



**Sprawozdanie z działalności
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.
z siedzibą w Krakowie
za 2021 rok**

Kraków, 12 kwietnia 2022 roku

RADA NADZORCZA MPK S.A. W KRAKOWIE

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

ZARZĄD MPK S.A. W KRAKOWIE

dr Rafał ŚWIERCZYŃSKI
Prezes Zarządu

mgr inż. Grzegorz DYRKACZ
Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami

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

mgr Katarzyna BURY
Członek Zarządu ds. Prawnych

SPIS TREŚCI

I. WPROWADZENIE	1
1. Podstawowe informacje o Spółce	1
2. Przedmiot działalności Spółki	5
3. Organy Spółki	5
4. Zarządzanie Spółką	6
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI	9
1. Pozycja rynkowa, odbiorcy usług i dostawcy	9
2. Ochrona środowiska	10
3. Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków	12
4. Cele zarządcze wyznaczone dla Zarządu MPK S.A. w Krakowie	29
5. Polityka cenowa	33
III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI	34
1. Najważniejsze przedsięwzięcia	34
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki	35
IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM	36
1. Tabor Spółki	36
2. Zakres usług komunikacyjnych	41
3. Realizacja pracy przewozowej	42
V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA	43
1. Działalność inwestycyjna	43
1.1. Inwestycje realizowane ze środków własnych	45

1.2. Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE	51
2. Działalność remontowa	53
VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA	55
1. Polityka personalna	55
2. Polityka płacowa	56
VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA	58
1. Przychody według rodzajów działalności	58
1.1. Przychody z działalności operacyjnej	59
1.1.1. Działalność podstawowa	59
1.1.2. Działalność pozostała	60
1.2. Przychody finansowe	60
1.3. Pozostałe przychody operacyjne	61
2. Koszty według rodzajów działalności	62
2.1. Koszty działalności operacyjnej	64
2.2. Koszty finansowe	70
2.3. Pozostałe koszty operacyjne	70
3. Straty i zyski nadzwyczajne	70
4. Wynik finansowy	71
5. Bilans	72
5.1. Aktywa	72
5.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę	74
5.1.2. Zmiany w stanie majątku	76
5.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów	76
5.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu	77
5.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą	78
5.1.6. Polityka egzekwowania należności	79
5.2. Pasywa	80
5.2.1. Kapitał własny Spółki	81
5.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	81
5.2.3. Wykaz głównych zobowiązań	82
5.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych	82
5.2.5. Informacja o kredytach i leasingu	83

6. Przepływy pieniężne.....	84
7. Wskaźniki finansowe	86
7.1. Wskaźniki płynności	86
7.2. Wskaźniki zadłużenia.....	86
7.3. Poziom kapitału pracującego	87
7.4. Wskaźniki rentowności	87
VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH	88
IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI	90
1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki	90
2. Opis stosowanych instrumentów finansowych	90
3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem	92
X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI	94
1. Kontrole	94
2. Audyty.....	94
XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA	97
1. Uzyskana pomoc publiczna	97
2. Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez Gminę zadania	102
XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE	103
XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY	105

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

„Sprawozdanie z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie za 2021 rok” jest opisową i graficzną prezentacją realizacji zadań powierzonych MPK S.A. w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków w odniesieniu do zatwierdzonego planu na 2021 rok oraz planu wieloletniego. Składa się z dwóch części. W części pierwszej, opisowej, zaprezentowano organy Spółki, jej pozycję rynkową, najważniejsze zrealizowane przedsięwzięcia oraz cele zarządcze wyznaczone dla Zarządu MPK S.A. w Krakowie, politykę inwestycyjną i remontową, sytuację kadrową, przychody, koszty oraz wyniki finansowe osiągnięte w okresie sprawozdawczym oraz kierunki dalszego rozwoju Spółki. Część druga, tabelaryczna jest prezentacją danych ekonomiczno-finansowych Spółki za 2021 rok.

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 2021 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, która obowiązuje do 31 marca 2035 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, która obowiązuje do 31 grudnia 2024 roku;
- Umową wykonawczą nr 90/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, która obowiązuje do dnia 30 czerwca 2025 roku;
- Umową wykonawczą nr 92/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku w zakresie dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, która obowiązuje do dnia 31 grudnia 2023 roku oraz w zakresie kontynuacji windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej

i należności przewozowej powstałej przed dniem 1 lutego 2016 roku, która obowiązuje do dnia 30 czerwca 2025 roku;

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

Ponadto w 2021 roku działalność Spółki wyznaczały:

- 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 - obecnie po zmianie nazwy Wodociągi Miasta Krakowa Spółka Akcyjna, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Spółką Akcyjną w Krakowie oraz Agencją Rozwoju Miasta Spółką Akcyjną - obecnie po zmianie nazwy Arena Kraków S.A.

W okresie sprawozdawczym **Spółka była członkiem Podatkowej Grupy Kapitałowej**, której skład zaprezentowano na poniższym schemacie. Jednostką dominującą w Podatkowej Grupie Kapitałowej był Krakowski Holding Komunalny S.A., który posiadał 100% kapitałów pozostałych spółek.

Schemat 1. Skład grupy kapitałowej Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie w 2021 roku



Nadrzędnym celem funkcjonowania Podatkowej Grupy Kapitałowej jest możliwość korzystania z przywilejów, jakie daje status podatkowej grupy kapitałowej. Jednocześnie współpraca w ramach PGK prowadzi do dalszej poprawy organizacji i zarządzania w sferze krakowskiej gospodarki komunalnej, a tym samym przyczynia się do zwiększenia niezawodności i jakości usług świadczonych na rzecz mieszkańców Krakowa.

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

- „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030” uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 roku;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” uchwała nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 roku;
- „Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025” uchwała nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 roku;
- „Program dostosowania systemu komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych” uchwała nr LX/775/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 grudnia 2008 roku;
- „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków” uchwała aktualizująca nr CXIV/3002/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 października 2018 roku;
- „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (4.8 – 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 i usług 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, 2018 rok, 2021 rok).

Ponadto, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie w 2021 roku zostało odznaczone następującymi nagrodami, certyfikatami, uprawnieniami:

- **Tytułem Zielony Orzeł „Rzeczpospolitej”** w kategorii przedsiębiorstwa przyznany przez redakcję dziennika „Rzeczpospolita” i kapitułę konkursu za osiągnięcia ekologiczne, w tym budowanie zeroemisyjnej floty pojazdów komunikacji publicznej w Krakowie oraz wykorzystanie energii słonecznej do zasilania urządzeń wewnątrz autobusów;

- **Wyróżnieniem „Biały Listek CSR”** (Corporate Social Responsibility) przyznany przez tygodnik „Polityka” wspólnie z firmą doradczą Deloitte za odpowiedzialne podejście do prowadzonej działalności biznesowej oraz spełnienie wysokich standardów CSR, dotyczących m.in. ładu korporacyjnego, praw człowieka, ochrony środowiska, dbałości o klienta, relacji z pracownikami, uczciwości biznesowej oraz zaangażowania społecznego;
- **Tytułem laureata konkursu „Krakowski Pracodawca Roku 2020”** zorganizowanego przez Grodzki Urząd Pracy w Krakowie. Spółka została doceniona za działania prowadzone podczas pandemii COVID-19, w tym m.in.: za troskę o bezpieczeństwo pracowników oraz utrzymanie zatrudnienia, pomimo ograniczonej pracy przewozowej;
- **Tytułem „Dźwigacz Kultury”** przyznany przez Krakowskie Biuro Festiwalowe za zaangażowanie Spółki w proces tworzenia życia kulturalnego Miasta;
- **Tytułem „Mecenas Dziecięcych Talentów”** za udział w projekcie, którego celem jest pomoc utalentowanym dzieciom, uczęszczającym do szkół podstawowych na terenie Miasta Krakowa, które z różnych względów (na przykład trudnej sytuacji finansowej lub rodzinnej) nie mogą w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji;
- **Uprawnieniami Społecznego Opiekuna Zabytków**, nadanymi przez Prezydenta Miasta Krakowa Zarządzeniem nr 1701/2021 z dnia 23 czerwca 2021 roku. Spółka została doceniona za wkład w odnowę i zachowanie zabytkowych pojazdów historycznych, które w przeszłości służyły mieszkańcom. Zaświadczenie zostało wydane na czas nieokreślony.

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 optymalnego wykorzystania posiadanych zasobów i ponoszonych kosztów MPK S.A. w Krakowie prowadziło sprzedaż pozostałą, w tym wynajem pomieszczeń, sprzedaż usług szkoleniowych, wynajem powierzchni reklamowych, wynajem pojazdów na doraźne usługi przewozowe jak np. śluby i wycieczki.

3. ORGANY SPÓŁKI

Organami Spółki są:

- **Walne Zgromadzenie**
- **Rada Nadzorcza**
- **Zarząd**

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

Rada Nadzorcza to organ nadzorujący działalność Spółki. Składa się z 6 członków powoływanych przez Walne Zgromadzenie, w tym 2 wybieranych przez pracowników Spółki. Jej kadencja trwa 3 lata. 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 2021 roku przedstawiał się następująco:

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

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 2021 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 2021 roku Zarząd Spółki nie udzielił nowych prokur ani nie odwołał prokur.

4. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2021 roku została zaprezentowana na schemacie 2.

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

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

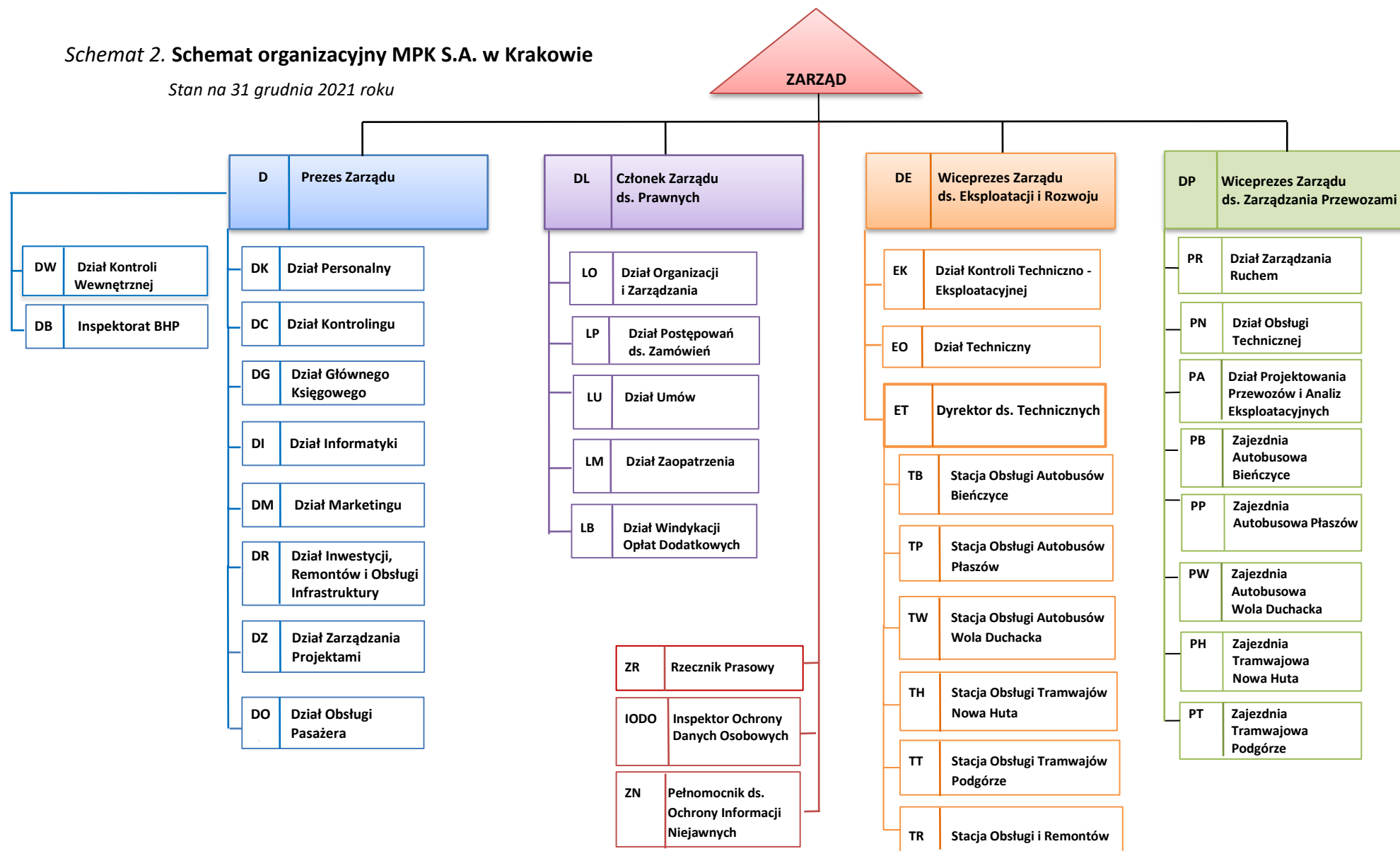
W pionie Wiceprezesa Zarządu ds. Zarządzania Przewozami znajdowały się: Dział Zarządzania Ruchem, Dział Obsługi Technicznej, Dział Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych oraz Zajezdnie Autobusowe i Tramwajowe.

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

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

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

Stan na 31 grudnia 2021 roku



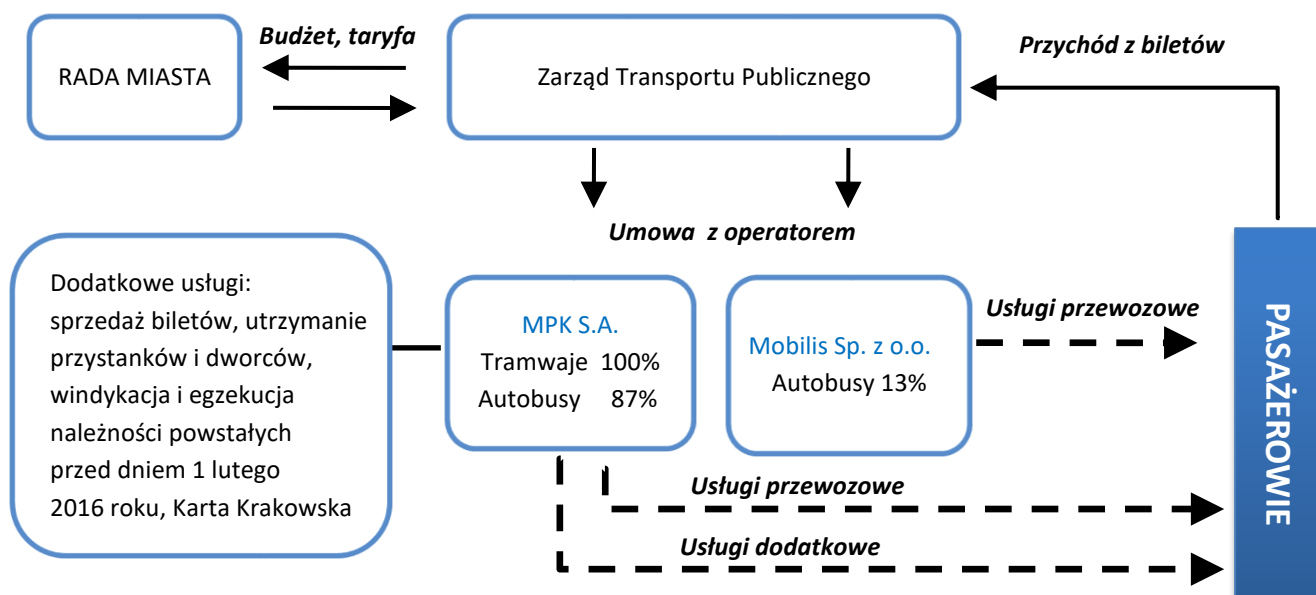
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

1. POZYCJA RYNKOWA, ODBIORCY USŁUG I DOSTAWCY

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

- MPK S.A. w Krakowie było podmiotem wewnętrznym Gminy, posiadało status Operatora Wewnętrznego i wykonywało na rzecz Gminy Miejskiej Kraków zadania z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Na koniec 2021 roku Spółka posiadała 100% udziału w przewozach tramwajowych oraz 87% udziału w przewozach autobusowych;
- 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 (ZTP);
- Dystrybucja biletów dla pasażerów korzystających z systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, kontrola dokumentów przewozu oraz windykacja i egzekucja należności powstałych z tytułu wystawienia wezwań do zapłaty za przejazd bez ważnego biletu lub ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu bezpłatnego, bądź ulgowego należały do Gminy i były zlecane innym podmiotom, w tym MPK S.A. w Krakowie, na podstawie długoletnich umów. Wpływy z realizacji tych zadań stanowiły dochód budżetu Miasta;
- Ceny biletów, ulgi i zwolnienia z opłat ustalane były przez Radę Miasta Krakowa. Do jej kompetencji należy także dokonywanie zmian w przepisach porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie.

Schemat 3. System Komunikacji Miejskiej w Krakowie według stanu na 31 grudnia 2021 roku



Na koniec 2021 roku Spółka świadczyła usługi przewozowe na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz na terytorium 17 miast i gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego: Biskupic, Czernichowa, Iwanowic, Kocmyrzowa – Luborzycy, Krzeszowic, Liszek, Michałowic, Mogilan, Niepołomic, Skąty, Skawiny, Słomnik, Świątnik Górnych, Wieliczki, Wielkiej Wsi, Zabierzowa i Zielonek.

Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2021 roku byli:

- KrakTransRem Sp. z o.o. - spółka córka - dostawca usług kierowców i motorniczych, 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;
- Solaris Bus & Coach Spółka z o.o. dostawca 50 sztuk autobusów elektrycznych.
- Budimex S.A. – wykonawca modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie;
- ENEA S.A., 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 nieustannie przywiązuje dużą wagę do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie, redukcję lub eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne. **W 2021 roku działania Spółki z zakresu ekologii zostały nagrodzone tytułem Zielony Orzeł „Rzeczpospolitej”.** Temat szerzej opisano w rozdziale I pkt. 1 pt. „Podstawowe informacje o Spółce”. W okresie sprawozdawczym Spółka zrealizowała m.in.:

1. Przedsięwzięcia zmierzające do ograniczenia emisji komunikacyjnych:

- a) **Zachęcano do odbywania podróży komunikacją miejską i podkreślano, że transport publiczny jest znacznie bardziej efektywny energetycznie niż samochód osobowy** i ma znacznie niższy średni koszt energetyczny jednego przewożonego pasażera. Działania Spółki w tym temacie omówiono w rozdziale II pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, Cel operacyjny IV.3 „Zrównoważone środowisko” (tiret 3);
- b) **Zakupiono, wprowadzono na stan i skierowano do obsługi pasażerów 30 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik oraz 50 autobusów elektrycznych.** Temat omówiono w rozdziale V pkt. 1.2. pt. „Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE”;
- c) **Pozyskano dofinansowanie do projektu pt. „Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”** w ramach naboru prowadzonego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). **Przedmiotem zakupu będzie 20 sztuk niskopodłogowych autobusów elektrycznych.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
- d) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury ładującej autobusy elektryczne** (w Stacji Obsługi Autobusów i na terenie Miasta Krakowa). Więcej informacji zaprezentowano w rozdziale V,

pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Modernizacja budynków i budowli;

- e) **Zakupiono elektryczny radiowóz dla służb Nadzoru Ruchu MPK S.A.** Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych;
- f) **Zakupiono i skierowano do ruchu 2 autobusy mini, w celu lepszego dostosowywania oferty przewozowej do popytu** i możliwości kierowania taboru o mniejszej pojemności w rejon, gdzie zapotrzebowanie na przewozy jest mniejsze;
- g) **Dobierano ogumienie do autobusów w oparciu o wskaźnik oporu toczenia;**
- h) **Wspierano rozwój alternatywnego transportu w Mieście poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki dla rowerów;**
- i) **Rozwijano usługę „Tele-busa” autobusu na życzenie**, skierowaną do pasażerów podróżujących na terenie Rybitw i Płaszowa. Dzięki zastosowaniu małych autobusów, przeznaczonych do niewielkich potoków pasażerskich Spółka dostosowywała ofertę do potrzeb, redukowała koszty funkcjonowania komunikacji i zmniejszała poziom emisji w związku z ograniczeniem pustych przebiegów. Opis działań wprowadzonych w 2021 roku w celu podniesienia atrakcyjności usługi poprzez wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych przedstawiono w rozdziale V, pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty;
- j) **Kontynuowano eksploatację siedmiu autobusów wyposażonych w system technologii fotowoltaicznej**, który wspomaga zasilanie instalacji pokładowej autobusu i dostarcza energię m.in.: do automatów biletowych, kasowników, tablic elektronicznych oraz oświetlenia, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa;
- k) **Uczestniczono w wydarzeniach ekologicznych organizowanych przez Miasto oraz prowadzono własne działania edukacyjne.** Temat omówiono w rozdziale II pkt. 3, pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, cel IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko”;
- l) **Kontynuowano umowę najmu 2 elektrycznych samochodów osobowych**, które pozyskano w 2019 roku w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.



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

- a) **Zakończono budowę hali obsługiwo-naprawczej SO4 w Nowej Hucie.** Na jej dachu zostały zamontowane panele fotowoltaiczne, w celu uzyskania energii potrzebnej we własnych obiektach obsługiwo-naprawczych. Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, Modernizacja budynków i budowli;
- b) **Wykorzystywano zamknięty obieg wody deszczowej w myjniach tramwajowych** w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie oraz w Stacji Obsługi i Remontów. Rozwiązanie to pozwala zaoszczędzić około 50% wody pitnej. Przyczynia się także 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;

- c) W **Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie** wybudowano nowoczesną podstawę trakcyjną wykorzystywaną do zasilania tramwajów, zmodernizowano sieć oraz dokonano wymiany słupów trakcyjnych;
- d) **Wykorzystywano tokarkę podtorową** umieszczoną w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie, **dzięki której koła tramwajowe uzyskują**, w wyniku toczenia, **prawidłowe parametry zapewniające właściwą współpracę koła z szyną**, co przyczynia się do ograniczenia hałasu komunikacyjnego;

3. Działania w kierunku ochrony środowiska gruntowo-wodnego:

- a) **Eksplloatowano i utrzymywano zbiorniki retencyjne zlokalizowane w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie**, które zabezpieczają przed zalewaniem kanały przeznaczone do przeglądu tramwajów oraz pomieszczenia położone poniżej poziomu „0”;
- b) **Monitorowano jakość ścieków** zrzucanych do kanalizacji we wszystkich obiektach Spółki;
- c) **Monitorowano środowisko gruntowo-wodne w rejonie stacji paliw**, pod kątem zawartości substancji ropopochodnych oraz zapobiegania wyciekom;
- d) **Zarządzano odpadami i opakowaniami**, w tym zbywano wysegregowane partie odpadów posiadające wartość rynkową, prowadzono utylizację pozostałych odpadów przez firmy certyfikowane, posiadające właściwe decyzje;
- e) **Zobowiązywano kontrahentów Spółki 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;
- f) **Ograniczano ilość plastiku wykorzystywanego w Spółce** poprzez zakup wody w szklanych opakowaniach zwrotnych oraz mniejsze zużycie folii do pakowania.

Spółka posiada wszystkie wymagane przepisami prawa decyzje określające zakres i sposób korzystania ze środowiska, których obowiązek uzyskania związany jest ze specyfiką prowadzonej działalności gospodarczej.

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

Pomimo przeciwności w postaci pandemii COVID-19 **MPK S.A. w Krakowie przez cały 2021 rok wspierała Gminę Miejską Kraków w zapewnieniu nowoczesnego, bezpiecznego i higienicznego transportu publicznego, spełniającego oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.** Jednocześnie w swojej działalności gospodarczej Spółka kierowała się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców. W niniejszym rozdziale zaprezentowano stan realizacji działań ujętych w „Planie rzeczowo-finansowym na 2021 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” oraz planie wieloletnim.

