



2025



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 31.12.2025 r. wynosił: 459.451.500 zł.

W dniu 15 grudnia 2025 roku Miasto Poznań objęło 50.000 nowych udziałów o łącznej wartości **25 000 000 zł**. W dniu 22 kwietnia 2026 r. nastąpił wpis podwyższenia kapitału do KRS.

Dane kontaktowe:

Siedziba spółki:

ul. Głogowska 131/133,
60-244 Poznań

Telefon:

61 839 60 00

FAX:

61 839 60 09

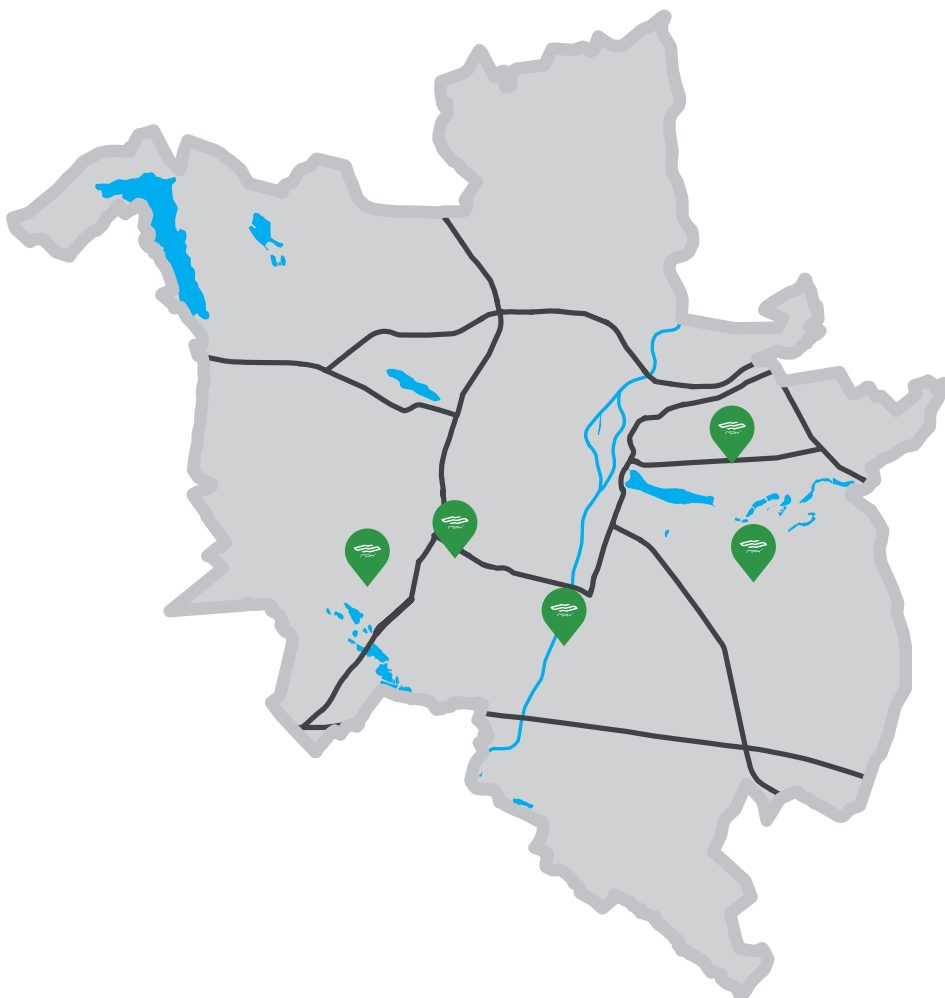
Strona internetowa:

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 szybowych,
 - 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 działaniom wizerunkowym stara się budować markę jako Spółki przyjaznej pasażerom, mieszkańcom jak i 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 2025 obejmowały prowadzenie działań, które miały zapewnić utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej zarówno o pasażera jak i 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 poznańskich.

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 poznańskimi. W 2025 roku Spółka obchodziła 145 lat funkcjonowania komunikacji miejskiej w Poznaniu, czego wyrazem był szereg wydarzeń na przestrzeni całego roku celebrowanych wspólnie z mieszkańcami Poznania, pracownikami oraz partnerami biznesowymi.

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 2025 roku i do dnia sporządzenia niniejszego Sprawozdania z działalności Rada Nadzorcza działała w następującym składzie:

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,
2. Andrzej Staniszewski.

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

W 2025 roku i do dnia sporządzenia niniejszego Sprawozdania z działalności Zarząd działał w następującym składzie:

