



Raport roczny 2023

Annual report

Spis treści

4	Ogólna charakterystyka Spółki General Characteristics of the Company
5	Działalność Spółki Company's Activities
6	Władze Spółki Company's Authorities
7	Struktura organizacyjna Organizational Structure
10	Środowisko naturalne Natural Environment
16	Pracownicy Employees
18	Przewozy Transport
20	Zdarzenia istotnie wpływające na działalność Events Significantly Affecting Activities
22	Układ komunikacyjny i tabor Communication System and Rolling Stock
26	Sprzedaż i środki trwałe Sales and Fixed Assets
28	Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Spółki Financing and the Economic and Financial Situation of the Company
32	Perspektywy rozwoju działalności Spółki Development Prospects of the Company's Activities
36	Strategia wizerunkowa Spółki Company's Promotional and Branding Strategy
39	Podsumowanie Summary
41	Opinia niezależnego biegłego rewidenta Opinion of the Independent Auditor

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 31.12.2023 r. wynosił: 459.451.500 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.

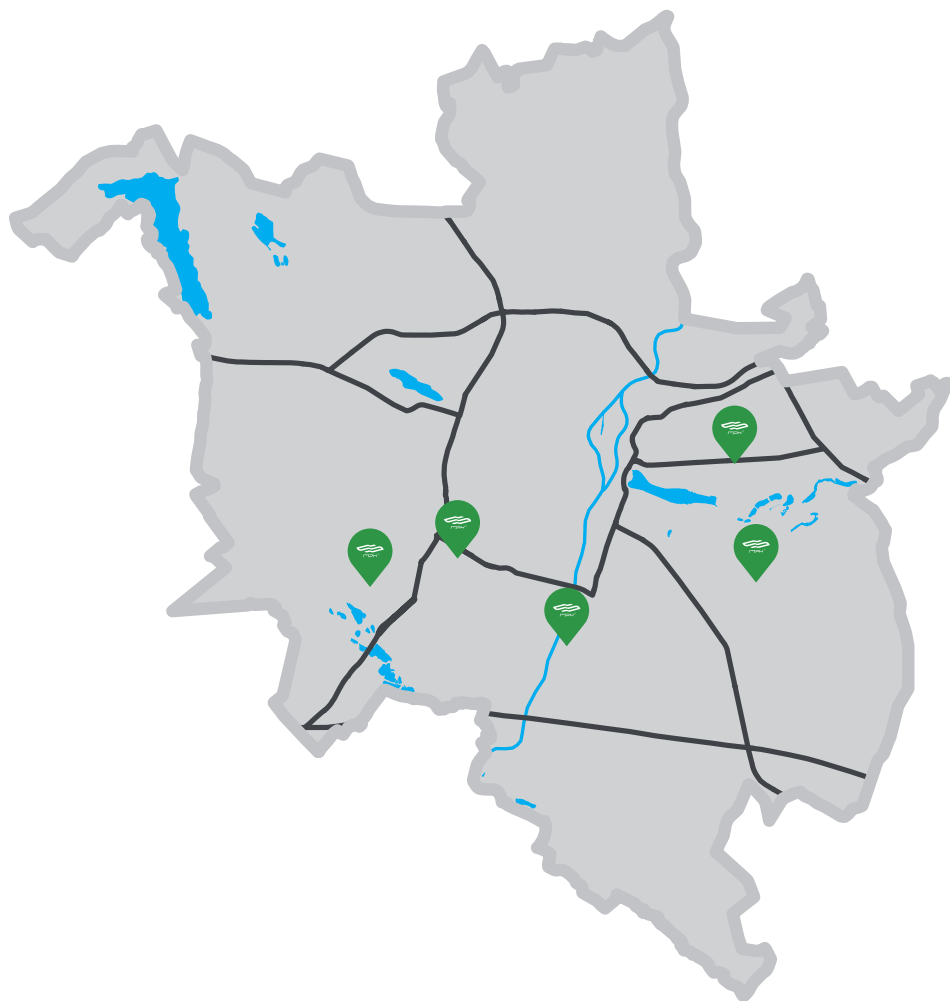
Dane kontaktowe:

- 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

Dane rejestrowe:

- Numer identyfikatora GUS:**
REGON 639777685
- Numer identyfikacji podatkowej**
NIP 777-00-05-132
- Numer KRS**
KRS 0000067030

Zajezdnie MPK Poznań:



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. poprzez działania wizerunkowe stara się budować markę Spółki w oparciu o rozpoznawanie potrzeb Miasta i jego społeczności oraz wychodzenie im naprzeciw. Projekty z zakresu promocji MPK Poznań Sp. z o.o. w roku 2023 obejmowały prowadzenie działań, które miały zapewnić utrzymanie wizerunku Firmy bliskiej mieszkańcom, dbającej o pasażera, także ze szczególnymi potrzebami oraz o dobro miasta, środowisko naturalne i bezpieczeństwo; Firmy nowoczesnej, stabilnej, sprawnie zarządzanej i dającej możliwość rozwoju. Działania te były realizowane z wykorzystaniem nowych technologii oraz poprzez aktywny udział w wydarzeniach organizowanych w przestrzeni miejskiej.

