





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 31.12.2024 r. wynosił: **459.451.500 zł.**

Dane kontaktowe:



Siedziba spółki:

ul. Głogowska 131/133,
60-244 Poznań



Telefon:

61 839 60 00



FAX:

61 839 60 09



Strona internetowa:

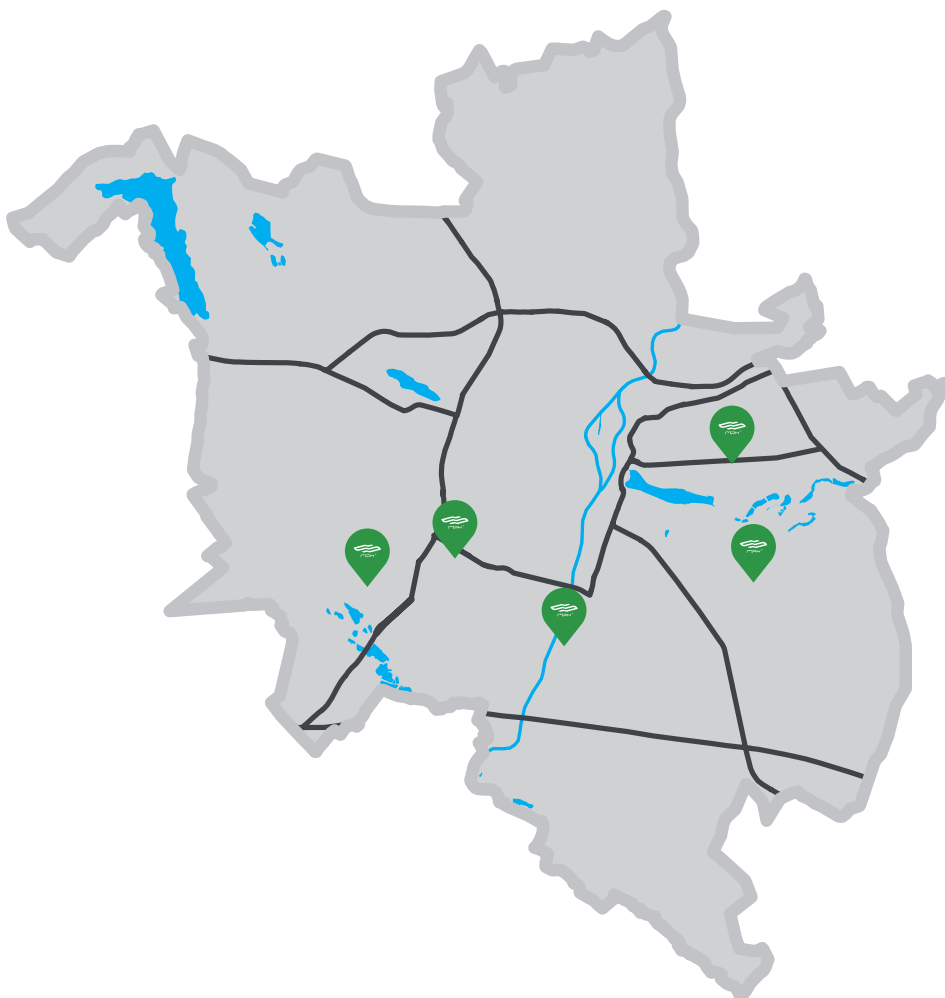
www.mpk.poznan.pl



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 swoją markę jako Spółki przyjaznej pasażerom, mieszkańcom jak i swoim pracownikom. Rozpoznawanie potrzeb pasażerów oraz wychodzenie im naprzeciw, to kreacja Firmy troskliwej i przyjaźnie nastawionej.

Projekty z zakresu promocji MPK POZNAŃ Sp. z o.o. w roku 2024 obejmowały prowadzenie działań, które miały zapewnić utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej zarówno o pasażera jak i swoich pracowników, o dobro miasta, środowisko naturalne, a także dobrze i sprawnie zarządzanej. Na co dzień Spółka wdraża nowoczesne rozwiązania, promujące bezpieczeństwo zarówno we własnych środkach transportu jak i poza nimi. Ponadto dzięki 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, wsłuchiowano w propozycje i sugestie poznaniaków. Mimo szybkiego rozwoju Spółka nie zapomina o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań Sp. z o.o. Ponadto wzbogaca 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.

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:

1. Wojciech Tulibacki – Przewodniczący Rady,
2. Henryk Kuligowski – Wiceprzewodniczący Rady,
3. Andrzej Staniszewski – Sekretarz Rady,
4. Joanna Żurawska – Członkini Rady,
5. Jarosław Garstecki – Członek Rady,
6. Wojciech Jankowiak – Członek Rady.

W tym, przedstawiciele załogi:

