



Sprawozdanie
z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie
za 2020 rok

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

SPIIS 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	11
3. Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków	12
4. Cele zarządcze wyznaczone dla Zarządu MPK S.A. w Krakowie	12
5. Polityka cenowa	27
III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI	28
1. Najważniejsze przedsięwzięcia	28
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki	30
IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM	31
1. Tabor Spółki	31
2. Zakres usług komunikacyjnych	36
3. Realizacja pracy przewozowej	37
V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA	38
1. Działalność inwestycyjna	38
2. Działalność remontowa	46
VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA	48
1. Polityka personalna	48
2. Polityka płacowa	50
VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA	53
1. Przychody według rodzajów działalności	53
1.1. Przychody z działalności operacyjnej	54
1.1.1. Działalność podstawowa	54

1.1.2. Działalność pozostała	54
1.2. Przychody finansowe	55
1.3. Pozostałe przychody operacyjne	55
2. Koszty według rodzajów działalności	56
2.1. Koszty działalności operacyjnej	58
2.2. Koszty finansowe	64
2.3. Pozostałe koszty operacyjne	64
3. Straty i zyski nadzwyczajne	64
4. Wynik finansowy	65
5. Bilans	67
5.1. Aktywa	67
5.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę	69
5.1.2. Zmiany w stanie majątku	71
5.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów	71
5.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu	72
5.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą	73
5.1.6. Polityka egzekwowania należności	74
5.2. Pasywa	75
5.2.1. Kapitał własny Spółki	75
5.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	76
5.2.3. Wykaz głównych zobowiązań	77
5.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych	77
5.2.5. Informacja o kredytach i leasingu	77
6. Przepływy pieniężne	78
7. Wskaźniki finansowe	80
7.1. Wskaźniki płynności	80
7.2. Wskaźniki zadłużenia	80
7.3. Poziom kapitału pracującego	81
7.4. Wskaźniki rentowności	81
VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH	81
IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI	84

1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki	84
2. Opis stosowanych instrumentów finansowych	85
3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem	86
X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI	89
1. Kontrole	89
2. Audyty.....	89
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.....	98
XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE	99
XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY	101

CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela 1	Przychody i koszty według rodzajów działalności
Tabela 2	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi
Tabela 3	Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym
Tabela 4	Wynik finansowy
Tabela 5	Zatrudnienie i płace
Tabela 6	Przepływy pieniężne
Tabela 7	Bilans-Aktywa
Tabela 8	Bilans-Pasywa
Tabela 9	Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania
Tabela 10	Wskaźniki (1)
Tabela 11	Wskaźniki (2)
Tabela 12	Zbiorcze (nowa ustawa kominowa)

I. WPROWADZENIE

W „Sprawozdaniu z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie za 2020 rok” zaprezentowano realizację zadań powierzonych MPK S.A. w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków w odniesieniu do zatwierdzonego planu na 2020 rok 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 2020 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;
- 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” z dnia 10 marca 2018 roku.

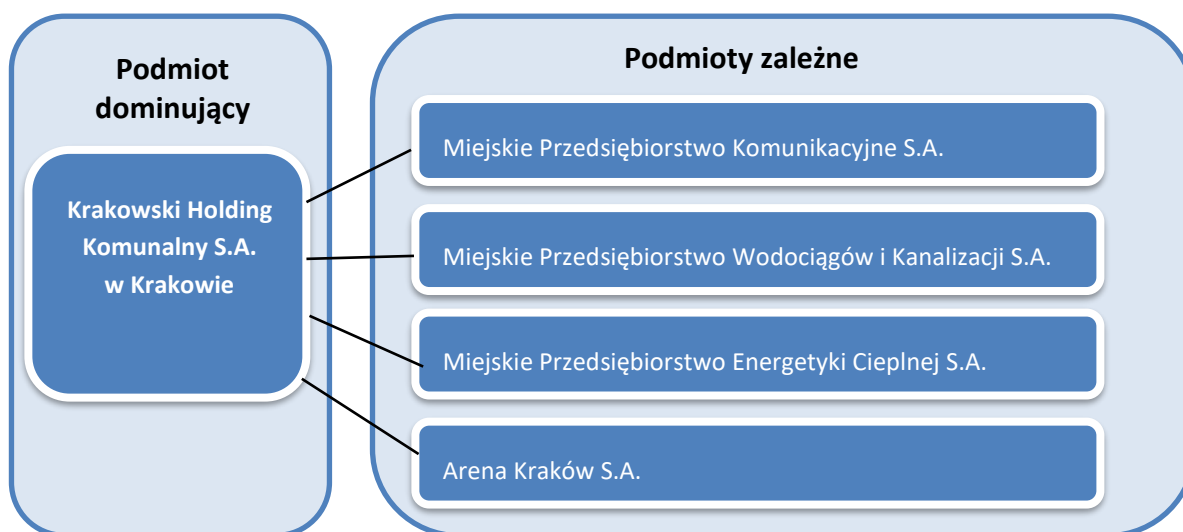
Ponadto w 2020 roku działalność Spółki wyznaczały umowy :

- Umowy kredytowe z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) z dnia 17 września 2010 roku, z dnia 6 lipca 2015 roku oraz z dnia 28 listopada 2018 roku;
- Umowa wsparcia zawarta w dniu 30 listopada 2018 roku pomiędzy Gminą Miejską Kraków oraz KHK S.A. w Krakowie oraz MPK S.A. w Krakowie oraz EBI;

- Umowa wsparcia zawarta w dniu 21 października 2010 roku pomiędzy Gminą Miejską Kraków oraz KHK S.A. w Krakowie oraz MPK S.A. w Krakowie oraz Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju oraz Europejskim Bankiem Inwestycyjnym wraz z Umową zmieniającą 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 Arena Kraków 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.

Schemat 1. Grupa kapitałowa Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie w 2020 roku



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 (4.7 – 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).

W 2020 roku MPK S.A. w Krakowie uzyskało następujące nagrody oraz certyfikaty:

- **Tytuł „Dźwigacza Kultury”** przyznany w dniu 24 lutego 2020 roku przez Krakowskie Biuro Festiwalowe za zaangażowanie Spółki w proces tworzenia życia kulturalnego Miasta;
- **Tytuł i Certyfikat „Przedsiębiorstwa Fair Play”** przyznany w dniu 27 listopada 2020 roku przez Krajową Izbę Gospodarczą w ogólnopolskim programie „Przedsiębiorstwo Fair Play”. Po raz 20 z rzędu 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. Kapituła przyznająca nagrodę zwróciła uwagę na konsekwentne ograniczanie emisji spalin poprzez stosowanie przez MPK S.A. w Krakowie nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego. W 2020 roku kapituła konkursu przyznała Spółce nagrodę specjalną **wyróżnienie za szczególną działalność proekologiczną**. Ponadto MPK S.A. w Krakowie zostało uhonorowane **wyróżnieniem Semper Fidelis „Przedsiębiorstwo Fair Play” 2020 FIRMY ZAWSZE WIERNE ZASADOM FAIR PLAY** za to, że nieprzerwanie od 20 lat było laureatem konkursu „Fair Play”;
- **Tytuł „Mecenasa Dziecięcych Talentów”** za udział w projekcie, którego celem jest pomoc dzieciom szczególnie utalentowanym, uczęszczającym do szkół podstawowych na terenie Miasta Krakowa, które z różnych względów – takich jak na przykład trudna sytuacja finansowa lub rodzinna, nie mogą w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji.

Ponadto, **projekt** zgłoszony przez Miasto Kraków obejmujący m.in. realizowany przez MPK S.A. w Krakowie zakup 20 autobusów zeroemisyjnych wraz z mobilnymi ładowarkami typu plug-in oraz budowę systemu 5 stacji ładowania pantografowego **został wyróżniony w konkursie „Miasto z klimatem - najlepszy zrealizowany projekt”** w kategorii miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Organizatorem konkursu było Ministerstwo Klimatu.

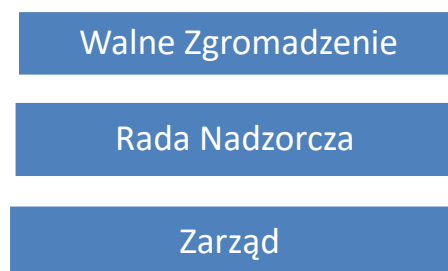
2. PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI

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 dniem 1 lutego 2016 roku**.

W celu optymalizacji wykorzystania posiadanych zasobów i ponoszonych kosztów **MPK S.A. w Krakowie prowadziło sprzedaż pozostałą**, w tym wynajem pomieszczeń, sprzedaż usług szkoleniowych, wynajem powierzchni reklamowych przez cały rok natomiast wynajem pojazdów na doraźne usługi przewozowe jak np. śluby i wycieczki, jak również wynajem sal do czasu ogłoszenia stanu epidemicznego.

3. ORGANY SPÓŁKI

Schemat 2. **Organy MPK S.A. w Krakowie**



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 VIII kadencji, został powołany 21 czerwca 2018 roku, a jego skład na dzień 31 grudnia 2020 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.

W 2020 roku Zarząd Spółki nie udzielił nowych prokur ani nie odwołał prokur.

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. Członkowie Rady Nadzorczej IX kadencji reprezentujący Gminę Miejską Kraków zostali powołani Uchwałą nr 16/MPK/2020 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie z dnia 9 czerwca 2020 roku. Natomiast przedstawiciele załogi Spółki zostali powołani do Rady Nadzorczej w dniu 22 czerwca 2020 roku Uchwałą nr 18/MPK/2020 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31 grudnia 2020 roku przedstawiał się następująco:

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

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

4. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2020 roku została zaprezentowana na schemacie 3.

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.

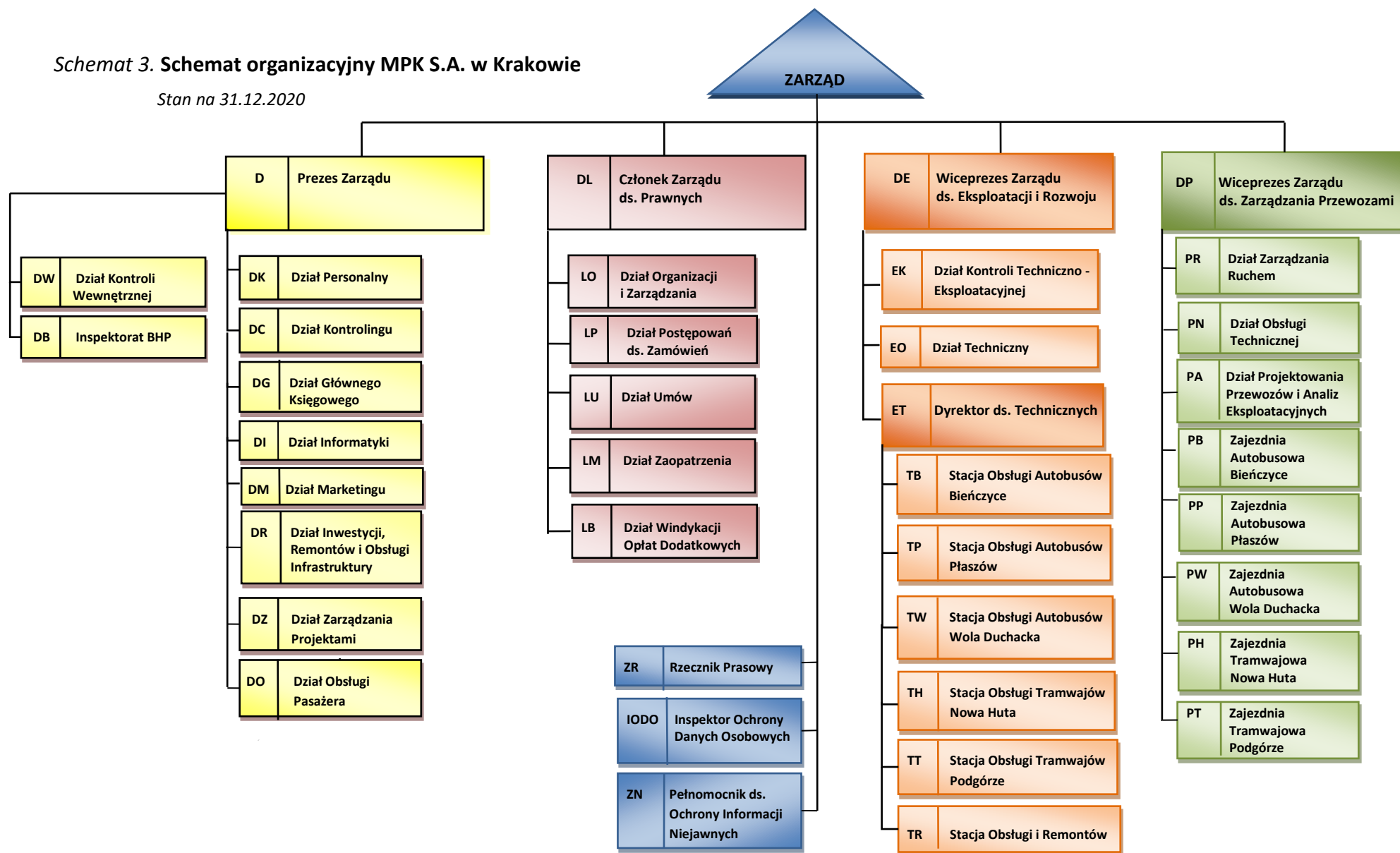
W pionie Wiceprezesa Zarządu ds. Zarządzania Przewozami znajdowały się: Dział Zarządzania Ruchem, Dział Obsługi Technicznej, Dział Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych oraz Zajezdnie Autobusowe i Tramwajowe.

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 3. Schemat organizacyjny MPK S.A. w Krakowie

Stan na 31.12.2020



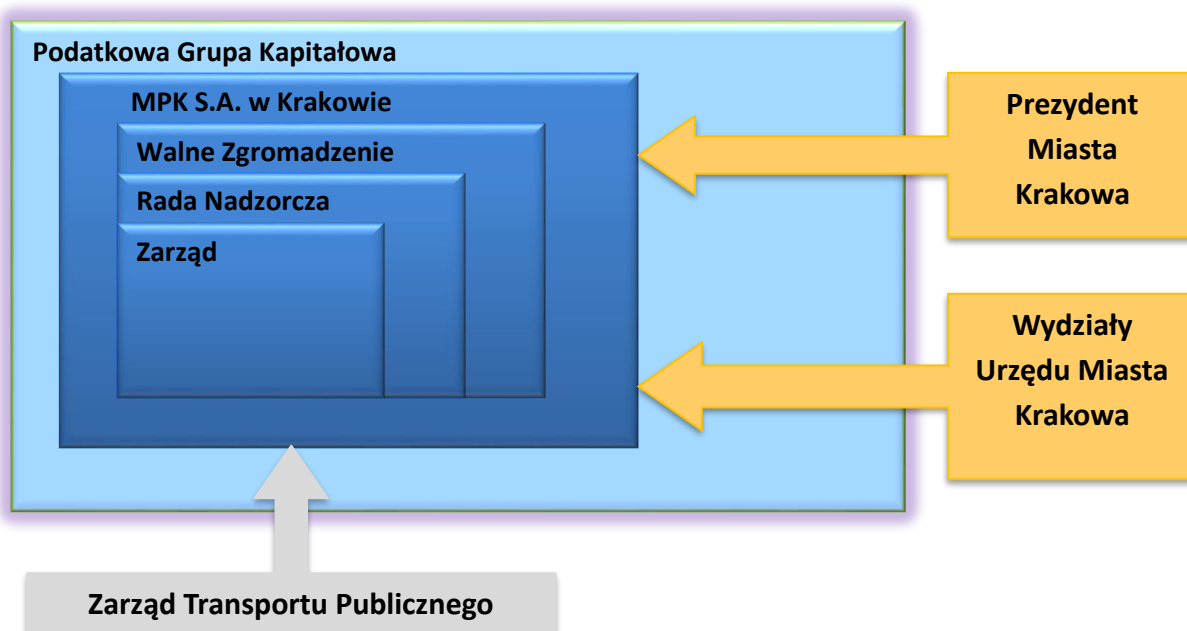
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

1. POZYCJA RYNKOWA, ODBIORCY USŁUG I DOSTAWCY

MPK S.A. w Krakowie jest podmiotem wewnętrznym Gminy, posiada status Operatora Wewnętrznego i wykonuje zadania na rzecz Gminy Miejskiej Kraków z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego.

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.

Schemat 4. Schemat otoczenia rynkowego MPK S.A. w Krakowie

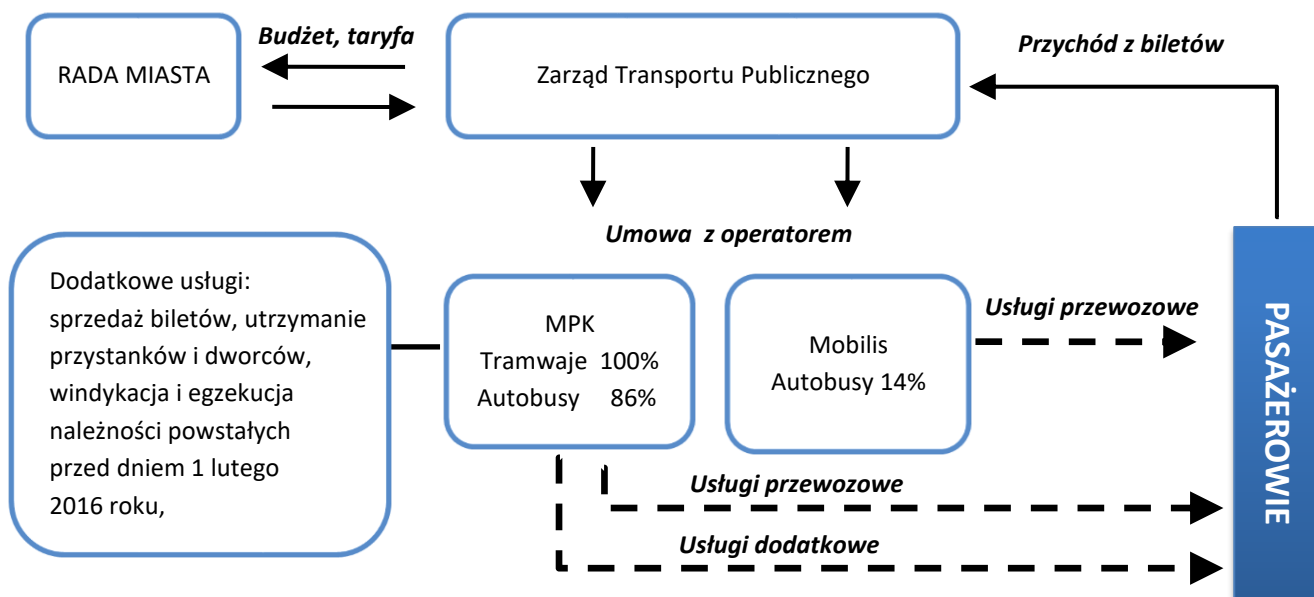


Obowiązujący system Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) jest oparty na następujących zasadach:

- 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

- 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.

Schemat 5. System Komunikacji Miejskiej w Krakowie według stanu na 31 grudnia 2020 roku



Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2020 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”;
- Stadler Polska Sp. z o.o. - dostawca wagonów Tango Kraków Lajkonik;
- 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 redukovanie 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.

1. Przedsięwzięcia zmierzające do ograniczenia emisji komunikacyjnych:

- a) **Podejmowano działania w zakresie zakupu nowych, ekologicznych pojazdów o zmniejszonej lub zerowej emisji spalin;**
- b) **W 2020 roku producent wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik dostarczył 20 sztuk pojazdów z zakontraktowanej na lata 2020-2021 partii 50 sztuk wagonów. Spółka zakupiła 2 autobusy elektryczne w celu zwiększenia udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów świadczących przewozy komunikacji miejskiej w Krakowie, który zgodnie z ustawą o elektromobilności powinien od 1 stycznia 2021 roku wynieść minimum 5%;**
- c) **Ponadto Spółka zawarła umowy na dostawy kolejnych, ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej, w tym 50 autobusów elektrycznych w 2021 roku i 60 tramwajów w latach 2022-2023. Temat omówiono w rozdziale III pkt. 1 pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia” (tiret C i D);**
- d) **Kontynuowano umowę najmu 2 elektrycznych samochodów osobowych Hyundai Kona Electric. Pojazdy pozyskano w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.;**
- e) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury ładującej autobusy elektryczne (w Stacji Obsługi Autobusów i na terenie Miasta Krakowa). Więcej informacji w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, Modernizacja budynków i budowli;**
- f) **Ogumienie do autobusów dobierano w oparciu o wskaźnik oporu toczenia;**
- g) **Wspierano rozwój alternatywnego transportu w Mieście poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki dla rowerów;**
- h) **Zakupiono 3 autobusy midi oraz zawarto umowę na zakup 2 autobusów mini, w celu lepszego dostosowywania oferty przewozowej do popytu i możliwości kierowania taboru o mniejszej pojemności w rejon, gdzie zapotrzebowanie na przewozy jest mniejsze;**
- i) **Uczestniczono w wydarzeniach ekologicznych organizowanych przez Miasto oraz prowadzono własne działania edukacyjne. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną działania te były prowadzone za pośrednictwem: tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz monitorów TV w pojazdach komunikacji miejskiej, strony internetowej Spółki oraz portali społecznościowych (Facebook i Twitter).**

2. 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.

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

Działania realizowane przez Spółkę w 2020 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 osobowym. 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.

Poniżej przedstawiamy stan realizacji działań ujętych w „Planie rzeczowo-finansowym na 2020 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” oraz planie wieloletnim:

A. **Cel operacyjny IV.1 „Powszechnie dostępna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna”** realizowano poprzez:

1. **Działania na rzecz zakupu nowych, komfortowych pojazdów komunikacji miejskiej, dzięki którym w przyszłości zwiększy się dostępność komunikacji dla osób o ograniczonej mobilności.** W tym celu:
 - a) **Dokonano odbioru 20 wagonów Tango Kraków Lajkonik z zakontraktowanej partii 50 sztuk.** Więcej informacji przedstawiono w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”;
 - b) **Podpisano trzy umowy realizacyjne na dostawę, w latach 2022-2023, 60 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II.** Temat szerzej przedstawiono w rozdziale III pkt. 1 pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia” (tiret C);
 - c) **W dniu 25 maja 2020 roku zawarto umowę na dostawę w 2021 roku 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie.** Temat szerzej przedstawiono w rozdziale III pkt. 1 pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia” (tiret D);
 - d) **Zakupiono 2 sztuki autobusów elektrycznych w celu zwiększenia udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów świadczących przewozy komunikacji miejskiej w Krakowie,** który zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności powinien

od 1 stycznia 2021 roku wynieść minimum 5%. Temat szerzej opisano w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”;

e) Przeprowadzono postępowanie przetargowe, wyłoniono dostawców i zawarto umowy na zakup 3 sztuk autobusów midi oraz 2 autobusów mini w celu uzupełnienia liczby taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu. Temat szerzej opisano w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”.

2. Poddano modernizacji używany tabor tramwajowy, w tym: 6 wagonów GT8S (z których 5 zakończono) i 6 wagonów EU8N w zakresie montażu platformy najazdowej dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, 1 wagon NGT6 w zakresie montażu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz 2 wagony zabytkowe (4N i SN3). Temat szerzej opisano w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”.

3. Współpracowano w ramach Zespołu ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu w Krakowie **w celu poprawy płynności ruchu komunikacji miejskiej, uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego (buspasy), modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (przystanki, dworce oraz węzły przesiadkowe), likwidacji barier architektonicznych.**

4. 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 o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg w języku polskim i angielskim w ilości 7 953 sztuk;
- Wykonano laminowane komunikaty informujące o strefie wydzielonej dla prowadzących oraz o ilości pasażerów mogących przebywać w pojazdach komunikacji w związku z wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemicznego w ilości 5 700 sztuk;
- Wymieniono stare elementy ledowe, które z upływem czasu zmieniały barwę światła na nowe, wydajniejsze (115 sztuk), a także wymieniono kasetony z nazwami przystanków i liniówkami (437 sztuk);
- Rozpoczęto wymianę informacji pasażerskich na przystankach komunikacji miejskiej zgodnie z wprowadzoną we wrześniu 2020 roku Księgą Informacji Pasażerskiej Komunikacji Miejskiej w Krakowie;
- Realizowano projekt optymalizacyjny zmierzający do zapewnienia możliwości nadawania komunikatów Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK bezpośrednio do pasażerów w pojazdach autobusowych. Temat szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”;
- Realizowano projekt optymalizacyjny zmierzający do udostępnienia pasażerom i prowadzącym lokalizacji autobusów. Temat szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”.

