



**Sprawozdanie Zarządu
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.
z siedzibą w Krakowie
za 2019 rok**

według ramowego wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do zarządzenia nr 2048/2019
Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 sierpnia 2019 roku

WICEPREZES ZARZĄDU
ds. Zarządzania Przewozami
MPK S.A. w Krakowie
mgr inż. Grzegorz Dyrkacz

PREZES ZARZĄDU
MPK S.A. w Krakowie
dr Rafał Świerczyński

CZŁONEK ZARZĄDU
ds. Prawnych
MPK S.A. w Krakowie
mgr Katarzyna Bury



WICEPREZES ZARZĄDU
ds. Eksploatacji i Rozwoju
MPK S.A. w Krakowie
mgr inż. Mariusz Szalkowski

Kwiecień 2020 roku

RADA NADZORCZA MPK S.A. W KRAKOWIE

prof. dr hab. inż. Wiesław STAROWICZ	Przewodniczący
mgr Marta WITKOWICZ	Zastępca Przewodniczącego
prof. dr hab. Andrzej MATYJA	Członek
mgr Ludwik WĘGRZYN	Członek
mgr Władysław MICHALSKI	Członek
Piotr JURCZYK	Członek

ZARZĄD MPK S.A. W KRAKOWIE

dr Rafał ŚWIERCZYŃSKI
Prezes Zarządu

mgr inż. Grzegorz DYRKACZ
Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami

mgr inż. Mariusz SZAŁKOWSKI
Wiceprezes Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju

mgr Katarzyna BURY
Członek Zarządu ds. Prawnych

SPIS TREŚCI

I. WPROWADZENIE	1
1. Podstawowe informacje o Spółce	1
2. Przedmiot działalności Spółki	4
3. Organy Spółki	5
4. Zarządzanie Spółką	6
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI	9
1. Pozycja rynkowa, odbiorcy usług i dostawcy	9
2. Ochrona środowiska	10
3. Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków	11
4. Cele zarządcze wyznaczone członkom Zarządu	22
5. Polityka cenowa	24
III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI	25
1. Najważniejsze przedsięwzięcia	25
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki	28
IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM	29
1. Tabor Spółki	29
2. Zakres usług komunikacyjnych	34
3. Realizacja pracy przewozowej	35
V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA	36
1. Działalność inwestycyjna	36
2. Działalność remontowa	43

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA	46
1. Polityka personalna	46
2. Polityka płacowa	48
VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA	51
1. Przychody według rodzajów działalności	51
1.1. Przychody z działalności operacyjnej	52
1.1.1. Działalność podstawowa	52
1.1.2. Działalność pozostała	52
1.2. Pozostałe przychody operacyjne	53
1.3. Przychody finansowe	53
2. Koszty według rodzajów działalności	54
2.1. Koszty działalności operacyjnej	56
2.2. Pozostałe koszty operacyjne	62
2.3. Koszty finansowe	62
3. Straty i zyski nadzwyczajne	63
4. Wynik finansowy	63
5. Bilans	65
5.1. Aktywa	65
5.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę	67
5.1.2. Zmiany w stanie majątku	69
5.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów	69
5.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu	70
5.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą	71
5.1.6. Polityka egzekwowania należności	72
5.2. Pasywa	73
5.2.1. Kapitał własny Spółki	73
5.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	74
5.2.3. Wykaz głównych zobowiązań	75
5.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych	75
5.2.5. Informacja o kredytach i leasingu	75
6. Przepływy pieniężne	76
7. Wskaźniki finansowe	78
7.1. Wskaźniki płynności	78

7.2. Wskaźniki zadłużenia.....	78
7.3. Poziom kapitału pracującego	79
7.4. Wskaźniki rentowności	79
VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH	80
IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI	82
9.1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki.....	82
9.2. Opis stosowanych instrumentów finansowych.....	82
9.3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem.....	84
X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI	89
1. Kontrole	89
2. Audyty.....	90
XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA	91
1. Uzyskana pomoc publiczna	91
2. Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez gminę zadania.....	97
XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE	98
XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY	100

I. WPROWADZENIE

„Sprawozdanie Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie za 2019 rok” zostało przygotowane zgodnie z „Ramowym wzorem rocznego sprawozdania zarządu z działalności spółki, w której Gmina Miejska Kraków posiada pozycję dominującą” stanowiącym załącznik nr 2 do zarządzenia nr 2048/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 sierpnia 2019 roku. Zarządzenie to zostało zmienione zarządzeniem Prezydenta nr 2906/2019 z dnia 30 października 2019 roku jedynie w temacie terminów składania planów rocznych i wieloletnich – wzór Sprawozdania nie uległ zmianie. Podstawą rozliczenia zadań realizowanych w okresie sprawozdawczym był **„Plan rzeczowo-finansowy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na 2019 rok”** zatwierdzony przez Walne Zgromadzenie Spółki w dniu 4 marca 2019 roku.

W dokumencie zaprezentowano realizację zadań powierzonych MPK S.A. w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków oraz najważniejsze wydarzenia wpływające na działalność Spółki.

1. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPÓŁCE

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jest spółką akcyjną, zorganizowaną w sposób ustalony Kodeksem Spółek Handlowych, Statutem Spółki oraz Regulaminem Organizacyjnym.

Spółka została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym w Sądzie Rejonowym dla Krakowa Śródmieścia. Czas trwania Spółki jest nieograniczony. Posiada numery:

KRS 0000025692

NIP 679-008-56-13

REGON 003911311

W 2019 roku MPK S.A. w Krakowie świadczyło usługi w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, zgodnie z warunkami zawartymi w długoletnich umowach z Gminą Miejską Kraków, w tym w szczególności:

- Umową na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku oraz Umową na świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie z dnia 21 lipca 2006 roku w zakresie przewozów tramwajowych, która obowiązywała do 31 marca 2019 roku;
- Umową na świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 7 sierpnia 2014 roku;
- Umową wykonawczą o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczenia rekompensaty z dnia 30 grudnia 2016 roku;

- Umową w sprawie realizacji Programu „Karta Krakowska” nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 roku.

Ponadto, działalność Spółki wyznaczały umowy :

- Umowa kredytowa z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) z dnia 17 września 2010 roku i 6 lipca 2015 roku;
- Umowa wsparcia zawarta pomiędzy MPK S.A. w Krakowie oraz EBI oraz Gminą Miejską Kraków oraz KHK S.A. w dniu 30 listopada 2018 roku;
- Umowa wsparcia ze strony władz miejskich z dnia 21 października 2010 roku pomiędzy Gminą Miejską Kraków oraz Krakowskim Holdingiem Komunalnym Spółką Akcyjną oraz Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Spółką Akcyjną oraz Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju oraz Europejskim Bankiem Inwestycyjnym oraz Umowa zmieniająca do Umowy Wsparcia z dnia 29 lipca 2015 roku;
- Umowa generalna o zasadach działania Podatkowej Grupy Kapitałowej zawarta w dniu 28 lutego 2018 roku pomiędzy Krakowskim Holdingiem Komunalnym Spółką Akcyjną w Krakowie, Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej Spółką Akcyjną w Krakowie, Miejskim Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji Spółką Akcyjną w Krakowie, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Spółką Akcyjną w Krakowie oraz Agencją Rozwoju Miasta Spółką Akcyjną.

W okresie sprawozdawczym **Spółka była członkiem Podatkowej Grupy Kapitałowej**, w skład której wchodziły ponadto: Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Krakowie, Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie, Krakowski Holding Komunalny S.A. w Krakowie oraz Agencja Rozwoju Miasta S.A. Jednostką dominującą w Podatkowej Grupie Kapitałowej był Krakowski Holding Komunalny S.A., który posiadał 100% kapitałów pozostałych spółek. Nadrzędnym celem funkcjonowania Podatkowej Grupy Kapitałowej jest możliwość korzystania z przywilejów, jakie daje status podatkowej grupy kapitałowej. Jednocześnie współpraca w ramach PGK prowadzi do dalszej poprawy organizacji i zarządzania w sferze krakowskiej gospodarki komunalnej, a tym samym przyczynia się do zwiększenia niezawodności i jakości usług świadczonych na rzecz mieszkańców Krakowa.

Ze względu na strukturę właścicielską oraz otoczenie organizacyjno-prawne, kluczowe kierunki działania Spółki były podporządkowane realizacji polityki Gminy Miejskiej Kraków, w zakresie transportu publicznego, zawartej m.in. w następujących dokumentach prawnych:

- „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030” uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 roku;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” uchwała nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 roku;

- „Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025” uchwała Nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 roku;
- „Program dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych” uchwała nr LX/775/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 grudnia 2008 roku;
- „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków” uchwała aktualizująca nr CXIV/3002/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 października 2018 roku;
- „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (4.6 – wersja ujednolicona)”.

MPK S.A. w Krakowie posiada wdrożony i utrzymywany Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem (ZSZ), zgodny z wymaganiami norm ISO 9001:2015 oraz ISO 14001:2015. Obejmuje on zarządzanie całością organizacji, zarówno z punktu widzenia ciągłego doskonalenia zgodności wyrobów z wymaganiami Klientów, jak i dążenia do możliwie najmniejszego negatywnego oddziaływania działalności Spółki na środowisko naturalne. Zakres certyfikacji obejmuje świadczenie usług:

- Przewozowych pasażerów tramwajami i autobusami;
- Remontowych wagonów tramwajowych i autobusów;
- Diagnostycznych;
- Reklamowych;
- Wynajmu powierzchni użytkowych.

Potwierdzeniem, że Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem jest zgodny z wymaganiami wymienionych norm oraz daje dowody skuteczności w osiąganiu celów, określonych w Polityce Jakości i Zarządzania Środowiskiem, są certyfikaty przyznane Spółce przez:

- Polskie Centrum Badań i Certyfikacji (2003 rok);
- RWTÜW (2006 rok);
- Dekra Certification (2009 rok);
- Bureau Veritas Polska z siedzibą w Warszawie (2012 rok);
- Polski Rejestr Statków S.A. (2015 rok);
- Polski Rejestr Statków S.A. (2018 rok).

Ponadto, w 2019 roku MPK S.A. w Krakowie uzyskało następujące nagrody oraz certyfikaty:

- **Nagroda Orła tygodnika „Wprost”** za szczególny wkład w rozwój gospodarki, regionu oraz kraju. Organizatorzy docenili m.in.: działania realizowane przez Spółkę na rzecz ochrony środowiska;
- **Tytuł „Dźwigacza Kultury”** przyznany w dniu 14 lutego 2019 roku przez Krakowskie Biuro Festiwalowe za zaangażowanie Spółki w proces tworzenia życia kulturalnego Miasta;
- **Tytuł i Certyfikat „Przedsiębiorstwa Fair Play”** uzyskany przez MPK S.A. w Krakowie, po raz 19 z rzędu, w ogólnopolskim programie „Przedsiębiorstwo Fair Play” organizowanym przez Krajową Izbę Gospodarczą. Spółka została doceniona za etyczne postępowanie w relacjach z pracownikami, klientami i kontrahentami, a także za udział w przedsięwzięciach prospołecznych i dbałość o środowisko naturalne;
- **Tytuł i Certyfikat „Miejsce przyjazne seniorom”** przyznany w dniu 5 grudnia 2019 roku w akcji zrealizowanej przez Wydział Polityki Społecznej Urzędu Miasta Krakowa oraz Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Krakowie. Seniorzy wyróżnili MPK S.A. w Krakowie za zakup nowoczesnego taboru z niską podłogą, udogodnienia w taborze komunikacji zbiorowej ułatwiające wsiadanie, wyznaczanie specjalnych miejsc siedzących dedykowanych osobom starszym, system głosowego zapowiadania przystanków, intercom w tramwajach, organizację Dni Otwartych dla seniorów oraz emisję informacji poświęconych seniorom na monitorach zamontowanych w pojazdach.

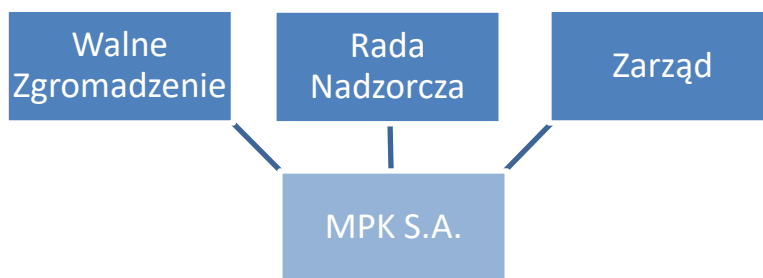
2. PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI

Podstawowym przedmiotem działalności Spółki według PKD był: 49.31.Z transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski. Działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie koncentrowała się na realizacji usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w tym w szczególności **tramwajowych i autobusowych usług przewozowych, utrzymania infrastruktury przystankowej oraz dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie** w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Ponadto, na rzecz Gminy Miejskiej Kraków Spółka prowadziła **windykację należności z tytułu opłaty dodatkowej i opłaty przewozowej powstałych przed 1 lutego 2016 roku.**

W celu optymalizacji wykorzystania posiadanych zasobów i ponoszonych kosztów **MPK S.A. w Krakowie prowadziło sprzedaż pozostałą** (wynajem pojazdów, powierzchni reklamowych oraz sal i pomieszczeń, sprzedaż usług szkoleniowych, itp.).

3. ORGANY SPÓŁKI

Schemat 1. Organy MPK S.A. w Krakowie



Walne Zgromadzenie to organ uchwałodawczy Spółki. Funkcję Walnego Zgromadzenia pełni Prezydent Miasta Krakowa na podstawie stosownego pełnomocnictwa, udzielonego przez akcjonariusza.

Rada Nadzorcza to organ nadzorujący działalność Spółki. Składa się z 6 członków powoływanych przez Walne Zgromadzenie, w tym 2 wybieranych przez pracowników Spółki. Jej kadencja trwa 3 lata.

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31 grudnia 2019 roku przedstawiał się następująco:

Wiesław Starowicz	Przewodniczący
Marta Witkowicz	Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Matyja	Członek
Ludwik Węgrzyn	Członek
Władysław Michalski	Członek
Piotr Jurczyk	Członek

W okresie sprawozdawczym nie było zmian w składzie Rady Nadzorczej.

Zarząd jest organem wykonawczym Spółki, którego Członków powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. Członkowie Zarządu Spółki zatrudnieni są na umowy cywilno-prawne (kontrakty menadżerskie). Kadencja Zarządu trwa 4 lata. Zarząd MPK S.A. w Krakowie, bieżącej VII kadencji, został powołany 21 czerwca 2018 roku, a jego skład na dzień 31 grudnia 2019 roku był następujący:

Rafał Świerczyński	Prezes Zarządu
Grzegorz Dyrkacz	Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami
Mariusz Szałkowski	Wiceprezes Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju
Katarzyna Bury	Członek Zarządu ds. Prawnych

W okresie sprawozdawczym nie było zmian w składzie Zarządu.

Z dniem 4 lutego 2019 roku odwołano prokurę Panu Bogdanowi Żelazo oraz Panu Krzysztofowi Naprawskiemu. Udzielono prokury łącznej z jednym członkiem Zarządu lub innym prokurentem Pani Agacie Szydłowskiej, która obowiązuje od 4 lutego 2019 roku.

4. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2019 roku została zaprezentowana na schemacie 2.

W pionie Prezesa Zarządu znajdowały się: Dział Personalny, Dział Kontrolingu, Dział Głównego Księgowego, Dział Informatyki, Dział Marketingu, Dział Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury, Dział Zarządzania Projektami, Dział Obsługi Pasażera oraz Dział Kontroli Wewnętrznej i Inspektorat BHP.

W pionie Wiceprezesa Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju znajdowały się: Dział Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej, Dział Techniczny, Stacje Obsługi Autobusów oraz Tramwajów, jak również Stacja Obsługi i Remontów.

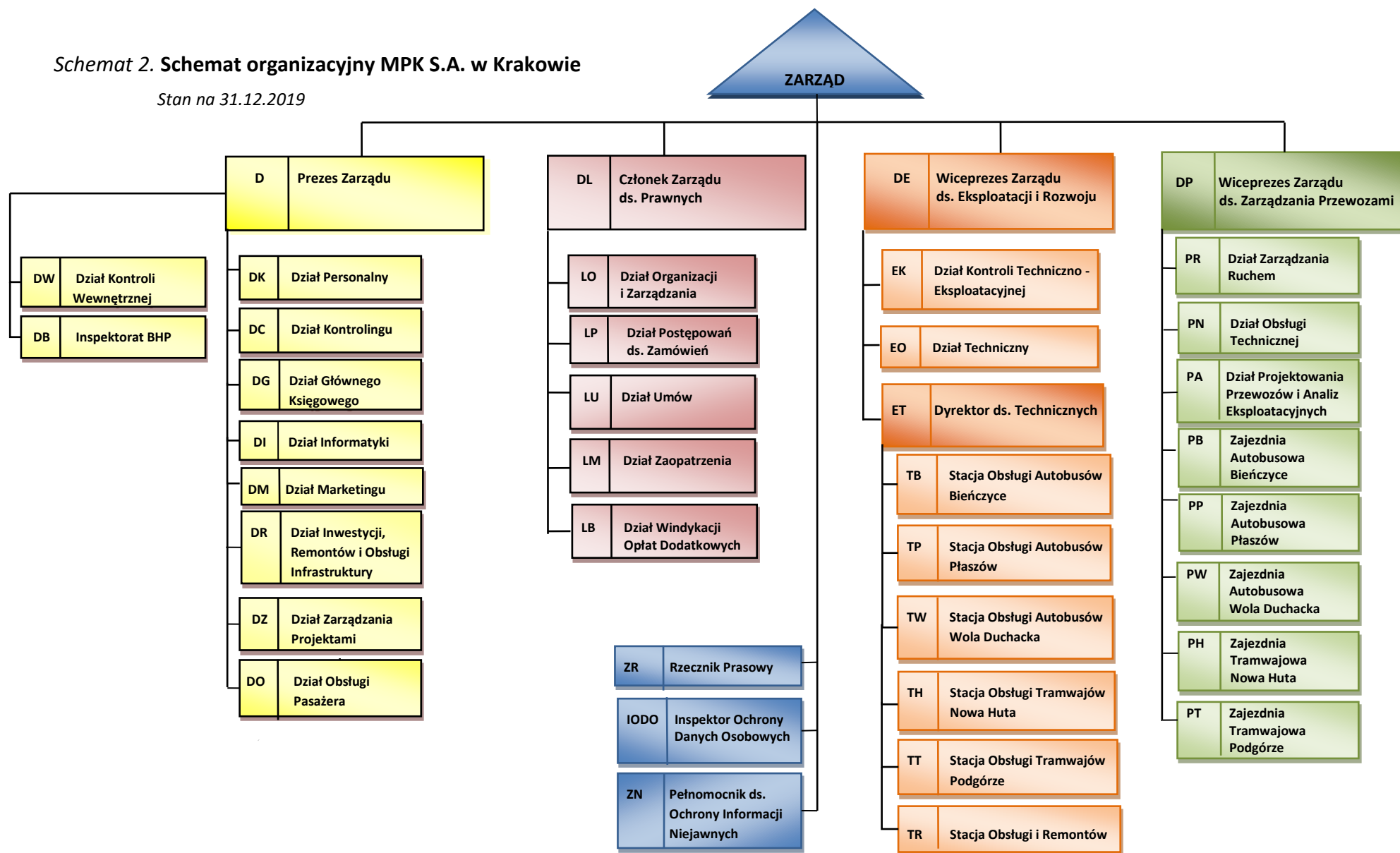
W pionie Wiceprezesa Zarządu ds. Zarządzania Przewozami znajdowały się: Dział Zarządzania Ruchem, Dział Obsługi Technicznej, Dział Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych oraz Zajezdnie Autobusowe i Tramwajowe.

W pionie Członka Zarządu ds. Prawnych znajdowały się: Dział Organizacji i Zarządzania, Dział Postępowań ds. Zamówień, Dział Umów, Dział Zaopatrzenia oraz Dział Windykacji Opłat Dodatkowych.

MPK S.A. w Krakowie wdrożyło i utrzymuje Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem, zgodny z wymaganiami norm ISO 9001:2015 oraz ISO 14001:2015. Jego zakres został zaprezentowany w pkt 1 niniejszego rozdziału pt. „Podstawowe informacje o Spółce”.

Schemat 2. Schemat organizacyjny MPK S.A. w Krakowie

Stan na 31.12.2019



II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

1. POZYCJA RYNKOWA, ODBIORCY USŁUG I DOSTAWCY

Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy, posiada status Operatora Wewnętrznego i wykonuje zadania z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na rzecz Gminy Miejskiej Kraków. Obowiązujący system Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) jest oparty na następujących zasadach:

- Organizowanie i zarządzanie przewozami o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi na obszarze Miasta Krakowa i aglomeracji krakowskiej realizowane było przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie;
- MPK S.A. w Krakowie pełniło funkcję operatora w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie i skoncentrowane było na zapewnieniu wysokiej jakości świadczonych usług przewozowych;
- Dystrybucja biletów dla pasażerów korzystających z systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, kontrola dokumentów przewozu oraz windykacja i egzekucja należności powstałych z tytułu wystawienia wezwań do zapłaty za przejazd bez ważnego biletu lub ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu bezpłatnego, bądź ulgowego, jak również utrzymanie przystanków i dworców należą do Gminy i jest zlecana innym podmiotom na podstawie długoletnich umów.
- Wpływy ze sprzedanych biletów komunikacji miejskiej oraz wyegzekwowane należności z tytułu zapłaty za przejazd bez ważnego biletu lub ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu bezpłatnego, bądź ulgowego stanowią dochód budżetu Miasta;
- Ceny biletów, ulgi i zwolnienia z opłat ustalane były przez Radę Miasta Krakowa.

Spółka świadczyła usługi przewozowe na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz na terytorium 16 miast i gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego: Biskupic, Czernichowa, Iwanowic, Kocmyrzowa – Luborzycy, Liszek, Michałowic, Mogilan, Niepołomic, Skąty, Skawiny, Słomnik, Świątnik Górnych, Wieliczki, Wielkiej Wsi, Zabierzowa i Zielonek.

Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2019 roku byli:

- KrakTransRem Sp. z o.o. – spółka córka- dostawca usług agentów, remontowych, sprzątania taboru itp. Temat szerzej opisano w rozdziale VIII pt. „Informacja o powiązaniach organizacyjnych i kapitałowych”;
- PGE Obrót S.A. i Tauron Dystrybucja S.A. – dostawcy energii elektrycznej;
- Lotos Paliwa Sp. z o.o. – dostawca paliwa.

2. OCHRONA ŚRODOWISKA

MPK S.A. w Krakowie przy realizacji powierzanych mu zadań przykładą dużą wagę do stosowania rozwiązań mających na celu eliminowanie lub redukowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne. Spółka posiada wszystkie wymagane przepisami prawa decyzje określające zakres i sposób korzystania ze środowiska, których obowiązek uzyskania związany jest ze specyfiką prowadzonej działalności gospodarczej. W 2019 roku zrealizowano m.in.:

A. Działania w kierunku ograniczenia emisji komunikacyjnych:

a) podejmowano działania w kierunku odnowy taboru komunikacji miejskiej oraz posiadanych pojazdów technicznych i radiowozów na nowe, ekologiczne o zmniejszonej lub zerowej emisji spalin;

Obecnie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie posiada w swoich zasobach 100% autobusów spełniających co najmniej normę spalin EURO 5. W inwentarzu Spółki znajduje się **26 autobusów o zerowej emisji spalin (prawie 5% stanu inwentarzowego Spółki), 34 autobusy hybrydowe oraz 30 sztuk autobusów Mercedes w wersji minihybrydowej**. W 2019 roku autobusy MPK S.A., podczas obsługi linii objętych systemem Komunikacji Miejskiej w Krakowie, zużyły 17,1 mln litrów oleju napędowego, emitując do atmosfery około 45,8 tysięcy ton CO₂.

Eksploatacja autobusów elektrycznych skutkuje ograniczeniem emisji CO₂, które wyliczono i opisano w rozdziale XIII pt. „Kluczowe zadania lub projekty” pkt. D.1.;

Spółka podjęła kroki w celu zakupu kolejnych autobusów elektrycznych oraz tramwajów, które zaprezentowano w rozdziale XIII pt. „Kluczowe zadania lub projekty” pkt. A i B;

b) zawarto umowę najmu 2 elektrycznych samochodów osobowych Hyundai Kona Electric na okres 3 lat. Pojazdy pozyskano w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.;

c) rozbudowano infrastrukturę ładującą pojazdy elektryczne (autobusy komunikacji miejskiej oraz samochody osobowe). Więcej informacji w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, Modernizacja budynków i budowli;

d) dobierano ogumienie do autobusów w oparciu o wskaźnik oporu toczenia;

e) wspierano rozwój alternatywnego transportu w Mieście poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki dla rowerów;

f) udział w wydarzeniach ekologicznych organizowanych przez Miasto oraz prowadzono własne działania edukacyjne, podczas których prezentowano nowoczesne i przyjazne dla środowiska pojazdy komunikacji zbiorowej, stanowiące alternatywę dla ruchu pojazdów osobowych. Działania te szerzej opisano w dalszej części niniejszego rozdziału pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”.

B. Przedsięwzięcia zmierzające do zmniejszenia zużycia mediów, redukcji strat ciepła z budynków, ograniczenia hałasu komunikacyjnego:

- a) wymiana odcinka sieci ciepłowniczej oraz c.w.u. na terenie budynków przy ul. Rzemieślniczej i Brożka;
- b) remont systemu dystrybucji płynów technologicznych na stacji paliw w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce.

C. Działania w kierunku ochrony środowiska gruntowo-wodnego:

- a) monitorowano jakość ścieków zrzucanych do kanalizacji we wszystkich obiektach Spółki;
- b) monitorowano środowisko gruntowo-wodne w rejonie stacji paliw, pod kątem zawartości substancji ropopochodnych oraz zapobiegania wyciekom;
- c) zarządzano odpadami i opakowaniami, w tym zbywano wysegregowane partie odpadów posiadające wartość rynkową, prowadzono utylizację pozostałych odpadów przez firmy certyfikowane, posiadające właściwe decyzje;
- d) kontrahenci Spółki zobowiązani byli do wywiązywania się z obowiązków należytej gospodarki odpadami, przestrzegania przepisów związanych z używaniem niektórych substancji chemicznych oraz stosowaniem materiałów zawierających LZO (lotne związki organiczne) podczas realizacji zamówień na rzecz MPK S.A. w Krakowie;
- e) ograniczano ilość plastiku wykorzystywanego w Spółce poprzez zakup wody w szklanych opakowaniach zwrotnych oraz mniejsze zużycie folii do pakowania;
- f) dokonano nasadzenia w ilości 93 sztuk drzew i 39 sztuk krzewów za łączną kwotę 75 167,45 zł wynikające z decyzji z 2018 roku.

3. REALIZACJA POLITYKI I ZIDENTYFIKOWANYCH POTRZEB GMINY MIEJSKIEJ KRAKÓW ORAZ OPIS KLUCZOWYCH DZIAŁAŃ POWIERZONYCH SPÓŁCE PRZEZ GMINĘ MIEJSKĄ KRAKÓW

Działania realizowane przez Spółkę w 2019 roku wspierały Gminę Miejską Kraków w zapewnieniu nowoczesnego i chroniącego środowisko naturalne transportu publicznego, spełniającego oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym¹. Ponadto, wpisywały się w realizację idei miasta inteligentnego zaprezentowanej w „Strategii Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030”, w tym w szczególności, miasta zapewniającego mieszkańcom efektywny, przyjazny i bezpieczny system transportowy, który wykorzystuje nowoczesne rozwiązania techniczno-komunikacyjne. Jednocześnie w swojej działalności gospodarczej MPK S.A. w Krakowie kierowało się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców.

¹ Wizja transportu publicznego z „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i Gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego”.

Poniżej przedstawiamy stan realizacji działań ujętych w „Planie rzeczowo-finansowym MPK S.A. w Krakowie na 2019 rok”:

Cel operacyjny IV.1 „Powszechnie dostępna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna” był realizowany poprzez:

1. Działania na rzecz zwiększenia dostępności komunikacji dla osób o ograniczonej mobilności:

- a) **Przeprowadzono postępowanie przetargowe** w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych **w sprawie zamówienia do 60 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych wraz z usługami i dostawami powiązanymi**. Zamówienie będzie realizowane w oparciu o umowę ramową, w ramach której zawierane będą umowy realizacyjne na poszczególne dostawy wagonów. Pierwsza umowa realizacyjna zostanie zawarta wraz z umową ramową i obejmować ma zakup 10 wagonów. Możliwe jest zawarcie kolejnych umów realizacyjnych aczkolwiek nie jest to zobowiązanie żadnej ze stron. Więcej informacji na ten temat przedstawiono w rozdziale III pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój Spółki”, pkt. 1C;
- b) **Poddano modernizacji 10 sztuk wagonów GT8S**, z których zakończono i wprowadzono do ruchu 8 sztuk. W celu likwidacji barier w korzystaniu z tych pojazdów przez osoby o ograniczonej mobilności **wprowadzono niskopodłogowy człon oraz zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej, system informacji pasażerskiej i monitoring**. Więcej informacji na ten temat w rozdziale V pt. „Działalność inwestycyjna i remontowa”, pkt. 1;
- c) **Zakupiono autobus wielkopojemny Mercedes Benz Conecto G, który jest wyposażony w klimatyzację, rampę dla wózków inwalidzkich, nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz automatyczny system gaśniczy w komorze silnika;**
- d) **Działania w zakresie pozyskania środków na zakup kolejnych nowoczesnych pojazdów komunikacji miejskiej:**

Złożony przez MPK S.A. w Krakowie wniosek o dofinansowanie zakupu 50 przegubowych autobusów elektrycznych w naborze konkursowym prowadzonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych znalazł się na liście projektów wybranych do dofinansowania ze środków unijnych, z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. W 2019 roku MPK S.A. w Krakowie przeprowadziła postępowanie przetargowe w celu wyłonienia dostawcy autobusów, które zostało unieważnione ponieważ obydwie oferty przekraczały kwotę, którą Zamawiający zamierzał przeznaczyć na zakup. W dniu 20 grudnia 2019 roku Spółka ogłosiła ponowny przetarg na dostawę ww. autobusów. **W dniu 31 grudnia 2019 roku Spółka zawarła z CUPT umowę o dofinansowanie ww. projektu ze środków unijnych.**

Więcej informacji na ten temat przedstawiono w rozdziale III pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój Spółki”, pkt. 1B.