- A. **Cel operacyjny IV.1 „Powszechnie dostępna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna” oraz cel operacyjny IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy”** były realizowane poprzez:

1. Działania na rzecz zwiększenia dostępności komunikacji miejskiej oraz poprawy komfortu podróży. W okresie sprawozdawczym:

- a) **Włączono do eksploatacji 30 kolejnych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, dzięki czemu na regularnych liniach tramwajowych kursowało ich łącznie 50 sztuk.** Pojazdy zakupiono w konsorcjum wykonawców w składzie Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus & Coach Spółka z o.o. w ramach podpisanych dwóch umów realizacyjnych. Opis wyposażenia oraz udogodnień, jakie posiadają nowe wagony tramwajowe, zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1.2 pt. „Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE”;
- b) **Prowadzono modernizację taboru tramwajowego, w tym w szczególności wagonów GT8S i EU8N w celu zwiększenia dostępności tych wagonów dla pasażerów o ograniczonej mobilności.** Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1.1 pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Modernizacja taboru tramwajowego;
- c) **Włączono do eksploatacji 50 sztuk niskopodłogowych, przegubowych autobusów elektrycznych.** Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1.2 pt. „Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE”;
- d) **W wagonie NGT6 o numerze RP637 testowano system schładzania powietrza, który został w nim pilotażowo zamontowany pod koniec 2020 roku.** Testy w okresie letnim potwierdziły, że system jest efektywny przy wysokich temperaturach. Dlatego taki sam układ został zamontowany w dwóch kolejnych wagonach tego typu;
- e) **Rozwijano usługę „Tele-busa” autobusu na życzenie, skierowaną do pasażerów podróżujących na terenie Rybitw i Płaszowa.** Dzięki zastosowaniu małych autobusów, dostosowanych do niewielkich potoków pasażerskich Spółka redukowałą koszty funkcjonowania komunikacji i zmniejszała poziom emisji spalin w związku z ograniczeniem pustych przebiegów. Opis działań wprowadzonych w 2021 roku w celu podniesienia atrakcyjności usługi poprzez wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych przedstawiono w rozdziale V, pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty;
- f) **Wdrożono rozwiązanie umożliwiające bezpośrednie przesyłanie komunikatów głosowych z Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK do pasażerów autobusów.** Temat szerzej opisano w rozdziale V pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty;
- g) **Udostępniano dla pasażerów w Google maps lokalizacje autobusów wykonujących pracę na liniach oraz umożliwiano prowadzącym pojazdy zdalne sprawdzanie lokalizacji autobusu na terenie Zajezdni, przed rozpoczęciem pracy.** Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1.1. pt. „Inwestycje realizowane ze środków własnych”, Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty;
- h) **Podpisano umowę gwarantującą dofinansowanie ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) do projektu pt. „Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”, który obejmować będzie zakup 20 sztuk autobusów elektrycznych oraz 20 sztuk mobilnych stacji ładowania zajezdniowego o mocy do 60 kW każda.** Temat szerzej omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia



udziału autobusów zeroemisyjnych”;

- i) **Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki związanej z przyszłymi zakupami nowego taboru oraz modernizacją i przebudową zaplecza technicznego:**

- **Uczestniczono w konsultacjach społecznych projektów dokumentów:** Program Interreg Europa Środkowa 2021-2027; Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027; Program Regionalnego Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027 – PR FEM;
- **Podejmowano starania w zakresie pozyskania współfinansowania zakupu 60 wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II ze środków UE oraz z puli pieniędzy na organizację Igrzysk Europejskich w 2023 roku;**
- **Zgłoszono projekt pt. „Budowa infrastruktury zasilania wodorem na terenie Zajezdni Autobusowej Płaszów w Krakowie” do realizacji i finansowania w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027;**
- **Zaproponowano możliwość realizacji przez MPK S.A. w Krakowie czterech przedsięwzięć w ramach programu NFOŚiGW pt. „Klimatyczne Uzdrowiska”, w tym modernizację Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta (fotowoltaika na zadaszeniu torów postojowych), zakup 5 autobusów elektrycznych oraz dostosowanie infrastruktury Stacji Obsługi Autobusów Płaszów do potrzeb tankowania autobusów wodorowych.**

- j) **We współpracy z przedstawicielami KHK S.A., Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz Urzędu Miasta Krakowa rozpoczęto realizację projektu pt. „Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”. W wyniku przeprowadzonej analizy rynku rozpoznano uwarunkowania prawne związane z wprowadzeniem do ruchu pojazdu autonomicznego, ustalono wymagania w zakresie parametrów trasy, po której ma się poruszać pojazd autonomiczny oraz zapoznano się z warunkami i przebiegiem wdrożenia na podstawie przeprowadzonych rozmów i odbytych spotkań z potencjalnymi wykonawcami. Okazało się również, że wstępnie ustalona trasa do Ogrodu Zoologicznego nie spełnia wymagań technicznych związanych z dostępnością do sieci Wi-Fi oraz uwarunkowaniami terenu. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wytypował trasę alternatywną - na terenie dzielnicy Kazimierz, która została poddana wstępnej analizie przez potencjalnych wykonawców.**

2. Zapewniano czytelność informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej:

- a) **Kontynuowano wymianę informacji pasażerskich na przystankach zgodnie z Księgą Informacji Pasażerskiej Komunikacji Miejskiej w Krakowie wprowadzoną we wrześniu 2020 roku (2 200 sztuk);**
- b) **Kontynuowano oznakowanie na rozkładach jazdy linii obsługiwanych taborom wyłącznie niskopodłogowym (piktogram wózka dla osób niepełnosprawnych);**
- c) **Kontynuowano wyposażanie przystanków komunikacji miejskiej w informacje pasażerskie o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg w języku polskim i angielskim (16 300 sztuk);**
- d) **Rozpoczęto pierwszy etap nowego oznakowania numeracji przystanków, którego efektem jest dodanie numerów do każdej lokalizacji, w celu ułatwienia identyfikacji przystanku (948 sztuk). Nowe oznakowanie ułatwi poruszanie**



się przede wszystkim turystom, osobom z ograniczoną mobilnością. Jest to szczególnie ważne w tych lokalizacjach, gdzie jedna nazwa przystanku dawniej oznaczała kilka różnych lokalizacji, przy różnych ulicach, a w dodatku w znacznej odległości od siebie. Kolejnym etapem będzie zmiana rozkładów jazdy zarówno na przystankach, jak i na stronie internetowej, gdzie każdy przystanek będzie uzupełniony o swój numer. Zakończenie prac planowane jest w 2022 roku;

- e) **Wymieniano stare elementy ledowe na nowe, wydajniejsze, a także wymieniano kasetony z nazwami przystanków i liniówkami;**
- f) **Stare wiaty W-12 zastąpiono wiatami typu Tejbrant .**

- 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.

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

- 1. **Udział w Krakowskiej Grupie Zakupowej Energii Elektrycznej (KGZEE), w celu wyłonienia dostawcy energii elektrycznej, która będzie dostarczana do członków grupy w okresie od 1 lipca 2021 roku do 30 czerwca 2023 roku.** W ramach przeprowadzonego postępowania przetargowego lider grupy - Krakowski Holding Komunalny S.A., podpisał umowę z Enea S.A., która zagwarantowała dostarczenie prawie 424 GWh energii elektrycznej dla 381 podmiotów z Krakowa, w tym MPK S.A. w Krakowie. Będą nią zasilane m.in. tramwaje, autobusy elektryczne, oświetlenie uliczne oraz budynki użyteczności publicznej. Ponadto, wybrany w przetargu wykonawca zadeklarował najniższą cenę za obsługę procesu zakupu i sprzedaży energii na Towarowej Giełdzie Energii, co pozwoli KGZEE, w tym naszej Spółce, na zakup energii na najbardziej konkurencyjnych warunkach finansowych.
- 2. **Podpisano umowę gwarantującą dofinansowanie** ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) **do zakupu 20 sztuk autobusów elektrycznych oraz 20 sztuk mobilnych stacji ładowania zajezdniowego** o mocy do 60 kW każda. Temat szerzej omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
- 3. **Prowadzenie działań na rzecz zmniejszenia emisji komunikacyjnej poprzez ograniczenie ruchu samochodów** realizowano podejmując różnorodne kroki zmierzające do zwiększenia udziału w ruchu transportu zbiorowego. W okresie sprawozdawczym:
 - a) **MPK S.A. w Krakowie Kontynuowało obsługę 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 aplikacja mobilna, a także wszystkie obecnie funkcjonujące nośniki biletów okresowych. W okresie sprawozdawczym Spółka, we współpracy z Urzędem Miasta Krakowa, wprowadziła w ramach Programu możliwość składania przez mieszkańców dokumentów PIT w formie elektronicznej. W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku Spółka prowadziła bieżącą obsługę

operacyjną Beneficjentów Programu, a uprawnienia do korzystania z Programu nabyło 43 717 osób.

W sierpniu 2021 roku Urząd Miasta Krakowa przekazał do MPK S.A. w Krakowie pisemną informację o podjęciu decyzji, dotyczącej planowanego uruchomienia na platformie UMK Portalu Elektronicznych Usług Publicznych oraz trwających przygotowaniach do ujednolicenia oraz centralizacji wszystkich systemów, usług oraz aplikacji miejskich, w tym również Karty Krakowskiej. Oznacza to, iż w ramach przyjętego przez Miasto harmonogramu MPK S.A. w Krakowie zobowiązane zostało do przekazania do UMK wszystkich procesów oraz zadań związanych z obsługą Programu „Karta Krakowska”. Przekazywanie zadań odbywać się będzie w trybie projektowym, a w tym celu powołany został w ramach Spółki zespół projektowy, którego zadaniem będzie współpraca z UMK, skutkująca pełnym przekazaniem do Miasta obsługi Karty Krakowskiej. Koniec prac projektowych przewidziano na 31 grudnia 2023 roku. Od lipca 2022 roku ruszają dwa pilotażowe Oddziały UMK, które będą prowadzić obsługę mieszkańców - uczestników Programu „Karta Krakowska” równoległe do obsługi, prowadzonej w punktach PSB MPK S.A. w Krakowie (bez sprzedaży biletów KMK).

W grudniu 2021 roku, na zlecenie UMK, wdrożono w aplikacji mobilnej Karty Krakowskiej mKK funkcjonalność prezentowania uprawnionym mieszkańcom Krakowa aktualności z portalu krakow.pl (powiadomienia PUSH);

b) Spółka aktywnie włączyła się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT). W dniach od 16 do 22 września 2021 roku, we współpracy z innymi organizatorami, prowadzono liczne kampanie promujące zrównoważony transport w Krakowie i gminach ościennych, w tym m.in.:

- Na ulicy Długiej w Krakowie **prowadzono akcję: „Wystarczy 1 metr”**, której celem było edukowanie kierowców w zakresie prawidłowego parkowania i nie blokowania przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej. Akcja została zorganizowana we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa;
- W wybrane dni ETZT Inspektorzy ruchu MPK S.A. oraz funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Krakowie **przeprowadzali kontrole przestrzegania przez pasażerów obowiązku zasłaniania ust i nosa w tramwajach oraz autobusach**;
- **Udział** w dniach od 16 do 17 września 2021 roku w kampanii **„Jestem EKO w Krakowie - Korzystaj ze zrównoważonej mobilności. Dbaj o zdrowie”** promującej bezpieczeństwo i zdrowie dzięki zrównoważonej mobilności;
- W dniu 17 września 2021 roku na terenie Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu zorganizowano **pokaz hamowania tramwaju, autobusu i samochodu** w ramach XX edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Jego celem było uświadomienie pieszym jak trudno jest zatrzymać tramwaj i jak bardzo różni się droga hamowania samochodu, autobusu i tramwaju. W ramach pokazu wszystkie pojazdy rozpędziły się do 30 km/h i na wydany znak rozpoczęły hamowanie. Samochód zatrzymał się po 6 metrach, autobus po 16 metrach, natomiast droga hamowania tramwaju o wadze 60 ton wyniosła 33 metry.



Z pokazu nagrano film, który został umieszczony na stronie internetowej Spółki, jako zachęta dla pieszych do zachowania szczególnej ostrożności podczas przechodzenia przez torowiska, zwłaszcza jesienią, gdy wcześniej zapada zmrok, a śliskie i mokre tory nie ułatwiają zatrzymania tramwaju;

- Udział w **marszu pod hasłem "Pieszko do celu"** zorganizowanym w dniu 21 września 2021 roku we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa, Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie oraz Wydziałem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa dla dzieci z krakowskich szkół podstawowych. Celem akcji było zwrócenie uwagi na pozytywne aspekty korzystania z alternatywnych środków transportu w celu ograniczania emisji spalin oraz promowanie bezpiecznego zachowania na drogach. W marszu udział wzięły maskotki organizatorów, w tym oficjalna maskotka MPK S.A. w Krakowie Trambuś;
- W dniu 19 września 2021 roku na trasie: św. Wawrzyńca – Cichy Kącik **uruchomiono Krakowską Linię Muzealną „0”**;
- **W dniu 22 września 2021 roku** w ramach **Europejskiego Dnia bez Samochodu** obowiązywała bezpłatna komunikacja dla wszystkich pasażerów. W tym dniu kasowniki we wszystkich pojazdach Spółki były nieczynne. Ponadto, informowano o tym wydarzeniu na stronie internetowej Spółki, na facebooku oraz na monitorach BUS TV w pojazdach;



- c) **MPK S.A. w Krakowie aktywnie uczestniczyło w „Czwartej Lekcji Ekologii”**, która miała miejsce w dniu 26 września 2021 roku na terenach zielonych przed Tauron Arena Kraków. Jej celem było zapoznanie z proekologicznymi działaniami realizowanymi na rzecz mieszkańców przez Gminę Miejską Kraków, spółki komunalne i jednostki miejskie. Spółka przygotowała z tej okazji paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów i autobusów;
- d) **Uruchomiono możliwość płatności BLIKiem za zakupione bilety komunikacji miejskiej.** Na koniec 2021 roku płatności BLIKiem można było dokonać w 34 automatach stacjonarnych Krakowskiej Karty Miejskiej stojących na ulicach Miasta, w 3 automatach w Punktach Sprzedaży Biletów i 3 zamontowanych w Punktach UMK w Galeriach Handlowych oraz w 466 automatach mobilnych zamontowanych w najnowszych tramwajach i autobusach. Jednocześnie dzięki wprowadzeniu tej formy płatności możliwy stał się zakup biletów okresowych w automatach mobilnych obsługujących płatności BLIK;
- e) Od 17 maja 2021 roku **uruchomiono możliwość uzyskania lub przedłużenia uprawnień Karty Krakowskiej bez konieczności przychodzenia do PSB dla osób, które nie są zameldowane w Krakowie, ale tu mieszkają i płacą podatki**;
- f) **Zachęcano pasażerów do zakupu biletów okresowych w aplikacji mKKM**, dzięki której zakup biletów jest możliwy bez wychodzenia z domu oraz stania w kolejce w PSB;
- g) **Zachęcano kierowców samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej w Krakowie**, m.in. poprzez podejmowanie działań edukacyjnych promujących zalety podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej, w tym:

- informowano o zakupach nowych ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej oraz propagowano podróżowanie komunikacją zbiorową, jako wygodny i ekologiczny sposób przemieszczania się (w mediach społecznościowych, prasie, na stronie internetowej Spółki, na monitorach BUS TV w pojazdach);
- **przygotowano film pt. „Ekokomunikacja w Krakowie” i rozpoczęto jego rozpropagowywanie, w związku z rozpoczęciem eksploatacji 50 sztuk autobusów zeroemisyjnych;**

h) Od 1 maja 2021 roku Spółka rozpoczęła obsługę dwóch linii rekreacyjnych przygotowanych przez ZTP w ramach akcji „Autobusem w przyrodę”:

- linii LR0 na trasie „Os. Podwawelskie” – „Ojców Zamek”;
- linii LR8 na trasie „Bronowice Małe” – „Będkowice Pętla”.

Linie rekreacyjne kursowały w weekendy i dni świąteczne w zależności od pogody. Dzięki temu projektowi mieszkańcy mogli wygodnie dotrzeć komunikacją zbiorową do terenów rekreacyjnych położonych poza Miastem;

i) Od 1 maja 2021 roku została zwiększona częstotliwość linii 134 kursującej do krakowskiego ogrodu zoologicznego, jak również uruchomiono nową linię 434 na trasie „Baba Jaga”- „ZOO”, dedykowaną dla osób, które pozostawiają samochody na parkingu zlokalizowanym w rejonie przystanku „Baba Jaga”;

j) Od 26 czerwca 2021 roku Spółka rozpoczęła obsługę nowych linii do kąpieliska Bagry:

- linii 427 na trasie „Podgórze SKA” – „Bagry”;
- linii 497 na trasie „Mały Płaszów P+R” – „Bagry Tężnia”;

Ww. linie kursowały w soboty i dni świąteczne i były uruchamiane w zależności od prognozy pogody.

k) Od 30 sierpnia 2021 roku Spółka rozpoczęła obsługę dwóch nowych przyspieszonych linii aglomeracyjnych, których celem jest zapewnienie atrakcyjnej alternatywy dojazdu do Krakowa dla mieszkańców gmin Michałowice i Zielonki:

- linii 307 na trasie „Os. Podwawelskie” - „Michałowice P+R”;
- linii 337 na trasie „Nowy Kleparz” - „Owczary Pętla”;

l) W celu zwiększenia trakcyjności transportu zbiorowego w czasie wakacji uruchomiono specjalne linie tramwajowe i autobusowe obsługiwane taborem zabytkowym. Temat szerzej opisano w działaniach z zakresu public relations;

m) Od 18 września 2021 roku Spółka rozpoczęła obsługę linii 233 na trasie „Skawina Korabniki” – „Skawińskie Centrum Komunikacyjne”;

n) Zorganizowano dwie parady taboru komunikacji miejskiej: w dniu 13 czerwca 2021 roku parada tramwajów typu N oraz 26 września 2021 roku Wielka Parada tramwajów i autobusów;

o) Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano spoty promujące m.in. kulturalne i życzliwe zachowania w komunikacji miejskiej.

C. Cel operacyjny IV.5 „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie” związany w szczególności z zapewnieniem bezpiecznych i higienicznych warunków podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej w związku z dalszym utrzymywaniem się pandemii koronawirusa COVID-19 realizowano poprzez:

1. Działania zmierzające do ograniczenia zagrożenia zdrowia pracowników oraz klientów, w tym m.in.:

- a) **W okresie od 1 stycznia do 15 czerwca 2021 roku** w autobusach i tramwajach, w których nie ma zamkniętych kabin prowadzących, **wydzielono strefy bezpieczeństwa dla prowadzących**, które były oznaczone specjalną taśmą, poza którą pasażerom nie wolno było wchodzić. Ponadto pierwsze drzwi w pojazdach przeznaczono do wyłącznej dyspozycji kierowców i motorniczych. Z dniem 16 czerwca 2021 roku nastąpiła likwidacja ww. stref po rekomendacji Centrum Zarządzania Kryzysowego. Decyzja była związana z malejącą liczbą przypadków zakażeń wirusem COVID-19, jak również prowadzoną wśród pracowników MPK S.A. w Krakowie akcją szczepień;
- b) **W okresie od 1 stycznia do 23 maja 2021 roku prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej byli zobowiązani do otwierania wszystkich drzwi na przystankach oraz wietrzenia pojazdów.** Od 24 maja 2021 roku zostało przywrócone samodzielne otwieranie drzwi przez pasażerów, w związku z luzowaniem przez rząd obostrzeń oraz koniecznością zapewnienia skutecznego działania klimatyzacji, która przy częstym otwieraniu wszystkich drzwi nie przyniosłaby oczekiwanego efektu;
- c) **W dniach od 29 marca do 25 kwietnia 2021 roku zamknięte zostały Punkty Sprzedaży Biletów** poza punktem przy ul. Podwale. Pasażerowie zachęcani byli do zakupu biletów w automatach biletowych i przez internet;
- d) W pojazdach komunikacji miejskiej prowadzono **kontrole przestrzegania przez pasażerów obowiązku zasłaniania ust i nosa**;
- e) **Prowadzono regularną dezynfekcję pojazdów specjalnymi środkami odkażającymi**, która polegała na codziennym myciu nimi elementów, których dotykają pasażerowie, takich jak poręcze, uchwyty, przyciski. Pojazdy były też dezynfekowane metodą zamgławiania;
- f) **Prowadzono regularną dezynfekcję kasowników i automatów biletowych** umieszczonych w pojazdach oraz automatów stacjonarnych, która polegała na codziennym myciu ekranów i klawiatury środkami dezynfekującymi;
- g) **Prowadzono regularną dezynfekcję pomieszczeń dla pasażerów** (dworce, poczekalnie) **oraz pomieszczeń, w których przebywają pracownicy Spółki**, w szczególności punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej;
- h) **Zapewniano środki ochronne dla pracowników** (106,4 tys. maseczek ochronnych, 3,1 tys. litrów płynów dezynfekcyjnych, 179 tys. par rękawiczek jednorazowych);
- i) W kwietniu i w maju 2021 roku **chętni pracownicy MPK S.A. w Krakowie**, dzięki współpracy Spółki z Urzędem Miasta, **skorzystali ze zorganizowanego programu szczepień**;
- j) **Zapewniano specjalne szafy do ozonowania odzieży roboczej**;
- k) **Pracowników Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK rozdzielono na dwie lokalizacje** w celu zapobiegania możliwości zarażenia całego personelu i zapewnienia ciągłości nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Spółkę. W związku z dużą absencją dyspozytorów na skutek pandemii koronawirusa COVID-19 **przygotowano i uruchomiono rezerwową dyspozytornię**;



- l) **Rozpropagowano wśród pracowników treść plakatu przygotowanego przez Ministerstwo Zdrowia**, zawierającego podstawowe informacje dotyczące zapobiegania zakażeniu koronawirusem COVID- 19;
- m) **Dbano o zachowanie dystansu społecznego między pracownikami** (pojedyncza obsada radiowozów, separowanie stanowisk pracy, pojedyncza praca w pokojach do 31 maja 2021 roku);
- n) **Prowadzono ozonowanie radiowozów i obiektów** (szatni pracowników zaplecza i inspektorów, pomieszczeń biurowych, punktów socjalnych dla prowadzących, dworców);
- o) **W autobusach i tramwajach emitowano komunikaty głosowe oraz wyświetlano informacje 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**;
- p) **W okresie od stycznia do końca września 2021 roku wstrzymano komercyjny wynajem autobusów dla klientów** (wycieczki, przewóz na śluby i pogrzeby, itp.) **oraz wizyty dzieci w zajezdni tramwajowej**;
- q) **Kontynuowano kampanię „Każdego dnia dbamy o Twoje bezpieczeństwo”** informującą o codziennej dezynfekcji autobusów i tramwajów, wiat przystankowych, ławek i koszy w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów.

2. Współpracowano z Komendą Miejską Policji w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa, w celu zwiększenia bezpieczeństwa na terenie Miasta Krakowa, walki z przestępczością, eliminacji zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepszego wykorzystania nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych do sprawnego rozwiązywania przypadków naruszania prawa w pojazdach oraz na przystankach komunikacji zbiorowej. W okresie sprawozdawczym zrealizowano następujące akcje:

- a) **„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 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;
- b) **„Akcja Maseczka”** - we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa oraz Policją prowadzono kontrole w pojazdach komunikacji miejskiej pod kątem egzekwowania ustawowego obowiązku noszenia maseczek zakrywających usta i nos. W czasie wspólnych działań Straż Miejska i Policja ukarały mandatami 304 osoby, pouczyła 109 sprawców wykroczeń, sporządziła 28 notatek celem skierowania wniosków o ukaranie do sądu;
- 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 19 wspólnych patroli,

w wyniku których Straż Miejska mandatami ukarała 120 osób, pouczyła 41 razy, do sądu skierowała 13 wniosków;

- d) **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 13 akcji, w wyniku których Policja ukarała mandatami 187 sprawców wykroczeń przeciw bezpieczeństwu drogowemu, pouczyła 136 razy oraz 8 spraw skierowała do sądu;
 - e) **Współpracowano z Komendą Miejską Policji w Krakowie, Strażą Miejską Miasta Krakowa, ZTP oraz ZW Renoma** w zakresie zabezpieczania monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej. Rozpatrzone 852 wnioski. W 2021 roku uruchomiono projekt transferu danych z monitoringu wprost na komisariaty. Projekt jest w trakcie realizacji;
 - f) **Współpracowano w Zespole ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu.** Cykliczne spotkania z przedstawicielami Zarządu Transportu Publicznego, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Miejskiego Inżyniera Ruchu, Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Policji i Straży Miejskiej Miasta Krakowa były organizowane w formie telekonferencji.
3. **Kontynuowano współpracę z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie**, której celem jest walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz efektywniejsze wykorzystanie narzędzi teleinformatycznych dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym i prowadzącym pojazdy na terenie gmin aglomeracji krakowskiej, gdzie kursują autobusy Spółki.
4. **Kontynuowano montaż platform dla inwalidów w tramwajach** typu EU8N (13 sztuk), N8 (1 sztuka) i GT8S (5 sztuk);
5. **Prowadzono kampanię informacyjną skierowaną do pieszych w związku z nowelizacją przepisów Prawa o ruchu drogowym, mającą na celu zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych.** Od 1 czerwca 2021 roku obowiązkiem kierowcy jest ustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście albo znajdującemu się na nim, jednak z tej zasady wyłączony został tramwaj. Ponadto, wprowadzono zakaz korzystania przez pieszych z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia czy przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym także na przejściu dla pieszych. W ramach akcji przygotowano informacje o zmianie przepisów oraz filmy prezentujące skutki używania telefonu podczas przechodzenia przez jezdnię, jak również wbiegania na torowisko, które były emitowane w tramwajach i autobusach Spółki, a także umieszczone na stronie internetowej i portalach społecznościowych.
6. **W budynku poczekalni dworca przy pętli Czerwone Maki P+R zamontowano defibrylator**, który został przekazany Spółce w ramach programu „Bezpieczny Kraków”.
7. **Zorganizowano dwudziestą edycję konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”,** którego celem jest promowanie bezpiecznego i płynnego prowadzenia pojazdów komunikacji miejskiej, wzrost znajomości przepisów ruchu drogowego oraz umiejętności niesienia pomocy pasażerom w różnych sytuacjach.



8. W ramach współpracy z Katedrą Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej rozpoczęto pilotażowe szkolenia kandydatów na motorniczych z wykorzystaniem symulatora tramwaju NGT6, a w dniu 23 września 2021 roku zawarto porozumienie z Politechniką Krakowską w sprawie włączenia ww. symulatora jako stałego elementu szkolenia dla przyszłych motorniczych. Ta forma szkolenia ma pomóc kandydatom do pracy na stanowisku motorniczego w jak najlepszym przygotowaniu do zawodu.



9. Zorganizowano dzień otwarty Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu w dniu 8 sierpnia 2021 roku, którego tematem przewodnim było „Bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej”, podczas którego:
- a) **Zaprezentowano nowoczesne pojazdy** MPK S.A. w Krakowie, które pomagają dbać o bezpieczeństwo pasażerów, a jednocześnie są przyjazne dla środowiska, w tym przegubowy autobus elektryczny, autobus hybrydowy, radiowóz elektryczny, skuter oraz dźwig tramwajowy;
 - b) **Przeprowadzono konkurs** w zakresie podstawowych zasad bezpieczeństwa w pojazdach;
 - c) **Zorganizowano specjalny pokaz porównania drogi hamowania tramwaju oraz samochodu osobowego**, którego celem było unaocznienie zebranych osobom, że tramwaj nie zatrzyma się w miejscu, dlatego należy zwracać szczególną uwagę podczas przechodzenia przez torowiska;
 - d) Umożliwiono pasażerom przejazd przez myjnię w wagonie NGT6.
10. Kontynuowano walkę z nielegalnym graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, budynkach zarządzanych przez Spółkę:
- a) **Patrowano 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 136 zgłoszeń graffiti, w tym 56 na obiektach będących własnością MPK S.A. w Krakowie;
 - d) **Zabezpieczano elewacje Punktów Socjalnych dla prowadzących preparatami Anti Graffiti System (AGS)**;
 - e) **Na bieżąco usuwano ujawnione przypadki graffiti** z urządzeń przystankowych, automatów, obiektów, itp. Odnawiano zabezpieczenia powierzchni preparatami AGS. Usunięto graffiti z urządzeń przystankowych (487 razy), z automatów (105 razy);
 - f) **Współtworzono interaktywną mapę zgłoszeń graffiti**.
11. Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (łącznie 252 tys. badań).
12. Kontynuowano realizację programu „Narkotest”. Na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych przebadano 1 010 kierowców i motorowych oraz pozostałych pracowników.

13. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie **przeprowadzili 4 256 kontroli przestrzegania ograniczeń prędkości przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.**
14. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej **wyświetlano filmy z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się na przystankach, w miejscach zatłoczonych, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, itp. Prezentowano także filmy z zakresu profilaktyki tamowania i utrudniania poruszania się pojazdów komunikacji miejskiej oraz zajmowania miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych przez osoby nieuprawnione.**
15. **Przeprowadzono wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa zajęcia profilaktyczne w szkołach,** podczas których dzieci i młodzież została zapoznana z najważniejszymi aspektami bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej, co pozytywnie wpłynie na ich zachowanie jako uczestników ruchu drogowego.
16. Przedstawiciele Spółki wzięli **udział w ogólnopolskiej akcji „Dbajmy o wspólne bezpieczeństwo”** organizowanej przez Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego. Temat omówiono w dalszej części niniejszego rozdziału, pkt. G pt. „Zaangażowanie społeczne”, tiret 1.

D. Cel operacyjny IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia”. Spółka wspomagała Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie propagowania informacji o zapobieganiu zakażeniom koronawirusem COVID-19, jak również o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej.

1. **W wyznaczone wakacyjne weekendy 2021 roku oraz 19 grudnia 2021 roku (Wigilia dla potrzebujących) udostępniano autobus elektryczny w celu przeprowadzania akcji #KrakówSzczepi.** Przed szczepieniem pacjent przechodził standardową kwalifikację lekarską, a szczepienia wykonywały wyspecjalizowane i uprawnione osoby.



2. MPK S.A. w Krakowie **umożliwiało emisję** na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej **spotów informacyjnych z zakresu profilaktyki prozdrowotnej**, które dotyczyły m.in.: bezpłatnych profilaktycznych badań dla mieszkańców, takich jak: spirometria, pomiar cholesterolu i ciśnienia tętniczego.



3. W ramach stałej współpracy z Okręgową Izbą Lekarską w Krakowie, z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie oraz z krakowskimi szpitalami na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej **promowano honorowe oddawanie krwi, zachęcano do bycia dawcą osocza**, itp.
4. W dniu 14 czerwca 2021 roku **Spółka włączyła się w obchody Światowego Dnia Krwiodawstwa**. W tym dniu w godzinach od 8.00 do 16.30 na trasie Borek Fałęcki, ul. Wadowicka, ul. Konopnickiej, al. Krasińskiego, al. Mickiewicza, al. Słowackiego, ul. Warszawska, Dworzec Główny Zachód kursował zabytkowy autobus „ogórek”. Przejazd autobusem był bezpłatny, a członkowie klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie zachęcali krakowian do oddawania krwi.
5. **Autobusy obsługujące linię 134 wyposażone były w bagażniki do przewozu rowerów;**
6. **Spółka prowadziła obsługę uruchomionych po raz pierwszy linii rekreacyjnych.** Temat szerzej opisano w realizacji celu IV.3, tiret 3h.



E. Działania z zakresu public relations:

Projekty z zakresu public relations w 2021 roku obejmowały liczne działania, których celem było utrwalenie wizerunku MPK S.A. w Krakowie jako firmy stabilnej, dbającej o pasażera, o dobro Miasta oraz środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także zapewniającej swoim pracownikom możliwości rozwoju. W tym celu:

1. **Przybliżano pasażerom zasady funkcjonowania MPK S.A. w Krakowie, promowano najważniejsze inwestycje**, w tym w szczególności te podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróżowania, **przedstawiono zmiany w układzie komunikacyjnym, itp.** Do kontaktu z pasażerami wykorzystywano wiele różnorodnych kanałów komunikacji: strona internetowa Spółki, facebook, monitory BUS TV w pojazdach, biuletyn informacyjny „Przewoźnik Krakowski”, dni otwarte, parady, wycieczki, itp.
2. **Aktywnie uczestniczono w życiu kulturalno-społecznym Krakowa**, zachowując przy tym zasady reżimu sanitarnego obowiązującego podczas pandemii:
 - a) **Z okazji Walentynek zorganizowano konkurs „Zatańcz Tango w Lajkoniku”** połączony z promocją nowego typu wagonów tramwajowych, wprowadzonego do obsługi mieszkańców;
 - b) **Z okazji Dnia Kobiet w dniu 8 marca 2021 roku w pojazdach wyposażonych w monitory BUS TV przez cały dzień były wyświetlane życzenia** od osób, które wcześniej wysłały je do MPK S.A. w Krakowie;

- c) **Z okazji Dnia Dziecka na ulice Krakowa wyjechał wyjątkowy tramwaj**, w którym przygotowano wiele atrakcji dla najmłodszych pasażerów, w tym zabawy z maskotkami spółek miejskich oraz słodycze. Po zakończeniu kursów wesołego tramwaju wszystkie



maskotki przesiadły się do elektrycznego autobusu, którym zawiozły prezenty dla dzieci z oddziału onkologicznego Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Krakowie;

- d) **Uruchomiono Krakowską Linie Muzealną**, w ramach której w każdą niedzielę i święta od dnia 20 czerwca 2021 roku do 26 września 2021 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami, kursującymi po dwóch wyznaczonych trasach;
- e) **Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu** w dniach od 16 do 22 września 2021 roku. Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 3b;
- f) **Zorganizowano dzień otwarty Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu** w dniu 8 sierpnia 2021 roku, którego tematem przewodnim było „Bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej”. Temat został szerzej opisany w realizacji celu IV.5, tiret 8;
- g) **Współuczestniczono w organizacji Dnia Seniora** w dniu 24 października 2021 roku, który odbył się w Stacji Obsługi i Remontów. Podczas części edukacyjnej Spółka zaprezentowała tabor nowoczesny i zabytkowy, dzięki czemu seniorzy mogli porównać jak wiele udogodnień wprowadzono w ostatnim czasie w tramwajach i autobusach. Przeprowadzono także pokaz hamowania tramwaju, autobusu i radiowozu w celu uświadomienia osobom starszym jak trudno zatrzymać 60-tonowy tramwaj i jak ważne jest zachowanie ostrożności podczas przechodzenia przez torowisko;
- h) **Współuczestniczono w obchodach 103 rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości. W dniu 11 listopada 2021 roku** w godzinach od 10:30 do 13:30 na trasie Cichy Kącik - Plac Wszystkich Świętych - Poczta Główna- Teatr Słowackiego-Dworzec Towarowy kursował specjalny **Tramwaj Patriotyczny**, w którym rozdawano białoczerwone chorągiewki, śpiewniki polskich pieśni patriotycznych oraz okolicznościowe przypinki i karty historyczne;



- i) W dniu 6 grudnia 2021 roku zorganizowano Mikołajki dla najmłodszych podopiecznych Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego w Krakowie. Święty Mikołaj, któremu towarzyszyli inspektorzy ruchu MPK, wręczył prezenty dzieciom. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną zrezygnowano z wizyty licznej grupy Mikołajów, jak to miało miejsce w ubiegłych latach;
- j) Przygotowano specjalny Tramwaj Świąteczny, na którym umieszczone były życzenia świąteczne oraz dekoracje świetlne. Pojazd kursował na regularnych liniach od 6 grudnia 2021 roku;
- k) W okresie świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku kursował świąteczny tramwaj złożony z zabytkowych wagonów technicznych: lokomotywy tramwajowej z lat 20-tych XX wieku wraz z doczepionym wagonem technicznym (tzw. lorą) ozdobiony życzeniami dla mieszkańców i turystów.



- 3. Poprzez tzw. social media aktywnie komunikowano się z pasażerami, wsłuchiwno się w propozycje i sugestie klientów.

F. Działania edukacyjne:

- 1. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy o zapobieganiu zakażeniom koronawirusem oraz filmy z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się na przystankach, w miejscach zatłoczonych, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, itp.
- 2. Udział w kampanii „Przechodź bezpiecznie – wybieraj przejścia”. Temat został szerzej omówiony w realizacji celu IV.5, tiret 2a.
- 3. Kontynuowano kampanię „Każdego dnia dbamy o Twoje bezpieczeństwo”. Temat szerzej omówiono w realizacji celu IV.5, tiret 1q.
- 4. Prowadzono kampanię informacyjną skierowaną do pieszych w związku z nowelizacją przepisów Prawa o ruchu drogowym. Temat szerzej omówiono w realizacji celu IV.5, tiret 5.
- 5. Pojazdy komunikacji miejskiej dekorowano flagami w rocznice wydarzeń ważnych dla Krakowa i Polski. Ponadto, w porozumieniu z Instytutem Pamięci Narodowej przygotowywano i emitowano na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej krótkie spoty na temat wydarzeń historycznych.
- 6. Współuczestniczono w organizacji Dnia Seniora na terenie Stacji Obsługi i Remontów. Temat szerzej omówiono w opisie działań public relations.
- 7. Współuczestniczono w obchodach 103 rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości poprzez udostępnienie w dniu 11 listopada 2021 roku specjalnego Tramwaju Patriotycznego. Temat szerzej omówiono w opisie działań public relations.

8. **Aktywnie uczestniczano w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu** w dniach od 16 do 22 września 2021 roku. Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 3b.
9. **Zorganizowano konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”**. Temat szerzej omówiono w realizacji celu IV.5, tiret 7.
10. **Aktywnie uczestniczano w „Czwartej Lekcji Ekologii”**. Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 3c.
11. **Kontynuowano współpracę z Urzędem Miasta Krakowa w ramach projektu „Akademia Młodego Krakowianina”**. Z uwagi na sytuację epidemiczną **zorganizowano dwie wycieczki edukacyjne pod nazwą „Trambusiowa trasa”**, których celem było przekazanie dzieciom wiedzy z zakresu funkcjonowania transportu publicznego w Krakowie, propagowanie bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej, uświadomienie zagrożeń związanych z nietrzymaniem się uchwytów podczas jazdy lub przebieganiem przed nadjeżdżającym tramwajem, kształtowanie dobrych nawyków wśród najmłodszych, itp.



G. **Zaangażowanie społeczne:**

1. **Udział w ogólnopolskiej akcji „Dbajmy o wspólne bezpieczeństwo”** organizowanej przez Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego, w ramach której pasażerom komunikacji miejskiej przypominano o obowiązku zaskania ust i nosa podczas podróży tramwajem i autobusem, jak również rozdawano maseczki osobom, które ich nie posiadały. Akcję prowadzono o różnych porach i na różnych trasach.
2. **Pomoc dla potrzebujących osób poprzez wykonanie tzw. challenge'ów**. Ideą tych wyzwań jest zbieranie pieniędzy dla konkretnej osoby przy zaangażowaniu jak największej liczby osób, firm, instytucji nominowanych do wykonania zadania i wpłaty określonej kwoty na wskazaną zbiórkę.
 - a) W lutym 2021 roku MPK S.A. w Krakowie razem ze Strażą Miejską ułożyło dla Ingi kształt serca z radiowozów w ramach akcji #SerceDlaIngiChallenge. Zbiórka była zorganizowana dla pięcioletniej Ingi na operację jej ciężko chorego serca, a wyzwanie polegało na zrobieniu symbolu serca w dowolny sposób w ciągu 48 godzin;
 - b) **Udział w akcji charytatywnej „Kilometr dla Moniki”**, której celem była pomoc kobiecie potrąconej przez samochód ciężarowy, którą czeka długie i kosztowne leczenie, a także zakup protezy. Grupa biegowa MPK Runners Kraków przebiegła 1 km po terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
 - c) W dniu 27 grudnia 2021 roku Spółka wzięła udział w akcji #KolędaDlaHospicjum2021. **Pracownicy zaśpiewali wspólnie kolędę i w ten sposób wsparli Hospicjum św. Łazarza w Krakowie.**
3. W dniu 14 czerwca 2021 roku **Spółka włączyła się w obchody Światowego Dnia Krwiodawstwa**. Temat szerzej opisano w realizacji Celu operacyjnego IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia”.
4. **Kontynuowano udział w projekcie „Mecenas Dziecięcych Talentów”**, w ramach którego Spółka wraz z Krakowskim Holdingiem Komunalnym S.A., Miejskim Przedsiębiorstwem Oczyszczania S.A., Wodociągami Miasta Krakowa S.A. i Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej SA. wspierała utalentowane krakowskie dzieci w rozwijaniu pasji i zainteresowań.

5. **Udział w obchodach Światowego Dnia Świadomości Autyzmu.** W ramach akcji przez cały kwiecień 2021 roku we wszystkich tramwajach i autobusach wyposażonych w monitory oraz na stronach internetowych Spółki udostępniano film zwracający uwagę na osoby z autyzmem oraz ich funkcjonowanie w przestrzeni publicznej, w tym korzystanie z komunikacji zbiorowej.
6. **W wyznaczone wakacyjne weekendy 2021 roku oraz 19 grudnia 2021 roku** (Wigilia dla potrzebujących) **udostępniano autobus elektryczny w celu przeprowadzania akcji #KrakówSzczepi.** Temat szerzej opisano w realizacji Celu operacyjnego IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia”.
7. **Udział pracowników Spółki w Krakowskiej Zbiórce Żywności** organizowanej przez Bank Żywności w Krakowie i Miasto Kraków.
8. W dniu 29 września 2021 roku **udostępniono dwa autobusy w celu sprawnej ewakuacji mieszkańców bloku na os. Piastów w Krakowie,** ponieważ w jednym z lokali odnaleziono większą liczbę pocisków artyleryjskich.
9. **Drużyna MPK S.A. w Krakowie wzięła udział w charytatywnym biegu sztafetowym Poland Business Run 2021.**
10. **Drużyna piłkarska MPK S.A. w Krakowie wzięła udział w turnieju charytatywnym dla Małopolskiego Hospicjum dla Dzieci w Krakowie.**
11. **Kontynuowano współpracę z Klubem „Honorowych Dawców Krwi” PCK działającym przy MPK S.A. w Krakowie.** Udostępniano tramwaj na organizowane przez członków klubu kwesty, wspierające podopiecznych PCK. Członkowie klubu systematycznie oddawali krew.
12. **Kontynuowano program aktywizacji osób niepełnosprawnych oraz warsztaty aktywizujące dla podopiecznych fundacji Leonardo i Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA”.** Temat szerzej opisano w rozdziale VI, pkt. 1 pt. „Polityka personalna”.

4. CELE ZARZĄDCZE WYZNACZONE DLA ZARZĄDU MPK S.A. W KRAKOWIE**CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji**

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2021	Wykonanie 2021	Wymaganie	Wykonanie
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	519 923 tys. zł	505 990 tys. zł	Max 100%	97,3%

Wykonanie na podstawie danych z Tabeli nr 16 niniejszego Sprawozdania. Wykonanie kosztów bez amortyzacji to suma pozycji: I.2), I.3), I.4), I.5), I.6), I.7).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Wymaganie	Wykonanie
2.1.1.	Wskaźnik pokrycia obsługi długu	minimum 1,2	2,8
2.1.2.	Wskaźnik ilorazu zadłużenia finansowego do zysku brutto	maximum 3,60	2,94

Spółka wystąpiła do biegłego rewidenta o potwierdzenie ww. wskaźników.

CEL 2.2. Wskaźnik realizacji zadań remontowych

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2021	Wykonanie 2021	Wymaganie	% wykonania Planu
1.	Remonty ogółem	20 291	19 734	min 95%	97,3%

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

CEL 2.3. Wskaźnik realizacji najważniejszych zadań inwestycyjnych

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2021	Wykonanie 2021	Wymaganie	Wykonanie
A.	NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE, w tym:	352 613 tys. zł	352 613 tys. zł	Min 95%	100,0
I.	Zakup 27 + 3* sztuki wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik	218 104 tys. zł	218 104 tys. zł	Min 95%	100,0
II.	Zakup 50 sztuk przegubowych autobusów elektrycznych w ramach POIS	134 509 tys. zł	134 509 tys. zł	Min 95%	100,0

* 3 sztuki wagonów wynikają z przesunięcia z 2020 roku

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 9 niniejszego Sprawozdania, poz. II.1 i II.2.

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	Wykonanie
Min 51,0	50,2

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 8 niniejszego Sprawozdania pt. Realizacja pracy przewozowej, suma pozycji: 1, 2, podzielona przez ilość pracowników ujętych w tabeli nr 11 pt. Średnie zatrudnienie, suma pozycji: 3, 4 i 5.

Ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji spowodowane przede wszystkim pandemią koronawirusa COVID-19 doprowadziły do niewykonania wskaźnika wydajności pracowników zaplecza i administracji. Ustalając poziom zatrudnienia w planie 2021 roku Zarząd podjął decyzję, że w grupie pracowników zaplecza oraz pracowników umysłowych wprowadzone zostaną ograniczenia zatrudniania w stosunku do wielkości planowanych na 2020 rok. Decyzja ta wynikała z braku pewności dotyczącej rozwoju w zakresie pandemii koronawirusa COVID-19. Dodatkowo w związku z ograniczeniem pracy przewozowej w I półroczu 2021 roku Zarząd wstrzymał odtwarzanie miejsc pracy lub zatrudnianie wymaganych pracowników w celu dostosowania zatrudnienia do realizacji pracy przewozowej. Wykonanie zatrudnienia w 2021 roku ukształtowało się poniżej wielkości planowanych. Wprowadzone działania przedstawia poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Plan 2020	Plan 2021	Wykonanie 2021
Zaplecze	744	704	691
Umysłowi	450	440	439

W celu realizacji wskaźnika wydajności pracowników zaplecza i administracji Zarząd nie zdecydował się na rozwiązanie umów z 18 pracownikami spośród 63 zatrudnionych na czas określony, ponieważ sytuacja w zakresie zlecanej pracy przewozowej w II półroczu 2021 roku uległa poprawie. W związku z powyższym to działanie, pomimo spełnienia wskaźnika, byłoby nieuzasadnione ekonomicznie i operacyjnie. Zarząd wystąpi do Rady Nadzorczej o usprawiedliwienie braku wykonania wskaźnika.

Cel 4.1. Wskaźnik wzrostu przeciętnego wynagrodzenia

Wymaganie	Wykonanie
Max 103,5%	103,5

Wykonanie na podstawie tabeli nr 14 pt. Przeciętne wynagrodzenie.

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

Wymaganie	Wykonanie
Min 99,9%	99,9%

Powyższy wskaźnik uzyskał wynik 99,87.

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

Wymaganie	Wykonanie
Min 99,95%	99,98%

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	Wykonanie
Min 99,9%	99,97%

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

Wymaganie	Wykonanie
Zrealizowanie wszystkich statutowych obowiązków informacyjnych wobec Gminy Miejskiej Kraków	Spełniony

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.

W 2021 roku przygotowano i udzielono ponad 327 odpowiedzi urzędom, jednostkom zewnętrznym i osobom fizycznym, w tym rozpatrzono 33 interpelacje Radnych Miasta Krakowa oraz 60 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”**

Wskaźniki zawieszone na 2021 rok.

5. POLITYKA CENOWA

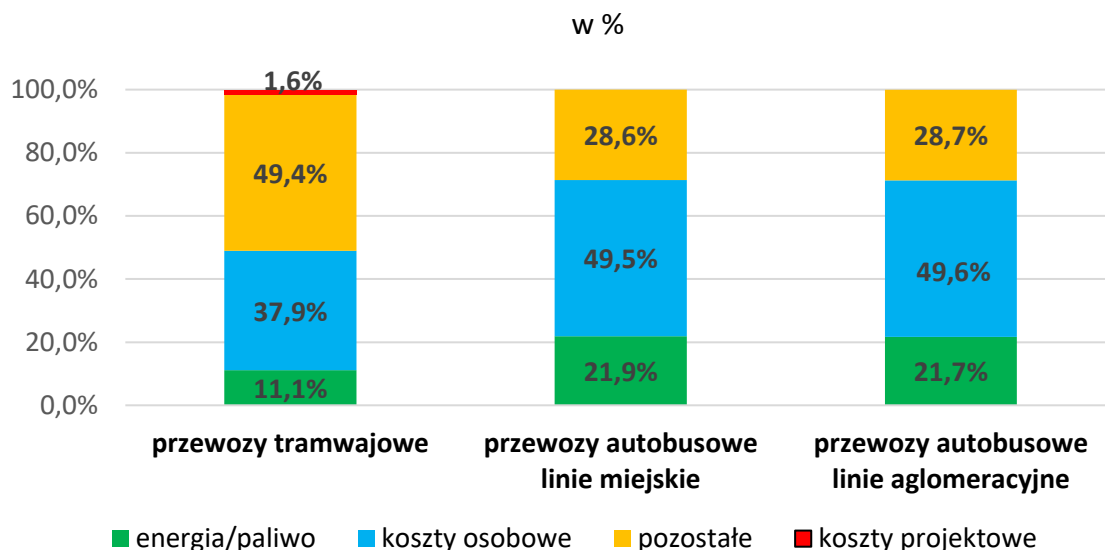
Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy, który otrzymuje zlecenia wykonywania umów w postępowaniach bezprzetargowych i nie prowadzi polityki cenowej. Świadczenie usług komunikacji zbiorowej odbywało się na podstawie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe, które wynikały z poniższych dokumentów:

- Dla usług przewozowych w komunikacji tramwajowej: Aneks nr 16 z dnia 19 listopada 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 45 z dnia 30 października 2020 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 2021 roku

Wyszczególnienie	2021 rok
- za każdy pociągokilometr na liniach w komunikacji tramwajowej	16,43 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach miejskich	8,77 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach aglomeracyjnych	6,92 zł

Wykres 1. Struktura stawek za usługi przewozowe w 2021 roku



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 2021 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. 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 dalszym utrzymywaniem się pandemii koronawirusa COVID-19 Zarząd MPK S.A. w Krakowie podjął szereg działań w celu zapewnienia pasażerom komfortowych, bezpiecznych i higienicznych warunków podróżowania komunikacją miejską. Temat szczegółowo omówiono w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, opis realizacji celu IV.5, tiret 1.
- B. Pomimo przeciwności w postaci pandemii COVID-19 **zrealizowano wszystkie strategiczne inwestycje ujęte w planie na 2021 rok**, w tym przede wszystkim:
- **Dokonano odbioru i skierowano do ruchu 30 wagonów Tango Kraków Lajkonik.** Temat omówiono w rozdziale V, pkt. 1.2. pt. „Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE”, Zakup wagonów tramwajowych;
 - **Dokonano odbioru i skierowano do ruchu 50 autobusów elektrycznych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie.** Temat opisano w rozdziale V, pkt. 1.2. pt. „Zakupy realizowane przy wsparciu środków UE”, Zakup 50 sztuk autobusów zeroemisyjnych;
 - **Zakończono budowę hali obsługi tramwajów w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie**, która jest przystosowana do obsługi wszystkich typów wagonów, jakie Spółka posiada w inwentarzu. Na jej dachu zostały zamontowane panele fotowoltaiczne, w celu uzyskania energii potrzebnej we własnych obiektach obsługowo-naprawczych. Temat opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, Modernizacja budynków i budowli.
- C. Mimo pandemii COVID-19 i realizacji projektów inwestycyjnych **Spółka wywiązała się ze wszystkich zobowiązań** wobec budżetu, zakładu ubezpieczeń i kontrahentów.
- D. W dniu 31 grudnia 2021 roku **podpisano umowę gwarantującą dotację w wysokości 41,7 mln zł** z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej **do projektu** pt. „Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”, **który obejmuje zakup 20 sztuk autobusów elektrycznych** (13 sztuk pojazdów 12-metrowych i 7 sztuk pojazdów 18-metrowych) **wraz z urządzeniami ładującymi typu plug – in.** Temat szerzej opisano w rozdziale XII pt. „Rozwój elektromobilności w Spółce”.

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 poczynając 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 2021 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021
1.	Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:	76	95
	<i>Ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
2.	Ilość zdarzeń potwierdzonych przez MPK S.A. w Krakowie	62	56

W 2021 roku zgłoszono więcej roszczeń odszkodowawczych niż w roku poprzednim. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do MPK S.A. w Krakowie w 2021 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 (64 sprawy). W tej liczbie roszczeń największą grupę (48 osób) stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. w Krakowie. W wielu przypadkach hamowanie wymuszone było przez innych uczestników ruchu drogowego.

Drugą grupę stanowiły osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu MPK S.A. w Krakowie (łącznie 21 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 wyposażonych w fotokomórkę. Wśród tych przypadków były roszczenia dotyczące uszkodzonego mienia, które zniszczone zostało podczas tego typu zdarzenia (np. okulary, parasol). Dziesięć przypadków dotyczyło roszczeń pasażerów, którzy zostali poszkodowani w chwili ruszania pojazdu z przystanku, zaraz po zamknięciu drzwi.

IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2021 roku Spółka posiadała w inwentarzu:

- 382 wagony, które stanowiły 311 pociągów tramwajowych;
- 636 autobusów, w tym 3 autobusy dzierżawione.

*Tabela 3. Charakterystyka taboru Spółki i jego wykorzystanie**

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
1.	Stan taboru na koniec okresu						
	- tramwaje	pociągi	297	305	311	104,7	102,0
	- autobusy	wozy	576	617	636	110,4	103,1
2.	Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)	pociągi	198	249	223	112,6	89,6
3.	Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)	sztuki	445	530	487	109,4	91,9
4.	Średnia prędkość eksploatacyjna						
	- tramwaje	km/godz	13,8	x	13,9	100,7	x
	- autobusy	km/godz	16,8	x	16,4	97,6	x
5.	Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)						
	- tramwaje	km/godz	18,5	x	18,9	102,2	x
	- autobusy	km/godz	25,1	x	24,4	97,2	x

*Tabela uwzględnia pojazdy dzierżawione w ramach umów długookresowych.

Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2021 roku Spółka posiadała w inwentarzu 382 wagony, które stanowiły 311 pociągów tramwajowych.

Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2021 roku:

- 77,5% pojazdy niskopodłogowe;
- 61,7% pojazdy klimatyzowane;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 77,5% pociągów wyposażonych w monitoring wnętrza pojazdu;
- 100,0% pojazdów wyposażonych w automat biletowy;
- 92,0% 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 2021 roku
pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8S	28	0	28
2.	E1+C3	11	25	36
3.	E1	0	9	9
4.	EU8N	0	40	40
5.	N8	0	12	12
6.	2x105Na	5	10	15
7.	3x105Na	5	5	10
8.	405N	0	1	1
9.	NGT6	50	0	50
10.	NGT8	24	0	24
11.	2014N	14	22	36
12.	Tango Kraków Lajkonik	15	35	50
13.	Razem	152	159	311

Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2021 roku
według długości

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	Typ I (do 20 m)	0	9	9
2.	Typ II (26-35 m)	94	87	181
3.	Typ III (33-43 m)	58	63	121
4.	Razem	152	159	311

Typ I obejmuje wagony typu E1;

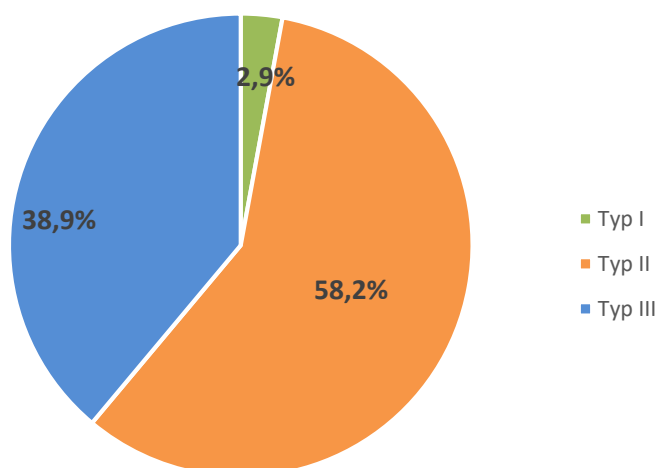
Typ II obejmuje wagony typów: 2x105, NGT6, N8, EU8N, 126N, GT8S, E1+C3;

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 2021 roku

pociągi tramwajowe



Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2021 roku Spółka posiadała w inwentarzu 633 autobusy własne oraz 3 autobusy dzierżawione.

Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2021 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;
- 86,9% pojazdów wyposażonych w wewnętrzną głosową informację pasażerską;
- 12,4% pojazdy elektryczne.

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

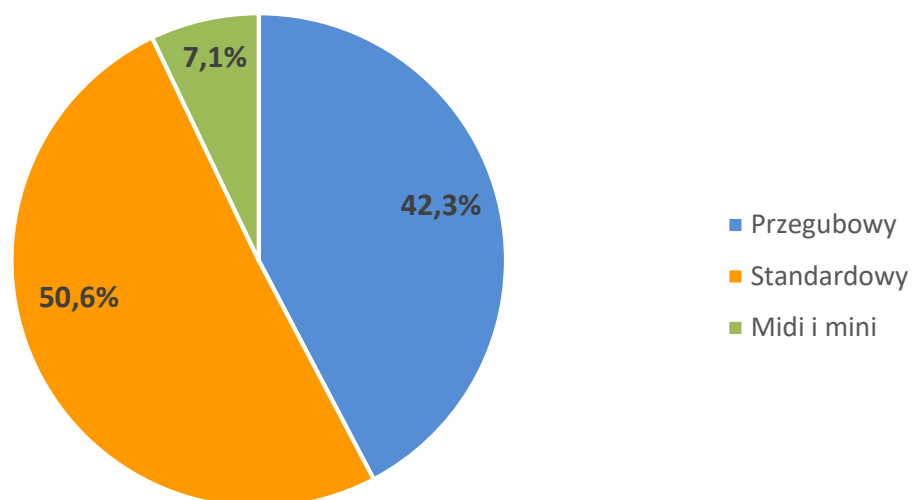
**Tabela 6. Struktura ilościowa taboru autobusowego
według stanu na dzień 31 grudnia 2021 roku**

Lp.	Wyszczególnienie	Ilości w Stacjach Obsług			Razem
		Bieńczyce	Płaszów	Wola Duchacka	
1.	Autosan M09 LE	18	0	18	36
2.	Solaris Urbino 18	36	52	69*	157*
3.	Solaris Urbino 18 Hybrid	12	0	0	12
4.	Solaris Urbino 12,9 Hybrid	4	0	5	9
5.	Solaris Urbino 12	86	68	42*	196*
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	55	55
9.	Volvo 7900 BASC Hybrid	13	0	0	13
10.	Mercedes Citaro/Conecto	30	30	35	95
11.	Mercedes O530G Citaro	0	0	32	32
12.	Mercedes Automet- Sprinter	0	3	0	3
13.	Karsan M2 HDV JEST+	0	2	0	2
14.	Razem autobusy własne	199	155	279	633
15.	Autobusy dzierżawione	0	1	2	3
16.	Razem	199	156	281	636

* Na koniec 2021 roku MPK S.A. w Krakowie wynajmowało od podmiotu zależnego KrakTransRem Spółka z o.o. 12 autobusów, w tym 3 sztuki Solaris Urbino 18 oraz 9 sztuk Solaris Urbino 12. Autobusy te zostały wliczone do taboru własnego z uwagi na 8-letni okres umowy najmu.

Prezentowany powyżej stan taboru autobusowego obejmuje pojazdy, które zostaną przekazane do Lwowa oraz autobusy przeznaczone do kasacji w 2022 roku.

Wykres 3. **Struktura własnego taboru komunikacji autobusowej na 31 grudnia 2021 roku**
według długości



2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH

MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, korzystało z sieci komunikacyjnej na którą składało się 192 pętle komunikacyjne oraz 3 357 przystanków.

Na koniec 2021 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **28 linii tramwajowych** (w tym: 25 linii dziennych i 3 linie nocne);
- **173 linie autobusowe** (w tym: 79 linii dziennych miejskich na terenie Miasta Krakowa, 73 linie dzienne aglomeracyjne, 1 linię dzienną miejską na terenie wyłącznie innego miasta, 20 linii nocnych).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	Dynamika 2021/2020
1.	Liczba linii:	szt	192	201	104,7
	▪ tramwajowych	szt	28	28	100,0
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>25</i>	<i>25</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	szt	164	173	105,5
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>145</i>	<i>153</i>	<i>105,5</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>19</i>	<i>20</i>	<i>105,3</i>
2.	Długość linii:	km	2 759	2 811	101,9
	▪ tramwajowych	km	365	365	100,0
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>319</i>	<i>319</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>46</i>	<i>46</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	2 394	2 446	102,2
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 090</i>	<i>2 140</i>	<i>102,4</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>304</i>	<i>306</i>	<i>100,6</i>
3.	Długość tras:	km	1 610	1 620	100,6
	▪ 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	1 464	1 474	100,7
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>1 190</i>	<i>1 198</i>	<i>100,7</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>274</i>	<i>276</i>	<i>100,7</i>
4.	Liczba pętli	szt	187	192	102,7
	▪ tramwajowych	szt	24	24	100,0
	▪ autobusowych	szt	163	168	103,1
5.	Liczba przystanków	szt	3 305	3 357	101,6
	▪ tramwajowych	szt	359	359	100,0
	▪ autobusowych	szt	2 946	2 998	101,8

3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

W 2021 roku na regularnych liniach objętych systemem Komunikacji Miejskiej w Krakowie Spółka wykonała pracę przewozową w wysokości:

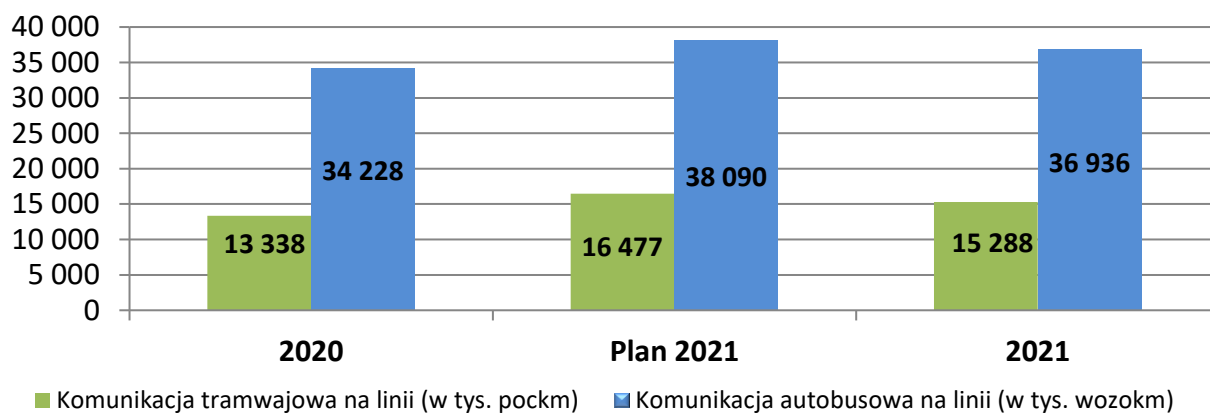
- **15 288 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 1 189 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 14,6% więcej niż w 2020 roku);
- **21 363 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 1 306 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 8,9% więcej niż w 2020 roku);
- **15 573 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 152 tys. wozokilometrów więcej niż zakładał plan i o 6,6% więcej niż w 2020 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
1.	Komunikacja tramwajowa ogółem	tys. pockm	14 368	17 604	16 382	114,0	93,1
	<i>w tym: na linii</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>13 338</i>	<i>16 477</i>	<i>15 288</i>	<i>114,6</i>	<i>92,8</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>1 030</i>	<i>1 127</i>	<i>1 094</i>	<i>106,2</i>	<i>97,1</i>
2.	Komunikacja autobusowa ogółem	tys. wozokm	37 305	41 101	40 304	108,0	98,1
	<i>w tym: na linii ogółem</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>34 228</i>	<i>38 090</i>	<i>36 936</i>	<i>107,9</i>	<i>97,0</i>
	<i>linie miejskie</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>19 624</i>	<i>22 669</i>	<i>21 363</i>	<i>108,9</i>	<i>94,2</i>
	<i>linie aglomeracyjne</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>14 604</i>	<i>15 421</i>	<i>15 573</i>	<i>106,6</i>	<i>101,0</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>3 077</i>	<i>3 011</i>	<i>3 368</i>	<i>109,5</i>	<i>111,9</i>

Niezrealizowanie planu pracy przewozowej na liniach tramwajowych i autobusowych miejskich wynika z ograniczeń funkcjonowania komunikacji w związku z pandemią oraz prowadzonymi w Krakowie remontami. Większe niż zakłada plan wykonanie na liniach aglomeracyjnych wynikało z uruchomienia w 2021 roku nowych linii, o których wspomniano w rozdziale II pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”.

Wykres 4. Praca przewozowa na liniach komunikacyjnych



V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA

1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

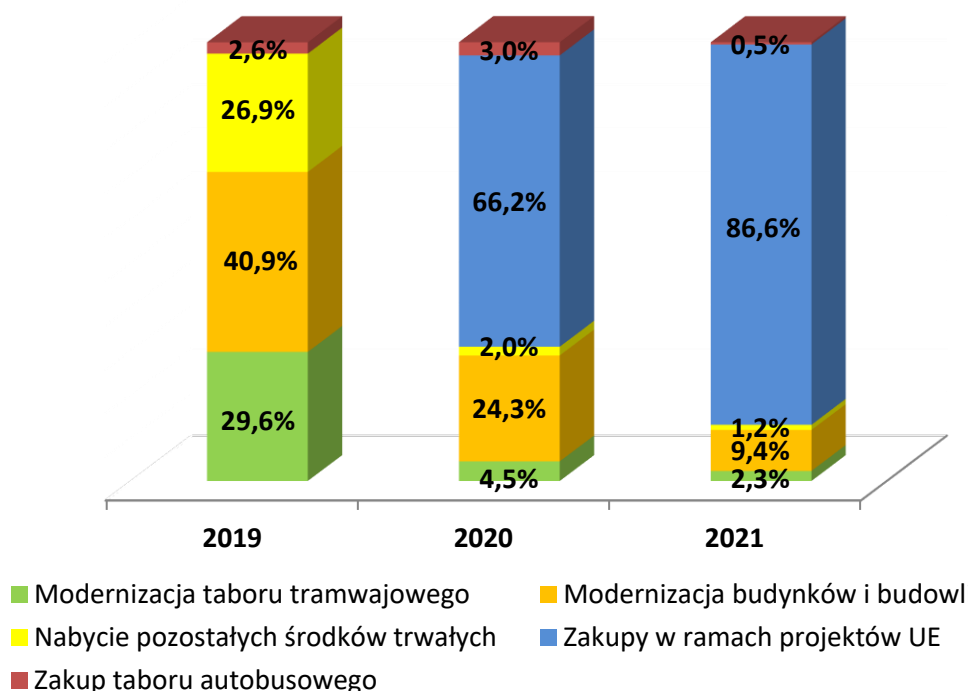
W 2021 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przeznaczyło na inwestycje kwotę 407 406 tys. zł.

Szczegółowe zestawienie wydatków inwestycyjnych zostało zaprezentowane w poniższej tabeli i na wykresie 5. 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.

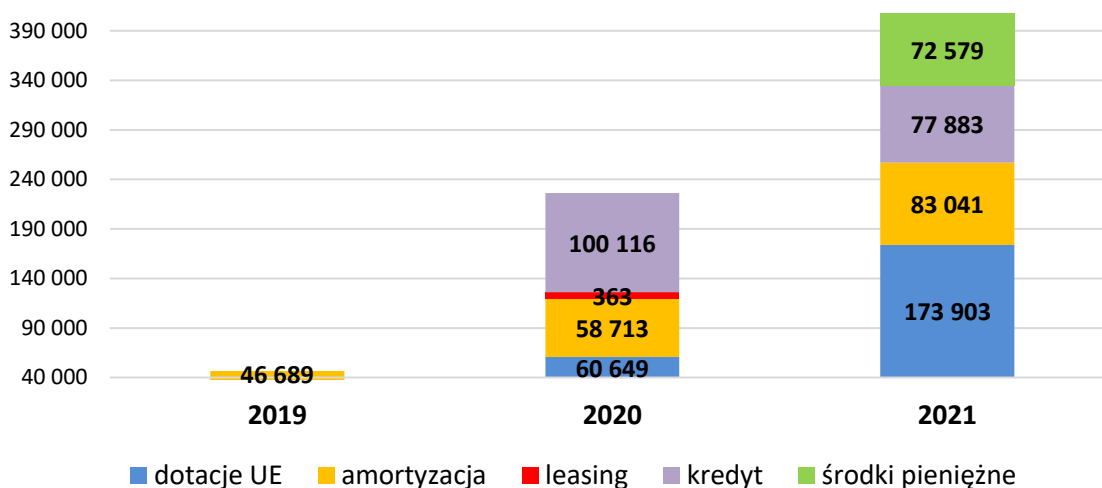
Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

		Nakłady inwestycyjne				w tys. zł	
Lp.	Wyszczególnienie	2019	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
	ŁĄCZNE NAKŁADY INWESTYCYJNE w tym:	46 689	219 841	384 576	407 406	185,3	105,9
I.	Wydatki ze środków własnych, w tym:	46 689	73 952	53 773	54 729	74,0	101,8
1.	Modernizacja taboru tramwajowego	13 816	9 761	9 756	9 406	96,4	96,4
2.	Zakup taboru autobusowego	1 201	6 587	0	2 252	34,2	x
3.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	8 348	904	1 257	1 205	133,3	95,9
4.	Modernizacja budynków i budowli	19 125	53 355	38 493	38 224	71,6	99,3
5.	Informatyzacja	3 620	1 923	1 930	1 917	99,7	99,3
6.	Pozostałe zadania inwestycyjne	579	1 422	2 337	1 725	121,3	73,8
II.	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	0	145 526	330 803	352 677	242,3	106,6
1.	Zakup 50 wagonów tramwajowych	0	145 403	196 294	218 104	150,0	111,1
2.	Zakup 50 sztuk przegubowych autobusów elektrycznych	0	0	134 509	134 509	x	100,0
3.	Rozliczenie kosztów obsługi prawnej i kredytu	0	123	0	64	52,0	x
III.	Najem sprzętu komputerowego (leasing)	0	363	0	0	x	x

Wykres 5. *Struktura nakładów na inwestycje i leasing w latach 2019-2021*



Wykres 6. *Struktura finansowania inwestycji w latach 2019-2021*



W latach 2019-2020 MPK S.A. w Krakowie nie otrzymało środków z efektu PGK, nie było także inwestycji finansowanych z efektu PGK. **W 2021 roku Spółka otrzymała kwotę w wysokości 400 tys. złotych tytułem rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2020 rok, która została przeznaczona, zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki (akt notarialny rep. A4418/2021) na pokrycie wydatków związanych z projektem pt. „Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”, który został opisany w rozdziale II, pkt. 3, realizacja celu IV.1, 1k. Wydatki te są kosztami, a nie inwestycjami, dlatego nie zostały ujęte w wykresie.**

1.1. INWESTYCJE REALIZOWANE ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH

Modernizacja taboru tramwajowego

W 2021 roku modernizacją pięciu wagonów GT8S zakończono projekt modernizacji wszystkich wagonów tego typu. W latach 2016-2021 zmodernizowano 28 tramwajów dwukierunkowych typu GT8, wyposażając je w człon niskopodłogowy, platformę najazdową dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie z pojazdu, urządzenia do schładzania powietrza w przedziale pasażerskim i w kabinie motorniczego, nowoczesny system informacji pasażerskiej, jak również monitoring.

Trzyście wagonów EU8N oraz jeden wagon N8 wyposażono w platformę najazdową dla wózków inwalidzkich i dziecięcych, która poprawia dostępność tych pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności. W dwóch wagonach NGT6 zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej. Poddano modernizacji trzy wagony zabytkowe: wagon typu 4N, wagon typu SN3 (modernizacja będzie kontynuowana w 2022 roku) oraz LORA.

Zakup taboru autobusowego ze środków własnych

W lutym 2021 roku **stan inwentarzowy Spółki zwiększył się o 2 autobusy mini** wyposażone w silniki spełniające poziom emisji spalin Euro 6, które zakupiono na podstawie umowy zawartej w 2020 roku. Autobusy mają długość około 6 metrów. Są to pojazdy 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 niższe.



W grudniu 2021 roku zakupiono **1 standardowy autobus marki Mercedes-Benz Conecto**. Autobus jest dostosowany do przewozu osób z ograniczoną mobilnością. Jest to pojazd niskopodłogowy, który posiada wydzieloną przestrzeń dla dwóch osób poruszających się na wózkach. Autobus został wyposażony w klimatyzację, monitoring, automat biletowy oraz system informacji pasażerskiej złożony z tablic wyświetlających trasę i głosowego zapowiadania przystanków. **Ponadto zakupiono 1 autobus standardowy hybrydowy, który był wcześniej przedmiotem najmu**, podczas którego potwierdził swoje wysokie walory użytkowe. Jako pojazd hybrydowy charakteryzował się niskim zużyciem paliwa oraz dużą niezawodnością. Autobus ten posiada dodatkową funkcjonalność pozwalającą na obszarowe wyłączanie napędu spalinowego i przejazd tylko na zasilaniu elektrycznym, dzięki czemu możliwy jest bezemisyjny przejazd w pobliżu szpitali, szkół, parków, itp.

W 2021 roku zakupiono **50 sztuk elektrycznych zeroemisyjnych autobusów** do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie, które były współfinansowane ze środków UE. Opis tej inwestycji zaprezentowano w pkt. 1.2 niniejszego rozdziału.

Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

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

- **Radiowóz elektryczny dla inspektorów ruchu MPK S.A.**, który był wykorzystywany do likwidacji zdarzeń komunikacyjnych. Pojazd został wyposażony w systemy czuwające nad bezpieczeństwem tj.: przedni radar, asystent pasa, reflektory LED z funkcją doświetlania zakrętów, systemy wykrywające zmęczenie kierowcy i obiekty poruszające się przed pojazdem, system kamer 360 stopni, asystent martwego pola. Ponadto samochód został doposażony w wideorejestратор rejestrujący położenie, prędkość oraz obraz z przodu i tyłu pojazdu, lokalizator GPS, wewnętrzną sieć WiFi współpracującą z laptopem zamontowanym na stoliku i drukarką podkładową, służącymi do sporządzania dokumentacji służbowej;
- Spawarkę inwertorową, przenośne pomosty, generator ozonu oraz urządzenie do sprawdzania, napełniania i płukania układów klimatyzacyjnych w taborze tramwajowym dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Tester kabli i sieci ethernetowych oraz stację lutowniczą z systemem podgrzewania na podczerwień dla Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Uchwyt samocentrujący do tokarki sterowanej numerycznie, przenośny zestaw do wyważania dynamicznego i diagnostyki maszyn wirnikowych, mobilne urządzenie filtrowentylacyjne do odciążu pyłów, mikroskop warsztatowy, miernik twardości stali, wiertarkę kolumnową z autopośuwem dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Sprężarkę śrubową, 2 sztuki mobilnych agregatów do odmrażania autobusów oraz detektor gazu dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Ozonator, urządzenie do sprawdzania, napełniania i płukania układów klimatyzacyjnych w taborze autobusowym, urządzenie do serwisu hamulców i zmiany tarcz hamulcowych w autobusach, tester akumulatorów, kompresor do zasilania myjni autobusowej, automatyczną myjnię pistoletów lakierniczych dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
- Zestaw wózków narzędziowych z wyposażeniem, podest do obsługi elementów układów sterujących w autobusach elektrycznych, klimatyzator o mocy 14,4 kW, stację ładowania autobusów typu plug-in, myjkę wysokociśnieniową oraz urządzenie do serwisu hamulców i zmiany tarcz hamulcowych w autobusach dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Wideorejestraty do wynajmowanych samochodów Hyundai Kona Electric - 2 sztuki;
- 6 sztuk alkomatów AlcoQuant 6020 PLUS wraz z drukarkami;
- Urządzenie do testowania na obecność środków odurzających i substancji psychotropowych, toromierz oraz 2 aparaty fotograficzne dla Działu Zarządzania Ruchem;
- Kosiarkę spalinową dla Działu Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury;
- Klimatyzatory do dwóch punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy;
- 4 sztuki aparatów fotograficznych dla Warsztatu Utrzymania Tras;
- Kamery termowizyjną do diagnostyki podzespołów elektronicznych, luksomierz do pomiaru natężenia oświetlenia na stanowiskach pracy, urządzenie do odciążu oparów



lutowniczych oraz miernik bezpieczeństwa sprzętu elektrycznego dla Działu Obsługi Technicznej.

Modernizacja budynków i budowli

Wydatki na modernizację budynków i budowli dotyczyły:

a) Kontynuacji modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, na którą złożyły się:

- **Budowa hali obsługowo - naprawczej SO4** o długości 150,4 metra i szerokości 19,6 metra oraz 12,5 metra wysokości w najwyższym miejscu, o powierzchni użytkowej 2 945,4 m², która umożliwia jednocześnie serwis 9 tramwajów. Hala została wyposażona w najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, w tym zapewniające bezpieczny i wygodny dostęp do dachów tramwajów, gdzie znajduje się większość instalacji. Z kolei kanały umożliwiają pracownikom łatwy dostęp do wózków i zestawów kołowych.

Na dachu hali zamontowano 228 ogniw paneli fotowoltaicznych, które zajmują powierzchnię ok. 500 m². System funkcjonowania paneli jest tak zoptymalizowany, aby maksymalnie wykorzystywać światło słoneczne, także w tych miesiącach, kiedy jest go najmniej;



- **Budowa wiaty postojowej dla pojazdów szynowych wraz z torowiskiem, siecią trakcyjną i niezbędną infrastrukturą techniczną.** Pod wiatą zaprojektowano 6 torów odstawkowych dla tramwajów. Obiekt jest zadaszony dachem dwuspadowym o kącie nachylenia 10%. Jest wyposażony w instalację elektryczną oświetleniową. Dodatkowo doświetlono przestrzeń naświetlami w połaci dachowej;
- **Wykonanie dokumentacji modernizacji i przebudowy hali SO2.** Na realizację tej inwestycji uzyskano prawomocną decyzję pozwolenia na budowę. Projekt zakłada powstanie nowoczesnej hali do napraw głównych z zastosowaniem sieci trakcyjnej odsuwanej, kanałami, częścią odkładczą, częścią warsztatową oraz socjalną, a także



z instalacją fotowoltaiczną na dachu hali i na dachu zadaszenia nad trzema torami postojowymi. Realizacja przebudowy hali jest planowana na lata 2024-2026, natomiast w 2025 roku planowana jest budowa zadaszenia nad torami postojowymi.