B. Cel operacyjny IV.3 „Zrównoważone środowisko” realizowano poprzez:

1. Udział w projekcie badawczym pt.: „Źródła zanieczyszczeń pyłowych powietrza w Krakowie w 2018 - 2019 roku” prowadzonym wspólnie z KHK S.A., MPEC S.A.,

Wydziałem Jakości Powietrza UMK oraz przy merytorycznym wsparciu Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska i Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Celem ww. projektu badawczego było określenie rodzaju oraz udziału poszczególnych źródeł emisji zanieczyszczeń pyłowych powietrza obserwowanych na wybranych stacjach monitoringu jakości powietrza, związanych z transportem drogowym oraz obszarem mieszkalnym.

2. Działania na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego w ruchu pasażerskim:

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 ramach Programu utworzony został system zniżek i preferencji, obejmujących w szczególności obszar komunikacji miejskiej, kultury oraz sportu. Nośnikami uprawnień Programu są: plastikowa karta z logo Programu oraz dedykowana na potrzeby Programu aplikacja mobilna, a także wszystkie obecnie funkcjonujące nośniki biletów okresowych. W okresie sprawozdawczym w ramach Programu Spółka:

- Prowadziła bieżącą obsługę Beneficjentów Programu poprzez: przyjmowanie wniosków, weryfikację i nadawanie uprawnień, wydawanie kart plastikowych, obsługę infolinii, obsługę skrzynki „Kontakt”, obsługę reklamacji, archiwizację dokumentów;
- Na bieżąco wyposażała Partnerów Programu w czytniki uprawnień oraz organizowała szkolenia z ich prawidłowej obsługi (m.in. instalacja aplikacji do weryfikacji uprawnień na 10-ciu czytnikach Partnera „Zamek na Wawelu”);
- Wdrożyła w Systemie Karty Krakowskiej funkcjonalność dokonywania zmiany danych klienta polegającą na wprowadzeniu numeru PESEL dla osób nieposiadających dotąd tego identyfikatora;
- Wdrożyła mechanizm umożliwiający aktualizację adresu email we wszystkich modułach, zawierających dane klienta;
- Przeprowadziła przygotowanie do akcji przedłużania uprawnień beneficjentów Programu;
- Przeprowadziła z Urzędem Miasta konsultacje, dotyczące planowanego wdrożenia zmian w Regulaminie Programu oraz funkcjonalności Systemu Karty Krakowskiej, związanych ze zmianą sposobu logowania do systemu (email lub/i inny dowolny login) oraz obniżeniem wieku dzieci uprawnionych do korzystania z aplikacji mobilnej mKK z 16-tu do 13-tu lat.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku uprawnienia do korzystania z Programu nadano łącznie 51 749 osobom, w tym 1 360 płacącym podatki w Krakowie.

b) Działania edukacyjne, promujące zalety podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej:

- **Kontynuowano wraz z Urzędem Miasta Krakowa projekt „Akademia Młodego Krakowianina”,** w ramach którego Spółka organizowała dla dzieci akcję pod nazwą „Trambusiowa trasa” (do momentu wprowadzenia stanu zagrożenia epidemicznego). Jej celem było 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 śmiecimy, nie rysujemy po szybach, itp.);

- Emisja na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej spotów promujących m.in.: kulturalne i życzliwe zachowania w komunikacji miejskiej.

3. Udział w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT), który w Krakowie był zorganizowany po raz 21. Hasłem kampanii 2020 roku, która trwała od 16 do 22 września 2020 roku, było **„Zeroemisyjna mobilność dla każdego”**. W 2020 roku ETZT odbywał się w szczególnych uwarunkowaniach spowodowanych pandemią COVID-19. W trosce o bezpieczeństwo mieszkańców wybrane aktywności zostały zrealizowane online. We współpracy z innymi organizatorami przygotowano:

- 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;
- **Przygotowano wirtualną wizytę w Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka**, dzięki której pasażerowie mogli zapoznać się z przebiegiem procesów: ładowania autobusów elektrycznych ze stacji ładowania pantografowego i ładowarki typu plug-in, zobaczyć jak wygląda mycie pojazdów w automatycznej myjni, mycie wnętrza pojazdu, jak również jego dezynfekcja związana z zapewnieniem bezpieczeństwa w czasie pandemii;
- **Przeprowadzono z udziałem Policji akcje kontroli zakrywania ust i nosa w pojazdach komunikacji miejskiej** (przez cały tydzień w dni robocze);
- W dniu 20 września 2020 roku na trasie: Muzeum Inżynierii Miejskiej – Cichy Kącik **uruchomiono Krakowską Linię Muzealną „0”**, która obsługiwana była przez zabytkowe tramwaje i autobusy;
- **W dniu 22 września 2020 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.

4. Zachęcano kierowców samochodów osobowych 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).

C. Cel operacyjny IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy” realizowano 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. 1.
- 2. Przejęcie od dnia 4 lipca 2020 roku od firmy Mobilis obsługi linii 502.** Z uwagi na przebieg tej linii przez centrum Krakowa **do jej obsługi kierowane były wyłącznie autobusy hybrydowe.**

- 3. Montaż automatów biletowych**, w których można przedłużyć uprawnienia do korzystania z Karty Krakowskiej oraz zakupić bilety jednorazowe i okresowe **w sześciu nowych lokalizacjach**: w Wojewódzkiej Bibliotece Publicznej przy ul. Rajskiej 1, na przystanku autobusowym „Kraków Airport” przy Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Jana Pawła II, na przystanku autobusowym „Sołtysowska” przy ul. Sołtysowskiej, na Dworcu Autobusowym „Czyżyny Dworzec” przy ul. Medweckiego, w okolicach przystanku autobusowego „Struga” oraz na przystanku autobusowym Rondo Grunwaldzkie- kierunek Jubilat. Ponadto, z uwagi na częste dewastacje automat biletowy zlokalizowany na pętli tramwajowej „Wzgórza Krzesławickie” **przeniesiono bliżej ulicy Kocmyrzowskiej w celu zapobiegania próbom włamania**.
- 4. W 430 mobilnych automatach biletowych zamontowanych w pojazdach komunikacji miejskiej, które były wyposażone w opcję zapłaty zarówno gotówką, jak i kartą z dniem 31 lipca 2020 roku została zablokowana możliwość płatności gotówką.** W pozostałych 608 automatach, które umożliwiają zakup biletu wyłącznie za gotówkę nadal można było płacić bilonem. Jednocześnie rozpoczęto proces stopniowego wycofywania takich urządzeń i zastępowania ich modelami z płatnością bezgotówkową. Aby ułatwić pasażerom oczekującym na przystanku zorientowanie się, jaka płatność będzie dostępna w danym pojeździe, na zewnątrz pojazdu umieszczano odpowiednią informację.
- 5. Na stronie Spółki zamieszczono poradnik dla studentów pierwszego roku pt.: „Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie”,** który zawierał podstawowe zasady funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz sposoby zakupu biletów.
- D. 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 realizowano poprzez działania:
- 1. W związku z rozwojem pandemii koronawirusa COVID-19 Spółka podjęła szereg działań w celu ograniczenia zagrożenia zdrowia pracowników oraz klientów:**
- W autobusach i tramwajach, w których nie ma zamkniętych kabin prowadzących, **wydzielono strefy bezpieczeństwa dla prowadzących**, oznaczone specjalną taśmą, poza którą nie wolno wchodzić pasażerom (od dnia 11 marca 2020 roku). Ponadto, pierwsze drzwi w pojazdach przeznaczono do wyłącznej dyspozycji kierowców i motorniczych. **Odstąpiono od sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy** (od dnia 10 marca 2020 roku);
 - **Prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej zobowiązano do samodzielnego otwierania drzwi na przystankach** (do dnia 23 czerwca 2020 roku, a następnie od dnia 3 września 2020 roku do końca 2020 roku) **oraz wietrzenia pojazdów poprzez otwieranie wszystkich drzwi na przystankach początkowych;**
 - **W dniach od 14 marca do 3 maja 2020 roku zamknięte były poczekalnie dla pasażerów:** na pętli Czerwone Maki, na Dworcu Czyżyny przy ul. Medweckiego oraz przy terminalu autobusowym przy al. Powstańców Wielkopolskich;
 - **W dniach od 16 marca do 3 maja 2020 roku zamknięte były wszystkie Punkty Sprzedaży Biletów oraz Biuro Rzeczy Znalezionych.** Zachęcano pasażerów do zakupu biletów w automatach biletowych i przez internet. Od dnia 4 maja 2020 roku otwarto cztery Punkty Sprzedaży Biletów, natomiast **od dnia 22 czerwca 2020 roku działało łącznie pięć Punktów Sprzedaży Biletów.** Osoby przychodzące do punktów miały obowiązek zastrzeżenia ust i nosa oraz zachowywania odpowiedniego dystansu. Liczba

osób obsługiwanych wewnątrz każdego z otwartych punktów zależała od jego powierzchni (dokładna informacja o tym, ile osób mogło jednocześnie znajdować się w środku każdego z punktów była zamieszczona na drzwiach wejściowych punktu);

- **Prowadzono regularną dezynfekcję pojazdów specjalnymi środkami odkażającymi**, która polegała na codziennym myciu nimi elementów, których dotykają pasażerowie, takich jak poręcze, uchwyty, przyciski (zgodnie z zaleceniem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 4 marca 2020 roku). Pojazdy były też dezynfekowane przy użyciu lamp UV;
- **Prowadzono regularną dezynfekcję kasowników i automatów biletowych** umieszczonych w pojazdach oraz stacjonarnych, która polegała na codziennym myciu ekranów i klawiatury środkami dezynfekującymi;
- **Prowadzono regularną dezynfekcję pomieszczeń dla pasażerów** (dworce, poczekalnie) **oraz pomieszczeń, w których przebywają pracownicy Spółki**, w szczególności punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej;
- **Prowadzono codzienne kontrolne pomiary temperatury ciała pracowników Spółki** (od dnia 13 marca 2020 roku);
- **Zapewniano pracownikom środki ochronne** (ponad 178 tys. maseczek i przyłbic, 13,3 tys. litrów płynów dezynfekcyjnych i 320 tys. par jednorazowych rękawiczek, 260 kombinezonów ochronnych). **Zakupiono 15 sztuk bezdotykowych, automatycznych stacji dozujących płyn dezynfekcyjny**, które umieszczono przy wejściach do obiektów Spółki oraz **63 sztuki zwykłych dozowników na płyn dezynfekcyjny**;
- **Zapewniono specjalne szafy do ozonowania odzieży roboczej**;
- **Pracowników Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK rozdzielono na dwie lokalizacje** w celu zapobiegania możliwości zarażenia całego personelu zapewniającego ciągłość nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Spółkę. **Przygotowano rezerwową dyspozytornię** na wypadek konieczności zamknięcia tych obecnie funkcjonujących;
- Rozpropagowano wśród pracowników treść plakatu przygotowanego przez Ministerstwo Zdrowia, zawierającego podstawowe informacje dotyczące zapobiegania zakażeniu koronawirusem COVID- 19;
- **W pojazdach emitowano komunikaty głosowe oraz wyświetlano informację przypominającą o obowiązku zasłaniania nosa i ust w pojazdach komunikacji miejskiej**. Obok drzwi najstarszych tramwajów, które nie są wyposażone w monitory, zostały umieszczone specjalne naklejki przypominające wsiadającym pasażerom o obowiązku zakrywania ust i nosa w pojazdach komunikacji miejskiej. Ponadto, na monitorach zamontowanych w pojazdach **emitowano filmy informujące jak zapobiegać zakażeniom koronawirusem COVID-19**;
- **W czasie zamknięcia Punktów Sprzedaży Biletów umożliwiono pasażerom zwrot biletów okresowych, zapisanych na nośnikach mobilnych**, po przesłaniu prośby mailowej wraz z numerem rachunku bankowego, na który mają zostać przebrane środki, **jak również zwrot biletów zapisanych na karcie plastikowej**, który dokonywany był po otrzymaniu przesyłki pocztowej, zawierającej ww. kartę oraz numer rachunku bankowego, na który mają zostać przebrane środki;

- W okresie obowiązujących limitów liczby osób przewożonych w pojazdach komunikacji zbiorowej **informowano pasażerów o maksymalnej liczbie dostępnych miejsc** poprzez umieszczenie naklejki na wszystkich drzwiach autobusów i tramwajów. W najważniejszych punktach przesiadkowych Policja i inspektorzy ruchu MPK kontrolowali napełnienie pojazdów, a gdy pojawiała się taka potrzeba uruchamiali dodatkowe kursy. Wniosek o dodatkowy autobus czy tramwaj mogli także zgłosić prowadzący. Apelowano do pasażerów o zachowanie odpowiedniego dystansu w pojazdach komunikacji miejskiej i stosowanie się do wszystkich wytycznych służb porządkowych;
- **Odwołano wizyty dzieci w zajezdni tramwajowej**, które były zaplanowane w ramach akcji Akademia Młodego Krakowianina oraz Dnia Dziecka;
- **Wstrzymano komercyjny wynajem autobusów dla klientów** (wycieczki, przewóz na śluby i pogrzeby, itp.);
- **Ograniczono do niezbędnego minimum bezpośrednie kontakty z klientami oraz prowadzono kampanię informacyjną w tym zakresie.**

2. Wraz z Miastem Kraków i MPO Sp. z o.o. **przeprowadzono kampanię informacyjną „Każdego dnia dbamy o Twoje bezpieczeństwo”**, w której podkreślano działania, jakie miejskie służby podejmują w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

Na wybranych przystankach umieszczono plakaty, które przypominały o codziennej dezynfekcji wiat przystankowych, ławek i koszy oraz autobusów i tramwajów.

Na monitorach BUS-TV zamontowanych w tramwajach i autobusach wyświetlane były krótkie spoty informacyjne przypominające, że kierowcy i motorniczowie cały czas samodzielnie otwierają drzwi na każdym przystanku, aby pasażerowie nie musieli dotykać przycisków; w pojazdach zostały wydzielone strefy bezpieczeństwa w rejonie kabiny, która oddziela prowadzących i pasażerów, natomiast w pojazdach każdego dnia dezynfekowane są uchwyty, poręcze i automaty biletowe.



3. **W czerwcu 2020 roku zawarto porozumienie z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie**, którego celem jest walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz efektywniejsze wykorzystanie narzędzi teleinformatycznych dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym i prowadzącym pojazdy, nie tylko w Krakowie, ale także na terenie gmin sąsiadujących, gdzie kursują autobusy Spółki.

W ramach ww. porozumienia w dniach od 16 do 22 września 2020 roku **przeprowadzono „Akcję Maseczka” w autobusach linii aglomeracyjnych**. W jej wyniku pouczono 16 osób, a 4 zostały przez Policję ukarane mandatami.

4. **Kontynuowano współpracę z Komendą Miejską Policji w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa**, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa na terenie Miasta Krakowa, walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepsze wykorzystanie nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych w celu sprawnego rozwiązywania przypadków naruszania prawa w pojazdach oraz na przystankach komunikacji zbiorowej. Zorganizowano następujące akcje:

- 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. Zmierzają one do zapobiegania przypadkom zakłócania porządku publicznego, palenia papierosów na przystankach oraz spożywania alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej, itp. Zrealizowano 4 wspólne patrole w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych. Policja i Straż Miejska ukarały 129 osób mandataми karnymi, pouczyły 19 osób, do sądu skierowały 9 wniosków. Po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego akcje zostały wstrzymane;
 - b) **„Akcja Maseczka”** - we współpracy z Komendą Miejską Policji w Krakowie przeprowadzono kontrole w pojazdach komunikacji miejskiej pod kątem egzekwowania ustawowego obowiązku noszenia maseczek zakrywających usta i nos. Pouczono 705 osób. Policja wystawiła 135 mandatów karnych;
 - c) **„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 pieszemu, wjeżdżania na wydzielone pasy ruchu. Przeprowadzono 49 wspólnych patroli, w wyniku których Straż Miejska mandataми ukarała 277 osób, pouczyła 106 razy, do sądu skierowała 28 wniosków;
 - d) **„Przechodź bezpiecznie – wybieraj przejścia”** – kampania wzywająca kierowców samochodów, rowerzystów, pieszych oraz osoby poruszające się na hulajnogach do przestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym, w tym przede wszystkim do bezpiecznego przechodzenia i przejeżdżania przez torowiska i drogi, po których poruszają się tramwaje i autobusy. Plakaty z hasłem „Przechodź bezpiecznie – wybieraj przejścia” eksponowano na monitorach w pojazdach MPK S.A. w Krakowie oraz na nośnikach reklamowych na przystankach. Straż Miejska i Policja zwracały uwagę na przestrzeganie przepisów szczególnie w rejonie przejść dla pieszych;
 - e) **Współpracowano z funkcjonariuszami Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie** w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez uczestników ruchu. Zorganizowano 22 akcje, w wyniku których Policja ukarała mandataми 73 sprawców wykroczeń przeciw bezpieczeństwu drogowemu, pouczyła 47 razy oraz 11 spraw skierowała do sądu. Po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego akcje zostały wstrzymane.
5. W okresie od 6 kwietnia do 31 maja 2020 roku **Spółka obsługiwała 9 specjalnych linii MED dedykowanych pracownikom służb medycznych** dojeżdżającym do pracy w krakowskich szpitalach. Na ww. liniach wykonano 84,5 tys. wozokilometrów.
6. **Walka z nielegalnym graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, budynkach zarządzanych przez Spółkę:**
- a) **Patrolowano ciągi komunikacyjne wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa** i zgłaszano do Głównej 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 262 zgłoszenia graffiti, w tym 99 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 (803 razy), jak i z automatów (87 razy);
 - e) **Współtworzono interaktywną mapę zgłoszeń graffiti.**
7. **Kontynuowano realizację programu „Narkotest”.** Wykonano 1 160 badań, podczas których prowadzących pojazdy poddano badaniu na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych.
 8. **Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu** (łącznie 229 tysięcy badań).
 9. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie **przeprowadzili 2 516 kontroli przestrzegania przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej ograniczeń prędkości.**
 10. **Przeprowadzono wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa 16 godzin zajęć profilaktycznych w szkołach,** podczas których dzieci i młodzież zostały zapoznane z najważniejszymi aspektami bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej, co pozytywnie wpłynie na ich zachowanie jako uczestników ruchu drogowego. Po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego akcje zostały wstrzymane.
 11. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się na przystankach, w miejscach zatłoczonych, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, itp.**
 12. **Współpracowano z NEWAG S.A., Instytutem Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej, CYBID Sp. z o.o. oraz MEDCOM Sp. z o.o. w ramach projektu „Autonomizacja jazdy tramwajem jako narzędzia wspierającego pracę motorniczych”,** którego celem jest wdrożenie tzw. asystenta prowadzącego, wspomagającego jego pracę i nadzorującego parametry jazdy w celu zwiększenia bezpieczeństwa.
- E. Cel operacyjny IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia”.** Spółka na bieżąco wspomagała Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie rozpropagowywania informacji o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej. Ponadto w ramach stałej współpracy z Okręgową Izbą Lekarską w Krakowie, z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie oraz z krakowskimi szpitalami **promowano honorowe oddawanie krwi, zachęcano do bycia dawcą szpiku oraz dawcą osocza.**
- F. Działania z zakresu public relations:**
1. **2020 rok był dla naszej firmy rokiem Jubileuszowym.** Do obchodów 145-lecia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie Spółka przygotowywała się z dużym wyprzedzeniem. Z dniem 1 stycznia 2020 roku Jubileuszowe logo zostało umieszczone na wszystkich pojazdach komunikacji MPK S.A., na stronie internetowej Spółki, w stopkach wysyłanych pism i e-maili. Centralne uroczystości zaplanowano na dzień 8 czerwca 2020 roku. Niestety, sytuacja epidemiologiczna jaka dotknęła cały świat zmieniła również Jubileuszowe plany Spółki. Niemniej jednak zrealizowano w zmienionej lub okrojonej formie część akcji, w tym:

- Kolędowanie w tramwaju z Metropolitą Krakowskim w dniu 5 stycznia 2020 roku;
- Tramwaj Walentynkowy w dniu 14 lutego 2020 roku;
- W ramach Święta Muzeum Podgórze w dniu 23 lutego 2020 roku kursował zabytkowy tramwaj, w którym zapoznawano pasażerów z historią komunikacji miejskiej w Podgórzu;
- Dzień Kobiet zorganizowano w dniu 8 marca 2020 roku w zabytkowym tramwaju kursującym na specjalnej linii w godzinach od 12:00 do 14:00, gdzie pracownicy Spółki każdej pasażerce wręczali kwiaty i składali życzenia;
- Z okazji Dnia Dziecka na Facebooku Spółki umieszczono film z Trambusiem w roli głównej. W czasie wyprawy po zajezdni dzieci miały okazję wirtualnie odwiedzić te miejsca, które w dzień dziecka były dla nich zwykle dostępne w realu. Trambuś przygotował też zagadkę do rozwiązania i mały konkurs;
- Uruchomiono Krakowską Linię Muzealną, w ramach której w każdą niedzielę i święta od dnia 28 czerwca do dnia 20 września 2020 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami, kursującymi po dwóch wyznaczonych trasach. Krakowska Linia Muzealna była częścią kampanii informacyjno-społecznej „Bądź turystą w swoim mieście – zwiedzaj Kraków”, w której realizację włączyła się Spółka;
- W dniu 6 grudnia 2020 roku Święty Mikołaj, w osobie inspektora ruchu MPK, wręczył prezenty dzieciom ze Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego w Krakowie. Mikołaj był ekologiczny i przyjechał elektrycznym radiowozem. Przywiózł słodycze, modele tramwajów i autobusów do samodzielnego składania, gry memo z zabytkami



Krakowa, itp. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną zrezygnowano z wizyty licznej grupy Mikołajów, jak to miało miejsce w ubiegłych latach;

- Zorganizowano świąteczny konkurs fotograficzny, którego zadaniem było wykonanie zdjęcia jednego z modeli pojazdów Spółki na tle ozdób świątecznych;
- Od dnia 6 grudnia 2020 roku na regularnych liniach kursował specjalny świąteczny wagon tramwajowy, na którym umieszczone były życzenia świąteczne i dekoracje świetlne;
- W dniach od 19 do 23 grudnia 2020 roku oraz od 26 do 31 grudnia 2020 roku w godzinach od 12:00 do 17:30 wokół Plant kursował 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. lorą), który MPK S.A. w Krakowie wraz z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie wykorzystywały do złożenia życzeń mieszkańcom. 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 posiadających monitory LCD. Wyświetlano informacje nt. działalności MPK S.A., aktualności z tego co dzieje się w Krakowie oraz ciekawostki.

G. Działania edukacyjne:

1. **Kontynuowano** wraz z Urzędem Miasta Krakowa projekt „Akademia Młodego Krakowianina”, w ramach którego Spółka organizuje dla dzieci **akcję pod nazwą „Trambusiowa trasa”**. Po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego akcję wstrzymano.
2. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy o zapobieganiu zakażeniom koronawirusem COVID-19 oraz filmy z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się** na przystankach, w miejscach zatłoczonych, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, itp.
3. **Przypominano o obowiązku zasłaniania ust i nosa podczas podróży komunikacją miejską** m.in. poprzez komunikaty głosowe w pojazdach i naklejki obok drzwi w najstarszych pojazdach, w których brak monitorów LCD oraz patrole w ramach „Akcji Maseczka” (patrz realizacja celu IV.5 pkt. 3 i 4 niniejszego rozdziału).
4. **Udział w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT)** w dniach od 16 do 22 września 2020 roku. Zaangażowanie Spółki szerzej opisano w realizacji celu IV.3 niniejszego rozdziału.
5. W rocznice ważnych dla Krakowa i Polski wydarzeń **pojazdy komunikacji miejskiej dekorowano flagami**.



6. **Udział w obchodach 100 rocznicy II Powstania Śląskiego.** W dniach od 20 do 25 sierpnia 2020 roku kursował „Tramwaj Powstańczy”, specjalny wagon oklejony na zewnątrz historycznymi treściami o powstaniach śląskich i drodze Śląska do odrodzonego, niepodległego Państwa Polskiego. W dniu 24 sierpnia 2020 roku od godziny 16:00 do 18:00 można było uczestniczyć w nietypowej lekcji historii. O historii Powstań Śląskich opowiadał aktor przebrany za Wojciecha Korfanteo. Inicjatorem akcji było Muzeum Powstań Śląskich w Świętochłowicach, a patronat nad tym wydarzeniem objęło Miasto Kraków i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

7. Wraz z Miastem Kraków i innymi miejskimi spółkami MPK S.A. w Krakowie **współdziałało w ramach akcji edukacyjno-informacyjnej z zakresu działań proekologicznych „EKOrewolucja”**. Głównym celem projektu było zwrócenie uwagi mieszkańców na dużą liczbę proekologicznych działań i rozwiązań, w których Kraków jest pionierem i liderem. Zachęcano także Krakowian do współdziałania na rzecz środowiska: do świadomego wyboru ekologicznych rozwiązań w codziennym życiu, udziału w akcjach sadzenia drzew, segregacji śmieci, oszczędzania wody, podróżowania komunikacją miejską, itp. Spółka udostępniła wagon tramwajowy, na którym eksponowana była reklama kampanii, przygotowała materiał z wirtualnym spacerem po Zajezdni, a w automatach KKM, i na ekranach Bus TV eksponowała reklamy wspólnie przygotowane przez partnerów akcji.