2. Elastycznie reagowano na bieżące potrzeby Organizatora transportu – dzierżawiono na testy autobusy niskopojemne, które kierowano do obsługi linii, gdzie ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu. **Testowano również autobusy elektryczne i hybrydowe w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko.**

- 3. Podjęto działania w celu udostępnienia pasażerom danych o rzeczywistym ruchu pojazdów komunikacji miejskiej.** Na stronie www.kk.krakow.pl została dodana zakładka „Odjazdy z przystanków” umożliwiająca sprawdzanie rzeczywistych czasów odjazdu autobusów i tramwajów. W pierwszym etapie uruchomiono możliwość wyświetlenia realnego czasu przejazdu dla 60% autobusów MPK S.A. w Krakowie. Trwają prace, aby dane o rzeczywistym ruchu dotyczyły wszystkich autobusów i tramwajów. W tym celu uruchomiono projekt, który ma na celu doposażenie pojazdów w urządzenia i aplikację umożliwiające raportowanie rzeczywistej lokalizacji pojazdów na trasie.
- 4. Współpracowano w ramach Zespołu ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu w Krakowie w celu poprawy płynności ruchu komunikacji miejskiej, uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego, modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (przystanki, dworce oraz węzły przesiadkowe), likwidacji barier architektonicznych.**
- 5. W celu poprawy czytelności informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej:**
- Linie tramwajowe obsługiwane taborem wyłącznie niskopodłogowym oznaczano piktogramem wózka dla niepełnosprawnych, umieszczonym na rozkładach jazdy na przystanku;
 - Kontynuowano wyposażanie przystanków komunikacji miejskiej w informacje pasażerskie (1 036 sztuk) o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg (w języku polskim i angielskim);
 - Wymieniono stare elementy ledowe na nowe, wydajniejsze 663 sztuk (w tym podświetlane znaki D-15 i D-17) oraz 106 kasetonów z nazwą i liniówkami.

Cel operacyjny IV.3 „Zrównoważone środowisko”:

1. Działania na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego w przewozach osób na terenie Miasta Krakowa i gmin sąsiednich:

a) Obsługa Beneficjentów Programu pod nazwą „Karta Krakowska” wprowadzonego Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XCIV/2450/2018 z dnia 7 lutego 2018 roku, którego realizacja została powierzona MPK S.A. w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków na podstawie Umowy nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 roku. W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 roku w ramach obsługi Programu MPK S.A. w Krakowie:

- przygotowało i wdrożyło procedury oraz narzędzia umożliwiające bieżącą obsługę procesu przedłużania uprawnień beneficjentom Programu: mechanizm automatycznego przedłużania uprawnień Karty Krakowskiej w systemie KK, wdrożenie elektronicznego „Wniosku o przedłużenie uprawnień Karty Krakowskiej” na stronie www.kk.krakow.pl, kompleksowa obsługa mieszkańców w Punktach Sprzedaży Biletów (czasowe zatrudnienie dodatkowych 20 osób, doposażenie trzech PSB w biletomaty stacjonarne), akcja promocyjno-reklamowa: spoty wyświetlane na monitorach w pojazdach komunikacji miejskiej, informacje w mediach społecznościowych, plakaty w PSB oraz na wiatach przystankowych, nowy layout biletomatów, naklejki na biletomatach;
- wdrożyło elektroniczny „Wniosek o przystąpienie do Programu” dla partnerów Programu;
- zakupiło czytniki umożliwiające sprawdzanie uprawnień wynikających z Karty Krakowskiej (80 sztuk, z perspektywą dostawy kolejnych 120), w które wyposażani

- są Partnerzy Programu oraz podpisało umowy i przekazało 51 czytników uprawnień dla 21 partnerów Programu;
- wprowadziło dodatkową funkcjonalność w aplikacji mobilnej mKK oraz na stronie Karty Krakowskiej, umożliwiającą sprawdzanie rzeczywistych czasów odjazdu autobusów i tramwajów;
 - zaktualizowało aplikację mobilną mKK w zakresie danych kontaktowych Infolinii Karty Krakowskiej;
 - wdrożyło funkcjonalność systemu Karty Krakowskiej w zakresie modułu kancelaryjnego oraz archiwizacyjnego;
 - przygotowało do wdrożenia aplikację mobilną mKKM (wdrożenie włączone do Projektu pt. „eBilet 2020”).

Od dnia startu Programu do 31 grudnia 2019 roku:

- nadano uprawnienia Karty Krakowskiej 215 562 Beneficjentom Programu;
- zrealizowano obsługę 109 802 wniosków elektronicznych;
- zrealizowano obsługę 109 038 wniosków papierowych;
- założono 238 849 kont użytkowników (osoby dorosłe + dzieci);
- wydano 117 819 plastikowych Kart Krakowskich.

b) Spółka aktywnie włączyła się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT), który w Krakowie zorganizowany był po raz dwudziesty. W dniach od 16 do 22 września 2019 roku, we współpracy z innymi organizatorami, prowadzono liczne kampanie promujące zrównoważony transport w Krakowie i gminach ościennych:

- W dniu 16 września 2019 roku na terenie Zajeźdźni Tramwajowej w Podgórzu odbyły się pokazy i szkolenia z zakresu ratownictwa medycznego, w których udział wzięły grupy młodzieży z krakowskich szkół ponadpodstawowych;
- We współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa prowadzono akcję: „Wystarczy 1 metr”, która miała na celu edukowanie kierowców jak prawidłowo parkować, by nie blokować przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej;
- W dniach 17 i 18 września 2019 roku wspólnie z Wydziałem Kształtowania Środowiska UMK, Wydziałem ds. Jakości Powietrza UMK, Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządem Dróg Miasta Krakowa oraz firmami Mobilis, BikeU Wavelo, ZW Renoma, przygotowano stoiska informacyjne na rondzie Mogiłskim, których hasłem przewodnim było: **„Razem w ruchu”**. MPK S.A. w Krakowie zaprezentowało autobus elektryczny i radiowóz elektryczny oraz zorganizowało mobilny punkt przyjmowania wniosków o wydanie Karty Krakowskiej;
- W dniu 20 września 2019 roku w ramach akcji **„Chodź bezpiecznie z tramwajem”** przeprowadzono warsztaty z wykorzystaniem symulatora tramwaju NGT6, podczas których piesi, rowerzyści i kierowcy mogli zapoznać się z konsekwencjami niebezpiecznych zachowań na torowisku tramwajowym;
- Udział w dniu 20 września 2019 roku w **„Kraków Safety Show”** – imprezie skierowanej do wszystkich uczestników ruchu: dzieci i dorosłych, poświęconej bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Na jej zakończenie, podczas pikniku z udziałem policjantów, strażników miejskich, strażaków, pogotowia ratunkowego,

pracowników MPK S.A. w Krakowie i innych instytucji związanych z bezpieczeństwem przeprowadzono m.in.: warsztaty na temat bezpieczeństwa na drodze oraz opowiadano o skutkach nieodpowiedzialnych decyzji;

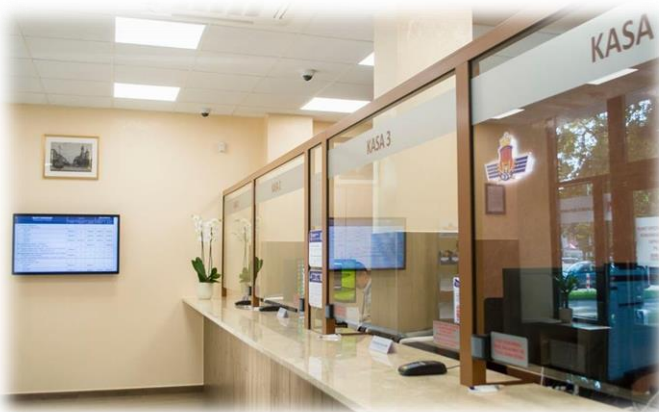
- **W dniu 22 września 2019 roku** w ramach **Europejskiego Dnia bez Samochodu** obowiązywała bezpłatna komunikacja dla wszystkich pasażerów. W tym dniu kasowniki we wszystkich pojazdach Spółki zostały zablokowane oraz zaklejone naklejkami informującymi o bezpłatnej komunikacji. Ponadto, informowano o tym wydarzeniu na stronie internetowej Spółki, na facebooku oraz na monitorach BUS TV w pojazdach;
 - W dniu 22 września 2019 roku na trasie: Muzeum Inżynierii Miejskiej – Cichy Kącik uruchomiono Krakowską Linie Muzealną „0”.
- c) MPK S.A. w Krakowie aktywnie uczestniczyło w „Drugiej Lekcji Ekologii”,** która miała miejsce w dniu 7 października 2019 roku w Tauron Arenie Kraków. Jej celem było zapoznanie z proekologicznymi działaniami realizowanymi na rzecz mieszkańców Krakowa przez Gminę Miejską Kraków, spółki komunalne i jednostki miejskie. Spółka zaprezentowała autobusy: zabytkowy i autobus elektryczny. Ponadto prowadzono konkursy z nagrodami oraz zapoznawano z obsługą automatów biletowych;
- d) Kierowców samochodów osobowych zachęcano do korzystania z komunikacji miejskiej w Krakowie** m.in.: poprzez informowanie o terminach realizacji usługi bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej **związanej z przekroczeniem średniego poziomu zanieczyszczenia powietrza dla pyłu PM10**. Informacje przekazywano za pośrednictwem: tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz monitorów TV w pojazdach komunikacji miejskiej, infolinii MPK S.A., strony internetowej Spółki oraz portali społecznościowych (Facebook i Twitter);
- e) Działania edukacyjne, promujące zalety podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej:**
- **Kontynuacja wraz z Urzędem Miasta Krakowa projektu „Akademia Młodego Krakowianina”,** w ramach którego Spółka organizuje dla dzieci akcję pod nazwą „Trambusiowa trasa”. Jej celem jest propagowanie bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej, uświadomienie zagrożeń związanych m.in.: z nietrzymaniem się uchwytów podczas jazdy lub przebieganiem przed nadjeżdżającym tramwajem oraz kształtowanie dobrych nawyków wśród najmłodszych (ustępowanie miejsca starszym, zachowanie odpowiedniej kultury podczas podróży: nie śmiećmy, nie rysujemy po szybach, itp.);
 - **Udostępnienie** w Biurze Obsługi Klienta przy ul. J. Brożka 3 „**Akwariuszka**”, czyli fragmentu wagonu 105 Na zawierającego przedział pasażerski z czerwonym, plastikowym fotelem oraz wyposażoną kabinę motorniczego.

Cel operacyjny IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy” realizowany był poprzez:

- 1. Działania na rzecz zakupu kolejnych nowoczesnych, komfortowych i ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej,** które zostały przedstawione w opisie realizacji celu operacyjnego IV.1 pkt. 1a i 1c.

2. Działania z zakresu rozwoju kanałów dystrybucji biletów w celu zwiększenia dostępności do usługi przewozowej:

- a) Zakupiono 22 stacjonarne automaty biletowe;
- b) Zamontowano stacjonarne automaty KKM w 10 nowych lokalizacjach. Umieszczono je na przystankach: Żeromskiego, os. Zgody, Bora Komorowskiego, Praska, Pod Fortem, Bonarka, rondo Grzegórzeckie przy ul. Kotlarskiej, Kościuszki, Oleandry oraz Michałowice;
- c) W czerwcu 2019 roku uruchomiono dwa nowe Punkty Sprzedaży Biletów: przy pętli autobusowej w Mistrzejowicach oraz na terenie dworca autobusowego w Czyżynach. Pasażerowie mogą w nich kupić każdy rodzaj biletu oraz załatwić wszystkie formalności związane z Kartą Krakowską. W dniach od 10 czerwca do 26 sierpnia 2019 roku przeprowadzono remont Punktu Sprzedaży Biletów przy os. Centrum D, podczas którego zostało przygotowanych sześć stanowisk obsługi klienta. Dodatkowo w lokalu został umieszczony automat biletowy, w którym klienci mogą przedłużyć uprawnienia do korzystania z Karty Krakowskiej, a także zakupić bilety jednorazowe i okresowe. Płatności w automacie można dokonać gotówką i za pośrednictwem kart płatniczych;
- d) W dwóch Punktach Obsługi Mieszkańców Urzędu Miasta Krakowa, które działają w galeriach Bronowice i Serenada zamontowano automaty biletowe, w których można przedłużyć uprawnienia do korzystania z Karty Krakowskiej oraz zakupić bilety jednorazowe i okresowe;
- e) Opracowano poradnik dla studentów pt. „Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie”, zawierający podstawowe zasady funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz sposoby zakupu biletów. Przygotowano się do zapewnienia zwiększonej obsady w Punktach Sprzedaży Biletów w związku z inauguracją roku akademickiego.



Cel operacyjny IV.5 „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie” związany m.in.: ze zwiększeniem bezpieczeństwa w przestrzeni miejskiej, w szczególności podczas podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej:

1. Współpraca z Komendą Miejską Policji w Krakowie, Strażą Miejską Miasta Krakowa w celu zwiększenia bezpieczeństwa w pojazdach oraz na przystankach komunikacji zbiorowej, eliminacji zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepszego wykorzystania nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych dla sprawnego rozwiązywania przypadków naruszania prawa. Realizowano następujące projekty związane z bezpieczeństwem pasażerów i uczestników ruchu drogowego:

- a) **Bezpieczny powrót** – wspólne działania Straży Miejskiej Miasta Krakowa, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, Komendy Miejskiej Policji w Krakowie oraz „Renoma” Sp. z o.o. (kontrolerzy), które poprawiały bezpieczeństwo w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych. Zmierzały one do zapobiegania przypadkom zakłócania porządku publicznego, palenia papierosów na

przystankach oraz spożywania alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej, itp. Zrealizowano 24 wspólne patrole w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych. Policja i Straż Miejska ukarały 420 osób mandatami karnymi, pouczyły 234 osoby, do sądu skierowały 21 wniosków;

- b) **„Wystarczy 1 metr”** – wspólne patrole z funkcjonariuszami Straży Miejskiej Miasta Krakowa zmierzały do wyeliminowania incydentów parkowania na przystankach, blokowania przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej, utrudniania ruchu pieszym, wjeżdżania na wydzielone pasy ruchu. Przeprowadzono 210 wspólnych patroli, w wyniku których mandatami ukarano 825 osób, pouczono 448 razy;
- c) **Współpraca z funkcjonariuszami Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie.** Zorganizowano 93 akcje, w wyniku których ukarano mandatami 271 sprawców wykroczeń przeciw bezpieczeństwu drogowemu, pouczono 284 razy oraz 8 spraw skierowano do sądu.

2. Walka z nielegalnym graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach biletowych, budynkach zarządzanych przez Spółkę:

- a) **Patrowano ciągi komunikacyjne wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa** i zgłaszano do Główniej Dyspozytorni Ruchu MPK informacje, dotyczące graffiti naniesionych na budynkach, budowlach i infrastrukturze przystankowej;
- b) **Współpracowano ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w celu szybkiego ujmowania sprawców;**
- c) **Współpracowano z Zespołem Zadaniowym ds. Ograniczenia Bazgrołów w Krakowie.** Wysłano 318 zgłoszeń graffiti, w tym 106 na obiektach będących własnością MPK S.A. w Krakowie;
- d) **Na bieżąco usuwano ujawnione przypadki graffiti z urządzeń przystankowych, automatów, obiektów, itp. oraz odnawiano zabezpieczenia powierzchni preparatami AGS.** Usunięto graffiti z urządzeń przystankowych (564 razy), z automatów (109 razy);
- e) **Współtworzono interaktywną mapę zgłoszeń graffiti.**

3. Kontynuowano realizację pierwszego w Polsce programu „Narkotest”. Na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych zostało przebadanych 471 kierowców i motorowych.

4. Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (łącznie blisko 250 tys. badań).

5. Inspektorzy ruchu MPK S.A. przeprowadzali 2 790 kontroli przestrzegania ograniczeń prędkości przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.

6. Zorganizowano 19 edycję konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, którego celem jest promowanie bezpiecznego i płynnego prowadzenia pojazdów komunikacji miejskiej, wzrost znajomości przepisów ruchu drogowego oraz umiejętności niesienia pomocy pasażerom w różnych sytuacjach.

7. Przeprowadzono wspólnie ze Strażą Miejską 27 zajęć profilaktycznych w szkołach, podczas których dzieci i młodzież zostali zapoznani z najważniejszymi aspektami bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej, co będzie miało pozytywny wpływ na ich zachowanie jako uczestników ruchu drogowego;

8. **Przeprowadzono wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa konkursy na kartę rowerową dla klas 4:** w dniu 3 czerwca 2019 roku w Zespole Szkół Ogólnokształcących Integracyjnych numer 2 w Krakowie przy ul. Lipińskiego 2 (łącznie 4 godziny), a w dniu 11 czerwca 2019 roku w Szkole Podstawowej numer 134 w Krakowie przy ul. Kłuszyńskiej 46 (łącznie 4 godziny);
9. **Wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w dniu 10 października 2019 roku zorganizowano konkurs „Rowerem bezpiecznie po Krakowie”,** którego celem było zwrócenie uwagi dzieci na zagrożenia w ruchu drogowym i promowanie znajomości zasad bezpiecznego poruszania się rowerem. Ponadto dla uczestników konkursu przygotowano wykład na temat bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej oraz pokaz awaryjnego hamowania tramwaju (prezentacja drogi hamowania oraz symulacja co dzieje się z pasażerami pojazdu);
10. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy prewencyjne poświęcone przypadkom tamowania i utrudniania poruszania się pojazdom komunikacji miejskiej oraz zajmowania miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych** (powstały w ramach współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa) **oraz filmy ostrzegające pasażerów przed kieszonkowcami,** które powstały we współpracy ze specjalną grupą Policji.

Cel operacyjny IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia”.

Spółka wspomagała Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie propagowania informacji o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowała spoty informacyjne z zakresu profilaktyki prozdrowotnej, m.in.: o profilaktycznych szczepieniach dla noworodków oraz spoty zachęcające do aktywnego spędzania wolnego czasu w klubach rodzica i w klubach seniora. Ponadto, w ramach stałej współpracy z Okręgową Izbą Lekarską w Krakowie, z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie oraz z krakowskimi szpitalami zachęcano do honorowego oddawania krwi i do bycia dawcą szpiku.

Działania z zakresu public relations:

1. **Utrwalano w świadomości pasażerów wizerunek MPK S.A. w Krakowie jako firmy przyjaznej, która dba o komfort i bezpieczeństwo pasażerów, bierze czynny udział w życiu kulturalno-społecznym Krakowa przez następujące wydarzenia:**
 - Kolędowanie w tramwaju z Metropolitą Krakowskim w dniu 7 stycznia 2019 roku;
 - Tramwaj Walentynkowy w dniu 14 lutego 2019 roku;
 - Dzień Kobiet w dniu 8 marca 2019 roku, podczas którego pracownicy Spółki wręczali kwiaty i składali życzenia każdej pasażerce linii specjalnej obsługiwanej zabytkowym tramwajem;
 - Koncert operetkowy dedykowany seniorom w wykonaniu znanych artystów w dniu 11 maja 2019 roku w specjalnym tramwaju, który kursował wokół Plant w godzinach od 16:00 do 19:00;
 - Dzień Dziecka w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta przy ul. Ujastek 12 w dniu 1 czerwca 2019 roku, podczas którego dzieci zostały zaproszone do przejazdu tramwajem przez myjnię, mogły zasiąść na miejscu motorniczego, zwiedzić miejsca,

w których tramwaje są naprawiane oraz zobaczyć zabytkowe pojazdy. Rozstrzygnięto konkurs na najlepsze prace plastyczne przedstawiające tramwaje w krajobrazie Nowej Huty;

- Dzień otwarty Magistratu w dniu 9 czerwca 2019 roku. Uruchomiono specjalne linie: tramwajową nr „0” obsługiwaną tramwajami zabytkowymi oraz linię autobusową nr „M” obsługiwaną przez autobusy elektryczne;
- Uruchomiono Krakowską Linię Muzealną, w ramach której w każdą niedzielę i święta od 23 czerwca do 22 września 2019 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami, kursującymi po wyznaczonych trasach;
- Tramwaj z Mikołajem w dniu 6 grudnia 2019 roku, w którym 144 Mikołajów zawiozło prezenty dla wszystkich dzieci ze Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego w Krakowie. Następnie od godziny 17:15 świąteczny tramwaj wyruszył z pętli Kopiec Wandy i do godziny 20:00 kursował ulicami w centrum Miasta;



- Koncert kolęd dla seniorów w dniu 15 grudnia 2019 roku w specjalnym tramwaju, który kursował na trasie z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych;
- Świąteczny tramwaj z życzeniami dla mieszkańców Krakowa, złożony z zabytkowych wagonów technicznych: lokomotywy tramwajowej z lat 20 XX wieku wraz z doczepionym wagonem technicznym (tzw. lora), który MPK S.A. w Krakowie wraz z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie wykorzystwały do złożenia życzeń mieszkańcom. Skład kursował wokół Plant w dniach od 19 do 23 grudnia 2019 roku oraz 30 i 31 grudnia 2019 roku w godzinach od 12:00 do 17:30. Na burcie wagonu doczepnego zamieszczono tekst życzeń, a do lory zostały wstawione udekorowane choinki.



- 2. Promowano przejazdy komunikacją miejską poprzez emitowanie modułu MPK NEWS** we wszystkich tramwajach i autobusach. Wyświetlano informacje nt. działalności MPK S.A., aktualności z tego co dzieje się w Krakowie oraz ciekawostki.

Działania edukacyjne:

- 1. Udział w Dniach Ziemi** obchodzonych w Krakowie w dniach 26 i 27 kwietnia 2019 roku po raz dwudziesty pierwszy, które połączono z Krakowską Wystawą Ekologiczną. Zaprezentowano elektryczny radiowóz i autobus zeroemisyjny. Promowano komunikację miejską, jako ekologiczny sposób transportu miejskiego.

2. **Udział w obchodach Ogólnopolskiego Dnia Dobrych Uczynków** w dniu 20 maja 2019 roku. Na trasie z Borku Fałęckiego do Małego Płaszowa od godziny 11:00 do 14:00 kursował Tramwaj Pełen Dobra, w którym pracownicy Spółki wraz z marką Wawel namawiali wszystkich pasażerów do wzajemnej życzliwości.
3. **Udział w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT)** w dniach od 16 do 22 września 2019 roku. Zaangażowanie Spółki szerzej opisano w realizacji celu IV.3 pkt 1b.
4. **Udział w „Kraków Safety Show”** całonocnej imprezie poświęconej bezpieczeństwu w ruchu drogowym zorganizowanej w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w dniu 20 września 2019 roku. Temat szerzej opisano w realizacji celu IV.3 pkt 1b.
5. **Udział w „Drugiej Lekcji Ekologii”**. Temat szerzej opisano w realizacji celu IV.3 pkt 1c.
6. **Kontynuacja** wraz z Urzędem Miasta Krakowa projektu „Akademia Młodego Krakowianina”, w ramach którego Spółka organizuje dla dzieci **akcję pod nazwą „Trambusiowa trasa”**. Temat zaprezentowano w realizacji celu IV.3 pkt 1e.

Zaangażowanie społeczne:

1. **Udział w kampanii społecznej w ramach Ogólnopolskiego Tygodnia Mukowiscydozy.** W dniach od 25 lutego do 1 marca 2019 roku, w godz. 9:00 – 17:00, po trasie linii nr 24 (Kurdwanów P+R – Cichy Kącik) kursował tramwaj linii specjalnej, w którym prowadzono kwestę na rzecz Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO”, w ramach XVIII Ogólnopolskiego Tygodnia Mukowiscydozy.
2. **Udział w dniu 7 kwietnia 2019 roku w obchodach Światowego Dnia Świadomości Autyzmu.** W godzinach od 15:00 do 17:00 wokół Plant kursował wyjątkowy „Niebieski Tramwaj”. Akcja miała pomóc zrozumieć osoby z autyzmem w zakresie ich funkcjonowania w przestrzeni publicznej, a zwłaszcza w kwestii korzystania z komunikacji zbiorowej.
3. W dniu 5 maja 2019 roku **Spółka włączyła się w świętowanie 200 rocznicy urodzin Stanisława Moniuszki.** W tym dniu w każdym tramwaju i autobusie przejeżdżającym przez rondo Mogiłskie z głośników można było usłyszeć komunikat: „Świętuj 200 rocznicę urodzin Stanisława Moniuszki”.
4. W dniach od 8 do 10 maja 2019 roku kursował specjalny **„Żonkilowy tramwaj”**, w którym prowadzono kwestę na rzecz Towarzystwa Przyjaciół Chorych „Hospicjum im. św. Łazarza” w Krakowie.
5. W dniu 1 sierpnia 2019 roku, w 75-tą rocznicę wybuchu Powstania Warszawskiego, **wszystkie tramwaje i autobusy** przez cały dzień kursowały **udekorowane biało-czerwonymi flagami**. Punktualnie o godzinie 17:00 prowadzący tramwaje i autobusy zatrzymali się na chwilę, aby w godzinę „W” na dźwięk syren oddać cześć bohaterom Powstania Warszawskiego.
6. **Współpraca z Instytutem Pamięci Narodowej** w celu poszerzenia wiedzy na temat historii Polski osób korzystających z komunikacji miejskiej. W ramach akcji IPN przygotował 20-30 sekundowe spoty, które emitowane były w pojazdach Spółki.

- 7. Udział w akcji „Tramwajem po zdrowie”** w dniu 15 listopada 2019 roku, w której przedstawiciele Spółki i Krakowskiego Komitetu Zwalczania Raka zachęcali mieszkańców do wykonywania badań profilaktycznych oraz udzielali informacji dotyczących, gdzie uzyskać pomoc po zdiagnozowaniu nowotworu.
- 8. Uruchomiono pilotażowy program aktywizacji osób niepełnosprawnych,** w ramach którego zatrudniono 7 osób. Temat szerzej omówiono w rozdziale VI pkt. 1 pt. „Polityka personalna”.
- 9. Kontynuowano współpracę z Klubem „Honorowych Dawców Krwi” PCK działającym przy MPK S.A. w Krakowie.** Udostępniano tramwaj na organizowane przez członków klubu kwesty, wspierające podopiecznych PCK. Członkowie klubu systematycznie oddawali krew.
- 10. Kontynuowano współpracę ze Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” i Środowiskowym Domem Samopomocy „Leonardo” w Krakowie.** W ramach projektu podopieczni tych ośrodków wykonywali, raz w miesiącu, lekkie prace na rzecz Spółki. Dzięki tej współpracy aktywizowanych było średniomiesięcznie 20 osób.

4. CELE ZARZĄDCZE WYZNACZONE CZŁONKOM ZARZĄDU

Zarząd Spółki zrealizował wszystkie cele wyznaczone mu przez Radę Nadzorczą.

CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2019	Wykonanie 2019	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	479 045 tys. zł	460 920 tys. zł	max 100%	96,2%

Wykonanie na podstawie tabeli nr 16 niniejszego Sprawozdania. Koszty rodzajowe bez amortyzacji stanowi suma pozycji: od 2 do 7.

CEL 2.1. Wskaźnik spełnienia warunków kredytowych określonych w umowach z bankiem EBI.

Lp.	Wyszczególnienie	Wymaganie	Wykonanie 2019
1.	Wskaźnik pokrycia obsługi długu	minimum 1,2	4,04
2.	Wskaźnik dźwigni finansowej	maximum 2,25	1,86
3.	Wskaźnik kapitału własnego do łącznych aktywów	minimum 0,20	0,33
4.	Wskaźnik ilorazu kapitału i środków do łącznych aktywów	minimum 0,58	0,72

CEL 2.2. Wskaźnik realizacji zadań remontowych.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2019	Wykonanie 2019	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Remonty ogółem	21 726 tys. zł	21 385 tys. zł	min 95%	98,4%

Wykonanie na podstawie tabeli nr 10 niniejszego Sprawozdania. Realizację remontów wykazano w pozycji I.

CEL 2.3. Wskaźnik realizacji najważniejszych zadań inwestycyjnych.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2019	Wykonanie 2019	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Wydatki inwestycyjne ogółem	47 359* tys. zł	46 689 tys. zł	min 95%	98,6%

*uwzględniono korektę planu wydatków liczonych do wskaźnika o wartość planowanego zadania pt. Wykonanie nowego wjazdu i wyjazdu brama II w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie w kwocie 14 000 tys. zł. Uchwała Rady Nadzorczej nr 16/MPK/2019.

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 9 niniejszego Sprawozdania, poz. VI.

CEL 3.1. Wskaźnik wydajności pracowników zaplecza i administracji.

Wskaźnik wydajności pracowników zaplecza i administracji to iloraz rocznego wykonania pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej i w komunikacji autobusowej do średniorocznego zatrudnienia w etatach pracowników zaplecza i pracowników umysłowych.

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 47,51. Realizacja: wskaźnik w wysokości 47,90.

CEL 4.1. Wskaźnik wzrostu przeciętnego wynagrodzenia.

Wymaganie: wskaźnik nie większy niż 106,5%. Realizacja: wskaźnik w wysokości 106,3%

Wykonanie na podstawie Tabeli nr 14 niniejszego Sprawozdania.

CEL 5.1. Wskaźnik niezawodności komunikacji tramwajowej mierzony udziałem niewykonanych pociągokilometrów w ogólnej liczbie kilometrów pracy przewozowej w związku z awariami tramwajów.

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 99,85%. Realizacja: wskaźnik w wysokości 99,92%.

CEL 5.2. Wskaźnik niezawodności komunikacji autobusowej mierzony udziałem niewykonanych wozokilometrów w ogólnej liczbie kilometrów pracy przewozowej w związku z awariami autobusów.