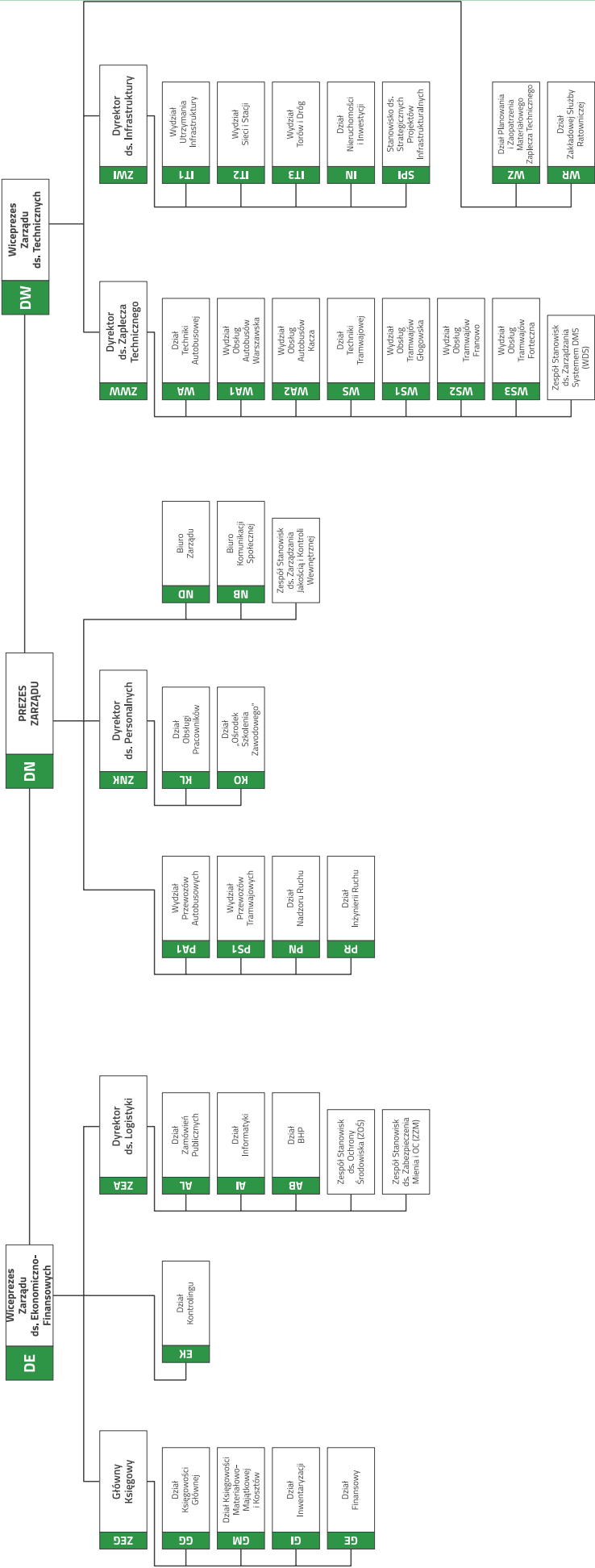
1. Krzysztof Dostatni – Prezes Zarządu (od 24.07.2021 r.),
2. Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.),
3. Marek Grzybowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013 r.).

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 31.12.2025 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 wystużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów o niskiej normie emisji spalin oraz wprowadzanie taboru o napędzie zeroemisyjnym (elektrycznym, wodorowym), nowe uregulowania dotyczące elektromobilności narzucają Spółce zakup 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 zajęć 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

- a. 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).

b. W roku 2025 w taborze autobusowym:

- wycofano **11 autobusów** (w tym 7 o normie emisji spalin EEV, rok produkcji 2009-2012; 4 o normie emisji spalin EURO 4 rok produkcji 2008). Wycofane autobusy przeznaczono do fizycznej kasacji,

- wprowadzono do eksploatacji **17 nowych autobusów elektrycznych**.

c. Spółka kasując tabor autobusowy najstarszych roczników, na koniec 2025 roku uzyskała wskaźnik taboru autobusowego na poziomie **29,9%** dla zeroemisyjnych autobusów liniowych i na poziomie **70,1%** w pozostałym zakresie spełniającego głównie normę emisji spalin Euro5, EEV i Euro6 (w tym najwięcej EEV).

d. MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatuje wg stanu z 31.12.2025r 335 autobusów, tj.:

ZEROEMISYJNE	100 (29,9%)
Euro 6	85 (25,4%)
EEV (>E5,<E6)	147 (43,9%)
Euro 5	3 (0,9%)

e. Zużycie w 2025 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło **7.299,39 m³** = 6.131,346 Mg tj. więcej o 163,65 m³ (137,5 Mg) w porównaniu do roku 2024.

f. W roku 2024 w taborze zaplecza technicznego:

- wycofano z eksploatacji 2 pojazdy** Star 742 z 1993 i 1998 r., norma emisji spalin EURO 1 i EURO 2;
- wprowadzono do eksploatacji 4 pojazdy:**
 - 2 Mercedesy Vito – norma emisji spalin EURO 6d,
 - Fiat Scudo – norma emisji spalin EURO 6d,
 - Mitsubishi FUSO – norma emisji spalin EURO 6e.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

a. W 2025 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 2025 ograniczono do niezbędnego minimum wynikającego z bieżących potrzeb.

c. Zakres wykonanych prac w 2025 r:

- wycięto 15 drzew, tj. 14 wzdłuż trasy PST, jedno na terenie zajezdni „WARSZAWSKA”, a także w ramach rekompensacji i prac pielęgnacji terenów zielonych nasadzono 20 drzew i 771 krzewy w obrębie trasy PST, Trasy Franowo, Zaj. Warszawska, Kacza, Głogowska,
- 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 2025 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 2025:

- na terenie zajezdni „Warszawska” badane wskaźniki jakości wód podziemnych analizowane w ramach prowadzonego monitoringu na koniec okresu sprawozdawczego (rok 2025) nie przekroczyły wartości granicznych dopuszczalnych dla wód podziemnych i charakteryzują się dobrym stanem tych wód w przedziale I i II stopień czystości wód. W punkcie kontrolnym P1 dla badanej wartości „olej mineralny” uzyskany wynik wskazuje na poprawę jakości w odniesieniu do wyników z roku 2024; i klasyfikują pobraną próbkę w IV klasie czystości,
- na terenie zajezdni „Kacza” W punkcie kontrolnym P1 w próbce pobranej w grudniu 2025 r odnotowano podwyższenie badanej wartości olej mineralny. Otrzymany wynik klasyfikuje jakość wód w tym punkcie w IV kasie jakości – poprzednie lata ten parametr nie wykazywał podwyższonych wartości. Wobec tego stanu dokonane zostaną w marcu i czerwcu 2026r kontrolne pobory próbek z punktu kontrolnego P1, co pozwoli określić czy wielkość zanieczyszczenia „olej mineralny” wykazana w analizach z grudnia 2025r dla punku P1 była incydentalna lub czy nadal się utrzymuje (ewentualnie migruje)

i na jakim poziomie. Stan czystości wód gruntowych w pozostałych dwóch punktach kontrolnych (P2 i P3) wg dokonanych analiz wskazuje na I i II stopień czystości wód. Podwyższone stany zanieczyszczeń dla kadmu i niklu jakie wykryto w badaniach wykonanych w roku 2024 po analizach z roku 2025 nie wykazały już podwyższonych stanów zanieczyszczenia.