H. Zaangażowanie społeczne:

1. **Udział w kampanii społecznej w ramach Ogólnopolskiego Tygodnia Mukowiscydozy.** W dniu 28 lutego 2020 roku w godzinach od 9:00 do 17:00 na trasie „Kurdwanów P+R” - „Bronowice Małe” kursował tramwaj linii specjalnej, w którym prowadzono kwestę na rzecz Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO”, w ramach XIX Ogólnopolskiego Tygodnia Mukowiscydozy.
2. **Kontynuowano pilotażowy program aktywizacji osób niepełnosprawnych,** w ramach którego na początku 2020 roku zatrudnionych było 8 osób, a pod koniec roku uczestniczyło w nim 5 osób.
3. **Udział w projekcie: „Kompleksowa aktywizacja społeczna dzieci w wieku 4-16 lat poruszających się na wózku inwalidzkim”.** W dniu 31 sierpnia 2020 roku Spółka udostępniła Fundacji Aktywnej Rehabilitacji „FAR” autobus na przeprowadzenie półtoragodzinnych zajęć, podczas których podopieczni fundacji uczyli się jak bezpiecznie korzystać z komunikacji miejskiej. Warsztaty zostały przeprowadzone w reżimie sanitarnym.
4. W dniu 19 grudnia 2020 roku Spółka wzięła udział w akcji #KolędaDlaHospicjum. Pracownicy zaśpiewali wspólnie kolędę i w ten sposób wsparli Hospicjum św. Łazarza w Krakowie.
5. **Kontynuowano udział w projekcie „Mecenas Dziecięcych Talentów”** w ramach którego Spółka wraz z Krakowskim Holdingiem Komunalnym S.A., Miejskim Przedsiębiorstwem Oczyszczania S.A., Miejskim Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji S.A. i Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej SA. wspiera utalentowane krakowskie dzieci w rozwijaniu pasji i zainteresowań.
6. W okresie od stycznia do lutego 2020 roku **prowadzono współpracę ze Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” i Środowiskowym Domem Samopomocy „Leonardo” w Krakowie,** w ramach której podopieczni tych ośrodków wykonywali raz w miesiącu, lekkie prace na rzecz Spółki. Po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemiologicznego współpraca została wstrzymana.

4. CELE ZARZĄDCZE WYZNACZONE DLA ZARZĄDU MPK S.A. W KRAKOWIE

CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2020	Wykonanie 2020	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	502 059	438 364	max 100%	87,3%

Wykonanie na podstawie tabeli nr 17 niniejszego Sprawozdania. Koszty rodzajowe bez amortyzacji stanowi suma pozycji: od 2 do 7.

CEL 2.1. Wskaźnik realizacji zadań remontowych.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2020	Wykonanie 2020	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Remonty ogółem	20 062	20 062	min 95%	100,0%

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

CEL 2.2. Wskaźnik realizacji najważniejszych zadań inwestycyjnych.

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2020 skorygowany*	Wykonanie 2020	Wymagani e	% wykonania Planu
A.	NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE, w tym:	247 184	145 403	min 95%	58,8
I.	Zakup 15 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik I	0	0	x	x
II.	Zakup wagonów tramwajowych Kraków Tango Lajkonik I w ramach POIŚ	247 184 (34 sztuki)	145 403 (20 sztuk)	min 95%	58,8

* Uchwałą nr 19/MPK/2020 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie MPK S.A. w Krakowie z dnia 25 czerwca 2020 roku zatwierdziło zmiany w wysokości niektórych wydatków na inwestycje.

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 9 niniejszego Sprawozdania, poz. II.3 a.

Firma Stadler Polska Sp. o.o. pismem z dnia 26 maja 2020 roku poinformowała Spółkę o spodziewanych opóźnieniach w dostawach wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, deklarując przekazanie MPK S.A. w Krakowie w 2020 roku 34 wagonów z zakontraktowanej partii 50 sztuk. Na tej podstawie Spółka przygotowała korektę planu rzeczowo-finansowego na 2020 rok, w tym korektę nakładów inwestycyjnych zaprezentowaną w ww. tabeli. Kolejne aktualizacje harmonogramów dostaw były datowane na 30 lipca 2020 roku, 22 września 2020 roku oraz 22 grudnia 2020 roku. W związku z powyższym Zarząd nie występował z wnioskiem o wprowadzenie dalszych zmian w wysokości nakładów inwestycyjnych planowanych na 2020 rok, z uwagi na częste korekty terminów dostaw przez Stadler Polska Sp. o.o., które nie pozwalały przewidzieć ile wagonów będzie odebranych w 2020 roku.

Zarząd Spółki pismem LO.032.3.2020 z dnia 11 września 2020 roku zwrócił się do Rady Nadzorczej o usprawiedliwienie niższego wykonania wskaźnika z uwagi na niezależne od Spółki, zgłoszone przez dostawcę, opóźnienia w dostawach.

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 48,26. Realizacja: wskaźnik w wysokości 44,58.

W związku z sytuacją spowodowaną pandemią koronawirusa COVID-19 i wprowadzone ograniczenia pracy przewozowej przez Zarząd Transportu Publicznego Zarząd Spółki zwrócił się do Rady Nadzorczej pismem LO.032.3.2020 z dnia 11 września 2020 roku o zmianę wysokości wskaźnika lub usprawiedliwienie braku jego wykonania, ponieważ spełnienie jego wysokości w warunkach pandemii oznaczałoby konieczność redukcji zatrudnienia o ponad 100 etatów. Zarząd Spółki dążył do utrzymania dotychczasowych miejsc pracy z uwagi na długi czas ponownego pozyskania wykwalifikowanych pracowników po przejściu pandemii oraz wysokie koszty odtworzenia stanowisk pracy.

CEL 4.1. Wskaźnik wzrostu przeciętnego wynagrodzenia.

Wymaganie: wskaźnik nie większy niż 106,5%. Realizacja: wskaźnik w wysokości 102,0%

Wykonanie na podstawie Tabeli nr 14 niniejszego Sprawozdania. Realizacja ww. wskaźnika po usunięciu czynników związanych z pandemią koronawirusa COVID-19, które incydentalnie zakłóciły poziom osiągniętej średniej płacy, to 105,4 i została przedstawiona w tabeli nr 15 niniejszego sprawozdania. Średnia płaca za 2020 rok odbiegała wykonaniem od zakładanego poziomu. Na wynik ten wpłynęła bezprecedensowa liczba wypłacanych wynagrodzeń i zasiłków chorobowych oraz opiekuńczych (ze względu na dodatkowe dni opieki zapewnione przez rząd), a także konieczność rozwiązania części ubiegłorocznej rezerwy. Szacowany poziom średniej płacy, który zostałby uzyskany, gdyby nie pojawiły się czynniki związane ze stanem epidemii wyniosłby 5 612 zł.

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 99,93%.

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 99,997%

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 99,95%

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

Spółka na bieżąco wywiązywała się z obowiązków informacyjnych wobec Gminy Miejskiej Kraków oraz Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie wynikających z § 36 Statutu Spółki. Informacje przygotowane dotyczyły:

- Sprawozdań kwartalnych w zakresie przychodów, kosztów i wyników finansowych oraz działalności inwestycyjnej Spółki;
- Zmiany Statutu Spółki;
- Zmian w schemacie organizacyjnym Spółki;
- Zawarcia przez Spółkę umów kredytu, pożyczki, poręczenia, zastawu na aktywach Spółki, gwarancji lub innych podobnych umów, których wartość przekracza 500.000 zł;
- Przekazania kopii protokołów Walnych Zgromadzeń oraz kopii uchwał podjętych przez Radę Nadzorczą wraz z protokołami z jej posiedzeń;
- Przekazania kwartalnych informacji o wynikach przeprowadzonych w Spółce kontroli przez jednostki inne niż komórki Urzędu Miasta Krakowa oraz o postępowaniach sądowych, w których Spółka jest stroną.

Ponadto w 2020 roku przygotowano i udzielono ponad 420 odpowiedzi urzędowi, jednostkom zewnętrznym i osobom fizycznym, w tym rozpatrzono 30 interpelacji Radnych Miasta Krakowa oraz 31 wniosków o udzielenie informacji publicznej.

CEL 7.1. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania tramwajów oraz CEL 7.2. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania autobusów.

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

W dniu 8 września 2020 roku Krakowski Holding Komunalny S.A. poinformował Prezydenta Miasta Krakowa o braku możliwości wykonania badań społecznych pn.: „Usługi komunalne w opiniach i budżetach mieszkańców Krakowa – edycja 2020” z uwagi na obostrzenia sanitarne wywołane pandemią koronawirusa COVID-19, które uniemożliwiają wykonanie badań w dotychczasowej metodologii (w formie ankiety opartej na bezpośrednim kontakcie ankietera z mieszkańcami Krakowa). Jednocześnie KHK S.A. wystąpił do Prezydenta Miasta Krakowa z wnioskiem o zawieszenie realizacji ogólnego celu zarządczego na 2020 rok lub wystąpienie z takim wnioskiem do Rad Nadzorczych Spółek. W związku z ww. pismem Biuro Nadzoru Właścicielskiego wystąpiło do Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie z wnioskiem o zbadanie możliwości zastąpienia wskaźników związanych z zadowoleniem pasażerów innym wskaźnikiem, tak aby zrealizowany został cel ogólny pn. „utrzymanie lub wzrost zadowolenia klientów”. Rada Nadzorcza MPK S.A. w Krakowie pismem z dnia 11 września 2020 roku poinformowała Biuro Nadzoru Właścicielskiego o braku takiej możliwości, ze względu na brak porównywalności danych.

Cele zarządcze wyznaczone Zarządowi MPK S.A. w Krakowie na 2020 rok nie zakładały wystąpienia stanu zagrożenia epidemicznego. Po jego wprowadzeniu Zarząd podjął szereg działań zmierzających do ochrony zdrowia pracowników i pasażerów, które opisano w rozdziale III pkt. 1 „Najważniejsze przedsięwzięcia” tiret A. Mając na uwadze powyższe Zarząd MPK SA. w Krakowie zwróci się do Rady Nadzorczej, aby przy ocenie były uwzględnione ww. zadania i ich wpływ na poziom wskaźników.

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 6 z dnia 3 stycznia 2020 roku do Umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku;
- Dla usług przewozowych w komunikacji autobusowej: Aneks nr 34 z 29 października 2019 roku do Umowy na świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie z dnia 7 sierpnia 2014 roku.

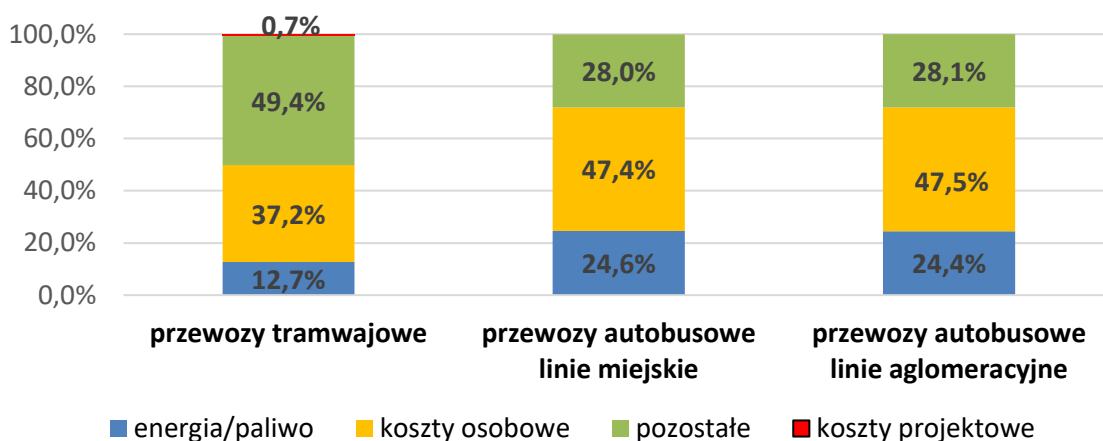
Tabela 1. Zestawienie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe w 2020 roku

w zł

Wyszczególnienie	2020 rok
- za każdy pociągokilometr na liniach w komunikacji tramwajowej	15,96 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach miejskich	8,71 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach aglomeracyjnych	6,88 zł

Wykres 1. Struktura stawek za usługi przewozowe w 2020 roku

w %



Koszty projektowe ujęte w stawce za przewozy tramwajowe związane są z realizacją umowy

kredytowej z EBI z dnia 28 listopada 2018 roku i obejmują zaplanowaną na 2020 rok spłatę rat kapitałowych i odsetkowych.

Weryfikacja i rozliczenie rekompensaty z tytułu realizacji umów z Gminą Miejską Kraków odbywa się corocznie, po zakończonym roku bilansowym, zgodnie z zapisami umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku, w tym w szczególności zgodnie z zapisami §7 tej umowy oraz Załącznikiem nr 11 do niej. Badania nadmierności rekompensaty dokonuje podmiot zewnętrzny działający na zlecenie organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

1. NAJWAŻNIEJSZE PRZEDSIĘWZIĘCIA

- A. W związku z rozwojem pandemii koronawirusa COVID-19 MPK S.A. w Krakowie podjęło szereg działań w celu ograniczenia zagrożenia zdrowia pracowników oraz klientów, które szczegółowo opisano w realizacji celu IV.5 w podrozdziale 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”. Ponadto wystąpienie zagrożeń epidemicznych skutkowało znaczącym zmniejszeniem pracy przewozowej (patrz tabela 8 części opisowej) stanowiącej główne źródło przychodów Spółki (patrz tabela 16 części opisowej), ograniczeniami w zakresie obrotu towarami i usługami, czasowym brakiem lub ograniczeniem dostępności materiałów eksploatacyjnych, jak również opóźnieniem realizacji kontraktu na dostawę 50 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik. Rozwój wydarzeń związanych z powyższymi zjawiskami był na bieżąco monitorowany i Zarząd Spółki podejmował odpowiednie działania w zakresie dostosowania kosztów Spółki do obniżonego poziomu pracy przewozowej, które szerzej opisano w rozdziale VII pkt. 4 pt. „Wynik finansowy”.**
- B. Dokonano odbioru 20 wagonów Tango Kraków Lajkonik z zakontraktowanej partii 50 sztuk.** Więcej informacji przedstawiono w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”.
- C. W 2020 roku podpisano trzy umowy realizacyjne na dostawę w latach 2020-2023 łącznie 60 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II, w związku z potwierdzeniem przez Gminę potrzeb przewozowych i celowości zakupu.** W ramach pierwszej z nich zakupionych zostanie 10 sztuk, natomiast druga i trzecia umowa obejmują dostawę po 25 sztuk każda. Tramwaje będą mieć ponad 33 metry długości i przewiozą jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności, w klimatyzację, automaty biletowe z możliwością zapłaty kartą i system BLIK, system informacji pasażerskiej, monitoring oraz porty USB do ładowania smartfonów. Nowością będą także specjalne podparcia lędźwiowe zamontowane dla osób stojących. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią motorniczemu komfortowe warunki pracy.
- D. W dniu 25 maja 2020 roku zawarto umowę na dostawę 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, zgodnie z którą pojazdy zostaną dostarczone do 12 miesięcy od daty podpisania umowy przez firmę Solaris**

Bus & Coach Sp. z o.o. Zawarcie umowy zostało poprzedzone postępowaniem przetargowym. Następnie dokumentacja z postępowania została przesłana do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych celem kontroli uprzedniej, który w piśmie z 12 maja 2020 roku poinformował MPK S.A. w Krakowie, że w wyniku dokonanej kontroli nie stwierdził naruszeń. Zakup będzie realizowany w celu zapewnienia odpowiedniego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów Spółki, zgodnie z wymaganiami „Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych”.

- E. W dniu 21 października 2020 roku Spółka podpisała aneks zwiększający wartość kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym o 161 mln zł.** Na podstawie zmienionej aneksem umowy, bank współfinansuje projekt zakupu wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, modernizację wagonów tramwajowych GT8S, modernizację klimatyzacji w wagonach NGT6 oraz modernizację Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie.
- F. MPK S.A. w Krakowie na bieżąco monitorowało stan realizacji POIŚ 2014-2020 w celu pozyskania dofinansowania do zakupu 15 sztuk wagonów tramwajowych (Tango Kraków Lajkonik),** będących przedmiotem umowy ramowej oraz drugiej umowy realizacyjnej, zawartych w 2018 roku z konsorcjum firm Stadler Sp. z o.o. oraz Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. Temat szerzej opisano w rozdziale IX, pkt. 3 pt. „Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem”, tiret 1.

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 2020 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
1.	Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:	111	76
	<i>- ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	<i>3</i>	<i>1</i>

W 2020 roku zgłoszono mniej roszczeń odszkodowawczych niż w 2019 roku. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do Spółki w 2020 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 (59 spraw). W tej liczbie roszczeń największą grupę stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. w Krakowie. Często wymuszone było to przez innych uczestników ruchu drogowego.

Drugą grupę stanowiły osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu Spółki (łącznie 10 osób). 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. Dwa roszczenia dotyczyły zdarzeń mających miejsce podczas wysiadania z autobusu – jeden dotyczył poślizgnięcia się na oblodzonym chodniku, a drugi przygniecenia kół wózka dziecięcego pomiędzy krawężnikiem a skrajnią pojazdu podczas „przyklęku” autobusu na przystanku.

IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Spółka posiadała w inwentarzu:

- 380 wagonów, które stanowiły 297 pociągów tramwajowych;
- 576 autobusów, w tym 2 autobusy dzierżawione.

Tabela 3. Infrastruktura Spółki

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2019	2020 plan	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
1.	Stan taboru na koniec okresu						
	- tramwaje	pociągi	295	306	297	100,7	97,1
	- autobusy	wozy	577	573	576	99,8	100,5
2.	Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)	pociągi	210	237	198	94,3	83,5
3.	Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)	sztuki	490	488	445	90,8	91,2
4.	Średnia prędkość eksploatacyjna						
	- tramwaju	km/godz	14,1	x	13,8	97,9	x
	- autobusu	km/godz	17,0	x	16,8	98,8	x
5.	Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)						
	- tramwaje	km/godz	18,5	x	18,5	100,0	x
	- autobusy	km/godz	24,3	x	25,1	103,3	x

Tabela uwzględnia pojazdy dzierżawione w ramach umów długookresowych.

Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Spółka posiadała w inwentarzu 380 wagonów, które stanowiły 297 pociągów tramwajowych.

Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2020 roku:

- 69,4% pojazdy niskopodłogowe;
- 51,2% pojazdy klimatyzowane;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 67,7% pociągów wyposażonych w monitoring wnętrza pojazdu;
- 100,0% pojazdów wyposażonych w automat biletowy;
- 90,6% pojazdów 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 2020 roku

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8S	28	0	28
2.	E1+C3	15	32	47
3.	E1	0	10	10
4.	EU8N	0	40	40
5.	N8	0	12	12
6.	2x105Na	5	15	20
7.	2x105Na	5	3	8
8.	405N	0	1	1
9.	NGT6	50	0	50
10.	NGT8	24	0	24
11.	2014N	14	22	36
12.	Tango Kraków Lajkonik	6	14	20
13.	126N*	1	0	1
14.	Razem	148	149	297

* wagon wypożyczony na testy

**Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2020 roku
według długości**

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	Typ I (do 20 m)	0	10	10
2.	Typ II (26-35 m)	99	99	198
3.	Typ III (33-43 m)	49	40	89
4.	Razem	148	149	297

Typ I obejmuje wagony typu E1;

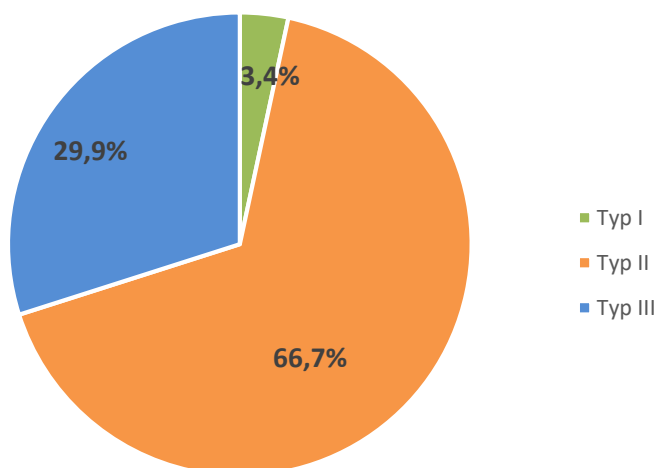
Typ II obejmuje wagony typów: 2x105, NGT6, N8, EU8N, 126N, GT8S, E1+C3;

Typ III obejmuje wagony typów: 3x105, 405N, NGT8*, 2014N, Tango Kraków Lajkonik.

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

Wykres 2. Struktura taboru komunikacji tramwajowej na dzień 31 grudnia 2020 roku

pociągi tramwajowe



Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2020 roku Spółka posiadała w inwentarzu 574 autobusy własne oraz 2 autobusy dzierżawione.

Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2020 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;
- 83,0% pojazdów wyposażonych w wewnętrzną głosową informację pasażerską.

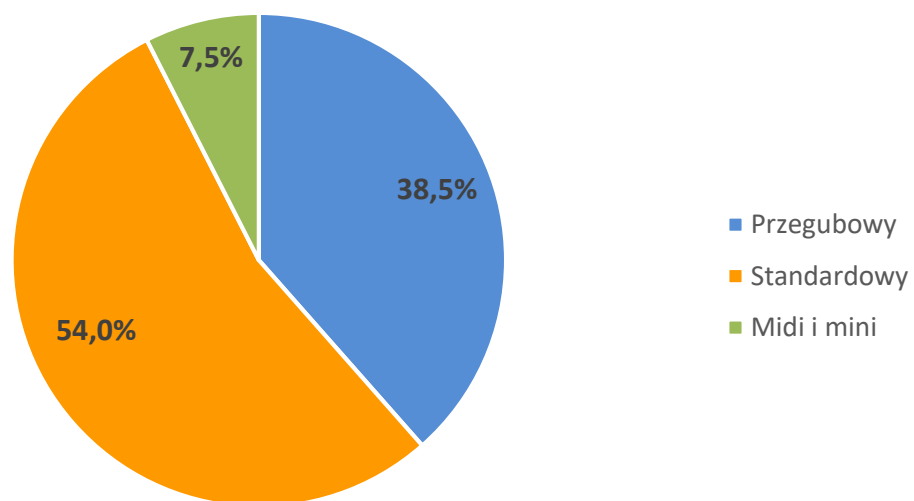
Szczegółowe zestawienie typów autobusów oraz strukturę taboru według długości pojazdów zaprezentowano poniżej.

Tabela 6. Struktura ilościowa i wiekowa taboru autobusowego według stanu na dzień 31 grudnia 2020 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Ilości w Stacjach Obsług			
		Bieńczyce	Płaszów	Wola Duchacka	Razem
1.	Autosan M09 LE	18	0	18	36
2.	Solaris Urbino 18	26	47	83	156
3.	Solaris Urbino 18 Hybrid	13	0	0	13
4.	Solaris Urbino 12,9 Hybrid	4	0	5	9
5.	Solaris Urbino 12	86	66	35	187
6.	Solaris Urbino 12 E	0	0	19	19
7.	Solaris Urbino 8.9 E	0	0	4	4
8.	Solaris Urbino 18 E	0	0	5	5
9.	Volvo 7900 BASC Hybrid	12	0	0	12
10.	Mercedes Citaro/Conecto	30	30*	35	95
11.	Mercedes O530G Citaro	0	0	35	35
12.	Mercedes Automet- Sprinter	0	3	0	3
13.	Razem autobusy własne	189	146	239	574
14.	Autobusy dzierżawione	0	1	1	2
15.	Razem	189	147	240	576

* Mercedes Citaro C3 S3 Hybrid

Wykres 3. **Struktura własnego taboru komunikacji autobusowej na 31.12.2020 roku**
według długości



2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH

MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, korzystało z sieci komunikacyjnej na którą składało się 187 pętli komunikacyjnych (24 tramwajowe i 163 autobusowe) oraz 3 305 przystanków (359 tramwajowych i 2 946 autobusowych).