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 99,9%. Realizacja: wskaźnik w wysokości 99,99%

Cel 5.3. Wskaźnik komfortu przewozu w komunikacji autobusowej mierzony udziałem wozokilometrów realizowanych innymi pojazdami, niż w załączniku do umowy przewozowej zatwierdzonym przez ZTP, w ogólnej liczbie kilometrów pracy przewozowej.

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 99,8%. Realizacja: wskaźnik w wysokości 99,91%

Cel 6.1. Wskaźnik realizacji statutowych obowiązków informacyjnych wobec Gminy Miejskiej Kraków.

Spełniony.

CEL 7.1. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania tramwajów.

wg raportu „Usługi komunalne w opiniach i budżetach mieszkańców Krakowa”

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 8,85. Realizacja: wskaźnik w wysokości 9,00.

CEL 7.2. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania autobusów.

wg raportu „Usługi komunalne w opiniach i budżetach mieszkańców Krakowa”

Wymaganie: wskaźnik nie mniejszy niż 7,67. Realizacja: wskaźnik w wysokości 7,67.

5. POLITYKA CENOWA

Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy, który otrzymuje zlecenia wykonywania umów w postępowaniach bezprzetargowych i nie prowadzi polityki cenowej. Świadczenie usług komunikacji zbiorowej odbywało się na podstawie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe, które wynikały z podpisanych dokumentów:

- Dla usług przewozowych w komunikacji tramwajowej: Aneks nr 74 z 31 stycznia 2019 roku do Umowy o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie z dnia 21 lipca 2006 roku (stawka obowiązywała w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2019 roku) oraz § 6 pkt. 5 Umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku (dla stawki obowiązującej w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 2019 roku);
- Dla usług przewozowych w komunikacji autobusowej: Aneks nr 29 z 31 stycznia 2019 roku do Umowy na świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Tabela 1. Zestawienie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe obowiązujących w 2019 roku

w zł

Wyszczególnienie	2019 rok	
	Od 1.01. do 31.03.	Od 1.04. do 31.12.
- za każdy pociągokilometr na liniach w komunikacji tramwajowej	14,77 zł	15,45 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach miejskich	8,21 zł	8,21 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach aglomeracyjnych	6,49 zł	6,49 zł

Weryfikacja i rozliczenie rekompensaty z tytułu realizacji umów z Gminą Miejską Kraków odbywa się corocznie, po zakończonym roku bilansowym, zgodnie z zapisami umowy wykonawczej z dnia 30 grudnia 2016 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczenia rekompensaty, w tym w szczególności zgodnie z zapisami §6 tej umowy oraz Załącznikiem nr 7 do niej. Badania nadmierności rekompensaty dokonuje podmiot zewnętrzny działający na zlecenie organizatora publicznego transportu zbiorowego.

III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPLYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI

1. NAJWAŻNIEJSZE PRZEDSIĘWZIĘCIA

A. Zawarcie w dniu 1 kwietnia 2019 roku nowej umowy na świadczenie przez MPK S.A. w Krakowie tramwajowych usług przewozowych w Systemie Komunikacji Miejskiej, która będzie obowiązywała do 31 marca 2035 roku. Podpisanie ww. umowy jest gwarancją stabilnego działania Spółki, w tym finansowania jej działalności. Ponadto jest jednym z warunków uruchomienia przez Europejski Bank Inwestycyjny kredytu na współfinansowanie odnowy taboru tramwajowego: modernizacji wagonów tramwajowych GT8S oraz zakupu do 90 sztuk nowych, niskopodłogowych wagonów.

B. Zawarcie umowy o dofinansowanie ze środków unijnych projektu pt.: „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”. W wyniku zakończenia naboru wniosków projekt znalazł się na liście projektów wybranych do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, w naborze konkursowym prowadzonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Całkowity koszt projektu to 158 774,55 tys. zł, a wskazana w umowie o dofinansowanie kwota unijnego wsparcia wynosi 109 692,5 tys. zł.

W 2019 roku MPK S.A. w Krakowie przeprowadziła postępowanie przetargowe w celu wyłonienia dostawcy ww. autobusów. W dniu 13 listopada 2019 roku wpłynęły dwie oferty. Dostawę 50 sztuk Solaris Urbino 18 Electric firma Solaris Bus & Coach S.A. wyceniła na kwotę 134 500 tys. zł netto, zaś propozycja dostawy 50 autobusów Mercedes-Benz eCitaro była droższa o 17 385 tys. zł netto. Przetarg został unieważniony ponieważ obydwie oferty przekraczały kwotę, którą Zamawiający zamierzał przeznaczyć na zakup.

W dniu 20 grudnia 2019 roku Spółka ogłosiła ponowny przetarg na dostawę autobusów elektrycznych. W drugim postępowaniu, w dniu 14 lutego 2020 roku, wpłynęły ponownie dwie ważne oferty: od firmy Solaris Bus & Coach S.A. na kwotę 134 500 tys. netto oraz od firmy EvoBus Polska Sp. z o.o. na kwotę 143 495,25 tys. zł netto. MPK S.A. w Krakowie dokonało wstępnej oceny ofert, a następnie wezwało firmę Solaris Bus & Coach S.A. do złożenia dokumentów potwierdzających spełnienie warunków ubiegania się o udzielenie zamówienia. Po otrzymaniu ww. dokumentów zostanie dokończona procedura oceny i wyboru najkorzystniejszej oferty, a dokumenty postępowania zostaną przekazane do kontroli uprzedniej dokonywanej przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Po uzyskaniu wyników kontroli uprzedniej możliwe będzie zawarcie umowy z dostawcą. Planuje się, że pojazdy objęte przedmiotem zamówienia zostaną dostarczone w ciągu 12 miesięcy od daty podpisania umowy, co będzie zgodne z zapisami „Wieloletniego planu rzeczowo-finansowego MPK S.A. w Krakowie na lata 2020-2024”, według którego dostawy mają mieć miejsce w 2021 roku.

Nowe autobusy elektryczne będą wyposażone w klimatyzację, monitoring, system informacji pasażerskiej, platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach oraz bezemisyjny system ogrzewania. Zgodnie z założeniami Projektu autobusy będą obsługiwały cztery linie komunikacyjne: 179, 144, 173 i częściowo linię 503.

C. Ogłoszenie postępowania w sprawie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych, którego przedmiotem jest zakup do 60 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych wraz z usługami i dostawami powiązanymi.

W przedmiotowym postępowaniu jedyną ofertę złożyło konsorcjum przedsiębiorców: Stadler Polska Sp. z o.o. oraz Stadler Środa Sp. z o.o., której cena przekracza szacowaną wartość zamówienia.

Zamówienie będzie realizowane w oparciu o umowę ramową, na podstawie której będą zawierane kolejne umowy realizacyjne na dostawy wagonów. Pierwsza umowa realizacyjna, zawierana wraz z umową ramową, ma obejmować zakup 10 wagonów. Zawarcie kolejnych umów realizacyjnych nie stanowi zobowiązania żadnej ze stron.

W 2019 roku Spółka uzyskała zgodę Walnego Zgromadzenia MPK S.A. na zakup do 40 sztuk nowoczesnych, niskopodłogowych pociągów tramwajowych w latach 2021-2023.

W „Wieloletnim planie rzeczowo-finansowym MPK S.A. w Krakowie na lata 2020-2024” przyjęto zakup 35 sztuk tramwajów w 2022 roku, jednakże ostateczna ich liczba będzie uzależniona przede wszystkim od potrzeb transportowych Miasta (związanych w szczególności z planowaną organizacją Igrzysk Europejskich w 2023 roku), które zostaną określone w połowie 2020 roku, możliwości finansowych Spółki oraz dodatkowych źródeł finansowania (kredyt, dofinansowanie do projektów inwestycyjnych). Mając na uwadze powyższe, Spółka podjęła rozmowy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym w sprawie uzyskania dodatkowego kredytu w wysokości 161 mln zł, który pozwoli na wykorzystanie w całości opcji zakupu do 50 wagonów tramwajowych przy jednoczesnym założeniu ograniczenia zakupów autobusów elektrycznych w ramach porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (projekt e-Bus).

Tramwaje, zgodnie z wymaganiami specyfikacji technicznej, powinny mieć od 30 do 37 metrów długości i posiadać minimum 85% powierzchni niskiej podłogi dostępnej dla pasażerów stojących. Muszą być wyposażone między innymi w udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, w klimatyzację, automaty biletowe, przyjazny dla pasażerów system informacji pasażerskiej, monitoring i system liczenia pasażerów. Wagony będą także przygotowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej. W tym celu część z nich będzie wyposażona w zasobniki energii, umożliwiające jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku ok. 3 km, a pozostałe będą przystosowane do zainstalowania urządzeń dla tego systemu.

Należy wspomnieć, że MPK S.A. w Krakowie, przy wsparciu Prezydenta Miasta Krakowa, podjęło działania zmierzające do pozyskania współfinansowania do przyszłego zakupu przedmiotowych 60 tramwajów, pochodzącego ze środków europejskich. W grudniu 2019 roku zostało skierowane pismo do Minister Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR) z prośbą o analizę możliwości pozyskania dodatkowego wsparcia finansowego ze środków POIiŚ 2014-2020, które umożliwiłoby zakup pełnej puli nowych wagonów jeszcze przed Igrzyskami w 2023 roku. Po otrzymaniu stanowiska MFiPR, zawierającego krótkie podsumowanie stopnia wykorzystania funduszy POIiŚ 2014 – 2020 w poszczególnych działaniach, a także informacji o rozdysponowaniu tzw. rezerwy wykonania i braku wolnych środków na nowe projekty, Spółka zintensyfikowała próby zwiększenia dofinansowania do obecnie realizowanego projektu: zakupu 35 wagonów i zmiany jego zakresu

rzeczowego, która uwzględniałaby kolejne 15 wagonów z dostaw firmy STADLER objętych umową z 2018 roku.

Ponadto, w dniu 4 marca 2020 roku Spółka wystąpiła do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli uprzedniej w zakresie zgodności postępowania o zawarcie umowy ramowej z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych.

D. MPK S.A. w Krakowie na bieżąco monitorowało stan realizacji POLiŚ 2014-2020 w celu pozyskania dofinansowania do zakupu 15 sztuk wagonów tramwajowych (Tango Kraków Lajkonik I), będących przedmiotem umowy ramowej oraz drugiej umowy realizacyjnej, zawartych z konsorcjum firm STADLER Sp. z o.o. oraz Solaris Bus & Coach Sp. z o.o w 2018 roku.

W tym celu Spółka była w stałym kontakcie z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (Instytucją Pośredniczącą) i prowadziła stosowną korespondencję w tym zakresie. Spółka korzystała także z dostępnych źródeł informacji nt. stanu realizacji POLiŚ 2014-2020. Jednym z nich jest Raport z ewaluacji śródkresowej dla POLiŚ 2014-2020 („Ewaluacja bieżąca z elementami mid-term dotycząca postępu rzeczowego POLiŚ 2014 – 2020 (...), marzec 2019”, na podstawie badania wykonanego w 2018 r. przez EVALU Sp. z o.o. na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych). Zgodnie z wnioskami i rekomendacjami zawartymi w Raporcie założeniem Instytucji Zarządzającej POLiŚ jest obecnie wspieranie projektów już umieszczonych w Wykazie Projektów Zidentyfikowanych POLiŚ 2014 – 2020.

Mając na uwadze powyższe stanowisko oraz wspomnianą w pkt. C korespondencję z MFiPR dotyczącą wsparcia finansowego dla zakupu nowych 60 wagonów przed Igrzyskami w 2023 roku Prezydent Miasta Krakowa, na prośbę Spółki, w styczniu 2020 roku skierował pismo do Prezesa Rady Ministrów z prośbą o rozważenie możliwości zmiany zakresu rzeczowego projektu pn. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I” poprzez zwiększenie liczby zakupionych wagonów tramwajowych z 35 do 50 sztuk i jednocześnie wzrost dofinansowania do maksymalnego pułapu 85%. Wskazane w piśmie do Premiera rozwiązanie wydaje się być aktualnie najszybszym i najbardziej prawdopodobnym sposobem pozyskania dodatkowego wsparcia UE dla obecnie realizowanych kontraktów na zakup taboru tramwajowego, które poprawiłoby potencjał finansowy Spółki i Miasta, pozwalając tym samym na podpisanie nowych umów na dostawy. Ww. pismo Prezes Rady Ministrów skierował już do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w celu rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami.

D. Zawarto nową umowę ubezpieczeniową na okres trzyletni tj. od 2020 do 2022 roku z możliwością jej przedłużenia na dwa kolejne lata, dzięki której Spółka ma zagwarantowane korzystne stawki ubezpieczeń majątkowych, komunikacyjnych dla ubezpieczenia OC autobusów oraz samochodów osobowych i ciężarowych.

2. OPIS ISTOTNYCH ROSZCZEŃ WOBEC SPÓŁKI

Wszystkie roszczenia finansowe, zgłaszane do MPK S.A. w Krakowie przez osoby trzecie, są rozpatrywane rzetelnie, zgodnie z zapisami Procedury Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Środowiskiem P-7.2.04 pt. „Rozpatrywanie roszczeń finansowych”. Obejmuje ona wszystkie czynności poczynwszy od wpłynięcia do Spółki wniosku o wypłatę odszkodowania z tytułu szkody, aż do wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela lub uznania, że roszczenie jest niezasadne. Szczegółowe zestawienie liczby zgłoszonych w 2019 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 2. Zestawienie roszczeń zgłoszonych do MPK S.A.

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>
1.	Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:	142	111
	<i>- ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	<i>4</i>	<i>3</i>

W 2019 roku zgłoszono mniej roszczeń odszkodowawczych niż w roku poprzednim. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do MPK S.A. w 2019 roku dotyczyło zdarzeń związanych z ruchem pojazdów komunikacji miejskiej, w których pasażerowie doznali obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia osobistego w trakcie przejazdu autobusem lub tramwajem (103 sprawy). W tej liczbie roszczeń największą grupę stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. Często wymuszone było to przez innych uczestników ruchu drogowego.

Drugą grupę stanowiły osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu MPK S.A. (łącznie 23 osoby). Najczęściej powodem takich zdarzeń była nieuwaga samych poszkodowanych tzn. wsiadanie lub wysiadanie w chwili, gdy drzwi już były zamykane np. podczas samoczynnego zamykania drzwi działających na fotokomórkę. Były też przypadki zachwiania równowagi przy wsiadaniu i wysiadaniu, czy też potknięcie się, poślizgnięcie.

IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Spółka posiadała w inwentarzu:

- 390 wagonów, które stanowiły 295 pociągów tramwajowych;
- 577 autobusów, w tym 9 autobusów dzierżawionych.

Tabela 3. Infrastruktura Spółki

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2017	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
1.	Stan taboru na koniec okresu							
	- tramwaje	pociągi	297	298	297	295	99,0	99,3
	- autobusy	wozy	566	579*	567	577**	99,6	101,8
2.	Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)	pociągi	219	224	227	210	93,7	92,5
3.	Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)	sztuki	447	474	483	490	103,4	101,4
4.	Średnia prędkość eksploatacyjna							
	- tramwaju	km/godz	14,3	14,2	-	14,1	99,3	x
	- autobusu	km/godz	17,2	17,2	-	17,0	98,8	x
5.	Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)							
	- tramwaje	km/godz	18,5	18,3	-	18,5	101,1	x
	- autobusy	km/godz	24,9	24,6	-	24,3	98,8	x

* w tym 12 sztuk dzierżawionych

** w tym 9 sztuk dzierżawionych

Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Spółka posiadała w inwentarzu 390 wagonów, które stanowiły 295 pociągów tramwajowych.

Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2019 roku:

- 60,2% pociągów niskopodłogowych;
- 41,8% pociągów to pojazdy klimatyzowane;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 60,2% pociągów wyposażonych w monitoring wnętrza pojazdu;
- 100,0% pociągów wyposażonych w automat biletowy;
- 89,3% pociągów wyposażonych w głosową informację pasażerską.

Szczegółowe zestawienie typów wagonów oraz strukturę taboru tramwajowego według długości pojazdów zaprezentowano poniżej.

Tabela 4. Struktura ilościowa taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2019 roku

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8S	28	0	28
2.	E1+C3	19	40	59
3.	E1	0	9	9
4.	EU8N	0	40	40
5.	N8	0	12	12
6.	2x105Na	15	20	35
7.	405N	0	1	1
8.	NGT6	50	0	50
9.	NGT8	24	0	24
10.	2014N	14	22	36
11.	126N*	1	0	1
12.	Razem	151	144	295

* wagon wypożyczony na testy

Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2019 roku według długości
pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	Typ I (do 20 m)	0	9	9
2.	Typ II (26-35 m)	113	112	225
3.	Typ III (33-43 m)*	38	23	61
4.	Razem	151	144	295

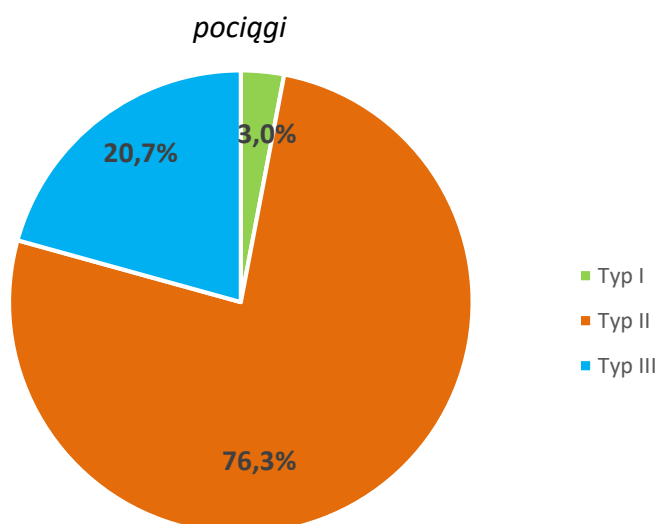
Typ I obejmuje wagony typu E1;

Typ II obejmuje wagony typów: 2x105, NGT6, N8, EU8N, 126N, GT8S, E1+C3;

Typ III obejmuje wagony typów: 405N, NGT8, 2014N.

*wagon NGT8 o długości 32,8 metra został zaliczony do typu III z uwagi na większą pojemność pasażerską

Wykres 1. Struktura taboru komunikacji tramwajowej



Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2019 roku Spółka posiadała w inwentarzu 577 autobusów, w tym 568 autobusów własnych oraz 9 autobusów dzierżawionych (w tym 1 autobus elektryczny).

Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2019 roku:

- 100,0% pojazdy niskopodłogowe;
- 100,0% pojazdy klimatyzowane;
- 100,0% pojazdy ekologiczne (silniki spełniające normy emisji spalin EURO 5 lub wyższe);
- 100,0% pojazdów wyposażonych w automat biletowy;
- 61,0% pojazdów wyposażonych w głosową informację pasażerską.

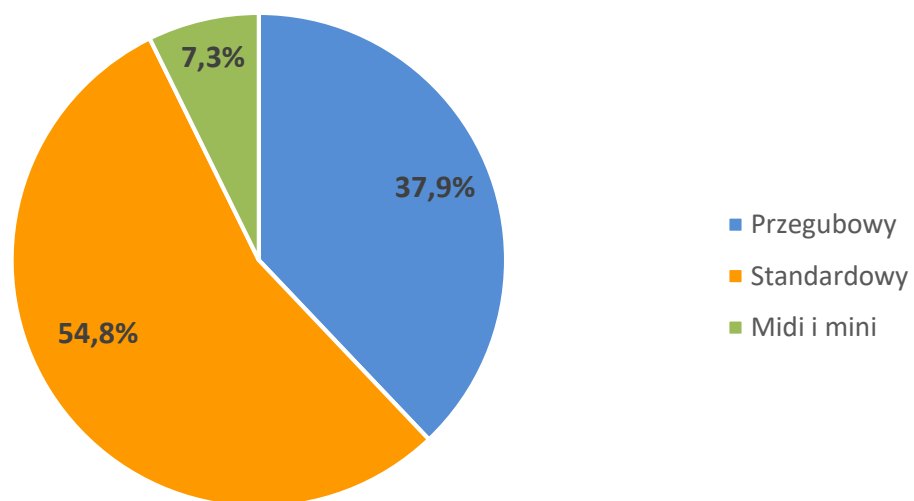
Szczegółowe zestawienie typów autobusów oraz strukturę taboru według długości pojazdów zaprezentowano poniżej.

Tabela 6. Struktura ilościowa i wiekowa taboru autobusowego według stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Ilości w Stacjach Obsług				Średni wiek ogółem
		Bieńczyce	Płaszów	Wola Duchacka	Razem	
1.	Autosan M 09 LE.01.1	1	0	7	8	10,1
2.	Autosan M 09 LE.V01-G02	14	0	11	25	2,2
3.	Solaris Urbino 18	26	39	83	148	3,5
4.	Solaris Urbino 18 Hybrid	13	0	0	13	3,2
5.	Solaris Urbino 12,9 Hybrid	4	0	5	9	5,4
6.	Solaris Urbino 12	86	66	35	187	6,8
7.	Solaris Urbino 12 E	0	0	19	19	2,5
8.	Solaris Urbino 8.9 E	0	0	4	4	3,3
9.	Solaris Urbino 18 E	0	0	3	3	2,4
10.	Solaris U 18 Metrostyle	0	8	0	8	5,3
11.	Volvo 7900 BASC Hybrid	12	0	0	12	1,2
12.	Mercedes O 530 Citaro	0	0	8	8	8,8
13.	Mercedes Citaro C3 S3	30	30*	26	86	1,3
14.	Mercedes O530G Citaro	0	0	31	31	10,1
15.	Mercedes Conecto	0	0	1	1	1,5
16.	Mercedes Conecto G	0	0	3	3	1,9
17.	Mercedes Automet- Sprinter	0	3	0	3	1,2
18.	Razem autobusy własne	186	146	236	568	4,7
19.	Autobusy dzierżawione	0	6	3	9	x
20.	Razem	186	152	239	577	x

* Mercedes Citaro C3 S3 Hybrid

Wykres 2. **Struktura taboru komunikacji autobusowej na 31.12.2019 roku**
według długości autobusu



2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH

Sieć komunikacyjna, wykorzystywana przez MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, obejmowała 185 pętli komunikacyjnych (24 tramwajowe i 161 autobusowych) oraz 3 247 przystanków (359 tramwajowych i 2 888 autobusowych).

Na koniec 2019 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **26 linii tramwajowych** (w tym: 23 linie dzienne i 3 linie nocne);
- **157 linii autobusowych** (w tym: 66 linii miejskich na terenie Krakowa, 1 linia miejska na poza obszarem Krakowa, 71 linii podmiejskich i 19 linii nocnych).

Tabela 7. Podstawowe parametry sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019	Dynamika 2019/2018
1.	Liczba linii:	szt	177	183	103,4
	▪ tramwajowych	szt	26	26	100,0
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>23</i>	<i>23</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	szt	151	157	104,0
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>132</i>	<i>138</i>	<i>104,5</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>19</i>	<i>19</i>	<i>100,0</i>
2.	Długość linii:	km	2 681	2 724	101,6
	▪ tramwajowych	km	349	353	101,1
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>303</i>	<i>307</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>46</i>	<i>46</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	2 333	2 371	101,6
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 030</i>	<i>2 068</i>	<i>101,9</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>303</i>	<i>303</i>	<i>100,0</i>
3.	Długość tras:	km	1 574	1 587	100,8
	▪ tramwajowych	km	146	146	100,0
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	1 428	1 441	100,9
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>1 155</i>	<i>1 168</i>	<i>101,1</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>273</i>	<i>273</i>	<i>100,0</i>
4.	Liczba pętli	szt	183	185	101,1
	▪ tramwajowych	szt	24	24	100,0
	▪ autobusowych	szt	159	161	101,2
5.	Liczba przystanków	szt	3 228	3 247	100,6
	▪ tramwajowych	szt	360	359	99,7
	▪ autobusowych	szt	2 868	2 888	100,7

3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

W 2019 roku na regularnych liniach objętych systemem Komunikacji Miejskiej w Krakowie Spółka wykonała pracę przewozową w wysokości:

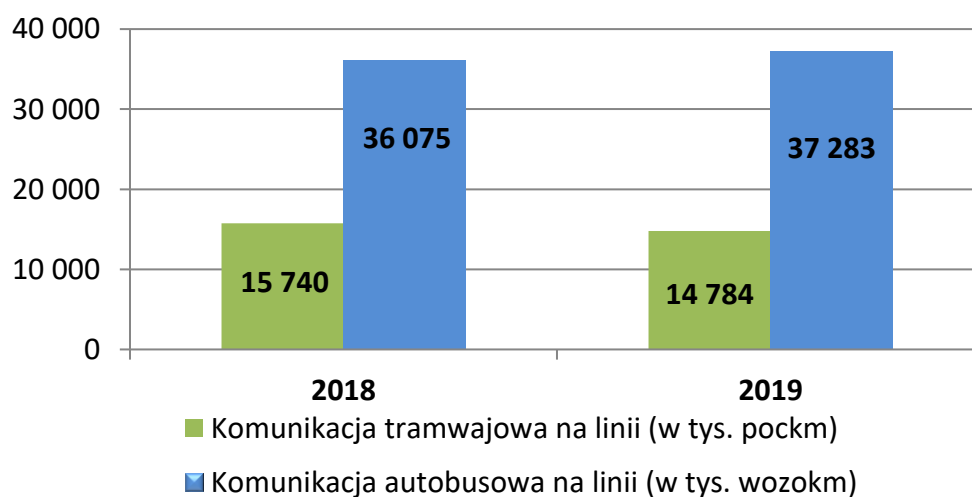
- **14 784 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 1 227 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 6,1% mniej, niż w analogicznym okresie roku ubiegłego);
- **22 639 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 266 tys. wozokilometrów więcej niż zakładał plan i o 2,3% więcej, niż w analogicznym okresie roku ubiegłego);
- **14 644 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 123 tys. wozokilometrów więcej niż zakładał plan i o 5,0% więcej niż w 2018 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostkami	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
1.	Komunikacja tramwajowa ogółem	tys. pockm	16 936	17 051	15 802	93,3	92,7
	w tym: na linii	tys. pockm	15 740	16 011	14 784	93,9	92,3
	dojazdy	tys. pockm	1 196	1 040	1 018	85,1	97,9
2.	Komunikacja autobusowa ogółem	tys. wozokm	39 364	39 918	40 715	103,4	102,0
	w tym: na linii ogółem	tys. wozokm	36 075	36 894	37 283	103,3	101,1
	linie miejskie	tys. wozokm	22 124	22 373	22 639	102,3	101,2
	linie aglomeracyjne	tys. wozokm	13 951	14 521	14 644	105,0	100,8
	dojazdy	tys. wozokm	3 289	3 024	3 432	104,3	113,5

Niewykonanie planu pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wynika z czasowego zamknięcia części ciągów komunikacyjnych z powodu remontów.

Wykres 3. Praca przewozowa na liniach komunikacyjnych



V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA

1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

W 2019 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie na inwestycje przeznaczyło kwotę 46 689 tys. zł.

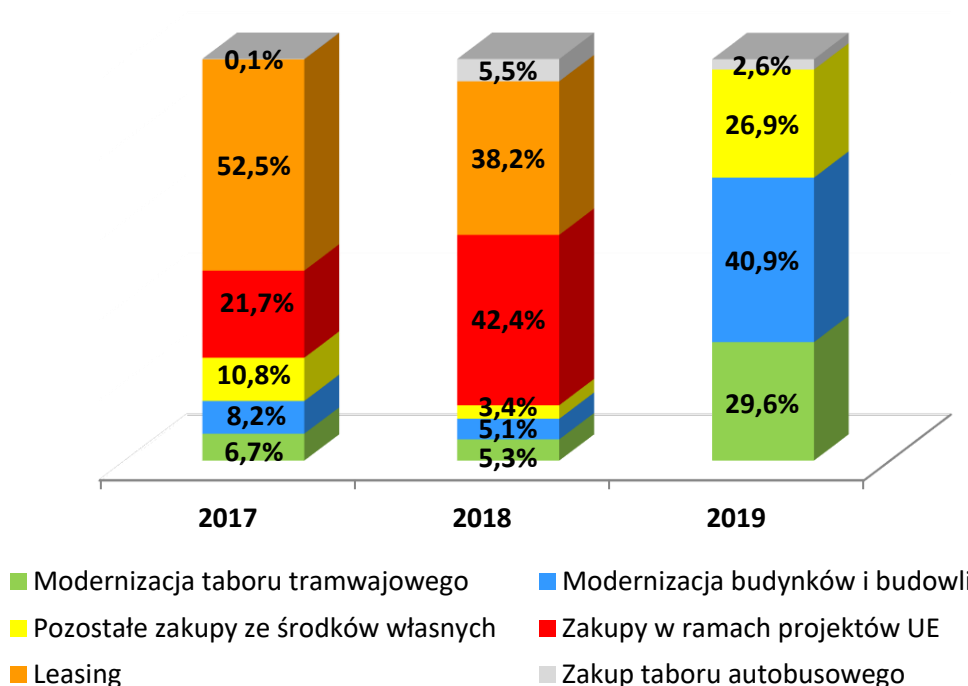
Szczegółowe zestawienie wydatków inwestycyjnych zostało zaprezentowane w tabeli i na wykresie. Źródła finansowania nakładów na inwestycje zostały przedstawione w Załączniku nr 1 do niniejszego Sprawozdania w tabeli 9 pt. „Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania” oraz na wykresie 5.

Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

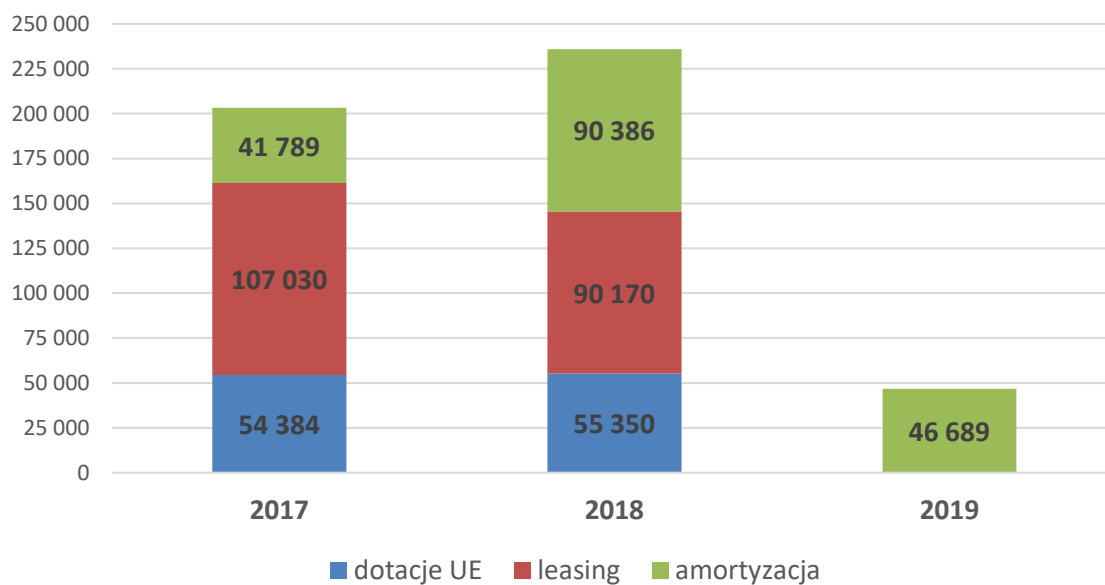
Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady inwestycyjne				Dynamika 2019/2018	Realizacja planu
		2017	2018	Plan 2019	2019		
I.	Wydatki ze środków	52 503	45 743	61 359	46 689	102,1	76,1
1.	Modernizacja taboru tramwajowego	13 695	12 532	17 069	13 816	110,2	80,9
2.	Zakup taboru autobusowego	161	13 083	0	1 201	9,2	x
3.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	8 085	2 355	8 998	8 348	354,5	92,8
4.	Modernizacja budynków i budowli	16 672	12 150	27 257	19 125	157,4	70,2
5.	Informatyzacja	1 466	3 046	5 965	3 620	118,8	60,7
6.	Pozostałe zadania inwestycyjne	12 424	2 577	2 070	579	22,5	28,0
II.	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	44 162	100 183	0	0	0,0	x
1.	ZIT I	44 162	1 373	0	0	0,0	x
2.	ZIT II		98 810	0	0	0,0	x
III.	Dostawa autobusów w ramach leasingu	107 030	89 540	0	0	0,0	x
IV.	Najem sprzętu komputerowego	0	630	0	0	0,0	x
V.	<i>Pomniejszenia nakładów z lat ubiegłych</i>	-492	-190	0	0	0,0	x
VI.	ŁĄCZNE NAKŁADY	203 203	235 906	61 359	46 689	19,8	76,1*

* Dla rozliczenia wskaźnika zarządczego na str. 22 Sprawozdania pt. Wskaźnik realizacji najważniejszych zadań inwestycyjnych nie jest uwzględniana realizacja zadania pt. Wykonanie nowego wjazdu i wyjazdu brama II w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta ujętego w planie Spółki w kwocie 14 000 tys. zł.

Wykres 4. *Struktura nakładów na inwestycje i leasing w latach 2017-2019*



Wykres 5. *Struktura finansowania inwestycji w latach 2017-2019*



W latach 2017-2019 Spółka nie otrzymała środków z efektu PGK, nie było także inwestycji finansowanych z efektu PGK.

Modernizacja taboru tramwajowego

W ramach odnowy taboru tramwajowego poddano modernizacji 10 wagonów GT8S, z których 4 stanowiły modernizacje rozpoczęte w 2018 roku. Oddano do użytkowania 8 zmodernizowanych wagonów, w których zastosowano nowy człon niskopodłogowy z platformą najazdową dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie z pojazdu osobom o ograniczonej mobilności. Ponadto wagony wyposażono w nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring, urządzenia do schładzania powietrza w przedziale pasażerskim i w kabinie motorniczego.

Zakończono modernizację wagonu zabytkowego typu K tzw. „Berlinka”, którą rozpoczęto w 2017 roku oraz zabytkowego wagonu doczepnego KSW z lat 40-tych XX wieku. Odnowiono również zabytkowy wagon techniczny, w którym zachowano zdolność do szlifowania torów.



Zakup taboru autobusowego

W 2019 roku zakupiono 1 wielkopojemny, używany autobus Mercedes Benz Conecto G wyprodukowany w 2018 roku, którego silnik spełnia normy emisji spalin EURO 6. Pojazd został wyposażony w klimatyzację, rampę dla wózków inwalidzkich, nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz automatyczny system gaśniczy w komorze silnika.

Modernizacja budynków i budowli

W 2019 roku zrealizowano następujące zadania:

- Zakończono i przekazano etap I zadania „Budowa akumulatorni i podstacji trakcyjnej wraz z instalacjami wewnętrznymi, rozbudowę układu torowego, przebudowę i rozbudowę sieci trakcyjnej oraz instalacji poza budynkowych w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta” oraz wykonano tory postojowe numer 19,20,21,22 wraz z rozjazdami, przebudowę sieci trakcyjnej (etap II), a także odwodnieniem i drenażem torów;
- Wykonano koncepcję przebudowy układu torowego terenu Rzemieślnicza-Brożka;
- Wykonano przeniesienie kotwienia sieci trakcyjnej z budynku przy ulicy Rzemieślniczej 9 na słupy trakcyjne;



- Opracowano dokumentację projektową modernizacji lakierni wraz z wentylacją umożliwiającą prace lakiernicze przy autobusach przegubowych, uwzględniając przedłużenie boksu lakierni w kierunku placu postojowego oraz wymianę systemu wentylacji lakierni na terenie Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Wykonano stanowisko do ładowania autobusów elektrycznych przy ul. Aleksandry oraz zasilanie do stanowisk dla ładowania samochodów elektrycznych zlokalizowanych przy ulicy J. Brożka 3;
- Wykonano posadowienie dla stacjonarnych automatów biletowych KKM w lokalizacjach: ul. Makowskiego, Rondo Grunwaldzkie, ul. Żeromskiego, ul. Bora Komorowskiego, os. Zgody Ludźmierska, Bonarka, ul. Praska, ul. Bartła, Oleandry, ul. Kościuszki, rondo Grzegórzeckie, Pleszów -ul. Igołomska, Plac Centralny, rondo Mogiłskie;
- W związku z przedłużającymi się procedurami przyłączenia energii elektrycznej dla punktu socjalnego przy ul. Petofiego związanych z brakiem porozumienia pomiędzy Zakładem Energetycznym a Spółdzielnią Mieszkaniową Zielony Jar, uzyskano zgodę na wykonanie tymczasowego przyłącza z Zakładu Uzdatniania Wody „Dłubnia”, os. Na Stoku. Przyłącze zostało wykonane i obiekt jest zasilany w energię elektryczną. Podpisano umowę na zakup energii.

Ponadto, zlecono wykonanie projektu zasilania ładowarek dla 50 autobusów elektrycznych oraz wykonanie projektu budowlanego placu postojowego dla potrzeb autobusów elektrycznych wraz z bramownicą w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Uzyskano uzgodnienie w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) projektu przebudowy II bramy w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie oraz decyzję na korzystanie z terenu dla celów budowlanych dla działek ZDMK oraz działek Wydziału Skarbu. Złożono dokumentację projektową II bramy do Wydziału Architektury i Urbanistyki UMK.

Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

W ramach zakupu maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych pozyskano:

- 8 samochodów specjalistycznych, w tym:
1 holownik MAN TGS służący do holowania autobusów np. po kolizji; 6 samochodów dostawczych na potrzeby Działu Obsługi Technicznej oraz 1 samochód dla Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras;



- 2 radiowozy z napędem hybrydowym dla służb nadzoru ruchu;
- 22 stacjonarne automaty biletowe;
- Stacjonarną szlifierkę taśmową, prasę hydrauliczną, spawarkę inwertorową, mobilną sprężarkę o mocy 15 bar, kompletną kabinę do czyszczenia wkładów filtrów układów klimatyzacyjnych, mobilną pompę szlamową dużej wydajności, wózek widłowy oraz wózek platformowy, zasilacz dużej mocy dla Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie;
- Giętarkę hydrauliczną trójrolkową do gięcia rur i profili, specjalistyczne automaty spawalnicze, 2 specjalistyczne stoły spawalnicze wraz z systemem mocowań, tokarkę, przyrząd do pomiaru twardości stali oraz lodówkę techniczną do -100°C, pompę wysokościową do montażu i demontażu podzespołów tramwajowych, wózek widłowy o udźwigu 4 ton, wycinarkę plazmową do cięcia i żłobienia metalu dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Urządzenie do napełnienia klimatyzacji w autobusach, wózek z koszem podnośnikowym, podnośniki kanałowe pneumatyczno-hydrauliczne, podest o regulowanej wysokości do pracy przy dachach autobusów, miernik rezystancji izolacji dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Tokarkę, podnośniki kanałowe pneumatyczno-hydrauliczne z podporami, wózek widłowy o udźwigu 3 ton, tester akumulatorów, ultradźwiękowy wykrywacz nieszczelności oraz klucz udarowy dla Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie;
- 2 urządzenia do serwisowania klimatyzacji, mobilne urządzenia do wklejania szyb do pojazdów o masie powyżej 3,5 tony, urządzenie diagnostyczne do autobusów Mercedes Citaro, dodatkową pompę zasilającą myjnię, podest do pracy przy dachach autobusów, wózek z koszem podnośnikowym, podnośniki kolumnowe z trawersami, podnośniki kanałowe wraz z podporą, melex z kabiną zamkniętą, wózek z koszem podnośnikowym, sprężarkę, urządzenie do przeglądania stanu opon, maszynę do montażu i demontażu opon oraz wyważarkę do kół z systemem precyzyjnego centrowania dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- 2 platformy dla wózków inwalidzkich w budynku administracyjnym przy ul. J. Brożka;
- Klimatyzatory do Punktów Socjalnych: Łagiewniki, Mały Płaszów, Bronowice, Cichy Kącik, Dworzec Główny Wschód;
- Klimatyzatory: do Punktu Sprzedaży Biletów Krowodrza Górka oraz pomieszczeń magazynu odzieżowego;
- Poduszkę pneumatyczną wraz z osprzętem, sorter monet, miernik do pomiarów rezystancji obwodów elektrycznych dla Działu Obsługi Technicznej;
- Symulator autobusowego komputera pokładowego, na którym szkoleni kierowcy mogą przećwiczyć obsługę pojazdu podczas takich akcji, jak np.: kontrola biletowa, otwarcie drzwi, przemieszczanie się pojazdu po trasie linii;
- Analizatory wydechu z akcesoriami na potrzeby zajezdni oraz służb nadzoru ruchu;
- 3 sztuki aparatów cyfrowych, toromierz oraz analizator wydechu z akcesoriami, które sfinansowano z funduszu prewencyjnego firmy ubezpieczeniowej;

- Automat biletowy zasilany energią z panela fotowoltaicznego umieszczonego na daszku urządzenia. Urządzenie to może wspomagać dystrybucję biletów w miejscach, gdzie doprowadzenie zasilania jest utrudnione lub bardzo kosztowne.

Ponadto zakupiono i zamontowano:

- Instalację kablową do zbiorników AdBlue na stacjach paliw w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce i Wola Duchacka, a następnie zlecono połączenie zbiorników AdBlue z systemem zarządzania stacjami paliw na wszystkich stacjach obsługi autobusów;
- System alarmowy w magazynie biletowym przy ul. Św. Wawrzyńca 13;
- System wykrywania włamania i napadu w nowym PSB Mistrzejowice;
- System alarmowy w PSB os. Centrum D;
- Dwie ładowarki do ładowania samochodów elektrycznych wraz z systemem obsługowym.



Informatyzacja

Wydatki na informatyzację Spółki obejmowały m.in.:

- Wyposażenie stanowisk pracy w sprzęt komputerowy, w tym w szczególności zakup komputerów, systemu monitoringu oraz systemu kontroli dostępu do dwóch nowootwartych Punktów Sprzedaży Biletów (szerzej w rozdziale I, realizacja celu operacyjnego IV.4 pkt. 2c);
- Zakup serwera i sprzętu komputerowego na potrzeby Systemu Wspomagania Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK, w tym rozbudowa systemu łączności radiowej z prowadzącymi pojazdy o dodatkową bazę;
- Zakup systemu zasilania awaryjnego w celu zapewnienia ciągłości działania systemów informatycznych Spółki;
- Dopuszczenie pojazdów w urządzenia informacji pasażerskiej;
- Zakup sprzętu na potrzeby rozbudowy systemu bezpieczeństwa i systemu kontroli dostępu w magazynie biletowym w Punkcie Sprzedaży Biletów przy ul. Św. Wawrzyńca oraz w pomieszczeniach magazynu na Stacji Obsług Autobusów Wola Duchacka;
- Zakup serwerów zapewniających bezpieczeństwo i ciągłość działania kluczowych systemów MPK S.A. w Krakowie;
- Dopuszczenie komórek organizacyjnych w specjalistyczne narzędzia informatyczne.

Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty

W ramach pozostałych zadań inwestycyjnych Spółka realizowała projekty optymalizacyjne, zmierzające do racjonalizacji wydatków oraz usprawnienia procesów biznesowych. Poniesiono nakłady związane z pracami nad uruchomieniem nowych modułów systemu IFS9 - rozwiązania klasy ERP. Uruchomiono system Elektronicznego Zarządzania Dokumentacją oparty na IFS9, w zakresie obsługi pism przychodzących i rejestracji spraw.

Przygotowano postępowanie przetargowe na zakup systemu rejestracji czasu pracy w MPK S.A. w Krakowie – etap I, jednakże ze względu na ograniczone zasoby osobowe Działu Informatyki podjęto decyzję o zawieszeniu projektu.

Wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia w trybie negocjacji sektorowych na wdrożenie systemu wspierającego świadczenie usługi Tele-bus. W celu pozyskania szerokiej wiedzy na temat gotowych rozwiązań dostępnych na rynku i ich adekwatności do potrzeb MPK S.A., konieczne było przeprowadzenie spotkań i negocjacji z potencjalnymi oferentami, w tym z dostawcami z zagranicy. Proces ten zajął nieco więcej czasu niż zakładano i wdrożenie systemu nastąpi prawdopodobnie w 2020 roku.

Ponadto Spółka kontynuowała współpracę z Gminą Miejską Kraków w zakresie realizacji kolejnego etapu Programu „Karta Krakowska”, polegającego na przedłużaniu uprawnień beneficjentów Programu (temat opisany w rozdziale I, realizacja celu operacyjnego IV.3 pkt. 1a).

W lutym 2019 roku Spółka poniosła koszty obsługi prawnej związanej z zawarciem umowy kredytowej z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym z dnia 28 listopada 2018 roku finansującej zakup do 90 sztuk wagonów tramwajowych, w tym 50 sztuk wagonów z firmy Stadler, których dostawa będzie zrealizowana w 2020 roku.

2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

Na działalność remontową wydatkowano kwotę

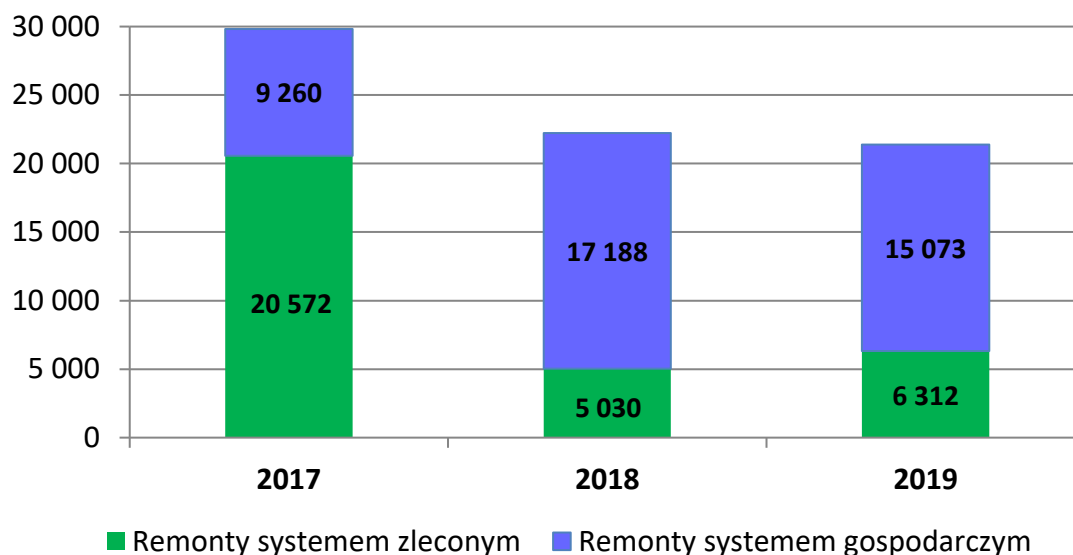
21 385 tys. zł.

Tabela 10. Realizacja remontów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2019/2018	Realizacja planu
		2017	2018	Plan 2019	2019		
I.	REMONTY OGÓŁEM (A+B)	29 832	22 218	21 726	21 385	96,3	98,4
A.	Remonty systemem gospodarczym	9 260	17 188	16 179	15 073	87,7	93,2
1.	Remonty tramwajów	9 260	17 188	16 179	15 073	87,7	93,2
B.	Remonty systemem zleconym	20 572	5 030	5 547	6 312	125,5	113,8
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	20 484	4 920	5 212	6 003	122,0	115,2
2.	Remonty maszyn i urządzeń	88	110	335	309	280,9	92,2

Wykres 6. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2017-2019



Na remonty taboru tramwajowego wydatkowano kwotę**15 073 tys. zł.**

Zgodnie z przyjętą polityką odnowy taboru komunikacji tramwajowej z cyklu obsługowo-naprawczego realizowane były wyłącznie przeglądy okresowe i zachowawcze, które wykonywane są w ustalonych przedziałach kilometrów realizowanej pracy przewozowej. Przeglądy te są obowiązkowe, jak również mają decydujący wpływ na bezpieczeństwo oraz eksploatację tramwajów. Były one wykonywane systemem gospodarczym w Stacji Obsługi i Remontów. W okresie sprawozdawczym wykonano:

- 11 przeglądów OT-5 wagonów NGT6;
- 5 przeglądów OT-6 wagonów NGT6;
- 1 przegląd OT-4 wagonu NGT8 (w toku);
- 6 przeglądów OT nadwozia wagonów EU8N (w tym 1 w toku);
- 2 przeglądy OT-4 kompletów wózków wagonów EU8N;
- 4 przeglądy OT-4 kompletów wózków wagonów N8;
- 4 przeglądy OT-4 kompletów wózków wagonów GT8S (w tym 1 w toku);
- 5 przeglądów OT-4 kompletów wózków wagonów E1;
- 5 przeglądów OT-4 kompletów wózków wagonów C3;
- 3 remonty wagonów zabytkowych.

Na remonty systemem zleconym wydatkowano kwotę**6 312 tys. zł.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych zrealizowano:

- Remont pomostu naprawczego, wymianę przewodów jezdných na torach o numerach 9, 10, 11, 12 oraz remont odcinków torowych w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie;
- Remont kanalizacji pod stropem toru I, remont uszkodzonych nawierzchni dróg oraz remont pomieszczeń dla Działu Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej w Stacji Obsługi Tramwajów w Podgórzu;
- Remont pomieszczeń na potrzeby sanitariatów i szatni w Stacji Obsługi i Remontów;
- Remont toalet z dostosowaniem dla potrzeb osób niepełnosprawnych w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, Stacji Obsługi i Remontów, Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce oraz Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Remont hali autobusów przegubowych, remont dróg i chodników w Stacji Obsługi Autobusów w Bieńczycach;
- Odmalowanie zadaszenia nad dystrybutorami w stacji paliw oraz remont dróg i placów w Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie;
- Remont odwodnień wzdłuż pola tankowania dystrybutora, remont zapadniętego odcinka uszkodzonej kanalizacji w drodze dojazdowej przy oczyszczalni myjni autobusowej, naprawę ubytków w jezdniach, remont pomieszczeń sanitariatów na I piętrze hali NB, wykonanie otwieranych rewizji w celu umożliwienia serwisowania centrali wentylacyjnych w hali NB w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Adaptację garażu nawy II w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka na potrzeby Działu Obsługi Technicznej (I etap) oraz rozbudowę warsztatu napraw automatów biletowych;

- Naprawę awaryjną drogi przy wjeździe na pętlę autobusową w Łagiewnikach;
- Remont pomieszczeń w Punktach Socjalnych: Bronowice Małe, Kamienna, Czerwone Maki, Powstańców Wielkopolskich, Złocień;
- Naprawę schodów w Punktach Socjalnych: Kurdwanów tramwaje i Mistrzejowice autobusy;
- Mycie elewacji, naprawę schodów wejściowych, malowanie balustrad i słupów w Punkcie Socjalnym Kombinat;
- Malowanie zadaszeń stalowych na Dworcu Krowodrza Górka;
- Remont pomieszczenia na Dworcu Czyżyny oraz w Punkcie Socjalnym Mistrzejowice autobusy w celu stworzenia nowych Punktów Sprzedaży Biletów, remont pomieszczeń Punktu Sprzedaży Biletów os. Centrum D;
- Wymianę posadzki oraz odmalowanie części pomieszczeń piwnicznych w budynku przy ul. Św. Wawrzyńca 13 na potrzeby archiwum Karty Krakowskiej;
- Wymianę sieci ciepłowniczej oraz instalacji ciepłej wody użytkowej pomiędzy budynkiem administracyjnym przy ul. Brożka a budynkiem SGO;
- Remont Centrum Konferencyjnego oraz remont sanitariatów w budynku administracyjnym przy ul. J. Brożka 3.

W ramach remontów maszyn i urządzeń zrealizowano wymianę włosia szczotek myjni w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, remont tokarki w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta i w Stacji Obsługi i Remontów, jak również remont szlabanów.

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

1. POLITYKA PERSONALNA

2019 rok przyniósł kontynuację dotychczasowych trendów na rynku pracy. Dla zapewnienia sprawnej realizacji zleczanych przez Miasto zadań przewozowych, priorytetem polityki personalnej Spółki stało się pozyskanie i utrzymanie zasobów ludzkich, odpowiednich pod względem ilościowym, jak i jakościowym.

Plan zatrudnienia ustalony na 2019 rok zakładał realizację zadań przewozowych w większości przez osoby zatrudnione na umowę o pracę oraz konieczność przesuwania zadań między komunikacją tramwajową a autobusową, ze względu na realizowane remonty infrastruktury tramwajowej. Przesłanki te znalazły odzwierciedlenie w zaplanowanych poziomach zatrudnienia. Zaistniała sytuacja niedoborów na rynku pracy wymusiła konieczność zmiany proporcji pracy realizowanej przez pracowników etatowych w stosunku do zakresu usług, polegających na prowadzeniu pojazdów komunikacji miejskiej, realizowanych przez KrakTansRem oraz Fundację „Wzajemnie Wsparcie” na podstawie umów zawartych z MPK S.A. w Krakowie. W ramach współpracy z wymienionymi podmiotami zostało wykonanych 46% zadań przewozowych, zamiast planowanych 42%. W 2019 roku w ramach takiej współpracy zostało wykonanych 46% zadań przewozowych, zamiast planowanych 42%. W ubiegłym roku Spółka musiała sprostać wyzwaniu związanemu z realizacją zadań zastępczej komunikacji autobusowej spowodowanej prowadzonymi w mieście remontami infrastruktury tramwajowej. W 2019 roku zostało wykonanych 1 972 tys. wozokm autobusowej komunikacji zastępczej, co przełożyło się na 158 tys. godzin pracy w trakcji autobusowej. Godziny te w przeliczeniu na pełne etaty to około 95 dodatkowych etatów w roku. Część tych zadań zrealizowali agenci, a u kierowców etatowych konieczne było zlecenie pracy w godzinach nadliczbowych.

Trudności w pozyskiwaniu nowych pracowników z rynku pracy najbardziej odczuły się na poziomie zatrudnienia prowadzących pojazdy. Podejmowano zintensyfikowane działania rekrutacyjne, zmierzające do uzupełnienia stanu tej grupy zawodowej do planowanej wielkości. Ciągłe akcje informacyjne dotyczące wolnych miejsc pracy, stałe dyżury rekrutacyjne dla kandydatów, kontakty ze szkołami, a także uczestnictwo w giełdach pracy i współpraca z Urzędem Pracy zorientowane były na poszukiwanie kandydatów do podjęcia pracy. Zachętą była także zmiana zasad finansowania kursów przygotowujących do zdobycia zawodu kierowcy. Na początku 2019 roku kursy kategorii D dla kandydatów na kierowców były współfinansowane przez MPK S.A., od września 2019 roku koszty tych szkoleń w całości ponosił przyszły pracodawca. Skutkiem tego było podpisanie przez Spółkę umów szkoleniowych z 80 osobami, które po zdobyciu uprawnień zostaną kierowcami. Dodatkowo kursy kategorii D finansowane były dla motorniczych, którzy chcieli zdobyć dodatkowe kwalifikacje. Ośrodek Szkolenia zorganizował kursy dla 32 kandydatów na motorniczych, których koszty częściowo pokryła Spółka.

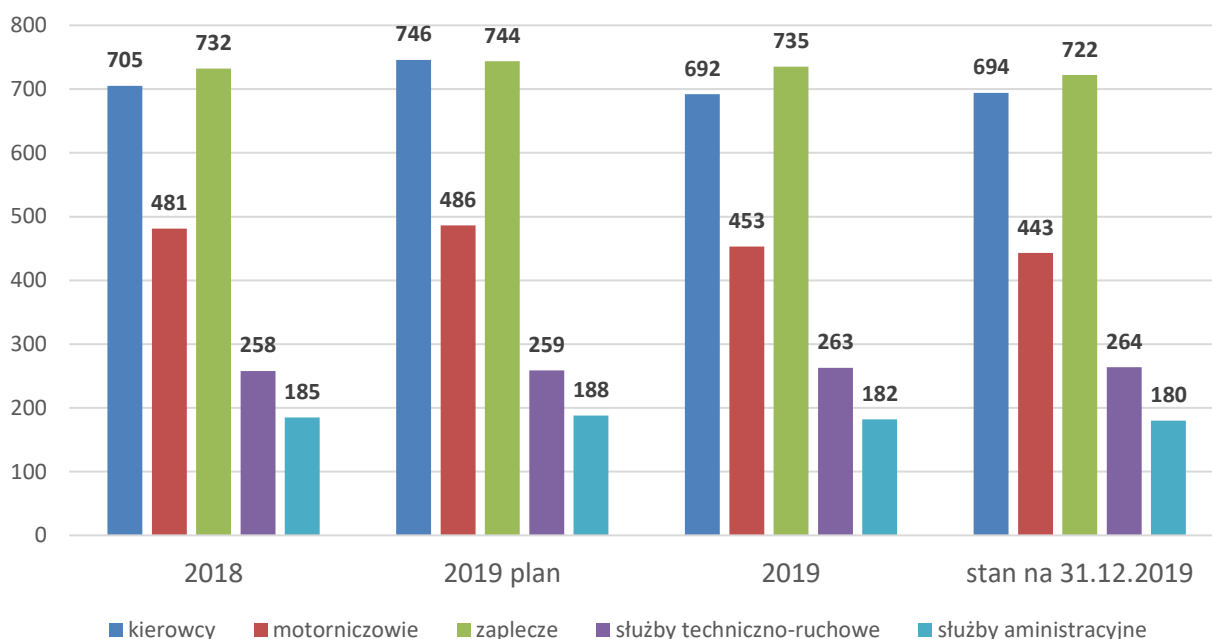
Tabela 11. Średnie zatrudnienie

w etatach

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Stan na 31.12.2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
A.	ZATRUDNIENIE OGÓŁEM	2 361	2 423	2 325*	2 303*	98,5	96,0
1.	Kierowcy	705	746	692	694	98,2	92,8
2.	Motorniczowie	481	486	453	443	94,2	93,2
3.	Zaplecze	732	744	735	722	100,4	98,8
4.	Służby techniczno-ruchowe	258	259	263	264	101,9	101,5
5.	Służby administracyjne	185	188	182	180	98,4	96,8

* Wykonanie dotyczące 2019 r. nie obejmuje osób niepełnosprawnych zatrudnionych w ramach programu pilotażowego oraz pracowników przebywających na długich zwolnieniach chorobowych i urlopach macierzyńskich, za których zatrudniono osoby na podstawie umów na zastępstwo.

Wykres 7. Średnie zatrudnienie oraz stan zatrudnienia na 31.12.2019 roku



Odpowiednią jakość świadczenia usług mogą zapewnić jedynie wykwalifikowane kadry. Realizując ten cel, w 2019 roku zorganizowano szkolenia dla 2 835 uczestników. Najwięcej osób zostało przeszkolonych z udzielania pierwszej pomocy, obsługi poszczególnych typów wagonów oraz na kursach okresowych dla prowadzących posiadających kategorię D. Ważną pozycję corocznego planu szkoleń stanowią kursy dotyczące uprawnień zawodowych dla pracowników zaplecza autobusowego i tramwajowego. Służby administracyjne brały udział w szkoleniach z zakresu zmian prawnych, istotnych dla funkcjonowania Spółki.

Optymalizując koszty podnoszenia kwalifikacji Ośrodek Szkolenia nawiązał współpracę z Grodzkim Urzędem Pracy, skutkującą uzyskaniem dofinansowania z Krajowego Funduszu Szkoleniowego. Na kursy operatora wózków jezdniowych oraz specjalistyczne szkolenia z zakresu informatyki skierowano 69 osób, wykorzystując 65,6 tys. zł z przyznanej puli.