Rok 2023 wyraźnie pokazał jak Spółka umiejętnie łączy przeszłość z przyszłością: był to czas gdy na liniach komunikacyjnych debiutowały autobusy z wodorowym ogniwem paliwowym a jednocześnie obchodzony był Jubileusz 125-lecia tramwaju elektrycznego w Poznaniu. Dzięki rozbudowanej stronie internetowej m.in. prezentowano najistotniejsze informacje dotyczące funkcjonowania MPK Poznań Sp. z o.o. oraz zasad korzystania z komunikacji miejskiej, promowano najważniejsze inwestycje i wydarzenia, przedstawiono zmiany w układzie komunikacyjnym. Poprzez media społecznościowe przybliżano sylwetki pracowników, przedstawiano bieżącą działalność Spółki, wsłuchując się w zgłaszane uwagi i propozycje angażowano się w komunikację z klientami. Duży nacisk położono przede wszystkim na jakość i aktualność informacji, także w związku z występującymi nieprzewidzianymi sytuacjami, korzystając w tym zakresie również z możliwości jakie daje aplikacja myMPK.

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.

W 2023 roku (21 czerwca 2023 Uchwałą Zgromadzenia powołano Radę Nadzorczą z dniem 22 czerwca 2023 na nową kadencję) i do dnia sporządzenia niniejszego Sprawozdania z działalności Rada Nadzorcza działała w poniższym składzie:

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2023 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 2023 roku:

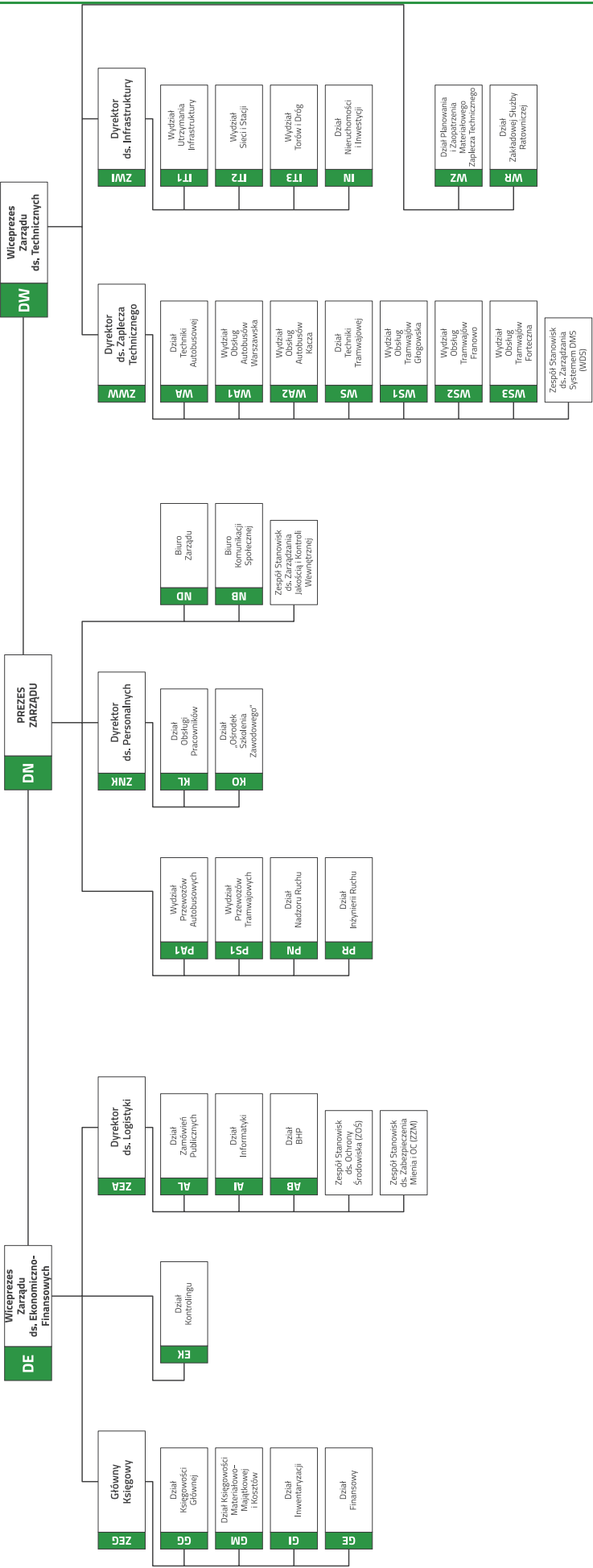
- Krzysztof Dostatni – Prezes Zarządu (od 24.07.2021 r.),
- Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.),
- Marek Grzybowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.).

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 sukcesywną 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 (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 ograniczanie 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 zlokalizowanych 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. emisję hałasu, wytwarzanie odpadów podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
- b. emisję energetyczną - będącą skutkiem transformowania energii elektrycznej w stacjach trakcyjnych czy 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.

2. 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 w wyniku prac utrzymania czystości, sprzątania przystanków komunikacji miejskiej, czyszczenia infrastruktury torowej, czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych wzdłuż tras tramwajowych, koszenia trawników i tym podobnych prac utrzymaniowych tras komunikacyjnych, 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 sukcesywną wymianę

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

b. W roku 2023 w taborze autobusowym:

- wycofano **33** autobusy (w tym 31 o normie emisji spalin EURO 3, rok produkcji 2006; 2 o normie emisji spalin EEV, rok produkcji 2009 i 2011). Wycofane autobusy – 28 przeznaczono do fizycznej kasacji, 5 z przeznaczeniem do sprzedaży,
- wprowadzono do eksploatacji **45** nowych autobusów (w tym 25 autobusów z napędem elektrycznym zasilanych paliwem wodorowym i 20 autobusów Mercedes-Benz Conecto G z napędem konwencjonalnym o normie emisji spalin EURO 6).