- b) Zakończenia budowy placu postojowego wraz z wykonaniem 57 stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych, wykonania konstrukcji pod ładowanie pantografowe, wybudowania stacji transformatorowej oraz wykonania całej, niezbędnej infrastruktury w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Zakończenie prac nastąpiło w dniu 29 kwietnia 2021 roku;**



- c) Wybudowania dwustanowiskowej stacji ładowania autobusów elektrycznych o mocy 2x250 kW wraz z rozbudową stacji transformatorowej oraz niezbędną infrastrukturą na pętli autobusowej przy ulicy Aleksandry. Zadanie zakończono w dniu 13 maja 2021 roku;**



- d) Wykonanie projektu budowlano - wykonawczego przebudowy torowisk oraz budowy nowych torowisk, budowy nowej podstacji trakcyjnej oraz wykonania nowego wjazdu i wyjazdu z terenu obiektu dla obszaru Rzemieślnicza – Brożka – etap I tor objazdowy od strony Brożka;**

- e) Budowy nowego punktu socjalnego na pętli autobusowej „Pod Fortem” przy ul. Bartła. Kontener składa się z pomieszczenia socjalnego, WC osobnego dla kobiet i mężczyzn oraz przedsionka;**



- f) Wykonania modernizacji central nawiewno-grzewczych posadowionych w świetlikach hali NB w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;**

- g) Wykonania kontroli dostępu oraz wejścia bramkowego do budynku administracyjnego przy ul. Jana Brożka 3;**

- h) Prac projektowych w celu uzyskania decyzji WZiZT i pozwolenia na budowę dla stacji ładowania autobusów elektrycznych na pętlach autobusowych w następujących lokalizacjach: Azory przy ul. Weissa, Piaski Nowe przy ul. Łużyckiej, Prądnik Czerwony przy ul. Strzelców, Rząka przy ul. Rydygiera, Kurdwanów przy ul. Stojałowskiego.**

Informatyzacja

W ramach wydatków poniesionych na informatyzację w 2021 roku **zakupiono specjalistyczny sprzęt informatyczny, biurowy oraz oprogramowanie.**

Ze względu na konieczność utrzymania bezpieczeństwa systemu backupowego w MPK S.A. w Krakowie, jak również w celu zabezpieczenia środowiska przed utratą danych i nieautoryzowanym do nich dostępem, **zakupiono urządzenie do przechowywania i odtwarzania backupów** (duplikator) oraz licencje Avamar.

W celu zachowania łączności sieciowej, stałego dostępu do zasobów oraz zwiększenia przepustowości sieci firmowej, **zakupiono nowe switchy**, które zastąpiły przestarzałe urządzenia w stacjach i w zajezdniach. Wdrożone rozwiązanie pozwoli na zwiększenie przepustowości do 10 GBps.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa serwerów w przypadku awarii **zakupiono dodatkowe dyski do macierzy**, które pozwalają na wykonywanie replikacji większej ilości systemów. Ponadto zostanie zapewniona większa redundancja serwerów z systemami pojazdowymi, dzięki migracji na dyski SSD oraz platformę VMWare.

Zakupiono specjalistyczne urządzenia (FORTIMAIL, FORTISANDBOX) oraz oprogramowanie w celu zapewnienia kompleksowej ochrony danych firmowych oraz poczty elektronicznej przed nowymi cyberatakami.

W celu zapewnienia rozwoju systemów wspomagających pracę zajezdni i stacji obsługi oraz dla zachowania ciągłości systemów pojazdowych, **zakupiono nowe urządzenia oraz licencje pozwalające na rozszerzenie zasobów serwerowych oraz platformy VMWare.**

Aby podwyższyć poziom transmisji danych doposażono urządzenia sieciowe w niezbędne elementy składowe, jak również **zakupiono sprzęt podtrzymujący zasilanie urządzeń sieciowych.**

Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty

W 2021 roku prowadzone były działania związane z realizacją projektów operacyjnych, mających na celu usprawnienie procesów w różnych obszarach funkcjonowania Spółki:

- W styczniu 2021 roku **uruchomiono obsługę dokumentów elektronicznych.** Wdrożono funkcjonalność pozwalającą na składanie elektronicznych podpisów kwalifikowanych na dokumentach procedowanych w EZD poprzez zintegrowanie EZD z systemem PODPISZ. Wyodrębniono również klasy dokumentów do pełnej obsługi elektronicznej. Ponadto uruchomiono pełną obsługę przesyłek wychodzących. Następnie prowadzono prace związane z projektowaniem funkcjonalności obsługi archiwum zakładowego oraz budową paczki archiwalnej, która będzie przekazywana do Archiwum Dokumentów Elektronicznych;
- W listopadzie 2021 roku **zakończono wdrożenie rozwiązania umożliwiającego bezpośrednie przysyłanie komunikatów głosowych z Główniej Dyspozytorni Ruchu MPK do pasażerów autobusów.** Obecnie rozwiązanie jest wdrożone w ok. 400 autobusach i umożliwia wysłanie komunikatu do pojedynczego pojazdu, dowolnie wybranych pojazdów, pojazdów obsługujących wybraną linię lub pojazdów poruszających się przez wybrany punkt;
- **Zakończono wdrożenie projektu „Udostępnienie lokalizacji autobusów dla pasażerów i prowadzących”,** dzięki któremu lokalizacje autobusów wykonujących prace przewozowe są dostępne dla Pasażerów w Google maps (od grudnia 2020 roku), a prowadzący przed

rozpoczęciem pracy mogą sprawdzić lokalizację autobusu na zajezdni, również mobilnie w Systemie Informacji Dla Prowadzących (od maja 2021 roku);

- **Kontynuowano prace nad projektem „Wdrożenie systemu SI-LOK2”**, który zastąpi dotychczas używany system SILOK. W grudniu 2021 roku wdrożono, w formie pilotażowej, SI-LOK2 w Zajezdni Wola Duchacka, a w I kwartale 2022 roku nowe rozwiązanie zostanie wdrożone w pozostałych komórkach organizacyjnych. Nowy system został oparty o aktualne wersje systemów operacyjnego i bazodanowego oraz zainstalowany na nowych serwerach, co wpłynie pozytywnie na niezawodność jego działania i obniżenie poziomu ryzyka operacyjnego MPK S.A. w Krakowie;
- **W ramach projektu „Tele-bus – zakup systemu informatycznego wspierającego działanie usługi”** w lutym 2021 roku **wdrożono operacyjnie nowe oprogramowanie dla dyspozytorów zarządzających usługą Tele-bus**, dzięki któremu pasażerowie zyskali możliwość uzyskiwania powiadomień SMS m.in.: o przyjęciu zamówienia do realizacji, przypomnieniu o planowej usłudze oraz zawiadomieniu o ewentualnych problemach z realizacją usługi. W sierpniu 2021 roku **wdrożono nowe kanały zamawiania usługi, poprzez aplikację mobilną na system Android i IOS oraz dedykowaną stronę internetową**;
- W styczniu 2021 roku **wdrożony został system „Bilet 2020”**. Powstała nowa platforma sprzedażowa, która scentralizowała wszystkie dotychczasowe systemy sprzedaży i obsługi procesów biletowych realizowane przez MPK S.A. w Krakowie. Realizacja projektu spowodowała usprawnienie, zmniejszenie zagrożeń wynikających z ograniczonych zasobów w zakresie wsparcia systemów po stronie Działu Informatyki, optymalizację procesów poprzez eliminację czynności ręcznych i dublujących się oraz ograniczenie ryzyka operacyjnego i finansowego, związanego z zarządzaniem obrotem gotówkowym w Spółce;
- Kontynuowano prace nad **przygotowaniem aktualizacji oprogramowania BusMan i w listopadzie 2021 roku przystąpiono do negocjacji z Wykonawcą** w celu wdrożenia nowej wersji oprogramowania, które będzie realizowane etapami począwszy od lutego 2022 roku i zakończy się w grudniu 2022 roku. W pierwszej kolejności nowa wersja umożliwi drukowanie przystankowych rozkładów jazdy z numerami słupków oraz z maksymalnym rozkładowym czasem przejazdu do poszczególnych przystanków. Ponadto, nowa tabliczka przystankowa z rozkładem jazdy będzie bardziej czytelna dla pasażerów. Nowe oprogramowanie umożliwi również prezentowanie internetowych rozkładów jazdy z numerami słupków przystankowych oraz czasem przejazdu. Opóźnienie w realizacji projektu związane było m.in. z utrzymującym się stanem epidemii koronawirusa i wynikającymi z tego ograniczeniami, po stronie zasobów MPK S.A. w Krakowie i dostawców zewnętrznych;
- Prowadzono prace nad **wdrożeniem aplikacji do wsparcia procesu OC w Stacjach Obsługi Tramwajów**, w ramach których rozbudowano sieć Wi-Fi w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze oraz przygotowano do wdrożenia pilotażowej aplikację OC dla stacji obsługi. Prowadzono także prace nad optymalizacją procesu dokumentowania **wykonania Obsługi Technicznej (OT) pojazdów w IFS**. Dokonano przeglądu dokumentacji OT oraz przygotowano pierwszą część dokumentacji OT do digitalizacji, tj. przygotowania odpowiedników dokumentacji w IFS. Zostały także przeprowadzone pierwsze prace programistyczne związane z przygotowaniem IFS do obsługi procesu OT;



- W listopadzie 2021 roku MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło **prace polegające na dostosowaniu systemu IFS Kadry i Płace do zmieniających się przepisów prawa** w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 29 października 2021 roku o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw („Polski Ład”). W grudniu 2021 roku wykonano aktualizację bazy testowej oraz testy nowych funkcjonalności w części „Polski Ład”, które zakończyły się pomyślnie;
- W 2021 roku prowadzono prace związane z realizacją projektu **„Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”**. Temat szerzej opisano w rozdziale II pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków;
- W IV kwartale 2021 roku prowadzono prace związane z realizacją projektu **„Wdrożenie nowych funkcjonalności modułu Umowy IFS w zakresie zawierania, rejestrowania, dokumentowania i rozwiązywania umów”**. Jego celem jest usprawnienie przebiegu procesu zawierania i realizowania umów oraz umożliwienie bieżącego dostępu do informacji o stanie umów. Przed uruchomieniem i oddaniem modyfikacji do użytku prowadzono testy dla potwierdzenia poprawności działania w warunkach produkcyjnych. Przygotowano instrukcję dla użytkowników systemu IFS Umowy.

1.2.ZAKUPY REALIZOWANE PRZY WSPARCIU ŚRODKÓW UE

Zakup wagonów tramwajowych

W 2021 roku stan inwentarzowy **taboru tramwajowego zwiększył się o 30 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik**, których zakup jest dofinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Dostawcą pojazdów było konsorcjum wykonawców w składzie Stadler Polska Spółka z o.o. i Solaris Bus & Coach Spółka z o.o., które w latach 2020-2021 dostarczyło łącznie 50 pojazdów Tango Kraków Lajkonik.

Nowe niskopodłogowe tramwaje mają długość 33,4 metra i szersze 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 ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom o ograniczonej mobilności. W wagonach zamontowano automaty biletowe, porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń

mobilnych, system liczenia pasażerów, umożliwiające 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, podnosząc jednocześnie 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 są wyposażone w odpowiednie zasobniki energii, umożliwiające jazdę bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku do 3 km.

Nakłady na realizację tego zadania przewyższają plan w związku z przesunięciem terminu odbioru 3 wagonów Tango Kraków Lajkonik, których przyjęcie na stan było planowane w grudniu 2020 roku.

Zakup 50 sztuk zeroemisyjnych autobusów do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie

W 2021 roku odebrano i skierowano do ruchu **50 sztuk elektrycznych, zeroemisyjnych autobusów do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie**, w ramach umowy zawartej w dniu 25 maja 2020 roku z Solaris Bus & Coach Spółka z o.o.

Zakup był realizowany w celu zapewnienia odpowiedniego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów Spółki, zgodnie z wymaganiami „Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych” oraz był objęty dofinansowaniem UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach.



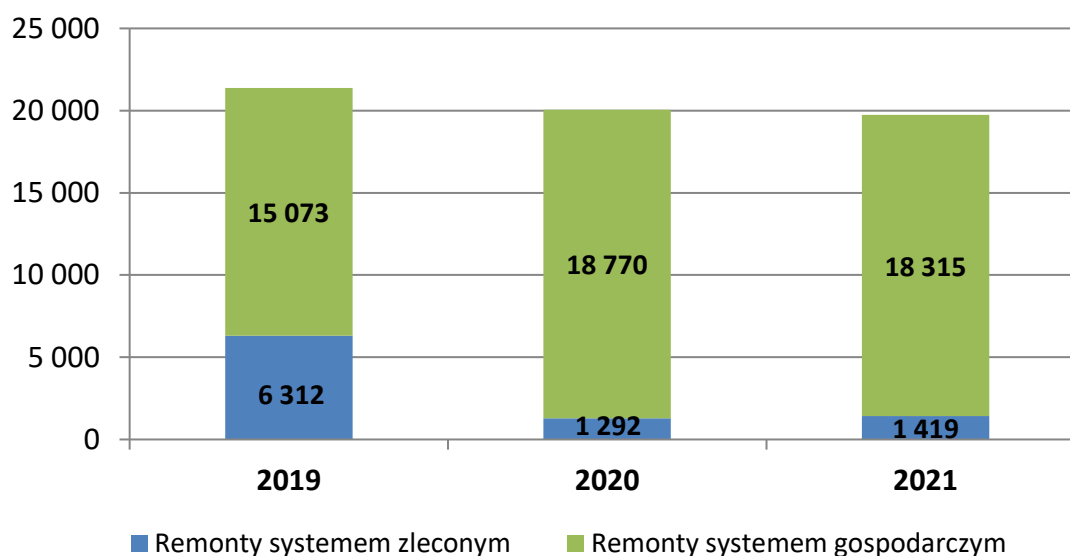
2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

Na działalność remontową wydatkowano kwotę

19 734 tys. zł.*Tabela 10. Realizacja remontów*

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2021/2020	Realizacja planu
		2019	2020	Plan 2021	2021		
I.	REMONTY OGÓŁEM (A+B)	21 385	20 062	20 291	19 734	98,4	97,3
A.	Remonty systemem gospodarczym	15 073	18 770	18 712	18 315	97,6	97,9
1.	Remonty tramwajów	15 073	18 770	18 712	18 315	97,6	97,9
B.	Remonty systemem zleconym	6 312	1 292	1 579	1 419	109,8	89,9
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	6 003	1 273	1 019	926	49,2	90,9
2.	Remonty maszyn i urządzeń	309	19	560	493	2 594,7	88,0

Wykres 7. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2019-2021

Na remonty taboru tramwajowego wydatkowano kwotę**18 315 tys. zł.**

Zgodnie z przyjętą polityką odnowy taboru komunikacji tramwajowej wynikającą z cyklu obsługowo- naprawczego w 2021 roku realizowane były wyłącznie przeglądy okresowe i zachowawcze, które wykonywane są w ustalonych przedziałach kilometrów realizowanej pracy przewozowej. Przeglądy te są obowiązkowe, jak również mają decydujący wpływ na bezpieczeństwo oraz eksploatację tramwajów. Były one wykonywane systemem gospodarczym w Stacji Obsługi i Remontów. W okresie sprawozdawczym wykonano:

- 11 przeglądów OT-4 wagonów NGT8 (1 w toku);
- 4 przeglądy OT-4 wagonów EU8N (1 w toku);
- 10 przeglądów OT-5 wagonów 2014N (1 w toku);
- Przegląd OT-4 kompletu wózków w: 6 wagonach EU8N; 3 wagonach N8; 4 wagonach GT8S; 2 wagonach NGT6; 1 wagonie E1; 1 wagonie 105Na;
- Remont wagonu N8 (w toku);
- Remont wagonu technicznego 105NT (w toku).

Na remonty systemem zleconym wydatkowano kwotę**1 419 tys. zł.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych wykonano:

- Wymianę uszkodzonych zwrotnic w Stacjach Obsługi Tramwajów Podgórze i Nowa Huta;
- Napawanie szyn, remont odwodnienia, drenażu torów oraz rozjazdów w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Remont szczelności dachu oraz naprawę zapadniętej kostki w Stacji Obsługi i Remontów;
- Remont dróg i chodników po okresie zimowym w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Naprawę uszkodzonej ściany między nawą I, a garażem pogotowia technicznego oraz naprawę dachu I nawy w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Remont nawierzchni na terenie pętli autobusowej Nowy Bieżanów;
- Remont powierzchni górnej murku schodów zewnętrznych z mocowaniem pochwyty ze stali nierdzewnej w DW „Patrycja” w Zakopanem;
- Wymianę posadzki w portierni budynku administracyjnego przy ul. J. Bożka 3;
- Remonty Punktów Socjalnych dla prowadzących pojazdy: PS Cichy Kącik, PS Płaszów, PS Czerwone Maki, PS Łagiewniki, PS Bronowice, PS Mistrzejowice, PS Czyżyny, PS Piastów, PS Aleja Przyjaźni, PS Borek Fałęcki Tramwaje.

Remonty maszyn i urządzeń dotyczyły:

- Wymiany wraz z regeneracją wyłączników BWS na międzytorzu w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze i w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Remontu bieżącego tokarki podtorowej oraz naprawy bieżącej systemu automatycznego przesylu piasku w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Remontu bieżącej windy towarowo - osobowej w budynku przy ul. J. Brożka 9.

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

1. POLITYKA PERSONALNA

W 2021 roku priorytetem polityki personalnej Spółki była odbudowa zasobów ludzkich, odpowiednich pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Ograniczenia związane ze stanem epidemii nie były już tak dotkliwe jak w 2020 roku, zatem konsekwentnie wzrastała ilość zadań przewozowych oraz zapotrzebowanie na pracę prowadzących pojazdy.

Zatwierdzony na 2021 rok plan zatrudnienia zakładał realizację zadań komunikacyjnych przez osoby zatrudnione na umowę o pracę, przy udziale usług, polegających na prowadzeniu pojazdów komunikacji miejskiej, realizowanych przez KrakTransRem Spółka z o.o. oraz Fundację „Wzajemne Wsparcie” na podstawie umów zawartych z MPK S.A. w Krakowie. Na podstawie umów zawartych z KrakTransRem Spółka z o.o. oraz Fundację „Wzajemne Wsparcie” wykonane zostało prawie 45% godzin zlecanej pracy przewozowej.

Rekrutacja w trakcie roku była uzależniona od aktualnej sytuacji epidemicznej. Na początku roku kadry Spółki zasiłił nabór kierowców posiadających już uprawnienia. Później odnotowano osłabienie podaży pracy na stanowiska kierowców, wobec czego w II kwartale 2021 roku wznowiono finansowanie kursu kat. D dla kandydatów na kierowców. Stosując reżim sanitarny prowadzono również kursy dla kandydatów na motorniczych i w 2021 roku udało się przyjąć do pracy 55 motorniczych, którzy ukończyli kurs w Ośrodku Szkolenia MPK S.A. w Krakowie. Z uwagi na czas konieczny do zdobycia kwalifikacji z zakresu prowadzenia pojazdów występowały rozbieżności w wykonaniu planu zatrudnienia dla grup zawodowych kierowców i motorniczych. W 2021 roku przyjęto do pracy 165 osób oraz zwolniono 195 osób.

Tabela 11. Średnie zatrudnienie *

w etatach

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Stan na 31.12.2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	ZATRUDNIENIE OGÓŁEM	2 301	2 414	2 311	2 299	100,4	95,7
1.	Kierowcy	705	787	726	708	103,0	92,2
2.	Motorniczkowie	437	483	455	469	104,1	94,2
3.	Zaplecze	718	704	691	687	96,2	98,2
4.	Służby techniczno-ruchowe	263	261	261	259	99,2	100,0
5.	Służby administracyjne	178	179	178	176	100,0	99,4

*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.

Realizacja usług prowadzenia pojazdów przez KrakTransRem Spółka z o.o. oraz Fundację „Wzajemne Wsparcie” ograniczyła konieczność zatrudnienia w 2021 roku dodatkowo 1 028 prowadzących pojazdy, w tym 751 kierowców oraz 277 motorniczych.

Przez cały 2021 rok Spółka przykładła dużą wagę do dbałości o bezpieczne warunki pracy załogi oraz podróży pasażerów. Służyły temu wprowadzone okresowo w pojazdach

strefy dla prowadzących, sprzedaż biletów jedynie w automatach i regularne dezynfekowanie autobusów i tramwajów. Kontynuowane były wszelkie procedury, zapewniające odpowiedni reżim sanitarny i ograniczające kontakty bezpośrednie pomiędzy pracownikami. Temat szerzej opisano w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, cel IV. 5, tiret 1.

W kwietniu i w maju 2021 roku, dzięki współpracy Spółki z Urzędem Miasta Krakowa, chętni pracownicy mogli skorzystać ze zorganizowanego programu szczepień.

Organizacja pracy w czasie stanu epidemii wymagała od Spółki efektywnej współpracy ze służbami sanitarnymi. Dodatkowo Dział Personalny oferował wsparcie informacyjne z zakresu aktualnych przepisów o kwarantannach i izolacjach, zasadach ich zgłaszania, a także o przysługujących świadczeniach.

Pomimo utrudnień udało się w 2021 roku zorganizować staże absolwenckie dla 3 chętnych osób, a także praktyki zawodowe dla 18 osób. Innymi działaniami obliczonymi na pozyskiwanie wykwalifikowanych kadr technicznych było uczestnictwo w Targach Pracy zorganizowanych w Centrum Edukacji i Pracy Młodzieży OHP.

Przez cały 2021 rok **Spółka prowadziła program aktywizacji dla 5 osób niepełnosprawnych**. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2021 rok wynagrodzenia osób zatrudnionych w ramach tego projektu nie są ujęte w wyliczeniach średniej płacy ogółem. Osoby te nie są również wykazywane w średnim zatrudnieniu. Koszty programu są częściowo finansowane z ulgi w obowiązujecej wpłacie na PFRON (ok. 2 300 zł/osobę miesięcznie). **Wznowiono organizację warsztatów aktywizujących dla podopiecznych fundacji Leonardo i Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA”.**

W 2021 roku w plebiscycie zorganizowanym przez Grodzki Urząd Pracy, **MPK S.A. w Krakowie zostało zwycięzcą konkursu „Krakowski Pracodawca roku 2020”**. Spółka została doceniona za aktywne zgłaszanie ofert pracy dla bezrobotnych, aktywny udział w targach i giełdach pracy, stabilność zatrudnienia oraz wspieranie rozwoju zawodowego i podnoszenie kwalifikacji pracowników, a przede wszystkim za utrzymanie zatrudnienia, pomimo ograniczenia pracy przewozowej. Temat szerzej opisano w rozdziale I, pkt. 1 pt. „Podstawowe informacje o Spółce”.

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 105 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2021 roku). Ubiegły rok upłynął pod znakiem negocjacji z działającymi w Spółce organizacjami związkowymi na temat zmian w obowiązujących zasadach wynagradzania pracowników. W ostatnich dniach roku zarejestrowano protokół podwyższający stawki zaszerzegowania, który zawierał również zmiany w zakresie likwidacji nagród jubileuszowych za lata pracy poza MPK S.A. w Krakowie. Pełne efekty powyższych działań będą widoczne dopiero za 5 lat i wpłyną pozytywnie na strukturę wynagrodzeń. Kolejna wprowadzona zmiana to przyspieszenie momentu otrzymywania wysługi za lata przepracowane w Spółce (5% po 6 miesiącach pracy i 10% po 3 latach pracy). Działania te nakierowane są na zmniejszenie rotacji pracowników z krótkim stażem pracy w Spółce i zwiększenie ich lojalności wobec pracodawcy.

Wykonanie planu funduszu wynagrodzeń na 2021 rok oscyluje na poziomie 95,7%. Odchylenie w jego wykorzystaniu wynika z niższego niż zakładano poziomu zatrudnienia. Fundusz wynagrodzeń bezosobowych jest konsekwencją obniżonego zapotrzebowania na świadczone usługi, w tym m.in. na szkolenia oraz staże absolwenckie.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	Środki na wynagrodzenia ogółem, w tym:	153 551	172 271	164 883	107,4	95,7
1.	Fundusz osobowy	150 296	168 651	161 693	107,6	95,9
2.	Fundusz bezosobowy	3 255	3 620	3 190	98,0	88,1

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2020 - 2021

w %

Składnik wynagrodzenia	2020	2021
Płaca zasadnicza	58,1	58,2
Premia	16,6	16,5
Dodatek za staż	10,1	9,8
Nagrody	2,1	2,2
Dodatek świąteczny	4,9	5,2
Gratyfikacje	5,0	4,8
Prowizje	0,1	0,1
Odprawy emerytalno-rentowe	0,6	0,5
Pozostałe	2,5	2,7

W przedstawionej strukturze wynagrodzeń nie pojawiły się znaczące zmiany.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	5 612*	5 808	5 808	103,5	100,0

* 5 612 to poziom średniej płacy w 2020 roku, który zostałby osiągnięty, gdyby wykonanie 2020 roku nie zostało zaniżone przez zasiłki chorobowe, zasiłki i opieki wypłacone w związku z pandemią oraz rozwiązanie niewykorzystanej rezerwy z 2019 roku.

Plan dotyczący poziomu średniej płacy na 2021 rok został zrealizowany.

W obszarze polityki płacowej MPK S.A. w Krakowie korzystało z możliwości oferowanych przez rządowe programy pomocowe i pozyskało świadczenie na rzecz ochrony miejsc pracy ze środków Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 1 089 tys. zł. Ponadto Spółka korzystała z pracy skazanych, kierowanych do Spółki w celu realizacji nieodpłatnej pracy na cele społeczne.

Łączne wynagrodzenia Zarządu za 2021 rok zawierające wynagrodzenia stałe i zmienne wyniosły 1 902 tys. zł. Natomiast wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 359 tys. zł. W 2021 roku Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej nie otrzymali wynagrodzenia z zysku ani pożyczek ze środków Spółki.

VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA

1. PRZYCHODY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Tabela 15. Wykonanie przychodów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III), w tym:	620 458	712 239	696 629	112,3	97,8
I.	Przychody z działalności operacyjnej	532 176	628 304	610 050	114,6	97,1
a.	Przychody z działalności podstawowej	484 319	576 236	546 482	112,8	94,8
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	212 869	270 715	251 182	118,0	92,8 ¹
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	271 450	305 521	295 300*	108,8	96,7 ²
b.	Przychody z działalności pozostałej	47 857	52 068	63 568	132,8	122,1
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	9 213	15 000	12 983	140,9	86,6 ³
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 400	3 387	3 546	104,3	104,7
	- wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	3 279	3 778	5 720	174,4	151,4
	- Karta Krakowska	300	300	320	106,7	106,7
	- inna działalność pozostała	31 665	29 603	40 999	129,5	138,5 ⁴
II.	Przychody finansowe	3 380	1 074	1 680	49,7	156,4⁵
III.	Pozostałe przychody operacyjne	84 902	82 861	84 899	100,0	102,5⁶

* w tym 116 tys. zł od innych kontrahentów niż ZTP

^{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 przychodów finansowych omówiono w pkt. 1.2 niniejszego rozdziału.