1. Jarosław Garstecki – Członek Rady,
2. 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 2024 roku:

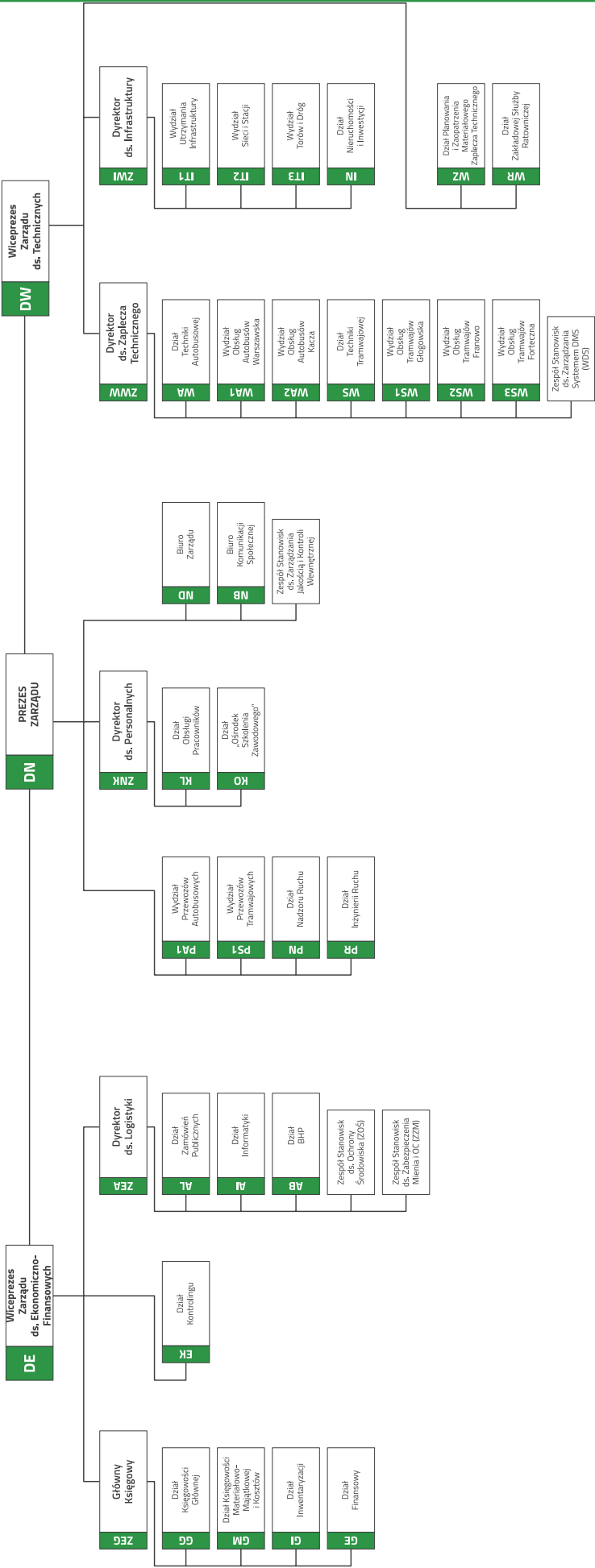
1. Krzysztof Dostatni – Prezes Zarządu (od 24.07.2021 r.),
2. Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.),
3. Marek Grzybowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.).

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

1. Obszar DN – podlegający Prezesowi Zarządu,
2. Obszar DE – podlegający Wiceprezesowi Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych,
3. 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 31.12.2024 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 wyeksploatowanego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów o niskiej normie emisji spalin oraz wprowadzanie taboru o napędzie zeroemisyjnym (elektrycznym, wodorowym), nowe uregulowania dotyczące elektromobilności zakładają zakup przez Spółkę tylko taboru zeroemisyjnego.

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 z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. 2024 poz. 1087, 1089, 1473, z 2025 r. poz. 216).

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, sprzątnięcia 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

- b. Transport publiczny jest znacznie bardziej efektywny energetycznie niż samochód osobowy, ma znacznie niższy średni koszt energetyczny na jednego przewożonego pasażera. Mając na uwadze troskę o środowisko naturalne oraz minimalizację negatywnego oddziaływa-

- nia 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 zeroemisyjnym (elektrycznym, wodorowym).
- c. W roku 2024 w taborze autobusowym:
- wycofano **17** autobusów (w tym 10 o normie emisji spalin EURO 3, rok produkcji 2006; 3 o normie emisji spalin EURO 4 oraz 4; o normie emisji EEV, rok produkcji 2009). Wycofane autobusy – 5 przeznaczono do fizycznej kasacji, 9 z przeznaczeniem do sprzedaży i jeden autobus przekwalifikowano na historyczny,
 - nie wprowadzono do eksploatacji nowych autobusów.
- d. Spółka kasując tabor autobusowy najstarszych roczników, na koniec 2024 roku uzyskała wskaźnik taboru autobusowego na poziomie **25,23%** dla zeroemisyjnych autobusów liniowych i na poziomie **74,77%** w pozostałym zakresie spełniającego głównie normę emisji spalin Euro5, EEV i Euro6 (w tym najwięcej EEV).
- e. MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatuje wg stanu z 31.12.2024r 329 autobusów, tj.:
- | | |
|---------------|--------------------|
| ELEKTRYCZNE | 58 (17,6%) |
| WODOROWE | 25 (7,6%) |
| Euro 6 | 85 (25,8%) |
| EEV (>E5,<E6) | 154 (46,8%) |
| Euro 5 | 7 (2,1%) |
| Euro 4 | 0 (0,0%) |
| Euro 3 | 0 (0,0%) |
- f. Zużycie w 2024 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło **7.135,74 m³** = 5.994,020 Mg tj. mniej o 780,7 m³ (655,8 Mg) w porównaniu do roku 2023.
- g. W roku 2024 w taborze zaplecza technicznego:

- wycofano z eksploatacji **18** pojazdów:
 - Star z 1988r., norma EURO 0,
 - Star z 1991r., norma EURO 0,
 - 2 pojazdy marki Kamaz z 1989r., norma EURO 0,
 - Peugeot Partner z 2006r., norma EURO 4,
 - 2 pojazdy Peugeot Boxer 2005r., norma EURO 3,
 - Peugeot Boxer 2006r., norma EURO 4,
 - Fiat Ducato z 2009r., norma EURO 4,
 - Iveco Daily z 2009r., norma EURO 4.,

- zełomowano **1** pojazd:
 - Fiat Ducato z 2009r., norma EURO 4,
- 7** pojazdów zwrócono po leasingu/dzierżawie:
 - 2 pojazdy marki Skoda Octavia, ON – norma Euro 6,
 - 5 pojazdów marki Dacia Duster, ON – norma Euro 6.
- wprowadzono do eksploatacji **17** pojazdów:
 - 3 Fiaty e-Doblo o napędzie elektrycznym,
 - 7 pojazdów hybrydowych:
 - Toyota Corolla, Pb95/elekt. – hybryda Euro 6ea,
 - 6 pojazdów Toyota Yaris Cross, Pb95/elekt. – hybryda Euro 6ea
 - 7 pojazdów spalinowych z normą emisji spalin EURO 6e.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