Na koniec 2020 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **28 linii tramwajowych** (w tym: 25 linii dziennych i 3 linie nocne);
- **164 linii autobusowych** (w tym: 73 linie dzienne miejskie, 72 linie dzienne aglomeracyjne, 11 linii nocnych miejskich i 8 linii nocnych aglomeracyjnych).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020	Dynamika 2020/2019
1.	Liczba linii:	szt	183	192	104,9
	▪ tramwajowych	szt	26	28	107,7
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>23</i>	<i>25</i>	<i>108,7</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	szt	157	164	104,4
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>138</i>	<i>145</i>	<i>105,1</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>19</i>	<i>19</i>	<i>100,0</i>
2.	Długość linii:	km	2 724	2 759	101,3
	▪ tramwajowych	km	353	365	103,4
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>307</i>	<i>319</i>	<i>103,9</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>46</i>	<i>46</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	2 371	2 394	101,0
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 068</i>	<i>2 090</i>	<i>101,1</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>303</i>	<i>304</i>	<i>100,3</i>
3.	Długość tras:	km	1 587	1 610	101,4
	▪ 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	1 441	1 464	101,6
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>1 168</i>	<i>1 190</i>	<i>101,9</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>273</i>	<i>274</i>	<i>100,4</i>
4.	Liczba pętli	szt	185	187	101,1
	▪ tramwajowych	szt	24	24	100,0
	▪ autobusowych	szt	161	163	101,2
5.	Liczba przystanków	szt	3 247	3 305	101,8
	▪ tramwajowych	szt	359	359	100,0
	▪ autobusowych	szt	2 888	2 946	102,0

3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

W 2020 roku na regularnych liniach objętych systemem Komunikacji Miejskiej w Krakowie Spółka wykonała pracę przewozową w wysokości:

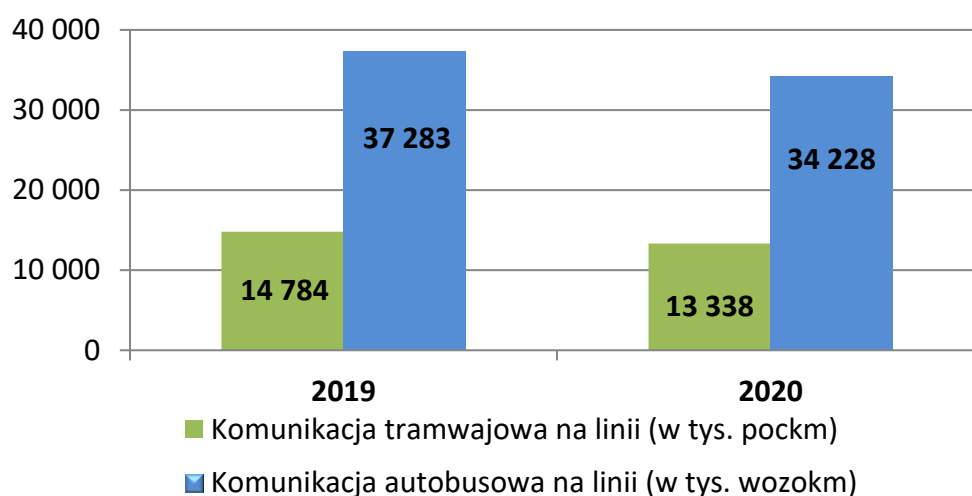
- **13 338 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 3 092 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 9,8% mniej, niż w 2019 roku);
- **19 624 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 1 634 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 13,3% mniej, niż w 2019 roku);
- **14 604 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 1 417 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 0,3% mniej niż w 2019 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
1.	Komunikacja tramwajowa ogółem	tys. pockm	15 802	17 526	14 368	90,9	82,0
	w tym: na linii	tys. pockm	14 784	16 430	13 338	90,2	81,2
	dojazdy	tys. pockm	1 018	1 096	1 030	101,2	94,0
2.	Komunikacja autobusowa ogółem	tys. wozokm	40 715	40 094	37 305	91,6	93,0
	w tym: na linii ogółem	tys. wozokm	37 283	37 279	34 228	91,8	91,8
	linie miejskie	tys. wozokm	22 639	21 258	19 624	86,7	92,3
	linie aglomeracyjne	tys. wozokm	14 644	16 021	14 604	99,7	91,2
	dojazdy	tys. wozokm	3 432	2 815	3 077	89,7	109,3

Niewykonanie planu pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wynika z obniżenia pracy przewozowej zleconej Spółce przez organizatora transportu m.in. na skutek rozwoju pandemii koronawirusa COVID-19.

Wykres 4. Praca przewozowa na liniach komunikacyjnych



V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA

1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

W 2020 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie na inwestycje przeznaczyło kwotę 219 841 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 6.

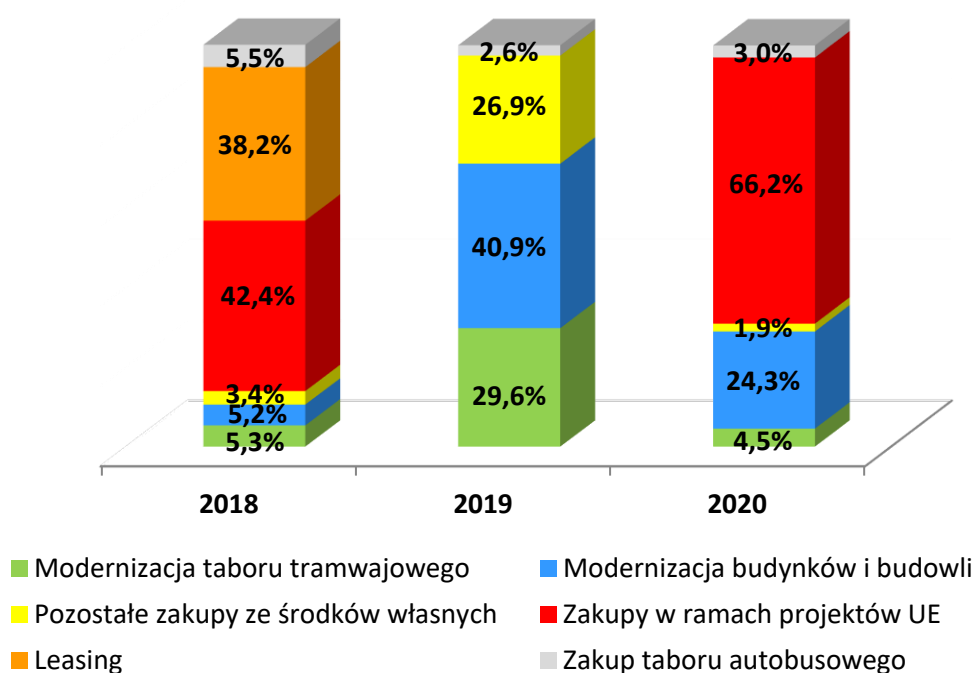
Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady inwestycyjne				Dynamika 2020/2019	Realizacja planu
		2018	2019	2020 plan skorygowany	2020		
I.	Wydatki ze środków własnych, w tym:	45 743	46 689	109 338	73 952	158,4	67,6
1.	Modernizacja taboru	12 532	13 816	8 500	9 761	70,6	114,8
2.	Zakup taboru autobusowego	13 083	1 201	7 000	6 587	548,5	94,1
3.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	2 355	8 348	2 082	904	10,8	43,4
4.	Modernizacja budynków i budowli	12 150	19 125	62 411	53 355	279,0	85,5
5.	Informatyzacja	3 046	3 620	1 500	1 923	53,1	128,2
6.	Pozostałe zadania	2 577	579	27 845	1 422	245,6	5,1
II.	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	100 183	0	247 254	145 526	x	58,9
1.	ZIT I	1 373	0	0	0	x	x
2.	ZIT II	98 810	0	0	0	x	x
3.	POIŚ, w tym:	0	0	247 254	145 526	x	58,9
	a) Zakup 35 wagonów tramwajowych	0	0	247 184	145 403	x	58,80
	b) Promocja projektu	0	0	70	0	x	x
	c) Rozliczenie kosztów obsługi prawnej i kredytu	0	0	0	123	x	x
III.	Dostawa autobusów w ramach leasingu	89 540	0	0	0	x	x
IV.	Najem sprzętu komputerowego (leasing)	630	0	0	363	x	x
V.	<i>Pomniejszenia nakładów z lat ubiegłych</i>	<i>-190</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>x</i>	<i>x</i>
VI.	ŁĄCZNE NAKŁADY INWESTYCYJNE	235 906	46 689	356 592	219 841	470,9	61,7

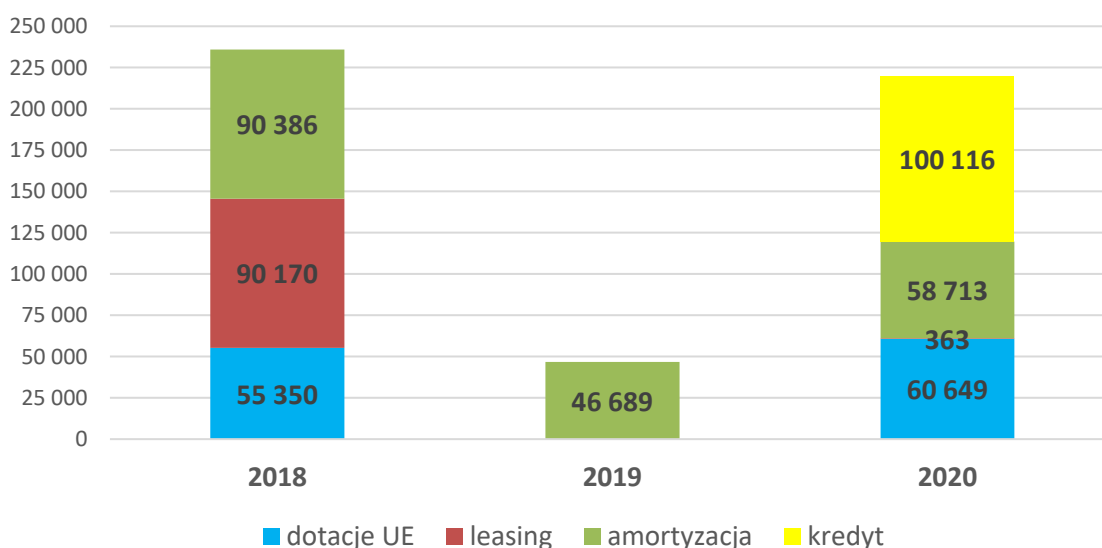
w tys. zł

Plan wydatków inwestycyjnych na 2020 rok został zmieniony Uchwałą nr 19/MPK/2020 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia MPK S.A. w Krakowie z dnia 25 czerwca 2020 roku w związku z planowaną zmianą w wysokości wydatków na inwestycje na skutek aktualizacji harmonogramu dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, zakupem prawa użytkowania wieczystego działek sąsiadujących z terenem Stacji Obsługi Tramwajów w Podgórzu oraz zakupem 2 autobusów elektrycznych.

Wykres 5. *Struktura nakładów na inwestycje i leasing w latach 2018-2020*



Wykres 6. *Struktura finansowania inwestycji w latach 2018-2020*



W latach 2018-2020 Spółka nie otrzymała środków z efektu PGK, nie było także inwestycji finansowanych z efektu PGK.

I. Wydatki ze środków własnych

Modernizacja taboru tramwajowego

W ramach odnowy taboru tramwajowego poddano modernizacji 6 wagonów GT8S. Ukończono modernizację 5 wagonów, podczas której w pojazdach zamontowano platformę najazdową dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie z pojazdu. Ponadto wagony wyposażono w urządzenia do schładzania powietrza w przedziale pasażerskim i w kabinie motorniczego, nowoczesny system informacji pasażerskiej i monitoring. Sześć wagonów EU8N wyposażono w platformę najazdową dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, która poprawia dostępność tych pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności. W jednym wagonie NGT6 zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej. W trakcie modernizacji były dwa wagony zabytkowe: wagon typu 4N oraz wagon typu SN3.

Zakup taboru autobusowego

W 2020 roku Spółka zakupiła 3 nowe autobusy Autosan, typu midibus. Pojazdy są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację oraz porty USB umożliwiające ładowanie baterii telefonów, tabletów i innych urządzeń mobilnych. Ich zakup zrealizowano w celu uzupełnienia liczby taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu. Ponadto autobusy te umożliwią dostosowywanie oferty przewozowej do popytu, pozwalając na skierowanie taboru o mniejszej pojemności w rejony, gdzie zapotrzebowanie na przewozy jest mniejsze. Tabor typu midibus wykorzystywany jest również na liniach zastępczych, w sytuacjach zamknięć ciągów komunikacyjnych w rejonach, gdzie ograniczone jest miejsce do zawracania.

W okresie sprawozdawczym przeprowadzono także postępowanie przetargowe na zakup 2 autobusów mini wyposażonych w silniki spełniające poziom emisji spalin Euro 6, które zakończyło się zawarciem umowy z dostawcą. Pojazdy zostały odebrane w lutym 2021 roku.

Ponadto, w celu zwiększenia udziału taboru zeroemisyjnego we flocie pojazdów świadczących przewozy komunikacji miejskiej w Krakowie, który zgodnie z ustawą o elektromobilności powinien od 1 stycznia 2021 roku wynieść minimum 5%, Spółka zakupiła 2 autobusy elektryczne, po uzyskaniu zgody Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia MPK S.A. w Krakowie.

Modernizacja budynków i budowli

Wydatki poniesione w 2020 roku na modernizację budynków i budowli związane były z realizacją następujących zadań inwestycyjnych:

A. Przebudowa Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta na którą składały się:

- **Wykonanie nowego układu wjazdowo-wyjazdowego w drugiej bramie**, który umożliwi likwidację jazdy pod prąd po torze szlakowym, a także pozwoli na zmniejszenie ilości objazdów w celu wjazdu na teren Stacji. Aby inwestycja mogła dojść do skutku Spółka w 2017 roku zleciła prace polegające na opracowaniu koncepcji oraz projektu budowlanego mającego na celu znalezienie rozwiązania umożliwiającego pełną obsługę terenu Stacji, uwzględniając wyjazdy jak i zjazdy na teren Stacji z obu kierunków. Uzyskanie pozwolenia na budowę wiązało się m.in. z uzyskaniem odstępstwa w Ministerstwie Infrastruktury.

Prace przy przebudowie polegały na pełnej przebudowie zwrotnic, krzyżownic oraz układu torowego na terenie Stacji jak i poza nią. Wykonanie wspomnianych prac wiązało się z demontażem istniejącej nawierzchni torowej, wykonaniem robót ziemnych na płaszczyźnie torowisk, zabudowie nowej nawierzchni torowej, zabudowie automatycznych smarownic torowych wyposażonych w system realizujący odczyt parametrów urządzenia oraz regulację ustawień za pomocą połączeń internetowych. Oddanie do użytku układu torowego przy II bramie umożliwiło pełną obsługę terenu Stacji, uwzględniając wyjazdy jak i zjazdy z obu kierunków;

- **Oddanie do użytkowania kolejnej wiązki torów przeznaczonej do odstawiania składów tramwajowych.** Jej realizacja pozwoli zrezygnować z konieczności parkowania tramwajów poza obszarem Stacji;
- **Budowa hali obsługowo-naprawczej SO4.** Zostały zawarte dwie umowy realizacyjne na budowę i wykończenie nowej hali SO4 wraz z przebudową hali SO2, budowę wiązki 4 torów oraz wjazdów i wyjazdów z hali oraz dróg komunikacyjnych. Realizację prac objętych tym zakresem zaplanowano do końca 2021 roku.

B. Realizacja budowy placu postojowego wraz z wykonaniem minimum 55 stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Inwestycja w toku realizacji. Zakończenie prac zaplanowano na początek II kwartału 2021 roku.

C. Pozostałe zadania:

- Przebudowa sieci trakcyjnej od strony ul. Rzemieślniczej;
- Wykonanie dokumentacji projektowej dla budowy dwustanowiskowej stacji ładowania autobusów elektrycznych z ładowarką o mocy 500 kW dla lokalizacji przy pętli autobusowej Aleksandry;
- Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych pozwoleń na posadowienie wraz z przyłączami kontenera socjalnego dla prowadzących pojazdy na pętli autobusowej Pod Fortem;
- Posadowienie nowych automatów biletowych na terenie Portu Lotniczego Balice, przy ul. Sołtysowskiej, przy budynku dworca autobusowego Czyżyny, w okolicach przystanku autobusowego „Struga” oraz na przystanku autobusowym Rondo Grunwaldzkie kierunek Jubilat (wykonanie prac budowlanych i instalacyjnych, montaż automatów oraz opłaty z tym związane). Przeniesienie automatu zlokalizowanego na pętli tramwajowej „Wzgórza Krzesławickie” bliżej ulicy Kocmyrzowskiej w celu zapobiegania próbom włamania.

Ponadto, zlecono wykonanie projektu przebudowy toru obwodowego nr 28 w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze w celu wyeliminowania konieczności wyjazdu na tory szlakowe w przypadku przestawiania pojazdów.

Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

W ramach zakupu maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych zakupiono m.in.:

- Wózek transportowy typu Melex, stację lutowniczą z systemem podgrzewania na podczerwień, zamgławiacz do rozpylania środków dezynfekcyjnych oraz rejestrator danych Graphtec dla Stacji Obsługi Tramwajów w Podgórzu;
- Urządzenie indukcyjne do lutowania rur miedzianych, zasilacze buforowe do obsługi wagonów typu 2014N, 4 urządzenia spawalnicze, gilotynę do cięcia preszpanu, maszynę kaletniczą, kamerę termowizyjną, nitownicę pneumatyczną, tester kluczy

- dynamometrycznych, nitownicę hydrauliczno-pneumatyczną, wózek nożycowy warsztatowy, zestaw ściągaczy do przekładni Siemens, przecinarkę tarczową, przyrząd do regulacji położenia sprzęgieł w wózkach wagonów 2014N dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Nagrzewnicę indukcyjną, zaginarkę i gilotynę do cięcia blachy, urządzenie wulkanizacyjne, urządzenie do obsługi klimatyzacji autobusów oraz zamgławiacz do rozpylania środków dezynfekcyjnych dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
 - Montażownicę opon, wyważarkę kół wraz ze stożkami centrującymi i gwiazdami precyzyjnego centrowania, urządzenie do obsługi klimatyzacji w autobusach, maszynę szwalniczą, piaskarkę kabinową wraz z odciągami oraz wózek elektryczny o udźwigu 1,6 tony dla Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie;
 - Detektor nieszczelności wraz z protokołem kalibracyjnym, 2 sztuki urządzeń do serwisowania klimatyzacji w autobusach dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
 - Toromierz, drukarkę mobilną z walizką na alkotesty dla Działu Zarządzania Ruchem;
 - Klimatyzatory do punktów socjalnych: Kurdwanów tramwaje, Mistrzejowice autobusy, Prądnik Biały, Złocień, Czyżyny Dworzec;
 - Kocioł kondensacyjny do kotłowni w domu wypoczynkowym w Zakopanem;
 - Przyrząd do ustawiania świateł w pojazdach dla Działu Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej;
 - Symulator tachografu dla Ośrodka Szkolenia MPK S.A. w Krakowie.

Ponadto zlecono dostosowanie stacji ładowania autobusów elektrycznych przy ul. Bosackiej do rozporządzenia UDT. W tym celu nastąpi wymiana platformy ładowania z pięciopolowej na czteropolową. Zakończenie prac zaplanowano w I kwartale 2021 roku.

Niższe niż planowano wydatki na zakup maszyn i urządzeń były związane z ograniczeniem zakupów na skutek mniejszych niż planowano przychodów z realizacji usług przewozowych (w wyniku epidemii koronawirusa COVID-19).

Informatyzacja

W ramach informatyzacji w 2020 roku dokonano szeregu zakupów, dzięki którym możliwe było zapewnienie ciągłości działania funkcjonujących w przedsiębiorstwie systemów informatycznych.

Odpowiednie doposażenie stanowisk pracy, to wydatki na zakup sprzętu i oprogramowania komputerowego, jak również zakup licencji. Sprzęt komputerowy jest podstawowym narzędziem pracy w biurze, natomiast licencje nie tylko umożliwiają dostęp do systemów nowym użytkownikom, ale również są niezbędne do utrzymania ciągłości pracy serwerów użytkowanych w MPK S.A. w Krakowie oraz do zachowania zgodności licencyjnej.

W celu zapewnienia ciągłości działania kluczowych systemów Spółki takich jak m.in.: Karta Krakowska, system wspomagania Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK, Planowania Służb, IFS oraz w celu integracji systemów serwerowych dokonano zakupu serwerów. Urządzenia te spełniają wymogi wysokiej dostępności. Na nowych, wydajniejszych urządzeniach zostają wydzielone wirtualne serwery dla poszczególnych systemów, które współdzielą zasoby, np. dysk twardy, czas pracy procesora, pamięć. Serwer wirtualny dzięki narzędziom kontrolującym niezależność użytkowników zapewnia bezpieczeństwo danym.

Dzięki nowym dyskom do macierzy możliwe jest wykonywanie replikacji danych. Zwielokrotniony system informatyczny stanie się bazą zapasową, na którą nastąpi automatyczne przełączenie w momencie awarii systemu głównego.

Zapewnienie pełnej obsługi dostępu do internetu oraz wszelkich usług wymiany danych dla systemów używanych w Spółce, jak również zapewnienie większej przepustowości serwerowni głównej, możliwe jest dzięki nowym urządzeniom sieciowym i serwerowym.

Utrzymanie odpowiedniego bezpieczeństwa w dostępie do danych firmowych oraz integracji usług zewnętrznych zapewnione jest dzięki urządzeniom UTM.

W związku z zakupem nowego taboru zarówno autobusowego, jak i tramwajowego niezbędne było dostosowanie infrastruktury sieciowej do większej liczby systemów w pojazdach. W związku z powyższym na potrzeby działania systemów w pojazdach dokonano rozbudowy sieci Wireless, poprzez zakup access pointów.

Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty

Niższe niż planowano wydatki na pozostałe zadania inwestycyjne wynikają z braku realizacji zakupu prawa użytkowania wieczystego terenu znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu, na których usytuowane są dwie hale, które Spółka zamierzała nabyć w celu pozyskania dodatkowych stanowisk serwisowych dla zwiększonej liczby pociągów. Po uzyskaniu przez MPK S.A. w Krakowie wszystkich zgód korporacyjnych oraz akceptacji oferty Oferent zmienił warunki zakupu, co uniemożliwiło finalizację transakcji.

W 2020 roku prowadzone były działania związane z realizacją projektów operacyjnych, mających na celu usprawnienie procesów w różnych obszarach funkcjonowania Spółki.

1. Kontynuowano prace związane z **rozszerzeniem zakresu wykorzystania systemu IFS**, a działania prowadzone były głównie w obszarach: funkcjonowania stacji obsługi, tzw. narzędziowni oraz pogotowia (technicznego, energetycznego, automatów biletowych). Zakończono wdrożenie w zakresie harmonogramów OT - obsługa techniczna, kontynuowano prace nad aplikacją do obsługi czynności OC - obsługa codzienna (prowadzono pilotaż aplikacji w Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie oraz Stacji Obsługi Tramwajów w Podgórzu), zakupiono smartfony, które po konfiguracji zostaną wykorzystane do obsługi aplikacji. W odniesieniu do pogotowia technicznego prace konfiguracyjne IFS zostały zakończone, natomiast w przypadku modułu „Narzędziownia” trwają prace parametryzacyjne i testy konfiguracyjne. Ponadto prowadzone były czynności stabilizacyjne elektronicznego obiegu dokumentów oraz prace w zakresie przygotowania systemu do późniejszej obsługi archiwum.
2. W ramach projektu „**Usprawnienie procesu tankowania paliwa i płynów technologicznych na stacjach paliw Stacji Obsługi Autobusów podczas Obsługi Codziennej**” zakończono modernizację systemów obsługujących tankomaty w stacjach paliw i tym samym Stacje Obsługi Autobusów korzystają obecnie z najnowszej wersji instalacji. W Stacji Obsługi Autobusów Płaszów przeprowadzono wdrożenie pilotażowe w zakresie stosowania identyfikatorów pojazdów i urządzeń w procesie tankowania. Po przeprowadzonym pilotażu podjęto decyzję o wdrożeniu tego rozwiązania w pozostałych obiektach. Przekazano do Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce i Wola Duchacka identyfikatory pojazdów oraz rozpoczęto wdrożenie nowych procedur w ww. stacjach. Przygotowano założenia do procedur interfejsów pomiędzy IFS (system finansowo - księgowy), a PCS (system do obsługi procesu tankowania), które posłużą do przenoszenia danych nt. pojazdów, maszyn i urządzeń, uprawnień do tankowania oraz transakcji paliwowych.

