

# Raport roczny

Annual report

# 2022



## Spis treści

- 5**    **Działalność Spółki**  
Company activity
- 14**   **Władze Spółki**  
Company authorities
- 17**   **Misja i wizja firmy**  
Mission and vision of the Company
- 23**   **Ochrona środowiska**  
Environmental protection
- 32**   **Pracownicy**  
Employees
- 34**   **Przewozy**  
Transport
- 49**   **Sprzedaż i środki trwałe**  
Sales and fixed assets
- 52**   **Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Spółki**  
Financing and economic situation of the Company
- 57**   **Perspektywy rozwoju działalności Spółki**  
Prospects for development of the Company business
- 57**   **Podsumowanie**  
Summary



Spółka pod firmą: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością używająca nazwy skróconej MPK Poznań Sp. z o.o., została zawiązana w dniu 28 czerwca 2000 roku.

MPK Poznań Sp. z o.o. jest jednoosobową Spółką Gminy Miasta Poznań.

Siedzibą Spółki jest Miasto Poznań. Adres: 60-244 Poznań, ul. Głogowska 131/133. Spółka działa na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz może działać w ramach obowiązującego prawa poza jej granicami.

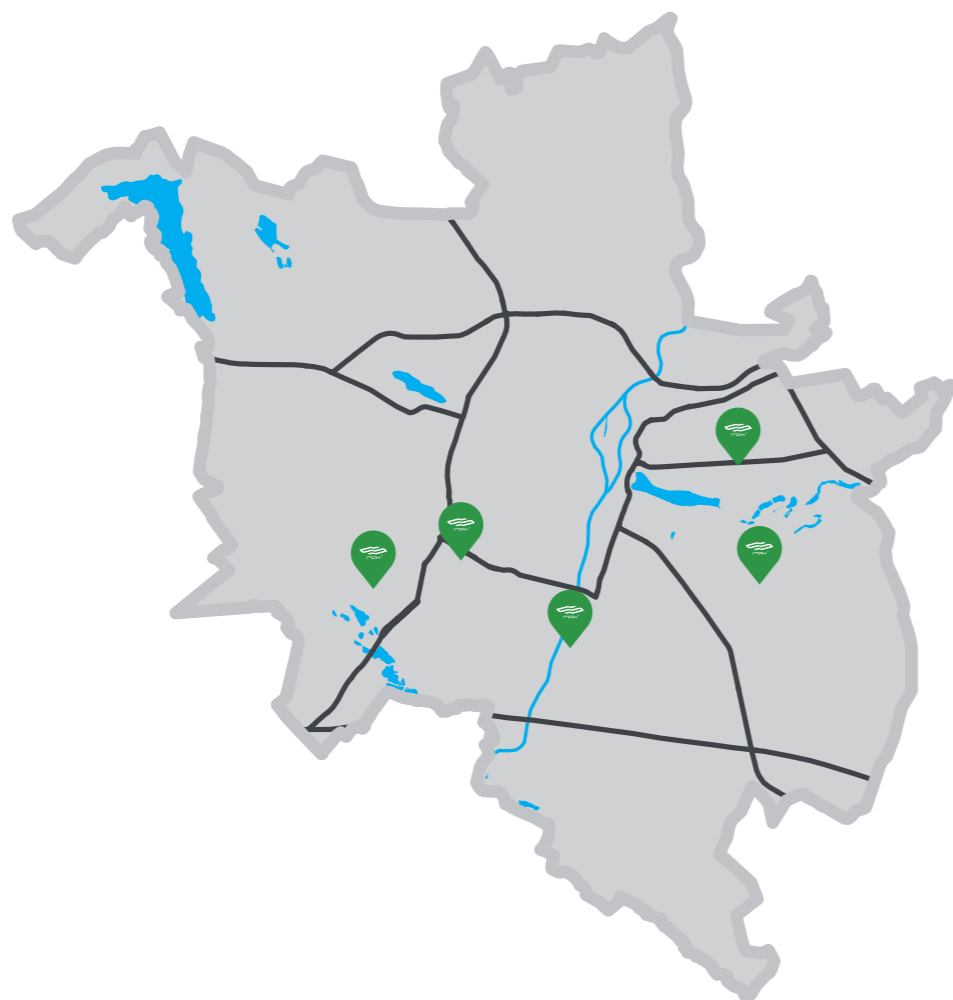
**Kapitał zakładowy zarejestrowany na dzień 31.12.2022 r. wynosił: 457.651.500 zł.** W dniu 12 grudnia 2022 roku Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników podjęło uchwałę 41/2022 o podwyższeniu kapitału z kwoty 457.651.500 zł do kwoty 459.451.500 zł.

Miasto Poznań na mocy Uchwały objęło 3.600 nowych udziałów o łącznej wartości 1.800.000 zł. Uchwała weszła w życie z dniem podjęcia, ze skutkiem na dzień zarejestrowania podwyższenia kapitału zakładowego Spółki przez Krajowy Rejestr Sądowy, co nastąpiło dnia 11 stycznia 2023 roku.

### Dane kontaktowe:

- Siedziba spółki:**  
ul. Głogowska 131/133,  
60-244 Poznań
- Telefon:**  
61 839 60 00
- FAX:**  
61 839 60 09
- Strona internetowa:**  
www.mpk.poznan.pl
- E-Mail:**  
sekretariat@mpk.poznan.pl

### Zajezdnie MPK Poznań:



### Dane rejestrowe:

**Numer identyfikatora GUS:**  
REGON 639777685

**Numer identyfikacji podatkowej**  
NIP 777-00-05-132

**Numer KRS**  
KRS 0000067030

**Spółka prowadzi działalność gospodarczą, której przedmiotem jest:**

1. Wykonywanie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej i międzygminnej;
2. Wykonywanie usług przewozowych - osobowych i towarowych;
3. Prowadzenie działalności produkcyjnej i remontowo-naprawczej, obejmującej:
  - remonty i naprawy pojazdów samochodowych, autobusów i tramwajów,
  - produkcję, remonty i naprawy części, zespołów i podzespołów do pojazdów samochodowych i tramwajów,
  - remonty i naprawy nawierzchni drogowych, w tym torowych oraz infrastruktury towarzyszącej.
4. Prowadzenie działalności usługowej, obejmującej m.in.:
  - przewóz osób kolejką wąskotorową,
  - wykonywanie robót drogowych, torowych, sieciowych i ogólnobudowlanych,
  - prowadzenie autoryzowanej stacji obsługi autobusów MAN i Solaris,
  - prowadzenie myjni pojazdów samochodowych,
  - prowadzenie badań technicznych pojazdów samochodowych w zakresie Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów,
  - przeprowadzanie ekspertyz w odniesieniu do pojazdów samochodowych i tramwajowych,
  - szkolenie kandydatów na kierowców oraz osób ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów szynowych,
  - wynajmowanie osobom prawnym i fizycznym powierzchni taboru tramwajowego i autobusowego oraz urządzeń infrastruktury komunikacyjnej pod działalność reklamową,
  - usługi reklamowe,
  - usługi turystyczne.

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. dzięki swoim działaniom wizerunkowym stara się budować markę Spółki w oparciu o rozpoznawanie potrzeb poznaniaków i Poznania oraz wychodzenie im naprzeciw. Projekty z zakresu promocji MPK POZNAŃ Sp. z o.o. w roku 2022 obejmowały prowadzenie działań, które miały zapewnić utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej o pasażera, dobro miasta, środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także dającej możliwość rozwoju Firmy.

Na co dzień Spółka wdrażała nowoczesne rozwiązania usprawniające kwestie dostępności, czyli ułatwienia podróży osobom z niepełnosprawnościami oraz uzyskiwania starannie dostosowanej informacji (poprzez stronę internetową, aplikację myMPK oraz informację w pojazdach komunikacji miejskiej). Duży nacisk kładziono również na bezpieczeństwo zarówno we własnych środkach transportu jak i poza nimi. Dzięki nowej stronie internetowej przybliżano pasażerom zasady funkcjonowania MPK POZNAŃ Sp. z o.o., promowano najważniejsze inwestycje, przedstawiono zmiany w poznańskim układzie komunikacyjnym. Poprzez tzw. social media angażowano się w komunikację z pasażerami, wstuchiwno w propozycje i sugestie klientów.

Mimo pandemii Covid-19, Spółka nie zapomniła o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań Sp. z o.o., zachowując przy tym zasady reżimu sanitarnego obowiązującego podczas pandemii. Wzbogaca także miejską ofertę kulturalną organizując spotkania, festyny dla mieszkańców, związane z miastem i z poznaniakami.

## Organami Spółki są:

- Zgromadzenie Wspólników,
- Rada Nadzorcza,
- Zarząd Spółki.

**Funkcję Zgromadzenia Wspólników** sprawuje jednoosobowo Prezydent Miasta Poznania.

**Rada Nadzorcza** jest organem Spółki, za pośrednictwem którego Zgromadzenie Wspólników prowadzi nadzór i kontrolę nad działalnością Spółki. Zgodnie z aktualnymi zapisami Aktu Założycielskiego, Rada Nadzorcza liczy sześciu członków, z których 4 powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników, zaś 2 pozostałych wybierają pracownicy Spółki.

## Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2022 roku:

- Wojciech Tulibacki – Przewodniczący Rady,
- Henryk Kuligowski – Wiceprzewodniczący Rady,
- Andrzej Staniszewski – Sekretarz Rady,
- Joanna Żurawska – Członkini Rady,
- Jarosław Garstecki – Członek Rady,
- Wojciech Jankowiak – Członek Rady.

## W tym, przedstawiciele załogi:

- Jarosław Garstecki – Członek Rady,
- Andrzej Staniszewski – Członek Rady.

**Zarząd** kieruje działalnością Spółki i reprezentuje ją na zewnątrz. Trzyosobowy Zarząd Spółki tworzą: Prezes Zarządu i dwóch Członków Zarządu.