- a. W 2024 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 2024 ograniczono do niezbędnego minimum wynikającego z bieżących potrzeb.
- c. Zakres wykonanych prac w 2024 r:
- wycięto 2 drzewa, jedno na terenie Dworca „Górczyn” i jedno na terenie stacji trakcyjnej „Marcelińska”, a także w ramach rekompensacji i prac pielęgnacji terenów zielonych nasadzone 13 drzew i 1185 krzewy w obrębie Dworca „Górczyn”, Trasy PST, trasy „Franowo” i pętli „Piątkowska”,
 - 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 2024 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 2024:

- na terenie zajezdni „Warszawska” na koniec 2024r 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 w zakresie substancji ropopochodnych i metali ciężkich; z wyjątkiem kadmu i niklu. Dla tych dwóch przypadków metali badania wskazały, że uzyskana wartość wskazuje na ostatnią V klasę czystości. Badania jakie planowane są na koniec I kwartału 2025r będą informacją czy zastała sytuacja była incydentalna lub czy zanieczyszczenie się utrzymuje i na jakim poziomie..

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 wymagane prawem zezwolenia na dalsze zagospodarowanie odpadów.
- d. Kontynuowano działania mające na celu selekcjonowania odpadów przemysłowych podlegających sprzedaży np.: odpadów złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju pracowanego, 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 sprzątnięcia tras komunikacyjnych.

- g. Przygotowywano sprawozdania kwartalne przekazywane do WGK UM.
- h. Potwierdzano co miesiąc do ZTM w Poznaniu, na podstawie uzyskanych danych od firm świadczących usługi na zlecenie MPK utrzymania czystości infrastruktury komunikacyjnej; ilości odpadów usuwanych ze sprzątnięcia tras i przystanków komunikacji miejskiej.
- i. Przygotowywano rozliczenia dla potrzeb działów księgowości (GM, GG) obciążeń jednostek org. MPK za odbiór odpadów przemysłowych i odpadów komunalnych.
- j. W roku 2024 wytworzono łącznie około 2,27 tys. ton odpadów remontowych, co w porównaniu do 2023 roku daje minimalny wzrost łącznej ilości wytworzonych odpadów remontowych, tj. o około 1 %. Głównie za przyczyną zwiększonego wytwarzania kodu odpadów 191209 minerały (np. piasek, kamienie) w ilości ca 0,6 tys. Mg.

E. Gospodarka wodno-ściekowa:

- f. 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.
- g. Przeprowadzono postępowania w celu zapewnienia usług odbioru nieczystości płynnych w wyniku którego zawarto umowę z uprawnioną firmą zewnętrzną DIALUP Sp. z o.o.. 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.
- h. Mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków przeprowadzane jest na terenie wszystkich zajezdni autobusowych i zajezdni tramwajowych.
- i. Zużycie wody przez MPK Poznań Sp. z o.o. w 2024 r. wyniosło 24.259,7 m³, tj. zwiększyło się o 8% w porównaniu do roku 2023.

F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

- a. W roku 2024 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 2024 roku reprofiliacji poddano:

- na zajezdni Głogowska: obręcze w 172 wózkach tramwajowych, w 138 wagonach,
- na zajezdni Franowo: obręcze w 338 wózkach tramwajowych, w 97 wagonach.
- 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 przejeźdźności 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 zajezdni „Kacza”, hala OC/ hala zjazdów/ hala postojowa w zajezdni „Głogowska”, budynek warsztatowy w zajezdni „Franowo”),
- 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. Podobnie monitorowanie realizowano także względem infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych.

W roku 2024 kontynuowano współpracę z ORLEN w zakresie możliwości tankowania autobusów zasilanych wodorem na stacji przy ul. Warszawskiej 231 w Poznaniu .

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

- W 2024 roku uiszczono opłaty z zakresu ochrony środowiska m.in.:
 - opłaty za korzystanie ze środowiska,
 - opłaty tytułem zrzuć wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej,
 - opłaty za wywóz odpadów komunalnych
- 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.
- 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,
 - decyzje o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza; w roku 2024 uzyskano nową decyzję dla zajezdni „Franowo” z okresem obowiązywania na 10 lat. Pozostałe zajezdnie mają ważną decyzję do 2028r
 - pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).





Polityka personalna w 2024 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 2024 roku w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosło o 12 etatów i wyniosło **2 163 etatów**.

Średnioroczne zatrudnienie w latach 2023-2024 (w etatach)

Wyszczególnienie	2023	2023	Dynamika (%)	Struktura 2024 (%)
Kierowcy	620	605	97,73	27,99
Motorniczowie	479	497	103,80	22,98
St. obsługi przewozów	125	127	101,68	5,87
St. obsługi technicznej	625	635	101,15	29,34
St. administracyjno-techniczne	235	234	99,51	10,82
St. kierownicze	65	65	99,66	3,01
Ogółem MPK	2151	2151	100,56	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg wieku	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2023	2024	
1	19-25	89	104	4,47
2	26-30	122	122	5,24
3	31-35	188	175	7,50
4	36-40	266	259	11,12
5	41-45	271	309	13,27
6	46-50	363	347	14,90
7	51-55	357	374	16,06
8	56-60	389	377	16,19
9	61-65	214	208	8,93
10	66-70	46	44	1,89
11	71-75	5	8	0,34
12	76	1	2	0,09
Ogółem MPK		2311	2329	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg stażu	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2023	2023	
1	0-10	1052	1094	46,96
2	11-15	258	217	9,32
3	16-20	222	282	12,11
4	21-25	181	160	6,87
5	26-30	116	122	5,24
6	31-36	223	192	8,24
7	36-40	124	137	5,89
8	41-45	89	87	3,74
9	46-50	44	37	1,59
10	51-55	2	1	0,04
Ogółem MPK		2311	2329	100,00

W 2024 roku, realizując usługi komunikacyjne (wraz z obsługą imprez masowych) zamówione przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, wykonano **29 882 tys. km**.

Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał **30 192 tys. km**, w tym **12 142 tys. pckm** w komunikacji tramwajowej i **18 050 tys. wzkm** w komunikacji autobusowej.

Remonty na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2024 roku wymusiły zmiany zaplanowanej pracy przewozowej. Zgodnie z ustaleniami z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu, comiesięcznie powstawał skorygowany plan pracy przewozowej zawierający zmiany wniesione harmonogramem.

Na podstawie powyższych działań, w 2024 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło **12 138 tys. pckm** natomiast w komunikacji autobusowej **18 206 tys. wzkm**.

W 2024 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w **98,98%**, a w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie **98,48%**.

Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2024 roku:

- wprowadzenie nowego stałego układu linii tramwajowych uwzględniającego zakończenie pod koniec 2023 roku inwestycji tj. remont Trasy Kórnickiej oraz Projekt Centrum,
- remont dworca Junikowo (03-09.2024),
- torowe prace utrzymaniowe: pętla Starołęka oraz rozjazdy torowe po południowej stronie ronda Starołęka, remont węzła Most Dworcowy (07-08.2024), ul. Reymonta (09.2024), ul. 28 Czerwca 1956 r., węzeł Rynek Jeżycki (05-06.2024), pętla Ogrody (11-12.2024),
- zadanie inwestycyjne – budowa wiaduktów kolejowych z układem drogowym na ul. Gołęcińskiej oraz ul. Lutyckiej oraz budowa Towarowej Obwodnicy Poznania (TOP) dla potrzeb ruchu pasażerskiego (od 04.2024),
- prace utrzymaniowe prowadzone przez ZRD/ZDM: na ul. Promienista (03-04.2024), ul. Umultowska (05-06.2024), ul. Słowiańska (10-11.2024), ul. Chartowo (12.2024), al. Niepodległości (04-05.2024), ul. Strzeszyńska (07-08.2024)
- inne prace utrzymaniowe umożliwiające funkcjonowanie komunikacji tramwajowej oraz autobusowej na dostępczej sieci,

- sytuacje kryzysowe: pożar kamienicy na ul. Kraszewskiego oraz ryzyko zawalenia się oraz wyburzenie kamienicy na ul. Roosevelta. Kraszewskiego 25.08-11.11.2024, Roosevelta 13-28.09.2024).

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 2024, założono wskaźnik uruchomienia taboru tramwajowego na poziomie **79%**, natomiast taboru autobusowego na poziomie **84%**, jednakże ze względu na zamknięcie tras (czynniki niezależne od Zarządu) jego realizacja na tym poziomie okazała się niemożliwa.

Do końca trwania starej Umowy wieloletniej (do 31 października 2024 r.), wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosił co najmniej **90%**, a w autobusowej **85%**. W 2024 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej **92,32%**, w autobusowej **92,61%** i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W nowej Umowie wieloletniej obowiązującej od 1 listopada 2024 roku Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu zmienił podejście do pomiarów, oceny i prezentowania wskaźnika punktualności.

W 2024 roku odnotowano polepszenie wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł **1,57**.

Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Wyszczególnienie	2023	2024	Różnica (2024-2023)
1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./	613	621	84,85
tramwaje (wozy)	277	277	3,320-1,13
tramwaje (pociągi)	228	229	1
autobusy	336	344	8
2. Średnie uruchomienie -/w szt./	445	460	15
tramwaje (wozy)	183	198	15
tramwaje (pociągi)	156	170	14
autobusy	262	262	0
3. Średnia gotowość -/w szt./	503	527	24
tramwaje (wozy)	203	221	18
tramwaje (pociągi)	171	182	11
autobusy	300	306	6
4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/	74,00	75,30	1,30
tramwaje (wozy)	66,01	71,35	5,34
tramwaje (pociągi)	68,46	74,22	5,74
autobusy	77,76	76,02	-1,74
5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/	75,00	75,90	0,90
tramwaje (pociągi)	70,57	75,54	4,97
autobusy	78,69	76,15	-2,54
6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/	85,02	85,69	0,67
tramwaje (wozy)	75,40	80,25	4,85
tramwaje (pociągi)	77,31	80,63	3,32
autobusy	90,15	89,02	-1,13
7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/	81,29	83077	2,48
tramwaje	84,04	86,60	2,56
autobusy	79,48	81,89	2,41
8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/	92,31	92,50	0,19
tramwaje	92,95	92,32	-0,63
autobusy	91,89	92,61	0,72
9. Współczynnik zawodności -/w %/	4,39	1,57	-2,82
tramwaje	3,03	1,32	-1,71
autobusy	5,28	1,75	-3,53
10. Praca przewozowa (tys. km)	28 583	29 849	1 266
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 446	11 962	1 516
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 137	17 887	-250
11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)	28 608	29 882	1 274
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 460	11 984	1 524
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 148	17 898	-250

Zamówiona i wykonana praca przewozowa w tys. km

Wyszczególnienie	2023	2024	Różnica (2024-2023)
Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)	29 433	30 192	759
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 588	12 142	1 554
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 845	18 049	*796
Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku	29 362	30 343	981
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 580	12 138	1 557
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 782	18 206	-576
Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)	26 608	29 882	1 274
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 460	11 984	1 524
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 148	17 898	-250

Komunikacja tramwajowa:

- zamówienie: **12 142 tys. pckm** (w tym: 22 tys. pckm imprezy masowe),
- harmonogram: **12 138 tys. pckm**,
- wykonanie: **11 984 tys. pckm** (w tym: 22 tys. pckm imprezy masowe).