- c. Spółka wymieniając tabor autobusowy na nowszy, na koniec 2023 roku uzyskała wskaźnik taboru autobusowego na poziomie **24,3%** dla zeroemisyjnych autobusów liniowych o i na poziomie **75,7%** w pozostałym zakresie spełniającego głównie normę emisji spalin Euro5 lub Euro6 (w tym najwięcej EEV). MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatuje wg stanu z 31.12.2023r 342 autobusy, tj.:

▪ ELEKTRYCZNE	58 (17,0%)
▪ WODOROWE	25 (7,3%)
▪ Euro 6	85 (24,9%)
▪ EEV (>E5,<E6)	157 (45,9%)
▪ Euro 5	7 (2,0%)
▪ Euro 4	3 (0,9%)
▪ Euro 3	7 (2,0%)

- d. Zużycie w 2023 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło **9.916,14 m³** = 6.649,555 Mg tj. mniej o 186,5 m³ (156,7 Mg) w porównaniu do roku 2022.

e. W roku 2023 w taborze zaplecza technicznego:

- **wycofano z eksploatacji 0 pojazdów:**
- **wprowadzono do eksploatacji 6 pojazdów:**
 - Fiat e-Doblo o napędzie elektrycznym,
 - 2 pojazdy marki Iveco Daily napędzane CNG,
 - 3pojazdymarkiIvecoDailynormaemisjispalinEURO6.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

- a. W 2023 roku kontynuowano prace pielęgnacyjne terenów zielonych oraz nasadzonych roślin w ramach realizowanych inwestycji z lat wcześniejszych.

- b. Wycinkę zieleni oraz przycinanie gałęzi drzew i krzewów w roku 2023 ograniczono do niezbędnego minimum wynikającego z bieżących potrzeb.

c. Zakres wykonanych prac w 2023 r:

- wycięto 12 drzew na terenie pętli tramwajowej „DĘ-BIEC” i w ramach rekompensacji nasadzono 6 drzew w obrębie „Lasek DĘBIEC”,
- 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 2023 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 zbiórką 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. Regularnie zbierano dane dotyczące ilości odpadów komunalnych usuwanych z przestrzeni miejskiej, które są wytwarzane przy realizacji usługi sprzątania tras komunikacyjnych.

g. Przygotowywano sprawozdania kwartalne przekazywane do WGK UM.

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

i. W roku 2023 wytworzono łącznie około 2,2 tys. ton odpadów remontowych, co w porównaniu do 2022 roku daje spadek łącznej ilości wytworzonych odpadów remontowych o około 30 %. Głównie za przyczyną zaprzestania wytwarzania kodu odpadów 191209 minerały (np. piasek, kamienie) w ilości ca 1,7 tys. Mg.

E. Gospodarka wodno-ściekowa:

a. Realizowano postanowienia zawarte w decyzji pozwolenie wodnoprawne. W ramach obowiązku ustawowego dwa razy w roku przeprowadzane są analizy kontrolne ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych, fosforu ogólnego, azotu amonowego, zawiesin, BZT5, CHZT. Wykonane analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości.

b. 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.

c. 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.

d. Zużycie wody przez MPK Poznań Sp. z o.o. w 2023 r. wyniosło 22.414,8 m³ tj. zmniejszyło się o blisko 22% w porównaniu do roku 2022.

F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

a. W roku 2023 nie dokonano kasacji wagonów tramwajowych

b. Przetaczano obręcze kół wagonów tramwajowych (zajezdnia przy ul. Głogowskiej i ul. Szwajcarskiej) eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu. W 2023 roku reprofiliacji poddano:

▪ na zajezdni Głogowska: obręcze w 169 wózkach tramwajowych, w 120 wagonach,

▪ na zajezdni Franowo: obręcze w 360 wózkach tramwajowych, w 104 wagonach.

c. 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 przytwardzeń i akcesoriów torowych itp. Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego torowisk oprócz zapewnienia przejezdności i zapobieganiu uszkodzeniom lub wykolejeniom tramwajów przyczynia się także do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska.

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 hala główna zaj. „Franowo”, pom biurowe zaj. „Forteczna” i „Kacza”),

▪ 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”.

powietrza,

▪ pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne). pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).

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. Ponoszono 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



Polityka personalna w 2023 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 2023 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 18 etatów i wyniosło **2151 etatów**.

Średnioroczne zatrudnienie w latach 2022-2023 (w etatach)

Wyszczególnienie	2022	2023	Dynamika (%)	Struktura 2023 (%)
Kierowcy	639	620	96,95	28,80
Motorniczowie	480	479	99,75	22,26
St. obsługi przewozów	133	125	93,89	5,81
St. obsługi technicznej	625	625	100,39	29,17
St. administracyjno-techniczne	231	235	101,80	10,93
St. kierownicze	61	65	106,97	3,03
Ogółem MPK	2169	2151	99,17	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg wieku	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2022	2023	
1	19-25	97	89	3,85
2	26-30	106	122	5,28
3	31-35	194	188	8,13
4	36-40	271	266	11,51
5	41-45	266	271	11,73
6	46-50	342	363	15,71
7	51-55	386	357	15,45
8	56-60	404	389	16,83
9	61-65	197	214	9,26
10	66-70	52	46	1,99
11	71-75	6	5	0,22
12	76	1	1	0,04
Ogółem MPK		2322	2311	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg stażu	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2022	2023	
1	0-10	992	1052	45,51
2	11-15	315	258	11,16
3	16-20	206	222	9,61
4	21-25	193	181	7,83
5	26-30	97	116	5,02
6	31-36	252	223	9,65
7	36-40	122	124	5,38
8	41-45	101	89	3,85
9	46-50	43	44	1,90
10	51-55	1	2	0,09
Ogółem MPK		2322	2311	100,00

W 2023 roku, realizując usługi komunikacyjne (wraz z obsługą imprez masowych) zamówione przez ZTM, wykonano **28 608 tys. km**.

Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał **29 434 tys. km**, w tym **10 588 tys. pckm** w komunikacji tramwajowej i **18 845 tys. wzkm** w komunikacji autobusowej.

Remonty na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2023 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 2023 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło **10 580 tys. pckm** natomiast w komunikacji autobusowej **18 782 tys. wzkm**.

W 2023 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w **97,20%**, a w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie **97,43%**.

Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2023 roku:

- remont Trasy Kórnickiej (od ul Jana Pawła II do Os. Lecha) – zakres przebudowy GTR,
- remont torowiska na ul Głogowskiej (od pętli Górczyn PKM do węzła Głogowska/Hetmańska),
- 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 trasy PST,
- inne prace utrzymaniowe umożliwiające funkcjonowanie komunikacji tramwajowej na dostępnej sieci.

Również zmiany zamówienia pracy przewozowej oraz kursów pociągnęły za sobą odstępstwa w stosunku do zaplanowanych wskaźników działalności przewozowej – uruchomienia taboru. W Planie Działalności Spółki na rok 2023, 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 2023 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej 92,95%, w autobusowej 91,89% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2023 roku odnotowano pogorszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł 4,39. Pogorszenie wskaźnika zawodności wynikało w głównej mierze z braku odpowiedniej ilości kierowców.

Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Wyszczególnienie	2022	2023	Różnica (2023-2022)
1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./	607	613	6
tramwaje (wozy)	275	277	2
tramwaje (pociągi)	228	228	0
autobusy	332	336	4
2. Średnie uruchomienie -/w szt./	470	445	-25
tramwaje (wozy)	189	183	-6
tramwaje (pociągi)	157	156	-1
autobusy	281	262	5
3. Średnia gotowość -/w szt./	494	503	9
tramwaje (wozy)	200	203	3
tramwaje (pociągi)	172	171	-1
autobusy	294	300	5
4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/	77,54	74,00	-3,54
tramwaje (wozy)	68,79	66,01	-2,78
tramwaje (pociągi)	68,96	68,46	-0,50
autobusy	84,80	77,76	-7,04
5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/	80,37	75,00	-5,37
tramwaje (pociągi)	70,83	70,57	-0,26
autobusy	86,91	78,69	-8,22
6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/	83,86	85,02	1,16
tramwaje (wozy)	75,22	75,40	0,18
tramwaje (pociągi)	77,36	77,31	-0,05
autobusy	90,98	90,15	-0,83
7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/	82,93	81,29	-1,64
tramwaje	86,68	84,04	-2,64
autobusy	80,53	79,48	-1,05
8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/	93,62	92,31	-1,31
tramwaje	92,95	92,95	0,00
autobusy	94,05	91,89	-2,16
9. Współczynnik zawodności -/w %/	3,66	4,39	0,73
tramwaje	1,79	3,03	1,24
autobusy	4,85	5,28	0,43
10. Praca przewozowa (tys. km)	29 938	28 583	-1 355
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 921	10 446	-475
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 017	18 137	-880
11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)	29 952	28 608	-1 344
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 931	10 460	-471
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 020	18 148	-872

Zdarzenia istotnie wpływające na działalność

Zamówiona i wykonana praca przewozowa w tys. km

Wyszczególnienie	2022	2023	Różnica (2022-2021)
Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)	30 693	29 433	-1 260
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 066	10 588	-478
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 627	18 845	-782
Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku	30 675	29 362	-1 313
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 047	10 580	-466
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 629	18 782	-847
Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)	29 952	26 608	-1 343
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 931	10 460	-471
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 020	18 148	-872

Komunikacja tramwajowa:

- zamówienie: **10.588 tys. pckm** (w tym: 22 tys. pckm imprezy masowe),
- harmonogram: **10.580 tys. pckm**,
- wykonanie: **10.460 tys. pckm** (w tym: 13,8 tys. pckm imprezy masowe).

Komunikacja autobusowa:

- zamówienie: **18.845 tys. wzkm** (w tym: 11 tys. wzkm imprezy masowe),
- harmonogram: **18.782 tys. wzkm**,
- wykonanie: **18.148 tys. wzkm** (w tym: 10.6 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: kontynuację wojny w Ukrainie, skutki kryzysu energetycznego oraz wciąż wysokiej inflacji, politykę społeczno-gospodarczą rządu oraz politykę transportową Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego jako organizatora transportu publicznego w Poznaniu.

Wojna za wschodnią granicą Polski poprzez swoje różnorakie skutki negatywnie wpłynęła na warunki działalności Spółki. Wojna wpłynęła na kluczowe obszary funkcjonowania biznesu, tj. koszty działalności firmy oraz ceny dóbr zaopatrzeniowo-inwestycyjnych.