## Skład Zarządu Spółki MPK Poznań Sp. z o. o. w 2022 roku:

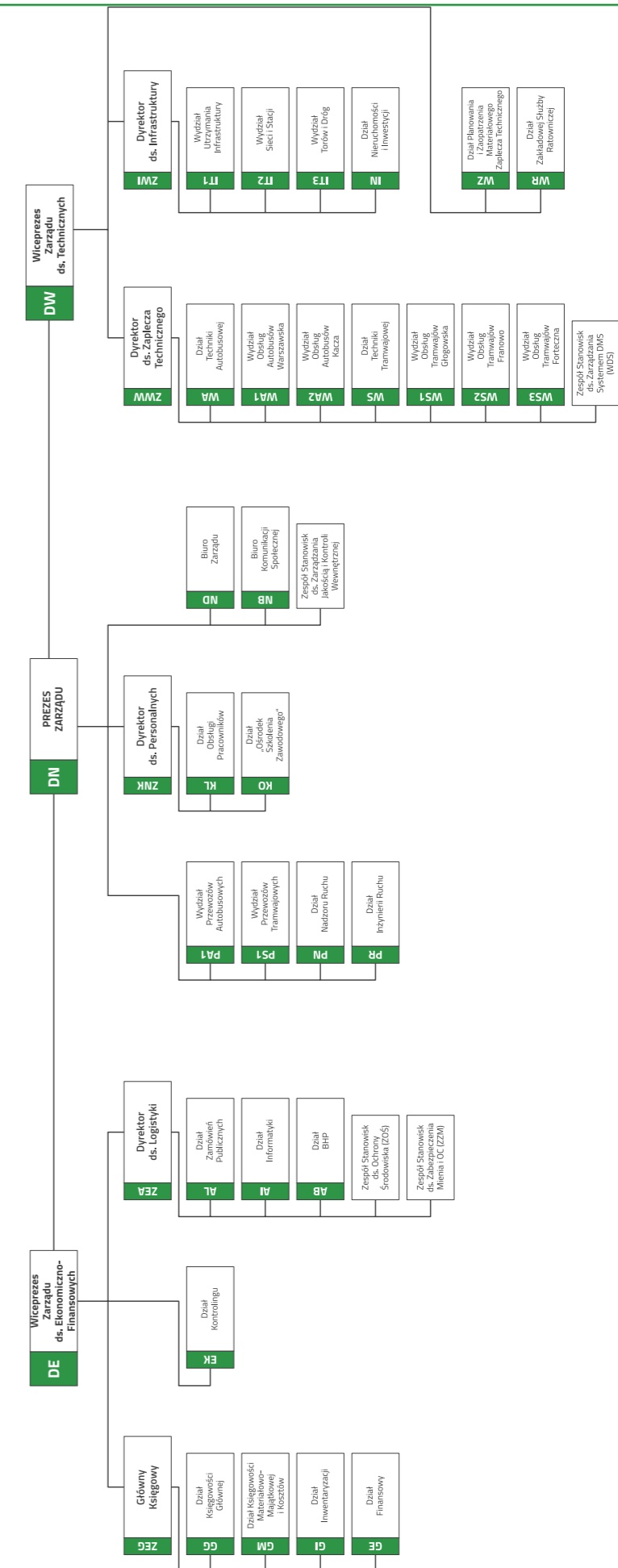
- Krzysztof Dostatni – Prezes Zarządu (od 24.07.2021 r.),
- Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.),
- Marek Grzybowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.).

Dla realizacji przedmiotu działalności Spółki, utworzona została wewnętrzna struktura organizacyjna przedsiębiorstwa Spółki, składająca się z trzech obszarów:

- Obszar DN – podlegający Prezesowi Zarządu,
- Obszar DE – podlegający Wiceprezesowi Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych,
- Obszar DW – podlegający Wiceprezesowi Zarządu ds. Technicznych.

Dla realizacji przedmiotu działalności Spółki, utworzona została wewnętrzna struktura organizacyjna przedsiębiorstwa Spółki, którą w formie graficznej ukazuje poniższy schemat organizacyjny.

## Struktura organizacyjna na dzień 31.12.2022 roku:









MPK POZNAŃ Sp. z o.o. przy realizacji powierzanych zadań jako operatorowi komunikacji miejskiej, nieustannie przywiązuje dużą wagę do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie, redukcję lub eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne.

### Przedsięwzięcia realizowane przez Spółkę mają wpływ na ochronę środowiska w poniższym zakresie:

#### A. Ochrona powietrza:

Spółka w miarę posiadanych środków kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez skuteczną wymianę wysłużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów o niskiej normie emisji spalin oraz wprowadzanie taboru o napędzie elektrycznym.

#### B. Ochrona biosfery, ziemi:

Kontynuacja prac pielęgnacyjnych terenów zielonych.

#### C. Ochrona środowiska gruntowo-wodnego:

Kontynuacja monitoringu środowiska gruntowo-wodnego w rejonie stacji paliw WA (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).

#### D. Gospodarka odpadami:

Realizacja selektywnej zbiórki oraz minimalizacja ilości produkowanych odpadów według posiadanych decyzji Prezydenta Miasta Poznania.

#### E. Gospodarka wodno-ściekowa:

Prowadzenie gospodarki wodno-ściekowej zgodnie z ustawą Prawo wodne.

#### F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

Prowadzenie prac remontowo-konserwacyjnych w infrastrukturze torowej, jak i w taborze tramwajowym w celu ograniczenia hałasu.

MPK Poznań Sp. z o.o. jako operator komunikacji miejskiej, podczas realizacji zadań dużą wagę przykładają do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie możliwego negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne, dbając jednocześnie o najwyższy standard oferowanych usług.

#### Oddziaływanie to można podzielić na:

1. Wynikające z eksploatacji obiektów i zajezdni mieszczących się w różnych punktach miasta Poznania, w których

wykonuje się czynności obsługowo-naprawcze taboru autobusowego, tramwajowego i transportu technicznego (gospodarczego) powodujące:

- a. emisję technologiczną – emisja zanieczyszczeń do powietrza lub energii - np. hałasu - powstających podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
- b. emisję energetyczną - będącą skutkiem transformowania energii elektrycznej w stacjach trakcyjnych i produkcji ciepła w zakładowych kotłowniach,
- c. odprowadzanie ścieków i wód opadowych do urządzeń kanalizacyjnych,
- d. oddziaływanie na biosferę, m.in. wycinka i pielęgnacja drzew i krzewów oraz nasadzenia kompensacyjne.

#### 5. Wynikające z eksploatacji taboru komunikacyjnego podczas świadczenia usług przewozowych:

- a. emisje hałasu (szczególnie tabor tramwajowy),
- b. emisje zanieczyszczeń do powietrza (np. ze spalania paliwa w autobusach),
- c. wytwarzanie odpadów m.in. podczas prac utrzymania sprawności technicznej pojazdów, remontów torowisk tramwajowych i sieci trakcyjnej i infrastruktury towarzyszącej (np. asfaltobetonu, ziemi, odpadów złomu stalowego, kabli, etc.),
- d. powstawanie odpadów podczas sprzątkowania przystanków komunikacji miejskiej, czyszczenia infrastruktury torowej, czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych wzdłuż tras tramwajowych, koszenia trawników i tym podobnych prac utrzymaniowych tras komunikacyjnych,
- e. pielęgnacja oraz przycinanie drzew i krzewów na użytkowanych terenach, w tym wzdłuż niektórych tras tramwajowych..

### Przedsięwzięcia realizowane przez Spółkę mające wpływ na ochronę środowiska to:

#### A. Ochrona powietrza

- a. Transport publiczny jest znacznie bardziej efektywny energetycznie niż samochód osobowy, ma znacznie niższy średni koszt energetyczny jednego przewożonego pasażera. Mając na uwadze troskę o środowisko naturalne oraz minimalizację negatywnego oddziaływania transportu kołowego Spółka w miarę posiadanych środków i rozwoju technologii kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez skuteczną wymianę

mianę wysłużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów o niskiej normie emisji spalin oraz wprowadzanie taboru o napędzie elektrycznym.

#### b. W roku 2022 w taborze autobusowym:

- wycofano 9 autobusów (o normie emisji spalin EURO 3, lata produkcji 2005-2006) – 7 autobusów przekazano do stacji demontażu, a 2 do Lwowa,
- wprowadzono do eksploatacji 5 autobusów marki MERCUS z napędem konwencjonalnym o normie emisji spalin EURO 6.

#### c. Spółka wymieniając tabor autobusowy na nowszy, na koniec 2022 roku uzyskała wskaźnik taboru autobusowego spełniającego normę emisji spalin Euro5 lub Euro6 (w tym najwięcej EEV) na poziomie 69,5%. MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatuje wg stanu z 31.12.2022r 334 autobusy tj.:

▪ ELEKTRYCZNE	58 (17,4%)
▪ Euro 6	65 (19,5%)
▪ EEV (>E5,<E6)	160 (47,9%)
▪ Euro 5	7 (2,1%)
▪ Euro 4	3 (0,9%)
▪ Euro 3	41 (12,3%)

#### d. Zużycie w 2022 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło 8.102,64 m<sup>3</sup> = 6.806,218 Mg tj. mniej o 539,9 m<sup>3</sup> (453,5 Mg) w porównaniu do roku 2021.

#### e. W roku 2022 w taborze zaplecza technicznego:

##### ▪ wycofano z eksploatacji 2 pojazdy i 3 przyczepy:

- JELCZ C317 z 1987 r., norma emisji spalin EURO 0,
- OSTRÓWEK koparko-ładowarka, norma emisji spalin EURO 0,
- oraz 3 przyczepy: ZREMB typ N160, STIM typ P75Z, POM – Śrem typ P8-3.

##### ▪ wprowadzono do eksploatacji 1 pojazd:

- Mercedes-Benz Atego 1524K wywrotka. norma emisji spalin EURO 6.

#### B. Ochrona biosfery, ziemi:

##### a. W 2022 roku kontynuowano prace pielęgnacyjne terenów zielonych oraz nasadzonych roślin w ramach realizowanych inwestycji z lat wcześniejszych (np. za budowę zajezdni Franowo).

##### b. Wycinkę zieleni oraz przycinanie gałęzi drzew i krzewów w roku 2022 ograniczono do niezbędnego mini-

mum wynikającego z bieżących potrzeb.

#### c. Zakres wykonanych prac w 2022 r:

- wycięto 10 m<sup>2</sup> krzewów z terenu pętli tramwajowej „OGRODY”.
- kontynuowano prace pielęgnacyjne obejmujące koszenie trawników oraz pielęgnację drzew i krzewów na terenie: pętli tramwajowych, wokół podstacji trakcyjnych, wzdłuż trasy PST, zajezdni Tramwajowej Franowo, trasy PST w kierunku Dworca Zachodniego, trasy Franowo, pętli tramwajowej Dębiec oraz pętli autobusowej przy ul. 28 Czerwca 1956 roku, zajezdni autobusowej Kacza, a także na terenie miasta Poznań (prace interwencyjne).

#### C. Ochrona środowiska gruntowo-wodnego:

##### a. W 2022 roku kontynuowano monitoring środowiska gruntowo - wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).

##### b. Zgodnie z treścią sporządzonych raportów za rok 2022:

- na terenie zajezdni „Warszawska” nie wykazano pogorszenia stanu środowiska gruntowo wodnego, nie wykryto zanieczyszczenia wód i gleby, jak również nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń jakie mogą występować w glebie i wodach gruntowych,
- na terenie zajezdni „Kacza” nie wykazano pogorszenia stanu środowiska gruntowo wodnego, nie wykryto zanieczyszczenia wód i gleby, jak również nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń jakie mogą występować w glebie i wodach gruntowych.