⁶ Odchylenie od planu pozostałych przychodów operacyjnych omówiono w pkt. 1.3. niniejszego rozdziału.

1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Przychody z działalności operacyjnej wyniosły 610 050 tys. zł.

1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Przychody z działalności podstawowej wyniosły 546 482 tys. zł.

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- *przewozów tramwajowych w kwocie* 251 182 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych pociągokilometrów na linii (15 288 tys. pockm) oraz jednostkowej stawki zapłaty (16,43 zł). Przychody te były niższe od planowanych o 19 533 tys. zł w związku z obniżoną o 1 189 tys. pociągokilometrów pracą przewozową zleconą Spółce w związku z ograniczeniami komunikacyjnymi wprowadzonymi w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19 oraz pracami remontowymi prowadzonymi przez Miasto. W odniesieniu do 2020 roku wzrosły o 18,0%.
- *przewozów autobusowych w kwocie* 295 300 tys. zł
Złożyły się na nie :
 - *przychody na liniach miejskich w kwocie* 187 354 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (21 363 tys. wzkm) oraz jednostkowej stawki zapłaty (8,77 zł). Przychody z wynagrodzenia za przewozy na liniach autobusowych miejskich były niższe od planowanych o 11 341 tys. zł w związku z pracą przewozową zrealizowaną przez pojazdy Spółki niższą od planu o 1 306 tys. wozokilometrów w związku z ograniczeniami komunikacyjnymi wprowadzonymi w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19. W odniesieniu do 2020 roku wzrosły o 9,7%.
 - *przychody na liniach aglomeracyjnych w kwocie* 107 830 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (15 573 tys. wzkm) oraz jednostkowej stawki zapłaty (6,92 zł). Przychody z wynagrodzenia za przewozy na liniach autobusowych aglomeracyjnych były wyższe od planowanych o 1 120 tys. zł w związku z pracą przewozową zrealizowaną przez pojazdy Spółki wyższą od planu o 152 tys. wozokilometrów, która była związana z uruchomieniem nowych linii aglomeracyjnych, które opisano w rozdziale III pt. „Realizacja polityki zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”. W odniesieniu do 2020 roku wzrosły o 7,3%.
 - *przychody z usług przewozowych autobusowych na rzecz innych kontrahentów niż Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w kwocie* 116 tys. zł.

1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Przychody z pozostałej działalności wyniosły **63 568 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie 12 983 tys. zł

Odchylenie od planu wynika z niższych wpływów ze sprzedaży biletów.

- Wynagrodzenie za utrzymanie przystanków i dworców w kwocie 3 546 tys. zł
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku w kwocie 5 720 tys. zł;

Wyższa kwota wynagrodzenia związana jest ze zwiększoną ilością spraw kierowanych do komorników.

- Wynagrodzenie za realizację w imieniu Gminy Miejskiej Kraków programu Karta Krakowska w kwocie 320 tys. zł;

- Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 40 999 tys. zł;
na którełożyły się m.in.: sprzedaż robót i usług, sprzedaż usług reklamowych, transportowych, działalności socjalnej, produkcji i regeneracji, wynajem sal i pomieszczeń, inwestycje wewnętrzne, inne usługi odpłatne oraz zmiana stanu produktów.

Na przychody wyższe niż planowano wpłynęła wycena aktuarialna rezerw na świadczenia pracownicze, główny składnik zmiany stanu produktów, w wysokości 6 121 tys. zł.

1.2. PRZYCHODY FINANSOWE

Przychody finansowe wyniosły **1 680 tys. zł.**

Złożyły się na nie m.in.:

- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 1 280 tys. zł;
- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 60 tys. zł.

Przychody finansowe wyższe od planowanych są związane z wyceną udziałów w jednostce podporządkowanej na wyższym poziomie od zaplanowanego.

1.3. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły

84 899 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 otrzymaniem środków w wysokości 1 089 tys. zł z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na dofinansowanie wynagrodzenia pracowników, o których mowa w art. 15gg ust.4 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. 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) oraz środków finansowych w wysokości 400 tys. zł. z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2020 rok.

2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły

692 736 tys. zł.

Tabela 16. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III), w tym:	604 010	709 805	692 736	114,7	97,6
I.	Koszty działalności operacyjnej	592 176	699 235	676 509	114,2	96,7
	1) Amortyzacja	152 864	178 272	169 577	110,9	95,1 ¹
	2) Zużycie materiałów	54 618	66 600	58 663	107,4	88,1
	3) Zużycie energii, w tym:	87 260	107 186	119 545	137,0	111,5
	- paliwo	49 576	57 782	67 213	135,6	116,3 ²
	- energia trakcyjna	29 869	39 607	41 225	138,0	104,1 ³
	- energia dla autobusów elektrycznych	813	2 442	2 883	354,6	118,1 ⁴
	- pozostałe media	7 002	7 355	8 224	117,5	111,8 ⁵
	4) Usługi obce	90 325	111 389	105 022	116,3	94,3 ⁶
	5) Podatki i opłaty	8 124	9 134	9 066	111,6	99,3
	6) Koszty wynagrodzeń	187 549	212 502	202 054	107,7	95,1 ⁷
	- środki na wynagrodzenia	153 551	172 271	164 883	107,4	95,7
	- odpis na ZUS	29 050	33 248	31 083	107,0	93,5
	- składka PPK	512	632	578	112,9	91,5
	- odpis na ZFŚS	3 138	4 411	4 220	134,5	95,7
	- pozostałe koszty osobowe	1 298	1 940	1 290	99,4	66,5
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	10 488	13 112	11 640	111,0	88,8
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	948	1 040	942	99,4	90,6
II.	Koszty finansowe	5 738	5 974	9 224	160,8	154,4⁸
III.	Pozostałe koszty operacyjne	6 096	4 596	7 003	114,9	152,4⁹

¹ Amortyzacja niższa niż planowano wynika przede wszystkim z opóźnień w dostawach wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik – szczegółowe wyjaśnienie na str. 62;

² Koszty paliwa omówiono na str. 63;

³ Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 64;

⁴ Koszty energii dla autobusów elektrycznych omówiono na str. 65;

⁵ Koszty pozostałych mediów energetycznych omówiono na str. 66;

⁶ Koszty usług obcych omówiono na str. 67;

⁷ Koszty wynagrodzeń omówiono na str. 67;

⁸ Koszty finansowe omówiono na str. 68;

⁹ Wzrost pozostałych kosztów operacyjnych zaprezentowano na str. 68.

Tabela 17. Struktura kosztów

		w %	
Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	98,0	97,7
	- Amortyzacja	25,3	24,5
	- Zużycie materiałów	9,1	8,5
	- Paliwo	8,2	9,7
	- Energia trakcyjna	4,9	5,9
	- Energia dla autobusów elektrycznych	0,1	0,4
	- Pozostałe media	1,2	1,2
	- Usługi obce	14,9	15,2
	- Podatki i opłaty	1,3	1,3
	- Koszty wynagrodzeń	31,1	29,2
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,7	1,7
	- Wartość sprzedanych towarów w cenie zakupu	0,2	0,1
II.	Koszty finansowe	1,0	1,3
III.	Pozostałe koszty operacyjne	1,0	1,0

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 **676 509 tys. zł.**

Amortyzacja

Wielkość amortyzacji za 2021 rok wyniosła **169 577 tys. zł.**

Tabela 18. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	AMORTYZACJA, w tym:	152 864	178 272	169 577	110,9	95,1
1.	Amortyzacja tramwajów	57 874	72 200	66 355	114,7	91,9
2.	Amortyzacja autobusów	69 616	78 790	76 254	109,5	96,8
3.	Pozostała amortyzacja	25 374	27 282	26 968	106,3	98,8

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2021 rok wynika z przeprowadzenia corocznej weryfikacji stawek amortyzacji taboru, która spowodowała wydłużenie okresów ich amortyzacji, jak i z opóźnień w dostawach wagonów tramwajowych Tango Lajkonik Kraków oraz elektrycznych zeroemisyjnych autobusów do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły **58 663 tys. zł.**

Tabela 19. Zużycie materiałów

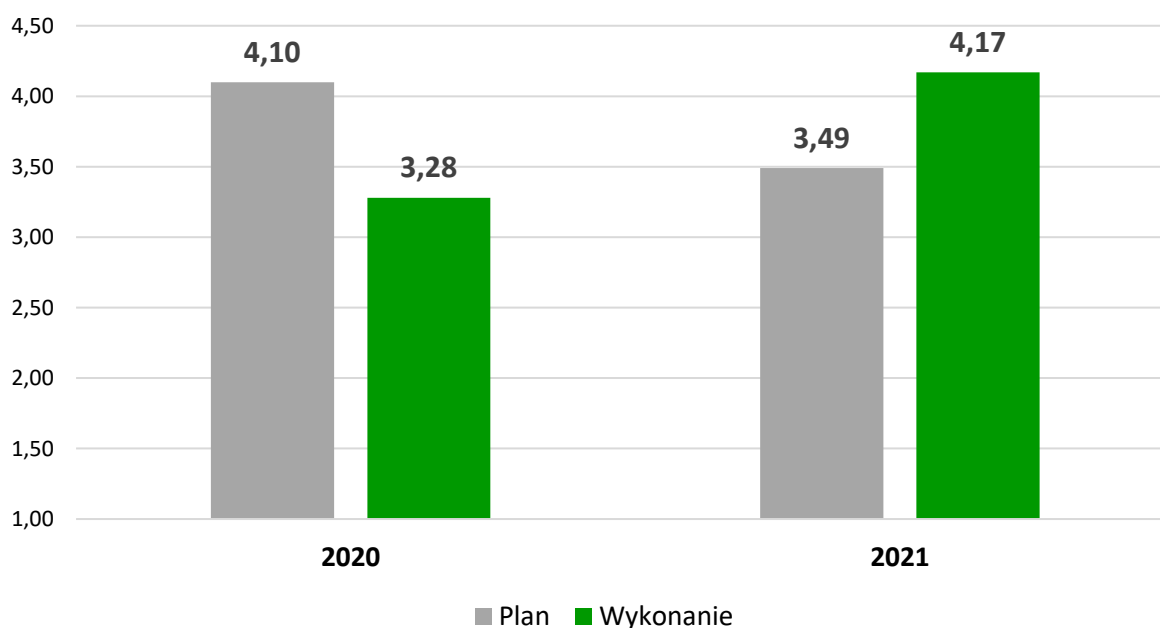
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:	54 618	66 600	58 663	107,4	88,1
1.	Pozostałe materiały	52 247	63 935	55 193	105,6	86,3
2.	Ogumienie	1 116	1 200	1 763	157,9	146,9
3.	Płyny eksploatacyjne	1 255	1 465	1 707	136,0	116,5

Niższe od planu koszty zużycia materiałów wynikają głównie z ograniczenia prac w Stacji Obsługi Nowa Huta z powodu wyłączenia z użytkowania hali SO₂, w związku z modernizacją obiektu, z niezrealizowanego zakupu automatów biletowych ujętych w planie w wysokości 2 600 tys. zł, a także 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 w okresie sprawozdawczym.

Paliwo**Koszty paliwa wyniosły****67 213 tys. zł.***Tabela 20. Koszty paliwa*

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	KOSZTY PALIWA, w tym:	tys. zł	49 576	57 782	67 213	135,6	116,3
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	49 477	57 662	67 091	135,6	116,3
2.	Paliwo - benzyna	tys. zł	82	96	105	128,0	109,4
3.	Paliwo - gaz LPG	tys. zł	17	24	17	100,0	70,8
II.	Koszt 1 litra ON	zł	3,28	3,49	4,17	127,1	119,5

Wykres 8. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2020 – 2021*w zł*

Przekroczenie kosztów paliwa w odniesieniu do przyjętego planu wynika ze znacznie wyższego niż planowano o 0,68 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego, natomiast wysoka dynamika kosztów paliwa w stosunku do 2020 roku jest spowodowana także wyjątkowo niskimi cenami paliwa w 2020 roku.

Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

41 225 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

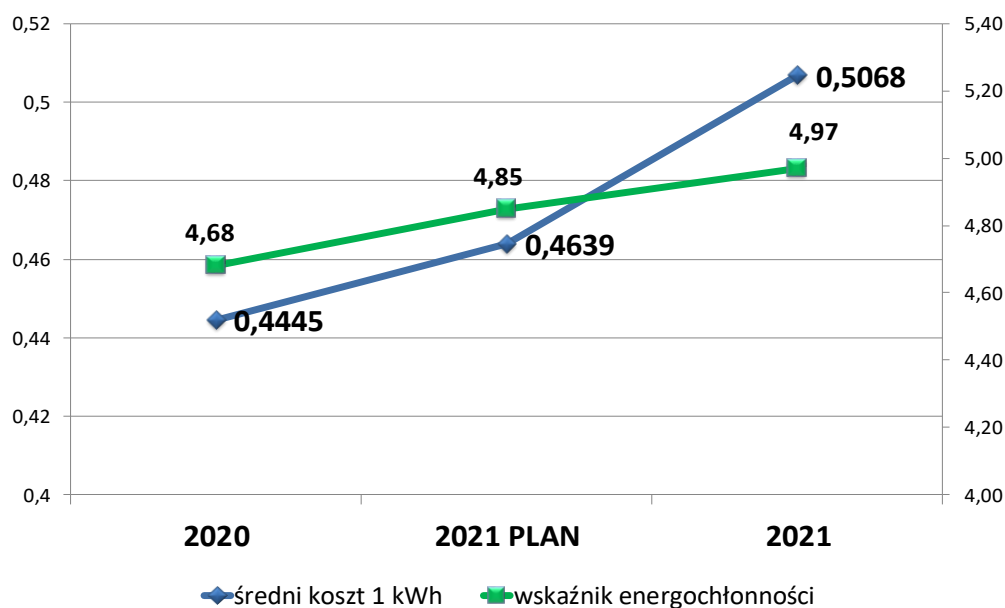
Tabela 21. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ	tys. zł	29 869	39 607	41 225	138,0	104,1
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	14 368	17 604	16 382	114,0	93,1
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,68	4,85	4,97	106,2	102,5
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	67 201	85 379	81 345	121,0	95,3
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,4445	0,4639	0,5068	114,0	109,2

Wyższy niż planowano poziom kosztów energii trakcyjnej wynika z większego jednostkowego zużycia energii na 1 pockm z uwagi na wzrost liczby dni grzewczych oraz z wyższego średniego kosztu 1 kWh związanego z wprowadzeniem od 1 stycznia 2021 roku nowych opłat stałych (opłata mocowa i opłata OZE).

Wykres 9. Średni koszt 1 kWh i wskaźnik energochłonności w latach 2020 – 2021

w zł/1 kWh i wskaźnik energochłonności w kWh/pockm



Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły 2 883 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

Tabela 22. Koszty energii dla autobusów elektrycznych

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	tys. zł	813	2 442	2 883	354,6	118,1
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	1 294	3 122	3 113	240,6	99,7
2.	Zużycie energii	tys. kWh	1 600	4 622	5 036	314,8	109,0
3.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,5082	0,5285	0,5726	112,7	108,3

Wyższe od planowanych koszty energii elektrycznej wykorzystanej przez autobusy elektryczne wynikają z większego zużycia energii z uwagi na warunki pogodowe oraz z wyższego średniego kosztu 1 kWh związanego z wprowadzeniem od 1 stycznia 2021 roku nowych opłat stałych (opłata mocowa i opłata OZE).

Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

8 224 tys. zł.

Tabela 23. Koszty pozostałych mediów energetycznych

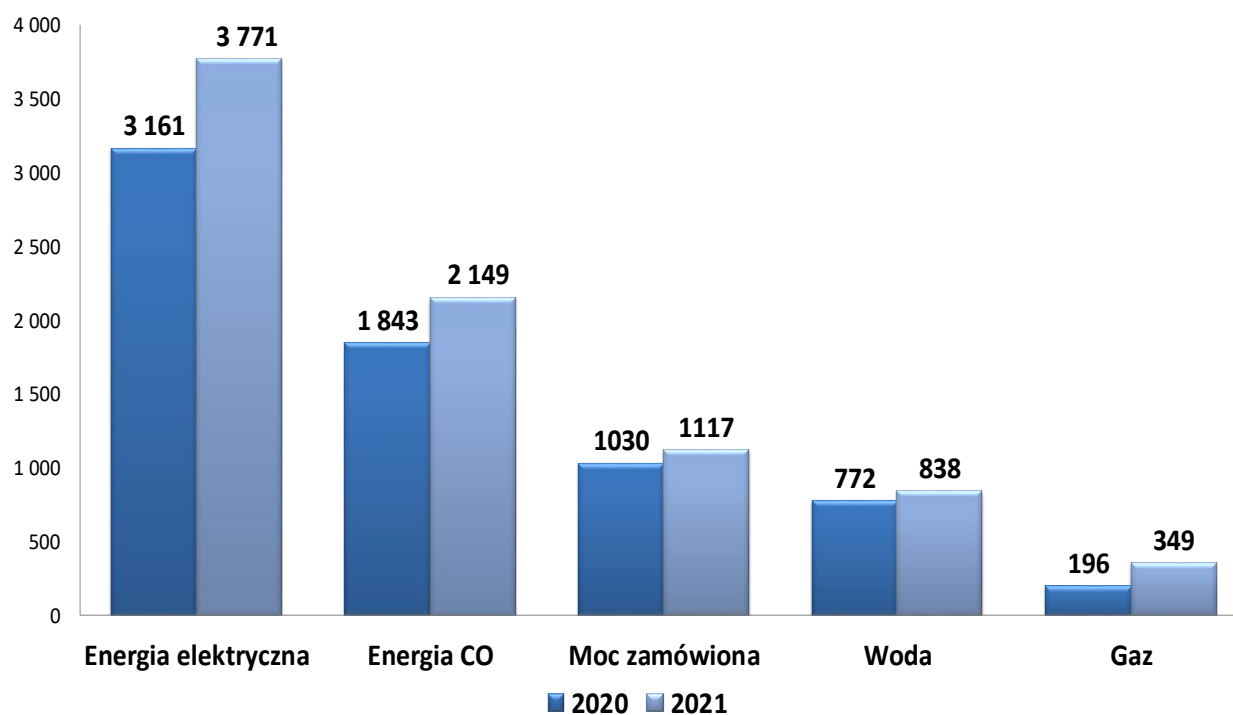
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
I.	POZOSTAŁE MEDIA, w tym:	7 002	7 355	8 224	117,5	111,8
1.	Energia elektryczna	3 161	3 462	3 771	119,3	108,9
2.	Energia CO	1 843	1 833	2 149	116,6	117,2
3.	Moc zamówiona	1 030	1 060	1 117	108,4	105,4
4.	Woda	772	760	838	108,5	110,3
5.	Gaz	196	240	349	178,1	145,4

Wyższy niż planowano poziom kosztów pozostałych mediów energetycznych wynika przede wszystkim z wyższych niż prognozowano podwyżek cen energii elektrycznej i energii centralnego ogrzewania.

Wykres 10. Koszty pozostałych mediów w latach 2020 – 2021

w tys. zł



Usługi obce

Koszty usług obcych wyniosły 105 022 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 67 036 tys. zł;
Wykonanie kosztów niższe od planu o 3 004 tys. zł wynika ze zmniejszenia zlecenia usług przewozowych KrakTransRem Spółka z o.o. w związku ograniczeniami pracy przewozowej na skutek pandemii koronawirusa COVID-19.
- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 10 644 tys. zł;
- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 2 970 tys. zł;
- Naprawy i konserwacje w kwocie 4 126 tys. zł;
Na niższe niż planowano wykonanie wpłynęło m.in. przesunięcie w czasie wymiany baterii litowo-jonowych w autobusach elektrycznych
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej w kwocie 4 297 tys. zł;
- Usługi komputerowe, telekomunikacyjne, teletechniczne w kwocie 4 060 tys. zł;
- Usługi bankowe w kwocie 2 763 tys. zł;
- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 1 419 tys. zł;
które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”.
- Pozostałe usługi w kwocie 7 707 tys. zł.

Podatki i opłaty

Koszty podatków i opłat wyniosły 9 066 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 202 054 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 11 640 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.

Niższe wykonanie w stosunku do przyjętego planu wynika głównie z obniżenia kosztów ubezpieczeń z powodu przesunięcia terminów dostaw wagonów tramwajowych Tango

Kraków Lajkonik i autobusów elektrycznych oraz z rezygnacji z imprez okolicznościowych w Spółce zaplanowanych na 2021 rok z powodu pandemii koronawirusa COVID-19.

Wartość sprzedanych towarów i materiałów

Wartość sprzedanych towarów i materiałów wyniosła 942 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 9 224 tys. zł.

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

- Wycena kredytów według skorygowanej ceny nabycia 5 822 tys. zł;
- Odsetki od leasingu w kwocie 1 952 tys. zł;
- Odsetki od kredytu 1 084 tys. zł.

Wzrost kosztów finansowych w odniesieniu do przyjętego planu jest związany z wyceną kredytów długoterminowych wg. skorygowanej ceny nabycia przy założeniu tendencji wzrostowej WIBOR 3M.

2.3. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 7 003 tys. zł.

Największe pozycje w tej grupie kosztów stanowią:

- Opłaty komornicze 4 522 tys. zł;
- Kary umowne 1 346 tys. zł.

Przekroczenie planu pozostałych kosztów operacyjnych związane jest przede wszystkim z wyższymi niż przewidywano karami naliczonymi w wyniku przeprowadzonych kontroli czystości, wyposażenia i oznakowania taboru oraz z wyższymi opłatami dla komorników na skutek większej ilości spraw kierowanych do komornika.

3. STRATY I ZYSKI NADZWYCZAJNE

Nie wystąpiły.

4. WYNIK FINANSOWY

Z całokształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy netto w wysokości 1 654 tys. zł.

Tabela 24. Wynik finansowy

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	620 458	712 239	696 629	112,3	97,8
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	532 176	628 304	610 050	114,6	97,1
	- Przychody z działalności podstawowej	484 319	576 236	546 482	112,8	94,8
	-Przychody z pozostałej działalności	47 857	52 068	63 568	132,8	122,1
II.	Przychody finansowe	3 380	1 074	1 680	49,7	156,4
III.	Pozostałe przychody operacyjne	84 902	82 861	84 899	100,0	102,5
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	604 010	709 805	692 736	114,7	97,6
I.	Koszty działalności operacyjnej	592 176	699 235	676 509	114,2	96,7
II.	Koszty finansowe	5 738	5 974	9 224	160,8	154,4
III.	Pozostałe koszty operacyjne	6 096	4 596	7 003	114,9	152,4
C.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)	16 448	2 434	3 893	23,7	159,9
D.	Podatek dochodowy	5 328	2 282	2 239	42,0	98,1
E.	WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D)	11 120	152	1 654	14,9	1 088,2

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

Tabela 25. Wyniki na poszczególnych rodzajach działalności

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	Plan 2021	2021	Dynamika 2021/2020	Realizacja Planu
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	-60 000	-70 931	-66 459	110,8	93,7
B.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-2 358	-4 900	-7 544	319,9	154,0
C.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	78 806	78 265	77 896	98,8	99,5
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	16 448	2 434	3 893	23,7	159,9

Efekt PGK

W 2021 roku Spółka otrzymała kwotę 400 tys. zł z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2020 rok. Środki te przeznaczono na pokrycie wydatków związanych z projektem badawczym autobusu autonomicznego.

Uzasadnienie podziału zysku

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć uzyskany w 2021 roku zysk netto w wysokości 1 654 tys. zł na zwiększenie kapitału zapasowego.

5. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2021 roku suma bilansowa wyniosła 1 503 233 tys. zł i była wyższa niż w roku poprzednim o 119 582 tys. zł, tj. o 8,6%.

5.1. AKTYWA

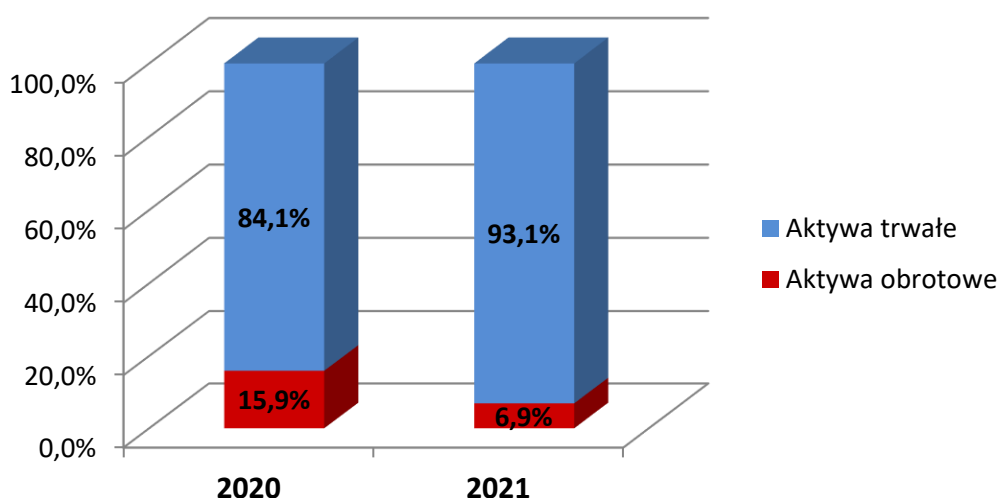
Po stronie aktywów wzrost odnotowano w grupie aktywów trwałych (o 20,4%), przy równoczesnym zmniejszeniu aktywów obrotowych (o 53,2%).

Tabela 26. Struktura aktywów MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 163 335	84,1	1 400 108	93,1
2.	Aktywa obrotowe	220 316	15,9	103 125	6,9
3.	AKTYWA	1 383 651	100,0	1 503 233	100,0

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 93,1% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 6,9%.

Wykres 11. Struktura aktywów MPK S.A. w Krakowie



Aktywa trwałe

Wzrost wartości aktywów trwałych o 236 773 tys. zł w porównaniu do ubiegłego roku był związany ze wzrostem wartości rzeczowych aktywów trwałych z poziomu 1 130 544 tys. zł do 1 366 104 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 POIS oraz projektu „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”.