W 2019 roku przeprowadzono kolejną edycję oceny 360°. Oceniono 28 osób z działów: Zaopatrzenia, Umów i Postępowań ds. Zamówień. Liczba potencjalnych oceniających wyniosła 72 osoby. Efektem przeprowadzenia oceny jest opracowanie wieloaspektowych rankingów oraz indywidualnych raportów dla każdego z ocenianych pracowników.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podtrzymywało współpracę z kilkoma krakowskimi szkołami: Zespołem Szkół nr 1 im. Św. Rafała Kalinowskiego, Zespołem Szkół Elektrycznych nr 2 oraz Zespołem Szkół Łączności. Jej efektem są wymierne korzyści, pozwalające młodym ludziom zdobywać praktyczne doświadczenia na rynku pracy, a pracodawcy stwarzające warunki do wykształcenia potencjalnych pracowników oraz wpływ na merytoryczny kształt przygotowania do zawodu. Następstwem wspomnianej kooperacji było zawarcie w 2019 roku 10 umów o praktyki absolwenckie, z których 4 zostało przedłużonych jako umowy o pracę.

Spółka kontynuowała trwającą od 5 lat współpracę z fundacją Leonardo i Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA”. W ramach wspólnego projektu podopieczni tych jednostek uczestniczą w comiesięcznych warsztatach aktywizujących na terenie MPK S.A. w Krakowie.

Kolejnym wyrazem społecznego zaangażowania jest program aktywizacji osób niepełnosprawnych. W 2019 roku objęto nim 7 osób. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2019 rok wynagrodzenia osób zatrudnionych w ramach tego projektu nie są ujęte w wyliczeniach średniej płacy ogółem, a ich liczba nie jest również wykazywana w średnim zatrudnieniu. Poniesione na program koszty są częściowo finansowane z ulgi w obowiązującej wpłacie na PFRON.

2. POLITYKA PŁACOWA

MPK S.A. w Krakowie jest stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, zarejestrowanego przez Państwową Inspekcję Pracy w dniu 26 listopada 1994 roku, zmienionego 102 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2019 roku). Na jego podstawie wynagradzani są pracownicy Spółki. Zmiany wprowadzone w ZUZP w ubiegłym roku dotyczyły likwidacji wypłaty dodatku szkodliwego, zmiany stawek w wysokości płacy zasadniczej oraz zmiany zasad naliczania dodatków za staż pracy. Szczególnie ważna jest ostatnia zmiana, o którą Zarząd zabiegał od kilku lat. Za zgodą działających na terenie Spółki Związków Zawodowych od 2020 roku wprowadzone zostanie przyspieszenie momentu otrzymania wypłaty za staż pracy w Spółce (5% po roku pracy i 10% po 5 latach). Zmiana ta dotyczy grupy prawie 700 osób posiadających krótki staż pracy w MPK S.A. w Krakowie. Proponowane działania mają na celu zapobiegać rotacji, która w dużej mierze dotyczy pracowników związanych ze Spółką od 1 roku do 5 lat. Jednocześnie zlikwidowane zostały dodatki stażowe wypłacane za lata pracy poza MPK S.A. w Krakowie.

Plan funduszu wynagrodzeń na 2019 rok został wykonany w 98,4%. Odchylenie w wykorzystaniu funduszu osobowego wynika z mniejszej niż planowano liczby zatrudnionych. W funduszu bezosobowym znajdują się nieplanowane koszty umów zawartych dla potrzeb obsługi przedłużania Kart Krakowskich.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
A.	Środki na wynagrodzenia ogółem, w tym:	142 875	154 461	152 035	106,4	98,4
1.	Fundusz osobowy	139 027	151 631	148 927	107,1	98,2
2.	Fundusz bezosobowy	3 848	2 830	3 108	80,8	109,8

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2017 - 2019

w %

Składnik wynagrodzenia	2017	2018	2019
Płaca zasadnicza	54,8	55,5	56,6
Premia	15,5	15,8	16,1
Dodatek za staż	10,8	10,2	9,9
Nagrody	3,3	2,2	1,3
Dodatek świąteczny	4,7	4,9	4,8
Gratyfikacje	4,9	5,1	4,9
Prowizje	0,2	0,2	0,2
Odprawy emerytalno-rentowe	0,5	0,6	0,6
Pozostałe	5,3	5,5	5,6

Powyższa tabela wskazuje na wzrost udziału płacy zasadniczej i premii w strukturze wypłacanych wynagrodzeń.

Obserwowany trend zmniejszania wielkości dodatku stażowego jest efektem sukcesywnego pozyskiwania nowych pracowników i stopniowej wymiany kadr. Wymianę tę ilustrują również wypłaty odpraw emerytalnych, na poziomie roku ubiegłego.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	4 907	5 215	5 215*	106,3	100,0

* nie zawiera płac osób zatrudnionych w ramach projektu aktywizacji osób niepełnosprawnych i kosztu godzin nadliczbowych prowadzących pojazdy wypłaconych w 2019 r.

Średnia płaca 2019 roku została wykonana na poziomie planowanym. Na jej wzrost w stosunku do płacy z roku poprzedniego wpływ miały wzrost minimalnej płacy (o 7,1%) oraz zmiana stawek zaszeregowania obowiązująca od 1 stycznia 2019 roku.

W 2019 roku, miała miejsce kontrola Państwowej Inspekcji Pracy, która dotyczyła czasu pracy w Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka. Jedynym zaleceniem kontrolujących było ponowne ustalenie czasu trwania OC. W uzgodnieniu ze Związkami Zawodowymi czas OC w Zajezdni Wola Duchacka został wydłużony z 5 do 7 minut, a ustalenia te zaczęły obowiązywać od 1 stycznia 2020 roku.

Łączne pobory Zarządu w 2019 roku wyniosły 1 660,2 tys. zł, a Rady Nadzorczej 324,2 tys. zł. W 2019 roku Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej nie otrzymali wynagrodzenia z zysku ani pożyczek ze środków Spółki.

VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA

1. PRZYCHODY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Tabela 15. Wykonanie przychodów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	618 637	637 676	644 115	104,1	101,0
I.	Przychody z działalności operacyjnej	539 111	570 645	559 910	103,9	98,1
a.	Przychody z działalności podstawowej	484 523	513 979	506 734	104,6	98,6
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	226 800	236 052	225 541 ¹	99,4	95,5
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	257 723	277 927	281 193 ²	109,1	101,2
	▪ na liniach miejskich	172 049	183 688	183 869	106,9	100,1
	▪ na liniach aglomeracyjnych	85 674	94 239	97 324	113,6	103,3
b.	Przychody z działalności pozostałej	54 588	56 666	53 176	97,4	93,8
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	17 251	16 111	15 580 ³	90,3	96,7
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 000	3 465	3 234	107,8	93,3
	- wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	336	720	720	214,3	100,0
	- wynagrodzenie za realizację Programu „Karta Krakowska”	1 780	920	448	25,2	48,7
	- inna działalność pozostała	32 221	35 450	33 194 ⁴	103,0	93,6
II.	Pozostałe przychody operacyjne	74 288	65 771	81 644⁵	109,9	124,1
III.	Przychody finansowe	5 238	1 260	2 561	48,9	203,3

¹ - ² Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1. niniejszego rozdziału.

³ Przyczyny odchylenia od planu przychodów za zamawianie i organizację dystrybucji biletów omówiono w pkt. 1.1.2. niniejszego rozdziału.

⁴ Przychody z innej działalności omówiono w pkt. 1.1.2. niniejszego rozdziału.

⁵ Odchylenie od planu pozostałych przychodów operacyjnych omówiono w pkt. 1.2. niniejszego rozdziału.

1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Przychody z działalności operacyjnej wyniosły **559 910 tys. zł.**

1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Przychody z działalności podstawowej wyniosły **506 734 tys. zł.**

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- *Przewozów tramwajowych w kwocie* *225 541 tys. zł;*
- *Przewozów autobusowych w kwocie* *281 193 tys. zł*
w tym 157 tys. zł na rzecz innego podmiotu niż Gmina Miejska Kraków.

Spółka osiągnęła niższe niż planowano przychody z działalności podstawowej, pomimo wzrostu stawki wynagrodzeni od 1 kwietnia 2019 roku, w związku z niewykonaniem pracy przewozowej na liniach tramwajowych z powodu remontów ciągów komunikacyjnych. W 2019 roku, oprócz przedłużonego w czasie remontu Bronowic pojawiły się nieuwzględnione w planie remonty lub zamknięcia, m.in.: ul. Karmelickiej, ul. Myślenickiej, ul. Bieżanowskiej, ul. Szparagowej, ronda Matecznego oraz ciągów komunikacyjnych: ul. Krakowska – ul. Stradomska – ul. św. Gertrudy, Łagiewniki – Borek Fałęcki, ul. Kapelanka – ul. Monte Cassino – ul. Dietla, UJ – Cichy Kącik, Dworzec Towarowy – Krowodrza Górka.

Pomimo realizacji 1 972 tys. km autobusowej komunikacji zastępczej przychody z usług przewozowych były niższe od planowanych o 7 245 tys. zł.

1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Przychody z pozostałej działalności wyniosły **53 176 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie **15 580 tys. zł**

Przychody niższe od planowanych wynikają ze spadku sprzedaży biletów związanego m.in.: z wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla młodzieży gimnazjalnej oraz wprowadzenia przywilejów dla mieszkańców związanych z możliwością zakupu tańszych biletów okresowych w ramach Karty Krakowskiej, co w rezultacie przyczyniło się do obniżenia wynagrodzenia, które stanowi prowizję w wysokości 6% kwot netto sprzedanych przez Spółkę biletów.

- Wynagrodzenie za utrzymanie przystanków i dworców w kwocie 3 234 tys. zł
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 r. w kwocie 720 tys. zł;
- Wynagrodzenie za realizację w imieniu Gminy Miejskiej Kraków programu Karta Krakowska w kwocie 448 tys. zł;
- Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 33 194 tys. zł;
na które złożyły się m.in.: sprzedaż robót i usług, sprzedaż usług reklamowych, transportowych, działalności socjalnej, produkcji i regeneracji, wynajem sal i pomieszczeń, inwestycje wewnętrzne, inne usługi odpłatne oraz zmiana stanu produktów.
Na przychody niższe niż planowano wpłynęła w szczególności wycena aktuarialna rezerw na świadczenia pracownicze – główny składnik zmiany stanu produktów, w wysokości minus 3 726 tys. zł.

1.2. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły 81 644 tys. zł.

Przychody obejmują m.in.: przychody z tytułu dofinansowania projektów UE, przychody z tytułu kar umownych, zyski ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych oraz rozwiązania rezerw.

Wyższe niż planowano przychody są związane z uzyskaniem:

- Przychodu ze sprzedaży ośrodka szkoleniowo-wypoczynkowego w Osieczanach w kwocie 4 384 tys. zł;
- Przychodów z tytułu dofinansowania do projektu ZIT I wyższych o 4 940 tys. zł od przyjętego planu w związku z rozliczeniem płatności końcowej dotyczącej autobusów elektrycznych zakupionych w 2017 roku;
- Przychodów z tytułu kar umownych w kwocie 5 920 tys. zł, na które złożyły się przede wszystkim nieplanowane przychody z tytułu kar umownych od nieterminowych dostaw w 2018 roku taboru komunikacji miejskiej: w tym kary za opóźnienia dostawy 38 sztuk autobusów w ramach leasingu (w kwocie 4 700 tys. zł) oraz kary za opóźnienia dostawy 10 sztuk autobusów midi w kwocie (675 tys. zł).

1.3. PRZYCHODY FINANSOWE

Przychody finansowe wyniosły 2 561 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 1 264 tys. zł;
- Odsetki-korekta bilansu zamknięcia w kwocie 585 tys. zł;

- Pozostałe odsetki w kwocie 37 tys. zł;
- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 675 tys. zł.

Przekroczenie planu przychodów finansowych wynika z doksiegowania odsetek od spraw sądowych, a także wyceny udziałów w jednostce podporządkowanej, którą na etapie planu na 2019 rok uwzględniono, jako odrębną pozycję, poza przychodami finansowymi (patrz tabela 24, poz. E).

2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły 635 108 tys. zł.

Tabela 16. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	580 795	650 250	635 108	109,4	97,7
I.	Koszty działalności operacyjnej	568 984	641 956	617 443	108,5	96,2
	1) Amortyzacja	137 013	162 181	155 901 ¹	113,8	96,1
	2) Zużycie materiałów	59 763	62 909	61 963	103,7	98,5
	3) Zużycie energii, w tym:	95 273	116 340	102 194	107,3	87,8
	- paliwo	62 254	69 664	67 420 ²	108,3	96,8
	- energia trakcyjna	26 246	37 854	27 580 ³	105,1	72,9
	- energia dla autobusów elektrycznych	549	854	723	131,7	84,7
	- pozostałe media	6 224	7 968	6 471	104,0	81,2
	4) Usługi obce	85 685	91 947	93 998	109,7	102,2
	5) Podatki i opłaty	7 718	8 160	7 744	100,3	94,9
	6) Koszty wynagrodzeń	174 443	190 389	186 085	106,7	97,7
	- środki na wynagrodzenia	142 875	154 461	152 035	106,4	98,4
	- odpis na ZUS	27 007	30 120	28 891	107,0	95,9
	- składka PPK	0	575	117	x	20,5
	- odpis na ZFŚS	3 272	3 483	3 399	103,9	97,6
	- pozostałe koszty osobowe	1 289	1 750	1 643	127,5	93,9
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	8 405	9 300	8 936	106,3	96,1
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	684	730	622	90,9	85,2
II.	Pozostałe koszty operacyjne	4 725	1 935	10 060⁴	212,9	519,9
III.	Koszty finansowe	7 086	6 359	7 605	107,3	119,6

¹ Amortyzacja niższa niż planowano wynika przede wszystkim z przeprowadzenia corocznej weryfikacji stawek amortyzacji tramwajów i autobusów- patrz str. 56;

² Koszty paliwa omówiono na str. 57;

³ Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 58;

⁴ Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych zaprezentowano na str. 62.

Tabela 17. Struktura kosztów

w %

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	98,0	97,2
	- Amortyzacja	23,6	24,6
	- Zużycie materiałów	10,3	9,8
	- Paliwo	10,7	10,6
	- Energia trakcyjna	4,5	4,3
	- Energia dla autobusów elektrycznych	0,0	0,1
	- Pozostałe media	1,2	1,0
	- Usługi obce	14,8	14,8
	- Podatki i opłaty	1,4	1,2
	- Koszty wynagrodzeń	30,0	29,3
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,4	1,4
	- Wartość sprzedanych towarów w cenie zakupu	0,1	0,1
II.	Pozostałe koszty operacyjne	0,8	1,6
III.	Koszty finansowe	1,2	1,2
IV.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	100,0	100,0

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie nie prowadzi i nie planuje ewidencji kosztów i przychodów działalności operacyjnej według układu kalkulacyjnego, z uwagi na procesowe zarządzanie w zakresie struktury, identyfikacji, mapowania, ustalania celów i mierników dla poszczególnych działań.

2.1. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Koszty działalności operacyjnej wyniosły

617 443 tys. zł.

Amortyzacja

Wielkość amortyzacji za 2019 rok

155 901 tys. zł.

Tabela 18. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	AMORTYZACJA (1+2+3)	137 013	162 181	155 901	113,8	96,1
1.	Amortyzacja tramwajów	56 833	62 100	56 273	99,0	90,6
2.	Amortyzacja autobusów	56 253	75 241	75 233	133,7	100,0
3.	Pozostała amortyzacja	23 927	24 840	24 395	102,0	98,2

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2019 rok wynika z przeprowadzenia corocznej weryfikacji stawek amortyzacji tramwajów i autobusów, która spowodowała wydłużenie okresów amortyzacji dla części taboru.

Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły

61 963 tys. zł.

Tabela 19. Zużycie materiałów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:	59 763	62 909	61 963	103,7	98,5
1.	Pozostałe materiały	57 682	60 674	59 310	102,8	97,8
2.	Ogumienie	752	941	1 308	173,9	139,0
3.	Płyny eksploatacyjne	1 329	1 294	1 345	101,2	103,9

Wyższe od planu koszty ogumienia wynikały z dostaw autobusów na oponach o obniżonych średnich przebiegach zużycia i konieczności wcześniejszej ich wymiany, jak również wzrostu cen opon.

Paliwo

Koszty paliwa wyniosły

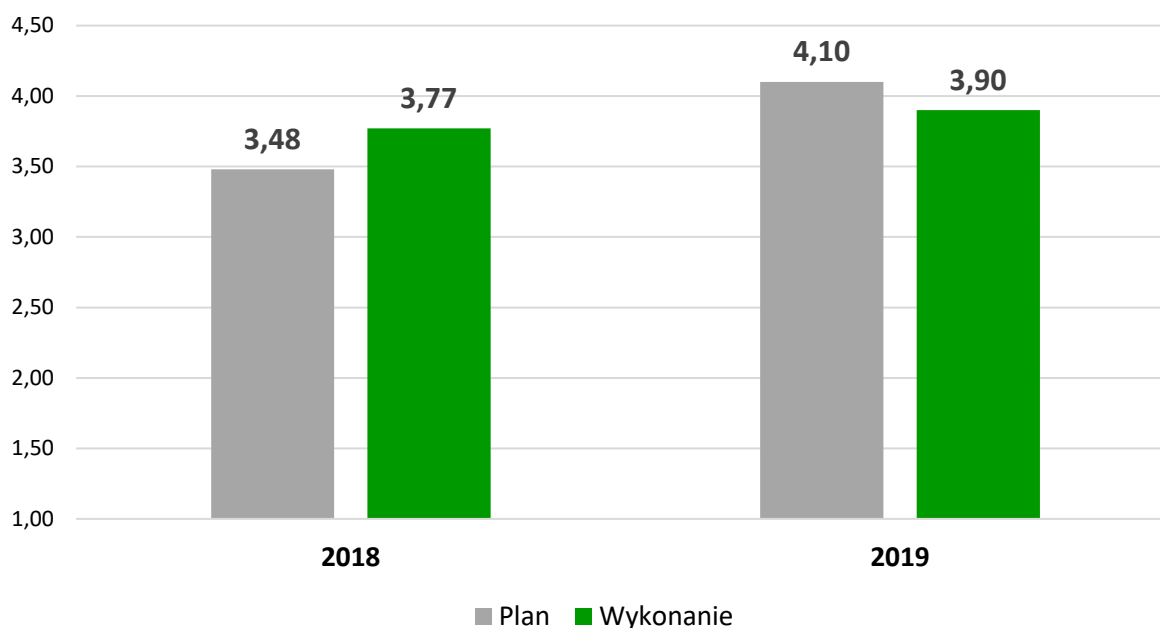
67 420 tys. zł.

Tabela 20. Koszty paliwa

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	KOSZTY PALIWA, w tym:	tys. zł	62 254	69 664	67 420	108,3	96,8
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	61 897	69 514	67 298	108,7	96,8
2.	Paliwo – benzyna	tys. zł	123	130	103	83,7	79,2
3.	Paliwo – gaz LPG	tys. zł	18	20	19	105,6	95,0
4.	Paliwo – gaz CNG	tys. zł	216	0	0	x	x
II.	Koszt 1 litra ON	zł	3,77	4,10	3,90	103,4	95,1

Wykres 8. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2018 – 2019

w zł



Oszczędność kosztów paliwa w odniesieniu do zatwierdzonego planu wynika z niższego o 0,20 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego w 2019 roku.

Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

27 580 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

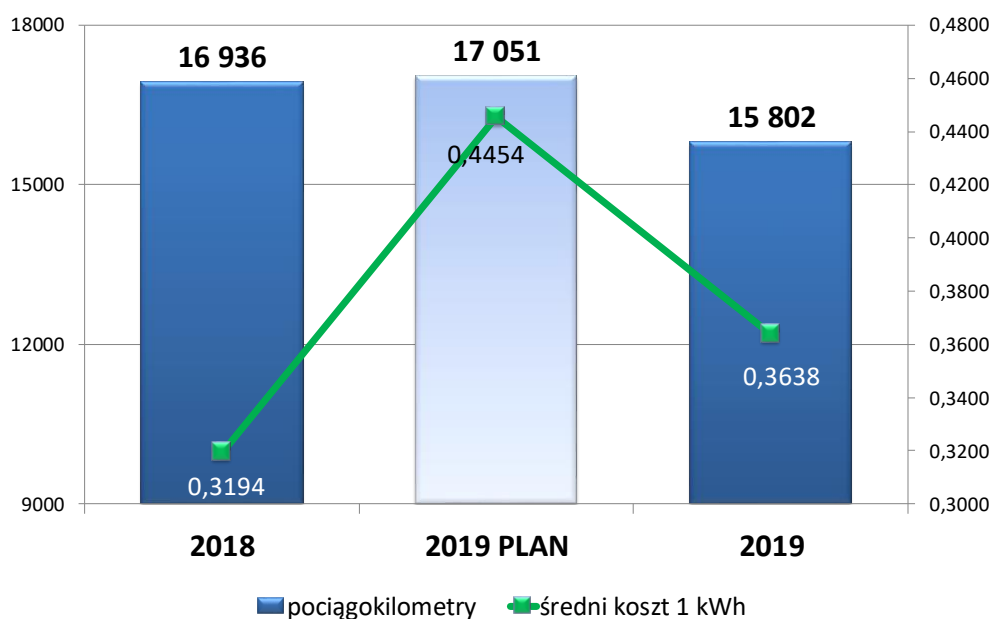
Tabela 21. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ	tys. zł	26 246	37 854	27 580	105,1	72,9
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	16 936	17 051	15 802	93,3	92,7
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,85	4,98	4,80	99,0	96,4
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	82 165	84 990	75 813	92,3	89,2
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,3194	0,4454	0,3638	113,9	81,7

Oszczędność kosztów energii trakcyjnej w stosunku do planu jest konsekwencją wykonanej mniejszej pracy przewozowej (o 1 249 tys. pociągokilometrów), niższego średniego kosztu 1 kWh (o 0,0816 zł/kWh) z uwagi na zmniejszoną akcyzę na energię elektryczną i otrzymane dopłaty do I półrocza 2019 roku tytułem ustalenia cen energii na poziomie 2018 roku oraz niższego zużycia energii z uwagi na korzystne warunki pogodowe w analizowanym okresie (o 0,18 kWh/pockm).

Wykres 9. Praca przewozowa i średni koszt 1 kWh w latach 2018 – 2019

w tys. pockm i średni koszt 1 kWh w zł



Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły **723 tys. zł.**

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

Tabela 22. Koszty energii dla autobusów elektrycznych

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Jednostka miary</i>	<i>2018</i>	<i>Plan 2019</i>	<i>2019</i>	<i>Dynamika 2019/2018</i>	<i>Realizacja Planu</i>
I.	ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	tys. zł	549	854	723	131,7	84,7
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	1 257	1 501	1 377	109,5	91,7
2.	Zużycie energii	tys. kWh	1 538	1 801	1 663	108,1	92,3
3.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,3570	0,4742	0,4348	121,8	91,7

Niewykonanie planu kosztów energii elektrycznej wykorzystanej przez autobusy elektryczne wynika z wykonania o 125 tys. kilometrów mniej niż planowano oraz zmniejszonej akcyzy na energię elektryczną i otrzymane dopłaty do I półrocza 2019 roku tytułem ustalenia cen energii na poziomie 2018 roku.

Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

6 471 tys. zł.

Tabela 23. Koszty pozostałych mediów energetycznych

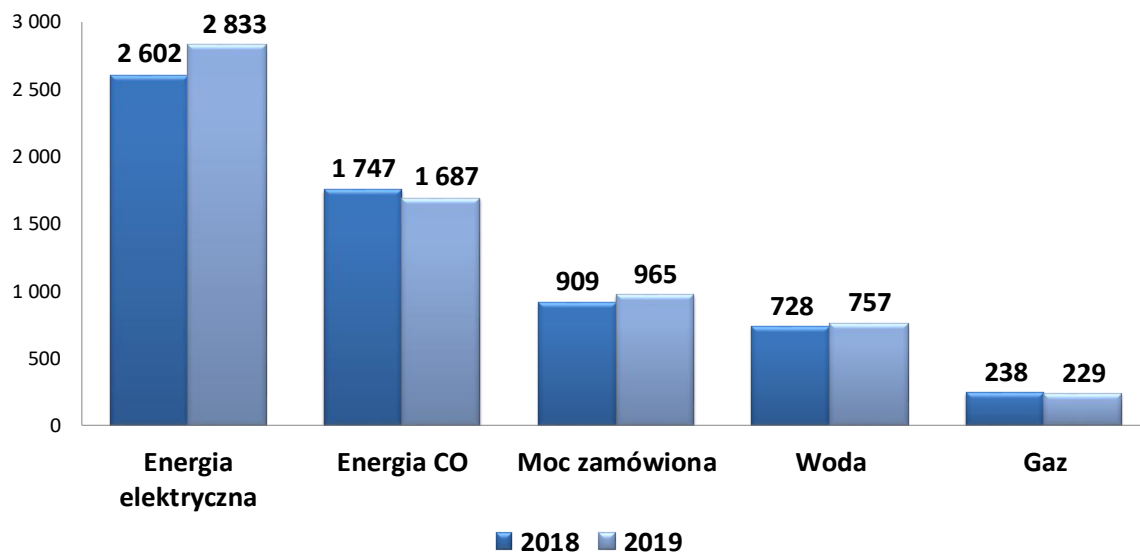
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
I.	POZOSTAŁE MEDIA (1+2+3+4+5)	tys. zł	6 224	7 968	6 471	104,0	81,2
1.	Energia elektryczna	tys. zł	2 602	4 066	2 833	108,9	69,7
2.	Energia CO	tys. zł	1 747	1 982	1 687	96,6	85,1
3.	Moc zamówiona	tys. zł	909	930	965	106,2	103,8
4.	Woda	tys. zł	728	710	757	104,0	106,6
5.	Gaz	tys. zł	238	280	229	96,2	81,8

Oszczędność w kosztach pozostałych mediów energetycznych wynika przede wszystkim ze zmniejszonej akcyzy na energię elektryczną i otrzymanych dopłat do I półrocza 2019 roku tytułem ustalenia cen energii elektrycznej na poziomie 2018 roku.

Wykres 10. Koszty pozostałych mediów w latach 2018 – 2019

w tys. zł



Usługi obce

Koszty usług obcych wyniosły **93 998 tys. zł**

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 57 583 tys.
Wykonanie kosztów wyższych od planu o 2 153 tys. zł wynika z realizacji wyższej, niż planowano pracy przewozowej wykonywanej w ramach umów cywilnoprawnych.
- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 8 187 tys. zł;
- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 2 897 tys. zł;
- Naprawy, konserwacje, usługi lakiernicze w kwocie 4 466 tys. zł;
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej w kwocie 4 286 tys. zł;
- Usługi komputerowe, telekomunikacyjne, teletechniczne w kwocie 2 858 tys. zł;
- Usługi bankowe w kwocie 576 tys. zł;
- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 6 312 tys. zł, które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”
- Pozostałe usługi w kwocie 6 833 tys. zł.

Podatki i opłaty

Koszty podatków i opłat wyniosły **7 744 tys. zł.**

Obejmują m.in.: podatek od nieruchomości, podatek od środków transportowych, PFRON, opłaty urzędowe, opłatę za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz za gospodarowanie odpadami komunalnymi.

Wykonanie kosztów podatków i opłat niższe od planowanego wynika m.in.: z zapłaty niższego o 333 tys. zł podatku od środków transportowych w związku ze sprzedażą autobusów wycofanych z eksploatacji w 2018 roku.

Koszty wynagrodzeń

Koszty wynagrodzeń wyniosły **186 085 tys. zł.**

Szczegółową analizę środków na wynagrodzenia, strukturę wynagrodzeń oraz wielkość i strukturę zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale VI niniejszego dokumentu.

Pozostałe koszty rodzajowe

Pozostałe koszty rodzajowe wyniosły 8 936 tys. zł.

Koszty te obejmują m.in.: ubezpieczenia rzeczowe, czynsze i dzierżawy, prowizję od sprzedaży hurtowej biletów komunikacji miejskiej, opłaty pocztowe, zakup licencji, usługi promocji. Wykonanie poniżej przyjętego planu wynika z niższych kosztów dotyczących m.in. prowizji zapłaconej od sprzedaży hurtowej biletów komunikacji miejskiej (w związku ze spadkiem sprzedaży) oraz ze zmiany umowy dotyczącej obsługi Podatkowej Grupy Kapitałowej.

Wartość sprzedanych towarów i materiałów

Wartość sprzedanych towarów i materiałów wyniosła 622 tys. zł.

Jest to wartość nabycia materiałów i towarów m.in. złomu stalowego, złomu kabli i przewodów miedzianych, styków srebrnych, części elektrycznych i innych części odzyskanych z likwidowanych środków trwałych.

2.2. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 10 060 tys. zł.

Największe pozycje w tej grupie kosztów stanowią:

- Rezerwy na przyszłe zobowiązania w kwocie 7 498 tys. zł;
- Kary umowne w kwocie 1 215 tys. zł;
- Pozostałe koszty 1 051 tys. zł;

Przekroczenie planu pozostałych kosztów operacyjnych związane jest m.in.: z utworzeniem rezerwy na świadczenia pracownicze i odprawy emerytalno-rentowe w kwocie 5 692 tys. zł, jak również rezerwy na zobowiązania z tytułu zwrotu dofinansowania do projektu ZIT I w wysokości 744 tys. zł. Ponadto odnotowano ponadplanowy wzrost kar dotyczących kontroli jakości usług przewozowych.

2.3. KOSZTY FINANSOWE

Koszty finansowe wyniosły 7 605 tys. zł.

Obejmują m.in.: różnego rodzaju odsetki oraz rezerwy na odsetki. Największymi pozycjami w tej grupie kosztów były:

- Odsetki od leasingu w kwocie 5 219 tys. zł;
- Rezerwa na odsetki od zwrotu dofinansowania w projekcie ZIT I 961 tys. zł;
- Odsetki od zaciągniętych kredytów bankowych w kwocie 758 tys. zł;
- Odsetki naliczone do bilansu zamknięcia i rezerwy na odsetki w kwocie 526 tys. zł;
- Różnice kursowe w kwocie 133 tys. zł.

3. STRATY I ZYSKI NADZWYCZAJNE

Nie wystąpiły.