#### D. Gospodarka odpadami:

##### a. Kontynuacja przestrzegania warunków zawartych w Decyzjach Prezydenta Miasta Poznania, tj. decyzji pozwalającej na wytwarzanie odpadów na terenie zajezdni należących do MPK w Poznaniu, decyzji pozwolenia na zbieranie odpadów.

##### b. Prowadzono selektywną zbiórkę odpadów przemysłowych na poszczególnych zajezdniach oraz nad prawidłową realizacją postanowień wynikających z decyzji Prezydenta Miasta Poznania, pozwalającej MPK Poznań Sp. z o.o. na wytwarzanie i magazynowanie odpadów.

##### c. Przeprowadzono postępowania w celu zapewnienia najkorzystniejszych warunków realizacji usług odbioru odpadów wytwarzanych przez poszczególne jednostki naszego przedsiębiorstwa, przez firmy posiadające

koncesje na dalsze zagospodarowanie odpadów.

d. Kontynuowano działania mające na celu selekcjonowania odpadów przemysłowych podlegających sprzedaży np.: odpadów złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju przepracowanego, wyeksploatowanych pojazdów.

e. Uzgadniano i nadzorowano realizację usług z zakresu zbiórki odpadów komunalnych zgodnie z regulaminem i wymaganiami przedstawionymi przez WGK UMP.

f. Przeprowadzono prace nad dostosowaniem systemu gospodarowania odpadami komunalnymi na terenie MPK Poznań Sp. z o.o. do zmian w przepisach z tego zakresu dla nieruchomości niezamieszkałych, które weszły w życie od 1 lipca 2022 r. oraz postanowieniem WGK UMP zobowiązującym przystąpienie naszej Spółki do Systemu gospodarowania odpadami komunalnymi organizowanymi przez miasto Poznań. Przeprowadzono uzgodnienia z dotychczasowym odbiorcą odpadów komunalnych w zakresie odkupienia pojemników do segregowanego zbierania odpadów komunalnych oraz zaprzestania realizacji umowy usługi odbioru odpadów komunalnych z nieruchomości niezamieszkałych w związku z przystąpieniem Spółki do systemu organizowanego przez miasto Poznań.

g. Regularnie zbierano dane dotyczące ilości odpadów komunalnych usuwanych z przestrzeni miejskiej, które są wytwarzane przy realizacji usługi sprzątnięcia tras komunikacyjnych.

h. Przygotowywano sprawozdania kwartalne przekazywane do WGK UM.

i. Przygotowywano rozliczenia dla potrzeb działów księgowości (GM, GG) obciążeń jednostek org. MPK za odbiór odpadów przemysłowych i odpadów komunalnych.

j. W roku 2022 wytworzono łącznie około 3,2 tys. ton odpadów remontowych, co w porównaniu do 2021 roku daje wzrost łącznej ilości wytworzonych odpadów remontowych o około 40%. Głównie za przyczyną nowo wytworzonego kodu odpadów w ilości 1,9 tys. Mg - urobku z trasy PST.

### E. Gospodarka wodno-ściekowa:

a. Wystąpiono z wnioskiem o uzyskanie nowej decyzji pozwolenia wodno-prawnego dla zajezdni autobusowych i tramwajowych, który to wymóg wynikał z upływu okresu obowiązywania dotychczasowego pozwolenia. Po rozpatrzeniu wniosku uzyskano wymaganą przepisami Decyzję pozwolenie wodnoprawne.

b. Realizowano postanowienia uzyskanych decyzji. W ramach obowiązku ustawowego dwa razy w roku przeprowadzane są analizy kontrolne ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych, fosforu ogólnego, azotu amonowego, zawiesin, BZT<sub>5</sub>, CHZT, pH. Wykonane analizy w pierwszym półroczu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości. Badania zlecone w grudniu 2022r wykazały przekroczenia dopuszczalnej wartości „fosfor ogólny” w zajezdni „Forteczna” i „Kacza”. Po przeprowadzeniu prac konserwacyjnych i czyszczenia sieci kanalizacyjnej oraz wykonania ponownych badań ścieków przekroczeń nie wykazano.

c. Przeprowadzono postępowania w celu zapewnienia usług odbioru nieczystości płynnych w wyniku którego zawarto umowę z uprawnioną firmą zewnętrzną TOM-TRANS. Nieczystości płynne z nieruchomości użytkowanych przez MPK POZNAŃ Sp. z o.o. odbiorca transportował do punktów zlewnych zlokalizowanych w sieci kanalizacyjnej spółki AQUANET S.A.

d. Mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków przeprowadzane jest obecnie na terenie wszystkich zajezdni autobusowych i zajezdni tramwajowych.

e. Zużycie wody przez MPK Poznań Sp. z o.o. w 2022 r. wyniosło 28.736,7 m<sup>3</sup> tj zmniejszyło się o blisko 30% w porównaniu do roku 2021.

### F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

a. W roku 2022 nie dokonano kasacji wagonów tramwajowych

a. Przetaczano obręcze kół wagonów tramwajowych (zajezdnia przy ul. Głogowskiej i ul. Szwajcarskiej) eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu. W 2022 roku reprofiliacji poddano:

- na zajezdni Głogowska: obręcze w 509 wózkach tramwajowych, w 133 wagonach,
- na zajezdni Franowo: obręcze w 372 wózkach tramwajowych, w 114 wagonach.

b. W ramach własnych możliwości tj. robót planowych jak również robót dodatkowo zleconych przez ZTM w Poznaniu Spółka wykonywała prace konserwacyjne, bieżące remonty torowisk tramwajowych takie jak: wymiana szyn, zwrotnic, i rozjazdów, wymiana podłoża pod torowiskiem, podlewu, wstawek szynowych, pojedynczych podkładów, wymiana przytwierdzeń i akcesoriów torowych itp. Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego torowisk oprócz zapewnienia przejeźdności i zapobieganiu uszkodzeniom lub wykołaceniu

tramwajów przyczynia się także do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska. Wykaz robót związanych z konserwacją i utrzymaniem torów i dróg wg sprawozdania jakie przekazał Wydział IT3.

### G. Inne działania mające na celu spełnienie wymagań ochrony środowiska naturalnego:

Działania wpływające na poprawę efektywności energetycznej to między innymi:

- wymiana oświetlenia na LED (oświetlenie zewnętrzne zaj. Warszawska, hala postojowa zaj. „Franowo”, magazyn zaj. „Forteczna”)
- wymiana transformatorów olejowych na transformatory suche zaj. „Warszawska”,
- wykonanie robót na sieci trakcyjnej wg sprawozdania jakie przekazał Wydział IT2,

Eksploatacja infrastruktury wykorzystywanej przez autobusy elektryczne na liniach komunikacyjnych:

- na pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”,
- na pętli autobusowej „Garbary”,
- na pętli tramwajowo-autobusowej „Górczyn”,
- na pętli autobusowej „Jana III Sobieskiego”,
- na terenie zajezdni autobusowej „Warszawska”,
- na terenie zajezdni autobusowej „Kacza”.

Przy wykorzystaniu nowoczesnego oprogramowania komputerowego – podobnie jak w latach ubiegłych - na bieżąco dokonywana jest analiza zużycia energii elektrycznej i poboru mocy na poszczególnych stacjach prostownikowych, co w konsekwencji pozwala na dokonywanie zmiany konfiguracji zasilania napowietrznej sieci trakcyjnej.

### H. Opłaty z zakresu ochrony środowiska oraz decyzje wynikające z przepisów:

a. W 2022 roku uiszczono opłaty z zakresu ochrony środowiska m.in.:

- opłaty za korzystanie ze środowiska,
- opłaty tytułem zrzuwu wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej,
- opłaty za wywóz odpadów komunalnych.

b. Ponocono także koszty związane z eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury mogące mieć wpływ na ochronę środowiska, dotyczące:

- czyszczenia separatorów i kanalizacji tj. koszty wykonania czyszczenia kanalizacji na obiektach MPK Poznań Sp. z o.o. i na trasach tramwajowych użytkowanych na mieście,
- zagospodarowania/unieszkodliwiania odpadów,

- pielęgnacji zieleni,
- remontu torowisk, sieci trakcyjnych, podstacji,
- utrzymania czystości obiektów MPK Poznań Sp. z o.o., Punktów Nadzoru Ruchu, tras tramwajowych,
- utrzymania czystości taboru autobusowego i tramwajowego.

c. Spółka posiada decyzje wymagane ustawą Prawo ochrony środowiska, ustawą o odpadach, ustawą Prawo wodne, Ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminie dla swoich zajezdni tj.:

- decyzje na wytwarzanie odpadów i zbieranie odpadów,
- decyzja o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).







Polityka personalna w 2022 roku skoncentrowana była na zapewnieniu właściwej obsady na wszystkich stanowiskach w Spółce, pomimo trudnej sytuacji na rynku pracy.

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym w Spółce wyróżnia się pięć rodzajów (grup) stanowisk:

- kierowców autobusu i motorniczych,
- obsługi przewozów,
- obsługi technicznej,
- administracyjno-techniczne,
- kierownicze.

Zatrudnienie ogółem w 2022 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 72 etaty i wyniosło **2169 etatów**.

#### Średnioroczne zatrudnienie w latach 2021-2022 (w etatach)

Wyszczególnienie	2021	2022	Dynamika (%)	Struktura 2022 (%)
Kierowcy	686	639	93,21	29,46
Motorniczowie	494	480	97,22	22,13
St. obsługi przewozów	131	133	101,27	6,13
St. obsługi technicznej	638	625	97,95	28,82
St. administracyjno-techniczne	230	231	100,30	10,65
St. kierownicze	62	61	98,30	2,81
<b>Ogółem MPK</b>	<b>2241</b>	<b>2169</b>	<b>96,78</b>	<b>100,00</b>

#### Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg wieku (stan na dzień 31 grudnia)

L.P.	Grupa pracowników wg wieku	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2021	2022	
1	19-25	76	97	4,18
2	26-30	114	106	4,57
3	31-35	207	194	8,35
4	36-40	295	271	11,67
5	41-45	275	266	11,46
6	46-50	342	342	14,73
7	51-55	405	386	16,62
8	56-60	395	404	17,40
9	61-65	202	197	8,48
10	66-70	46	52	2,24
11	71-75	7	6	0,26
12	76	1	1	0,04
<b>Ogółem MPK</b>		<b>2356</b>	<b>2322</b>	<b>100,00</b>

#### Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg stażu (stan na dzień 31 grudnia)

L.P.	Grupa pracowników wg stażu	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2021	2022	
1	0-10	968	992	42,72
2	11-15	354	315	13,57
3	16-20	200	206	8,87
4	21-25	190	193	8,31
5	26-30	161	97	4,18
6	31-36	229	252	10,85
7	36-40	111	122	5,26
8	41-45	105	101	4,35
9	46-50	46	43	1,85
10	51-55	1	1	0,04
<b>Ogółem MPK</b>		<b>2365</b>	<b>2322</b>	<b>100,00</b>



W 2022 roku, realizując usługi komunikacyjne (wraz z obsługą imprez masowych) zamówione przez ZTM, wykonano **29 952 tys. km**.

Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał 30 693 tys. km, w tym 11 066 tys. pckm w komunikacji tramwajowej i 19 627 tys. wzkm w komunikacji autobusowej.

Remonty na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2022 roku wymusiły zmiany zaplanowanej pracy przewozowej. Zgodnie z ustaleniami z ZTM, comiesięcznie powstawał skorygowany plan pracy przewozowej zawierający zmiany wniesione harmonogramem.

Na podstawie powyższych działań, w 2022 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło 11 047 tys. pckm natomiast w komunikacji autobusowej 19 629 tys. wzkm.

W 2022 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w 97,59%, a w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie 97,64%.

#### Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2022 roku:

- inwestycja TnN (Tramwaj na Naramowice) otwarcie odcinka do przystanku końcowego „Błażeja” (23.04.2022),
- zakończenie prac prowadzonych w ul. Wierzbicęce (całkowita przebudowa ulicy wraz z torowiskiem),
- przebudowa odcinka torowego ul. 28 Czerwca 1956 r. (od Rynku Wildeckiego do Hetmańskiej),
- prace związane z projektem Centrum (wyłączenie ruchu tramwajowego w ul. Św. Marcin od Ronda Kaponiera do Al. Marcinkowskiego, Plac Wolności, ul. Towarowa); przebudowa układu torowo-sieciowego w ul. Mielżyńskiego,
- remont infrastruktury torowo-sieciowej na zajezdni tramwajowej Głogowska; infrastruktury torowej na pętli tramwajowej Górczyn oraz ul. Głogowskiej przy zajezdni Głogowska (letni rozkład),
- przebudowa trasy Kórnickiej (pełen zakres) - zakres przebudowy GTR,
- remont trasy PST.

Również zmiany zamówienia pracy przewozowej oraz kursów pociągów za sobą odstępstwa w stosunku do zaplanowanych wskaźników działalności przewozowej - uruchomienia taboru. W Planie Działalności Spółki na rok 2022, założono wskaźnik uruchomienia taboru tramwajowego na poziomie 80%, jednakże ze względu na zamknięcie tras (czynniki niezależne od Zarządu) jego realizacja okazała się niemożliwa.

Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, a w autobusowej 85%. W 2022 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej 92,95%, w autobusowej 94,05% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2022 roku odnotowano pogorszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł 3,66. Pogorszenie wskaźnika zawodności wynikało w głównej mierze z braku odpowiedniej ilości kierowców.

#### Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Wyszczególnienie	2021	2022	Różnica (2022-2021)
<b>1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./</b>	<b>597</b>	<b>607</b>	<b>10</b>
tramwaje (wozy)	274	275	1
tramwaje (pociągi)	227	228	1
autobusy	323	332	10
<b>2. Średnie uruchomienie -/w szt./</b>	<b>483</b>	<b>470</b>	<b>-12</b>
tramwaje (wozy)	192	189	-4
tramwaje (pociągi)	166	157	-8
autobusy	291	281	-8
<b>3. Średnia gotowość -/w szt./</b>	<b>515</b>	<b>494</b>	<b>-21</b>
tramwaje (wozy)	216	200	-17
tramwaje (pociągi)	187	172	-15
autobusy	299	294	-5
<b>4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/</b>	<b>80,84</b>	<b>77,54</b>	<b>-3,30</b>
tramwaje (wozy)	70,00	68,79	-1,21
tramwaje (pociągi)	72,85	68,96	-3,89
autobusy	90,05	84,80	-5,25
<b>5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/</b>	<b>84,59</b>	<b>80,37</b>	<b>-4,22</b>
tramwaje (pociągi)	76,45	70,83	-5,62
autobusy	90,05	86,91	-3,15
<b>6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/</b>	<b>86,36</b>	<b>83,86</b>	<b>-2,49</b>
tramwaje (wozy)	78,90	75,22	-3,69
tramwaje (pociągi)	86,41	77,36	-9,05
autobusy	92,70	90,98	-1,70
<b>7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/</b>	<b>86,42</b>	<b>82,93</b>	<b>-3,49</b>
tramwaje	87,55	86,68	-0,87
autobusy	85,84	80,53	-5,31
<b>8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/</b>	<b>95,68</b>	<b>93,62</b>	<b>-2,06</b>
tramwaje	94,31	92,95	-1,35
autobusy	96,37	94,05	-2,33
<b>9. Współczynnik zawodności -/w %/</b>	<b>1,25</b>	<b>3,66</b>	<b>2,41</b>
tramwaje	1,26	1,79	0,53
autobusy	1,25	4,85	3,60
<b>10. Praca przewozowa (tys. km)</b>	<b>30 362</b>	<b>29 938</b>	<b>-423</b>
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 425	10 921	-503
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 937	19 017	80
<b>11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)</b>	<b>30 370</b>	<b>29 952</b>	<b>-418</b>
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 430	10 931	-498
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 940	19 020	80



## Zdarzenia istotnie wpływające na działalność

### Zamówiona i wykonana praca przewozowa w tys. km

Wyszczególnienie	2021	2022	Różnica (2022-2021)
<b>Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)</b>	<b>30 907</b>	<b>30 693</b>	<b>-214</b>
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 496	11 066	-430
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 411	19 627	216
<b>Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku</b>	<b>30 568</b>	<b>30 675</b>	<b>107</b>
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 503	11 047	-456
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 065	19 629	564
<b>Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)</b>	<b>30 370</b>	<b>29 952</b>	<b>-418</b>
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 430	10 931	-499
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 940	19 020	80

#### Komunikacja tramwajowa:

- zamówienie: **11.066 tys. pckm** (w tym: 15 tys. pckm imprezy masowe),
- harmonogram: **11.047 tys. pckm**,
- wykonanie: **10.931 tys. pckm** (w tym: 9,8 tys. pckm imprezy masowe).

#### Komunikacja autobusowa:

- zamówienie: **19.627 tys. wzkm** (w tym: 12 tys. wzkm imprezy masowe),
- harmonogram: **19.629 tys. wzkm**,
- wykonanie: **19.020 tys. wzkm** (w tym: 3,8 tys. wzkm imprezy masowe).

## Zdarzenia istotnie wpływające na działalność

### Zdarzenia zewnętrzne:

W trakcie roku obrotowego Spółka poddawana była działaniu czynników zewnętrznych, które miały wpływ na kształt i rozmiary prowadzonej przez nią działalności. Do głównych czynników zaliczyć należy pandemię Covid 19 (w szczególności pierwsze półrocze 2022 r.), wojnę w Ukrainie, kryzys energetyczny, wysoką inflację, politykę społeczno-gospodarczą rządu oraz politykę transportową Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego jako organizatora transportu publicznego w Poznaniu.

Rosnąca od 2021 r. inflacja przełożyła się na wzrost cen produktów i usług z których korzysta Spółka.

Wojna za wschodnią granicą Polski poprzez swoje różnorodne skutki negatywnie wpłynęła na warunki działalności Spółki. Kryzys energetyczny skutkowałam ogromnym wzrostem rynkowych cen surowców energetycznych – ropa naftowa, energia elektryczna, gaz, węgiel, co dalej przełożyło się na ceny wielu produktów. Podniesienie przez rząd wynagrodzenia minimalnego, wzrost przeciętnego wynagrodzenia przy jednoczesnym braku odpowiedniej ilości osób poszukujących pracy na rynku pracy (niskie bezrobocie w aglomeracji poznańskiej, pogarszająca się sytuacja demograficzna Polski, odpływ pracowników pochodzących z Ukrainy) – wpłynęły na znaczny wzrost kosztów pracy. Przełożyło się to także m. in. na wzrost cen części

eksploatacyjnych i zamiennych, materiałów budowlanych oraz pozostałych materiałów. Wzrost stopy procentowej kredytów wpłynął na wzrost kosztów finansowych.

Wszystkie te czynniki wpłynęły na znaczne zwiększenie kosztów działalności przewozowej Spółki w 2022 r.

W poniższej tabeli przedstawiono poziom zamówionej i wykonanej pracy przewozowej, na który znaczący wpływ miały wykonywane w 2022r. remonty i modernizacje na sieci drogowej i tramwajowej na terenie Miasta, co spowodowało zmiany przebiegu linii komunikacyjnych, jak również zamianę linii tramwajowych na komunikację autobusową „za tramwaj”.

### Zdarzenia zewnętrzne:

Niekorzystna sytuacja na rynku pracy wywołana czynnikami opisanymi w „Zdarzeniach zewnętrznych” jak i oferowane wynagrodzenie przy określonych warunkach pracy w Spółce miały istotny wpływ na powstanie niedoborów kadrowych w Spółce, a szczególnie wśród osób zatrudnionych na stanowisku prowadzących pojazdy oraz zaplecza technicznego obsługi pojazdów i infrastruktury. Z tego powodu Spółka posiłkowałam się zatrudnieniem pracowników za pośrednictwem agencji pracy. Należy zwrócić przy tym uwagę, iż bariery administracyjne w zatrudnianiu obcokrajowców wpływają niekorzystnie na ten proces. W poszukiwaniu pracowników, MPK POZNAŃ Sp. z o.o. prowadziło kampanię informacyjną o możliwości szkolenia, zatrudniania i kariery zawodowej w Spółce, kontynuowano współpracę z Agencjami Pracy zatrudniając obcokrajowców oraz umowę z Zespołem Szkół Samochodowych w Poznaniu na klasę patronacką.

W 2022 roku zgodnie z zaleceniami Spółka kontynuowała wewnętrzne działania związane z przeciwdziałaniem, zapobieganiem i zwalczaniem COVID-19, zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa – nie tylko pasażerów, ale i pracowników w okresie pandemii. Zgodnie z obowiązującymi zasadami i wskazaniem przeprowadzono dezynfekowanie i ozonowanie pojazdów komunikacji miejskiej oraz pomieszczeń pracy pracowników, umieszczano dezynfektory w pojazdach oraz w obiektach Spółki, stosowano środki ochrony osobistej – maseczki, rękawice, strefy buforowe, pomiar temperatury, aby jak najbardziej ograniczyć zagrożenie zakażenia koronawirusem.