Komunikacja autobusowa:

- zamówienie: **18 049 tys. wzkm** (w tym: 13 tys. wzkm imprezy masowe),
- harmonogram: **18 206 tys. wzkm**,
- wykonanie: **17 898 tys. wzkm** (w tym: 11 tys. wzkm imprezy masowe).

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: trwającą już trzeci rok wojnę w Ukrainie, utrzymujące się skutki kryzysu energetycznego – m. in. ceny nośników energii na dość wysokim poziomie, inflację na poziomie wyższym niż przed 2020 r., politykę społeczno-gospodarczą rządu oraz politykę transportową Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego jako organizatora transportu publicznego w Poznaniu.

Długo utrzymująca się wojna za wschodnią granicą Polski oraz utrzymujące się skutki kryzysu energetycznego negatywnie wpłynęły na warunki działalności Spółki i na kluczowe obszary funkcjonowania biznesu, tj. koszty działalności firmy oraz ceny dóbr zaopatrzeniowo-inwestycyjnych. W 2024 roku tempo wzrostu inflacji wprawdzie wyhamowało w stosunku do okresu 2022-2023, nie mniej jednak rosnące ceny części zamiennych i podzespołów do taboru, zarówno tramwajowego i autobusowego, spowodowały znaczący wzrost łącznych kosztów użytkowania i utrzymania gotowości technicznej taboru liniowego jak i historycznego.

Za obniżającym się wskaźnikiem inflacji, nie następuje spadek oprocentowania kredytów, co wpływa na wysokość 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-oscylujące na poziomie 1% 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 2024 r. oraz hamująco na poziom rozwoju Spółki i możliwość realizacji zaplanowanych inwestycji.

Na sytuację finansową Spółki w 2024 r. pozytywny wpływ miały: dodatkowy wpływ bezzwrotnych środków dofinansowania do zakupionego taboru tramwajowego w 2019 r. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz przede wszystkim decyzja Komisji Europejskiej, dotycząca odblokowania dla Polski środków z Krajowego Planu Odbudowy - Decyzja ta przełożyła się m. in. na przyznanie Spółce dofinansowania do zakupu autobusów zeroemisyjnych i potrzebnej do ich obsługi infrastruktury, i podpisanie umowy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w dniu 30 grudnia 2024 r. Pozyskane dofinansowania umożliwiają dalszą modernizację zasobów i rozwój Spółki.

W tabeli na stronie obok, przedstawiono poziom zamówionej i wykonanej pracy przewozowej, na który znaczący wpływ miały wykonywane w 2024 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 utrzymujące się niedobory kadrowe w Spółce, a szczególnie wśród osób zatrudnionych na stanowisku prowadzących pojazdy oraz zaplecza technicznego obsługi pojazdów i infrastruktury. Z tego powodu Spółka poszukiwała 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 kontynuując 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.

Do końca trwania starej Umowy wieloletniej (do 31 października 2024 r.), wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosił co najmniej **90%**, a w autobusowej **85%**.

W 2024 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej **92,32%**, w autobusowej **92,61%** i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W nowej Umowie wieloletniej obowiązującej od 1 listopada 2024 roku Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu zmienił podejście do pomiarów, oceny i prezentowania wskaźnika punktualności.

W 2024 roku odnotowano polepszenie wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł **1,57**.

Dane ogólne (stan na koniec 2023 i 2024 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2023	31.12.2023	Dynamika (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	88	90	102,27
a. linie dzienne, w tym:	72	73	101,39
▪ tramwaje	18	20	111,11
▪ autobusy	54	53	98,15
b. linie nocne	16	17	106,25
▪ tramwaje	2	3	150,00
▪ autobusy	14	14	100,00
2. Długość linii komunikacyjnych (w km)	1 165,28	1 181,75	101,41
a. linie dzienne, w tym:	857,71	846,70	98,72
▪ tramwaje	241,50	234,59	97,14
▪ autobusy	616,21	612,12	99,34
b. linie nocne	307,57	335,05	108,93
▪ tramwaje	30,57	48,47	158,55
▪ autobusy	277,00	286,40	103,39
3. Długość tras komunikacyjnych (w km)	428,78	417,68	97,41
a. tramwaje	72,74	72,06	99,07
b. autobusy	356,04	345,62	97,07

Tabor (stan na koniec 2022 i 2023 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2023	31.12.2024	Dynamika (%)
1. Tramwaje (w szt.) - wagony	273	273	100,00
105N; Moderus Alfa	92	92	100,00
GT6; GT8; GT8/O	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.)	326	329	100,92
MAN	13	0	0
Kapena Urby	1	1	100,00
Solaris Urbino 8,6	26	26	100,00
Solaris Urbino 12	86	83	96,51
Solaris Urbino 12 electric	37	37	100,00
Solaris Urbino 12 hydrogen	25	25	100,00
Solaris Urbino 18	91	110	120,88
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	20	20	100,00

Tabor - dzierzawiony i użyczony (stan na koniec roku 2023 i 2024)

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

W 2024 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 2024 r. wyniósł **273 szt. wagonów**.

Liczba taboru autobusowego w stanie majątku zwiększyła się o 3 szt. w stosunku do roku 2023 i wyniosła **329 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 zlecenia podmiotów zewnętrznych, a dotyczące robót budowlanych infrastruktury torowo-
- sieciowej oraz prace związane z remontem tejże infrastruktury realizowane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu,

windykacja,

pozostałe.
4. Działalność pozostała:

wpływy z czynszów.x

Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2023-2024w zł.