Kryzys energetyczny z roku 2022 skutkował ogromnym wzrostem rynkowych cen surowców energetycznych - ropa naftowa, energia elektryczna, gaz, węgiel, co dalej przełożyło się na ceny wielu produktów. Pomimo pewnych spadków cen wyżej wymienionych surowców w roku 2023 dalej utrzymywały się na stosunkowo wysokim poziomie.

Inflacja - wskaźnik cen towarów i usług, rosnący od 2021 roku i utrzymujący się na wysokim poziomie w 2023 spowodował wzrost łącznych kosztów użytkowania taboru tramwajowego i autobusowego.

Wzrost stopy procentowej kredytów wpłynął na wzrost kosztów finansowych.

Podniesienie przez rząd wynagrodzenia minimalnego, wzrost przeciętnego wynagrodzenia przy jednoczesnym braku odpowiedniej ilości osób poszukujących pracy na rynku pracy (nierównowaga na rynku pracy, niskie bezrobocie w aglomeracji poznańskiej, pogarszająca się sytuacja demograficzna Polski, odpływ pracowników pochodzących z Ukrainy) – wpłynęły na znaczny wzrost kosztów pracy.

Wszystkie te czynniki wpłynęły na znaczne zwiększenie kosztów prowadzonej działalności Spółki w 2023 r. oraz negatywnie wpływają na poziom rozwoju Spółki i możliwość realizacji zaplanowanych inwestycji.

Na sytuację finansową Spółki w 2023 r. pozytywny wpływ miało pozyskanie dofinansowania ze środków Unii Europejskiej oraz środków krajowych (NFOŚiGW i WFOŚiGW), które umożliwiają modernizację zasobów i rozwój Spółki.

W poniższej tabeli nr 2 przedstawiono poziom zamówionej i wykonanej pracy przewozowej, na który znaczący wpływ miały wykonywane w 2023 r. 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 wewnętrzne:

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 posiłkowała 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.

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.

Układ komunikacyjny i tabor

Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej **90%**, a w autobusowej **85%**. W 2023 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej **92,95%**, w autobusowej **91,89%** i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2023 roku odnotowano pogorszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł **4,39**. Pogorszenie wskaźnika zawodności wynikało w głównej mierze z braku odpowiedniej ilości kierowców.

Dane ogólne (stan na koniec 2022 i 2023 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2022	31.12.2023	Dynamika (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	88	88	100,00
a. linie dzienne, w tym:	71	72	101,41
▪ tramwaje	16	18	112,50
▪ autobusy	55	54	98,18
b. linie nocne	17	16	94,12
▪ tramwaje	2	2	100,00
▪ autobusy	15	14	93,33
2. Długość linii komunikacyjnych (w km)	1 103,19	1 165,28	105,63
a. linie dzienne, w tym:	788,35	857,71	108,80
▪ tramwaje	156,1	241,50	154,66
▪ autobusy	632,22	616,21	97,47
b. linie nocne	314,84	307,57	97,69
▪ tramwaje	17,03	30,57	179,50
▪ autobusy	297,81	277,00	93,01
3. Długość tras komunikacyjnych (w km)	411,92	428,78	104,09
a. tramwaje	62,60	72,74	116,20
b. autobusy	349,32	356,04	101,92

Układ komunikacyjny i tabor

Tabor (stan na koniec 2022 i 2023 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2022	31.12.2023	Dynamika (%)
1. Tramwaje (w szt.) - wagony	273	273	100,00
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
2. Autobusy (w szt.)	314	326	103,82
MAN	20	13	65,00
Kapena Urby	2	1	50,00
Solaris Urbino 8,6	26	26	100,00
Solaris Urbino 12	87	86	98,85
Solaris Urbino 12 electric	37	37	100,00
Solaris Urbino 12 hydrogen	0	25	-
Solaris Urbino 18	115	91	79,13
Solaris Urbino 18 hybrid	1	1	100,00
Solaris Urbino 18 electric	21	21	100,00
Mercus 906BB62	5	5	100,00
Mercedes-Benz 626 B02 Conecto G	0	20	-

Tabor - dzierżawiony i użyczony (stan na koniec roku 2022 i 2023)

Wyszczególnienie	31.12.2022	31.12.2023	Dynamika (%)
Tramwaje dzierżawione (w szt.)	1	1	100,00
Moderus Gamma LF 01 AC	1	1	100,00
Moderus Gamma LF 05 AC	0	1	-
Autobusy dzierżawione (w szt.)	20	20	100,00
Solaris Urbino 18	20	20	100,00

W 2023 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 przewozu pasażerów.

Stan majątkowy taboru tramwajowego na koniec 2023 r. wyniósł **273 szt. wagonów**.

Stan majątkowy taboru autobusowego na koniec 2023 r. wyniósł **326 autobusów**.



Sprzedaż i środki trwałe

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 zlecenia podmiotów zewnętrznych, a dotyczące robót budowlanych infrastruktury torowo-
4. Działalność pozostała:

sieciowej oraz prace związane z remontem tejże infrastruktury realizowane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu,

windykacja,

pozostałe.

wpływy z czynszów.

Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2022-2023w zł.