Pomimo niekorzystnych czynników przedstawionych powyżej, uwzględniając uwarunkowania funkcjonowania Spółki wykonującej zadania publiczne jak i zobowiązania umowne oraz działania podejmowane przez Zarząd Spółki, obecna sytuacja finansowa Spółki w ocenie Zarządu jest stabilna, a kontynuacja działalności nie jest zagrożona.



Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, a w autobusowej 85%. W 2022 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej 92,95%, w autobusowej 94,05% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2022 roku odnotowano pogorszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł 3,66. Pogorszenie wskaźnika zawodności wynikało w głównej mierze z braku odpowiedniej ilości kierowców.

### Dane ogólne (stan na koniec 2021 i 2022 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2021	31.12.2022	Różnica (%)
<b>1. Liczba linii komunikacyjnych</b>	<b>91</b>	<b>88</b>	<b>96,70</b>
<b>a. linie dzienne, w tym:</b>	<b>74</b>	<b>71</b>	<b>95,95</b>
▪ tramwaje	17	16	94,12
▪ autobusy	57	55	96,49
<b>b. linie nocne</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>
▪ tramwaje	2	2	100,00
▪ autobusy	15	15	100,00
<b>2. Długość linii komunikacyjnych (w km)</b>	<b>1 153,21</b>	<b>1 103,19</b>	<b>95,66</b>
<b>a. linie dzienne, w tym:</b>	<b>849,78</b>	<b>788,35</b>	<b>92,77</b>
▪ tramwaje	207,50	156,1	75,25
▪ autobusy	642,29	632,22	98,43
<b>b. linie nocne</b>	<b>303,42</b>	<b>314,84</b>	<b>103,76</b>
▪ tramwaje	30,68	17,03	55,51
▪ autobusy	272,74	297,81	109,19
<b>3. Długość tras komunikacyjnych (w km)</b>	<b>414,08</b>	<b>411,92</b>	<b>99,48</b>
<b>a. tramwaje</b>	<b>67,37</b>	<b>62,60</b>	<b>92,92</b>
<b>b. autobusy</b>	<b>346,71</b>	<b>349,32</b>	<b>100,75</b>

### Tabor (stan na koniec 2021 i 2022 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2021	31.12.2022	Dynamika (%)
<b>1. Tramwaje (w szt.) - wagony</b>	<b>273</b>	<b>273</b>	<b>100,00</b>
105N; Moderus Alfa	92	92	100,00
GT6; GT8; GT8/0	3	3	100,00
RT6N1	16	16	100,00
Siemens Combino	14	14	100,00
Modeurs Beta	53	53	100,00
Solaris Tramino	45	45	100,00
Moderus Gamma	50	50	100,00
<b>2. Autobusy (w szt.)</b>	<b>293</b>	<b>314</b>	<b>111,83</b>
MAN	28	20	71,79
Kapena Urby	2	2	100,00
Solaris Urbino 8,6	26	26	100,00
Solaris Urbino 12	64	87	110,34
Solaris Urbino 12 electric	37	37	616,67
Solaris Urbino 18	114	115	99,13
Solaris Urbino 18 hybrid	1	1	100,00
Solaris Urbino 18 electric	21	21	100,00
Mercus 906BB62	0	5	-

### Tabor - dzierżawiony i użyczony (stan na koniec roku 2022 i 2022)

Wyszczególnienie	31.12.2021	31.12.2022	Dynamika (%)
<b>Tramwaje dzierżawione (w szt.)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>100,00</b>
Moderus Gamma LF 01 AC	1	1	100,00
<b>Autobusy dzierżawione (w szt.)</b>	<b>45</b>	<b>20</b>	<b>44,44</b>
Solaris Urbino 12	23	0	0,00
Solaris Urbino 18	22	20	90,91

W 2022 roku Spółka prowadziła konsekwentną politykę taborową, mającą na celu sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru na technologicznie nowy, spełniający wysokie normy ochrony środowiska, a także podnoszący komfort przewożenia pasażerów.

Stan majątkowy taboru tramwajowego na koniec 2022 r. wyniósł **273 szt. wagonów**.

Stan majątkowy taboru autobusowego na koniec 2022 r. wyniósł **314 autobusów**.







### Przychody ze sprzedaży uzyskiwane są z czterech źródeł:

1. Działalność przewozowa, polegająca na realizacji umowy o świadczenie usługi publicznej lokalnego transportu zbiorowego w zakresie:

- przewozów tramwajowych,
- przewozów autobusowych,

2. Pozostała działalność przewozowa (pozostały transport lądowy):

- przewozy pozostałe,
- przewozy kolejką Maltanka.

3. Działalność pomocnicza, na którą składają się, m.in.:

- udostępnianie powierzchni reklamowych w tramwajach i autobusach,
- usługi odpłatne, w tym modernizacje i remonty na zlecenie podmiotów zewnętrznych, a dotyczące robót budowlanych infrastruktury torowo-sieciowej oraz prace związane z remontem tejże infrastruktury realizowane na zlecenie ZTM w ramach tzw. Umowy Powierzenia,
- windykacja,
- pozostałe.

4. Działalność pozostała:

- wpływy z czynszów.

### Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2022-2021w zł.

Wyszczególnienie	2021	2022	Dynamika (%)
<b>1. Działalność przewozowa</b>	<b>400 594 551</b>	<b>466 955 769</b>	<b>116,57</b>
autobus	183 219 168	206 250 975	112,57
tramwaj	217 375 383	260 704 794	119,93
<b>2. Pozostała działalność przewozowa</b>	<b>3 333 155</b>	<b>3 761 973</b>	<b>112,87</b>
pozostałe przewozy	2 554 001	2 755 421	107,89
Kolejka Parkowa Maltanka	779 154	1 006 552	129,31
<b>3. Działalność pomocnicza</b>	<b>4 981 734</b>	<b>6 315 184</b>	<b>126,77</b>
reklama	1 310 255	1 694 573	129,33
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	744 797	557 624	74,87
badania diagnostyczne	469 931	450 639	95,89
inne przychoty, w tym:	2 309 587	3 553 159	153,84
umowa powierzenia	1 735 754	2 741 452	157,94
windykacja	147 164	59 189	40,22
<b>4. Działalność pozostała</b>	<b>144 393</b>	<b>159 348</b>	<b>110,36</b>
<b>5. Razem przychody ze sprzedaży</b>	<b>409 053 833</b>	<b>477 192 274</b>	<b>116,66</b>

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2022 wpływ miały m. in. skutki pandemii Covid-19, wojny w Ukrainie, kryzysu energetycznego, wydłużonych terminów dostaw surowców, materiałów i realizacji usług, wysokiej inflacji.

Ograniczeniu uległy działania wymagające bezpośrednich kontaktów i zaangażowania kontrahentów w obiektach Spółki, inwestycje obejmujące wszystkie lokalizacje Spółki, do realizacji których konieczne były wizje lokalne i uzgodnienia. Skutkiem pandemii było wydłużenie terminów uzgadniania dokumentacji, uzyskania pozwoleń, wydawania decyzji administracyjnych, bezpośrednio wpływające na możliwość realizacji inwestycji.

Negatywny wpływ miała również ograniczona dostępność na rynku surowców, materiałów i usług, spowodowana: utrudnieniami wynikającymi z nałożonych obostrzeń pandemicznych, ograniczoną wydajnością zakładów produkcyjnych, oraz wojną w Ukrainie.

### Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2021 roku w zł

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2022	2022	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	35 058 500	30 288 959	86,40
2.	Tabor autobusowy	8 456 000	7 462 849	88,26
3.	Tabor tramwajowy	8 000 000	157 500	0,02
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	4 449 140	1 667 103	37,47
5.	Informatyka	11 350 000	207 192	1,83
6.	Pozostałe inwestycje	500 000	190 329	38,07
7.	Naprawy główne	12 508 000	3 559 790	28,46
<b>8.</b>	<b>NAKLADY OGÓŁEM</b>	<b>80 321 640</b>	<b>43 533 722</b>	<b>54,20</b>

## Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

### FINANSOWANIE

#### Na aktywa na dzień 31.12.2022 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: **4 242 576,46 zł**
- inwestycje krótkoterminowe: **111 073 470,45 zł**

#### Do zobowiązań MPK Poznań Sp. z o.o. na 31.12.2022 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: **174 020 713,65 zł**
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: **32 328 696,67 zł**
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: **65 291 173,42 zł**

Najbardziej znaczącymi, wykorzystywanymi przez Spółkę instrumentami finansowymi są kredyty bankowe, ujęte ramach pozycji zobowiązań. Spółka w poprzednich latach zaciągnęła kredyty na sfinansowanie projektów inwestycyjnych, są nominowane w złotych, co ogranicza ryzyko do ryzyka wzrostu stopy procentowej.

### SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA SPÓŁKI

#### Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

- rachunkiem zysków i strat za okres 01.01-31.12.2022 r.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2022 r.

#### Rachunek zysków i strat

L.P.	Wyszczególnienie	2021	2022	Różnica (2022-2021)
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	416 432 674	488 320 223	71 887 549
2.	Koszty działalności operacyjnej	452 147 405	524 235 990	72 088 584
3.	<b>Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)</b>	<b>-35 714 732</b>	<b>-35 915 767</b>	<b>-201 035</b>
4.	Pozostałe przychody operacyjne	47 776 157	57 789 684	10 013 527
5.	Pozostałe koszty operacyjne	17 663 753	24 384 114	6 720 361
6.	<b>Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)</b>	<b>-5 602 327</b>	<b>-2 510 197</b>	<b>3 092 131</b>
7.	Przychody finansowe	165 896	13 652 408	13 486 512
8.	Koszty finansowe	1 721 431	12 012 523	10 291 093
9.	<b>Zysk/Strata brutto (6+7-8)</b>	<b>-7 157 862</b>	<b>-870 312</b>	<b>6 287 549</b>
10.	Podatek dochodowy	30 976	-49 193	-80 169
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0
12.	<b>Zysk/Strata netto (9-10-11)</b>	<b>-7 188 838</b>	<b>-821 119</b>	<b>6 367 718</b>