Wyszczególnienie	2023	2024	Dynamika (%)
1. Działalność przewozowa	525 503 980	560 120 749	106,59
autobus	238 008 800	258 538 518	108,63
tramwaj	287 495 180	301 582 232	104,90
2. Pozostała działalność przewozowa	2 200 709	2 472 683	112,36
pozostałe przewozy	1 041 156	1 190 926	114,38
Kolejka Parkowa Maltanka	1 159 553	1 281 757	110,54
3. Działalność pomocnicza	9 921 963	5 876 042	59,22
reklama	2 424 274	2 553 297	105,32
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	1 282 863	912 131	71,10
badania diagnostyczne	442 733	382 104	86,31
inne przychoty, w tym:	5 772 093	2 028 510	35,14
umowa powierzenia	5 098 412	1 428 122	28,01
4. Działalność pozostała	167 818	233 966	139,42
5. Razem przychody ze sprzedaży	537 794 469	568 703 440	105,75

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2024 wpływ miały wydłużone terminy dostaw, ograniczona dostępność na rynku: surowców, materiałów i realizacji usług oraz inflacja.

Zadania inwestycyjne w 2024 roku zostały wykonane na poziomie 43,38% w stosunku do planu.

Część zadań inwestycyjnych będzie kontynuowanych w roku 2025.

Wartości przedstawione w poniższej tabeli nie zawierają nabytych środków trwałych niskocennych o wartości **503 270,32 zł**.

Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2024 roku w zł

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2024 z zadaniami warunkowymi po korekcie	2024	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	57 775 669	30 622 082	53,00
2.	Tabor autobusowy	4 630 000	4 561 864	98,53
3.	Tabor tramwajowy	20 489 585	4 139 385	20,20
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	8 610 050	5 267 056	61,17
5.	Informatyka	12 460 000	411 276	3,30
6.	Pozostałe inwestycje	500 00	245 873	49,1
7.	Naprawy główne	45 887 000	19 980 605	43,54
8.	NAKŁADY OGÓŁEM	150 352 304	65 228 141	43,38

FINANSOWANIE

Na aktywa obrotowe na dzień 31.12.2024 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: 13 837 907 zł
- inwestycje krótkoterminowe: 164 666 128 zł

Do zobowiązań MPK Poznań Sp. z o.o. na 31.12.2024 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: 151 434 486 zł
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: 43 053 517 zł
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: 73 079 810 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 potencjalne ryzyka do ryzyka wzrostu stopy procentowej.

W roku 2024 Spółka pozyskała dodatkowe dofinansowanie do taboru tramwajowego zakupionego w 2019 r. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Środki z dofinansowania Spółka przeznaczy na finansowanie inwestycji w 2025 r.

SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA SPÓŁKI

Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

- rachunkiem zysków i strat za okres 01.01-31.12.2024 r.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2024 r.

Rachunek zysków i strat

L.P.	Wyszczególnienie	2023	2024	Różnica (2024-2023)	Dynamika w %
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	540 611 348	571 334 053	30 722 705	105,68
2.	Koszty działalności operacyjnej	570 009 740	629 262 372	59 252 633	110,40
3.	Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)	-29 398 392	-57 928 319	-28 529 928	197,05
4.	Pozostałe przychody operacyjne	61 693 681	97 447 026	35 753 344	157,95
5.	Pozostałe koszty operacyjne	28 270 645	33 217 486	4 946 842	117,50
6.	Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)	4 024 645	6 301 220	2 276 575	156,57
7.	Przychody finansowe	10 470 475	7 043 386	-3 427 090	67,27
8.	Koszty finansowe	13 498 789	11 707 041	-1 791 748	86,73
9.	Zysk/Strata brutto (6+7-8)	996 332	1 637 565	641 233	164,36
10.	Podatek dochodowy	-23 747	- 331 683	-307 936	1 396,74
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0	0,00
12.	Zysk/Strata netto (9-10-11)	1 020 079	1 969 248	949 169	193,05

Rachunek zysków i strat za 2024 r. zamknął się zyskiem w kwocie 1 969 248 zł.

Bilans uproszczony (w zł)

Wyszczególnienie	2023	2024	Dynamika %
A. Aktywa trwałe	1 299 449 267	1 276 645 649	98,25
I. Wartości niematerialne i prawne	288 631	158 551	54,93
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 274 799 702	1 252 160 875	98,22
III. Należności długoterminowe	0	0	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	100,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	122 547	87 836	71,68
B. Aktywa obrotowe	68 553 484	205 833 811	300,25
I. Zapasy	22 062 865	24 273 175	110,02
II. Należności krótkoterminowe	17 222 018	13 837 907	80,35
III. Inwestycje krótkoterminowe	26 134 365	164 666 128	630,08
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3 134 236	3 056 600	97,52
C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0,00
D. Udziały (akcje) własne	0	0	0,00
AKTYWA RAZEM	1 368 002 752	1 482 479 459	108,37
A. Kapitał (fundusz) własny	467 571 914	136 201 030	100,42
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	459 451 500	459 451 500	100,00
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	5 539 155	6 559 234	118,42
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	0	0	0,00
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0,00
VI. Zysk/strata netto	1 020 079	1 969 248	193,05
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	0,00
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	900 430 838	1 012 938 298	112,49
I. Rezerwy na zobowiązania	100 195 500	105 476 707	105,27
II. Zobowiązania długoterminowe	159 870 678	151 434 486	94,72
III. Zobowiązania krótkoterminowe	125 172 439	116 133 327	92,78
IV. Rozliczenia międzyokresowe	515 192 221	639 893 778	124,20
PASYWA RAZEM	1 368 002 752	1 482 479 459	108,37

Wskaźniki rentowności

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2023	2024
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} * 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	0,67%	0,94%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	0,19%	0,35%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	0,22%	0,42

Nastąpiła poprawa, gdyż w związku z uzyskanym zyskiem wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2024 r. poziomy dodatnie.