Wyszczególnienie	2022	2023	Dynamika (%)
1. Działalność przewozowa	466 955 769	525 503 980	112,54
autobus	206 250 975	238 008 800	115,40
tramwaj	260 704 794	287 495 180	110,28
2. Pozostała działalność przewozowa	3 761 973	2 200 709	58,50
pozostałe przewozy	2 755 421	1 041 156	37,79
Kolejka Parkowa Maltanka	1 006 552	1 159 553	115,20
3. Działalność pomocnicza	6 315 184	9 921 963	157,11
reklama	1 694 573	2 424 274	143,06
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	557 624	1 282 863	230,06
badania diagnostyczne	450 639	442 733	98,25
inne przychoty, w tym:	3 553 159	5 772 093	159,79
umowa powierzenia	2 741 452	5 098 412	185,97
4. Działalność pozostała	159 348	167 818	105,32
5. Razem przychody ze sprzedaży	477 192 274	537 794 469	112,70

Sprzedaż i środki trwałe

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2023 wpływ miały m.in. skutki wojny w Ukrainie, kryzysu energetycznego, wydłużonych terminów dostaw surowców, materiałów i realizacji usług, wysokiej inflacji.

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

Zadania inwestycyjne w 2023 roku zostały wykonane na poziomie **88,5%** w stosunku do planu. Część zadań inwestycyjnych będzie kontynuowanych w roku 2024.

Wartości przedstawione w poniższej tabeli nie zawierają nabytych środków trwałych niskocennych o wartości **349 466,12 zł**.

Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2023 roku w zł

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2023	2023	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	35 580 425	29 221 485	82,13
2.	Tabor autobusowy	103 300 000	103 008 918	99,72
3.	Tabor tramwajowy	0	0	0,00
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	6 970 700	2 48 493	35,27
5.	Informatyka	9 250 000	1 044 040	11,29
6.	Pozostałe inwestycje	500 000	119 571	23,91
7.	Naprawy główne	37 786 024	35 332 288	93,51
8.	NAKŁADY OGÓŁEM	193 387 149	171 184 794	88,52

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

FINANSOWANIE

Na aktywa na dzień 31.12.2023 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: 17 222 017,67 zł
- inwestycje krótkoterminowe: 26 134 364,83 zł

Do zobowiązań MPK Poznań Sp. z o.o. na 31.12.2023 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: 159 870 677,64 zł
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: 32 047 134,86 zł
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: 93 125 304,05 zł

Najbardziej znaczącymi, wykorzystywanymi przez Spółkę instrumentami finansowymi są kredyty bankowe, ujęte w 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 01.01-31.12.2023 r.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2023 r.

Rachunek zysków i strat

L.P.	Wyszczególnienie	2022	2023	Różnica (2023-2022)
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	488 320 223	540 611 348	52 591 125
2.	Koszty działalności operacyjnej	524 235 990	570 009 740	45 773 750
3.	Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)	-35 915 767	-29 398 392	6 517 375
4.	Pozostałe przychody operacyjne	57 789 684	61 693 681	3 903 997
5.	Pozostałe koszty operacyjne	24 384 114	28 270 645	3 886 531
6.	Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)	-2 510 197	4 024 645	6 534 842
7.	Przychody finansowe	13 652 408	10 470 475	-3 181 932
8.	Koszty finansowe	12 012 523	13 498 789	1 486 265
9.	Zysk/Strata brutto (6+7-8)	-870 312	996 332	1 866 644
10.	Podatek dochodowy	-49 193	-23 747	25 446
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0
12.	Zysk/Strata netto (9-10-11)	-821 119	1 020 079	1 841 198

Rachunek zysków i strat za 2023 r. zamknął się zyskiem.

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

Bilans uproszczony (w zł)

Wyszczególnienie	2022	2023	Dynamika %
A. Aktywa trwałe	1 205 813 670	1 299 449 267	107,77
I. Wartości niematerialne i prawne	2 322 963	288 631	12,43
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 179 155 093	1 274 799 702	108,11
III. Należności długoterminowe	0	0	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	100,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	97 227	122 547	126,04
B. Aktywa obrotowe	139 079 580	68 553 484	49,29
I. Zapasy	21 738 079	22 062 865	101,49
II. Należności krótkoterminowe	4 242 576	17 222 018	405,93
III. Inwestycje krótkoterminowe	111 073 470	26 134 365	23,53
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 025 455	3 134 236	154,74
C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0,00
D. Udziały (akcje) własne	0	0	0,00
AKTYWA RAZEM	1 344 893 250	1 368 002 752	101,72
A. Kapitał (fundusz) własny	466 551 835	467 571 914	100,22
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	457 651 500	459 451 500	100,39
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	6 360 275	5 539 155	87,09
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	1 800 000	0	0,00
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0,00
VI. Zysk/strata netto	-821 119	1 020 079	-124,23
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	0,00
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	878 341 415	900 430 838	102,51
I. Rezerwy na zobowiązania	92 554 998	100 195 500	108,26
II. Zobowiązania długoterminowe	174 020 714	159 870 678	91,87
III. Zobowiązania krótkoterminowe	97 619 870	125 172 439	128,22
IV. Rozliczenia międzyokresowe	514 145 833	515 192 221	100,20
PASYWA RAZEM	1 344 893 250	1 368 002 752	101,72

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

Wskaźniki rentowności

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2022	2023
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} \cdot 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	-0,46%	0,67%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} \cdot 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	-0,71%	0,19%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} \cdot 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	-0,18%	0,22%

Nastąpiła poprawa, gdyż w związku z uzyskanym zyskiem wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2023 r. poziomy dodatnie.