#### Rachunek zysków i strat za 2022 r. zamknął się stratą.

## Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

### Bilans uproszczony (w zł)

Wyszczególnienie	2021	2022	Dynamika %
<b>A. Aktywa trwałe</b>	<b>1 237 793 800</b>	<b>1 205 813 670</b>	<b>97,42</b>
I. Wartości niematerialne i prawne	4 779 546	2 322 963	48,60
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 208 747 955	1 179 155 093	97,55
III. Należności długoterminowe	0	0	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	100,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	27 913	97 227	348,32
<b>B. Aktywa obrotowe</b>	<b>141 457 594</b>	<b>139 079 580</b>	<b>38,32</b>
I. Zapasy	17 438 081	21 738 079	124,66
II. Należności krótkoterminowe	10 218 944	4 242 576	41,52
III. Inwestycje krótkoterminowe	111 320 021	111 073 470	99,78
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 480 548	2 025 455	81,65
<b>C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>D. Udziały (akcje) własne</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>	<b>1 379 251 394</b>	<b>1 344 893 250</b>	<b>97,51</b>
<b>A. Kapitał (fundusz) własny</b>	<b>465 572 954</b>	<b>466 551 835</b>	<b>100,21</b>
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	446 651 500	457 651 500	102,46
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	13 549 113	6 360 275	46,94
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	11 000 000	1 800 000	16,36
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0,00
VI. Zysk/strata netto	-7 188 838	-821 119	11,42
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	0,00
<b>B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	<b>913 678 440</b>	<b>878 341 415</b>	<b>96,13</b>
I. Rezerwy na zobowiązania	92 794 379	92 554 998	99,74
II. Zobowiązania długoterminowe	197 398 464	174 020 714	88,16
III. Zobowiązania krótkoterminowe	83 444 437	97 619 870	116,99
IV. Rozliczenia międzyokresowe	540 041 160	514 145 833	95,20
<b>PASYWA RAZEM</b>	<b>1 379 251 394</b>	<b>1 344 893 250</b>	<b>97,51</b>



### Wskaźniki rentowności

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2021	2022
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} * 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	-1,21%	-0,46%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	-1,75%	-0,17%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	-1,55%	-0,18%

W związku z poniesioną stratą wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2022 r. poziomy ujemne.

### Wskaźniki płynności

Wyszczególnienie	Wskaźnik płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2021	2022
Ogólnej płynności finansowej (I)	$\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{nał krótkoterm powyżej 12 m-cy}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	1,2 - 2	1,78	1,43
Szybkiej płynności finansowej (II)	$\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{zapasy} - \text{nał krótkoterm powyżej 12 m-cy}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	1 - 1,2	1,56	1,21
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	1,40	0,89

Wskaźniki płynności zanotowały spadek w stosunku do roku poprzedniego.

### Wskaźnik efektywności działania

Wyszczególnienie	Wskaźnik efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2021	2022
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,30	0,36
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,34	0,40
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	2,94	3,51
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} * 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	15	16
Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan należności z tytułów dostaw i usług} * 365}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	6	4

W okresie porównawczym, wskaźnik rotacji majątku zwiększył się z 0,30 do poziomu **0,36**. Zwiększeniu uległ wskaźnik rotacji aktywów trwałych oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2022 roku zwiększył się o 1 w stosunku do roku 2021 i wyniósł **16 dni**.

Wskaźnik rotacji należności zmalał w porównaniu do roku ubiegłego i wynosi **4 dni**.

### Wskaźnik finansowania działalności

Wyszczególnienie	Wskaźnik finansowania działalności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2021	2022
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} * 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	20,36	20,20
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,38	0,39
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,54	0,53
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania} - \text{rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,76	1,68
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,53	0,52

Wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągnął wielkość **20,20%**. Generalnie wskaźniki finansowania uległy nieznacznej zmianie w stosunku do roku poprzedniego.

## Perspektywy rozwoju działalności Spółki

Rok 2023 będzie kolejnym rokiem realizacji usług przez Spółkę w ramach podpisanej umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie publicznego transportu zbiorowego z okresem obowiązywania od 1.11.2009 r. do 31.10.2024 r. Zarząd Transportu Miejskiego podjął działania dotyczące przygotowania postępowania o udzielenie zamówienia na obsługę linii komunikacyjnych autobusowych i tramwajowych na 15 lat.

Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o. realizować będzie działania prowadzące do rozwoju, opartego o stałe zwiększanie dostępności usług. Kontynuacja współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu będzie ukierunkowana na rozwój standardów świadczonych usług, optymalizację działań i wprowadzanie dalszych procedur dotyczących obsługi w obszarze infrastruktury tramwajowej i autobusowej. Zamierzeniem Zarządu jest realizacja zadań Spółki na możliwie wysokim poziomie oraz skupienie działań na optymalizacji kosztów prowadzonej działalności, pomimo rosnących kosztów świadczenia pracy przewozowej przez Spółkę, nakładania na nią kolejnych zadań oraz obowiązków wynikających z uregulowań prawnych. W związku z tym, w roku 2023 Zarząd kontynuować będzie przegląd szeregów działań mających na celu usprawnianie procesów zarządzania w drodze coraz to lepszego wykorzystywania posiadanych zasobów ludzkich, rzeczowych, informatycznych i finansowych.

Spółka zamierza kontynuować strategiczne projekty inwestycyjne. Planowane nakłady inwestycyjne ukierunkowano na odnowę majątku umożliwiającą wykonywanie zadań zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z postanowień Umowy o świadczenie usług transportu publicznego. Aby sprostać tym wymogom konieczna jest dalsza odnowa posiadanego przez Spółkę taboru, co wymaga ponoszenia niezbędnych nakładów inwestycyjnych i jednocześnie wpływa na wzrost kosztów funkcjonowania. Czynnikiem uwzględnionym na etapie planowania nakładów inwestycyjnych są przepisy Ustawy o elektromobilności z 2018 r. oraz dyrektywa UE2019/1161. Wymagania stawiane operatorom publicznego transportu zbiorowego stanowią znaczące wyzwania zarówno inwestycyjne, operacyjne jak i finansowe. Jednocześnie przyczyniają się do dywersyfikacji typów układów napędowych taboru transportu publicznego, jak również pojazdów gospodarczych znajdujących się w posiadaniu Spółki.

W zakresie odnowy taboru w 2023 r. nastąpi wymiana kolejnych autobusów, uwzględniająca rozwój posiadanego taboru w zakresie wprowadzenia do eksploatacji pojazdów z napędem konwencjonalnym spełniających najwyższe standardy dotyczące norm emisji spalin oraz przede wszystkim zakup autobusów zeroemisyjnych – elektrycznych z wodorowym ogniwem paliwowym. Wprowadzenie do eksploatacji 25 nowych autobusów wodorowych jest największym projektem tego typu w Polsce. Do tej pory eksploatowano jedynie pojedyncze autobusy w ramach testów.

Odnowa taboru poprzez wprowadzanie do eksploatacji nowoczesnych technologicznie autobusów przyczyni się do spadku awaryjności, uzyskania gwarancji całopojazdowej producenta na okres minimum 3 lat, co będzie miało niewątpliwą wpływ na zwiększenie gotowości technicznej pojazdów wykonujących zadania przewozowe. Konsekwentnie prowadzona przez MPK Poznań Sp. z o.o. polityka taborowa ma na celu wartość nadrzędną tj. ciągłą poprawę jakości świadczonych usług przewozowych (wysoki poziom bezpieczeństwa, niezawodności oraz komfortu) i co za tym idzie zadowolenie przewożonych pasażerów. Jednocześnie wymiana autobusów najstarszych technologicznie i spełniających niskie normy emisji zanieczyszczeń, na autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne pozwala oddziaływać na jakość powietrza w Poznaniu, a tym samym poprawiać standard życia jego mieszkańców. Dywersyfikacja wykorzystywanego napędu przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa (ciągłości) pracy przewozowej oraz dbałości o środowisko naturalne

W 2023 roku, nastąpi rozwój systemów teleinformatycznych oraz zapewnienie wysokiej dostępności usług w obszarze IT, przystosowanie systemów informatycznych obsługujących i wspomagających główne procesy w Spółce do bieżących wymogów prawnych i potrzeb Spółki wraz z ich rozwojem w obszarach wymagających większego wsparcia informatycznego, pod warunkiem, że rozwój przyniesie efekty umożliwiające pokrycie kosztów ich rozwoju. Podniesienie bezpieczeństwa dostępu do danych oraz środowiska IT, fizyczne zabezpieczenie obszarów przetwarzania danych, uwzględniające wymagania prawne wynikające z ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa oraz rozporządzenia dotyczącego RODO, zwiększenie dostępności oraz jakości informacji o usługach przewozowych dla klientów Spółki (pasażera), poprawa dostępności systemów informatycznych, ujednoczenie i wdrożenie procedur pozwalających na sprawną komunikację użytkownika ze służbami IT oraz optymalizujących zarządzanie infrastrukturą informatyczną - to zadania w zakresie rozwoju Spółki.

Spółka dąży do dalszego doskonalenia standardów świadczonych usług w zakresie transportu publicznego przy wsparciu władz Miasta Poznania. Wypracowanie spójnej koncepcji rozwoju Spółki poprzez niezbędne inwestycje nie będzie możliwe bez wsparcia Właściciela – Miasta Poznania.

Realizacja zadań inwestycyjnych wymaga znaczących nakładów na ich sfinansowanie i późniejszą eksploatację. W trudnych warunkach ograniczeń finansowych jednostek samorządów oraz niespotykanej wysokiej inflacji trudno będzie zrealizować wszystkie planowane zadania. W związku z tym określone zostały priorytety zadań inwestycyjnych ujętych w Planie działalności na 2023 r. Zarząd na bieżąco będzie monitorował realizację zadań oraz dokonywał ewentualnych korekt w trakcie roku, gdyż ich realizacja w znacznej mierze uzależniona jest od środków, jakimi Spółka będzie bieżąco dysponować.

## Perspektywy rozwoju działalności Spółki

### Wewnętrzne i zewnętrzne czynniki istotne dla rozwoju Spółki

#### Wśród czynników wewnętrznych stwarzających szansę rozwoju wymienić należy:

- duży potencjał przewozowy,
- doświadczony personel,
- rosnąca ilość nowoczesnego taboru oraz infrastruktura techniczna do jego obsługi,
- doświadczenie w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych,
- dostępność i stale polepszający się standard usług,
- możliwość obsługi dodatkowych zleceń w krótkim czasie.

#### Czynniki zewnętrzne istotne dla rozwoju Spółki to:

- kreowanie przez Władze Miasta priorytetu dla zbiorowej komunikacji miejskiej,
- kreowanie przez Władze Miasta polityki parkingowej (strefa ograniczonego postoj, parkingi typu P&R),
- inwestycje Miasta w rozwój sieci tramwajowej,
- integracja komunikacji zbiorowej w aglomeracji poznańskiej,
- ugruntowana, wysoka pozycja w kraju wśród przewoźników,
- efektywne wykorzystanie funduszy strukturalnych.

Spółka aktywnie uczestniczy w działaniach różnych organizacji, ugruntowujących naszą pozycję na arenie krajowej i międzynarodowej (UITP, IGKM, targi, wystawy, sympozja i konferencje).