3. Prace wdrożeniowe realizowane w ramach projektu „**Systemowa obsługa i zarządzanie rzeczami znalezionymi - ZGUBA**” obejmowały uruchomienie produkcyjnego systemu, następnie pracę równoległą w systemie ZGUBA oraz z wykorzystaniem dokumentów papierowych, przeprowadzenie audytu systemu, po czym podjęto decyzję o zakończeniu pracy równoległej i obsłudze rzeczy znalezionych wyłącznie w systemie ZGUBA od dnia 1 stycznia 2021 roku.
4. W dniu 15 czerwca 2020 roku zawarto umowę z włoską firmą algoWatt S.p.A. z siedzibą w Milano na dostawę, zainstalowanie, uruchomienie i wdrożenie do użytkowania w pełni skonfigurowanego **systemu i rozwiązań informatycznych wraz z licencjami, wspomagających realizację kursów i zleceń w ramach usługi „Tele-bus”**. System informatyczny dla dyspozytorów oraz kierowców został dostarczony, a pojazdy Tele-bus wyposażono w tablety do jego obsługi. Ze względu na przypadki COVID-19 wśród pracowników Wykonawcy, którzy mieli przeprowadzić szkolenia pracowników Spółki, termin szkolenia przesunięto na styczeń 2021 roku.
5. Prowadzono prace związane z **modernizacją rozwiązań informatycznych wspierających procesy związane ze sprzedażą biletów i obsługą posprzedażową pasażera KMK** (Projekt pt. „Bilet 2020”). Stworzono nową platformę informatyczną, obsługującą wszystkie dotychczasowe systemy realizujące procesy sprzedaży biletów KMK. Dokonano integracji nowej platformy z systemem IFS, przygotowano platformę obsługi urządzeń peryferyjnych bez konieczności użycia zewnętrznych programów. Nowy system został kompleksowo przetestowany i przygotowany do wdrożenia, użytkownicy systemu „Bilet 2020” zostali przeszkoleni i przygotowano instrukcję użytkownika.
6. Prace w ramach projektu „**Budowa sieci wi-fi w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta**” zostały zawieszone w oczekiwaniu na zgodę ZUE na zainstalowanie ostatnich, dwóch access pointów, której do końca 2020 roku nie uzyskano. Zaawansowanie prac na koniec roku wynosiło 70%. Opóźnienie nie wpływa na zdolność operacyjną do obsługi pojazdów Tango Kraków Lajkonik.
7. Kontynuowano prace w ramach projektu „**Udostępnienie lokalizacji autobusów dla pasażerów i prowadzących**”. Udostępniono platformie Google dane lokalizacyjne wszystkich autobusów MPK S.A. w Krakowie świadczących regularne usługi przewozowe. Zbudowano także rozwiązanie do prezentacji lokalizacji autobusów na Zajeźdni przez stronę www i rozpoczęto testy tego rozwiązania.
8. Kontynuowano prace w ramach projektu „**Wdrożenie komunikacji głosowej na linii Głównej Dyspozytorni Ruchu (GDR) - Pasażer w pojazdach autobusowych**”. W dniu 6 listopada 2020 roku zawarto umowę z Trapeze Polska Sp. z o.o. na wdrożenie rozwiązania, w dniu 18 grudnia 2020 roku zakończono Etap I obejmujący wdrożenie pilotażowe w 10 pojazdach oraz szkolenie Dyspozytorów GDR.

II. Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE

W „Planie rzeczowo-finansowym na 2020 rok” zaplanowano dostawę i włączenie do eksploatacji 50 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik przez konsorcjum wykonawców w składzie Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus & Coach Spółka z o.o. w ramach podpisanych dwóch umów realizacyjnych.

W związku z wystąpieniem opóźnień po stronie dostawcy, wynikającymi z ograniczeń produkcyjnych, takich jak niedobór personelu czy nieterminowe dostawy niektórych elementów/podzespołów do wagonów, mających swoje podłoże w szerzącej się pandemii

koronawirusa – zdarzeniu o znamionach siły wyższej, dokonano korekty planu nakładów inwestycyjnych na 2020 rok, która została przyjęta przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie MPK S.A. w Krakowie Uchwałą nr 19/MPK/2020 z dnia 25 czerwca 2020 roku. Założono w niej dostawę 34 sztuk do końca grudnia 2020 roku.

Ostry przebieg pandemii spowodował dalsze opóźnienia w dostawach pojazdów, na które Spółka nie miała wpływu. Ostatecznie w okresie sprawozdawczym **przyjęto na stan 20 wagonów Tango Kraków**

Lajkonik, a 3 były na etapie odbiorów końcowych. Zakup wagonów jest 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.

Nowe niskopodłogowe tramwaje mają długość 33,4 metra i szersze, niż to było dotychczas drzwi, które umożliwiają szybszą wymianę pasażerów na przystankach. Są wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji



pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z pojazdów jest zamontowana specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach. W wagonach zamontowano automaty biletowe, porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych, system liczenia pasażerów, umożliwiający pomiar liczby przewożonych osób i zidentyfikowanie tras, na których konieczne jest np. zwiększenie

częstotliwości kursów. Specjalna konstrukcja jezdnia ram wózków zapewnia zmniejszenie zużycia kół oraz torowiska, a także wpływa na zmniejszenie drgań emitowanych podczas jazdy, i podnosi komfort podróżowania. Nowe tramwaje dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań zapewniają bezpieczny przejazd. Każdy wagon jest wyposażony w tzw. absorbery energii, które będą minimalizować skutki kolizji z innymi pojazdami. Dwa wagony z partii 50 sztuk będą wyposażone w odpowiednie zasobniki energii, umożliwiające jazdę bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku do 3 km.

W okresie sprawozdawczym MPK S.A. w Krakowie wystąpiło do CUPT o poszerzenie zakresu rzeczowego projektu, poprzez włączenie do niego 15 sztuk pojazdów z drugiej umowy realizacyjnej. Jednocześnie w związku z występowaniem dalszych opóźnień w dostawach zawnioskowano o zmianę terminu realizacji projektu. Temat omówiono w rozdziale IX pkt. 3 pt. „Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania ryzykiem” tiret 1.



2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

Na działalność remontową wydatkowano kwotę

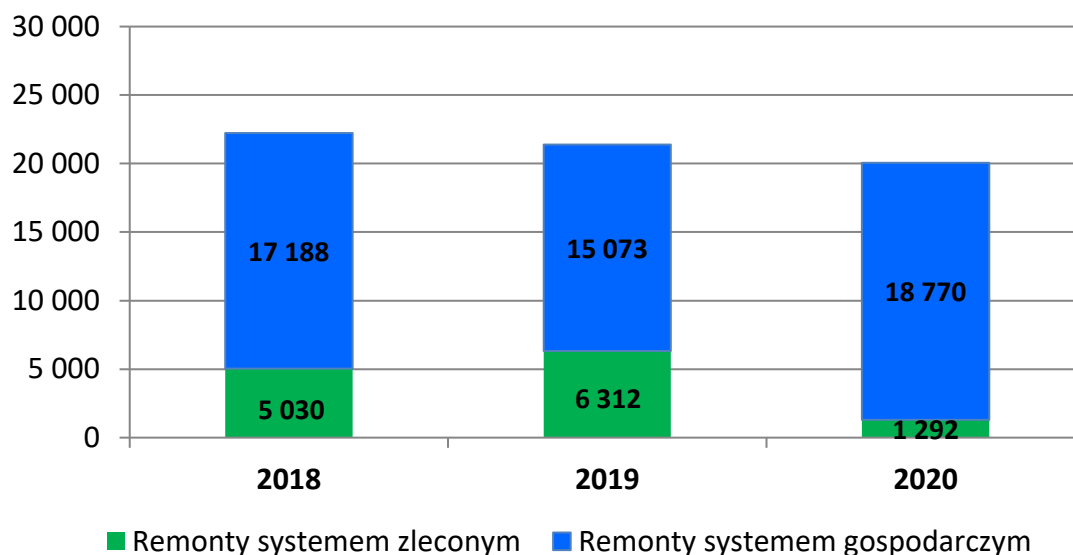
20 062 tys. zł.

Tabela 10. Realizacja remontów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2020/2019	Realizacja planu
		2018	2019	Plan 2020	2020		
I.	REMONTY OGÓŁEM (A+B)	22 218	21 385	20 062	20 062	93,8	100,0
A.	Remonty systemem gospodarczym	17 188	15 073	17 062	18 770	124,5	110,0
1.	Remonty tramwajów	17 188	15 073	17 062	18 770	124,5	110,0
B.	Remonty systemem zleconym	5 030	6 312	3 000	1 292	20,5	43,1
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	4 920	6 003	2 430	1 273	21,2	52,4
2.	Remonty maszyn i urządzeń	110	309	570	19	6,1	3,3

Wykres 7. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2018-2020



Na remonty taboru tramwajowego wydatkowano kwotę**18 770 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:

- 13 przeglądów OT-5 wagonów NGT6;
- 10 przeglądów OT-4 wagonów NGT8 (1 w toku);
- 1 przegląd OT nadwozia wagonu EU8N (zakończenie prac z 2019 roku);
- 6 przeglądów OT-4 wagonów EU8N;
- 2 przeglądy OT-5 wagonów 2014N (1 w toku);
- wymianę klimatyzacji w kabinie motorniczego w 1 wagonie GT8S;
- 7 przeglądów OT-4 kompletów wózków wagonów EU8N;
- 3 przeglądy OT-4 kompletów wózków wagonów N8;
- 5 przeglądów OT-4 kompletów wózków wagonów GT8S;
- 4 przeglądy OT-4 kompletów wózków wagonów 105Na.

Na remonty systemem zleconym wydatkowano kwotę**1 292 tys. zł.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych zrealizowano:

- Wymianę uszkodzonych zwrotnic i łuków pomiędzy zwrotnicami i węzłami rozjazdowymi wraz z wymianą krzyżownic;
- Remont pomieszczeń archiwum w budynku przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie oraz pomieszczeń Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK i korytarza;
- Malowanie oraz wymianę posadzki w pomieszczeniu Sekcji Rozkładów Jazdy;
- Kontynuację remontu garażu Nawa II wraz z dostosowaniem pomieszczenia socjalnego oraz remontem posadzki dla Działu Obsługi Technicznej;
- Remont punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy: Kombinat, Kurdwanów Autobusy, Piaszczyta i Salwator;
- Remont domu wypoczynkowego przy ul. Makuszyńskiego 11 w Zakopanem (malowanie ścian i drzwi, likwidację przecieku z tarasu do pomieszczenia kuchni, naprawa zapadniętej kostki przy wejściu do kotłowni).

W ramach remontu maszyn i urządzeń wykonano nowe ramię do giętarki w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie.

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

1. POLITYKA PERSONALNA

W 2020 roku, podobnie jak w poprzednim okresie, spodziewane było utrzymanie tendencji na rynku pracy. Realizując priorytety polityki personalnej – pozyskiwanie i utrzymanie wartościowych zasobów ludzkich – Spółka wkraczała w nowy rok ze zmianami w zasadach przyznawania dodatków stażowych, zwiększającymi atrakcyjność płacową dla młodszych stażem pracowników. Zaktualizowanie tej części Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy miało posłużyć ograniczeniu rotacji zatrudnienia.

Przygotowany na 2020 rok plan zatrudnienia odzwierciedlał założenia realizacji zadań komunikacyjnych w oparciu o pracowników etatowych, wspomaganych przez osoby współpracujące na podstawie umów cywilnoprawnych z KrakTansRem Spółka z o.o. (KTR) oraz zleceniobiorców Fundacji Wzajemne Wsparcie. Przewidywano wzrost pracy przewozowej trakcji tramwajowej – po kończących się remontach tramwajowych arterii. Wyrazem tego zapotrzebowania było zorganizowanie kursów dla kandydatów na motorniczych. Pierwszy uruchomiono jeszcze przed ogłoszeniem stanu epidemii. Na początku roku można było zaobserwować efekty preferencyjnego finansowania kursów kategorii D i intensyfikację przyjęć w tej grupie zawodowej. Innymi działaniami obliczonymi na pozyskiwanie wykwalifikowanych kadr technicznych było uczestnictwo w Targach Pracy dla studentów i absolwentów Politechniki Krakowskiej oraz Akademii Górniczo – Hutniczej. W planach był też udział w innych targach.

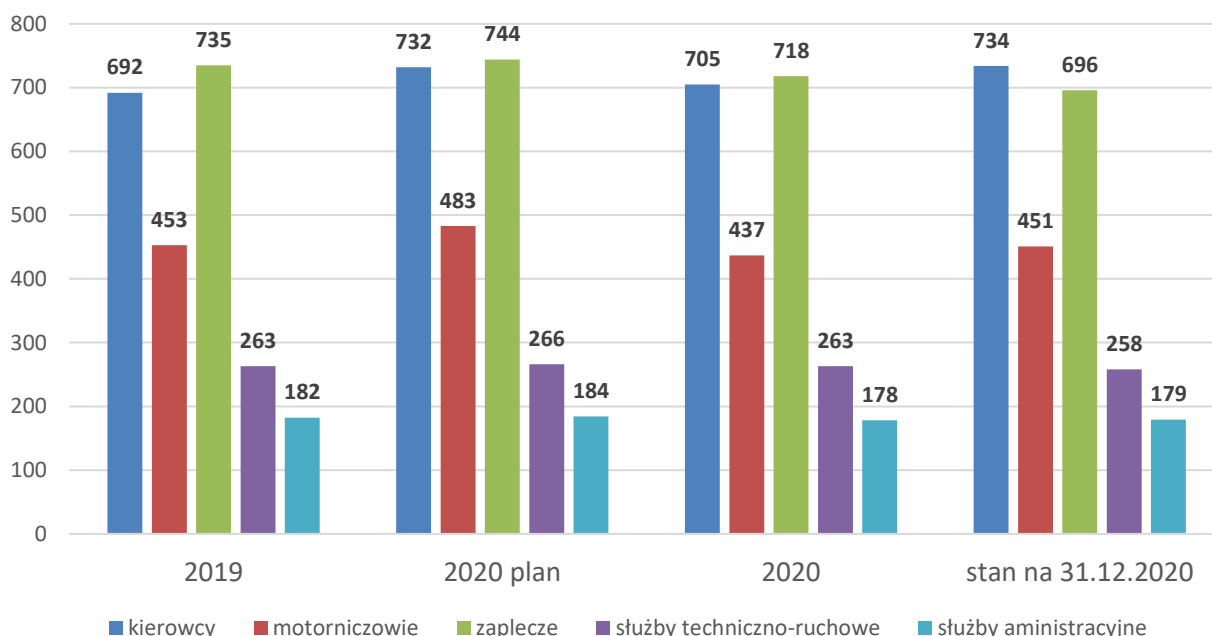
Sytuacja związana z pandemią koronawirusa całkowicie zmieniła plany Spółki. Wprowadzone przez rząd obostrzenia zahamowały popyt na usługi komunikacyjne, co spowodowało spadek zamawianych przez organizatora transportu godzin pracy przewozowej. Ograniczone zapotrzebowanie na pracę prowadzących pojazdy, szczególnie mocno dotknęło komunikację tramwajową. Podjęte zostały działania mające na celu zminimalizowanie negatywnych skutków tych ograniczeń poprzez znaczące zmniejszenie zlecenia usług przewozowych Spółce córce oraz Fundacji Wzajemne Wsparcie. Osoby zatrudnione przez te jednostki mogły w tym okresie korzystać z pomocy oferowanej przez rządowe programy tarczowe. Dodatkowo pracownicy z podwójnymi uprawnieniami (kierowcy i motorniczego) przesuwani byli na zajezdnie autobusowe. W II i III kwartale 2020 roku Spółka ograniczyła zatrudnianie nowych pracowników do minimum. Przyjęcia w tym okresie dotyczyły głównie grupy prowadzących pojazdy, co było konsekwencją działań rekrutacyjnych rozpoczętych jeszcze przed ogłoszeniem stanu epidemii w Polsce. Umowy szkoleniowe, podpisane wówczas z kandydatami na kierowcę lub motorniczego po uzyskaniu odpowiednich uprawnień gwarantowały im możliwość świadczenia pracy na rzecz Spółki. W ostatnim kwartale wznowiono rekrutację na stanowisko kierowcy. Zmiany na rynku pracy pozwoliły na zatrudnianie kierowców z uprawnieniami. Uruchomione zostały również 2 kolejne kursy dla motorniczych, prowadzone z zachowaniem wszystkich wymogów obowiązujących w reżimie sanitarnym. Plan 2020 roku zakładał, że pracownicy wykonają 56,6% zadań przewozowych i wykonanie pokryło się z zakładanym poziomem.

Tabela nr 11. Średnie zatrudnienie *

w etatach

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Stan na 31.12.2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	ZATRUDNIENIE OGÓŁEM	2 325	2 409	2 301	2 318	99,0	95,5
1.	Kierowcy	692	732	705	734	101,9	96,3
2.	Motorniczowie	453	483	437	451	96,5	90,5
3.	Zaplecze	735	744	718	696	97,7	96,5
4.	Służby techniczno-ruchowe	263	266	263	258	100,0	98,9
5.	Służby administracyjne	182	184	178	179	97,8	96,7

* Wykonanie zatrudnienia 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 8. Średnie zatrudnienie oraz stan zatrudnienia
w etatach

W okresie epidemii szczególnie zadbano o zapewnienie bezpiecznych warunków pracy załogi oraz podróży pasażerów. Służyły temu wprowadzone w pojazdach strefy dla prowadzących, sprzedaż biletów jedynie w automatach i regularne dezynfekowanie autobusów i tramwajów. Dopilnowano również wyposażenia personelu w maski i środki dezynfekujące. Położono nacisk na ograniczenie osobistych kontaktów między pracownikami, wprowadzając w miejsce spotkań i zebrań pracowniczych wideokonferencje oraz zmianę organizacji pracy dla stanowisk administracyjnych. Służby kadrowe, oprócz wypełniania wszystkich obowiązków pracodawcy związanych z sytuacją epidemiczną w kraju, szczególnie tych dotyczących współpracy z Sanepidem, oferowały osobom zainteresowanym wsparcie informacyjne z zakresu procedur i zasad postępowania w sytuacji zagrożenia epidemicznego, przepisów o kwarantannach, izolacjach oraz przysługujących świadczeniach.

Wstrzymana została organizacja praktyk uczniowskich i staży absolwenckich, warsztatów aktywizujących dla podopiecznych fundacji Leonardo i Środowiskowego Domu

Samopomocy „VITA”. Ze względów niezależnych od pracodawcy znacznie ograniczone zostały możliwości korzystania z ZFŚS przez pracowników. W zamian zostało wypłacone „świadczenie covidowe”, na które wydano 3,06 mln zł ze środków funduszu socjalnego. Nie udało się zorganizować wszystkich planowanych szkoleń, natomiast spośród tych, które się odbyły, część została zorganizowana w formie e-learningu.

Została przeprowadzona akcja informacyjna dla pracowników MPK S.A. w Krakowie z zakresu mobbingu, której elementem było rozprowadzanie ulotek wśród załogi. Kontynuowany był program aktywizacji osób niepełnosprawnych. W 2020 roku objęto nim 8 osób. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2020 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 (ok. 2 000 zł/osobę miesięcznie).

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 103 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2020 roku). Na jego podstawie wynagradzani są pracownicy Spółki. Ostatnia zmiana wprowadzona w ZUZP w 2020 roku dotyczyła zmiany stawek zaszeregowania płacy zasadniczej.

Plan funduszu wynagrodzeń na 2020 rok został wykonany w 91,1%. Odchylenie w wykorzystaniu funduszu osobowego wynika z konsekwencji panującej sytuacji epidemicznej. Mniejsze zapotrzebowanie na pracę przełożyło się na niższy poziom zatrudnienia. Wpływ epidemii widoczny był również w znacznie obniżonym poziomie średniej płacy odnotowanej w 2020 roku. W odbiegającym od zaplanowanego wykonaniu funduszu bezosobowego odzwierciedliło się zredukowane zapotrzebowanie na świadczone usługi, w tym m.in. na szkolenia oraz staże absolwenckie.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	Środki na wynagrodzenia ogółem, w tym:	152 035	168 503	153 551	101,0	91,1
1.	Fundusz osobowy	148 927	164 553	150 296	100,9	91,3
2.	Fundusz bezosobowy	3 108	3 950	3 255	104,7	82,4

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2019 - 2020

w %		
Składnik wynagrodzenia	2019	2020
Płaca zasadnicza	56,5	59,3
Premia	16,2	16,9
Dodatek za staż	9,9	10,4
Nagrody	3,3	0,1
Dodatek świąteczny	4,8	4,9
Gratyfikacje	4,9	5,1
Prowizje	0,2	0,1
Odprawy emerytalno-rentowe	0,6	0,6
Pozostałe	3,6	2,6

W przedstawionej strukturze wynagrodzeń na uwagę zasługuje powiększający się procentowy udział płacy zasadniczej i premii powiązany z wyraźnym spadkiem udziału pozostałych składników. Jest to efekt przeprowadzonych zmian w ZUZP, mających na celu uproszczenie zasad wynagradzania. W ubiegłym roku nastąpił również wzrost procentowego udziału dodatku stażowego, co zostało spowodowane zmianami w zasadach przyznawania dodatku za wysługę lat. Wymianę pokoleniową ilustruje stały poziom wypłat odpraw emerytalnych.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie (faktycznie zrealizowane)

w zł						
Lp.	Wyszczególnienie	2019*	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	5 322	5 679	5 427	102,0	95,6

* Średnia płaca z godzinami nadliczbowymi prowadzących pojazdy

Średnia płaca za 2020 rok odbiegała wykonaniem od zakładanego poziomu. Na wynik ten wpłynęła bezprecedensowa liczba wypłacanych wynagrodzeń i zasiłków chorobowych oraz opiekuńczych (ze względu na dodatkowe dni opieki zapewnione przez rząd), a także konieczność rozwiązania części ubiegłorocznej rezerwy. Szacowany poziom średniej płacy, który zostałby uzyskany, gdyby nie pojawiły się czynniki związane ze stanem epidemii wyniósłby 5 612 zł. Z kolei na obserwowany wzrost w stosunku do płacy z 2019 roku wpływ miało podniesienie minimalnej płacy oraz zmiany stawek zaszeregowania i zasad naliczania dodatków stażowych, wprowadzone zmianami do ZUZP, a obowiązujące od 1 stycznia 2020 roku. W tabeli 15 prezentowane są przyrosty średniej płacy po usunięciu czynników związanych z pandemią koronawirusa COVID-19, które incydentalnie zakłóciły poziom osiągniętej średniej płacy.

Tabela 15. Przeciętne wynagrodzenie (bez czynników związanych z COVID-19)

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019*	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	5 322	5 679	5 612	105,4	98,8

* średnia płaca z godzinami nadliczbowymi prowadzących pojazdy

W tym trudnym roku celem Spółki było minimalizowanie strat ponoszonych w wyniku wprowadzanych obostrzeń. W obszarze polityki płacowej MPK S.A. w Krakowie korzystało z możliwości oferowanych przez rządowe programy pomocowe. Przedsiębiorstwo uzyskało dofinansowanie do wynagrodzeń ze środków WUP w kwocie 16,5 mln zł. Dodatkowo podpisane zostało porozumienie ze związkami zawodowymi, na podstawie którego zrezygnowano z tworzenia funduszu świadczeń socjalnych w IV kwartale 2020 roku, co dało oszczędność w wysokości 1 mln zł.

Łączne wynagrodzenia Zarządu za 2020 rok zawierające wynagrodzenia stałe i zmienne wyniosły 1 858 tys. zł. Natomiast wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 338 tys. zł. W 2020 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 16. Wykonanie przychodów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	644 115	684 312	620 458	96,3	90,7
I.	Przychody z działalności operacyjnej	559 910	610 496	532 176	95,0	87,2
a.	Przychody z działalności podstawowej	506 734	557 610	484 319	95,6	86,9
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	225 541	262 225	212 869 ¹	94,4	81,2
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	281 193	295 385	271 450 ²	96,5	91,9
b.	Przychody z działalności pozostałej	53 176	52 886	47 857	90,0	90,5
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 580	15 000	9 213 ³	59,1	61,4
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 234	3 386	3 400	105,1	100,4
	- wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	720	3 600	3 279	455,4	91,1
	- Karta Krakowska	448	300	300	67,0	100,0
	- inna działalność pozostała	33 194	30 600	31 665 ⁴	95,4	103,5
II.	Przychody finansowe	2 561	3 057	3 380	132,0	110,6
III.	Pozostałe przychody operacyjne	81 644	70 759	84 902⁵	104,0	120,0

^{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. 1.3. niniejszego rozdziału.

1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Przychody z działalności operacyjnej wyniosły **532 176 tys. zł.**

1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Przychody z działalności podstawowej wyniosły **484 319 tys. zł.**

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- *Przewozów tramwajowych w kwocie* *212 869 tys. zł;*
- *Przewozów autobusowych w kwocie* *271 450 tys. zł*
w tym 596 tys. zł na rzecz innych podmiotów niż Gmina Miejska Kraków.