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.
- b. Wystąpiono do UMP WKiŚ z wnioskiem o uzyskanie decyzji pozwolenia na zbieranie odpadów. Procedura jest w toku realizacji i rozpatrywania przez organ ją wydający. Jednocześnie uzyskano pozytywne uzgodnienie KM PSP w Poznaniu, które jest jednym z warunków dla pozytywnego rozpatrzenia złożonego wniosku.
- c. 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.
- d. Przeprowadzano postępowania w celu zapewnienia najkorzystniejszych warunków realizacji usług odbioru odpadów wytwarzanych przez poszczególne jednostki przedsiębiorstwa, przez firmy posiadające wymagane prawem zezwolenia na dalsze zagospodarowanie odpadów.
- e. Kontynuowano działania mające na celu selekcjonowania odpadów przemysłowych podlegających sprzedaży np.: odpadów złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju pracowanego, wyeksploatowanych pojazdów.
- f. Uzgadniano i nadzorowano realizację usług z zakresu zbiórki odpadów komunalnych zgodnie z regulaminem i wymaganiami przedstawionymi przez WGK UMP.
- g. Regularnie zbierano dane dotyczące ilości odpadów komunalnych usuwanych z przestrzeni miejskiej, które są wytwarzane przy realizacji usługi sprzątnięcia tras komunikacyjnych.
- h. Przygotowywano sprawozdania kwartalne przekazywane do WGK UM.
- i. Potwierdzano co miesiąc do ZTM w Poznaniu, na podstawie uzyskanych danych od firm świadczących usługi na zlecenie MPK utrzymanie czystości infrastruktury ko-

munikacyjnej, ilości odpadów usuwanych ze sprzątnięcia tras i przystanków komunikacji miejskiej.

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

- k. W roku 2025 wytworzono łącznie około **3,3 tys. ton odpadów remontowych**, co w porównaniu do 2024 roku daje wzrost łącznej ilości wytworzonych odpadów remontowych, tj. o około 44 %. Głównie za przyczyną zwiększonego wytwarzania kodu odpadów: 160104 kasowane pojazdy w ilości 0,556 tys. Mg; 170101 gruz betonowy w ilości 0,79 tys. Mg; 170181 asfaltobeton w ilości 0,5 tys. Mg; 170504 gleba ziemia w ilości 0,3 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 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.
- c. Mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków przeprowadzane jest na terenie wszystkich zajezdni autobusowych i zajezdni tramwajowych.
- d. Zużycie wody przez MPK Poznań Sp. z o.o. w 2025 r. wyniosło **22 293 m³**, tj. zmniejszyło się o 8% w porównaniu do roku 2024.

F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

- a. W roku 2025 przekazano do kasacji 26 wagonów tramwajowych liniowych.
- b. Przetaczano obręcze kół wagonów tramwajowych (zajezdnia przy ul. Głogowskiej i ul. Szwajcarskiej) eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu. W 2025 roku reprofiliacji poddano:
 - na zajezdni Głogowska: obręcze w 182 wózkach tramwajowych, w 141 wagonach,

- na zajezdni Franowo: obręcze w 302 wózkach tramwajowych, w 85 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 przytwierdzeń 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 zewnętrzne zajezdni „Franowo” i zajezdni „Forteczna”),
- 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 2025 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:

a. W 2025 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.

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 oraz w toku postępowanie dla uzyskania pozwolenia na zbieranie odpadów,
- decyzje o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).





Polityka personalna w 2025 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 2025 roku w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosło o 44 etaty i wyniosło **2 207 etatów**.

Średnioroczne zatrudnienie w latach 2024-2025 (w etatach)

Wyszczególnienie	2024	2025	Dynamika (%)	Struktura 2025 (%)
Kierowcy	605	615	101,66	27,89
Motorniczowie	497	525	105,74	23,81
St. obsługi przewozów	127	127	99,77	5,74
St. obsługi technicznej	635	643	101,26	29,12
St. administracyjno-techniczne	234	233	99,62	10,56
St. kierownicze	65	64	97,95	2,89
Ogółem MPK	2151	2 207	102,04	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg wieku	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2024	2025	
1	19-25	104	118	4,92
2	26-30	122	117	4,88
3	31-35	175	168	7,01
4	36-40	259	273	11,39
5	41-45	309	316	13,18
6	46-50	347	368	15,35
7	51-55	374	378	15,77
8	56-60	377	369	15,40
9	61-65	208	232	9,68
10	66-70	44	44	1,84
11	71-75	8	12	0,50
12	76	2	2	0,08
Ogółem MPK		2329	2397	100,00

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

L.P.	Grupa pracowników wg stażu	Ilość zatrudnionych		Struktura (%)
		2024	2025	
1	0-10	1094	1213	50,598
2	11-15	217	215	8,97
3	16-20	282	272	11,35
4	21-25	160	158	6,59
5	26-30	122	128	5,34
6	31-36	192	155	6,47
7	36-40	137	133	5,56
8	41-45	87	61	2,54
9	46-50	37	57	2,38
10	51-55	1	5	0,21
Ogółem MPK		2329	2397	100,00

W 2025 roku, realizując usługi komunikacyjne (wraz z obsługą imprez masowych) zamówione przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, wykonano **30 422 tys. km**.

Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał **30 773 tys. km**, w tym **12 248 tys. pckm** w komunikacji tramwajowej i **18 525 tys. wzkm** w komunikacji autobusowej.

Remonty i modernizacje na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2025 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 2025 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło **12 247 tys. pckm** natomiast w komunikacji autobusowej **18 442 tys. wzkm**.

W 2025 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w **99,04%**, a w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie **99,13%**

Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2025 roku:

W komunikacji tramwajowej.

- Zmiany wynikające z planowanej inwestycji przebudowy mostu Bolesława Chrobrego od IV kwartału 2025 r. – zmiany dla linii: 4, 7, 8, 17, 28.
- Zmiany wynikające z realizowanej inwestycji budowy Tramwaju na ul. Ratajczaka od IV kwartału 2025 r. – 2, 6, 10, 12, 18.
- Zmiany na liniach komunikacyjnych wynikające z bieżącego utrzymania infrastruktury torowosieciowej:
 - remont na węźle AWF,
 - naprawy torowiska na ul. Górna Wilda,
 - remont torowiska na Moście św. Rocha,
 - remont torowiska na węźle Traugutta,
 - remont torowiska na węźle Bałtyk,
 - naprawa torowiska na skrzyżowaniu ulicy 23 Lutego i Alej Marcinkowskiego oraz na Placu Wielkopolskim.