Wskaźniki płynności

Wyszczególnienie	Wskaźnik płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2023	2024
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	0,55	1,78
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	0,37	1,57
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	0,21	1,23

Wskaźniki płynności zanotowały znaczny wzrost w w stosunku do roku poprzedniego, co związane jest z akumulacją środków na planowane inwestycje w 2025 r.

Wskaźnik efektywności działania

Wyszczególnienie	Wskaźnik efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2023	2024
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,40	0,39
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,42	0,45
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	7,89	2,78
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} * 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	16	16
Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan należności z tytułów dostaw i usług} * 365}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	1	0,31

Wskaźnik rotacji majątku zanotował niewielki spadek z poziomu **0,4** w 2023 do **0,39** w 2024 roku.

Wzrost wskaźnika rotacji aktywów trwałych z **0,42** do **0,45** wskazuje na poprawę efektywności wykorzystania rzeczowych aktywów trwałych. Spółka generuje więcej przychodów z każdej jednostki aktywów trwałych, co świadczy o poprawie efektywności operacyjnej. Jest to pozytywny sygnał wskazujący na lepsze zarządzanie zasobami.

Wskaźnik rotacji aktywów obrotowych zanotował spadek z **7,89** w 2023 roku do **2,78** w 2024 roku, w związku ze wzrostem majątku obrotowego.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2024 roku jest na poziomie 2023 roku i wynosi 16 dni. Stała wartość wskaźnika w obu latach wskazuje na stabilną sytuację.

Wskaźnik rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach) zmalał z 1 dnia w 2023 roku do **0,31** dnia w 2024 roku i wskazuje, że Spółka skróciła czas oczekiwania na płatności

Wskaźnik finansowania działalności

Wyszczególnienie	Wskaźnik finansowania działalności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2023	2024
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} * 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	20,84	18,05
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,36	0,37
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,48	0,49
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,71	1,93
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,51	0,47

Wskaźnik trwałości struktury finansowania uległ nieznacznemu pogorszeniu w stosunku do poprzedniego roku. Pozostałe wskaźniki finansowania zanotowały pozytywną zmianę.

Rok 2025 będzie pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania Spółki w ramach nowej umowy wieloletniej o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Nowa umowa na obsługę linii komunikacyjnych autobusowych i tramwajowych została zawarta 28 czerwca 2024 roku, na okres 15 lat, z mocą obowiązywania od 1 listopada 2024 roku do 31 października 2039 roku.

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 2025 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 jak i zaplecza technicznego, 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 oraz dyrektywa UE2019/1161. Wymagania ustawy stawiane operatorom publicznego transportu zbiorowego stanowią znaczące wyzwanie zarówno inwestycyjne, operacyjne jak i finansowe. Nowelizacja Ustawy o elektromobilności wprowadziła bowiem bardziej restrykcyjną zmianę niż w/w dyrektywa. Oznacza to, że od 2026 r. w przeprowadzanych przetargach generalnie będzie można zamawiać jedynie autobusy zeroemisyjne. Eksploatacja autobusów zeroemisyjnych cały czas jest utrudniona z uwagi na ograniczenie dostępności infrastruktury ładowania (autobusy elektryczne) oraz infrastruktury tankowania (autobusy wodrowe), ograniczenie mocy przyłączy zebstony dystrybutorów energii. Jednocześnie wymogi ustawy ograniczają, a wręcz uniemożliwiają utrzymanie operacyjnie racjonalnej proporcji pomiędzy stosowanymi rodzajami napędów autobusów. Dywersyfikacja napędów jest kluczowa w zakresie odporności na różnorakie ryzyka zewnętrzne.

W zakresie odnowy taboru, w 2024 r. dokonano wykupu dzierżawionych autobusów. Kolejny zakup autobusów zeroemisyjnych będzie możliwy w latach 2025-2026 w związku z podpisaniem 30.12.2024 r. wspomnianej już umowy dofinansowania z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, ze środków KPO.

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. Racjonalna dywersyfikacja wykorzystywanego napędu przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa (ciągłości) pracy przewozowej oraz dbałości o środowisko naturalne.

W 2025 roku Spółka planuje dalsze nakłady celem zapewnienia wysokiej dostępności usług w obszarze IT, przystosowania 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 o ochronie danych osobowych, 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. 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.

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.

Czynnikami wewnętrznymi, które mogą stanowić ryzyko rozwoju Spółki są:

- ograniczone możliwości zagwarantowania pasażerom 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: wykonywanie koniecznych prac dla utrzymania wysokiej sprawności technicznej taboru oraz zakupu i wymiany taboru gospodarczego, niezbędnego do utrzymania infrastruktury.

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

- ograniczenie zleconej pracy przewozowej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (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, kontynuacja wojny w Ukrainie, itp.,
- skutki kryzysu energetycznego 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.





32. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy

28 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 Marcellin podtrzymana została tradycja rozdawania kwiatów z okazji Dnia Kobiet – 8 marca z pokładu tramwaju 102Na pracownicy wręczali pasażerom tulipany.

Kolejka Parkowa Maltanka

W sezonie 2024 opiekę nad kolejką sprawowała galeria Posnania, dzięki czemu jedną ze ścian w pomieszczeniu kasy ozdobiło fototapetą. Poprzez udział wagonów MBxc1-41 w 70-lecie kolejki wąskotorowej w Cottbus oraz Bxhi 00300014 254-1 w Zlocie Miłośników Kolejek Wąskotorowych w Białosławiu Maltanka była promowana także poza Poznaniem. W sezonie 2024 na Maltance nie zabrakło jednak Dni Pary: w dniach 15-18 sierpnia kursował parowóz Lova 26004 z Białosławia.

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 oraz z MPK S.A. w Krakowie (w sezonie 2024 do Krakowa pojechał wagon 102Na, a w Poznaniu gościliśmy wagon typu K).

Testy zeroemisyjnych autobusów.