4. WYNIK FINANSOWY

Z całokształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy netto w wysokości **7 284 tys. zł.**

Tabela 24. Wynik finansowy

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	Plan 2019	2019	Dynamika 2019/2018	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	618 637	637 676	644 115	104,1	101,0
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	539 111	570 645	559 910	103,9	98,1
	- Przychody z działalności podstawowej	484 523	513 979	506 734	104,6	98,6
	- Przychody z pozostałej działalności	54 588	56 666	53 176	97,4	93,8
II.	Pozostałe przychody operacyjne	74 288	65 771	81 644	109,9	124,1
III.	Przychody finansowe	5 238	1 260	2 561	48,9	203,3
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	580 795	650 250	635 108	109,4	97,7
I.	Koszty działalności operacyjnej	568 984	641 956	617 443	108,5	96,2
II.	Pozostałe koszty operacyjne	4 725	1 935	10 060	212,9	519,9
III.	Koszty finansowe	7 086	6 359	7 605	107,3	119,6
C.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)	37 842	-12 574	9 007	23,8	-71,6
D.	PODATEK DOCHODOWY	9 879	0	1 723	17,4	x
E.	Zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności	0*	550	0*	x	x
F.	WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D+E)	27 963	-12 024	7 284	26,0	x

* Wykonanie pozycji ujęte w przychodach finansowych w wysokości 675 tys. zł.

Uzyskany w 2019 roku wynik finansowy netto odbiega od zaplanowanego przede wszystkim z uwagi na:

- wzrost od 1 kwietnia 2019 roku stawki wynagrodzenia za przewozy tramwajowe;
- przeprowadzenie corocznej weryfikacji stawek amortyzacji tramwajów i autobusów, która spowodowała wydłużenie okresów amortyzacji dla części taboru, obniżając tym samym wielkość amortyzacji;
- niższe koszty energii trakcyjnej m.in.: w wyniku zmniejszonej akcyzy na energię elektryczną oraz otrzymanie dopłat do I półrocza 2019 roku;
- sprzedaż ośrodka szkoleniowo-wypoczynkowego w Osieczanach;

- otrzymanie nieplanowanych przychodów z tytułu kar umownych od nieterminowych dostaw taboru.

Na wynik finansowy brutto składają się wyniki na poszczególnych rodzajach działalności, które zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 25. Wyniki na poszczególnych rodzajach działalności

w tys. zł

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2018</i>	<i>Plan 2019</i>	<i>2019</i>	<i>Dynamika 2019/2018</i>	<i>Realizacja Planu</i>
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	-29 873	-71 311	-57 533	192,6	80,7
B.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	69 563	63 836	71 584	102,9	112,1
C.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-1 848	-5 099	-5 044	272,9	98,9
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	37 842	-12 574	9 007	23,8	x

Efekt PGK

W 2019 roku Spółka nie otrzymała przychodów z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej.

Uzasadnienie podziału zysku

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć na zwiększenie kapitału zapasowego uzyskany w 2019 roku zysk netto w wysokości 7 284 tys. zł.

5. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2019 roku suma bilansowa wyniosła 1 309 704 tys. zł i była niższa niż w roku poprzednim o 47 705 tys. zł, tj. o 3,5%.

5.1. AKTYWA

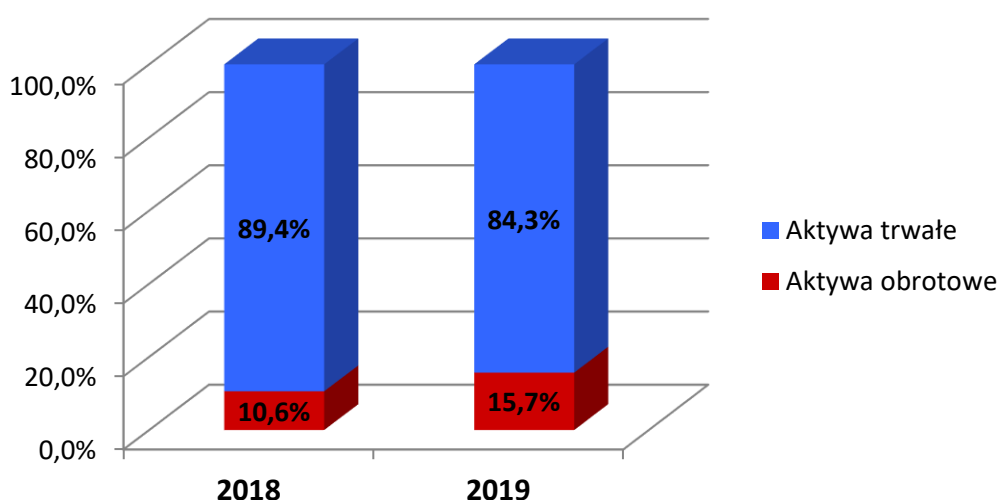
Po stronie aktywów wzrost odnotowano w grupie aktywów obrotowych (o 42,8%), przy równoczesnym spadku aktywów trwałych (o 9,0%).

Tabela 26. Struktura aktywów

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 212 997	89,4	1 103 514	84,3
2.	Aktywa obrotowe	144 412	10,6	206 190	15,7
3.	AKTYWA	1 357 409	100,0	1 309 704	100,0

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 84,3% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 15,7%.

Wykres 11. Struktura aktywów MPK S.A.



Aktywa trwałe

Spadek w grupie aktywów trwałych o 109 483 tys. zł był związany ze zmniejszeniem wartości rzeczowych aktywów trwałych z 1 172 684 tys. zł na koniec 2018 roku do 1 063 528 tys. zł na dzień 31 grudnia 2019 roku w wyniku ich planowej amortyzacji.

Udział poszczególnych pozycji aktywów trwałych utrzymał się na poziomie zbliżonym do 2018 roku.

Tabela 27. Struktura aktywów trwałych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	4 595	0,4	3 968	0,3
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 172 684	96,7	1 063 528	96,4
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	4 579	0,4	5 254	0,5
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	31 139	2,5	30 764	2,8
6.	AKTYWA TRWAŁE	1 212 997	100,0	1 103 514	100,0

Aktywa obrotowe

Zwiększenie aktywów obrotowych o 61 778 tys. zł jest wynikiem wzrostu przede wszystkim środków pieniężnych (wzrost z 69 563 tys. zł do 115 500 tys. zł). Analizę zmiany stanu środków pieniężnych przedstawia pkt 6 niniejszego rozdziału.

Wzrost wykazały także zapasy (o 3 136 tys. zł) z uwagi na długość okresu oczekiwania na realizację zamówień części zamiennych dla taboru tramwajowego, jak i wartość należności krótkoterminowych (o 13 395 tys. zł) w wyniku przesunięcia zapłaty z grudnia 2019 roku na styczeń 2020 roku za usługi przewozowe, częściowo zbilansowane zmniejszeniem należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń.

Zmniejszenie odnotowały krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.

Tabela 28. Struktura aktywów obrotowych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	23 906	16,5	27 042	13,1
2.	Należności krótkoterminowe	45 351	31,4	58 746	28,5
3.	Środki pieniężne	69 563	48,2	115 500	56,0
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	5 592	3,9	4 902	2,4
5.	AKTYWA OBROTOWE	144 412	100,0	206 190	100,0

5.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2019 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2019 r.

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2019 r. (tys. zł)	Opis najważniejszych budynków
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem wieczyste użytkowanie	74 726 74 726	8 504,20	28 705 w tym: grunty 202 budynki 28 503	Zespół hal do obsługi tramwajów, stacje transformatorowe, hala OC i myjni wraz z częścią magazynowo-socjalno-biurową, hala tokarki podtorowej, akumulatornia, podstacja trakcyjna
2.	Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów, Baza Brożka - Rzemieślnicza	ogółem wieczyste użytkowanie	96 545 96 545	35 685,42	47 561 w tym: grunty 7 919 budynki 39 642	Hala obsługi tramwajów, hala obsługi i remontów, budynki magazynowe, budynek administracyjny, budynek magazynowo-biurowy z częścią warsztatową, wymiennikownia, serwerownia, stacje transformatorowe
3.	Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce	ogółem wieczyste użytkowanie grunty własne	46 318 45 736 582	10 109,89	4 081 w tym: grunty 400 budynki 3 681	Hala obsługowo naprawcza, hala postojowa, budynek blacharni, budynek administracyjny.
4.	Stacja Obsługi Autobusów Płaszów	ogółem wieczyste użytkowanie grunty własne własność Gminy Miejskiej Kraków	36 694 35 059 64 1 571	6 488,70	4 206 w tym: grunty 352 budynki 3 854	Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny.

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Powierzchnia gruntów ogółem (m²)</i>		<i>Pow. użytkowa budynków (m²)</i>	<i>Wartość księgowa netto na 31.12.2019 r. (tys. zł)</i>	<i>Opis najważniejszych budynków</i>
5.	Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka	ogółem wieczyste użytkowanie własność Skarbu Państwa współwłasność wł. prywatna	79 401 74 361 1 085 3 243 712	19 166,18	15 118 w tym: grunty 931 budynki 14 187	Zespół budynków warsztatowo – garażowych wraz z częścią biurową i socjalną, budynek Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, nawy postojowo- warsztatowe, stacja transformatorowa, stacja paliw
6.	Budynek przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie	ogółem własność	491 491	1 259,00	957 w tym: grunty 49 budynki 908	Budynek służb zarządzania ruchem i obsługi pasażera
7.	Budynek przy ul. Podwale 3 w Krakowie	ogółem własność	420 420	910,80	402 w tym: grunty 125 budynki 277	Lokale użytkowe
8.	Budynek przy ul. Serkowskiego w Krakowie	ogółem	669	291,00	18 w tym: grunty 18 budynek umorzony	Budynek – świetlica
9.	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	ogółem użyczenie	60,68	-	0	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów
10.	Dom Wypoczynkowy Patrycja, Zakopane	ogółem własność	856 856	245,00	571 w tym: grunty 571 budynek umorzony	Budynek - dom wczasowy
11.	Punkty socjalne rozproszone na terenie Miasta Krakowa 7 sztuk	ogółem	195,43	99,66	1 092 w tym: budynki 1 092	PS Piaszczyzna PS Przyjaźni PS Cichy Kącik PS Łużycka PS Mały Płaszów PS Bronowice PS Petofiego

5.1.2. ZMIANY W STANIE MAJĄTKU

Zmiany w rzeczowym majątku Spółki, jakie miały miejsce w 2019 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 30. Struktura rzeczowych aktywów trwałych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019		Odchylenie 2019-2018
		tys. zł	%	tys. zł	%	
1.	Środki trwałe	1 150 695	98,1	1 054 779	99,2	-95 916
	- grunty	11 029	0,9	10 566	1,0	-463
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	202 710	17,3	216 262	20,3	13 552
	- urządzenia techniczne i maszyny	20 263	1,7	21 925	2,1	1 662
	- środki transportu	911 310	77,7	799 474	75,2	-111 836
	- inne środki trwałe	5 383	0,5	6 552	0,6	1 169
2.	Środki trwałe w budowie	21 989	1,9	8 749	0,8	-13 240
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	0	x	0	x	0
4.	RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	1 172 684	100,0	1 063 528	100,0	-109 156

5.1.3. INFORMACJA O MAJĄTKU SPÓŁKI DZIERŻAWIONYM INNYM PODMIOTOM I O DZIERŻAWIE PRZEZ SPÓŁKĘ MAJĄTKU OD INNYCH PODMIOTÓW

Na dzień 31 grudnia 2019 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało:

- **99 umów najmu**, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła **4 813,47 m²**, natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 2 148,00 m².
- **1 umowę dzierżawy**, zgodnie z którą wydzierżawiona łączna powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 725,51 m². Umowa ta dotyczy dzierżawy budynku administracyjnego na Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie.

Dla realizowanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie działalności gospodarczej konieczne było wydzierżawienie lub najem od innych podmiotów lokali użytkowych lub powierzchni użytkowych w budynkach na terenie Miasta Krakowa. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku Spółka realizowała:

- **6 umów najmu lub dzierżawy lokali użytkowych**, o łącznej powierzchni 252,87 m², w tym 2 lokale na potrzeby Punktów Obsługi Pasażera;
- **5 umów dzierżawy lub najmu powierzchni** dla potrzeb instalacji urządzeń telekomunikacyjnych, zapewniających łączność z pojazdami komunikacji miejskiej o łącznej powierzchni 20 m²;
- **1 umowę dzierżawy** powierzchni dla zapewnienia drogi pożarowej w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów, o łącznej powierzchni 1 571,00 m²;

- **4 umowy dzierżawy** terenu o łącznej powierzchni 135,43 m² dla zapewnienia wykonania i eksploatacji punktów socjalnych;
- **1 umowę na dzierżawę Dworca Autobusowego w Czyżynach** o powierzchni 8 027 m², na którym położony jest budynek o powierzchni użytkowej 164,88 m²;
- **1 umowę na dzierżawę budynku Terminala Autobusowego** przy ul. **Powstańców Wielkopolskich 6** o powierzchni użytkowej 216,64 m²;
- **1 umowę na dzierżawę budynku Terminala Autobusowego** przy ul. **Czerwone Maki**, o powierzchni użytkowej 122,64 m²;
- **1 umowę na dzierżawę budynku przy dworcu tramwajowym** przy ul. **Kamienna** o powierzchni użytkowej 26 m².

Ponadto, na koniec 2019 roku Spółka wynajmowała następujące pojazdy i sprzęt komputerowy:

- **9 sztuk autobusów komunikacji miejskiej** (6 sztuk autobusów standardowych, 1 autobus przegubowy, 2 autobusy midi) **w ramach 5 umów najmu**;
- **1 wagon tramwajowy** typu 126N – **1 umowa dzierżawy**;
- **200 sztuk zestawów komputerowych** w ramach **1 umowy najmu** zawartej w 2018 roku na okres 4 lat;
- **2 sztuki samochodów osobowych elektrycznych** w ramach **1 umowy najmu** zawartej w lipcu 2019 roku na okres 3 lat.

5.1.4. INFORMACJA O SŁUŻEBNOŚCIACH PRZESYŁU

W 2019 roku Spółka nie ustanowiła żadnych nowych służebności przesyłu.

5.1.5. WYKAZ GŁÓWNYCH NALEŻNOŚCI WRAZ ZE STRUKTURĄ

Na dzień 31 grudnia 2019 roku w bilansie Spółka wykazała:

- Należności długookresowe brak
- Należności krótkookresowe w kwocie 58 746 tys. zł.

Tabela 31. Struktura należności krótkoterminowych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	5 672	12,5	39 971	68,0
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	38 820	85,6	17 651	30,0
	- podatek VAT	25 091	55,3	8 090	13,7
	- podatek od nieruchomości (nadpłata)	13 729	30,3	9 561	16,3
3.	Inne	859	1,9	1 124	2,0
4.	NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE	45 351	100,0	58 746	100,0

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2019 roku:

- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie 38 462 tys. zł;

brak faktur przeterminowanych, a wysoki poziom należności wynika z porozumienia pomiędzy MPK S.A. a ZTP, w którym Spółka wyraziła zgodę na przesunięcie terminu płatności części faktur z grudnia 2019 roku na styczeń 2020 roku.

- Urząd Miasta Krakowa Wydział Polityki Społecznej i Zdrowotnej 92 tys. zł;

brak faktur przeterminowanych, termin płatności wszystkich faktur to styczeń 2020 roku.

- Stormet Spółka z o.o. 80 tys. zł;

w tym kwota należna 58 tys. zł.

5.1.6. POLITYKA EGZEKWOWANIA NALEŻNOŚCI

Zasady egzekwowania przez MPK S.A. w Krakowie należności zostały uregulowane w Zarządzeniu nr 28 z dnia 29 listopada 2004 roku z późniejszymi zmianami. Najważniejsze zasady obowiązujące w Spółce podczas sprzedaży towarów i usług z odroczonym terminem płatności:

- Sprawdzenie przed zawarciem umowy sprzedaży czy klient nie jest dłużnikiem MPK S.A. w Krakowie;
- Zgromadzenie odpowiednich dokumentów potwierdzających tożsamość klienta (osoby fizyczne) oraz rejestrację działalności gospodarczej (przedsiębiorcy);
- Jeżeli klient nie dokonał zapłaty w terminie ustalonym w umowie Sekcja Księgowości Finansowej wysyła do niego, za potwierdzeniem odbioru, wezwanie do natychmiastowego uregulowania zapłaty z adnotacją „przed skierowaniem na drogę sądową”. Jednocześnie kierownik komórki organizacyjnej dokonującej sprzedaży podejmuje działania mające na celu wyegzekwowanie należności;
- W przypadku nieuregulowania należności przez klienta, pomimo co najmniej jednokrotnego wezwania, Główny Księgowy występuje, po upływie 30 dni od daty ostatniego wezwania, do stosownej kancelarii prawnej prowadzącej obsługę Spółki z wnioskiem o skierowanie sprawy na drogę postępowania sądowego, przekazując jednocześnie tej kancelarii niezbędne w tym celu dokumenty;
- Po wydaniu i uprawomocnieniu wyroku sądowego niezapłacone należności są ściągane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawnymi;
- Spółka zgłasza swoich dłużników do bazy danych Krajowego Rejestru Długów.

5.2. PASYWA

Po stronie pasywów spadkowi zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 5,9% towarzyszył wzrost kapitałów własnych o 1,7%.

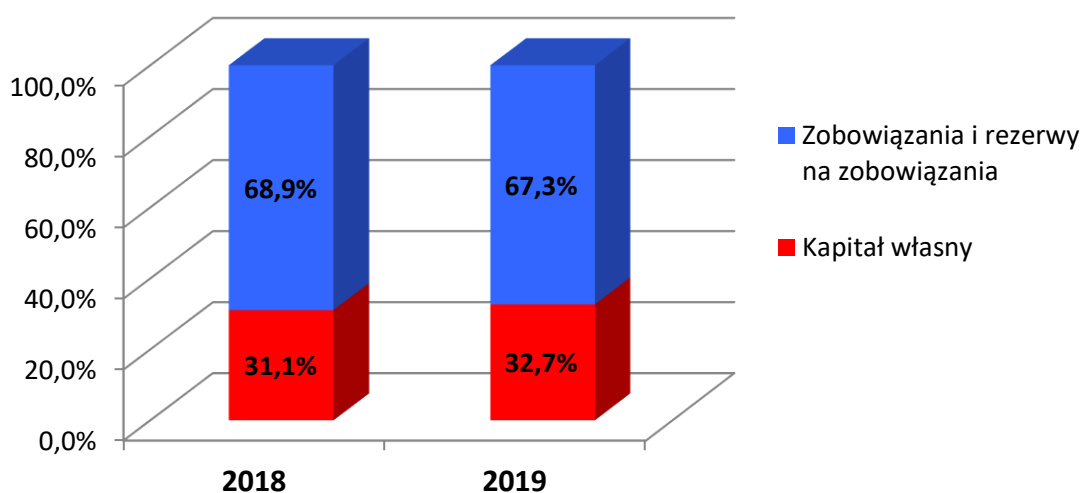
W efekcie udział kapitału własnego w strukturze pasywów jest na wyższym poziomie niż w roku ubiegłym (32,7% wobec 31,1% w 2018 roku), natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 67,3% pasywów wobec 68,9% rok wcześniej.

Zapotrzebowanie przedsiębiorstwa na kapitał ze źródeł zewnętrznych wynika z realizowanej strategii rozwoju Spółki, w tym w szczególności odnowy taboru.

Tabela 32. Struktura pasywów

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2018		Stan na 31.12.2019	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	421 535	31,1	428 819	32,7
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	935 874	68,9	880 885	67,3
3.	PASYWA	1 357 409	100,0	1 309 704	100,0

Wykres 12. Struktura pasywów MPK S.A.



5.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2019 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 428 819 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Stan na 31.12.2018</i>	<i>Stan na 31.12.2019</i>
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	273 289	317 722
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	18 939	18 931
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	16 462	0
5.	Zysk / strata netto	27 963	7 284
6.	KAPITAŁ WŁASNY	421 535	428 819

5.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zmniejszenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 54 989 tys. zł to efekt terminowej realizacji harmonogramów zawartych w umowach kredytowych i leasingu finansowego oraz planowego rozliczania środków pieniężnych otrzymanych w formie dofinansowania do zakupu środków trwałych z UE równoległe do odpisów amortyzacyjnych ewidencjonowanych w pozycji rozliczeń międzyokresowych.

Zwiększeniu uległa suma rezerw na zobowiązania, która wynika przede wszystkim z powiększenia rezerw na świadczenia emerytalne i podobne.

Tabela 34. Struktura zobowiązań i rezerw na zobowiązania

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Stan na 31.12.2018</i>		<i>Stan na 31.12.2019</i>	
		<i>tys. zł</i>	<i>%</i>	<i>tys. zł</i>	<i>%</i>
1.	Rezerwy na zobowiązania	92 136	9,9	109 683	12,4
2.	Zobowiązania długoterminowe	188 060	20,1	150 397	17,1
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	25 366	2,7	17 549	2,0
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	103 333	11,0	107 203	12,2
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	9 509	1,0	7 548	0,9
4.	Rozliczenia międzyokresowe	552 345	59,0	513 602	58,3
5.	ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA	935 874	100,0	880 885	100,0

5.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2019 roku to:

- KrakTransRem Sp. z o.o. 6 675 tys. zł.
Termin płatności faktur to styczeń 2020 roku – zapłacono w terminie.
- PGE Obrót S.A. 5 718 tys. zł.
Termin płatności faktur to styczeń i początek lutego 2020 roku – zapłacono w terminie.
- Lotos Paliwa Sp. z o.o. 4 467 tys. zł.
Termin płatności faktur to styczeń 2020 roku – zapłacono w terminie.

5.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2019 roku wyniosły 9 825 tys. zł i dotyczyły zobowiązań wobec Skarbu Państwa. Spółka nie miała zobowiązań przeterminowanych wobec podmiotów publicznych.

5.2.5. INFORMACJA O KREDYTACH I LEASINGU

Na dzień 31 grudnia 2019 roku zadłużenie Spółki z tytułu zawartych umów kredytowych i leasingowych wynosiło 173 645 tys. zł, w tym w szczególności wobec:

- Europejskiego Banku Inwestycyjnego 25 056 tys. zł;
- PKO Leasing S.A. 72 766 tys. zł;
- Millennium Leasing Sp. z o.o. 44 513 tys. zł;
- Pekao Leasing Sp. z o.o. 31 310 tys. zł.

Tabela 35. Harmonogram spłat kredytów w 2019 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń	0	2 019
2.	Luty	920	2 025
3.	Marzec	0	1 534
4.	Kwiecień	0	2 531
5.	Maj	920	2 041
6.	Czerwiec	2 063	840
7.	Lipiec	0	3 258
8.	Sierpień	920	2 057
9.	Wrzesień	0	2 063
10.	Październik	0	2 069
11.	Listopad	920	2 075
12.	Grudzień	3 896	2 080
SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH		9 639	24 592

6. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych wolnych środków pieniężnych na koniec 2019 roku wyniosła 115 500 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 109 178 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -47 756 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 54 119 tys. zł, a wpływy 6 363 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były ujemne i wyniosły -15 485 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała ogółem 45 804 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 30 319 tys. zł.

Tabela 36. Przepływy środków pieniężnych

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	78 810	109 178
	Zysk netto	27 963	7 284
	Korekty razem	50 847	101 894
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	-105 100	-47 756
	Wpływy	2 648	6 363
	Wydatki	107 748	54 119
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	-5 180	-15 485
	Wpływy	55 409	30 319
	Wydatki	60 589	45 804
D.	Przepływy pieniężne netto, razem	-31 470	45 937
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	-31 470	45 937
	<i>zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
F.	Środki pieniężne na początek okresu	101 033	69 563
G.	Środki pieniężne na koniec okresu	69 563	115 500*

* pozycja zawiera środki pieniężne stanowiące wkład własny Spółki do zakupu 50 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik I

**Tabela 37. Przepływy pomiędzy MPK S.A. a Gminą Miejską Kraków
i jej poszczególnymi jednostkami**

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019
A.	Wpływy z tytułu:		
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	226 800	225 541
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	257 584	281 035
	- wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	17 251	15 580
	- wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 000	3 234
	- wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	336	720
	- wynagrodzenie za realizację Programu „Karta Krakowska”	1 780	448
B.	Wydatki z tytułu:		
	- kar umownych w komunikacji	572	1 216
	- podatku od środków transportowych	1 143	1 020
	- podatku od nieruchomości	3 256	3 250
	- gospodarowania odpadami komunalnymi	250	262
	- zakupu usług promocji	221	245
	- zużycia energii centralnego ogrzewania	1 747	1 687
	- mocy zamówionej	909	965
	- zużycia wody	728	757

7. WSKAŹNIKI FINANSOWE

Działalność gospodarczą Spółki i jej wynik oraz sytuację majątkową i finansową za okres objęty sprawozdaniem w porównaniu z okresem poprzednim w pełni odzwierciedlają omówione poniżej wskaźniki.

7.1. WSKAŹNIKI PŁYNNOŚCI

Analiza wskaźników płynności potwierdza dużą wiarygodność płatniczą MPK S.A. Wskaźniki płynności I i II wyniosły odpowiednio 1,9 oraz 1,7. Spółka nie miała żadnych problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań. Średnioroczny wskaźnik płynności III w wysokości 0,9 oznacza, że w oparciu o posiadane środki pieniężne Spółka mogła uregulować aż 90% swoich zobowiązań krótkoterminowych.

Tabela 38. Ocena stopnia płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2018	2019
1.	Wskaźnik płynności I <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,4	1,9
2.	Wskaźnik płynności II <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,2	1,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	0,9	0,9

7.2. WSKAŹNIKI ZADŁUŻENIA

Spółka umiejętnie wykorzystuje zewnętrzne źródła finansowania w celu zwiększenia standardu wykonywanej usługi, czego dowodem są poniższe wskaźniki zadłużenia. Stopa zadłużenia w wysokości 67,3% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Natomiast stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość zaledwie 1,9%.

Tabela 39. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2018	2019
1.	Stopa zadłużenia <i>(zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / pasywa ogółem) x 100</i>	68,9%	67,3%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	2,6%	1,9%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	42,3%	48,8%

7.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na wyższym poziomie i wyniosła 15 dni. Jest to związane z przesunięciem na styczeń 2020 roku zapłaty za wykonane przez Spółkę usługi przewozowe. Szybkość spłaty zobowiązań, celem utrzymania prawidłowych relacji z kontrahentami, kształtowała się na poziomie terminów płatności i wyniosła 22 dni. Szybkość obrotu zapasami ukształtowała się na poziomie 15 dni.

Tabela 40. Ocena sprawności działania

Lp.	Wskaźniki sprawności działania	2018	2019
1.	Szybkość obrotu należnościami (przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) * 365 dni	4	15
2.	Szybkość spłaty zobowiązań (przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	22	22
3.	Szybkość obrotu zapasów (przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	15	15

7.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2019 rok dodatni wynik finansowy wskaźniki rentowności osiągnęły również wartości dodatnie. Tylko wskaźnik rentowności brutto sprzedaży ukształtował się z ujemnym wynikiem m. in.: z uwagi na realizowany przez Spółkę zakup taboru tramwajowego i autobusowego przy aktywnym wykorzystaniu funduszy pochodzących z projektów współfinansowanych przez Unię Europejską. Efektem jest widoczny wzrost poziomu amortyzacji w grupie kosztów działalności operacyjnej, natomiast rozliczanie środków pieniężnych otrzymanych w formie dofinansowania do zakupu środków trwałych z UE równoległe do odpisów amortyzacyjnych odbywa się w pozycji pozostałych przychodów operacyjnych.

Tabela 41. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2018	2019
1.	Rentowność netto sprzedaży (wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100	5,0%	1,2%
2.	Rentowność brutto sprzedaży (wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100	-5,5%	-10,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (wynik finansowy netto* / aktywa razem) x 100	2,0%	0,5%
4.	Zyskowność kapitału własnego (wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	6,4%	1,5%

* wskaźniki nie uwzględniają pozycji "zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności".

VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka Akcyjna posiada jedną Spółkę zależną **KrakTransRem Spółka z o.o.**, której jest jedynym udziałowcem. Spółka utworzona została na czas nieoznaczony.

Tabela 42. Podmioty zależne

<i>Nazwa podmiotu</i>	<i>Udział w kapitale zakładowym %</i>	<i>Wysokość kapitału zakładowego</i>	<i>Wynik Spółki zależnej</i>
KrakTransRem Spółka z o.o.	100%	50 tys. zł	675 tys. zł

Zarząd Spółki

Prezes Zarządu

Jerzy Dywan – od 26 kwietnia 2017 roku

Wiceprezes

Krzysztof Utracki – od 1 października 2018 roku

Rada Nadzorcza została powołana w dniu 26 lipca 2017 roku

Przewodniczący

Rafał Świerczyński

Członkowie

Katarzyna Bury

Grzegorz Dyrkacz

Mariusz Szałkowski

Członkowie Rady Nadzorczej KrakTransRem Spółka z o.o. pełnią swoje funkcje nieodpłatnie.

Działalność KrakTransRem Spółka z o.o. związana jest ze świadczeniem usług polegających na prowadzeniu i obsłudze codziennej pojazdów komunikacji miejskiej przez osoby zatrudnione na podstawie umów cywilnoprawnych. W 2019 roku Spółka prowadziła również działalność w zakresie napraw i konserwacji taboru tramwajowego, usług przewozowych, usług ślusarsko-monterskich dotyczących infrastruktury przystankowej, usług elektrycznych, usług sprzątania obiektów, pomieszczeń i terenów zielonych oraz sprzątania taboru tramwajowego i autobusowego.

Zatrudnienie na podstawie umów o pracę w KrakTransRem Spółka z o.o. na dzień 31 grudnia 2019 roku wynosiło 8 osób.