W komunikacji autobusowej.

- Uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej „za tramwaj” od IV kwartału 2025 r. (linia nr T7) w ramach przebudowy mostu Bolesława Chrobrego oraz zmiany na liniach komunikacyjnych nr 167, 190 i 911.
- Uruchomienie linii komunikacyjnej nr 151 (kursy realizowane we wszystkie dni tygodnia co 20 min.) oraz skrócenie trasy linii komunikacyjnej nr 169 od września 2025 roku.
- Wydłużenie trasy linii komunikacyjnej nr 148 z Ławica do przystanku docelowego Port Lotniczy Ławica.
- Zmiany przebiegu tras linii 160, 164, 170, 216, 226 w związku z inwestycją budowy wiaduktów Gołęcińska i Lutycka
- Wzmocnienie linii minibusowych poprzez wprowadzenie na linii komunikacyjnej nr 121 kursów także w niedziele i święta wg liczby kursów jaka obowiązuje w sobotnim rozkładzie jazdy,
- Prace utrzymaniowe prowadzone przez ZRD/ZDM w następujących lokalizacjach:
 - ul. Szeligowskiego,
 - ul. Radojewo,
 - ul. Jugosłowiańska.
- Modernizacja Towarowej Obwodnicy Poznania – przejazdu w ciągu ulicy Umultowskiej i Naramowickiej.

Zmiany zamówienia pracy przewozowej oraz kursów nie pociągnęły za sobą istotnych odstępstw w stosunku do zaplanowanych wskaźników działalności przewozowej – uruchomienia taboru. W Planie Działalności Spółki na rok 2025, założono wskaźnik uruchomienia taboru tramwajowego na poziomie **80%**, (osiągnięto **79,88%**) natomiast taboru autobusowego na poziomie **84%** i osiągnięto **84,88%**.

Wskaźniki te były wyższe niż w roku poprzednim. W 2025 roku wskaźniki punktualności kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej **95,22%**, w autobusowej **94,05%** i były wyższe niż w roku poprzednim.

W 2025 roku odnotowano polepszenie wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, który wyniósł **0,92**.

Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Wyszczególnienie	2024	2025	Różnica (2025-2024)
1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./	621	597	-27
tramwaje (wozy)	277	270	-7
tramwaje (pociągi)	229	232	3
autobusy	344	324	-20
2. Średnie uruchomienie -/w szt./	460	474	14
tramwaje (wozy)	198	201	3
tramwaje (pociągi)	170	175	5
autobusy	262	273	11
3. Średnia gotowość -/w szt./	527	517	-10
tramwaje (wozy)	221	211	-10
tramwaje (pociągi)	182	183	1
autobusy	306	306	0
4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/	75,30	79,78	4,48
tramwaje (wozy)	71,35	74,23	2,88
tramwaje (pociągi)	74,22	75,29	1,07
autobusy	76,02	84,27	8,25
5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/	75,90	82,38	6,48
tramwaje (pociągi)	75,54	79,88	4,34
autobusy	76,15	84,88	8,73
6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/	85,69	89,28	3,59
tramwaje (wozy)	80,25	82,22	1,97
tramwaje (pociągi)	80,63	83,63	3,00
autobusy	89,02	94,93	5,91
7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/	83077	83,30	-0,47
tramwaje	86,60	86,31	-0,29
autobusy	81,89	81,23	-0,66
8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/	92,50	94,51	2,01
tramwaje	92,32	95,22	2,90
autobusy	92,61	94,05	1,44
9. Współczynnik zawodności -/w %/	1,57	0,92	-0,65
tramwaje	1,32	1,04	-0,28
autobusy	1,75	0,83	-0,92
10. Praca przewozowa (tys. km)	29 849	30 368	519
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 962	12 087	125
komunikacja autobusowa (wozokm)	17 887	18 281	394
11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)	29 882	30 422	540
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 984	12 128	144
komunikacja autobusowa (wozokm)	17 898	18 294	396

Zamówiona i wykonana praca przewozowa w tys. km

Wyszczególnienie	2024	2025	Różnica (2025-2024)
Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)	30 192	30 773	581
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	12 142	12 248	106
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 049	18 525	476
Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku	30 343	30 689	346
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	12 138	12 247	109
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 206	18 442	236
Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)	29 882	30 422	539
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 984	12 128	144
komunikacja autobusowa (wozokm)	17 898	18 294	396

Komunikacja tramwajowa:

- zamówienie: **12 248 tys. pckm** (w tym: 42 tys. pckm imprezy masowe),
- harmonogram: **12 47 tys. pckm**,
- wykonanie: **12 128 tys. pckm** (w tym: 41 tys. pckm imprezy masowe).

Komunikacja autobusowa:

- zamówienie: **18 525 tys. wzkm** (w tym: 14 tys. wzkm imprezy masowe),
- harmonogram: **18 442 tys. wzkm**,
- wykonanie: **18 294 tys. wzkm** (w tym: 13 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 czwarty rok wojnę w Ukrainie, utrzymujące się ceny nośników energii na wyższym poziomie niż przed wybuchem wojny i kryzysem energetycznym, wyższą inflacją niż przed 2020 r., politykę społeczno-gospodarczą rządu oraz politykę transportową Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego jako organizatora transportu publicznego w Poznaniu.

Powyższe czynniki negatywnie wpłynęły na warunki działalności Spółki i na kluczowe obszary funkcjonowania biznesu, tj. koszty działalności firmy oraz ceny dóbr zaopatrzeniowo-inwestycyjnych.