Tabela 27. Struktura aktywów trwałych MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 329	0,3	5 155	0,4
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 130 544	97,2	1 366 104	97,6
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	6 139	0,5	7 419	0,5
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	23 323	2,0	21 430	1,5
6.	AKTYWA TRWAŁE	1 163 335	100,0	1 400 108	100,0

Aktywa obrotowe

Na zmniejszenie aktywów obrotowych o 117 191 tys. zł bezpośrednio wpłynęły wydatki inwestycyjne Spółki szerzej opisane w rozdz. V pkt 1, zmniejszając środki pieniężne z poziomu 147 703 tys. zł do poziomu 63 280 tys. zł. Analizę zmiany stanu środków pieniężnych przedstawia pkt 6 niniejszego rozdziału.

Zmniejszyła się również wartość należności krótkoterminowych o 30 710 tys. zł przede wszystkim z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń.

Obniżyły się również zapasy (o 2 467 tys. zł) w pozycji materiałów.

Niewielki wzrost w tej grupie aktywów wykazały krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe (o 409 tys. zł).

Tabela 28. Struktura aktywów obrotowych MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	29 269	13,3	26 802	26,0
2.	Należności krótkoterminowe	40 720	18,5	10 010	9,7
3.	Środki pieniężne	147 703	67,0	63 280	61,4
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 624	1,2	3 033	2,9
5.	AKTYWA OBROTOWE	220 316	100,0	103 125	100,0

5.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2021 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2021 r.

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2021 r. (tys. zł)		Opis najważniejszych budynków
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem	74 726	11 868,00	51 146		Zespół hal do obsługi tramwajów, stacje transformatorowe, hala OC i hala myjni wraz z częścią magazynowo-socjalno-biurową, hala tokarki podtorowej, akumulatornia, podstacja trakcyjna
		wieczyste	74 726		w tym:		
		użytkowanie			grunty	187	
					budynki	50 959	
2.	Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów, Baza Brożka - Rzemieślnicza	ogółem	96 545	35 685,42	44 330		Hala obsługi tramwajów, hala obsługi i remontów, budynki magazynowe, budynek administracyjny, budynek magazynowo-biurowy z częścią warsztatową, wymiennikownia, serwerownia, stacje transformatorowe
		wieczyste	96 545		w tym:		
		użytkowanie			grunty	7 566	
					budynki	36 764	
3.	Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce	ogółem	45 786	10 109,89	3 687		Hala obsługowo naprawcza, hala postojowa, budynek blacharni, budynek administracyjny
		wieczyste	45 204		w tym:		
		użytkowanie			grunty	370	
		grunty własne	582		budynki	3 317	
4.	Stacja Obsługi Autobusów Płaszów	ogółem	36 694	6 488,70	3 780		Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny
		wieczyste	35 059		w tym:		
		użytkowanie			grunty	326	
		grunty własne	64		budynki	3 454	
		własność Gminy Miejskiej Kraków	1 571				

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2021 r. (tys. zł)		Opis najważniejszych budynków
5.	Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka	ogółem	79 401	19 197,45	14 071		Zespół budynków warsztatowo – garażowych wraz z częścią biurową i socjalną, budynek Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, nawy postojowo- warsztatowe, stacja transformatorowa, stacja paliw
		wieczyste użytkowanie	74 361		w tym:		
		własność Skarbu Państwa	1 085		grunty	889	
		współwłasność	3 243		budynki	13 182	
		własność prywatna	712				
6.	Budynek przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie	ogółem	491	1 259,00	901		Budynek służb zarządzania ruchem i obsługi pasażera
		własność	491		w tym:		
					grunty	47	
					budynki	854	
7.	Budynek przy ul. Podwale 3 w Krakowie	ogółem	262,8	910,80	388		Lokale użytkowe
		własność	262,8		w tym:		
					grunty	125	
					budynki	263	
8.	Budynek przy placu Emila Serkowskiego w Krakowie	ogółem	669	291,00	16		Budynek – świetlica
					w tym:		
					grunty	16	
9.	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	ogółem	64,78	-	0		Grunty pod automaty do sprzedaży biletów
		użyczenie	64,78				
10.	Dom Wypoczynkowy Patrycja, Zakopane	ogółem	856	245,00	571		Budynek - dom wczasowy
		własność	856		w tym:		
					grunty	571	
					budynek	0	
11.	Punkty socjalne rozproszone na terenie Miasta Krakowa 8 sztuk	ogółem	249,41	119,07	1 399		PS Piaszczyta PS Przyjaźni PS Cichy Kącik PS Łużycka PS Mały Płaszów PS Bronowice PS Petofiego PS Bartła
					w tym:		
					budynki	1 399	

5.1.2. ZMIANY W STANIE MAJĄTKU

Zmiany w rzeczowym majątku Spółki, jakie miały miejsce w 2021 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 30. Struktura rzeczowych aktywów trwałych MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021		Odchylenie 2021-2020
		tys. zł	%	tys. zł	%	
I.	RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	1 130 544	100,0	1 366 104	100,0	+235 560
1.	Środki trwałe	1 095 376	96,9	1 359 063	99,5	+263 687
	- grunty	10 332	0,9	10 097	0,7	-235
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	228 822	20,2	271 218	19,9	+42 396
	- urządzenia techniczne i maszyny	18 699	1,7	23 271	1,7	+4 572
	- środki transportu	832 754	73,7	1 051 327	77,0	+218 573
	- inne środki trwałe	4 769	0,4	3 150	0,2	-1 619
2.	Środki trwałe w budowie	35 154	3,1	7 041	0,5	-28 113
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	14	0,0	0	x	-14

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

Na dzień 31 grudnia 2021 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało:

- **83 umowy najmu**, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 4 766,36 m², natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 2 197,20 m².
- **1 umowę dzierżawy**, zgodnie z którą wydzierżawiona łączna powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 725,51 m². Umowa ta dotyczy dzierżawy budynku administracyjnego w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.

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 i gmin ościennych. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 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 oraz **6 umów najmu lub dzierżawy lokali użytkowych o łącznej powierzchni 102,1 m²** na potrzeby korzystania przez prowadzących pojazdy z pomieszczeń socjalnych i WC;
- **1 umowę dzierżawy Dworca Autobusowego w Czyżynach** o powierzchni 8 027 m², na którym położony jest budynek o powierzchni użytkowej 164,88 m²;
- **1 umowę dzierżawy budynku Terminala Autobusowego** przy ul. **Powstańców Wielkopolskich 6** o powierzchni użytkowej 216,64 m²;
- **1 umowę dzierżawy budynku Terminala Autobusowego** przy ul. **Czerwone Maki**, o powierzchni użytkowej 122,64 m²;
- **1 umowę dzierżawy budynku przy Dworcu Tramwajowym** przy ul. **Kamienna** o powierzchni użytkowej 26 m².

Ponadto, na koniec 2021 roku Spółka wynajmowała następujące pojazdy i sprzęt komputerowy:

- **15 sztuk autobusów komunikacji miejskiej w ramach 4 umów najmu**, w tym 1 umowa najmu 12 sztuk fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich, z czego 3 sztuki to autobusy przegubowe i 9 sztuk autobusy standardowe, która została zawarta w dniu 14 października 2021 roku z KrakTransRem Spółka z o.o. na okres 8 lat;
- **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 2021 roku nie ustanowiono żadnych nowych służebności przesyłu. Na koniec 2021 roku na majątku Spółki były ustanowione następujące służebności przesyłu:

- Na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta na rzecz Tauron Dystrybucja S.A. w Krakowie dla stacji transformatorowej o wymiarach 8,1 m x 3 m oraz dwóch linii kablowych o długości 6,2 m każdy (od 30 marca 2016 roku);
- Na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka na rzecz Tauron Dystrybucja S.A. w Krakowie dla linii energetycznej o długości 34 m oraz złącza kablowego (od 20 lutego 2020 roku).

5.1.5. WYKAZ GŁÓWNYCH NALEŻNOŚCI WRAZ ZE STRUKTURĄ

Na dzień 31 grudnia 2021 roku w bilansie Spółka wykazała:

- Należności długookresowe brak
- Należności krótkookresowe w kwocie 10 009 tys. zł.

Tabela 31. Struktura należności krótkoterminowych MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
I.	NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE	40 720	100,0	10 010	100,0
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	1 495	3,7	64	0,6
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	38 762	95,2	8 928	89,2
	- podatek VAT	33 832	83,1	8 928	89,2
	- podatek od nieruchomości (nadpłata)	4 930	12,1	0	x
3.	Inne	463	1,1	1 018	10,2

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2021 roku:

- Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa 93 tys. zł;
brak faktur przeterminowanych, termin płatności wszystkich faktur to styczeń 2022 roku.
- Stormet Spółka z o.o. 46 tys. zł;
w tym kwota należna 39 tys. zł.
- Stadler Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 44 tys. zł;
w tym kwota należna 9 tys. zł.

5.1.6. POLITYKA EGZEKWOWANIA NALEŻNOŚCI

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

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

5.2. PASYWA

Po stronie pasywów wzrost odnotowano w pozycji kapitałów własnych (o 0,4%), jak i zobowiązań i rezerw na zobowiązania (o 12,5%).

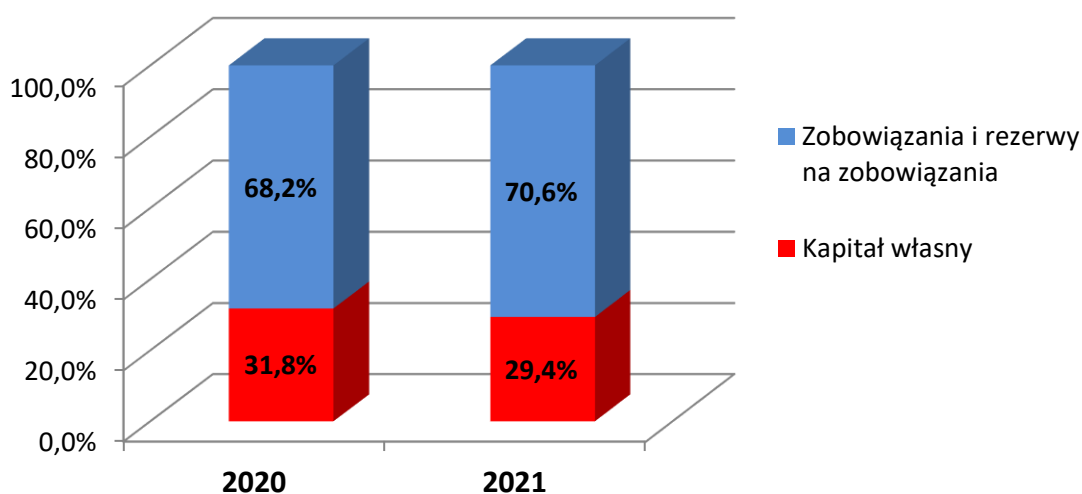
Udział kapitału własnego w strukturze pasywów wyniósł 29,4% natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 70,6% pasywów.

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

Tabela 32. Struktura pasywów MPK S.A. w Krakowie

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	439 939	31,8	441 594	29,4
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	943 712	68,2	1 061 639	70,6
3.	PASYWA	1 383 651	100,0	1 503 233	100,0

Wykres 12. Struktura pasywów MPK S.A. w Krakowie



5.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2021 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 441 594 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	326 641	338 804
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	17 296	16 254
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	0	0
5.	Zysk / strata netto	11 120	1 654
6.	KAPITAŁ WŁASNY	439 939	441 594

5.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zwiększenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 117 927 tys. zł to efekt otrzymania środków pieniężnych z UE na dofinansowanie zakupu rzeczowych aktywów trwałych, ewidencjonowane w pozycji rozliczeń międzyokresowych oraz z uwagi na częściowe finansowanie zakupów inwestycyjnych kredytem bankowym.

Tabela 34. Struktura zobowiązań i rezerw na zobowiązania

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2020		Stan na 31.12.2021	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Rezerwy na zobowiązania	103 922	11,0	90 786	8,5
2.	Zobowiązania długoterminowe	229 467	24,3	254 268	24,0
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>130 463</i>	<i>13,8</i>	<i>183 023</i>	<i>17,2</i>
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	103 884	11,0	112 799	10,6
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>5 157</i>	<i>0,6</i>	<i>11 674</i>	<i>1,1</i>
4.	Rozliczenia międzyokresowe	506 439	53,7	603 786	56,9
5.	ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA	943 712	100,0	1 061 639	100,0

5.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2021 roku to:

- KrakTransRem Sp. z o.o. 11 291 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.
- Budimex S.A. 7 626 tys. zł.
W tym do zapłaty 2 578 tys. zł. Płatność za faktury została wstrzymana zgodnie z warunkami umowy, do czasu złożenia przez Budimex S.A. oświadczeń podwykonawców o zapłacie za wykonane usługi.
- LOTOS Paliwa Sp. z o.o. 4 947 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.
- ENEA S.A. 4 760 tys. zł.
Brak zobowiązań przeterminowanych.

5.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2021 roku wyniosły 11 268 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 2021 roku zadłużenie Spółki z tytułu zawartych umów kredytowych i leasingowych wynosiło 284 623 tys. zł, w tym w szczególności wobec:

- Europejskiego Banku Inwestycyjnego w kwocie 188 735 tys. zł;
- PKO Leasing S.A. 41 857 tys. zł;
- Millennium Leasing Sp. z o.o. 31 557 tys. zł;
- Pekao Leasing Sp. z o.o. 22 474 tys. zł.

Tabela 35. Harmonogram spłat kredytów w 2021 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń		2 217
2.	Luty	920	2 220
3.	Marzec		2 223
4.	Kwiecień		2 227
5.	Maj	920	2 230
6.	Czerwiec		2 233
7.	Lipiec		2 236
8.	Sierpień	920	2 239
9.	Wrzesień	1 532	2 243
10.	Październik		2 245
11.	Listopad	920	2 235
12.	Grudzień	1 532	2 239
13.	SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH	6 744	26 787

6. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych wolnych środków pieniężnych na koniec 2021 roku wyniosła 63 280 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 130 953 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -411 752 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 412 399 tys. zł, a wpływy 647 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były dodatnie i wyniosły 196 376 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała ogółem 37 527 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 233 903 tys. zł, obejmujących środki pieniężne z UE przeznaczone na dofinansowanie zakupu rzeczowych aktywów trwałych oraz nowy kredyt bankowy w EBI.

Tabela 36. Przepływy środków pieniężnych MPK S.A. w Krakowie

w tys. zł			
Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	113 435	130 953
	Zysk netto	11 120	1 654
	Korekty razem	102 315	129 299
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	-208 321	-411 752
	Wpływy	698	647
	Wydatki	209 019	412 399
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	127 089	196 376
	Wpływy	173 451	233 903
	Wydatki	46 362	37 527
D.	Przepływy pieniężne netto, razem	32 203	-84 423
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	32 203	-84 423
	<i>zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
F.	Środki pieniężne na początek okresu	115 500	147 703
G.	Środki pieniężne na koniec okresu	147 703	63 280

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

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021
A.	Wpływy z tytułu:		
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	212 869	251 182
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	270 854	295 184
	- wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	9 213	12 983
	- wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 400	3 546
	- wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	3 279	5 720
	- wynagrodzenia za realizację Programu „Karta Krakowska”	300	320
B.	Wydatki z tytułu:		
	- kar umownych w komunikacji	458	1 346
	- podatku od środków transportowych	1 027	1 074
	- podatku od nieruchomości	3 658	4 286
	- gospodarowania odpadami komunalnymi	260	227
	- zakupu usług promocji	168	192
	- zużycia energii centralnego ogrzewania	1 837	2 142
	- mocy zamówionej	1 030	1 117
	- zużycia wody	757	819

7. WSKAŹNIKI FINANSOWE

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

7.1. WSKAŹNIKI PŁYNNOŚCI

Analiza wskaźników płynności potwierdza dobrą płynność finansową MPK S.A. w Krakowie. W 2001 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań.

Wskaźnik płynności I wyniósł 0,9; a wskaźnik płynności II 0,7. Średnioroczny wskaźnik płynności III w wysokości 1,0 oznacza, że w oparciu o posiadane środki pieniężne Spółka mogła uregulować 100% wszystkich zobowiązań krótkoterminowych.

Tabela 38. Ocena stopnia płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2020	2021
1.	Wskaźnik płynności I <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	2,1	0,9
2.	Wskaźnik płynności II <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,8	0,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	1,2	1,0

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 24,4% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość 13,0% z uwagi na zaciągnięty nowy kredyt bankowy w EBI przeznaczony na współfinansowanie zakupu wagonów tramwajowych.

Tabela 39. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2020	2021
1.	Stopa zadłużenia <i>(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe) / pasywa ogółem) x 100</i>	24,1%	24,4%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	9,8%	13,0%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	46,8%	38,0%

7.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Poziom kapitału pracującego potwierdza efektywne wykorzystanie zasobów Spółki. Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na poziomie 1 dnia. Szybkość spłaty zobowiązań, celem utrzymania prawidłowych relacji z kontrahentami, kształtowała się na poziomie terminów płatności i wyniosła 22 dni. Szybkość obrotu zapasami ukształtowała się na poziomie 15 dni.

Tabela 40. Ocena sprawności działania

Lp.	Wskaźniki sprawności działania	2020	2021
1.	Szybkość obrotu należnościami (przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) * 365 dni	14	1
2.	Szybkość spłaty zobowiązań (przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	25	22
3.	Szybkość obrotu zapasów (przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	18	15

7.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2021 rok dodatni wynik finansowy wskaźniki rentowności osiągnęły również wartości dodatnie. Tylko wskaźnik rentowności brutto sprzedaży ukształtował się z ujemnym wynikiem m. in.: z uwagi na realizowany przez Spółkę zakup taboru tramwajowego i autobusowego przy aktywnym wykorzystaniu funduszy pochodzących z projektów współfinansowanych przez Unię Europejską. Efektem jest widoczny wzrost poziomu amortyzacji w grupie kosztów działalności operacyjnej, natomiast rozliczanie środków pieniężnych otrzymanych w formie dofinansowania do zakupu środków trwałych z UE równoległe do odpisów amortyzacyjnych odbywa się w pozycji pozostałych przychodów operacyjnych.

Tabela 41. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2020	2021
1.	Rentowność netto sprzedaży (wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100	1,9%	0,1%
2.	Rentowność brutto sprzedaży (wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100	-11,3%	-10,9%
3.	Zyskowność majątku ogółem (wynik finansowy netto* / aktywa razem) x 100	0,7%	0,02%
4.	Zyskowność kapitału własnego (wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	2,3%	0,1%

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

VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH

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

Tabela 42. Podmioty zależne

Nazwa podmiotu	Udział w kapitale zakładowym %	Wysokość kapitału zakładowego	Wynik Spółki zależnej
KrakTransRem Spółka z o.o.	100%	50 tys. zł	1 280 tys. zł

Zarząd Spółki został powołany 31 marca 2020 roku. Jego skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2021 roku składał się z:

Prezesa Zarządu	Jerzy Dywan
Wiceprezesa	Krzysztof Utracki

Rada Nadzorcza została powołana w dniu 8 marca 2021 roku. Jej skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2021 roku składała się z:

Przewodniczącego	Rafał Świerczyński
Członków	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 2021 roku Spółka prowadziła również działalność w zakresie usług sprzątania obiektów, pomieszczeń i terenów zielonych, sprzątania taboru tramwajowego i autobusowego, napraw i konserwacji taboru tramwajowego, usług ślusarsko-monterskich dotyczących infrastruktury przystankowej, usług elektrycznych. Na mocy umowy z 14 października 2021 roku KrakTransRem Spółka z o.o. wynajmowała MPK S.A. w Krakowie 12 sztuk nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej. Temat szerzej opisano w rozdziale VII, pkt. 5.1.3.

Zatrudnienie na podstawie umów o pracę w KrakTransRem Spółka z o.o. na dzień 31 grudnia 2021 roku wynosiło 10 osób. Pozostałe formy zatrudnienia:

- 2 kontrakty menadżerskie (Zarząd);
- 863 umowy cywilno-prawne z agentami;

- 102 umowy zlecenia, w tym: 5 umów na prace remontowo-naprawcze i elektryczno-monTERSkie, 91 umów na sprząatanie taboru oraz obiektów MPK S.A., 6 umów na obsługę informatyczną, obsługę monitoringu, BHP i obsługę przetargów.

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 czasu 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.

IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI

1. OPIS PRZEWIDYWANEJ SYTUACJI FINANSOWEJ SPÓŁKI

Zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie nie stwierdza, na dzień podpisania Sprawozdania z działalności, istnienia faktów i okoliczności, które wskazywałyby na zagrożenia dla kontynuacji działalności przez Spółkę w okresie co najmniej 12 miesięcznym po dniu bilansowym. Spółka posiada stabilne, wieloletnie kontrakty na świadczenie usług komunikacji zbiorowej, gwarantujące stabilność działania. Ich zakres oraz okres obowiązywania przedstawiono w rozdziale I, pkt. 1 pt. „Podstawowe informacje o Spółce”. Przyszła sytuacja finansowa MPK S.A. w Krakowie jest w znacznej mierze uzależniona od wielkości pracy przewozowej zlecanej Spółce w ramach umów przewozowych oraz od terminowych płatności za świadczenie ww. usług. W obowiązującym „Planie rzeczowo-finansowym na 2022 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” Spółka założyła realizację na liniach tramwajowych w wysokości 16 433 tys. pociągokilometrów, na liniach miejskich autobusowych w wysokości 22 242 tys. wozokilometrów i na liniach aglomeracyjnych w wysokości 16 505 tys. wozokilometrów. Przy ww. poziomie pracy przewozowej przychody ogółem MPK S.A. w Krakowie oszacowano na poziomie 778 621 tys. zł, a koszty ogółem w wysokości 774 517 tys. zł. Planowany wynik finansowy na 2022 rok wynosi 1 147 tys. zł netto.

W przypadku pojawienia się dodatkowych środków z UE Spółka będzie dążyła do pozyskania dofinansowania do zakupu kolejnych ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej oraz rozbudowy zaplecza do ich obsługi.

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

Ryzyko wzrostu cen podstawowych nośników mediów energetycznych (energia trakcyjna, olej napędowy) zostało opisane w rozdziale IX pkt 3, pierwsza pozycja w tabeli.

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 VII, pkt. 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 2021 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 dzień 31 sierpnia 2022 roku. W 2021 roku Spółka nie uruchomiła tego kredytu.

W okresie sprawozdawczym Spółka złożyła do CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) 8 wniosków o płatność dotyczących projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie - etap I i II” na łączną kwotę wydatków 239 934 tys. zł, w tym jeden wniosek dotyczył wydatków poniesionych w 2020 roku. Spółka otrzymała dofinansowanie w kwocie 64 211 tys. zł.

W ramach projektu „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie” Spółka złożyła 6 wniosków o płatność na łączną kwotę wydatków 134 594 tys. zł i otrzymała dofinansowanie w kwocie 109 693 tys. zł.

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

W opinii Zarządu MPK S.A. w Krakowie obecna sytuacja finansowa oraz pozycja rynkowa nie stwarzają zagrożeń co do kontynuowania działalności. Jednakże każda działalność gospodarcza jest nieodłącznie związana z ryzykiem o różnym charakterze, zarówno wewnętrznym jak i zewnętrznym, stąd w poniższej tabeli zaprezentowano najistotniejsze, zdaniem Zarządu Spółki, czynniki wpływające na ryzyko działalności jak i dalszego rozwoju i wzrostu potencjału.

Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
Ryzyko wzrostu cen niektórych towarów i usług, w szczególności cen oleju napędowego i energii elektrycznej	Wysokie	Spółka stosuje przepisy Ustawy Prawo zamówień publicznych, która reguluje m.in. zasady i tryb udzielania zamówień publicznych. Dodatkowo w przypadku niektórych dóbr jak energia elektryczna, ubezpieczenia i elektromobilność MPK S.A. w Krakowie uczestniczy w grupach zakupowych, w których skład wchodzi spółki miejskie i jednostki GMK, w celu wykorzystania efektu skali i uzyskania korzystnych cen tych towarów. W przypadku wystąpienia znaczącego wzrostu cen nośników kosztów Spółka może skorzystać z przysługującego jej prawa i wystąpić o zmianę stawki rozliczeniowej wozokilometra i pociągokilometra.
Ryzyko kadrowe wynikające z przedłużającej się pandemii COVID-19	Średnie	Spółka wdrożyła procedury mające na celu maksymalne ograniczenie możliwości ewentualnego rozprzestrzeniania się wirusa wśród pracowników Spółki, polegające m.in. na zaleceniu ograniczenia kontaktów wśród pracowników do minimum, zapewnieniu środków dezynfekujących. Procedury te są na bieżąco aktualizowane w zależności od zaleceń służb sanitarnych oraz wymagań narzuconych przez Rząd RP. Przyszła sytuacja będzie w sposób ciągły monitorowana i w zależności od jej rozwoju podejmowane będą działania prewencyjne zapewniające zachowanie ciągłości funkcjonowania komunikacji zbiorowej.
Ryzyko wynikające ze stanu pandemii COVID-19 skutkujące trudnymi do określenia ograniczeniami prawnymi narzuconymi przez rząd, wpływającymi w sposób znaczący na proces normalnej działalności gospodarczej. Sytuacja taka może	Średnie	Bieżący monitoring płynności oraz stanu spływu należności, składanie zamówień z większym wyprzedzeniem.

spowodować zatory płatnicze, niedobory materiałowe, niemożność wykonania usług przez dostawców, wahania cenowe, a także spadek popytu na usługi komunikacji miejskiej		
Ryzyko wstrzymania wypłaty trzeciej transzy kredytu EBI, którą Spółka planuje uruchomić w III kwartale 2022 roku. Umowa dotycząca współfinansowania przez EBI projektu zakupu wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik oraz modernizacji wagonów tramwajowych GT8S została zawarta w dniu 28 listopada 2018 roku. W przypadku pogorszenia płynności finansowej Spółki i tym samym nie spełnienia wskaźników kredytowych Bank może zdecydować o wstrzymaniu wypłaty ww. transzy.	Niskie	Bieżący monitoring wskaźników bankowych.
Ryzyko opóźnienia w płatnościach za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków	Średnie	Bieżący monitoring płatności z Zarządu Transportu Publicznego.
Ryzyko niekorzystnego dla Spółki rozliczenia umów powierzenia i otrzymanej rekompensaty, w tym niewypłacenie wypracowanego rozsądnego zysku.	Niskie	Bieżąca analiza i prognoza umów powierzenia.