Efekty działalności spółki zależnej:

- Racjonalizacja zatrudnienia w MPK S.A. w Krakowie;
- Ograniczenie pozostałych kosztów związanych z zatrudnieniem personelu, brak funduszu socjalnego, ajenci sami pokrywają koszty umundurowania;
- Usługi przewozowe świadczone przez KrakTransRem Spółka z o.o. charakteryzują się wysoką wydajnością pracy (wynagrodzenia agentów uzależnione są od liczby przepracowanych godzin, itp.);
- Optymalnie wykorzystany czas pracy agentów, przy uwzględnieniu czasów odpoczynku prowadzących pojazdy;
- Użyteczność i funkcjonalność grupy agentów prowadzących pojazdy przy obsłudze tzw. „dwurazówek” – prac z przerwą między szczytami komunikacyjnymi;
- Niskie koszty funkcjonowania.

Kierunki rozwoju KrakTransRem Spółka z o.o.:

- Utrzymanie na obecnym wysokim poziomie liczby prowadzących, udostępnianych na rynku przewozowym;
- Intensyfikowanie działalności związanej z udostępnianiem pracowników w innych grupach zawodowych;
- Współfinansowanie prawa jazdy kat. D wraz z kwalifikacją zawodową dla agentów.

IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI

9.1. OPIS PRZEWIDYWANEJ SYTUACJI FINANSOWEJ SPÓŁKI

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie posiada status Operatora Wewnętrznego i wykonuje zadania z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na rzecz Gminy. Posiada podpisane wieloletnie kontrakty na świadczenie usług komunikacji zbiorowej, które gwarantują stabilność działania, w tym w szczególności:

- Umowę na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku oraz Umowę wsparcia zawartą pomiędzy MPK S.A. w Krakowie, Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, Gminą Miejską Kraków oraz Krakowskim Holdingiem Komunalnym S.A. w dniu 30 listopada 2018 roku, która obowiązuje do 31 marca 2035 roku;
- Umowę na świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 7 sierpnia 2014 roku, która obowiązuje do 31 grudnia 2024 roku;
- Umowę wykonawczą z dnia 30 grudnia 2016 roku wraz z Aneks nr 4 z dnia 27 grudnia 2019 roku na świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczenia rekompensaty. Zapisy aneksu dotyczą także m.in.: zasad prowadzenia windykacji i egzekucji należności z tytułu opłat dodatkowych i należności przewozowych powstałych przed 1 lutego 2016 roku;
- Umowę w sprawie realizacji Programu „Karta Krakowska” nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 roku.

Przyszła sytuacja finansowa Spółki jest w znacznej mierze uzależniona od terminowych płatności za usługi realizowane przez Spółkę na rzecz Gminy Miejskiej Kraków.

W przypadku pozyskania dodatkowych środków z UE (CUPT), NFOŚ Spółka będzie dążyła do pozyskania kolejnych autobusów elektrycznych i nowoczesnych wagonów tramwajowych.

9.2. OPIS STOSOWANYCH INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

1. Informacja o nabyciu akcji własnych.

Nie dotyczy.

2. Informacja o posiadanych przez jednostkę oddziałach (zakładach).

Nie dotyczy.

3. Informacja o instrumentach finansowych w zakresie:

- a) przyjętych przez jednostkę celach i metodach zarządzania ryzykiem finansowym, łącznie z metodami zabezpieczania istotnych rodzajów planowanych transakcji, dla których stosowana jest rachunkowość zabezpieczeń.**

Wszystkie kontrakty na realizację zadań inwestycyjnych zawierane są zgodnie z Ustawą o Zamówieniach Publicznych, z ustaleniem maksymalnej wysokości wynagrodzenia, płatnym po wykonaniu zadania i zabezpieczone są gwarancją należytego wykonania kontraktu w formie gwarancji bankowej lub polisy ubezpieczeniowej.

Spółka nie korzysta z opcji walutowych.

- b) ryzyka: zmian cen, kredytowego, kursowego, istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.**

Ryzyko zmian cen

W 2019 roku nie odnotowano wzrostu cen podstawowych nośników mediów energetycznych (energia trakcyjna, olej napędowy).

Ryzyko kredytowe

W celu zminimalizowania ryzyka niespłacalności wierzytelności stan należności od odbiorców jest na bieżąco monitorowany, zgodnie z wewnętrznymi procedurami funkcjonującymi w Spółce, opisanymi w rozdziale 5.1.6. pt. „Polityka egzekwowania należności”. W przypadku stwierdzenia braku wpływu zapłaty w umownym terminie, podejmowane są stosowne czynności windykacyjne.

Ryzyko kursowe

Nie występuje.

Ryzyko istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej

W 2019 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań, a przejściowo wolne środki były inwestowane w bezpieczne instrumenty finansowe, jakimi są lokaty bankowe.

Na podstawie Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 24 lipca 2015 roku Bank Zachodni WBK S.A. może udzielić Spółce kredyt do kwoty 46 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. W dniu 5 lipca 2019 roku został podpisany Aneks nr 4 do ww. umowy, w którym dzień spłaty kredytu oznaczono na 31 sierpnia 2020 roku. W 2019 roku Spółka nie uruchomiła tego kredytu.

W okresie sprawozdawczym Spółka złożyła do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego (Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Małopolskiego) 3 wnioski o płatność dotyczące projektu „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów w celu obsługi komunikacji zbiorowej aglomeracji krakowskiej – kontynuacja” na łączną kwotę wydatków 25 108 tys. zł i otrzymała dofinansowanie w kwocie 19 145 tys. zł. Ponadto, w ramach projektu „Zakup

niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych” otrzymała kwotę 11 174 tys. zł po zatwierdzeniu wniosku końcowego, który został złożony w październiku 2018 roku.

W ramach nowego projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego (35 wagonów) w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie część I” Spółka złożyła do CUPT 4 wnioski sprawozdawcze.

9.3. INFORMACJA O INNYCH RYZYKACH JAKIE MOGĄ WYSTĄPIĆ W DALSZEJ PRZYSZŁOŚCI I STRATEGIACH ZARZĄDZANIA DANYM RYZYKIEM

1. Ryzyko opóźnienia dostaw 35 sztuk niskopodłogowych wagonów tramwajowych współfinansowanych w ramach projektu unijnego.

Opóźnienia w dostawie wagonów mogą niekorzystnie wpłynąć na przepływy finansowe związane z terminowym rozliczeniem dofinansowania w formie zaliczek, na poczet realizacji projektu unijnego pt. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie - część I”, których pobranie planowane jest w I i II kwartale 2020 roku. W piśmie z dnia 28 lutego 2020 roku, STADLER poinformował o zaistnieniu wydarzenia o charakterze siły wyższej, tj. epidemii koronawirusa, w wyniku której niektóre elementy/podzespoły nie zostaną dostarczone w wymaganych terminach, a w konsekwencji sytuacja ta może wpłynąć na opóźnienie dostaw w stosunku do harmonogramu realizacji dostaw stanowiącego załącznik nr 1 do umowy nr RE180002 z dnia 16 stycznia 2018 r.

W przypadku opóźnienia dostaw wagonów, których termin zakończenia zaplanowano na połowę lipca 2020 roku, istnieje ryzyko, iż wydatki poniesione poza końcowym terminem kwalifikowania wydatków, który zgodnie z umową o dofinansowanie przypada na 10 października 2020 roku, nie zostaną uznane za wydatki kwalifikowalne.

W celu obniżenia ryzyka opóźnienia terminu dostawy w umowie z dostawcą taboru zawarto stosowne zapisy ochronne, w tym kary umowne.

2. Ryzyko zmiany w zakresie warunków realizacji lub wskaźników projektu pt. „Zakup 50 sztuk autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”, w rezultacie której projekt przestałby spełniać kryteria wyboru, według których został zakwalifikowany do dofinansowania przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach konkursu nr POLiŚ.6.1/1/18

W dniu 31 grudnia 2019 roku Spółka podpisała umowę o dofinansowanie zakupu 50 przegubowych autobusów elektrycznych wraz z urządzeniami ładującymi za pośrednictwem łacza plug-in, który znalazł się na liście projektów wybranych do dofinansowania ze środków unijnych, w naborze konkursowym prowadzonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Całkowity koszt projektu z wniosku to 158 774,55 tys. zł, a wnioskowana kwota dofinansowania 109 692,5 tys. zł.

W chwili obecnej ryzyko istotnej zmiany wskaźników efektywności ekonomicznej projektu, jest niewielkie. Trwają prace związane z wyłonieniem dostawcy przedmiotu zamówienia

których zaawansowanie opisano w rozdziale III pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój Spółki”, pkt. 1 b.

3. Ryzyko opóźnienia uruchomienia lub braku kredytu z EBI.

W dniu 28 listopada 2018 roku Spółka zawarła umowę kredytową z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, na podstawie której Bank będzie współfinansować modernizację wagonów tramwajowych GT8S, zakup do 90 sztuk niskopodłogowych wagonów tramwajowych.

Poza spełnieniem wskaźników finansowych, warunkiem uruchomienia kredytu jest przedłożenie dokumentów zabezpieczeń. Dokumenty te są w trakcie przygotowań przez Bank i będą wymagać obustronnych uzgodnień. W przypadku przedłużających się formalności planowana transza wypłaty kredytu w I półroczu 2020 roku może ulec przesunięciu.

Na dzień sporządzania Sprawozdania ww. formalności przebiegają zgodnie z planem. Po uwagach i ostatecznym uzgodnieniu treści umów zabezpieczających Spółka oczekuje na finalne wersje dokumentów, po podpisaniu których będzie mogła przystąpić do procedury wpisu zastawu rejestrowego do Rejestru Zastawów.

4. Ryzyko niekorzystnego dla Spółki rozliczenia umów powierzenia i otrzymanej rekompensaty, w tym niewypłacenie wypracowanego rozsądnego zysku.

Zgodnie z zawartymi umowami powierzenia Spółka otrzymuje wynagrodzenie za usługi świadczone na rzecz Gminy Miejskiej Kraków. Po zakończeniu roku obrotowego wysokość otrzymanej rekompensaty będzie podlegać badaniu przez niezależnego audytora wybranego przez Miasto, pod kątem jej nadmierności.

W obowiązujących umowach powierzenia zapisano następujące procedury rozliczenia rekompensaty:

- w przypadku wystąpienia nadmiernej rekompensaty, gdy z raportu audytora wynikać będzie, że w zakończonym roku rozliczeniowym osiągnięte przez Operatora (tj. przez MPK S.A. w Krakowie) przychody były wyższe od poniesionych kosztów wraz z rozsądnym zyskiem w maksymalnej wysokości 6%, określonym w umowie wykonawczej, Spółka zwróci Miastu nadwyżkę Wynagrodzenia;
- w przypadku wystąpienia rekompensaty poniżej limitu, gdy z raportu audytora wynikać będzie, że w zakończonym roku rozliczeniowym osiągnięte przez Operatora (tj. przez MPK S.A. w Krakowie) przychody były niższe od poniesionych kosztów wraz z rozsądnym zyskiem w maksymalnej wysokości 6%, określonym w umowie wykonawczej, Operator może wystawić Miastu dodatkową notę księgową lub fakturę korygującą, płaconą przez Miasto w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

5. Ryzyko zmniejszenia pracy przewozowej zleconej Spółce.

Zawarte umowy przewozowe dają Miastu prawo zmiany wielkości pracy przewozowej zleconej MPK S.A. w Krakowie:

- w komunikacji autobusowej do 5% w stosunku do wielkości pracy przewozowej określonej dla roku poprzedniego, jednakże zawarta umowa gwarantuje Spółce,

że zmiana ta może nastąpić po pisemnym zawiadomieniu Spółki przesłanym co najmniej na 6 miesięcy przed terminem jej wprowadzenia. Ponadto, zmiana wielkości pracy przewozowej, w zakresie większym niż 5% lub w czasie krótszym niż wynikający z umowy, wymaga zgody MPK S.A. w Krakowie;

- w komunikacji tramwajowej nie więcej niż 5% w stosunku do wielkości pracy przewozowej określonej dla roku poprzedniego i nie mniejszej niż 13 500 tys. pociągokilometrów. Zawarta umowa gwarantuje Spółce, że zmiana ta może nastąpić po pisemnym zawiadomieniu Spółki przesłanym co najmniej na 6 tygodni przed terminem jej wprowadzenia. Dodatkowo zmiana wielkości pracy przewozowej w zakresie większym niż 5% lub w czasie krótszym niż wynikający z umowy, wymaga zgody MPK S.A. w Krakowie.

Praca przewozowa zlecona Spółce w 2019 roku uległa zmniejszeniu na skutek remontów ciągów komunikacyjnych, jednak zmiana ta mieściła się w granicach limitu określonego w umowach przewozowych.

6. Ryzyko opóźnienia w płatnościach za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków

W sytuacji wystąpienia problemów finansowych Miasta istnieje ryzyko opóźnienia w płatnościach za usługi zlecone Spółce, co niekorzystnie wpłynie na płynność Spółki, jej wskaźniki finansowe, w tym bankowe. W konsekwencji może to skutkować odmową przez Europejski Bank Inwestycyjny udzielenia Spółce kredytu niezbędnego do sfinansowania zakupu taboru.

7. Ryzyko rozstrzygnięcia na niekorzyść MPK S.A. spraw sądowych dotyczących nałożenia korekt finansowych wydatków kwalifikowanych realizowanych projektów współfinansowanych ze środków UE

Realizacja projektów współfinansowanych ze środków UE obwarowana jest wieloma regulacjami prawnymi i procedurami. Zmienność przepisów prawa i ich interpretacji oraz zachodzące zmiany rynkowe stanowią istotne zagrożenie dla powodzenia i pomyślnego rozliczenia przedsięwzięć.

Prowadzenie tak dużych projektów niesie ze sobą konieczność poddawania się kontroli przez różne instytucje po stronie krajowej i KE, różnie interpretujących dokumenty programowe, co stwarza ryzyko zarzutu nieprawidłowości, a w konsekwencji nałożenie korekty finansowej.

Zarząd Spółki, pomimo wysokiego prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzeń korekt finansowych uważa, że realizacja projektów współfinansowanych ze środków UE sprzyja rozwojowi Spółki oraz Miasta. Środki unijne stanowią istotne źródło finansowania działalności inwestycyjnej MPK S.A. w Krakowie, które zyskuje dzięki nim wysoki poziom innowacyjności i konkurencyjności na rynku, nie tylko lokalnym, ale również krajowym.

Doświadczenie MPK S.A. obejmuje następujące zdarzenia:

- W 2013 roku Spółka otrzymała decyzję Ministra Rozwoju Regionalnego wzywającą do zwrotu części dofinansowania do realizowanego projektu UE pt. „Zintegrowany Transport Publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II” w związku ze stwierdzeniem

naruszenia Prawa zamówień publicznych poprzez użycie w opisie przedmiotu zamówienia znaków towarowych bez wskazania parametrów ich równoważności (SIWZ dla inwestycji przebudowy ul. Długiej). Na skutek odwołania MPK S.A. w Krakowie nastąpiła zmiana decyzji w zakresie korekty wysokości zwróconego dofinansowania;

- W wyniku kontroli końcowej przeprowadzonej przez CUPT dla projektu pt. „Zintegrowany Transport Publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II” w zakresie realizacji zadania polegającego na budowie linii tramwajowej na odcinku rondo Grzegórzeckie - Mały Płaszów została nałożona korekta finansowa, będąca konsekwencją stwierdzenia nieprawidłowości mających miejsce na etapie realizacji inwestycji. Następnie MPK S.A. w Krakowie podjęło kroki prawne w stosunku do wykonawcy zadania w celu pokrycia szkody. W wyniku zawartej w 2016 roku ugody sądowej wykonawca zapłacił Spółce zasądzoną kwotę wraz z odsetkami.

Obecnie toczy się postępowanie w sprawie korekty finansowej w wysokości 5% wartości wydatków kwalifikowanych w umowach na dostawy autobusów, nałożonej przez Instytucję Zarządzającą RPO WM 2014-2020 w projekcie pt. „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych” (wynik audytu prowadzonego przez Krajową Administrację Skarbową). Instytucja Audytowa - Krajowa Administracja Skarbowa, pomimo przesłanych przez MPK S.A. w Krakowie dodatkowych wyjaśnień i ekspertyz wykonanych przez niezależne podmioty: Politechnikę Śląską oraz Instytut Naukowo – Wydawniczy SPATIUM sp. z o.o z Radomia, utrzymała swoje stanowisko dotyczące naliczenia korekty finansowej w wysokości 5%, za wprowadzenie w dokumentacji zamówienia warunku – lokalizacji na terenie Polski jednego punktu ASO – dla celów napraw powypadkowych.

W związku z powyższym nałożona korekta finansowa 5% obejmuje dwie odrębne sprawy:

- a) Wartość środków UE, które nie zostały wypłacone. Ocena wniosku o płatność końcową zakończyła się obniżeniem wnioskowanej przez Spółkę refundacji UE o kwotę 588 126,23 zł, która będzie przedmiotem dochodzenia przez Spółkę na drodze cywilnoprawnej;
- b) Wartość środków UE, które zostały wypłacone. W związku z otrzymaniem decyzji Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 31 grudnia 2019 roku zobowiązującej Beneficjanta Projektu, tj. MPK S.A w Krakowie, do zwrotu dofinansowania w wysokości 5 197 793,84 zł wraz z odsetkami liczonymi jak za zaległości podatkowe Zarząd Spółki podjął decyzję o zwrocie ww. kwoty w celu zatrzymania biegu naliczania odsetek, a tym samym minimalizacji kosztów związanych z nałożoną korektą finansową. Zwrot nastąpił 15 stycznia 2020 roku.

W lutym 2020 MPK S.A. w Krakowie złożyło w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym w Krakowie Skargę od ww. decyzji Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 31 grudnia 2019 roku. Dobiegają końca prace związane z przygotowaniem pozwu w sądzie cywilnym w celu odzyskania kwoty środków UE potrąconej z płatności końcowej.

8. Ryzyko związane z rozwojem pandemii koronawirusa COVID-19

W związku z wprowadzeniem w miesiącu marcu 2020 roku na terenie całego kraju stanu zagrożenia epidemicznego związanego z koronawirusem COVID-19 i działaniami z tym związanymi polegającymi m.in.: na ograniczeniu obrotu towarami i usługami, funkcjonowaniu zakładów oraz przemieszczania się osób, sytuacja finansowa oraz możliwości operacyjne Spółki ulegną regresji. Wiąże się to przede wszystkim ze znaczącym ograniczeniem pracy przewozowej stanowiącej główne źródło przychodów Spółki, a także możliwością wystąpienia braku wystarczających zasobów ludzkich i rzeczowych.

Zarząd Spółki posiada możliwość elastycznego dostosowania kosztów pracy do obniżonego poziomu pracy przewozowej poprzez zastosowanie regulacji wprowadzonych przez Rząd m.in. obniżenie nominału czasu pracy, zastosowanie postojowego lub ograniczenie zleceń dla agentów świadczących usługę pracy przewozowej. W sytuacji wystąpienia problemów finansowych Miasta istnieje ryzyko opóźnienia w płatnościach za usługi zlecone Spółce. Kierownictwo Spółki w celu zminimalizowania negatywnego wpływu zachwiania płynności finansowej na jednostkę prowadzi monitoring wydatków oraz wpływów, a w przypadku zagrożenia płynności podjęte zostaną działania w zakresie uruchomienia opcji kredytu w rachunku bieżącym.

Na dzień sporządzenia Sprawozdania nie jest znana skala, ani skutki zmian jakie mogą wystąpić. W związku z rozwojem pandemii koronawirusa COVID-19, Spółka podejmuje szereg działań w kierunku ograniczenia zagrożenia zdrowia pracowników oraz klientów Spółki. Należą do nich między innymi: wydzielenie stref bezpieczeństwa dla prowadzących w pojazdach MPK S.A. w Krakowie, zapewnienie pracownikom środków ochronnych, regularna dezynfekcja pojazdów, automatów biletowych oraz innych pomieszczeń, w których przebywają pracownicy Przedsiębiorstwa, kontrolne pomiary temperatury pracowników Spółki, ograniczenie od niezbędnego minimum bezpośrednich kontaktów z klientami, prowadzenie kampanii informacyjnej w tym zakresie.

Rozwój wydarzeń związanych z pandemią jest na bieżąco monitorowany i w zależności od zaistniałej sytuacji będą podejmowane dalsze działania prewencyjne zarówno w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa osób, jaki i zabezpieczenia ciągłości działalności Spółki.

X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI

1. KONTROLE

W 2019 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 19 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 36 dni roboczych.

Szczegółowe zestawienie liczby kontroli przeprowadzonych przez poszczególne instytucje kontrolujące zawiera tabela.

Tabela 43. Wykaz kontroli zewnętrznych

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Ilość kontroli</i>
1.	Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny	1
2.	Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa	5
3.	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie	5
4.	Izba Administracji Skarbowej w Krakowie	2
5.	Państwowa Inspekcja Pracy	2
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego – Departament Funduszy Europejskich	1
7.	Sąd Rejonowy dla Krakowa Podgórze	1
8.	Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego	1
9.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	1
10.	ŁĄCZNA LICZBA KONTROLI	19

W kontroli przeprowadzonej przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie dotyczącej przewozu linii „Telebus 1” kierowcę ukarano dwoma mandataми karnymi w związku z okazaniem do kontroli karty kierowcy, która nie zawierała symboli kraju rozpoczęcia pracy za dni 6 i 7 czerwca 2019 roku.

Podczas kontroli wykonanej przez Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa w Stacji Kontroli Pojazdów w zakresie zgodności stacji z wymaganiami art. 83 ust 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, prawidłowości wykonywania badań technicznych zgłoszono niezgodności:

- nie wpisanie do zaświadczeń o badaniach dwóch pojazdów informacji o numerze protokołu i decyzji wydanych przez Transportowy Dozór Techniczny;
- nieuzasadnione wpisanie do rejestru badań dodatkowego badania pojazdu.

W 2019 roku miała miejsce kontrola Państwowej Inspekcji Pracy, która dotyczyła czasu pracy w Zajeźdni Autobusowej Wola Duchacka. Jedynym zaleceniem kontrolujących było ponowne ustalenie czasu trwania OC. W uzgodnieniu ze Związkami Zawodowymi czas OC

w Zajeźdni Wola Duchacka został wydłużony z 5 do 7 minut, a ustalenia te zaczęły obowiązywać od 1 stycznia 2020 roku.

Podczas pozostałych kontroli nie stwierdzono niezgodności.

Ponadto w następstwie kontroli przeprowadzonej w dniu 7 grudnia 2018 roku przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego (stwierdzono wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie; wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy; niewyposażenie kierowcy w dokumenty, o których mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym) w dniu 6 lutego 2019 roku Spółka otrzymała decyzję Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego o nałożeniu na Przedsiębiorstwo kary finansowej w wysokości 3 500 zł, która została zapłacona w dniu 21 marca 2019 r. Ponadto w październiku 2019 roku zostało wszczęte postępowanie wyjaśniające prowadzone przez Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców Referat Transportu i Działalności Regulowanej Urzędu Miasta Krakowa w zakresie ewentualnej utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego. Spółka udzieliła wyjaśnień w tym zakresie i w dniu 3 grudnia 2019 roku otrzymała decyzję, że do naruszenia nie doszło.

2. AUDYTY

W 2019 roku Spółka poddała się procesowi corocznego audytu Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001. W dniach 26 i 27 czerwca 2019 roku audytorzy firmy Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku przeprowadzili audyt nadzoru, którego celem było sprawdzenie i ocena stopnia spełnienia wymagań norm ISO 9001: 2015 oraz ISO 14001: 2015 w obszarze realizowanych usług: przewozowych, remontowych pojazdów, diagnostycznych pojazdów samochodowych, reklamowych oraz wynajmu powierzchni użytkowych. **Wynik audytu był pozytywny i potwierdził zgodność działań Spółki z wymaganiami norm odniesienia.**

Audyt dostarczył dowodów, że Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem (ZSZ) MPK S.A. w Krakowie jest utrzymywany i doskonalony, zgodnie z wymaganiami norm odniesienia oraz innymi mającymi zastosowanie wymaganiami. **W raporcie z audytu nr NC-2401/P5 nie stwierdzono niezgodności.** Audyt potwierdził, że kierownictwo Spółki przyjęło i zapewniło realizację polityki jakości. Procesy zostały zidentyfikowane, określono wzajemne powiązania pomiędzy procesami i metody zapewniające skuteczne nadzorowanie procesów. Określono kryteria i metody dla zapewnienia skuteczności przebiegu i nadzorowania procesów. Dostępne są zasoby i informacje niezbędne do wspomagania przebiegu i monitorowania procesów. Procesy są monitorowane, mierzone i analizowane. Ponadto wdrażane są działania do ciągłego doskonalenia procesów i systemu zarządzania. W odniesieniu do wymagań środowiskowych audyt potwierdził, że najwyższe kierownictwo przyjęło i zapewniło realizację polityki środowiskowej. Zidentyfikowano i oceniono występujące w organizacji aspekty środowiskowe, na które organizacja może mieć wpływ, z uwzględnieniem perspektywy cyklu życia oraz określono zagrożenia i możliwości związane z tymi aspektami środowiskowymi.

Ustalono zobowiązania do zachowywania zgodności z wymaganiami dotyczącymi aspektów środowiskowych i utrzymuje się udokumentowaną informację dotyczącą przyjętych zobowiązań do zgodności z wymaganiami. Organizacja monitoruje i ocenia efekty swoich działań mogących mieć wpływ na środowisko. Cele środowiskowe są planowane, monitorowane i przedstawiono dowody ich osiągnięcia. Organizacja rozpatruje powiązanie działań zmierzających do osiągnięcia celów środowiskowych z jej procesami biznesowymi. Najwyższe kierownictwo określiło zakresy odpowiedzialności za realizację przyjętej polityki środowiskowej oraz doskonalenia ustanowionego systemu zarządzania.

Audytorzy, w raporcie w części „Silne strony Organizacji” zwrócili uwagę na:

- dokładną analizę informacji zwrotnej z funkcjonowania procesu przewozu pasażerów;
- ład i porządek na halach napraw oraz stałe inwestycje w infrastrukturę poprawiające warunki pracy;
- starannie prowadzoną ewidencję odpadów i sprawozdawczość środowiskową, uwzględniającą zmieniające się wymagania prawne;
- wykorzystanie narzędzi informatycznych w procesie nadzoru nad infrastrukturą oraz zarządzania systemem, sprzyjające utrzymaniu ustalonych wymagań;
- precyzyjną analizę awaryjności taboru i czynników wpływających na proces realizacji usługi przewozowej;
- dokumentowanie realizowanych projektów, w tym analizy ryzyka (i ich aktualizacje), ukierunkowane na przeciwdziałanie zagrożeniom podczas realizacji projektów;
- skorelowanie sprawozdań „biznesowych” składanych stronom zainteresowanym, z wymaganiami ustanowionego systemu zarządzania;
- rzeczowo sformułowane deklaracje, skierowane na spełnienie oczekiwań klientów w Polityce Jakości i Środowiskowej.

XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA

1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA

W latach 2015-2019 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 44.

Tabela 44. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
1.	<i>Umowa AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21.07.2006 r. o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie</i>	Wynagrodzenie za przewozy tramwajowe	199 594 889,62	207 015 819,94	208 298 812,16	226 800 275,14	56 828 924,67*
2.	<i>Umowa 475/ZIKIT/2011 z dnia 25 sierpnia 2011 r. na: "Kontrolowanie dokumentów przewozu osób korzystających z usług organizowanych w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, a także prowadzenie windykacji i egzekucji należności powstałych z tyt. wystawienia wezwań do zapłaty opłat dodatkowych i należności przewozowych"</i>	Wynagrodzenie za kontrolowanie dokumentów przewozu osób korzystających z usług organizowanych w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie, a także prowadzenie windykacji i egzekucji należności powstałych z tyt. wystawienia wezwań do zapłaty opłat dodatkowych i należności przewozowych	7 367 342,84	2 163 194,66	x	x	x

*za usługi świadczone od 1 stycznia do 31 marca 2019 roku

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
3.	<i>Umowa 483/1/ZIKIT/2011 z dnia 30 sierpnia 2011 r. na prowadzenie dystrybucji biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych świadczonych w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie</i>	Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych świadczonych w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie	17 170 107,85	17 482 429,50	x	x	x
4.	<i>Umowa 483/ZIKIT z dnia 30 sierpnia 2011 r. o świadczenie usług w zakresie utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców</i>	Wynagrodzenie za świadczenie usług w zakresie utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców	4 003 611,12	3 871 500,00	x	x	x
5.	<i>Umowa 338/ZIKIT/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 r. na świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie(KMK)</i>	Wynagrodzenie za świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie	230 352 761,43	227 722 132,63	233 257 113,96	257 584 462,23	281 035 333,39

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
6.	<i>Umowa 1594/ZIKiT/2016 z dnia 30 grudnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczenia Rekompensaty</i>	Łączne wynagrodzenie, w tym:	0,00	0,00	19 123 923,08	20 586 620,74	19 534 257,41
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej	0,00	0,00	15 631 923,08	17 250 620,74	15 580 330,58
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	0,00	0,00	2 688 000,00	3 000 000,00	3 233 926,83
		c) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 r.	0,00	0,00	804 000,00	336 000,00	720 000,00

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
7.	Umowa nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 r. w sprawie realizacji programu „Karta Krakowska”	Wynagrodzenie za realizację programu „Karta Krakowska”	x	x	x	1 780 300,00	448 211,38
8.	Umową na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku	Wynagrodzenie za przewozy tramwajowe od 1 kwietnia 2019 roku	x	x	x	x	168 712 137,61
9.	Środki uzyskane z funduszy europejskich dla wsparcia projektów		114 998 510,49	238 237 987,85	54 383 960,50	55 350 000,00	30 319 123,67
a	Umowa nr POIS.07.03.00-00-001/09-00 z dnia 13.08.2010; Umowa AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21.07.2006 r. o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie	POIiŚ 2007-2013, Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II	1 196 977,17	82 525 474,96	x	x	x
b	Umowa nr POIS.07.03.00-00-042/14-00 z dnia 30.06.2014 r. Umowa AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21.07.2006 r. o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie Umowa 483/1/ZIKIT/2011 z dnia 30 sierpnia 2011 r. na prowadzenie dystrybucji biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych świadczonych w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie	POIiŚ 2007-2013, Poprawa funkcjonowania krakowskiego transportu miejskiego poprzez zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego oraz rozbudowę systemu Krakowskiej Karty Miejskiej	113 801 533,32	106 140 597,99	x	x	x

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
c.	Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0020/15-00-XVII/1FE/16 z dnia 21.04.2016 r.	Projekt: „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych” w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)	x	49 571 915,00	54 383 960,50	0,00	11 174 398,34
d.	Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0982/17-00-XVII/449/FE/17 z dnia 13 grudnia 2017 r.	Projekt pn. Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów w celu obsługi komunikacji zbiorowej aglomeracji krakowskiej - kontynuacja (ZIT- II)	x	x	x	55 350 000,00	19 144 725,33
10.	Pomoc de minimis Umowa 121/2019 art. 69 b ust. 1 Ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. Prezydent Miasta Krakowa za pośrednictwem Grodzkiego Urzędu Pracy w Krakowie	dofinansowanie do szkoleń pracowników zaplecza z Krajowego Funduszu Szkoleniowego	x	x	x	x	65 595,20

2. ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA

W czerwcu 2019 roku został przeprowadzony na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków audyt rekompensaty za świadczone w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 roku usługi publiczne w ramach Systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Audyt obejmował usługi przewozowe komunikacji autobusowej i tramwajowej, usługi dystrybucji biletów, utrzymania infrastruktury przystankowej oraz windykacji i egzekucji opłat. Audyt przeprowadziła firma Polinvest Sp. z o.o. Wynik rozliczenia rekompensaty w ramach audytu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 45. Rozliczenie rekompensaty za 2018 r.