W 2025 roku tempo wzrostu inflacji wprawdzie wyhamowało w stosunku do lat poprzednich, nie mniej jednak drastyczny wzrost cen nowego taboru tramwajowego oraz części zamiennych i podzespołów do taboru, zarówno tramwajowego i autobusowego, spowodowały znaczące zwiększenie łącznych kosztów użytkowania i utrzymania gotowości technicznej taboru liniowego jak i historycznego.

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) – wpłynęły na znaczny wzrost kosztów pracy.

Wszystkie te czynniki spowodowały znaczne zwiększenie kosztów prowadzonej działalności Spółki w 2025 r. oraz działały hamująco na poziom rozwoju Spółki i możliwość realizacji zaplanowanych inwestycji. Pozytywny wpływ na sytuację finansową Spółki w 2025 r. miało pozyskanie bezzwrotnych środków z dofinansowania: Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności do zakupu taboru tramwajowego oraz do zakupu autobusów zeroemisyjnych i potrzebnej do ich obsługi infrastruktury. Pozyskane dofinansowania umożliwiają dalszą modernizację zasobów i rozwój Spółki.

W tabeli obok, przedstawiono poziom zamówionej i wykonanej pracy przewozowej, na który znaczący wpływ miały wykonywane w 2025 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 oraz kontynuowano współpracę 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 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 wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej **92,32%**, w autobusowej **92,61%** i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

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

Dane ogólne (stan na koniec 2024 i 2025 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2024	31.12.2025	Dynamika (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	90	92	102,22
a. linie dzienne, w tym:	73	76	104,11
▪ tramwaje	20	21	105,00
▪ autobusy	53	55	103,77
b. linie nocne	17	16	94,12
▪ tramwaje	3	2	66,67
▪ autobusy	14	14	100,00
2. Długość linii komunikacyjnych (w km)	1 181,75	1 248,80	105,67
a. linie dzienne, w tym:	846,70	926,03	109,37
▪ tramwaje	234,59	285,36	121,64
▪ autobusy	612,12	640,67	104,66
b. linie nocne	335,05	322,77	96,34
▪ tramwaje	48,47	34,60	71,39
▪ autobusy	286,40	288,17	100,62
3. Długość tras komunikacyjnych (w km)	417,68	417,44	99,94
a. tramwaje	72,06	69,60	96,58
b. autobusy	345,62	347,84	100,64

Tabor (stan na koniec 2024 i 2025 roku)

Wyszczególnienie	31.12.2024	31.12.2025	Dynamika (%)
1. Tramwaje (w szt.) - wagony	273	272	99,63
105N; Moderus Alfa	92	62	67,39
GT6; GT8; GT8/O	3	3	100,00
RT6N1	16	14	87,50
Siemens Combino	14	14	100,00
Modeurs Beta	53	53	100,00
Solaris Tramino	45	45	100,00
Moderus Gamma	50	80	160,00
NGT6 R1.1	-	1	-
2. Autobusy (w szt.)	329	335	101,82
Kapena Urby	1	1	100,00
Solaris Urbino 8,6	26	25	96,15
Solaris Urbino 12	83	79	95,18
Solaris Urbino 12 electric	37	37	100,00
Solaris Urbino 12 hydrogen	25	25	100,00
Solaris Urbino 18	110	104	94,55
Solaris Urbino 18 hybrid	1	1	100,00
Solaris Urbino 18 electric	21	38	180,95
Mercus 906BB62	5	5	100,00
Mercedes-Benz 626 B02 Conecto G	20	20	100,00

Tabor - dzierżawiony i użyczony (stan na koniec roku 2024 i 2025)

Wyszczególnienie	31.12.2024	31.12.2025	Dynamika (%)
Tramwaje dzierżawione (w szt.)	2	2	100,00
Moderus Gamma LF 01 AC	1	1	100,00
Moderus Gamma LF 05 AC	1	1	100,00

W 2025 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 2025 r. wyniósł **272 szt. wagonów** i zmniejszył się o 1 w stosunku do roku poprzedniego.

Liczba taboru autobusowego w stanie majątku zwiększyła się o 6 szt. w stosunku do roku 2024 i wyniosła **335 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 modernizacją tejże infrastruktury realizo-

wane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu,

- pozostałe.
- 4. Działalność pozostała:
 - wpływy z czynszów.x

Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2024-2025w zł.

Wyszczególnienie	2024	2025	Dynamika (%)
1. Działalność przewozowa	560 120 749	635 675 192	113,49
autobus	258 538 518	262 164 726	101,40
tramwaj	301 582 232	373 510 467	123,85
2. Pozostała działalność przewozowa	2 472 683	2 408 409	97,40
pozostałe przewozy	1 190 926	1 196 621	100,48
kolejka Maltanka`	1 281 757	1 211 789	94,54
3. Działalność pomocnicza	5 876 042	8 819 085	150,09
reklama	2 553 297	2 949 097	115,50
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	912 131	1 659 628	181,95
badania diagnostyczne	382 104	469 660	122,91
inne przychoty, w tym:	2 028 510	3 740 700	184,41
umowa powierzenia	1 428 122	3 029 283	212,12
4. Działalność pozostała	233 966	223 197	95,40
5. Razem przychody ze sprzedaży	568 703 440	647 125 884	113,79

Wartości przedstawione w powyższej tabeli nie zawierają - w odróżnieniu do noty nr 36 Sprawozdania finansowego - nabytych środków trwałych niskocennych o wartości 934 783,51 zł.

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2025 wpływ miały wydłużone terminy dostaw, ograniczona dostępność na rynku: surowców, materiałów i realizacji usług oraz inflacja.

Zadania inwestycyjne w 2025 roku zostały wykonane na poziomie 84,98% w stosunku do planu.

Niektóre zadania zostały w pełni zrealizowane rzeczowo przy wykorzystaniu mniejszych nakładów finansowych, co powoduje, że realizacja rzeczowa inwestycji ma lepszy poziom wykonania niż prezentowany w powyższej tabeli. Część zadań inwestycyjnych jest w trakcie realizacji i zakończy się w roku 2026.