W związku z obniżeniem pracy przewozowej zleconej Spółce przez organizatora transportu przede wszystkim na skutek rozwoju pandemii koronawirusa COVID-19 (patrz tabela 8) MPK S.A. w Krakowie osiągnęło niższe niż planowano przychody z działalności podstawowej, pomimo wzrostu stawek wynagrodzenia od 1 stycznia 2020 roku.

1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Przychody z pozostałej działalności wyniosły **47 857 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie *9 213 tys. zł*
Niższe przychody od planowanych wynikają ze spadku sprzedaży biletów na skutek pandemii koronawirusa COVID-19, 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 *3 400 tys. zł*
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku w kwocie *3 279 tys. zł;*
- Wynagrodzenie za realizację w imieniu Gminy Miejskiej Kraków programu Karta Krakowska w kwocie *300 tys. zł;*

- Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 31 665 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.

1.2. PRZYCHODY FINANSOWE

Przychody finansowe wyniosły 3 380 tys. zł.

Złożyły się na nie m.in.:

- Rozwiązanie rezerwy na odsetki z tytułu zwrotu dofinansowania z projektu ZIT I w kwocie 1 163 tys. zł;
- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 885 tys. zł;
- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 433 tys. zł.

1.3. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły 84 902 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 otrzymanym świadczeniem na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników, o których mowa w art. 15gg ust. 4 Ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. poz.374, z późn.zm) w wysokości 16 496 tys. zł.

2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły

604 010 tys. zł.

Tabela 17. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	635 108	680 612	604 010	95,1	88,7
I.	Koszty działalności operacyjnej	617 443	666 989	592 176	95,9	88,8
	1) Amortyzacja	155 901	164 215	152 864 ¹	98,1	93,1
	2) Zużycie materiałów	61 963	62 000	54 618	88,1	88,1
	3) Zużycie energii, w tym:	102 194	114 065	87 260	85,4	76,5
	- paliwo	67 420	69 797	49 576 ²	73,5	71,0
	- energia trakcyjna	27 580	35 895	29 869 ³	108,3	83,2
	- energia dla autobusów elektrycznych	723	951	813	112,4	85,5
	- pozostałe media	6 471	7 422	7 002	108,2	94,3
	4) Usługi obce	93 998	98 933	90 325	96,1	91,3
	5) Podatki i opłaty	7 744	8 315	8 124	104,9	97,7
	6) Koszty wynagrodzeń	186 085	206 731	187 549	100,8	90,7
	- środki na wynagrodzenia	152 035	168 503	153 551	101,0	91,1
	- odpis na ZUS	28 891	32 353	29 050	100,6	89,8
	- składka PPK	117	758	512	437,6	67,5
	- odpis na ZFŚS	3 399	3 590	3 138	92,3	87,4
	- pozostałe koszty osobowe	1 643	1 527	1 298	79,0	85,0
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	8 936	12 015	10 488	117,4	87,3
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	622	715	948	152,4	132,6
II.	Koszty finansowe	7 605	9 142	5 738⁴	75,5	62,8
III.	Pozostałe koszty operacyjne	10 060	4 481	6 096⁵	60,6	136,0

¹ Amortyzacja niższa niż planowano wynika przede wszystkim z opóźnień w dostawach wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik - patrz str. 58;

² Koszty paliwa omówiono na str. 59;

³ Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 60;

⁴ Koszty finansowe omówiono na str. 64;

⁵ Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych zaprezentowano na str. 64.

Tabela 18. Struktura kosztów

w %

Lp.	Wyszczególnienie	2019	2020
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	97,2	98,0
	- Amortyzacja	24,6	25,3
	- Zużycie materiałów	9,8	9,1
	- Paliwo	10,6	8,2
	- Energia trakcyjna	4,3	4,9
	- Energia dla autobusów elektrycznych	0,1	0,1
	- Pozostałe media	1,0	1,2
	- Usługi obce	14,8	14,9
	- Podatki i opłaty	1,2	1,3
	- Koszty wynagrodzeń	29,3	31,1
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,4	1,7
	- Wartość sprzedanych towarów w cenie zakupu	0,1	0,2
II.	Koszty finansowe	1,2	1,0
III.	Pozostałe koszty operacyjne	1,6	1,0
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

592 176 tys. zł.

Amortyzacja

Wielkość amortyzacji za 2020 rok wyniosła

152 864 tys. zł.

Tabela 19. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
I.	AMORTYZACJA (1+2+3)	155 901	164 215	152 864	98,1	93,1
1.	Amortyzacja tramwajów	56 273	67 970	57 874	102,8	85,1
2.	Amortyzacja autobusów	75 233	70 630	69 616	92,5	98,6
3.	Pozostała amortyzacja	24 395	25 615	25 374	104,0	99,1

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2020 rok wynika przede wszystkim z opóźnień w dostawach wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik.

Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły

54 618 tys. zł.

Tabela 20. Zużycie materiałów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
I.	KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:	61 963	62 000	54 618	88,1	88,1
1.	Pozostałe materiały	59 310	59 345	52 247	88,1	88,0
2.	Ogumienie	1 308	1 176	1 116	85,3	94,9
3.	Płyny eksploatacyjne	1 345	1 479	1 255	93,3	84,9

Niższe od planu koszty zużycia materiałów wynikają z obniżonej pracy przewozowej, która bezpośrednio wpłynęła na mniejsze zużycie materiałów eksploatacyjnych ze względu na spadek ilości awarii i zdarzeń wypadkowych oraz obsług technicznych wynikających z ograniczonej liczby wozów wystawianych do ruchu.

Paliwo

Koszty paliwa wyniosły

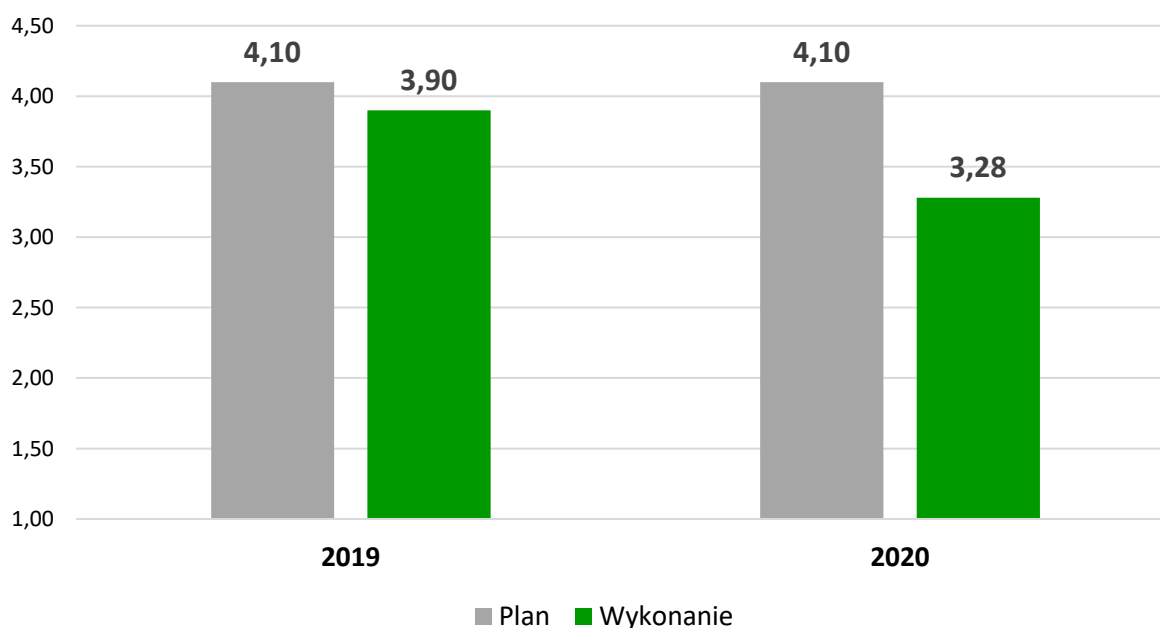
49 576 tys. zł.

Tabela 21. Koszty paliwa

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
I.	KOSZTY PALIWA, w tym:	tys. zł	67 420	69 797	49 576	73,5	71,0
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	67 298	69 653	49 477	73,5	71,0
2.	Paliwo – benzyna	tys. zł	103	120	82	79,6	68,3
3.	Paliwo – gaz LPG	tys. zł	19	24	17	89,5	70,8
II.	Koszt 1 litra ON	zł	3,90	4,10	3,28	84,1	80,0

Wykres 9. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2019 – 2020

w zł



Oszczędność kosztów paliwa w odniesieniu do zatwierdzonego na 2020 rok planu wynika z niższego o 0,82 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego oraz ze zmniejszonej w wyniku pandemii COVID-19 pracy przewozowej (patrz tabela 8).

Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

29 869 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

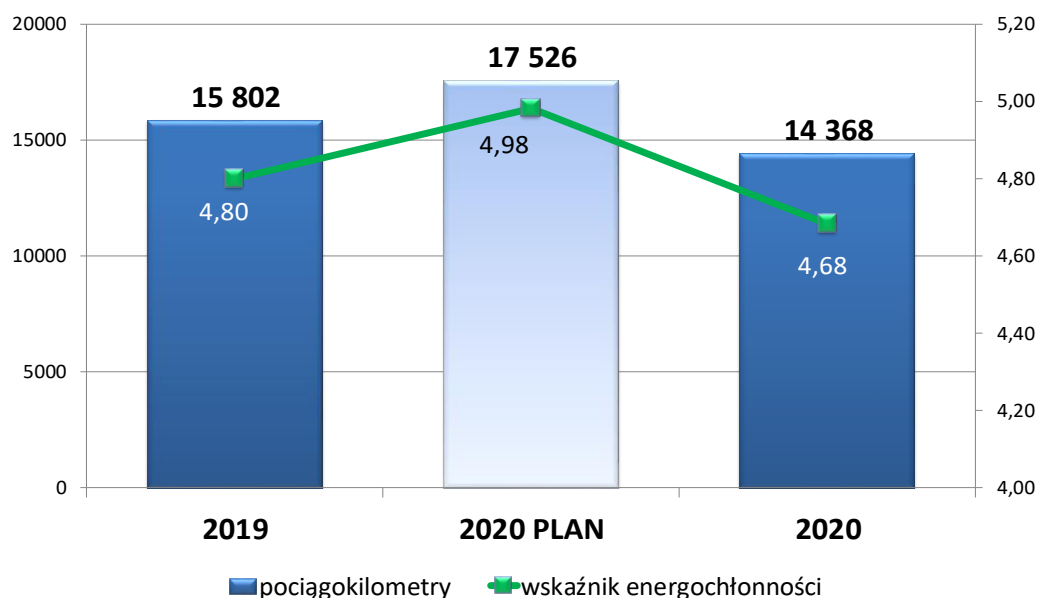
Tabela 22. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
I.	KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ	tys. zł	27 580	35 895	29 869	108,3	83,2
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	15 802	17 526	14 368	90,9	82,0
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,80	4,98	4,68	97,5	94,0
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	75 813	87 295	67 201	88,6	77,0
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,3638	0,4112	0,4445	122,2	108,1

Oszczędność kosztów energii trakcyjnej w stosunku do planu jest konsekwencją przede wszystkim wykonanej mniejszej pracy przewozowej (o 3 158 tys. pociągokilometrów), co zostało szerzej omówione w rozdziale IV oraz niższego zużycia energii z uwagi na korzystne warunki pogodowe w analizowanym okresie (o 0,30 kWh/pockm).

Wykres 10. Praca przewozowa i wskaźnik energochłonności w latach 2019 – 2020

w tys. pockm i wskaźnik energochłonności w kWh/pockm



Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły **813 tys. zł.**

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

Tabela 23. Koszty energii dla autobusów elektrycznych

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>Jednostka miary</i>	<i>2019</i>	<i>Plan 2020</i>	<i>2020</i>	<i>Dynamika 2020/2019</i>	<i>Realizacja Planu</i>
I.	ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	tys. zł	723	951	813	112,4	85,5
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	1 377	1 577	1 294	94,0	82,1
2.	Zużycie energii	tys. kWh	1 663	1 944	1 600	96,2	82,3
3.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,4348	0,4893	0,5082	116,9	103,9

Niższe od planowanych koszty energii elektrycznej wykorzystanej przez autobusy elektryczne wynikają z realizacji pracy przewozowej niższej o 283 tys. kilometrów.

Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

7 002 tys. zł.

Tabela 24. Koszty pozostałych mediów energetycznych

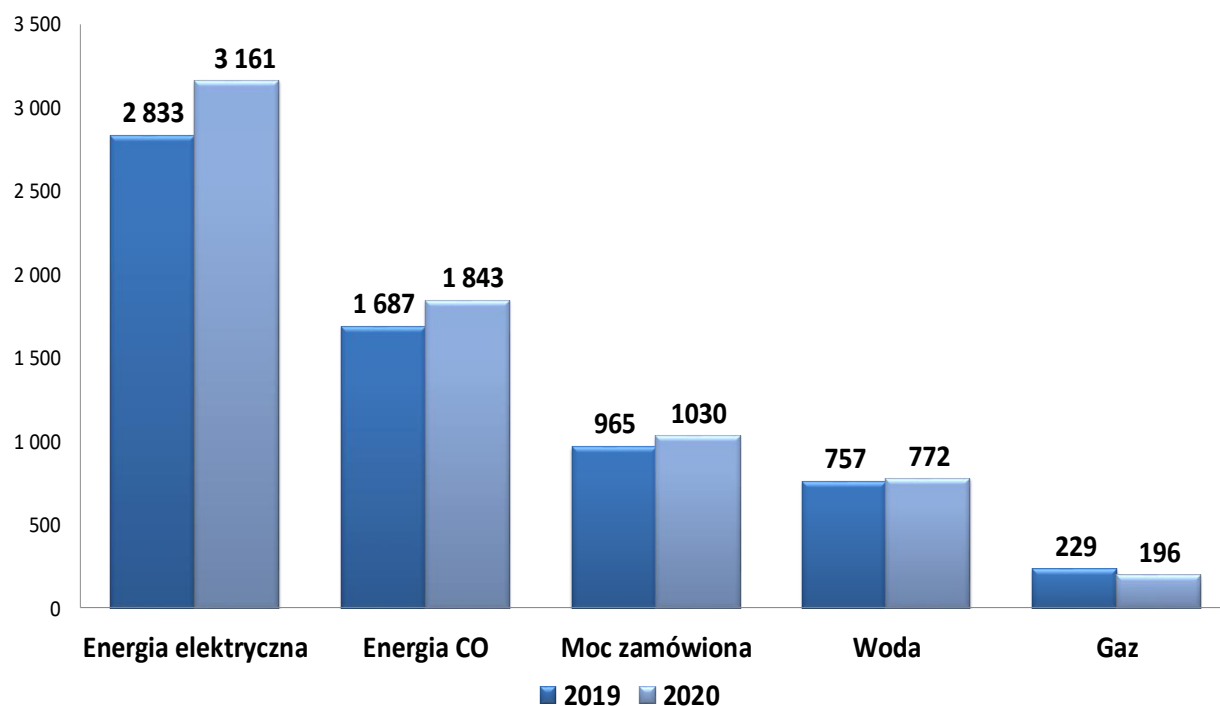
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
I.	POZOSTAŁE MEDIA (1+2+3+4+5)	tys. zł	6 471	7 422	7 002	108,2	94,3
1.	Energia elektryczna	tys. zł	2 833	3 567	3 161	111,6	88,6
2.	Energia CO	tys. zł	1 687	1 837	1 843	109,2	100,3
3.	Moc zamówiona	tys. zł	965	1 006	1 030	106,7	102,4
4.	Woda	tys. zł	757	777	772	102,0	99,4
5.	Gaz	tys. zł	229	235	196	85,6	83,4

Oszczędność w kosztach pozostałych mediów energetycznych wynika ze zmniejszonego zapotrzebowania w 2020 roku na energię elektryczną. Wpłynęła na to pandemia koronawirusa poprzez występowanie zmniejszonych zasobów ludzkich w efekcie zwolnień chorobowych, czy koniecznością sprawowania opieki nad członkiem rodziny.

Wykres 11. Koszty pozostałych mediów w latach 2019 – 2020

w tys. zł



Usługi obce

Koszty usług obcych wyniosły 90 325 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 56 193 tys. zł;

Wykonanie kosztów niższych od planu o 7 179 tys. zł wynika ze znaczącego zmniejszenia zlecenia usług przewozowych Spółce córce KrakTransRem w związku z niższą realizacją pracy przewozowej na skutek pandemii koronawirusa COVID-19

- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 9 493 tys. zł;
- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 2 747 tys. zł;
- Naprawy i konserwacje w kwocie 3 649 tys. zł;
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej w kwocie 2 729 tys. zł;

Wykonanie niższe od planowanego wynika z braku opłat za korzystanie z infrastruktury przystankowej za I kwartał 2020 oraz niższych opłat w kolejnych miesiącach w związku z niższą pracą przewozową.

- Usługi komputerowe, telekomunikacyjne, teletechniczne w kwocie 3 270 tys. zł;
- Usługi bankowe w kwocie 1 304 tys. zł;
- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 1 292 tys. zł; które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”
- Pozostałe usługi w kwocie 9 648 tys. zł.

Podatki i opłaty

Koszty podatków i opłat wyniosły 8 124 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.

Koszty wynagrodzeń

Koszty wynagrodzeń wyniosły 187 549 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 10 488 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 ich sprzedaży) oraz z przesunięcia terminu dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, co skutkuje niższymi niż planowano kosztami ubezpieczenia tych pojazdów.

Wartość sprzedanych towarów i materiałów

Wartość sprzedanych towarów i materiałów wyniosła 948 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. KOSZTY FINANSOWE

Koszty finansowe wyniosły 5 738 tys. zł.

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

- Odsetki od leasingu w kwocie 3 246 tys. zł;
- Odsetki z tytułu zwróconego dofinansowania z projektu ZIT I 1 183 tys. zł;
- Odsetki od zaciągniętych kredytów bankowych w kwocie 540 tys. zł;
- Odsetki naliczone do bilansu zamknięcia i rezerwy na odsetki w kwocie 532 tys. zł.

Niższe koszty finansowe od zaplanowanych wynikają z przesunięcia planowanej na maj 2020 roku wypłaty pierwszej transzy kredytu EBI III, którą zrealizowano we wrześniu 2020 roku oraz spadku stopy procentowej WIBOR 3M w II półroczu 2020 roku.

2.3. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 6 096 tys. zł.

Największe pozycje w tej grupie kosztów stanowią:

- Opłaty komornicze 2 090 tys. zł;
- Rezerwa na świadczenia pracownicze 1 514 tys. zł;
- Kary umowne 458 tys. zł;
- Koszty sądowe i egzekucyjne 339 tys. zł.

Przekroczenie planu pozostałych kosztów operacyjnych związane jest m.in.: z utworzeniem rezerwy na odprawy emerytalne oraz rentowe w kwocie 1 514 tys. zł.

3. STRATY I ZYSKI NADZWYCZAJNE

Nie wystąpiły.

4. WYNIK FINANSOWY

Z całokształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy netto w wysokości **11 120 tys. zł.**

Tabela 25. Wynik finansowy

						w tys. zł
Lp.	Wyszczególnienie	2019	Plan 2020	2020	Dynamika 2020/2019	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	644 115	684 312	620 458	96,3	90,7
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	559 910	610 496	532 176	95,0	87,2
	- Przychody z działalności podstawowej	506 734	557 610	484 319	95,6	86,9
	-Przychody z pozostałej działalności	53 176	52 886	47 857	90,0	90,5
II.	Przychody finansowe	2 561	3 057	3 380	132,0	110,6
III.	Pozostałe przychody operacyjne	81 644	70 759	84 902	104,0	120,0
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	635 108	680 612	604 010	95,1	88,7
I.	Koszty działalności operacyjnej	617 443	666 989	592 176	95,9	88,8
II.	Koszty finansowe	7 605	9 142	5 738	75,5	62,8
III.	Pozostałe koszty operacyjne	10 060	4 481	6 096	60,6	136,0
C.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)	9 007	3 700	16 448	182,6	444,5
D.	Podatek dochodowy	1 723	3 277	5 328	309,2	162,6
E.	WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D)	7 284	423	11 120	152,7	2 628,8

W związku z ograniczeniem przez organizatora transportu pracy przewozowej zleconej MPK S.A. w Krakowie Zarząd Spółki stanął przed koniecznością podjęcia działań zmierzających do zrównoważenia utraty przychodów obniżonych na skutek pandemii koronawirusa COVID-19 obniżeniem kosztów działalności. W tym celu zrealizowano m.in. następujące działania:

- **ograniczenie bieżących kosztów**, w tym kosztów eksploatacyjnych i wydatków na remonty w związku ze zmniejszoną pracą przewozową. Poszukiwano jak najtańszych dostawców towarów i usług. Utrzymywano wysoką elastyczność Spółki w zarządzaniu kosztami pracowniczymi, dzięki wykorzystaniu różnych form zatrudnienia. Redukcja i optymalizacja kosztów miała na celu uzyskanie wskaźnika około 70% - 75% elastyczności kosztów w zakresie spadku pracy przewozowej;
- **obniżenia poziomu amortyzacji** - wystąpiono z wnioskiem do Małopolskiego Instytutu Studiów Podatkowych o obniżenie stawek amortyzacyjnych środków transportu ze względu na istotnie mniejsze wykorzystanie taboru w związku z pandemią - otrzymano negatywną odpowiedź;
- **pozyskano wsparcie finansowe w ramach programu „Tarcza 4.0”** w zakresie utrzymania miejsc pracy **w wysokości 16,5 mln zł**;
- **obniżenia odpisu na ZFŚS** – Związki Zawodowe działające na terenie MPK S.A. w Krakowie wyraziły zgodę na czasowe zawieszenie tworzenia ZFŚS (na podstawie art. 15ge ww. ustawy) w okresie od 1 października 2020 roku do 31 grudnia 2020 roku. Działanie to pozwoliło zaoszczędzić kwotę około 1 mln zł.

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

Tabela 26. Wyniki na poszczególnych rodzajach działalności

w tys. zł

<i>Lp.</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2019</i>	<i>Plan 2020</i>	<i>2020</i>	<i>Dynamika 2020/2019</i>	<i>Realizacja Planu</i>
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	-57 533	-56 493	-60 000	104,3	106,2
B.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-5 044	-6 085	-2 358	46,7	38,8
C.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	71 584	66 278	78 806	110,1	118,9
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	9 007	3 700	16 448	182,6	444,5

Efekt PGK

W 2020 roku Spółka nie otrzymała przychodów z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej.

Uzasadnienie podziału zysku

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć uzyskany w 2020 roku zysk netto w wysokości 11 120 tys. zł na zwiększenie kapitału zapasowego.

5. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2020 roku suma bilansowa wyniosła 1 383 651 tys. zł i była wyższa niż w roku poprzednim o 73 947 tys. zł, tj. o 5,6%.

5.1. AKTYWA

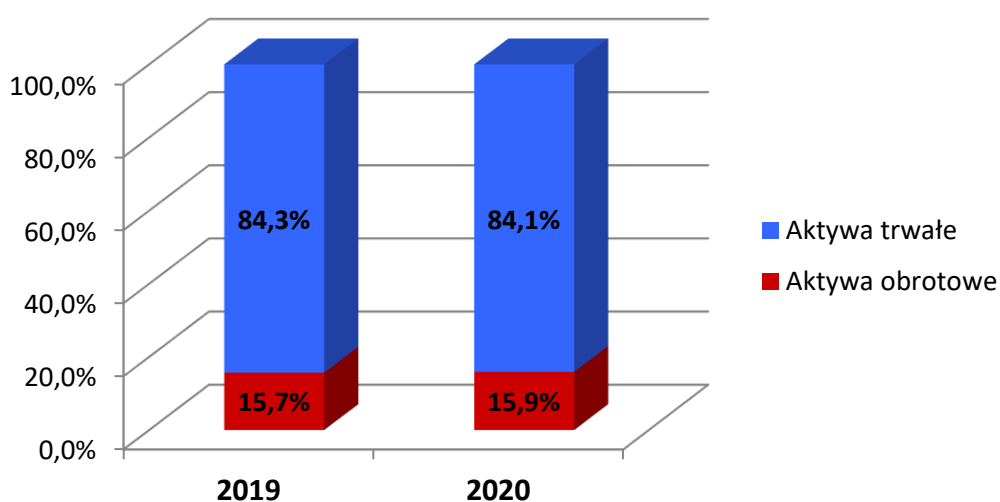
Po stronie aktywów wzrost odnotowano zarówno w grupie aktywów trwałych (o 5,4%), jak i w grupie aktywów obrotowych (o 6,9%).

Tabela 27. Struktura aktywów

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 103 514	84,3	1 163 335	84,1
2.	Aktywa obrotowe	206 190	15,7	220 316	15,9
3.	AKTYWA	1 309 704	100,0	1 383 651	100,0

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 84,1% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 15,9%.

Wykres 12. Struktura aktywów MPK S.A.