### Czynniki ryzyka i opis zagrożeń

W opinii Zarządu Spółki obecna sytuacja finansowa oraz pozycja rynkowa nie stwarzają zagrożeń co do kontynuowania działalności. Jednakże każda działalność gospodarcza jest nieodłącznie związana z ryzykiem o różnym charakterze - zarówno wewnętrznym jak i zewnętrznym. Poniżej zaprezentowano najistotniejsze zdaniem Zarządu Spółki, czynniki wpływające na ryzyko działalności jak i dalszego rozwoju i wzrostu potencjału.

#### Czynniki wewnętrznymi, które mogą stanowić ryzyko rozwoju Spółki są:

- niedostateczne zagwarantowanie klientom MPK bezpieczeństwa ze strony osób trzecich,
- trudności w ograniczaniu wandalizmu w taborze i infrastrukturze,
- ograniczony wpływ na modernizację sieci, torowisk i infra-

struktury przystankowej,

- brak możliwości podniesienia wynagrodzeń w sposób gwarantujący zapewnienie odpowiedniej ilości wykwalifikowanych pracowników (najbardziej widoczne w grupie kierowców i motorniczych oraz w zapleczu technicznym, jednakże dotyczy już większości jednostek), a także obniżenia fluktuacji kadr,
- brak odpowiednich środków finansowych zabezpieczających: pozyskanie odpowiedniej liczby pracowników oraz wykonywanie koniecznych prac dla utrzymania wysokiej sprawności technicznej taboru,
- absencje pracowników związane z ich chorobą lub członków ich rodzin.

#### Czynniki zewnętrzne mogące negatywnie wpłynąć na wielkość osiągniętych przez Spółkę przychodów lub ponoszonych kosztów to:

- ograniczenie zleconej pracy przewozowej przez ZTM (załącznik nr 1), w tym na skutek zmniejszenia się ilości pasażerów spowodowane czynnikami niezależnymi – np. pandemia, niedostępność tras w związku z remontami,
- negatywny, nieprzewidywany wpływ na działalność Spółki zdarzeń jak pandemia, wojna w Ukrainie, itp,
- kryzys energetyczny oraz przyspieszona transformacja energetyczna,
- niepewność i zmienność warunków w otoczeniu gospodarczym (wysoka inflacja, spadek kursu waluty polskiej i inne),
- ograniczona przepustowość ważnych węzłów komunikacyjnych,
- narastające zatłoczenie ulic i spowolnienie ruchu drogowego,
- zmniejszenie komfortu podróżowania ze względu na nadmierny wzrost liczby pasażerów na niektórych liniach, dewastacja, wandalizm i chuligaństwo,
- narastająca konkurencja ze strony innych pracodawców oferujących korzystniejsze warunki płacowe, emigracja zarobkowa wśród prowadzących pojazdy do państw Unii Europejskiej,
- ograniczenie możliwości pozyskiwania źródeł finansowania na planowane zadania inwestycyjne,
- duża zmienność w przepisach prawa, niekorzystne zmiany prawne, rozbieżność interpretacji np. prawo podatkowe, prawo pracy itp.







### Autobusy z napędem wodorowym

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przyznał MPK POZNAŃ Sp. z o.o. dofinansowanie na zakup 25 autobusów z napędem wodorowym. W wyniku przeprowadzonych przetargów w dniu 31 sierpnia podpisana została umowa z PKN Orlen na dostawę paliwa, a 26 października z Solaris Bus & Coach na zakup autobusów 12-metrowych.

### Wojna w Ukrainie

W lutym w wyniku rosyjskiej agresji rozpoczęła się wojna w Ukrainie. W odpowiedzi na apel mera Lwowa MPK POZNAŃ przekazało dwa autobusy – Solaris Urbino 18 i Man Lion City.

### Dzień kobiet

8 marca - czyli w Dniu Kobiet - w ręce pasażerek trafiło ok. półtora tysiąca tulipanów. Kwiaty były rozdawane na przystankach przez pracowników Spółki z pokładu historycznego tramwaju typu 102N. Było to możliwe dzięki współpracy z centrum handlowym King Cross Marcellin, które ufundowało i dostarczyło kwiaty.

### Czerwiec 1956 – pamiętamy!

W 66. rocznicę wydarzeń Poznańskiego Czerwca 1956 przedstawiciele MPK POZNAŃ sp. z o.o. złożyli wiązanki kwiatów pod bramą dawnej zajezdni przy ulicy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki.

### 50-lecie Maltanki

Kolejka obchodziła 50. urodziny. 18 czerwca po raz pierwszy w historii ruch realizowany był czterema pociągami (w tym parowozem Graf Arnim z 1895r.z Parkeisenbahn Cottbus). Tego dnia – dzięki wsparciu sponsorów - odbył się festyn rodzinny, a wieczorem – pokaz pojazdów wąskotorowych. Z okazji jubileuszu przygotowano m.in. wystawę oraz album prezentujący historię Maltanki.

Na wniosek Spółki jubileusz 50-lecia Maltanki upamiętniony został na kartach PEKA na okaziciela, wydanych pod koniec sierpnia przez ZTM w Poznaniu.

### Linie turystyczne

Od wiosny do jesieni, w weekendy i święta uruchamiane były linie turystyczne: 0 i 100, w soboty także 102, a wybrane dni również - linia H. Na liniach turystycznych pojawiały się pojazdy innych przewoźników – było to możliwe dzięki współpracy z MPK SA w Krakowie, Przewozami Autobusowymi Gryf z Żukowa, Pleszewskimi Liniami Autobusowymi Gaedig Reisen, firmą Solaris Bus & Coach, a także Klubem Sympatyków Transportu Miejskiego z Wrocławia.

Na tory powrócił wagon KSW Heidelberg. „Wojenny wagon tramwajowy” trafił do Poznania w 1944 roku i był eksploatowany do lat 90. XX wieku. Uniknął kasacji, został wyremontowany i przywrócony do ruchu.

### Akademia Małego Pasażera

W szkołach podstawowych (klasy 1-3) realizowano program „Akademia Małego Pasażera - komunikacyjna podróż z Bimbolą”.

### Nowa strona www

We wrześniu uruchomiona została nowa strona internetowa mpk.poznan.pl. Witryna zyskała nowoczesną szatę graficzną, przejrzysty układ, intuicyjną nawigację. Spełnia wymogi określone w Ustawie o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych oraz jest responsywna. Oznacza to nie tylko odświeżenie „wizytówki” MPK POZNAŃ w Internecie, ale także zwiększenie dostępności i łatwości korzystania z niej.

### Minibusy we flocie MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

Pięć nowych minibusów Mercus w październiku rozpoczęło służbę w barwach MPK POZNAŃ. Zgodnie z dyspozycjami ZTM, pojazdy są kierowane na trasy charakteryzujące się nie-dużą frekwencją i krótkim zasięgiem - jako pierwsza obsługą tym taborem objęta została linia 121.

### Rozejrzyj się i ŻYJ!

W listopadzie MPK POZNAŃ Sp. z o.o. oraz Komenda Miejska Policji w Poznaniu rozpoczęły kolejną odsłonę akcji „Rozejrzyj się i żyj” skierowaną do kierowców samochodów.

### Katarzynki 2022

27 listopada wspólnie z mieszkańcami MPK POZNAŃ obchodziła Katarzynki (na przystanku PST Dworzec Zachodni, w zajezdniach przy ul. Głogowskiej i Kaczej oraz na Kolejce Parkowej Maltanka).

Dzień św. Katarzyny był okazją do uhonorowania pracowników Spółki. Podczas uroczystości m.in. 20 osób otrzymało Złote Wajchy - statuetki „Za zasługi dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu”.

### Przegubowe autobusy z gwiazdą

Przegubowe autobusy Mercedes-Benz Conecto G znajdują się we flocie MPK POZNAŃ Sp. z o.o. - w listopadzie podpisano umowę z EvoBus Polska na dostawę 15 autobusów z napędem konwencjonalnym. Przewoźnik skorzystał z prawa opcji i zakupił kolejnych 5 takich pojazdów.

### Betlejemska (święteczna) bimba

Rozświetlony tramwaj od lat pojawia się w Poznaniu przed świętami Bożego Narodzenia. W 2022 roku udekorowany został Siemens Combino nr 513. Od 1 do 23 grudnia tramwaj kursował na linii 24, łączącej miejsca, w których odbywało się Betlejem Poznańskie, później kierowany był do obsługi innych linii.

### Powstańczy tramwaj

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. – jak co roku – uczciło rocznicę wybuchu Powstania Wielkopolskiego. Od 19 grudnia, dzięki współpracy z Samorządem Województwa Wielkopolskiego, na poznańskich torowiskach pojawił się Powstańczy tramwaj (nr 416), który przypomina o zwycięskim zrywie niepodległościowym.

### Stoiska informacyjne dla kandydatów do pracy

MPK POZNAŃ poszukuje pracowników, w szczególności kierowców autobusów. Od września pakiet podejmowanych działań został rozszerzony o stoiska informacyjne, na których można zapoznać się z ofertami i porozmawiać o realiach pracy. Stoiska uruchamiano m.in. podczas obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności, Katarzynek, na targach Retro Motor Show, czy zakończenia sezonu linii turystycznych.

### Poprawa stanu infrastruktury torowo-sieciowej i funkcjonowanie komunikacji miejskiej

MPK POZNAŃ na bieżąco informowało i włączało się w działania Miasta Poznania dotyczące informowania o prowadzonych inwestycjach i remontach infrastruktury torowo-sieciowej, a także wprowadzanych zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, akcentując przy tym swoją rolę jako operatora i wyjaśniając, jakie znaczenie mają zaplanowane prace dla funkcjonowania transportu publicznego oraz dla pasażerów.





## Podsumowanie

W 2022 roku Zarząd dołożył wszelkich starań do zminimalizowania negatywnych skutków czynników zewnętrznych i zapewnienia sprawnej komunikacji miejskiej.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także uwarunkowania funkcjonowania Spółki wykonującej zadania publiczne jak i zobowiązania umowne oraz podejmowane działania przez Zarząd Spółki MPK Poznań, kontynuacja działalności nie jest zagrożona a sytuacja finansowa jest stabilna.

Pozyskane wsparcie finansowe ze środków Unii Europejskiej oraz krajowych pozwala na szybszą modernizację oraz rozwój Spółki. Spółka ma stabilną sytuację finansową i zapewnione wsparcie Właściciela w formie dokapitalizowania oraz dywidendy od Spółki zależnej Modertrans Poznań sp. z o.o., co zapewni utrzymanie płynności finansowej.