Niski poziom realizacji inwestycji w zadaniu „Budowa i modernizacja zajezdni” wynikał głównie z: przesunięcia prac na rok 2026, ze względu na długie terminy realizacji, rezygnacji z wymiany zbiorników paliwa, które udało się jeszcze zregenerować, czasowej rezygnacji z rozbudowy placu postojowego na Warszawskiej oraz budowy dodatkowego toru tramwajowego na Franowie.

W zadaniu „Tabor autobusowy” Spółka zrealizowała rzeczowo wszystkie planowane inwestycje w niższych kwotach niż w planie.

W zadaniu „Tabor Tramwajowy” wykonano największe z planowanych inwestycji – dostawę 30 nowych tramwajów również w niższych nakładach niż w planie inwestycyjnym. Nie zrealizowano jedynie pełnej ilości planowanych do zakupu w tym roku używanych tramwajów niskopodłogowych NGT6D z Bonn, realizacja uległa opóźnieniu, ze względu na brak możliwości wycofania przedmiotowych tramwajów, przez przewoźnika w Bonn.

W zadaniu „Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów” największą pozycją był zakup holownika autobusowego, który ze względu na wydłużony okres produkcji zostanie dostarczony w pierwszej połowie 2026 roku. Pozostałe inwestycje w tej grupie zostały zrealizowane.

Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2025 roku w zł

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2025 po korekcie	2025	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	56 882 766	39 002 378	68,57
2.	Tabor autobusowy	56 352 251	54 328 802	96,41
3.	Tabor tramwajowy	259 453 690	228 574 507	88,10
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	3 316 000	2 177 624	65,67
5.	Informatyka	8 537 940	3 346 913	39,20
6.	Pozostałe inwestycje	1 000 000	0	0,00
7.	Naprawy główne	25 693 000	22 056 405	85,85
8.	NAKŁADY OGÓŁEM	411 235 647	349 486 629	84,98

FINANSOWANIE

Na aktywa obrotowe na dzień 31.12.2025 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: **47 224 908 zł**
- inwestycje krótkoterminowe: **193 212 286 zł**

Do zobowiązań MPK Poznań Sp. z o.o. na 31.12.2025 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: **140 412 935 zł**
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: **36 591 612 zł**
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: **194 597 841 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 2025 Spółka otrzymała środki z dofinansowania w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności do zakupu taboru tramwajowego oraz do zakupu autobusów zeroemisyjnych i potrzebnej do ich obsługi infrastruktury; ponadto Spółka podpisała umowę na dofinansowanie ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 w ramach Działania FENX.03.01 Transport miejski na zakup tramwajów.

SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA SPÓŁKI

Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

- rachunkiem zysków i strat za okres 01.01-31.12.2025 r.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2025 r.

Rachunek zysków i strat

L.P.	Wyszczególnienie	2024	2025	Różnica (2025-2024)	Dynamika w %
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	571 334 053	648 312 535	43 978 482	113,47
2.	Koszty działalności operacyjnej	629 262 372	685 706 560	56 444 188	108,97
3.	Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)	-57 928 319	-37 394 025	20 534 295	64,55
4.	Pozostałe przychody operacyjne	97 447 026	76 303 488	-21 143 537	78,30
5.	Pozostałe koszty operacyjne	33 217 486	30 732 158	-2 485 328	92,52
6.	Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)	6 301 220	8 177 305	1 876 086	129,77
7.	Przychody finansowe	7 043 386	5 020 732	-2 022 653	71,28
8.	Koszty finansowe	11 707 041	9 969 688	-1 737 353	85,16
9.	Zysk/Strata brutto (6+7-8)	1 637 565	3 228 350	1 590 785	197,14
10.	Podatek dochodowy	- 331 683	1 340 373	1 672 056	-404,11
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0	0,00
12.	Zysk/Strata netto (9-10-11)	1 969 248	1 887 977	-81 271	95,87

Rachunek zysków i strat za 2025 r. zamknął się zyskiem w kwocie 1 887 977 zł.

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza spółki

Raport roczny 2025
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

Bilans uproszczony (w zł)

Wyszczególnienie	2024	2025	Dynamika %
A. Aktywa trwałe	1 276 645 649	1 531 709 683	119,98
I. Wartości niematerialne i prawne	158 551	109 043	68,77
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 252 160 875	1 507 201 691	120,37
III. Należności długoterminowe	0	0	0,00
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	100,00
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	87 836	160 562	182,80
B. Aktywa obrotowe	205 833 811	273 508 072	132,88
I. Zapasy	24 273 175	29 472 287	121,42
II. Należności krótkoterminowe	13 837 907	47 224 908	341,27
III. Inwestycje krótkoterminowe	164 666 128	193 212 28	117,34
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3 056 600	3 598 592	117,73
C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0,00
D. Udziały (akcje) własne	0	0	0,00
AKTYWA RAZEM	1 482 479 459	1 805 217 755	121,77
A. Kapitał (fundusz) własny	136 201 030	496 429 138	105,73
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	459 451 500	459 451 500	100,00
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	6 559 234	8 528 482	130,02
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	0	25 000 000	0,00
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0,00
VI. Zysk/strata netto	1 969 248	1 887 977	95,87
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	0,00
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 012 938 298	1 308 788 617	129,21
I. Rezerwy na zobowiązania	105 476 707	113 009 416	107,14
II. Zobowiązania długoterminowe	151 434 486	140 412 935	92,72
III. Zobowiązania krótkoterminowe	116 133 327	231 189 453	199,07
IV. Rozliczenia międzyokresowe	639 893 778	824 176 811	128,80
PASYWA RAZEM	1 482 479 459	1 805 217 755	121,77

Wskaźniki rentowności

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2024	2025
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} * 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	0,94%	1,13%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	0,35%	0,29%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	0,42	0,39%

W związku z wypracowanym zyskiem wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2025 r. poziomy dodatnie. Wskaźnik rentowności działalności operacyjnej, będący stosunkiem procentowym zysku operacyjnego do podstawowych i pozostałych przychodów z działalności operacyjnej, ukształtował się na poziomie 1,13%. Jego wzrost świadczy o większej efektywności działalności operacyjnej Spółki w stosunku do roku poprzedniego.