Aktywa trwałe

Wzrost wartości aktywów trwałych o 59 821 tys. zł w porównaniu do ubiegłego roku był związany przede wszystkim ze wzrostem wartości rzeczowych aktywów trwałych z poziomu 1 063 528 tys. zł do 1 130 544 tys. zł w wyniku realizacji projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część II” w ramach POiŚ.

Udział poszczególnych pozycji aktywów trwałych utrzymał się na poziomie zbliżonym do 2019 roku.

Tabela 28. Struktura aktywów trwałych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 968	0,3	3 329	0,3
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 063 528	96,4	1 130 544	97,2
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	5 254	0,5	6 139	0,5
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	30 764	2,8	23 323	2,0
6.	AKTYWA TRWAŁE	1 103 514	100,0	1 163 335	100,0

Aktywa obrotowe

Zwiększenie aktywów obrotowych o 14 126 tys. zł jest wynikiem wzrostu środków pieniężnych (wzrost ze 115 500 tys. zł do 147 703 tys. zł). Analizę zmiany stanu środków pieniężnych przedstawia pkt 6 niniejszego rozdziału.

Wzrost wykazały także zapasy (o 2 227 tys. zł) głównie z uwagi na zwiększoną liczbę zamówień, wynikającą z długiego okresu oczekiwania na realizację dostaw części zamiennych dla taboru.

Zmniejszenie odnotowały należności krótkoterminowe (o 18 026 tys. zł) w efekcie dochowywania terminów płatności za usługi przewozowe przez organizatora komunikacji miejskiej, częściowo zbilansowane wzrostem należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń. Obniżyły się również krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe.

Tabela 29. Struktura aktywów obrotowych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	27 042	13,1	29 269	13,3
2.	Należności krótkoterminowe	58 746	28,5	40 720	18,5
3.	Środki pieniężne	115 500	56,0	147 703	67,0
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4 902	2,4	2 624	1,2
5.	AKTYWA OBROTOWE	206 190	100,0	220 316	100,0

5.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2020 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 30. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2020 r.

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2020 r. (tys. zł)	Opis najważniejszych budynków
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem wieczyste użytkowanie	74 726 74 726	8 504,20	27 831 w tym: grunty 194 budynki 27 637	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	45 936 w tym: grunty 7 743 budynki 38 193	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	3 884 w tym: grunty 385 budynki 3 499	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	3 993 w tym: grunty 339 budynki 3 654	Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m²)		Pow. użytkowa budynków (m²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2020 r. (tys. zł)	Opis najważniejszych budynków
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	14 528 w tym: grunty 910 budynki 13 618	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	929 w tym: grunty 48 budynki 881	Budynek służb zarządzania ruchem i obsługi pasażera
7.	Budynek przy ul. Podwale 3 w Krakowie	ogółem własność	420 420	910,80	395 w tym: grunty 125 budynki 270	Lokale użytkowe
8.	Budynek przy ul. Serkowskiego w Krakowie	ogółem	669	291,00	17 w tym: grunty 17 budynek umorzony	Budynek – świetlica
9.	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	ogółem użyczenie	62,32	-	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	1 060 w tym: budynki 1 060	PS Piaszczysta 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 2020 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 31. Struktura rzeczowych aktywów trwałych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020		Odchylenie 2020-2019
		tys. zł	%	tys. zł	%	
1.	Środki trwałe	1 054 779	99,2	1 095 376	96,9	+40 597
	- grunty	10 566	1,0	10 332	0,9	-234
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	216 262	20,3	228 822	20,2	+12 560
	- urządzenia techniczne i maszyny	21 925	2,1	18 699	1,7	-3 226
	- środki transportu	799 474	75,2	832 754	73,7	+33 280
	- inne środki trwałe	6 552	0,6	4 769	0,4	-1 783
2.	Środki trwałe w budowie	8 749	0,8	35 154	3,1	+26 405
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	0	x	14	0,0	+14
4.	RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	1 063 528	100,0	1 130 544	100,0	+67 016

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

Na dzień 31 grudnia 2020 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało:

- **88 umów najmu**, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 4 737,85 m², natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 2 229,20 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 2020 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 2020 roku Spółka wynajmowała następujące pojazdy i sprzęt komputerowy:

- **2 sztuki autobusów komunikacji miejskiej w ramach 2 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;
- **85 sztuk komputerów** z monitorami 27" oraz **15 sztuk laptopów** w ramach 1 umowy dzierżawy zawartej w 2020 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 dniu 20 lutego 2020 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie ustanowiło na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka służebność przesyłu na rzecz TAURON DYSTRYBUCJA S.A. w Krakowie dla linii energetycznej o długości 34 metry oraz złącza kablowego.

5.1.5. WYKAZ GŁÓWNYCH NALEŻNOŚCI WRAZ ZE STRUKTURĄ

Na dzień 31 grudnia 2020 roku w bilansie Spółka wykazała:

- Należności długookresowe brak
- Należności krótkookresowe w kwocie 40 719 tys. zł.

Tabela 32. Struktura należności krótkoterminowych

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	39 971	68,0	1 494	3,7
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	17 651	30,0	38 762	95,2
	- podatek VAT	8 090	13,7	33 832	83,1
	- podatek od nieruchomości (nadpłata)	9 561	16,3	4 930	12,1
3.	Inne	1 124	2,0	463	1,1
4.	NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE	58 746	100,0	40 719	100,0

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2020 roku:

- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie 166 tys. zł;
w tym kwota należna *25 tys. zł.*
- Stormet Spółka z o.o. 102 tys. zł;
w tym kwota należna *99 tys. zł.*
- Urząd Miasta Krakowa Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia 92 tys. zł;
brak faktur przeterminowanych, termin płatności wszystkich faktur to styczeń 2021 roku.

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 wzrost odnotowano w pozycji kapitałów własnych (o 2,6%), jak i zobowiązań i rezerw na zobowiązania (o 7,1%).

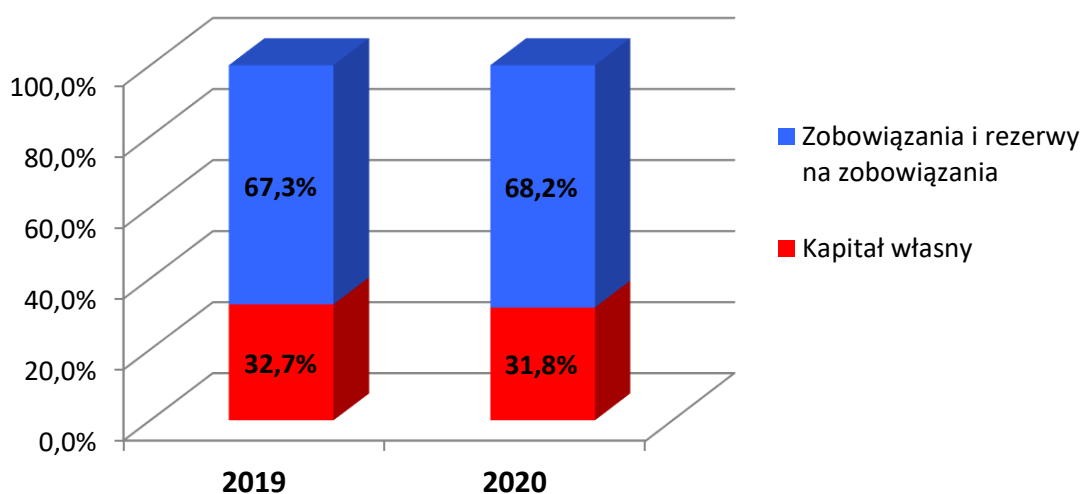
Udział kapitału własnego w strukturze pasywów wyniósł 31,8% natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 68,2% pasywów.

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

Tabela 33. Struktura pasywów

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	428 819	32,7	439 939	31,8
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	880 885	67,3	943 712	68,2
3.	PASYWA	1 309 704	100,0	1 383 651	100,0

Wykres 13. Struktura pasywów MPK S.A.



5.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2020 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 439 939 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 34. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	317 722	326 641
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	18 931	17 296
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	0	0
5.	Zysk / strata netto	7 284	11 120
6.	KAPITAŁ WŁASNY	428 819	439 939

5.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zwiększenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 62 827 tys. zł to efekt realizacji projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część II” w ramach POiŚ z uwagi na częściowe finansowanie zakupu kredytem bankowym.

Tabela 35. Struktura zobowiązań i rezerw na zobowiązania

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2019		Stan na 31.12.2020	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Rezerwy na zobowiązania	109 683	12,4	103 922	11,0
2.	Zobowiązania długoterminowe	150 397	17,1	229 467	24,3
	<i>w tym m. innymi kredyty i pożyczki</i>	<i>17 549</i>	<i>2,0</i>	<i>130 463</i>	<i>13,8</i>
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	107 203	12,2	103 884	11,0
	<i>w tym m. innymi kredyty i pożyczki</i>	<i>7 548</i>	<i>0,9</i>	<i>5 157</i>	<i>0,6</i>
4.	Rozliczenia międzyokresowe	513 602	58,3	506 439	53,7
5.	ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA	880 885	100,0	943 712	100,0

5.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2020 roku to:

- KrakTransRem Sp. z o.o. 7 546 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.
- PGE Obrót S.A. 3 541 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.
- Budimex S.A. 14 466 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.

5.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2020 roku wyniosły 10 389 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 2020 roku zadłużenie Spółki z tytułu zawartych umów kredytowych i leasingowych wynosiło 258 155 tys. zł, w tym w szczególności wobec:

- Europejskiego Banku Inwestycyjnego 135 480 tys. zł;
- PKO Leasing S.A. 57 545 tys. zł;
- Millennium Leasing Sp. z o.o. 38 153 tys. zł;
- Pekao Leasing Sp. z o.o. 26 977 tys. zł.

Tabela 36. Harmonogram spłat kredytów w 2020 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń	0	2 085
2.	Luty	920	2 091
3.	Marzec	0	2 096
4.	Kwiecień	0	2 111
5.	Maj	920	2 144
6.	Czerwiec	3 896	2 159
7.	Lipiec	0	2 179
8.	Sierpień	920	2 195
9.	Wrzesień	0	2 202
10.	Październik	0	2 206
11.	Listopad	920	2 210
12.	Grudzień	0	2 213
13.	SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH	7 576	25 891

6. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych wolnych środków pieniężnych na koniec 2020 roku wyniosła 147 703 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 113 435 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -208 321 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 209 019 tys. zł, a wpływy 698 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były dodatnie i wyniosły 127 089 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała ogółem 46 362 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 173 451 tys. zł, obejmujących środki pieniężne z UE przeznaczone na dofinansowanie zakupu rzeczowych aktywów trwałych oraz nowy kredyt bankowy w EBI.

Tabela 37. Przepływy środków pieniężnych

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	2020
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	109 178	113 435
	Zysk netto	7 284	11 120
	Korekty razem	101 894	102 315
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	-47 756	-208 321
	Wpływy	6 363	698
	Wydatki	54 119	209 019
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	-15 485	127 089
	Wpływy	30 319	173 451
	Wydatki	45 804	46 362
D.	Przepływy pieniężne netto, razem	45 937	32 203
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:		
	zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0
F.	Środki pieniężne na początek okresu	69 563	115 500
G.	Środki pieniężne na koniec okresu	115 500	147 703*

* pozycja zawiera środki pieniężne pozyskane w ramach uruchomionego kredytu EBI z przeznaczeniem na zakup wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik

Tabela 38. Przepływy pomiędzy MPK S.A. w Krakowie a Gminą Miejską Kraków i jej poszczególnymi jednostkami

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2019	2020
A.	Wpływy z tytułu:		
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	225 541	212 869
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	281 035	270 854
	- wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 580	9 213
	- wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 234	3 400
	- wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	720	3 279
	- wynagrodzenie za realizację Programu „Karta Krakowska”	448	300
B.	Wydatki z tytułu:		
	- kar umownych w komunikacji	1 216	458
	- podatku od środków transportowych	1 020	1 027
	- podatku od nieruchomości	3 250	3 658
	- gospodarowania odpadami komunalnymi	262	260
	- zakupu usług promocji	245	168
	- zużycia energii centralnego ogrzewania	1 687	1 843
	- mocy zamówionej	965	1 030
	- zużycia wody	757	772

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

W wyniku opóźnień w realizacji dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik Spółka zamknęła 2020 rok z wysokim stanem środków pieniężnych, co bezpośrednio wpłynęło na jej wskaźniki płynności. Wskaźniki płynności I i II wyniosły odpowiednio 2,1 oraz 1,8, a średnioroczny wskaźnik płynności III wyniósł 1,2, co oznacza, że w oparciu o posiadane środki pieniężne Spółka mogła uregulować wszystkie swoje zobowiązania krótkoterminowe.

Tabela 39. Ocena stopnia płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2019	2020
1.	Wskaźnik płynności I <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,9	2,1
2.	Wskaźnik płynności II <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,7	1,8
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	0,9	1,2

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 24,1% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość 9,8% z uwagi na zaciągnięty nowy kredyt bankowy w EBI przeznaczony na współfinansowanie zakupu wagonów tramwajowych.

Tabela 40. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2019	2020
1.	Stopa zadłużenia <i>(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe) / pasywa ogółem) x 100</i>	19,7%	24,1%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	1,9%	9,8%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	48,8%	46,8%

7.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Poziom kapitału pracującego potwierdza efektywne wykorzystanie zasobów Spółki. Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na poziomie zbliżonym do wartości osiągniętej w 2019 roku i wyniosła 14 dni. Szybkość spłaty zobowiązań, celem utrzymania prawidłowych relacji z kontrahentami, kształtowała się na poziomie terminów płatności i wyniosła 25 dni. Szybkość obrotu zapasami ukształtowała się na poziomie 18 dni.

Tabela 41. Ocena sprawności działania

Lp.	Wskaźniki sprawności działania	2019	2020
1.	Szybkość obrotu należnościami (przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) * 365 dni	15	14
2.	Szybkość spłaty zobowiązań (przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	22	25
3.	Szybkość obrotu zapasów (przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	15	18

7.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2020 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 42. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2019	2020
1.	Rentowność netto sprzedaży (wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100	1,2%	1,9%
2.	Rentowność brutto sprzedaży (wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100	-10,3%	-11,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (wynik finansowy netto* / aktywa razem) x 100	0,5%	0,7%
4.	Zyskowność kapitału własnego (wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	1,5%	2,3%

* 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 43. Podmioty zależne

Nazwa podmiotu	Udział w kapitale zakładowym %	Wysokość kapitału zakładowego	Wynik Spółki zależnej
KrakTransRem Spółka z o.o.	100%	50 tys. zł	+885 tys. zł

Zarząd Spółki został powołany 31 marca 2020 roku i składał się:

Prezes Zarządu	Jerzy Dywan
Wiceprezes	Krzysztof Utracki

Rada Nadzorcza została powołana w dniu 8 marca 2021 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 2020 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 2020 roku wynosiło 9 osób.

Pozostałe formy zatrudnienia:

- a) Kontrakt menadżerski (Zarząd)- 2
- b) Umowy cywilno-prawne z agentami -881
- c) Umowy zlecenia – 150, w tym:
 - Umowy na prace remontowo-naprawcze i elektryczno-monterskie - 58
 - Umowy na sprzątanie taboru oraz obiektów MPK S.A. - 92

Efekty działalności spółki zależnej:

- Racjonalizacja zatrudnienia w MPK S.A. w Krakowie;
- Ograniczenie pozostałych kosztów związanych z zatrudnieniem personelu, brak funduszu socjalnego, agenci 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;
- Pozyskanie taboru autobusowego na potrzeby wynajmu lub świadczenia usług przewozowych.

W dniu 17 lutego 2021 roku zostało ogłoszone przez KrakTransRem Spółka z o.o. postępowanie przetargowe na dostawę w formie leasingu finansowego 12 sztuk nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich, w tym 3 sztuk autobusów przegubowych i 9 sztuk autobusów standardowych. Planowana dostawa ma nastąpić w IV kwartale 2021 roku. MPK S.A. w Krakowie jest zainteresowane zleceniem na rzecz KTR Sp. z o.o. części pracy przewozowej w zakresie przewozów rezerwowych lub wynajęciem/wydzierżawieniem od Spółki córki autobusów, które byłyby eksploatowane na liniach regularnych w ramach Systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Ostateczny kształt współpracy będzie uzależniony od decyzji organizatora, tj. ZTP w Krakowie.

- Współfinansowanie prawa jazdy kat. D wraz z kwalifikacją zawodową dla agentów.

IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI

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 windyacji i egzekucji należności z tytułu opłat dodatkowych i należności przewozowych powstałych przed dniem 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 wielkości pracy przewozowej zlecaniej Spółce w ramach umów przewozowych zawartych z Gminą Miejską Kraków oraz od terminowych płatności za świadczenie ww. usług.

W obowiązującym „Planie rzeczowo-finansowym na 2021 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” Spółka założyła realizację na liniach tramwajowych 16 477 tys. pociągokilometrów, na liniach miejskich autobusowych 22 669 tys. wozokilometrów i na liniach aglomeracyjnych 15 421 tys. wozokilometrów. Przy ww. poziomie pracy przewozowej przychody ogółem MPK S.A. w Krakowie oszacowano na 712 239 tys. zł, a koszty w wysokości 709 805 tys. zł. Planowany wynik finansowy na 2021 rok wynosi 152 tys. zł netto. Ostateczny wynik finansowy Spółki za 2021 rok będzie w dużej mierze uzależniony od dynamicznie rozwijającej się sytuacji epidemiologicznej w kraju i związanej z nią wielkości pracy przewozowej zleconej MPK S.A. w Krakowie przez ZTP. W przypadku występowania ograniczenia wielkości pracy przewozowej zleconej Spółce Zarząd Spółki będzie podejmował kroki szerzej opisane w ryzyku nr 9 podrozdziału 3 pt. „Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem”.

W przypadku pojawienia się dodatkowych środków z UE (CUPT) i NFOŚiGW Spółka będzie dążyła do pozyskania kolejnych autobusów elektrycznych i dofinansowania do zakupu zakontraktowanych 60 sztuk nowoczesnych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II.

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 2020 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 2020 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań.

Na podstawie Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 8 lipca 2020 roku Santander Bank Polska S.A. może udzielić Spółce kredyt do kwoty 60 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. Dzień spłaty kredytu oznaczono na 31 sierpnia 2021 roku. W 2020 roku Spółka nie uruchomiła tego kredytu.

W okresie sprawozdawczym Spółka złożyła do CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) 6 wniosków o płatność dotyczących projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie - etap I” na łączną kwotę wydatków 123 633 tys. zł i otrzymała dofinansowanie w kwocie 60 649 tys. zł.

W ramach nowego projektu „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie” Spółka złożyła 4 wnioski sprawozdawcze.

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

1. Ryzyko opóźnienia dostaw niskopodłogowych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik współfinansowanych w ramach projektu unijnego.

W związku z opóźnieniem w realizacji dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik w ramach zakontraktowanej partii 50 sztuk, Spółka wystąpiła do CUPT o zmianę terminu zakończenia realizacji projektu pt. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie - część I”, z dnia 10 października 2020 roku na dzień 31 sierpnia 2021 roku. Ponadto wystąpiono o poszerzenie zakresu rzeczowego projektu, obejmującego dotychczasowy zakup 35 sztuk wagonów, poprzez włączenie do niego kolejnych 15 sztuk pojazdów z drugiej umowy realizacyjnej zawartej z firmą Stadler Polska Sp. z o.o. (na razie bez współfinansowania UE). Zabieg ten ma ułatwić Spółce w przyszłości pozyskanie dofinansowania UE do wszystkich 50 tramwajów, w przypadku pojawienia się wolnych środków z niewykorzystanej puli funduszy POIiŚ na lata 2014-2020. CUPT wyraził zgodę na wnioskowane zmiany (nowy termin i zakres rzeczowy).

Zgodnie z otrzymanym w grudniu 2020 roku harmonogramem od firmy Stadler Polska Sp. z o.o. dostawy wszystkich 50 pojazdów mają zakończyć się w II kwartale 2021 roku. W związku z występowaniem bieżącego opóźnienia w realizacji kontraktu Spółka wystąpiła do dostawcy o aktualizację terminarza dostaw.

Ewentualne przesunięcia w częściowych terminach dostaw tramwajów Tango Kraków Lajkonik, w stosunku do aktualnych planów, mogą mieć wpływ na utrzymanie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Niemniej jednak, Spółka na bieżąco będzie reagowała na zmiany terminów dostaw, poprzez dostosowanie częstotliwości składania wniosków o płatność do CUPT, w celu rozliczenia wydatków na tramwaje i otrzymania dofinansowania ze środków UE, w formie refundacji bądź zaliczki.

2. Ryzyko wstrzymania wypłaty kolejnych transz kredytu EBI

W dniu 28 listopada 2018 roku Spółka zawarła umowę kredytową z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na kredyt w wysokości 376 mln zł oraz w dniu 21 października 2020 roku Strony podpisały aneks zwiększający wartość kredytu o 161 mln zł. Na podstawie zmienionej aneksem umowy, bank współfinansuje projekt zakupu wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, modernizację wagonów tramwajowych GT8S, modernizację klimatyzacji w wagonach NGT6 oraz modernizację Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. W związku z realizacją powyższych inwestycji Spółka planuje uruchomić kolejne transze kredytu w latach 2021-2023. W przypadku pogorszenia płynności finansowej Spółki

i tym samym nie spełnienia wskaźników kredytowych Bank może zdecydować o wstrzymaniu wypłat kolejnych transz kredytu.

W przypadku niewypłacenia przez EBI kolejnej transzy kredytu Spółka ma możliwość uruchomienia kredytu w rachunku bieżącym do wysokości 60 mln zł.

3. 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. 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.

4. Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego i energii elektrycznej.

Wzrost cen podstawowych nośników kosztów ponad założony poziom przyjęty do kalkulacji planu na 2021 rok może doprowadzić do osiągnięcia przez Spółkę gorszego niż planowano wyniku finansowego. Przykład gwałtownych zmian cen energii w 2019 roku pokazuje, że prawdopodobieństwo wystąpienia tego ryzyka w kolejnych latach jest możliwe i wysokie oraz ma istotny wpływ na płynność finansową przedsiębiorstwa. Umowy powierzenia przewidują możliwość zmiany stawki obliczeniowej wozokilometra i pociągokilometra w ciągu roku rozliczeniowego w przypadku wystąpienia znaczącego wzrostu cen.

5. 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 Bank EBI udzielenia Spółce kredytu niezbędnego do sfinansowania zakupu taboru (zakres kredytu opisano w ryzyku nr 2).

6. Ryzyko braku waloryzacji stawek przewozowych

Brak waloryzacji poszczególnych stawek przewozowych, wbrew zapisom obowiązujących umów, spowoduje utratę płynności finansowej Spółki i brak możliwości finansowania projektów inwestycyjnych. Ponadto stanowi to naruszenie warunków kredytowych EBI w zakresie scedowanej na Bank umowy tramwajowej oraz spowoduje uruchomienie mechanizmów opisanych w umowie wsparcia.

7. Ryzyko 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.

8. 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 podlega 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, płatną przez Miasto w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

9. Ryzyko związane z rozwojem pandemii koronawirusa COVID-19

W związku z dalszym utrzymywaniem się pandemii koronawirusa COVID-19 **Spółka również w 2021 roku podejmuje działania zmierzające do ograniczenia zagrożenia zdrowia pracowników oraz klientów**, które zostały przedstawione w realizacji celu IV.5 w podrozdziale 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, które nadal są utrzymywane.

Na dzień sporządzania Sprawozdania odnotowano nieznaczny spadek pracy przewozowej realizowanej przez MPK S.A. w Krakowie, która stanowi główne źródło przychodów Spółki. Aktualnie realizowana praca przewozowa na liniach tramwajowych była niższa od przyjętego planu o około 8%, natomiast na liniach autobusowych o około 3%. W celu zrównoważenia przychodów i kosztów Zarząd Spółki podejmuje działania zmierzające do ograniczania bieżących kosztów, w tym kosztów eksploatacyjnych i wydatków na remonty, jak również wykorzystuje różne formy zatrudnienia w celu zapewnienia elastyczności w zarządzaniu kosztami pracowniczymi.

Rozwój wydarzeń związanych z pandemią będzie na bieżąco monitorowany i w zależności od zaistniałej sytuacji będą podejmowane działania prewencyjne zarówno w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa osób, jaki i zabezpieczenia ciągłości działalności Spółki, w tym dostosowania kosztów Spółki do obniżonego poziomu pracy przewozowej,

poszukiwania źródeł finansowania działalności oraz innych środków pomocowych, podobnie jako to miało miejsce w 2020 roku, kiedy to Spółka skorzystała ze wsparcia w ramach programu „Tarcza 4.0”. W przypadku nagłego, czasowego obniżenia się stanu gotówki podjęte zostaną działania w zakresie uruchomienia opcji kredytu w rachunku bieżącym.