Wskaźniki płynności

Wyszczególnienie	Wskaźnik płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2022	2023
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	1,43	0,55
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	1,21	0,37
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	0,89	0,21

Wskaźniki płynności zanotowały spadek w stosunku do roku poprzedniego, w związku z realizacją znaczących inwestycji.

Wskaźnik efektywności działania

Wyszczególnienie	Wskaźnik efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2022	2023
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,36	0,40
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,40	0,42
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	3,51	7,89
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} \cdot 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	16	16
Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan należności z tytułów dostaw i usług} \cdot 365}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	4	1

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

W okresie porównawczym, wskaźnik rotacji majątku zwiększył się z **0,36** do poziomu **0,40**. Zwiększeniu uległ wskaźnik rotacji aktywów trwałych oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2023 roku jest na poziomie 2022 roku i wynosi **16 dni**.

Wskaźnik rotacji należności zmalał w porównaniu do roku ubiegłego i wynosi **1 dzień**.

Wskaźnik finansowania działalności

Wyszczególnienie	Wskaźnik finansowania działalności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2022	2023
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} \cdot 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	20,20	20,84
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,39	0,36
Pokrycia majątu trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,53	0,48
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania} - \text{rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,68	1,71
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,52	0,51

Wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągnął wielkość **20,84%**. Generalnie wskaźniki finansowania uległy nieznacznej zmianie w stosunku do roku poprzedniego.

Perspektywy rozwoju działalności Spółki

Rok 2024 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. Spółka wraz z Zarządem Transportu Miejskiego finalizuje ustalenia dotyczące nowej umowy na obsługę linii komunikacyjnych autobusowych i tramwajowych na kolejne 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 2024 Zarząd kontynuować będzie przegląd szeregu 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 IV kwartale 2023 r. nastąpiła 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 ogniwnem paliwowym. Wprowadzenie do eksploatacji 25 nowych autobusów wodorowych było 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 2024 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, ujednolicenie 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, na co wpłynęły skutki wysokiej inflacji w ostatnich latach, trudno będzie zrealizować wszystkie planowane zadania. W związku z tym określone zostały priorytety zadań inwestycyjnych ujętych w Planie działalności na 2024 r. Zarząd na bieżąco będzie monitorował realizację zadań oraz dokonywał ewentualnych korekt w trakcie roku, gdyż realizacja zadań 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 postoju, 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.

Czynnikami 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 infrastruktury 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.

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.



31. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy

29 stycznia na torowiska wyjechały historyczne tramwaje, w których prowadzono zbiórki na rzecz WOŚP. Spółka wzięła też udział w aukcjach, przekazując gadżety oraz vouchery na przejażdżki tramwajem prowadzonym przez Prezesa Zarządu.

Dzień kobiet

Dzięki współpracy z King Cross Marcelin podtrzymana została tradycja rozdawania kwiatów z okazji Dnia Kobiet – 8 marca z pokładu tramwaju 102N pracownicy wręczali pasażerom tulipany.

Combino jak nowe

Po naprawie głównej do zajezdni wracają tramwaje Siemens Combino. Wśród nich są dwa wyjątkowe: 505, na którego dachu – w ramach pilotażu – zamontowano panele fotowoltaiczne oraz 501, który zachował oryginalne malowanie i zyskał siedzenia ze zdjęciami pokazującymi historię Combino w Poznaniu.

Kolejka Parkowa Maltanka

W sezonie 2023 opiekę nad kolejką objęła galeria Posnania, dzięki czemu odnowiono ławki na stacji Maltanka, a lokogaraż zyskał nowe graffiti. Poprzez udział załogi parowozu Borsig Bn2t w XI Zlocie Miłośników Kolejek Wąskotorowych 600mm i Drzwiach Otwartych Muzeum Dawnych Maszyn i Technologii w Żamberku kolejka była promowana także poza Poznaniem.

Linie turystyczne

Od wiosny do jesieni w weekendy uruchamiano linie turystyczne. W zakresie taboru kontynuowana była współpraca z firmą Solaris Bus & Coach, Klubem Sympatyków Transportu Miejskiego, Pleszewskimi Liniami Autobusowymi Gaedig Reisen oraz z MPK S.A. w Krakowie (w sezonie 2023 do Krakowa pojechał „sanocki” wagon ND, a w Poznaniu gościliśmy wagon doczepny KSW).

Noc Muzeów

W dniu 20 maja zainteresowani mogli zajrzeć do Izby Pamięci i Tradycji oraz obejrzeć detale składu N+ND, który został udostępniony w zajezdni Głogowska. Tego dnia odbyły się także dodatkowe kursy na liniach turystycznych i uruchomiona została linia historyczna H.

Poznański Czerwiec 1956

28 czerwca 1956 r. pracownicy MPK wyszli na ulice, aby walczyć o swoje prawa. W 67. rocznicę tych wydarzeń Zarząd MPK Poznań złożył wiązanki pod bramą dawnej zajezdni przy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki.

Pasieka na Franowie

Miasto Poznań od 2019 roku realizuje program „Poznań dla pszczół”. Latem na terenie zielonym zajezdni Franowo ustawione zostały trzy ule, w których zamieszkały pszczoły jednej z najbardziej łagodnych i miodnych ras.

Przegubowce z gwiazdą

W 2023 r. do floty poznańskiego przewoźnika dołączyło 20 przegubowych autobusów Mercedes-Benz Conecto G z napędem konwencjonalnym.