Autobusy: eCitaro G fuel cell, Solaris Urbino 18 Electric oraz Solaris Urbino 18 Hydrogen testowane były w Poznaniu. Dzięki temu przewoźnik mógł zweryfikować jak pojazdy sprawdzają się w poznańskich realiach, a pozyskane doświadczenia wykorzystać w przyszłości.

Noc Muzeów

18 maja wydłużone zostały godziny kursowania autobusu linii turystycznej 102, dodatkowo uruchomione zostały linie tramwajowe O i H.

W trosce o bezpieczeństwo.

12 czerwca pracownicy Nadzoru Ruchu i Zakładowej Służby Ratowniczej wzięli udział w akcji edukacyjnej na terenie Wielo specjalistycznego Szpitala Miejskiego (odbywała się tam zbiórka krwi oraz warsztaty z udzielania pierwszej pomocy).

Poznański Czerwiec 1956.

28 czerwca 1956 r. pracownicy MPK wyszli na ulice, aby walczyć o swoje prawa. W 68. rocznicę tych wydarzeń Zarząd MPK Poznań złożył wiązanki pod bramą dawnej zajezdni przy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki

Tramwaj autonomiczny.

16 września MPK Poznań oraz Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny podpisali list intencyjny dotyczący projektu „Transport autonomiczny”. Pierwsze prace obejmują analizę procesów logistycznych w zajezdni Franowo, a finałem ma być autonomiczny tramwaj.

Roadpol Safety Days

Podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności prowadzona była akcja ROADPOL SAFETY DAYS (to działania policji oraz innych podmiotów działających w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym). W wydarzeniu, które odbyło się 18 września w Poznaniu wzięli udział przedstawiciele Nadzoru Ruchu MPK Poznań.

Retro Motor Show.

dniach 20-22 września odbywały się targi Retro Motor Show. Wzięło w nich udział MPK Poznań, które zaprezentowało pojazdy DAF MB200 oraz Neoplan N4020.

Miejski Bus Roku 2023.

Solaris Urbino 12 hydrogen w barwach poznańskiego przewoźnika uzyskał tytuł Miejskiego Busa Roku 2023. Nagrody portalu TransInfo.pl wręczono w październiku podczas gali na targach Transexpo.

Katarzynka 2024.

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. W dniu 24 listopada dla mieszkańców została zorganizowana impreza z prezentacją taboru i nauką jazdy tramwajem i autobusem.

Świąteczna bimba

16 listopada na torowiska wyjechała „świąteczna bimba”, rozświetlona tysiącami lampek, w czapce świętego Mikołaja i pachnąca piernikami. Dzięki współpracy z partnerami ozdobiony został Siemens Combino.

27 grudnia uczciliśmy 106. rocznicę wybuchu Powstania Wielkopolskiego

Tego dnia tramwaje i autobusy zostały udekorowane flagami państwowymi, a o godzinie 16.40 zatrzymały się na minutę i został w nich odtworzony okolicznościowy komunikat

Dofinansowanie na zakup autobusów.

30 grudnia w obecności Pauliny Hennig-Kloski, ministry Klimatu i Środowiska, przedstawiciele NFOŚiGW i Spółki podpisali umowę o dofinansowanie projektu, dzięki któremu MPK Poznań zakupi m.in. 9 autobusów wodorowych oraz 17 elektrycznych.

Stoiska rekrutacyjne.

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

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 oraz sytuacji kryzysowych



W 2024 roku Zarząd dołożył wszelkich starań do zminimalizowania negatywnych skutków czynników zewnętrznych i zapewnienia sprawnej komunikacji miejskiej.

Pozyskane wsparcie finansowe ze środków Unii Europejskiej oraz krajowych pozwala na szybszą modernizację majątku oraz rozwój Spółki. Spółka ma stabilną sytuację finansową i zapewnione wsparcie Właściciela w formie dokapitalizowania, co zapewni utrzymanie płynności finansowej.

Zarząd Spółki uznaje rok 2024, w związku m.in. z kontynuacją wojny w Ukrainie, inflacją, nierównowagą na rynku pracy, za trudny okres dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. Pomimo przeciwności, realizowano zamierzenia o charakterze strategicznym. Rok 2024 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 jednostkami miejskimi w Poznaniu, tj.: 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 2024 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i kontrahentów.

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.

W 2025 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 przyjaznego i nowoczesnego taboru na liniach w Poznaniu.

Członek Zarządu



Jerzy Zalwowski

Członek Zarządu



Marek Grzybowski

Prezes Zarządu



Krzysztof Dostatni

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 2024 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 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 2024 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” – t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 120 z późn. zm.) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości;
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz statutem 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/I/2022 z dnia 15 listopada 2022 r. w sprawie krajowych standardów kontroli jakości oraz Krajowego Standardu Badania 220 (Zmienionego), z późn. zm. („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 2024 r. poz. 1035 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 zasadami etyki określonymi w „Podręczniku Międzynarodowego kodeksu etyki zawodowych księgowych (w tym Międzynarodowych standardów niezależności)” przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów Nr 207/7a/2023 z dnia 17 grudnia 2023 r. w sprawie ustanowienia zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów, z późn. zm. („Kodeks etyki”) oraz z innymi wymogami etycznymi,

które mają zastosowanie do badania sprawozdań finansowych w Polsce. Wypełniliśmy nasze inne obowiązki etyczne zgodnie z tymi wymogami i Kodeksem etyki. 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 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 wniosek 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. 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;

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 r. („Sprawozdanie z działalności”).

Grzegorz Magdziarz,

Kluczowy Biegły Rewident nr rej. 12 248

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2025-05-13 22:00

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, w zakresie nieobjętym sprawozdawczością zrównoważonego rozwoju, 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 13 maja 2025 roku



MPK Poznań Sp. z o.o.

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