Zarząd Spółki uznaje rok 2022, w związku m. in. z pandemią Covid-19, wojną w Ukrainie, kryzysem energetycznym oraz wysoką inflacją, za trudny okres dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jednakże pomimo przeciwności realizowano zamierzenia o charakterze strategicznym. Rok 2022 stał pod znakiem realizacji założeń „Umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego”, w tym działań mających na celu poprawę jakości świadczonych usług. Spółka w ramach współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego, Zarządem Dróg Miejskich oraz Miejskim Inżynierem Ruchu kontynuowała wdrażanie rozwiązań zapewniających szybki, punktualny i efektywny publiczny transport zbiorowy na terenie miasta, gwarantujący ciągłą poprawę standardu świadczonych przez Przedsiębiorstwo usług. Pomimo znaczącego zakresu remontów i inwestycji w mieście i wynikającymi z tego zamknięciami szlaków komunikacyjnych, Zarząd stoi na stanowisku, iż jakość świadczonych usług pozostała na relatywnie wysokim poziomie.

W 2022 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i kontrahentów.

W 2023 roku Zarząd będzie kontynuował działania na polu organizacyjnotechnicznym dla poprawy warunków do skutecznego działania Spółki i osiągnięcia wyznaczonych celów. Spółka nadal będzie prowadziła działania mające na celu pozyskanie dofinansowania ze środków UE i krajowych na działania inwestycyjne, przyczyniające się do rozwoju komunikacji przyjaznej pasażerom i środowisku, w tym poprzez wdrażanie kolejnego taboru na liniach w Poznaniu.

Członek Zarządu

Jerzy Zalwowski

Członek Zarządu

Marek Grzybowski

Prezes Zarządu

Krzysztof Dostatni





## Opinia niezależnego biegłego rewidenta

**Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania dla Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp z o.o.**

### Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2022 roku oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 roku oraz dodatkowych informacji i objaśnień („sprawozdanie finansowe”).

Naszym zdaniem, załączone sprawozdanie finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Spółki na dzień 31 grudnia 2022 roku oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości („Ustawa o rachunkowości” – t.j. Dz.U. z 2023 roku, poz. 120 z późn. zm.) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz umową Spółki;
- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 Ustawy o rachunkowości.

### Podstawa opinii

Nasze badanie przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3430/52a/2019 z dnia 21 marca 2019 roku w sprawie krajowych standardów badania oraz innych dokumentów, z późn. zm. („KSB”), a także stosownie do ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym („Ustawa o biegłych rewidentach” – t.j. Dz.U. z 2022 roku poz. 1302 z późn. zm.). Nasza odpowiedzialność zgodnie z tymi standardami została dalej opisana w sekcji naszego sprawozdania Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego.

Jesteśmy niezależni od Spółki zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem etyki zawodowych księgowych (w tym Międzynarodowymi standardami niezależności) Rady Międzynarodowych Standardów Etycznych dla Księgowych („Kodeks IESBA”) przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3431/52a/2019 z dnia 25 marca 2019 roku w sprawie zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów, z późn. zm., oraz z in-

nymi wymogami etycznymi, które mają zastosowanie do badania sprawozdań finansowych w Polsce. Wypełniliśmy nasze inne obowiązki etyczne zgodnie z tymi wymogami i Kodeksem IESBA. W trakcie przeprowadzania badania kluczowy biegły rewident oraz firma audytorska pozostali niezależni od Spółki zgodnie z wymogami niezależności określonymi w Ustawie o biegłych rewidentach.

Uważamy, że dowody badania, które uzyskaliśmy są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii.

### Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej za sprawozdanie finansowe

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, sprawozdania finansowego, które przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej i wyniku finansowego Spółki zgodnie z przepisami Ustawy o rachunkowości, przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości oraz z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i umową, a także za kontrolę wewnętrzną, którą Zarząd uznaje za niezbędną aby umożliwić sporządzenie sprawozdania finansowego niezawierającego istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem.

Sporządzając sprawozdanie finansowe Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za ocenę zdolności Spółki do kontynuowania działalności, ujawnienie, jeżeli ma to zastosowanie, spraw związanych z kontynuacją działalności oraz za przyjęcie zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości, z wyjątkiem sytuacji, kiedy Zarząd albo zamierza dokonać likwidacji Spółki, albo zaniechać prowadzenia działalności, albo nie ma żadnej realnej alternatywy dla likwidacji lub zaniechania działalności.

Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w Ustawie o rachunkowości.

Członkowie Rady Nadzorczej są odpowiedzialni za nadzorowanie procesu sprawozdawczości finansowej Spółki.

### Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego

Naszymi celami są uzyskanie racjonalnej pewności czy sprawozdanie finansowe jako całość nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem oraz wydanie sprawozdania z badania zawierającego naszą opinię. Racjonalna pewność jest wysokim poziomem pewności ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z KSB zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że



## Opinia niezależnego biegłego rewidenta

pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego. Koncepcja istotności stosowana jest przez biegłego rewidenta zarówno przy planowaniu i przeprowadzaniu badania jak i przy ocenie wpływu rozpoznanych podczas badania zniekształceń oraz nieskorygowanych zniekształceń, jeśli występują, na sprawozdanie finansowe, a także przy formułowaniu opinii biegłego rewidenta. W związku z powyższym wszystkie opinie i stwierdzenia zawarte w sprawozdaniu z badania są wyrażane z uwzględnieniem jakościowego i wartościowego poziomu istotności ustalonego zgodnie ze standardami badania i zawodowym osądem biegłego rewidenta.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Spółki ani efektywności lub skuteczności prowadzenia jej spraw przez Zarząd Spółki obecnie lub w przyszłości.

Podczas badania zgodnego z KSB stosujemy zawodowy osąd i zachowujemy zawodowy sceptycyzm, a także:

– identyfikujemy i oceniamy ryzyka istotnego zniekształcenia sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem, projektujemy i przeprowadzamy procedury badania odpowiadające tym ryzykom i uzyskujemy dowody badania, które są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii. Ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia wynikającego z oszustwa jest większe niż tego wynikającego z błędem, ponieważ oszustwo może dotyczyć zmywu, fałszowania, celowych pominięć, wprowadzenia w błąd lub obejścia kontroli wewnętrznej;

- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej stosowanej dla badania w celu zaprojektowania procedur badania, które są odpowiednie w danych okolicznościach, ale nie w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Spółki;
- oceniamy odpowiedniość zastosowanych zasad (polityki) rachunkowości oraz zasadność szacunków księgowych oraz powiązanych ujawnień dokonanych przez Zarząd Spółki;
- wyciągamy wniosek na temat odpowiedności zastosowania przez Zarząd Spółki zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości oraz, na podstawie uzyskanych dowodów badania, czy istnieje istotna niepewność związana ze zdarzeniami lub warunkami, która może poddawać w znaczącą wątpliwość zdolność Spółki do kontynuacji działalności. Jeżeli dochodzimy do wniosku, że istnieje istotna niepewność, wymagane jest od nas zwrócenie uwagi w naszym sprawozdaniu biegłego rewidenta na powiązane ujawnienia w sprawozdaniu finansowym lub, jeżeli takie ujawnienia są nieadekwatne, modyfikujemy naszą opinię. Nasze wnioski są oparte na dowodach badania uzyskanych do dnia sporządzenia naszego sprawozdania biegłego rewidenta, jednakże przyszłe zdarzenia

lub warunki mogą spowodować, że Spółka zaprzestanie kontynuacji działalności;

- oceniamy ogólną prezentację, strukturę i zawartość sprawozdania finansowego, w tym ujawnienia, oraz czy sprawozdanie finansowe przedstawia będące ich podstawą transakcje i zdarzenia w sposób zapewniający rzetelną prezentację.

Przekazujemy Radzie Nadzorczej informacje o, między innymi, planowanym zakresie i czasie przeprowadzenia badania oraz znaczących ustaleniach badania, w tym wszelkich znaczących słabościach kontroli wewnętrznej, które zidentyfikujemy podczas badania.

### Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2022 roku („Sprawozdanie z działalności”).

### Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie Sprawozdania z działalności zgodnie z przepisami prawa.

Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby Sprawozdanie z działalności Spółki spełniało wymagania przewidziane w Ustawie o rachunkowości.

### Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Nasza opinia z badania sprawozdania finansowego nie obejmuje Sprawozdania z działalności. W związku z badaniem sprawozdania finansowego naszym obowiązkiem jest zapoznanie się ze Sprawozdaniem z działalności, i czyniąc to, rozpatrzenie, czy nie jest istotnie niespójne ze sprawozdaniem finansowym lub naszą wiedzą uzyskaną podczas badania, lub w inny sposób wydaje się istotnie zniekształcone. Jeśli na podstawie wykonanej pracy, stwierdzimy istotne zniekształcenia w Sprawozdaniu z działalności, jesteśmy zobowiązani poinformować o tym w naszym sprawozdaniu z badania. Naszym obowiązkiem zgodnie z wymogami Ustawy o biegłych rewidentach jest również wydanie opinii czy sprawozdanie z działalności zostało sporządzone zgodnie z przepisami oraz czy jest zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

### Opinia o Sprawozdaniu z działalności

Na podstawie wykonanej w trakcie badania pracy, naszym zdaniem, Sprawozdanie z działalności Spółki:

- zostało sporządzone zgodnie z art. 49 Ustawy o rachunkowości,

## Opinia niezależnego biegłego rewidenta

- jest zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

Ponadto, w świetle wiedzy o Spółce i jej otoczeniu uzyskanej podczas naszego badania oświadczamy, że nie stwierdziliśmy w Sprawozdaniu z działalności istotnych zniekształceń.

Kluczowymi biegłymi rewidentami odpowiedzialnymi za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, są: Małgorzata Wojtyła i Andrzej Jewartowski działający w imieniu MB AUDYT sp. z o. o. z siedzibą w Poznaniu wpisanej na listę firm audytorskich pod numerem 3850, w imieniu której kluczowi biegli rewidentzi zbadali sprawozdanie finansowe.

**Małgorzata Wojtyła,**  
numer w rejestrze 9681

**Andrzej Jewartowski,**  
numer w rejestrze 11463

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2023-05-16 17:24

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2023-05-16 17:17

**MB AUDYT sp. z o.o.**  
61-369 Poznań, ul. Wągrowaska 2, www.mbaudyt.pl, biuro@mbaudyt.pl  
firma audytorska wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3850  
Sqd Rejonowy Poznań-Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu VIII Wydział Gospodarczy KRS  
KRS 0000463814, NIP 782-25-61-248, kapitał zakładowy 36.650,00 zł

Poznań, dnia 16 maja 2023 roku





**MPK Poznań Sp. z o.o.**

ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań  
[www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl)  
NIP: 777-00-05-132