Umowa na nowe tramwaje

10 niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych kupiło MPK Poznań. Najkorzystniejszą ofertę złożyła spółka Modertrans Poznań. Dostawy zaplanowano na 2025 rok.

Era wodoru

Na ulice Poznania wyjechało 25 autobusów z wodorowym ogniwem paliwowym (zakup dofinansowany z programu Zielony Transport Publiczny). W zajezdni przy ul. Warszawskiej powstała hala m.in. do ich obsługi. Autobusy dostarczył Solaris Bus & Coach, a paliwo – PKN Orlen.

IX Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej

W październiku na Torze Poznań oraz na terenie zajezdni Franowo przeprowadzony został IX Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej o puchar Prezesa IGKM. Wzięło w nim udział 50 kierowców z 21 przedsiębiorstw.

Retro Motor Show

W dniach 6-8 października na terenie MTP odbywały się targi Retro Motor Show. W wydarzeniu wzięło udział MPK Poznań, które zaprezentowało Ikarusy 260 oraz 280. Dla zwiedzających była to również okazja, aby dowiedzieć się, jak wygląda praca kierowcy autobusu.

Stoiska rekrutacyjne

Spółka przez cały czas aktywnie poszukuje pracowników. Chcąc dotrzeć z ofertą do jak najszerszych kręgów zamieszcza ogłoszenia (m.in. w pojazdach i na tyłach autobusów), a podczas wydarzeń miejskich organizuje stoiska, na których można zapoznać się z ofertami i porozmawiać o realiach pracy.

3maj się i bądź bezpieczny

Wspólnie z Komendą Miejską Policji w Poznaniu zainaugurowano kampanię „3maj się i bądź bezpieczny”, w trakcie której zachęcamy pasażerów do przestrzegania podstawowych za-

sad bezpieczeństwa podczas korzystania z komunikacji miejskiej.

Katarzynka 2023

Dzień św. Katarzyny to okazja, aby docenić trud i uhonorować wyróżniających się pracowników. Złote wajchy, czyli statuetki „Za zasługi dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu” otrzymało 20 osób.

125 lat tramwaju elektrycznego

Z okazji jubileuszu MPK Poznań zorganizowało paradę tramwajów, prezentacje taboru połączone z nauką jazdy tramwajem i autobusem oraz wycieczki do Centrali Nadzoru Ruchu. Poszczególne lokalizacje połączyła specjalna linia autobusowa. „Gwiazdą” obchodów był wyremontowany wagon S2D z 1930 r. Na wniosek Spółki, ZTM wydał okolicznościową kartę PEKA.

Świąteczna bimba

Przed Bożym Narodzeniem na torowiska wyjechała „świąteczna bimba”. Na Siemensie Combino zamontowano 1000 metrów łańcucha świetlnego, świąteczne motywy pojawiły się też wewnątrz wagonu.

Informacje dla pasażera

MPK Poznań na bieżąco informowało i włączało się w działania Miasta informujące o inwestycjach, remontach infrastruktury transportowej, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, akcentując przy tym rolę operatora. Z myślą o pasażerach przekazywano również użyteczne informacje dotyczące m.in. taryfy i sieci sprzedaży biletów, przepisów porządkowych oraz np. sytuacji kryzysowych.

W 2023 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, co zapewni utrzymanie płynności finansowej.

Zarząd Spółki uznaje rok 2023, w związku m.in. z wojną w Ukrainie, kryzysem energetycznym, wysoką inflacją, nierównowagą na rynku pracy, za trudny okres dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jednakże pomimo przeciwności realizowano zamierzenia o charakterze strategicznym. Rok 2023 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 2023 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i kontrahentów.

W 2024 roku Zarząd będzie kontynuował działania na polu organizacyjno-technicznym dla poprawy warunków do skutecznego działania Spółki i osiągania 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 jednostki **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2023 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 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 2023 r. oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy zakończony w tym dniu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawy z dn. 29 września 1994 r. o rachunkowości („Ustawa o rachunkowości” – 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 r. w sprawie krajowych standardów badania oraz innych dokumentów, z późn. zm. oraz uchwałą Rady Polskiej Agencji Nadzoru Audytowego nr 38/1/2022 z dnia 15 listopada 2022 r. w sprawie krajowych standardów kontroli jakości oraz Krajowego Standardu Badania 220 (Zmienionego) („KSB”), a także stosownie do ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym („Ustawa o biegłych rewidentach” – t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1015 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 r. w sprawie zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów, z późn. zm. oraz z innymi wy-

mogami 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 statutem, 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 pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Spółki ani efektywności lub skuteczności prowadzenia

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

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 błędu, ponieważ oszustwo może dotyczyć zmywy, fałszerstwa, celowych pominięć, wprowadzenia w błąd lub obejścia kontroli wewnętrznej;
- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej stosownej 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 wnioski na temat odpowiedniości 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

Grzegorz Magdziarz,
Kluczowy Biegły Rewident nr rej. 12 248

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2024-04-26 18:39

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 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,
- 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.

Kluczowym biegłym rewidentem odpowiedzialnym za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, jest Grzegorz Magdziarz działający w imieniu KPW Audytor Sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi (90-350), przy ulicy Tymienieckiego 25C/410 wpisanej na listę firm audytorskich pod numerem 3640 w imieniu, którego kluczowy biegły rewident zbadał sprawozdanie finansowe.

KPW Audytor Sp. z o.o.

wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez
Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3640

Łódź, dnia 26 kwietnia 2024 roku



MPK Poznań Sp. z o.o.

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