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2018 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	539 138
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	5 531
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	54 995
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	3 693
5.	Rozsądny zysk (+)	29 023
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	11 799
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	515 741
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	505 637
9.	Różnica (8-7)	10 104

W raporcie końcowym z audytu znalazł się następujący wniosek:

*„W wyniku przepracowanego audytu stwierdza się, że Spółka osiągnęła w 2018 r. wynik niższy od Rozsądnego zysku, co oznacza, iż **przyznana Rekompensata nie była nadmierna, tj. nie wystąpiła nadwyżka Rekompensaty**. W świetle wykonanych obliczeń Spółka mogłaby uzyskać Rekompensatę maksymalnie o 10 104 243,00 zł wyższą od kwoty przyznanej za 2018 r.”.*

W dniu 8 sierpnia 2019 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w piśmie skierowanym do MPK S.A. dotyczącym audytu rekompensaty za rok 2018 poinformował, że:

*„Biorąc pod uwagę wnioski sformułowane przez audytorów należy uznać, że usługi publiczne realizowane w 2018 roku przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie **należy uznać za ostatecznie rozliczone z Gminą Miejską Kraków.**”*

Przedstawienie rozliczenia za powierzone przez Gminę zadania realizowane przez MPK S.A. w Krakowie w 2019 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2020 roku.

XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE

„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych” (Dz.U. 2018 r. poz. 317) nakłada na jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, obowiązek wzrostu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów użytkowanych w celu świadczenia usługi komunikacji miejskiej do poziomu 30%. Zakłada się, że wskaźnik ten zostanie osiągnięty w następujący sposób:

- 5% od dnia 1 stycznia 2021 roku
- 10% od dnia 1 stycznia 2023 roku
- 20% od dnia 1 stycznia 2025 roku
- 30% od dnia 1 stycznia 2028 roku.

Aktualnie Spółka posiada 26 autobusów o zerowej emisji spalin (prawie 5% stanu inwentarzowego Spółki) oraz 1 radiowóz elektryczny służb nadzoru ruchu. W ramach umów najmu użytkuje 1 autobus elektryczny oraz 2 elektryczne samochody osobowe Hyundai Kona Electric (na okres 3 lat).

1. Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych.

W celu zapewnienia odpowiedniego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych przez Spółkę pojazdów, zgodnie z wymaganiami Ustawy o Elektromobilności oraz przy zachowaniu wielkości floty autobusowej niezbędnej do wykonania zakontraktowanej pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach, MPK S.A. w Krakowie podjęło kroki zmierzające do pozyskania środków na zakup nowych, cichych i zeroemisyjnych pojazdów w ramach dostępnych programów pomocowych. Działania Spółki w celu zakupu 50 sztuk zeroemisyjnych autobusów przegubowych w ramach projektu CUPT , w tym opis przeprowadzonego postępowania przetargowego oraz zawartej umowy na dofinansowanie projektu) przedstawiono w rozdziale III pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój spółki”, pkt. 1B.

Podjęto również kroki w celu zakupu kolejnych **autobusów bezemisyjnych, elektrycznych w ramach porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju**, które zostało podpisane w dniu 29 czerwca 2017 roku przez MPK S.A. w Krakowie wraz z Gminą Miejską Kraków. Przedmiotem ww. porozumienia jest współpraca przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych rozwiązań w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego. Efektem wdrożenia projektu będzie wymiana miejskich autobusów spalinowych EURO 5 na bezemisyjne, co przyczyni się do poprawy jakości życia w Krakowie poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza (brak emisji spalin) oraz znaczącego obniżenia poziomu hałasu wytwarzanego przez transport miejski. Ostateczna ilość zakupionych przez Spółkę autobusów elektrycznych uzależniona będzie przede wszystkim od wysokości uzyskanego poziomu dofinansowania projektu e-bus oraz ilości zamawianych wagonów Tango Kraków Lajkonik II .

2. Działania zmierzające do zwiększenia liczby niskopodłogowych wagonów tramwajowych o obniżonej energochłonności.

W 2019 roku Spółka współpracowała z konsorcjum wykonawców w składzie Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus & Coach S.A., którzy zgodnie z zawartymi umowami w 2020 roku dostarczą dla Krakowa **50 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik I**. Zakup 35 sztuk z nich będzie dofinansowany w ramach projektu pt.: „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie etap I” z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Kolejne 15 sztuk zakupionych zostanie ze środków własnych. Spółka podejmie kroki w celu pozyskania dofinansowania na ich zakup. Uzyskanie dofinansowania do tego projektu daje możliwość zwiększenia środków z CUPT w przypadku pojawiania się wolnych środków z niewykorzystanej alokacji dla perspektywy finansowej 2014-2020, tak jak to miało miejsce w poprzedniej perspektywie 2007-2013. Środki te pozwoliłyby Spółce na zwiększenie ilości planowanych do zakupu nowych wagonów Tango Kraków Lajkonik II lub spłatę kredytu EBI (w zależności od decyzji Miasta).

Ponadto Spółka ogłosiła postępowanie w sprawie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest **zakup do 60 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych wraz z usługami i dostawami powiązanymi**. Temat szerzej opisano w rozdziale III pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój Spółki”, pkt. 1 C.

Równocześnie prowadzono modernizację kolejnych wagonów GT8S, której zakres opisano w rozdziale V.1 ppt. „Modernizacja taboru tramwajowego”.

3. Działania zmierzające do zwiększenia udziału ekologicznych pojazdów we flocie pojazdów pozostałych.

Podczas odnowy floty samochodów służbowych Spółka dba, aby nowo zakupione pojazdy były funkcjonalne i ekologiczne. Aktualnie Spółka posiada 9 sztuk ekologicznych pojazdów osobowych wykorzystywanych przez służby nadzoru ruchu (w tym 8 hybrydowych i 1 elektryczny). Ponadto od 31 października 2019 roku użytkuje 2 elektryczne samochody osobowe Hyundai Kona Electric w ramach umowy najmu zawartej na okres 3 lat. Pojazdy pozyskano w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.

XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY

Działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie koncentruje się na zapewnieniu klientom komfortu i bezpieczeństwa przejazdu, poprawy warunków oczekiwania na przystankach oraz dogodnego sposobu zakupu biletów, których planowaną realizację przedstawiono w rozdziale I pkt. 1 pt. „Kluczowe kierunki działania Spółki i spodziewane efekty najważniejszych planowanych przedsięwzięć”. Jednocześnie, w swojej działalności gospodarczej, Spółka kieruje się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie ilości wprowadzanych do atmosfery zanieczyszczeń i hałasu.

Zgodnie z opracowanym „Wieloletnim planem rzeczowo-finansowym na lata 2020-2024” zamierzenia te realizowane będą między innymi poprzez:

A. Działania na rzecz ograniczenia emisji CO₂ dzięki odnowie taboru komunikacji autobusowej.

W komunikacji autobusowej emisja dwutlenku węgla jest bezpośrednim efektem spalania paliw węglowodorowych w silnikach i agregatach grzewczych. Zatem działania Spółki będą związane ze zwiększeniem udziału pojazdów elektrycznych w inwentarzu komunikacji autobusowej.

Aktualnie Spółka posiada 26 autobusów własnych i 1 autobus wynajęty o zerowej emisji spalin (prawie 5% stanu inwentarzowego Spółki), 34 pojazdy to autobusy hybrydowe, a 30 to autobusy w wersji minihybrydowej. Pozostałe autobusy napędzane są silnikami spalinowymi, spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 5.

W latach 2020 – 2024 Spółka planuje zakup 110 sztuk autobusów elektrycznych, w tym:

- **50 sztuk przegubowych autobusów elektrycznych** z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020;
- **60 nowych autobusów bezemisyjnych** (31 przegubowych i 29 standardowych) w ramach zawartego w dniu 29 czerwca 2017 roku porozumienia oraz aneksu z dnia 5 października 2017 roku pomiędzy Narodowym Centrum Badań i Rozwoju a Gminą Miejską Kraków i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie w sprawie wspólnej realizacji programu transportu bezemisyjnego, którego przedmiotem jest współpraca przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych rozwiązań w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego.

Zakupy te skutkować będą zmniejszeniem zużycia oleju napędowego, a tym samym emisji dwutlenku węgla o 10 tys. ton rocznie.

B. Działania na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ dzięki odnowie taboru komunikacji tramwajowej.

Plany Spółki na najbliższe lata przewidują wprowadzenie do eksploatacji 50 sztuk nowych, niskopodłogowych tramwajów o pojemności nie mniejszej niż 220 pasażerów w 2020 roku i kolejnych do 60 sztuk o długości 32-36 m w latach 2022-2023. Zastąpią one wycofywane z eksploatacji pociągi tramwajowe złożone z dwóch wagonów typu 105Na oraz pociągi E1-C3.

Według ekspertyzy opracowanej przez zespół Politechniki Krakowskiej pt.: „Badanie energochłonności wybranych typów tramwajów (NGT6 i porównawczo 105Na)”, zużycie energii na jednostkę masy przez tramwaj NGT6 jest o około 20-30% niższe, niż pociągu 2 x 105Na. Wprowadzenie do eksploatacji nowych wielkopojemnych tramwajów, pozwoli na przewiezienie większej ilości pasażerów w komfortowych warunkach, a to w przeliczeniu na jednostkę masy może skutkować utrzymaniem lub nawet obniżeniem globalnego zapotrzebowania na energię elektryczną.

Wykorzystywanie do przewozu pasażerów tramwajów o mniejszym jednostkowym zużyciu energii elektrycznej oraz oddających do sieci energię z hamowania pozwala prognozować, że zapotrzebowanie na energię elektryczną nie będzie wzrastało, a więc emisja do atmosfery gazów powstających przy produkcji prądu nie będzie większa.

C. Kontynuacja kompleksowej przebudowy Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

W Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie realizowany jest projekt, którego zamierzeniem jest dostosowanie obiektu do realizacji zadań wynikających z bieżącej obsługi tramwajów różnych typów. W ramach projektu wykonana zostanie przebudowa II bramy umożliwiająca szybszą komunikację pomiędzy Stacją a torami szlakowymi. Zlikwidowana zostanie jazda pod prąd po jednym torze, co spowoduje zmniejszenie ilości objazdów przy wjeżdżaniu na teren Stacji Obsługi. Nastąpi rozbudowa torów postojowych i zadaszenie placu postojowego oraz budowa hali obsługowo-naprawczej SO4. Jednym z elementów tego projektu jest zastosowanie ogniw fotowoltaicznych na dachu nowej hali SO4, w celu uzyskania energii elektrycznej dla potrzeb własnych budynków obsługowo-naprawczych na terenie stacji. Po zakończeniu inwestycji (w 2021 roku) pozyskiwana będzie energia w ilości ok. 827 MWh rocznie, co pozwoli uniknąć 671 Mg emisji CO₂. Docelowo konstrukcja dachu nad placem postojowym będzie dostosowana do montażu dodatkowych ogniw w przypadku zwiększonego zużycia dla własnych potrzeb.

D. Kontynuacja innych działań podejmowanych w celu ograniczenia emisji CO₂.

W dalszym ciągu kontynuowane będą działania podjęte w latach poprzednich, które nie były jednorazowymi projektami, ale wymagają bieżącego koordynowania w zakresie utrzymania ich sprawności. Będą to w szczególności:

1. Działania związane z eksploatacją taboru autobusowego o zerowej lub obniżonej emisji spalin zakupionego w ubiegłych latach. W ich efekcie nastąpi ograniczenie emisji o niespełna 2,5 tys. ton rocznie, tj. w szczególności:

- o prawie 2 000 ton rocznie dzięki dalszej eksploatacji posiadanych autobusów elektrycznych;
- o około 265 ton rocznie w wyniku eksploatacji autobusów hybrydowych (13 sztuk Solaris Urbino 18H, 9 sztuk Solaris Urbino 12.9H, 30 sztuk Mercedes, 12 sztuk Volvo);
- o około 47 ton rocznie w wyniku dalszej eksploatacji 137 rekuperatorów energii hamowania zamontowanych w autobusach Solaris Urbino 12 i 18;
- o około 2 tony rocznie w wyniku eksploatacji autobusów z panelami fotowoltaicznymi.

2. Działania w celu konsolidacji przewozów transportu wewnętrznego i wykorzystania w nim pojazdów elektrycznych i hybrydowych.

Kontynuowany będzie projekt konsolidacji przewozów transportu wewnętrznego i wykorzystania w nim pojazdów elektrycznych i hybrydowych. W tym celu wykorzystane zostaną pozyskane w 2019 roku samochody dostawcze, samochody osobowe hybrydowe i elektryczne oraz dedykowane dla nich stacje ładowania.

3. Rozwój terenów zielonych.

Innym kierunkiem zmniejszania poziomu CO₂ będzie rozwój terenów zielonych na obszarze własnego działania Spółki, które będą zmniejszały zanieczyszczenia powietrza, pochłaniały CO₂ i wytwarzały tlen.

4. Zbieranie i wykorzystanie zebranej wody deszczowej do celów technologicznych lub gospodarczych.

MPK S.A. w Krakowie wdrożyło w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta oraz w Stacji Obsługi i Remontów rozwiązania techniczne umożliwiające wykorzystanie w myjniach taboru tramwajowego zamkniętego obiegu wody deszczowej, pierwotnie zgromadzonej w zasobnikach. Zastosowane rozwiązania proekologiczne pozwalają zaoszczędzić około 50% wody pitnej. Przyczynia się to do ochrony zasobów wód gruntowych, redukcji kosztów związanych z uzdatnianiem i transportem wody oraz odciążania sieci kanalizacyjnej i oczyszczalni ścieków, co jest szczególnie ważne w obliczu zagrożeń powodziami, bądź suszami związanymi ze zmianą klimatu.

5. Stosowanie zasady tzw. zielonych zamówień publicznych przy planowaniu inwestycji i zakupów oraz wprowadzanie zapisów w umowach zawieranych z kontrahentami o ich obowiązkach związanych z należytą gospodarką odpadami, substancjami chemicznymi stosowanymi podczas realizacji zamówień, stosowania materiałów zawierających LZO.

Każda umowa MPK S.A. w Krakowie z kontrahentem zewnętrznym zawiera dla niego zobowiązanie zapoznania się z Polityką Jakości i Zarządzania Środowiskiem oraz znaczącymi i średnio znaczącymi aspektami środowiskowymi MPK S.A., na podstawie materiałów, które są opublikowane na naszej stronie internetowej.

Parametr zużycia energii i wielkość emisji CO₂ będzie pojawiać się w ogłaszanych przetargach na dostawę nowego taboru jako kryterium oceny oferty lub kryterium progowe udziału w postępowaniu.

E. Przebudowa układu torowego w obszarze Rzemieślnicza - Brożka.

W 2024 roku planuje się wykonanie przebudowy układu torowego w obszarze Rzemieślnicza-Brożka, zgodnie z wykonaną koncepcją, której założeniem było połączenie torów wyjazdowych ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze w kierunku zachodnim przez działkę zakupioną w 2017 roku. Stopień realizacji przedmiotowej inwestycji będzie uzależniony od nowych projektów inwestycyjnych Spółki. Zarząd Spółki podjął rozmowy na temat pozyskania dodatkowego terenu przy ulicy Rzemieślniczej na potrzeby rozbudowy Zajezdni Podgórze.

ZAŁĄCZNIK nr 1– CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela nr 1. Przychody i koszty wg rodzajów działalności

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
1.	PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:	618 637	637 676	644 115	104,1	101,0
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	539 111	570 645	559 910	103,9	98,1
	- pozostałe przychody operacyjne	74 288	65 771	81 644	109,9	124,1
	- przychody finansowe	5 238	1 260	2 561	48,9	203,3
2.	KOSZTY OGÓŁEM, z tego:	580 795	650 250	635 108	109,4	97,7
	- koszty operacyjne	568 984	641 956	617 443	108,5	96,2
	- pozostałe koszty operacyjne	4 725	1 935	10 060	212,9	519,9
	- koszty finansowe	7 086	6 359	7 605	107,3	119,6

Tabela nr 2. Przychody ze sprzedaży i zrównanie z nimi

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:	539 111	570 645	559 910	103,9	98,1
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	226 800	236 052	225 541	99,4	95,5
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	257 723	277 927	281 193	109,1	101,2
3.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	17 251	16 111	15 580	90,3	96,7
4.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 000	3 465	3 234	107,8	93,3
5.	Wynagrodzenie za kontrolę biletów i windykację opłat	336	720	720	214,3	100,0
6.	Wynagrodzenie za realizację Programu "Karta Krakowska"	1 780	920	448	25,2	48,7
7.	Przychody z innej działalności pozostałej	32 221	35 450	33 194	103,0	93,6

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	568 984	641 956	617 443	108,5	96,2
1.	Amortyzacja	137 013	162 181	155 901	113,8	96,1
2.	Zużycie materiałów i energii	155 036	179 249	164 157	105,9	91,6
3.	Usługi obce	85 685	91 947	93 998	109,7	102,2
4.	Podatki i opłaty	7 718	8 160	7 744	100,3	94,9
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	174 443	190 389	186 085	106,7	97,7
	- wynagrodzenia osobowe	139 027	151 631	148 927	107,1	98,2
	- wynagrodzenia bezosobowe	3 848	2 830	3 108	80,8	109,8
	- świadczenia na rzecz pracowników	31 568	35 928	34 050	107,9	94,8
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	8 405	9 300	8 936	106,3	96,1
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	684	730	622	90,9	85,2

Tabela nr 4. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Zysk / strata na działalności, z tego:	37 842	-12 574	9 007	23,8	x
	- operacyjnej	-29 873	-71 311	-57 533	192,6	80,7
	- pozostałej operacyjnej	69 563	63 836	71 584	102,9	112,1
	- finansowej	-1 848	-5 099	-5 044	272,9	98,9
2.	Podatek dochodowy	9 879	0	1 723	17,4	x
3.	Zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW ¹⁾	x	550	x	x	x
4.	Zysk / strata netto	27 963	-12 024	7 284	26,0	x

Tabela nr 5. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018	2019	2019	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Zatrudnienie i płace					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty)*)	2 361	2 423	2 325	98,5	96,0
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby)*)	2 362	2 423	2 327	98,5	x
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty)*)	2 354	2 427	2 303	97,8	x
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł) **)	139 027	151 631	148 927	107,1	98,2
	w tym: nagrody	2 580	4 000	1 549	60,0	38,7
	odprawy i ekwiwalenty	914	972	1 020	111,6	104,9
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c)***)	4 907	5 215	5 215	106,3	100,0
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c)***)	4 783	5 044	5 123	107,1	101,6
II.	Koszty organów spółki (tys. zł)	1 794	1 982	1 984		
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 258	x	1 346	107,0	x
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	236	x	314	133,2	x
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	301	x	324	107,7	x

*) Wykonanie dotyczące 2019 r. nie obejmuje osób niepełnosprawnych zatrudnionych w ramach programu pilotażowego oraz pracowników przebywających na długich zwolnieniach chorobowych i urlopach macierzyńskich, za których zatrudniono osoby na podstawie umów na zastępstwo

**) pozycja obejmuje: wynagrodzenia osobowe, nagrody, odprawy i ekwiwalenty

***) pozycja nie obejmuje kosztów godzin nadliczbowych prowadzących pojazdy

Tabela nr 6. Przepływy pieniężne

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł
1	2	3	4	5
A.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ			
1.	Zysk netto	27 963	-12 024	7 284
2.	Korekty o pozycje	50 847	71 784	101 894
	- amortyzacja	137 013	162 181	155 901
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	4 010	6 199	4 713
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-2 268	0	-5 317
	- zmiana stanu rezerw	-12 609	-75	17 547
	- zmiana stanu zapasów	-1 439	0	-3 136
	- zmiana stanu należności	-27 615	0	-13 395
	- zmiana stanu zobowiązań	-2 232	-32 980	13 577
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-60 465	-63 541	-67 996
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	16 452	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem (1 + 2)	78 810	59 760	109 178
B.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ			
1.	Wpływy	2 648	760	6 363
2.	Wydatki	107 748	61 359	54 119
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem (1 + 2)	-105 100	-60 599	-47 756
C.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ			
1.	Wpływy	55 409	19 147	30 319
2.	Wydatki	60 589	40 346	45 804
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem (1 + 2)	-5 180	-21 199	-15 485
D.	PRZEPŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)	-31 470	-22 038	45 937
E.	BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW	-31 470	-22 038	45 937
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0	0
F.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA POCZĄTEK OKRESU	101 033	95 972	69 563
G.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)	69 563	73 934	115 500

Tabela nr 7. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Aktywa trwałe	1 212 997	1 104 073	1 103 514	91,0	99,9
1.	Wartości niematerialne i prawne	4 595	2 100	3 968	86,4	189,0
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 172 684	1 072 440	1 063 528	90,7	99,2
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	4 579	2 500	5 254	114,7	210,2
5.	Długoterminowe rozl. międzyokres.	31 139	27 033	30 764	98,8	113,8
B.	Aktywa obrotowe	144 412	121 149	206 190	142,8	170,2
1.	Zapasy	23 906	23 500	27 042	113,1	115,1
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	45 351	18 500	58 746	129,5	317,5
	- z tyt. robót, dostaw i usług	5 672	6 300	39 971	704,7	634,5
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	69 563	73 934	115 500	166,0	156,2
	- środki pieniężne	69 563	73 934	115 500	166,0	156,2
4.	Krótkoterminowe rozl. międzyokres.	5 592	5 215	4 902	87,7	94,0
C.	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0	x	x
D.	Udziały (akcje) własne	0	0	0	x	x
	SUMA AKTYWÓW	1 357 409	1 225 222	1 309 704	96,5	106,9

Tabela nr 8. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Kapitał własny	421 535	377 721	428 819	101,7	113,5
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	273 289	285 692	317 722	116,3	111,2
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	18 939	19 171	18 931	100,0	98,7
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	16 462	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	27 963	-12 024	7 284	26,0	x
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
B.	Zobowiązania i rezerwy na zobow.	935 874	847 501	880 885	94,1	103,9
1.	Rezerwy na zobowiązania	92 136	91 995	109 683	119,0	119,2
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	188 060	159 124	150 397	80,0	94,5
	- z tyt. kredytów i pożyczek	25 366	17 480	17 549	69,2	100,4
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	103 333	91 300	107 203	103,7	117,4
	- z tyt. dostaw i usług	30 907	21 850	42 340	137,0	193,8
	- z tyt. kredytów i pożyczek	9 509	7 576	7 548	79,4	99,6
4.	Rozliczenia międzyokresowe	552 345	505 082	513 602	93,0	101,7
	SUMA PASYWÓW	1 357 409	1 225 222	1 309 704	96,5	106,9

Tabela nr 9. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2018 tys.zł	2019 tys.zł	2019 tys.zł	2019/2018 %	2019/2019P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki na inwestycje i leasing, w tym:	235 906	61 359	46 689	19,8	76,1
	I. Nakłady MPK S.A. ogółem:	45 743	61 359	46 689	102,1	76,1
	Modernizacja taboru tramwajowego	12 532	17 069	13 816	110,2	80,9
	Zakup taboru autobusowego	13 083	0	1 201	9,2	x
	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	2 355	8 998	8 348	354,5	92,8
	Modernizacja budynków i budowli	12 150	27 257	19 125	157,4	70,2
	Komputeryzacja	3 046	5 965	3 620	118,8	60,7
	Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty	2 577	2 070	579	22,5	28,0
	II. Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	100 183	0	0	x	x
	Realizacja projektu „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych” w ramach ZIT	1 373	0	0	x	x
	Realizacja projektu „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych- kontynuacja” w ramach ZIT	98 810	0	0	x	x
	III. Zakup autobusów - leasing	89 540	0	0	x	x
	IV. Dostawa sprzętu komputerowego -leasing	630	0	0	x	x
	V. Pomniejszenie nakładów z lat ubiegłych	-190	0	0	x	x
2.	Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych	235 906	61 359	46 689	19,8	76,1
2.1	- amortyzacja	90 386	61 359	46 689	51,7	76,1
2.2	- zysk	0	0	0	x	x
2.3	- inne środki własne - w tym:	0	0	0	x	x
	w tym: dokapitalizowanie	0	0	0	x	x
	finansowy efekt PGK (darowizny)	0	0	0	x	x
	pozostałe aktywa własne	0	0	0	x	x
2.4	- środki obce w tym:	145 520	0	0	x	x
	- kredyty i pożyczki	0	0	0	x	x
	- dotacje i subwencje i śr. UE	55 350	0	0	x	x
	- leasing	90 170	0	0	x	x

Tabela nr 10. Wskaźniki (1)

L.p.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2018	2019
I. Ocena rentowności Spółki					
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto */ przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	5,0%	1,2%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	-5,5%	-10,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto*/ aktywa ogółem) x 100	%	2,0%	0,5%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto*/ kapitał własny) x 100	%	6,4%	1,5%
II. Ocena sprawności działania					
1.	Szybkość obrotu należnościami	(przeciętny ¹⁾ stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 365	dni	4	15
2.	Szybkość obrotu zobowiązaniami ²	(przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365	dni	x	x
3.	Szybkość obrotu zapasami ²	(przeciętny ¹⁾ stan zapasów / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365	dni	x	x

* wskaźniki nie uwzględniają pozycji "zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności"

¹⁾ Przy obliczaniu wskaźników sprawności działania w celu właściwego porównania zasobów jakimi są zapasy, należności, zobowiązania ze strumieniami (przychody, koszty), wielkość zasobów powinna zostać uśredniona [(wartość na początek roku+ wartość na koniec roku)/2]

²⁾ Z uwagi na fakt, że Spółka prowadzi i planuje koszty i przychody działalności operacyjnej według układu porównawczego, nie posiadamy danych umożliwiających wyliczenie brakujących dwóch wskaźników zgodnie z prezentowanymi definicjami. W części opisowej Sprawozdania (pkt 7.3) wskaźniki te wyliczane są według następujących formuł: szybkość obrotu zobowiązaniami = przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług / koszty działalności operacyjnej* 365 dni oraz szybkość obrotu zapasami = przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej* 365 dni.

Tabela nr 11. Wskaźniki (2)

L.p.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2018	2019
III.	Ocena stopnia płynności				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe ²⁾ / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,4	1,9
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe ²⁾ - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,2	1,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny ¹⁾ stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	0,9	0,9
IV.	Ocena stopnia zadłużenia				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / pasywa ogółem) x 100	%	68,9%	67,3%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	2,6%	1,9%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	42,3%	48,8%
V.	Pozostałe wskaźniki				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł /etat	228,3	240,8
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	45,1%	50,8%

¹⁾ Przy obliczaniu wskaźników sprawności działania w celu właściwego porównania zasobów jakimi są zapasy, należności, zobowiązania ze strumieniami (przychody, koszty), wielkość zasobów powinna zostać uśredniona [(wartość na początek roku+ wartość na koniec roku)/2]

²⁾ Bez „z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy”

Tabela nr 12. Zbiorcze informacje finansowe (dot. Ratingu Gminy)

Zatrudnienie															etaty
Zobowiązania gwarantowane przez Miasto, stan na dzień 31.12															
Zobowiązania z tytułu dostaw, towarów i usług, stan na dzień 31.12															
Zobowiązania krótkoterminowe, stan na dzień 31.12															
Zobowiązania długoterminowe, stan na dzień 31.12															
Wartość zakontraktowanych / zleconych usług przez Miasto															
Wartość niepieniężnych dotacji Miasta															
Dotacje kapitałowe Miasta															
Dotacje bieżące Miasta															
Suma przychodów															
Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów															
Zysk (strata) netto na koniec roku															
Zysk/strata ze sprzedaży na koniec roku															
Kapitał podstawowy stan na dzień 31.12															
Kapitał własny stan na dzień 31.12															
Rok															
	w tys. zł														
2019	428 819	84 882	-57 533	7 284	559 910	644 115	x	x	x	526 559	150 397	107 203	42 340	x	2 325
2018	421 535	84 882	-29 873	27 963	539 111	618 637	x	x	x	506 890	188 060	103 333	30 907	x	2 361
2017	377 119	84 882	-27 858	10 363	501 737	558 716	x	x	x	462 570	130 631	90 268	37 682	x	2 286
2016	366 747	84 882	5 270	33 028	491 996	559 384	x	x	x	459 147	162 720	125 456	38 948	x	2 206
2015	333 718	84 882	12 983	30 611	463 465	494 209	x	x	x	458 489	203 338	133 751	29 549	x	2 193