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

1. KONTROLE

W 2021 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 16 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 60 dni roboczych.

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

Tabela 43. Wykaz kontroli zewnętrznych

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość kontroli
A.	ŁĄCZNA LICZBA KONTROLI	16
1.	Prezydent Miasta Krakowa	5
2.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	3
3.	Państwowa Inspekcja Pracy	2
4.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	2
5.	Biuro Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Krakowa	1
6.	Okręgowy Urząd Miar w Krakowie	1
7.	Małopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska	1
8.	Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	1

Podczas większości przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono niezgodności i nie zgłoszono wniosków.

W trakcie kontroli Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska stwierdzono naruszenie posiadanego pozwolenia poprzez przekroczenie masy odpadów dopuszczonych do wytworzenia w 2020 roku. W zarządzeniu pokontrolnym zobowiązano Spółkę do przestrzegania warunków posiadanego pozwolenia.

2. AUDYTY

W 2021 roku Spółka poddała się procesowi audytu ponownej certyfikacji Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001. W dniach 24 i 25 czerwca 2021 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.** W związku z powyższym **przedłużono ważność certyfikatu dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania obejmującego System Zarządzania Jakością oraz System Zarządzania Środowiskowego do 30 czerwca 2024 roku.**

Audytorzy stwierdzili, że Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem MPK S.A. w Krakowie działa skutecznie, realizuje założone cele oraz zapewnia realizację przyjętej polityki. Organizacja podejmowała liczne działania doskonalące, a jej system zarządzania zapewnia 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. Dostępne są zasoby i informacje niezbędne do wspomagania przebiegu i monitorowania procesów. Wdrażane są działania do ciągłego doskonalenia procesów i systemu zarządzania.

W odniesieniu do normy środowiskowej potwierdzono, że najwyższe kierownictwo przyjęło i zapewniło realizację polityki środowiskowej. Zidentyfikowano i oceniono występujące w organizacji aspekty środowiskowe, na które organizacja może mieć wpływ, z uwzględnieniem perspektywy cyklu życia oraz określono zagrożenia i możliwości związane z tymi aspektami środowiskowymi. Ustalono zobowiązania do zachowywania zgodności z wymaganiami dotyczącymi aspektów środowiskowych i utrzymuje się udokumentowaną informację dotyczącą przyjętych zobowiązań do zgodności z wymaganiami. Organizacja monitoruje i ocenia efekty swoich działań mogących mieć wpływ na środowisko. Cele środowiskowe są planowane, z uwzględnieniem znaczących aspektów środowiskowych oraz związanych z nimi zobowiązań do zgodności z wymaganiami, a także zagrożeń i możliwości. Organizacja rozpatruje powiązanie działań zmierzających do osiągnięcia celów środowiskowych z jej procesami biznesowymi. Najwyższe kierownictwo określiło odpowiedzialności za realizację przyjętej polityki środowiskowej i doskonalenie ustanowionego systemu zarządzania.

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

- Ciągłą i skuteczną realizację planów rzeczowo-finansowych ukierunkowanych na poprawę obsługi pasażerów oraz poprawę środowiskową;
- Wieloletnią politykę personalną opartą na wyłanianiu kadry kierowniczej z wewnętrznej rekrutacji, co w konsekwencji procentuje dobrym nadzorem nad procesami, wynikającym z ich znajomości;
- Wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców poprzez zwiększenie dostępności usługi, między innymi poprzez rozszerzenie i usprawnienie realizacji usługi „Telebus”;
- Wykorzystanie Systemu Wspomagania Pracy Główniej Dyspozytorni Ruchu w ramach prowadzonych działań kontrolno-operacyjnych realizowanych usług przewozowych;
- Dobrą analizę skarg w ramach procesu „Doskonalenie”, uwzględniającą uwarunkowania zewnętrzne, w tym wynikające z sytuacji epidemiologicznej związanej z COVID-19;
- Poprawę środowiskową poprzez redukcję zużycia papieru, dzięki wprowadzeniu systemu Elektronicznego Zarządzania Dokumentacją (EZD), systemu „ZGUBA” do obsługi rzeczy znalezionych oraz systemu „PODPISZ”, usprawniającego proces opatrywania pism kwalifikowanym podpisem elektronicznym;
- Sposób nadzorowania oraz prowadzenia gospodarki olejami i smarami, np. poprzez stosowanie podwójnych zabezpieczeń przed potencjalnymi skutkami wycieku oraz ponadstandardowe oznakowanie pojemników dla zapobieżenia pomyłkom w segregacji odpadów;

- Zdolność Organizacji do pozyskania środków na ambitne inwestycje, między innymi modernizację Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Bardzo dobry stan techniczny infrastruktury oraz wysoką świadomość pracowników odpowiedzialnych za nadzór nad funkcjonowaniem wizytowanych stacji obsługi w obszarze funkcjonowania stacji, oczekiwań klientów oraz mających zastosowanie wymagań.

Raport zawiera ponadto rekomendacje, które należy uwzględnić w ramach procesu doskonalenia, tj.:

- Zwrócenie szczególnej uwagi na granice zastosowania Zintegrowanego Systemu Zarządzania, w kontekście obszaru realizacji usługi;
- Opisanie procesów poprzez precyzyjne wskazanie ich odniesienia do obowiązujących regulacji wewnętrznych oraz precyzyjne określenie odpowiedzialności za procesy główne;
- Rozliczanie zadań poprzez nadanie im wartości umożliwiających ocenę skuteczności funkcjonowania procesów;
- Szczegółowa analiza i opis aspektów środowiskowych, które pozwolą na lepsze zrozumienie wpływu Organizacji na środowisko, nadzór nad wymaganiami środowiskowymi oraz monitorowanie wytwarzanych odpadów i emisji do powietrza;
- Uszczegółowienie wymagań dotyczących przetwarzania dokumentacji w Spółce.

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

1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA

W latach 2017-2021 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 44.

Tabela 44. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
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	208 298 812,16	226 800 275,14	56 828 924,67	x	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	168 712 137,61	212 869 110,90	251 182 010,71
3.	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	233 257 113,96	257 584 462,23	281 035 333,39	270 854 112,47	295 183 646,99

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
4.	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:	19 123 923,08	20 586 620,74	19 534 257,41	15 892 338,14	22 248 740,83
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie	15 631 923,08	17 250 620,74	15 580 330,58	9 213 256,36	12 983 038,44
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	2 688 000,00	3 000 000,00	3 233 926,83	3 400 109,51	3 546 083,68
		c) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 r.	804 000,00	336 000,00	720 000,00	3 278 972,27	5 719 618,71
5.	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	1 780 300,00	448 211,38	300 000,00	320 325,20

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
6.	Środki uzyskane z funduszy europejskich dla wsparcia projektów		54 383 960,50	55 350 000,00	30 319 123,67	60 649 407,99	173 903 092,01
a	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)	54 383 960,50	x	11 174 398,34	x	x
b	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	55 350 000,00	19 144 725,33	x	x
c	Umowa nr POIS.06.01.00-00-0002/16-00 z dnia 6 grudnia 2016 r. oraz aneksy: nr POIS.06.01.00-00-0002/16-01 z 6 września 2018 r. i nr POIS.06.01.00-00-0002/16-02 z 23 marca 2021 r., nr POIS.06.01.00-00-0002/16-03 z 31 sierpnia 2021 r.	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I i II”	x	x	x	60 649 407,99	64 210 592,01

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2017	2018	2019	2020	2021
d	Umowa nr POIS.06.01.00-00-0060/19-00 z dnia 31 grudnia 2019 r. oraz aneksy: POIS.06.01.00-00-0060/19-01 z dnia 27 sierpnia 2020 r. POIS.06.01.00-00-0060/19-02 z dnia 12 lipca 2021 r.	„Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”	x	x	x	x	109 692 500,00
7.	Pomoc de minimis		0	0	65 595,20	333 669,73	0
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	65 595,20	x	x
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	333 669,73	x
8.	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	0	0	0	16 495 596,05	1 088 748,51

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

W czerwcu 2021 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków został przeprowadzony audyt rekompensaty za świadczone w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku usługi publiczne w ramach Systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Audyt obejmował usługi przewozowe komunikacji autobusowej i tramwajowej, usługi dystrybucji biletów, utrzymania infrastruktury przystankowej oraz windykacji i egzekucji opłat. Audyt przeprowadziła firma Polinvest sp. z o.o. Wynik rozliczenia rekompensaty w ramach audytu przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 45. Rozliczenie rekompensaty za 2020 rok

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2020 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	567 568
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	3 721
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	80 156
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	-365
5.	Rozsądny zysk (+)	41 184
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	12 449
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	537 689
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	500 211
9.	Różnica (8-7)	-37 478

W raporcie końcowym z audytu znalazł się następujący wniosek:

„W wyniku przeprowadzonego audytu stwierdza się, że Spółka osiągnęła w 2020 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 37 477 741,95 zł wyższą od kwoty przyznanej za 2020 r.”.

W dniu 8 lipca 2021 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w piśmie znak TN.426.20.30.2021 skierowanym do MPK S.A. w Krakowie dotyczącym audytu rekompensaty za rok 2020 poinformował, że:

„Biorąc pod uwagę wnioski sformułowane przez audytorów należy uznać, że usługi publiczne realizowane w 2020 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 2021 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2022 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:

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

Aktualnie Spółka posiada 78 autobusów o zerowej emisji spalin, które stanowią 12,6% taboru komunikacji autobusowej oraz 2 radiowozy elektryczne dla służb nadzoru ruchu. Ponadto w ramach umów najmu Spółka użytkuje:

- 1 autobus elektryczny Solaris Urbino 18 ELECTRIC;
- 2 elektryczne samochody osobowe (umowa zawarta w 2019 roku na okres 3 lat, w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.).

1. Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych.

W styczniu 2021 roku Spółka zgłosiła do programu „Zielony transport publiczny”, do którego nabór prowadził Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), projekt pt. „Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”. Wniosek projektowy obejmował zakup 40 sztuk wielkopojemnych autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą do ich ładowania (urządzenia plug-in). W wyniku propozycji nowej kwoty dofinansowania dla Projektu w wysokości 41 700 tys. zł, przedstawionej przez NFOŚiGW w toku negocjacji prowadzonych w okresie od dnia 23 września do 26 dnia października 2021 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o zmianie zakresu rzeczowego projektu i zakupie 20 sztuk autobusów elektrycznych (13 sztuk pojazdów 12-metrowych i 7 sztuk pojazdów 18-metrowych) wraz z urządzeniami ładującymi typu plug – in. Po zmianach szacowana wartość wydatków netto w Projekcie, stanowiących koszty kwalifikowane, wynosić będzie 53 300 tys. zł. Środki własne w wysokości 11 600 tys. zł stanowią wkład własny. Koszty niekwalifikowane Projektu stanowić będzie podatek VAT w wysokości 12 259 tys. zł.

Przy ograniczonym zakresie rzeczowym Projektu do 20 pojazdów, odpowiadającej mu wartości kosztów kwalifikowanych i przyznanej kwocie dotacji, intensywność wsparcia NFOŚiGW wynosić będzie 78,24%, a poziom środków własnych MPK S.A. w Krakowie 21,76%.

Przewidywany aktualnie termin realizacji Projektu wyznaczony został na 2023 rok. Jednakże z uwagi na realizację pozostałych projektów inwestycyjnych przez Spółkę dopuszcza się jego zmianę, nie później jednak jak do końca 2025 roku (zgodnie z warunkami naboru ogłoszonymi przez NFOŚiGW).

W listopadzie 2021 roku zostały podjęte stosowne uchwały przez Zarząd oraz Radę Nadzorczą

NFOŚiGW w sprawie przyznania dotacji projektowi, a podpisanie umowy o dofinansowanie nastąpiło 31 grudnia 2021 roku.

Osiągnięcie z końcem 2024 roku wskaźnika udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie Spółki na poziomie 20%, określonych ustawą o elektromobilności, wymaga dodatkowo zakupu kolejnych 20 autobusów elektrycznych, przy czym zgodnie z opublikowaną w dniu 17 stycznia 2019 roku przez Gminę Miejską Kraków *Analizą kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, w celu świadczenia usług komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji krakowskiej* **realizacja projektu zakupu autobusów elektrycznych jest możliwa przy uzyskaniu dofinansowania do zakupu autobusów elektrycznych na poziomie nie mniejszym niż 63%**, co pozwala zachować płynność finansową Spółki oraz spełnić wskaźniki finansowe wymagane przez Europejski Bank Inwestycyjny w umowach kredytowych. Zatem w przypadku pojawienia się takich projektów Spółka przystąpi do nich w celu spełnienia ustalonego wskaźnika elektromobilności.

Obecnie trwają prace nad przygotowaniem programów oferujących współfinansowanie UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2021-2027. **Zaangażowanie Spółki w celu pozyskania zewnętrznego współfinansowania dla przyszłych zakupów nowego taboru oraz modernizacji i przebudowy zaplecza technicznego** zostało opisane w rozdziale II, pkt. 3, realizacja celu IV.1, 1k.

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

W latach 2022-2023 planowany jest zakup 60 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II, natomiast w latach 2025-2026 zakup 30 sztuk z opcją zakupu kolejnych 30 sztuk. 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.

XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY

W 2021 roku działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie koncentrowała się na zapewnieniu klientom komfortowych, bezpiecznych i higienicznych warunków podróżowania oraz oczekiwania na przystankach, jak również dogodnego sposobu zakupu biletów. Jednocześnie, w swojej działalności gospodarczej, Spółka kierowała się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie ilości wprowadzanych do atmosfery zanieczyszczeń i hałasu. Zamierzenia te będą kontynuowane w kolejnych latach między innymi poprzez:

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

Działania Spółki 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 oraz pkt.2.

B. Kontynuację innych działań podejmowanych w celu ograniczenia emisji CO₂.

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

1. Działania związane z eksploatacją taboru autobusowego o zerowej lub obniżonej emisji spalin zakupionego w ubiegłych latach. W ich efekcie nastąpi ograniczenie emisji o ponad 6,7 tys. ton, tj. w szczególności:

- o około 6 422 tony 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. Wykorzystanie ogniw fotowoltaicznych zamontowanych podczas modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta w celu uzyskania energii elektrycznej na własne potrzeby.

W Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta 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, zostały zamontowane ogniwa fotowoltaiczne, w celu uzyskania energii elektrycznej dla potrzeb własnych budynków obsługowo-naprawczych na terenie stacji. Po zakończeniu inwestycji pozyskiwana będzie energia w ilości ok. 100 MWh rocznie, co pozwoli zmniejszyć emisję CO₂ o ok. 80 ton. Docelowo w momencie realizacji zadania nad torami postojowymi konstrukcja dachu będzie dostosowana do montażu dodatkowych ogniw, z których energia będzie zasilala potrzeby własne i odsprzedaż, gdy wystąpi nadwyżka.

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

Kontynuowany będzie projekt konsolidacji przewozów transportu wewnętrznego i wykorzystania w nim pojazdów elektrycznych i hybrydowych. W tym celu wykorzystane zostaną zakupione dotychczas nowoczesne samochody dostawcze, samochody osobowe hybrydowe i elektryczne oraz dedykowane dla nich stacje ładowania, jak również samochód dostawczy elektryczny, który Spółka zakupiła w 2021 roku.

4. 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.

5. Zbieranie i wykorzystanie 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.

6. 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 Spółki, 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.

ZAŁĄCZNIK nr 1– CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela nr 1. Przychody i koszty wg rodzajów działalności

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
1.	PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:	620 458	712 239	696 629	112,3	97,8
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	532 176	628 304	610 050	114,6	97,1
	- pozostałe przychody operacyjne	84 902	82 861	84 899	100,0	102,5
	- przychody finansowe	3 380	1 074	1 680	49,7	156,4
	w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	885	400	1 280	144,6	320,0
2.	KOSZTY OGÓŁEM, z tego:	604 010	709 805	692 736	114,7	97,6
	- koszty operacyjne	592 176	699 235	676 509	114,2	96,7
	- pozostałe koszty operacyjne	6 096	4 596	7 003	114,9	152,4
	- koszty finansowe	5 738	5 974	9 224	160,8	154,4
	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
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:	532 176	628 304	610 050	114,6	97,1
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	212 869	270 715	251 182	118,0	92,8
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	271 450	305 521	295 300	108,8	96,7
3.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	9 213	15 000	12 983	140,9	86,6
4.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 400	3 387	3 546	104,3	104,7
5.	Wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	3 279	3 778	5 720	174,4	151,4
6.	Wynagrodzenie za realizację Programu Karta Krakowska	300	300	320	106,7	106,7
7.	Przychody z innej działalności pozostałej	31 665	29 603	40 999	129,5	138,5

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	592 176	699 235	676 509	114,2	96,7
1.	Amortyzacja	152 864	178 272	169 577	110,9	95,1
2.	Zużycie materiałów i energii	141 878	173 786	178 208	125,6	102,5
3.	Usługi obce	90 325	111 389	105 022	116,3	94,3
4.	Podatki i opłaty	8 124	9 134	9 066	111,6	99,3
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	187 549	212 502	202 054	107,7	95,1
	- wynagrodzenia osobowe	150 296	168 651	161 693	107,6	95,9
	- wynagrodzenia bezosobowe	3 255	3 620	3 190	98,0	88,1
	- świadczenia na rzecz pracowników	33 998	40 231	37 171	109,3	92,4
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	10 488	13 112	11 640	111,0	88,8
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	948	1 040	942	99,4	90,6

Tabela nr 4. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Zysk / strata na działalności, z tego:	16 448	2 434	3 893	23,7	159,9
	- operacyjnej	-60 000	-70 931	-66 459	110,8	93,7
	- pozostałej operacyjnej	78 806	78 265	77 896	98,8	99,5
	- finansowej	-2 358	-4 900	-7 544	319,9	154,0
	w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	885	400	1 280	144,6	320,0
2.	Podatek dochodowy	5 328	2 282	2 239	42,0	98,1
3.	Zysk / strata netto	11 120	152	1 654	14,9	1 088,2

Tabela nr 5. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
I	Zatrudnienie i płace					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty)*)	2 301	2 414	2 311	100,4	95,7
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby)*)	2 302	2 414	2 311	100,4	95,7
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty)*)	2 318	2 431	2 299	99,2	94,6
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł) **)	150 296	168 651	161 693	107,6	95,9
	w tym: nagrody	140	2 000	443	316,2	22,1
	odprawy i ekwiwalenty	934	1 013	930	99,6	91,8
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c)	5 612	5 808	5 808	103,5	100,0
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c)	5 472	5 704	5 759	105,2	101,0
II	Koszty organów spółki (tys. zł)	2 196	2 248	2 261	103,0	100,6
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 522	1 522	1 522	100,0	100,0
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	336	380	380	113,1	100,0
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	338	346	359	106,2	103,8

*) 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
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł
1	2	3	4	5
A.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ			
1.	Zysk netto	11 120	152	1 654
2.	Korekty o pozycje	102 315	41 923	129 299
	- amortyzacja	152 864	178 272	169 577
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	3 352	3 163	8 797
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-1 091	-1 265	-1 709
	- zmiana stanu rezerw	-5 761	8 067	-13 135
	- zmiana stanu zapasów	-2 227	1 000	2 467
	- zmiana stanu należności	18 026	-25 000	30 710
	- zmiana stanu zobowiązań	-9 952	-42 305	7 665
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-52 896	-80 009	-75 073
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	0	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem (1 + 2)	113 435	42 075	130 953
B.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ			
1.	Wpływy	698	1 265	647
2.	Wydatki	209 019	384 576	412 399
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem (1 - 2)	-208 321	-383 311	-411 752
C.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ			
1.	Wpływy	173 451	233 903	233 903
2.	Wydatki	46 362	36 709	37 527
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem (1 - 2)	127 089	197 194	196 376
D.	PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE RAZEM (A+B+C)	32 203	-144 042	-84 423
E.	BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW	32 203	-144 042	-84 423
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0	0
F.	ŚRODKI PIENIĘŻNE NA POCZĄTEK OKRESU	115 500	167 872	147 703
G.	ŚRODKI PIENIĘŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)	147 703	23 830	63 280

Tabela nr 7. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Aktywa trwałe	1 163 335	1 382 441	1 400 108	120,4	101,3
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 329	3 968	5 155	154,9	129,9
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 130 544	1 352 811	1 366 104	120,8	101,0
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	6 139	5 254	7 419	120,9	141,2
5.	Długoterminowe rozl. międzyokres.	23 323	20 408	21 430	91,9	105,0
B.	Aktywa obrotowe	220 316	104 743	103 125	46,8	98,5
1.	Zapasy	29 269	25 042	26 802	91,6	107,0
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	40 720	52 489	10 010	24,6	19,1
	- z tyt. robót, dostaw i usług	1 495	35 072	64	4,3	0,2
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	147 703	23 830	63 280	42,8	265,5
	- środki pieniężne	147 703	23 830	63 280	42,8	265,5
4.	Krótkoterminowe rozl. międzyokres.	2 624	3 382	3 033	115,6	89,7
C.	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0	x	x
D.	Udziały (akcje) własne	0	0	0	x	x
	SUMA AKTYWÓW	1 383 651	1 487 184	1 503 233	108,6	101,1

Tabela nr 8. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Kapitał własny	439 939	431 054	441 594	100,4	102,4
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	326 641	327 089	338 804	103,7	103,6
3.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	17 296	18 931	16 254	94,0	85,9
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	11 120	152	1 654	14,9	1 088,2
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
B.	Zobowiązania i rezerwy na zobow.	943 712	1 056 130	1 061 639	112,5	100,5
1.	Rezerwy na zobowiązania	103 922	99 501	90 786	87,4	91,2
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	229 467	248 012	254 268	110,8	102,5
	- z tyt. kredytów i pożyczek	130 463	175 925	183 023	140,3	104,0
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	103 884	109 021	112 799	108,6	103,5
	- z tyt. dostaw i usług	35 391	34 358	43 422	122,7	126,4
	- z tyt. kredytów i pożyczek	5 157	12 810	11 674	226,4	91,1
4.	Rozliczenia międzyokresowe	506 439	599 596	603 786	119,2	100,7
	SUMA PASYWÓW	1 383 651	1 487 184	1 503 233	108,6	101,1

Tabela nr 9. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2020 tys.zł	2021 tys.zł	2021 tys.zł	2021/2020 %	2021/2021P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki na inwestycje, w tym:	219 841	384 576	407 406	185,3	105,9
1.1	Nakłady MPK S.A. ogółem:	73 952	53 773	54 729	74,0	101,8
	<i>Modernizacja taboru tramwajowego</i>	9 761	9 756	9 406	96,4	96,4
	<i>Zakup taboru autobusowego</i>	6 587	0	2 252	34,2	x
	<i>Modernizacja budynków i budowli</i>	53 355	38 493	38 224	71,6	99,3
	<i>Zakup maszyn, urządzeń specjalistycznych</i>	904	1 257	1 205	133,3	95,9
	<i>Informatyzacja</i>	1 923	1 930	1 917	99,7	99,3
	<i>Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty</i>	1 422	2 337	1 725	121,3	73,8
1.2	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	145 526	330 803	352 677	242,3	106,6
	<i>Zakup 50 niskopodlogowych wagonów tramwajowych w ramach projektu POIŚ</i>	145 403	196 294	218 104	150,0	111,1
	<i>Rozliczenie kosztów kredytu i obsługi prawnej zakupu 50 sztuk wagonów</i>	123	0	64	52,0	x
	<i>Zakup 50 przegubowych autobusów elektrycznych w ramach projektu POIŚ</i>	0	134 509	134 509	x	100,0
1.3	Najem sprzętu komputerowego	363	0	0	0,0	x
2.	Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych	219 841	384 576	407 406	185,3	105,9
2.1	- amortyzacja	58 713	87 043	83 041	141,4	95,4
2.2	- zysk	0	0	0	x	x
2.3	- inne środki własne - w tym:	0	72 579	72 579	x	100,0
	<i>dokapitalizowanie</i>	0	0	0	x	x
	<i>finansowy efekt PGK</i>	0	0	0	x	x
	<i>pozostałe aktywa własne</i>	0	72 579	72 579	x	100,0
2.4	- środki obce w tym:	161 128	224 954	251 786	156,3	111,9
	<i>- kredyty i pożyczki</i>	100 116	66 773	77 883	77,8	116,6
	<i>- dotacje i subwencje i śr. UE</i>	60 649	158 181	173 903	286,7	109,9
	<i>- leasing taboru i najem długoterminowy sprzętu komputerowego</i>	363	0	0	x	x

Tabela nr 10. Wskaźniki (1)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2020	2021
I.	Ocena rentowności Spółki				
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto* / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	1,9%	0,1%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	-11,3%	-10,9%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto* / aktywa ogółem) x 100	%	0,7%	0,02%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	%	2,3%	0,1%
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	14	1
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	
				2020	2021
III.	Ocena stopnia płynności				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe ²⁾ / zobowiązania krótkoterminowe	-	2,1	0,9
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe ²⁾ - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,8	0,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny ¹⁾ stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	1,2	1,0
IV.	Ocena stopnia zadłużenia				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe / pasywa ogółem) x 100	%	24,1%	24,4%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	9,8%	13,0%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	46,8%	38,0%
V.	Pozostałe wskaźniki				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł / etat	231,3	264,0
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	51,8%	50,6%

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	
		2020	2021
	1	2	3
1	Średnioroczne zatrudnienie pracowników (etaty)	2 301	2 311
2	Średni kurs euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu danego roku obrotowego	4,6148	4,5994
3	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. euro)	116 052	133 002
4	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. zł)	535 556	611 730
5	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. euro)	299 829	326 832
6	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. zł)	1 383 651	1 503 233