Wskaźniki płynności

Wyszczególnienie	Wskaźnik płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2024	2025
Ogólnej płynności finansowej (I)	$\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{nał krótkoterm powyżej 12 m-cy}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	1,2 - 2	1,78	1,19
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	1,57	1,06
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	1,23	0,79

Wskaźniki płynności zanotowały spadek w stosunku do roku poprzedniego, w związku z realizacją inwestycji, jednakże utrzymują się na bezpiecznym poziomie.

Wskaźnik efektywności działania

Wyszczególnienie	Wskaźnik efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2024	2025
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,39	0,36
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,45	0,42
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	2,78	2,37
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} * 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	16	17
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	0,31	1

W okresie porównawczym wskaźnik rotacji majątku zanotował niewielki spadek z poziomu **0,39** w 2024 do **0,36** w 2025 roku.

Wskaźnik rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach) wzrósł z **0,31** dnia w 2024 do 1 dnia w 2025 roku i wskazuje, że wydłużył się czas oczekiwania na płatności.

Zmniejszeniu uległ również wskaźnik rotacji aktywów trwałych z poziomu **0,45** do **0,42**.

Wskaźnik rotacji aktywów obrotowych zanotował spadek z **2,78** w 2024 roku do **2,37** w 2025 roku, w związku ze wzrostem majątku obrotowego.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2025 roku wynosił 17 dni.

Wskaźnik finansowania działalności

Wyszczególnienie	Wskaźnik finansowania działalności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2024	2025
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} \cdot 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	18,05	20,58
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,37	0,32
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,49	0,42
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,93	2,41
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,47	0,40

W związku ze stałym wzrostem otrzymywanych dotacji, wykazywanych w bilansie w pozycji zobowiązania i rezerwy, zmniejsza się relacja kapitału własnego do kapitału obcego i do sumy bilansowej. Powyższe wyliczenie wskaźników nie odzwierciedla jednak bezzwrotnego charakteru dotacji.

Rok 2026 będzie kolejnym 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 2026 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.

Czynnikami uwzględnionym na etapie planowania nakładów inwestycyjnych są przepisy Ustawy o elektromobilności oraz zaimplantowanej do niej dyrektywy UE2019/1161. Wymagania ustawy stawiane operatorom publicznego transportu zbiorowego stanowią znaczące wyzwania zarówno inwestycyjne, operacyjne jak i finansowe. Nowelizacja Ustawy o elektromobilności w 2024 r. wprowadziła jeszcze bardziej restrykcyjne wymogi. Oznacza to, że od 2026 r. w przeprowadzanych przetargach generalnie będzie można zamawiać jedynie autobusy zeroemisyjne z niewielkim odstępstwem dotyczącym autobusów obsługujących linie wykraczające poza granice miasta. Eksploatacja autobusów zeroemisyjnych cały czas jest utrudniona z uwagi na ograniczenie dostępności infrastruktury ładowania (autobusy elektryczne) oraz infrastruktury tankowania (autobusy wodorowe), niewystarczające limity mocy przyłączy ze strony 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 2025 r. zakupiono 17 szt. autobusów zeroemisyjnych dzięki wspomnianemu dofinansowaniu z Narodowego Funduszu 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 roku 2025 Spółka kontynuowała realizację planu odnowy taboru tramwajowego, tj. zakupiła, z dofinansowaniem w ramach KPO, 30 całkowicie niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych typu Moderus Gamma LF 04 AC BD. Wraz z dostawami taboru rozpoczęto proces wycofywania z ruchu przestarzałych i wyeksploatowanych pociągów wysokopodłogowych typu 105N i GT8/o. Ponadto w 2025 r. odebrano 8 tramwajów typu NGT6 R1.1 zakupionych na rynku wtórnym. Pierwszy z ww. tramwajów został zaadaptowany do eksploatacji na liniach tramwajowych w Poznaniu, uzyskał dopuszczenie do ruchu i został wdrożony do eksploatacji pod koniec roku. Aktualnie realizowane są dostawy kolejnych pojazdów tego typu i trwają prace związane z przystosowaniem ich do obsługi linii pasażerskich w Poznaniu.

W 2026 roku Spółka planuje kontynuację nakładów inwestycyjnych celem zapewnienia wysokiej dostępności usług w obszarze IT, zastosowania 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 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:

- 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.





145 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu.

W 2025 roku obchodzony był jubileusz 145-lecia komunikacji miejskiej, a jednocześnie 100-lecia komunikacji autobusowej w Poznaniu. Z tej okazji m.in.:

- na tramwaju Moderus Beta zaprezentowano grafiki przedstawiające pojazdy, które były i są wykorzystywane przez przewoźnika,
- dzięki współpracy z ZTM wydana została jubileuszowa karta PEKA na okaziciela,
- 14 września (w dniu rozpoczęcia Europejskiego Tygodnia Mobilności) ulicami Poznania przejechała parada historycznych i współczesnych autobusów,
- 20 listopada odbyła się uroczystość, w trakcie której 20 osób otrzymało statuetki „Za zasługi dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu”. 6 osobom wręczono Odznaką Honorową za zasługi dla Województwa Wielkopolskiego, a jednej złoty medal „Za wieloletnią pracę dla Komunikacji Miejskiej,
- 23 listopada odbyła się parada tramwajów i otwarto bramy dawnej zajezdni przy ul. Madalińskiego.

Więcej zeroemisyjnych autobusów.

W 2025 roku, dostarczono 17 nowych przegubowych autobusów elektrycznych do MPK Poznań. Spółka podpisała też umowę z Solaris Bus & Coach na dostawę kolejnych co najmniej 4 „elektryków” oraz 9 autobusów z wodorowym ogniwem paliwowym. Przewoźnik uzyskał na ten zakup wsparcie z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Moderus Gamma LF 04 AC BD dla Poznania.

Spółka odebrała 30 niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów Moderus Gamma LF 04 AC BD. Dzięki zakupowi (ze wsparciem z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności) zwiększyła się dostępność komunikacji miejskiej dla osób z niepełnosprawnościami. W ramach podjętych w tym zakresie działań MPK Poznań pozyskało też używane, częściowo niskopodłogowe i dwukierunkowe tramwaje NGT6D.

33. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

26 stycznia na torowiska wyjechały historyczne tramwaje, w których prowadzono zbiórki na rzecz WOŚP. Spółka wzięła też udział w aukcjach, przekazując vouchery na przejażdżki pojazdami prowadzonymi 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 102Na pracownicy wręczali pasażerom tulipany.

eCitaro Fuel Cell na testach.

12-metrowy autobus z najnowszą generacją wysokowydajnych baterii i wodorowym ogniwem był testowany w Poznaniu. Z jego obsługą zapoznawali się pracownicy, którzy sprawdzali, jak pojazd sprawdza się w poznańskich realiach.

Kolejka Parkowa Maltanka.

Od wiosny do jesieni kursowała Kolejka Parkowa Maltanka. W stosunku do minionych lat nieco zmodyfikowany został jej rozkład jazdy, a we wrześniu Maltanka była czynna w piątki i weekendy.

Linie turystyczne.

Od wiosny do jesieni uruchamiano też linie turystyczne obsługiwane historycznymi tramwajami i autobusami. W zakresie taboru kontynuowana była współpraca m.in. z firmą Solaris Bus & Coach oraz z MPK SA w Krakowie.

Noc Muzeów.

17 maja dla zwiedzających otwarto Izbę Pamięci i Tradycji MPK Poznań. Zwiększono uruchomienie historycznych tramwajów a na linii 102 – ze względu na zmianę godzin otwarcia Muzeum Broni Pancernej – zmieniony został rozkład jazdy.

Porozumienie o współpracy z Politechniką Poznańską.

Wspólne badania naukowe, staże dla studentów, współdziałanie przy pracach projektowych i wdrożeniowych – to główne obszary współpracy pomiędzy MPK Poznań a Politechniką Poznańską. Porozumienie w tej sprawie podpisano 19 maja.

Dzień dziecka.

31 maja i 1 czerwca na torowiska wyjechał ozdobiony Moderus Beta, wewnątrz którego przygotowano animacje dla dzieci. 1 czerwca, dzięki współpracy z Wielkopolskim Towarzystwem Ochrony Zabytków Kolejnictwa, na torach odstawczych kolejki Maltanka odbywały się przejazdy drezyną ręczną.

W trosce o bezpieczeństwo.

12 czerwca pracownicy Działu Nadzoru Ruchu wzięli udział „Warsztatach bezpieczeństwa”. Na terenie Wielospecjalistycznego Szpitala Miejskiego, oprócz prezentacji wyposażenia służb ratowniczych, prowadzono zbiórkę krwi i pokazy pierwszej pomocy.

Poznański Czerwiec 1956.

28 czerwca 1956 r. pracownicy MPK wyszli na ulice, aby walczyć o swoje prawa. W 69. rocznicę tych wydarzeń Zarząd MPK Poznań złożył wiązanki pod bramą dawnej zajezdni przy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki.

Motorniczowie z MPK Poznań wicemistrzami świata!

Monika Bocian i Dariusz Graj zwyciężyli w ogólnopolskich mistrzostwach motorniczych, które odbyły się 28 i 29 czerwca w Warszawie. Wydarzenie było etapem kwalifikacyjnym do światowego konkursu Tram-WM, dlatego we wrześniu drużyna z Poznania reprezentowała Polskę podczas zmagania w Wiedniu, gdzie wywalczyła tytuł wicemistrzów świata.

Prezes MPK Poznań członkiem Rady Politycznej UITP.

Krzysztof Dostatni, Prezes Zarządu MPK Poznań, został członkiem Rady Politycznej UITP (Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego) na kadencję 2025-2027. Tym samym stał się Ambasadorem Narodowym UITP w Polsce.

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO.

W dniach 21-24 września przewoźnicy z Poznania i Krakowa wzięli udział w Targach TRAKO, gdzie zaprezentowali jedyny zachowany wagon silnikowy N wyprodukowany w Stoczni Północnej w Gdańsku (odrestaurowany tramwaj wzbogacił kolekcję taboru historycznego MPK Poznań).

Mural na budynku MPK Poznań.

Na budynku przy ul. Głogowskiej 133 – dzięki współpracy z firmą Superbet oraz Lechem Poznań i kibicami – powstał mural, który upamiętnia zdobycie mistrzostwa Polski w sezonie 2024/25. Uroczyste odsłonięcie nastąpiło 9 października.

X Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa IGKM.

W zmaganiach (w dniach 8-9 października w Warszawie) wzięło udział 56 kierowców z 21 przedsiębiorstw. Do finału weszło dwoje pracowników MPK Poznań, a Paweł Kukuła zdobył trzecie miejsce.

Dofinansowanie z programu FEnIKS.

Projekt „Rozwój czystego transportu miejskiego – inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, który zakłada zakup niskopodłogowych i jednokierunkowych wagonów, otrzymał dofinansowanie w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. 17 października podpisano umowę w tej sprawie.

Świąteczna bimba.

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

107. rocznica wybuchu Powstania Wielkopolskiego.

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

Stoiska rekrutacyjne.

Spółka przez cały czas aktywnie poszukiwała pracowników. Chcąc dotrzeć z ofertą do jak najszerszych kręgów zamieszczała ogłoszenia (również w mediach społecznościowych), 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 i pasażerkach przekazywano również użyteczne informacje dotyczące m.in. taryfy oraz sytuacji kryzysowych.



W 2025 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 2025, 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 2025 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 2025 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 2026 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 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 2025 r. oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 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 2025 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 2026 r. poz. 522) 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/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. 2025, poz. 1891 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.

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

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 r. („Sprawozda-

nie 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, w zakresie nie dotyczącym sprawozdawczości 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 której kluczowy biegły rewident zbadał sprawozdanie finansowe.

Grzegorz Magdziarz,
Kluczowy Biegły Rewident nr rej. 12 248

KPW Audytor Sp. z o.o.

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

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2026-05-19 21:10

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