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

1. KONTROLE

W 2020 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 25 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 38 dni roboczych.

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

Tabela 44. Wykaz kontroli zewnętrznych

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość kontroli
1.	Państwowa Policja (kontrola trzeźwości i dokumentów prowadzących pojazdy)	6
2.	Małopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	8
3.	Prezydent Miasta Krakowa	5
4.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	2
5.	Urząd Zamówień Publicznych	1
6.	Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa	1
7.	Małopolski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej	1
8.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	1
9.	ŁĄCZNA LICZBA KONTROLI	25

Podczas przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono niezgodności i nie zgłoszono wniosków.

2. AUDYTY

W 2020 roku Spółka poddała się procesowi audytu nadzoru Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001. W dniach 24 i 25 września 2020 roku audytorzy firmy Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku przeprowadzili audyt, którego celem było sprawdzenie i ocena stopnia spełnienia wymagań norm ISO 9001:2015 oraz ISO 14001:2015 w obszarze realizowanych usług: przewozowej, remontowej pojazdów, diagnostycznej pojazdów samochodowych, reklamowej oraz wynajmu powierzchni

użytkowych. Wynik audytu był pozytywny i potwierdził zgodność działań Spółki z wymaganiami ww. norm.

Audytorzy stwierdzili, że Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem MPK S.A. w Krakowie działa skutecznie, realizuje założone cele oraz zapewnia realizację przyjętej polityki. Dla zwiększenia skuteczności systemu podejmowano liczne działania doskonalące. System zarządzania organizacją zapewnia jej zdolność do spełnienia mających zastosowanie wymagań, przepisów prawnych, regulacyjnych i umów.

W raporcie z audytu nie stwierdzono niezgodności. Audyt potwierdził, że najwyższe kierownictwo przyjęło i zapewniło realizację polityki jakości. Procesy zostały zidentyfikowane, określono wzajemne powiązania pomiędzy procesami i metody zapewniające skuteczne nadzorowanie procesów. Określono kryteria i systemy dla zapewnienia skuteczności przebiegu i nadzorowania procesów. Procesy są monitorowane, mierzone i analizowane. Wdrażane są także działania dla ciągłego doskonalenia procesów i systemu zarządzania. W odniesieniu do normy środowiskowej potwierdzono, że najwyższe kierownictwo przyjęło i zapewniło realizację polityki środowiskowej. W Spółce 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. Organizacja monitoruje i ocenia efekty swoich działań mogących mieć wpływ na środowisko, a cele środowiskowe są planowane z uwzględnieniem znaczących aspektów środowiskowych. Audyt potwierdził, że najwyższe kierownictwo określiło odpowiedzialność za realizację przyjętej polityki środowiskowej i doskonalenie ustanowionego systemu zarządzania.

W raporcie w części „Silne strony organizacji” audytorzy zwrócili uwagę na m.in.:

- Nadzór nad gospodarką olejową, w tym ogólny ład i porządek w miejscu przechowywania materiałów ropopochodnych;
- Wysoki standard miejsc pracy, utrzymania stanu technicznego budynków oraz ogólne warunki pracy;
- Wysoki poziom sprawności działania magazynu Stacji Obsługi i Remontów, w tym sposób zapewnienia identyfikacji i identyfikowalności materiałów magazynowych oraz narzędzi pracy;
- Sposób motywowania kadry kierowniczej przez system kontraktów oraz wynikających z nich obowiązków sprawozdawczych;
- Wysoką sprawność organizacyjną i zdolność organizacji do szybkich działań;
- Bardzo dobrą analizę skarg, w ramach procesu „Usługa przewozowa”;
- Otwartość i wrażliwość organizacji na kwestie środowiskowe;
- Inicjowanie działań przez najwyższe kierownictwo, zmierzających do wysokiego bezpieczeństwa usług przewozowych.

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

1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA

W latach 2016-2020 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 44.

Tabela 44. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Umowa AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21.07.2006 r. o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie	Wynagrodzenie za przewozy tramwajowe do 31 marca 2019 roku	207 015 819,94	208 298 812,16	226 800 275,14	56 828 924,67	x
2.	Umowa 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	168 712 137,61	212 869 110,90
3.	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"	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	2 163 194,66	x	x	x	x

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020
4.	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	Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych świadczonych w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie	17 482 429,50	x	x	x	x
5.	Umowa 483/ZIKIT z dnia 30 sierpnia 2011 r. o świadczenie usług w zakresie utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców	Wynagrodzenie za świadczenie usług w zakresie utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców	3 871 500,00	x	x	x	x
6.	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)	Wynagrodzenie za świadczenie autobusowych usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie	227 722 132,63	233 257 113,96	257 584 462,23	281 035 333,39	270 854 112,47

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020
7.	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	łącznie wynagrodzenie, w tym:	0,00	19 123 923,08	20 586 620,74	19 534 257,41	15 892 338,14
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie	0,00	15 631 923,08	17 250 620,74	15 580 330,58	9 213 256,36
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	0,00	2 688 000,00	3 000 000,00	3 233 926,83	3 400 109,51
		c) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 r.	0,00	804 000,00	336 000,00	720 000,00	3 278 972,27

<i>Lp.</i>	<i>Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
8.	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	1 780 300,00	448 211,38	300 000,00
9.	Środki uzyskane z funduszy europejskich dla wsparcia projektów		238 237 987,85	54 383 960,50	55 350 000,00	30 319 123,67	60 649 407,99
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	82 525 474,96	x	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	106 140 597,99	x	x	x	x

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2016	2017	2018	2019	2020
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)	49 571 915,00	54 383 960,50	x	11 174 398,34	x
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	55 350 000,00	19 144 725,33	x
e	Umowa nr POIS.06.01.00-00-0002/16 z dnia 06.12.2016r.	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I”	x	x	x	x	60 649 407,99

<i>Lp.</i>	<i>Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)</i>	<i>Wyszczególnienie</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
10.	Pomoc de minimis		x	x	x	65 595,20	16 829 265,78
a	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	65 595,20	0,00
b	Decyzja Zarządcy Rozliczeń S.A. nr ZR.427-6555/20.8 z dnia 24 sierpnia 2020 roku w imieniu Ministra Klimatu	dofinansowanie z tytułu wzrostu cen energii za okres 1 października do 31 grudnia 2019 roku	x	x	x	x	333 669,73
c	Świadczenie na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (Dz.U. poz.374, z późn.zm)	dofinansowanie wynagrodzenia pracowników w związku z przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19.	x	x	x	x	16 495 596,05

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

W maju 2020 roku został przeprowadzony na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków audyt rekompensaty za świadczone w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 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 46. Rozliczenie rekompensaty za 2019 rok

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2019 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	589 482
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	5 825
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	68 595
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	11 512
5.	Rozsądny zysk (+)	35 569
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	5 085
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	544 204
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	526 506
9.	Różnica (8-7)	-17 698

W raporcie końcowym z audytu znalazł się następujący wniosek:

*„W wyniku przeprowadzonego audytu stwierdza się, że Spółka osiągnęła w 2019 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 17 698 190, 27 zł wyższą od kwoty przyznanej za 2019 r.”.*

W dniu 30 czerwca 2020 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w piśmie znak TN.426.20.42.2020 skierowanym do MPK S.A. w Krakowie dotyczącym audytu rekompensaty za rok 2019 poinformował, że:

*„Biorąc pod uwagę wnioski sformułowane przez audytorów należy uznać, że usługi publiczne realizowane w 2019 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 2020 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2021 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 28 autobusów o zerowej emisji spalin oraz 1 radiowóz elektryczny służb nadzoru ruchu. Ponadto od 31 października 2019 roku Spółka użytkuje 2 elektryczne samochody osobowe Hyundai Kona Elektric 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.

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, **MPK S.A. w Krakowie zakupi w 2021 roku 50 sztuk autobusów zeroemisyjnych**. Temat szerzej opisano w rozdziale III pkt. 1 pt. „Ważniejsze zdarzenia roku sprawozdawczego istotnie wpływające na działalność i rozwój Spółki” (tiret D).

Ponadto Spółka zgłosiła projekt zakupu 40 sztuk wielkopojemnych autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą do ich ładowania do programu „Zielony transport publiczny” ogłoszonego przez NFOŚiGW, w którym dofinansowanie do zakupu autobusów elektrycznych w ramach pierwszego naboru wynosić będzie 80%, a w przypadku infrastruktury ładowania do 50% kosztów kwalifikowanych. Projekt pomyślnie przeszedł pierwszy etap weryfikacji formalnej i Spółka oczekuje na wynik oceny wniosku według kryteriów jakościowych.

Z uwagi na szybki rozwój technologiczny w zakresie nowoczesnych rozwiązań w pojazdach elektrycznych Zarząd Spółki podjął decyzję o ubieganiu się w I etapie naboru jedynie o ilość pojazdów konieczną do spełnienia wskaźnika wynikającego z ustawy, argumentując iż kolejne zakupy pojazdów zeroemisyjnych pozwolą na pozyskanie pojazdów o wyższej jakości (w szczególności w zakresie baterii), tańszych w eksploatacji co zrekompensuje uzyskanie mniejszego dofinansowania w kolejnych naborach. Rozważane też będą pojazdy o alternatywnych źródłach zasilania (gaz, wodór).

W przypadku pozytywnego dla Spółki wyniku naboru Zarząd wystąpi do organów nadzorczych o stosowne zgody pozwalające na realizację ww. projektu.

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

W latach 2020 - 2025 Spółka wprowadzi do eksploatacji 110 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych, które zastąpią wycofywane z eksploatacji pociągi tramwajowe złożone z dwóch wagonów. Pozwoli to na przewiezienie w komfortowych warunkach większej ilości pasażerów, co w przeliczeniu na jednostkę masy będzie skutkować utrzymaniem lub nawet obniżeniem globalnego zapotrzebowania na energię elektryczną. Temat został opisany w rozdziale XIII pkt.1 pt. „Kluczowe zadania lub projekty” (tiret C).

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

Podczas odnowy floty samochodów służbowych Spółka dba, aby nowo zakupione pojazdy były nowoczesne i ekologiczne. W 2021 roku planowany jest zakup **1 samochodu dostawczego elektrycznego** na potrzeby Działu Obsługi Technicznej.

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 realizację przedstawiono w rozdziale II pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”. Jednocześnie, w swojej działalności gospodarczej, Spółka kieruje się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie ilości wprowadzanych do atmosfery zanieczyszczeń i hałasu.

Zamierzenia te realizowane będą między innymi poprzez:

A. Działania w zakresie zakupu w kolejnych latach nowoczesnych pojazdów o niskiej lub zerowej emisji spalin i o zmniejszonej emisji hałasu.

Prowadzone działania na rzecz zakupu w kolejnych latach pojazdów o niskiej lub zerowej emisji spalin oraz o zmniejszonej emisji hałasu, zostały przedstawione w rozdziale XII pt. „Rozwój elektromobilności w Spółce” pkt. 1.

B. Działania na rzecz ograniczenia emisji CO₂ w komunikacji autobusowej.

W komunikacji autobusowej emisja dwutlenku węgla jest bezpośrednim efektem spalania paliw węglowodorowych w silnikach i agregatach grzewczych.

Aktualnie Spółka posiada 28 autobusów własnych 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 2021 roku Spółka planuje zakup 50 sztuk niskopodłogowych, przegubowych autobusów elektrycznych wraz z mobilnymi ładowarkami typu plug-in, który spowoduje ograniczenie lokalnej emisji dwutlenku węgla o około 4 100 Mg.

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

W latach 2020 - 2025 Spółka wprowadzi do eksploatacji 110 sztuk nowych wagonów tramwajowych, które będą zastępować wycofywane z eksploatacji pociągi 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 w tym samym czasie większej ilości pasażerów, a to w przeliczeniu na jednostkę masy może

skutkować utrzymaniem lub nawet obniżeniem globalnego zapotrzebowania na energię elektryczną.

Zakres wykonywanych w ostatnich latach modernizacji używanych tramwajów N8 i GT8S obejmował wymianę układów rezystancyjnych (oporowych) na półprzewodnikowe, a więc takie, w których straty energii są niższe.

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.

D. Kontynuacja kompleksowej przebudowy Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

W Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie realizowany jest projekt, którego zamierzeniem jest dostosowanie Stacji do realizacji zadań wynikających z bieżącej obsługi tramwajów różnych typów. W 2021 roku na dachu hali obsługowo-naprawczej SO4, wybudowanej w ramach projektu, zamieszczone zostaną ogniwa fotowoltaiczne, 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. 75 MWh rocznie, co pozwoli uniknąć ok. 60 Mg emisji CO₂. Docelowo konstrukcja dachu nad placem postojowym będzie dostosowana do montażu dodatkowych ogniw w przypadku zwiększonego zużycia dla własnych potrzeb.

E. 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 zakupionego w ubiegłych latach o zerowej lub obniżonej emisji spalin. W ich efekcie nastąpi ograniczenie emisji o niespełna 2,5 tys. ton, tj. w szczególności:

- o prawie 2 000 ton dzięki dalszej eksploatacji posiadanych autobusów elektrycznych;
- o około 265 ton 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 w wyniku dalszej eksploatacji 137 rekuperatorów energii hamowania zamontowanych w autobusach Solaris Urbino 12 i 18;
- o około 2 tony w wyniku eksploatacji autobusów z panelami fotowoltaicznymi.

2. Działania w celu konsolidacji przewozów transportu wewnętrznego i wykorzystaniem 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 zakupione dotychczas nowoczesne samochody dostawcze, samochody osobowe hybrydowe i elektryczne oraz dedykowane dla nich stacje ładowania, jak również samochód dostawczy elektryczny, który Spółka planuje zakupić w 2021 roku.

3. Rozwój terenów zielonych.

Innym kierunkiem zmniejszania emisji CO₂ będzie rozwój zieleńców na obszarze własnego działania, 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.

F. Przebudowa układu torowego w obszarze Rzemieślnicza- Brożka.

W latach 2024 -2025 Spółka planuje rozpoczęcie przebudowy układu torowego w obszarze Rzemieślnicza - Brożka, zgodnie z wykonaną koncepcją, której założeniem jest połączenie torów wyjazdowych ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze w kierunku zachodnim poprzez działkę zakupioną w 2017 roku.

ZAŁĄCZNIK nr 1– CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela nr 1. Przychody i koszty wg rodzajów działalności

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
1.	PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:	644 115	684 312	620 458	96,3	90,7
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	559 910	610 496	532 176	95,0	87,2
	- pozostałe przychody operacyjne	81 644	70 759	84 902	104,0	120,0
	- przychody finansowe	2 561	3 057	3 380	132,0	110,6
	w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	675	420	885	131,1	210,7
2.	KOSZTY OGÓŁEM, z tego:	635 108	680 612	604 010	95,1	88,7
	- koszty operacyjne	617 443	666 989	592 176	95,9	88,8
	- pozostałe koszty operacyjne	10 060	4 481	6 096	60,6	136,0
	- koszty finansowe	7 605	9 142	5 738	75,5	62,8
	w tym: strata z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	0	0	0	x	x

Tabela nr 2. Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:	559 910	610 496	532 176	95,0	87,2
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	225 541	262 225	212 869	94,4	81,2
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	281 193	295 385	271 450	96,5	91,9
3.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 580	15 000	9 213	59,1	61,4
4.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 234	3 386	3 400	105,1	100,4
5.	Wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	720	3 600	3 279	455,4	91,1
6.	Wynagrodzenie za realizację Programu Karta Krakowska	448	300	300	67,0	100,0
7.	Przychody z innej działalności pozostałej	33 194	30 600	31 665	95,4	103,5

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	617 443	666 989	592 176	95,9	88,8
1.	Amortyzacja	155 901	164 215	152 864	98,1	93,1
2.	Zużycie materiałów i energii	164 157	176 065	141 878	86,4	80,6
3.	Usługi obce	93 998	98 933	90 325	96,1	91,3
4.	Podatki i opłaty	7 744	8 315	8 124	104,9	97,7
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	186 085	206 731	187 549	100,8	90,7
	- wynagrodzenia osobowe	148 927	164 553	150 296	100,9	91,3
	- wynagrodzenia bezosobowe	3 108	3 950	3 255	104,7	82,4
	- świadczenia na rzecz pracowników	34 050	38 228	33 998	99,8	88,9
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	8 936	12 015	10 488	117,4	87,3
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	622	715	948	152,4	132,6

Tabela nr 4. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Zysk / strata na działalności, z tego:	9 007	3 700	16 448	182,6	444,5
	- operacyjnej	-57 533	-56 493	-60 000	104,3	106,2
	- pozostałej operacyjnej	71 584	66 278	78 806	110,1	118,9
	- finansowej	-5 044	-6 085	-2 358	46,7	38,8
	w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	675	420	885	131,1	210,7
2.	Podatek dochodowy	1 723	3 277	5 328	309,2	162,6
3.	Zysk / strata netto	7 284	423	11 120	152,7	2 628,8

Tabela nr 5. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
I	Zatrudnienie i płace					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty)*	2 325	2 409	2 301	99,0	95,5
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby)*	2 327	2 409	2 302	98,9	95,6
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty)*	2 303	x	2 318	100,7	x
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł)**	148 927	164 553	150 296	100,9	91,3
	w tym: nagrody	4 347	2 000	140	3,2	7,0
	odprawy i ekwiwalenty	1 020	1 110	934	91,6	84,1
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c)	5 322	5 679	5 427	102,0	95,6
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c)	5 130	5 571	5 388	105,0	96,7
II	Koszty organów spółki (tys. zł)	1 984	2 309	2 196	110,7	95,1
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 346	x	1 522	113,1	x
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	314	x	336	107,0	x
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	324	x	338	104,3	x

* Wykonanie 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

Tabela nr 6. Przepływy pieniężne

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł
1	2	3	4	5
A. PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ				
1.	Zysk netto	7 284	423	11 120
2.	Korekty o pozycje	101 894	132 765	102 315
	- amortyzacja	155 901	164 215	152 864
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	4 713	7 263	3 352
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-5 317	0	-1 091
	- zmiana stanu rezerw	17 547	-3 528	-5 761
	- zmiana stanu zapasów	-3 136	-2 000	-2 227
	- zmiana stanu należności	-13 395	31 257	18 026
	- zmiana stanu zobowiązań	13 577	0	-9 952
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-67 996	-64 442	-52 896
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	0	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem (1 + 2)	109 178	133 188	113 435
B. PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ				
1.	Wpływy	6 363	500	698
2.	Wydatki	54 119	444 181	209 019
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem (1 - 2)	-47 756	-443 681	-208 321
C. PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ				
1.	Wpływy	30 319	262 176	173 451
2.	Wydatki	45 804	40 235	46 362
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem (1 - 2)	-15 485	221 941	127 089
D. PRZEPŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)		45 937	-88 552	32 203
E. BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW		45 937	-88 552	32 203
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0	0
F. ŚRODKI PIENIEŻNE NA POCZĄTEK OKRESU		69 563	95 800	115 500
G. ŚRODKI PIENIEŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)		115 500	7 248	147 703

Tabela nr 7. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Aktywa trwałe	1 103 514	1 366 594	1 163 335	105,4	85,1
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 968	4 200	3 329	83,9	79,3
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 063 528	1 334 644	1 130 544	106,3	84,7
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	5 254	4 579	6 139	116,8	134,1
5.	Długoterminowe rozl. międzyokres.	30 764	23 171	23 323	75,8	100,7
B.	Aktywa obrotowe	206 190	74 636	220 316	106,9	295,2
1.	Zapasy	27 042	26 906	29 269	108,2	108,8
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	58 746	36 211	40 720	69,3	112,5
	- z tyt. robót, dostaw i usług	39 971	6 356	1 495	3,7	23,5
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	115 500	7 248	147 703	127,9	2 037,9
	- środki pieniężne	115 500	7 248	147 703	127,9	2 037,9
4.	Krótkoterminowe rozl. międzyokres.	4 902	4 271	2 624	53,5	61,4
C.	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0	x	x
D.	Udziały (akcje) własne	0	0	0	x	x
	SUMA AKTYWÓW	1 309 704	1 441 230	1 383 651	105,6	96,0

Tabela nr 8. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Kapitał własny	428 819	426 654	439 939	102,6	103,1
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	317 722	322 410	326 641	102,8	101,3
3.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	18 931	18 939	17 296	91,4	91,3
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	7 284	423	11 120	152,7	2 628,8
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
B.	Zobowiązania i rezerwy na zobow.	880 885	1 014 576	943 712	107,1	93,0
1.	Rezerwy na zobowiązania	109 683	87 778	103 922	94,7	118,4
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	150 397	272 674	229 467	152,6	84,2
	- z tyt. kredytów i pożyczek	17 549	164 925	130 463	743,4	79,1
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	107 203	97 229	103 884	96,9	106,8
	- z tyt. dostaw i usług	42 340	31 980	35 391	83,6	110,7
	- z tyt. kredytów i pożyczek	7 548	7 555	5 157	68,3	68,3
4.	Rozliczenia międzyokresowe	513 602	556 895	506 439	98,6	90,9
	SUMA PASYWÓW	1 309 704	1 441 230	1 383 651	105,6	96,0

Tabela nr 9. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN skorygowany	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2019 tys.zł	2020 tys.zł	2020 tys.zł	2020/2019 %	2020/2020P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki na inwestycje, w tym:	46 689	356 592	219 841	470,9	61,7
1.1	Nakłady MPK S.A. ogółem:	46 689	109 338	73 952	158,4	67,6
	<i>Modernizacja taboru tramwajowego</i>	13 816	8 500	9 761	70,6	114,8
	<i>Zakup taboru tramwajowego (15 sztuk)</i>	0	0 *	0	x	x
	<i>Zakup taboru autobusowego</i>	1 201	7 000 *	6 587	548,5	94,1
	<i>Modernizacja budynków i budowli</i>	19 125	62 411	53 355	279,0	85,5
	<i>Zakup maszyn, urządzeń specjalistycznych</i>	8 348	2 082	904	10,8	43,4
	<i>Informatyzacja</i>	3 620	1 500	1 923	53,1	128,2
	<i>Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty</i>	579	27 845 *	1 422	245,6	5,1
1.2	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	0	247 254	145 526	x	58,9
	<i>Projekt zakupu 35 niskopodlogowych wagonów tramwajowych w ramach POiŚ wraz z promocją projektu</i>	0	247 254 *	145 526	x	58,9
1.3	Najem sprzętu komputerowego	0	0	363	x	x
2.	Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych	46 689	356 592	219 841	470,9	61,7
2.1	- amortyzacja	46 689	94 772	58 713	125,8	62,0
2.2	- zysk	0	0	0	x	x
2.3	- inne środki własne - w tym:	0	0	0	x	x
	<i>dokapitalizowanie</i>	0	0	0	x	x
	<i>finansowy efekt PGK</i>	0	0	0	x	x
	<i>pozostałe aktywa własne</i>	0	0	0	x	x
2.4	- środki obce w tym:	0	261 820	161 128	x	61,5
	<i>- kredyty i pożyczki</i>	0	155 000	100 116	x	64,6
	<i>- dotacje i subwencje i śr. UE</i>	0	106 820	60 649	x	56,8
	<i>- leasing taboru i najem długoterminowy sprzętu komputerowego</i>	0	0	363	x	x

* Uchwałą nr 19/MPK/2020 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie MPK S.A. w Krakowie z dnia 25 czerwca 2020 roku zatwierdziło zmiany w wysokości wydatków na inwestycje – patrz tabela 9 części opisowej.

Tabela nr 10. Wskaźniki (1)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	D E F I N I C J A	j.m.	Wykonanie	
				2019	2020
I.	Ocena rentowności Spółki				
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto* / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	1,2%	1,9%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	-10,3%	-11,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto*/ aktywa ogółem) x 100	%	0,5%	0,7%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto*/ kapitał własny) x 100	%	1,5%	2,3%
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	15	14
2.	Szybkość obrotu zobowiązaniami	(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	(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]

Tabela nr 11. Wskaźniki (2)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2019	2020
III.	Ocena stopnia płynności				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe ²⁾ / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,9	2,1
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe ²⁾ - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,7	1,8
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny ¹⁾ stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	0,9	1,2
IV.	Ocena stopnia zadłużenia				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe / pasywa ogółem) x 100	%	19,7%	24,1%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	1,9%	9,8%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	48,8%	46,8%
V.	Pozostałe wskaźniki				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł / etat	240,8	231,3
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	50,8%	51,8%

¹⁾ Przy obliczaniu wskaźnika płynności 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 (Nowa ustawa kominowa)

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	
		2019	2020
	1	2	3
1	Średnioroczne zatrudnienie pracowników (etaty)	2 325	2 301
2	Średni kurs euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu danego roku obrotowego	4,2585	4,6148
3	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. euro)	132 082	116 052
4	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. zł)	562 471	535 556
5	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. euro)	307 551	299 829
6	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. zł)	1 309 704	1 383 651