



**Sprawozdanie z działalności
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.
z siedzibą w Krakowie
za 2022 rok**



Kraków, 13 kwietnia 2023 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 do 3 października 2022 roku	Członek
mgr Władysław MICHALSKI	Członek
Piotr JURCZYK	Członek

ZARZĄD MPK S.A. W KRAKOWIE

dr Rafał ŚWIERCZYŃSKI Prezes Zarządu
mgr inż. Grzegorz DYRKACZ Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami
mgr inż. Mariusz SZAŁKOWSKI Wiceprezes Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju
mgr Katarzyna BURY Członek Zarządu ds. Prawnych

SPIS TREŚCI

I. WPROWADZENIE	1
1. Podstawowe informacje o Spółce	1
2. Przedmiot działalności Spółki	4
3. Organy Spółki	4
4. Zarządzanie Spółką	5
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	13
4. Cele zarządcze wyznaczone dla Zarządu MPK S.A. w Krakowie	26
5. Polityka cenowa	29
III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI	31
1. Najważniejsze przedsięwzięcia	31
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki	32
IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM	33
1. Tabor Spółki	33
2. Zakres usług komunikacyjnych	38
3. Realizacja pracy przewozowej	39
V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA	40
1. Działalność inwestycyjna	40
2. Działalność remontowa	51
VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA	54
1. Polityka personalna	54

2. Polityka płacowa	55
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	61
2.1. Koszty działalności operacyjnej.....	63
2.2. Koszty finansowe.....	69
2.3. Pozostałe koszty operacyjne	69
3. Wynik finansowy.....	70
4. Bilans	71
4.1. Aktywa.....	71
4.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę.....	73
4.1.2. Zmiany w stanie majątku	75
4.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów.....	75
4.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu	76
4.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą	77
4.1.6. Polityka egzekwowania należności.....	78
4.2. Pasywa.....	79
4.2.1. Kapitał własny Spółki.....	80
4.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania.....	80
4.2.3. Wykaz głównych zobowiązań.....	81
4.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych.....	81
4.2.5. Informacja o kredytach i leasingu.....	82
5. Przepływy pieniężne.....	83
6. Wskaźniki finansowe	85
6.1. Wskaźniki płynności	85
6.2. Wskaźniki zadłużenia.....	85

6.3. Poziom kapitału pracującego	86
6.4. Wskaźniki rentowności	86
VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH	87
IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI	89
1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki	89
2. Opis stosowanych instrumentów finansowych	89
3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem	91
X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI	95
1. Kontrole	95
2. Audyty.....	95
XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA	98
1. Uzyskana pomoc publiczna	98
2. Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez gminę zadania.....	104
XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE	105
XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY	107

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 2022 rok” jest opisową i graficzną prezentacją realizacji zadań powierzonych MPK S.A. w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków. 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, jak również kierunki dalszego rozwoju Spółki. Część druga, tabelaryczna jest prezentacją danych ekonomiczno-finansowych Spółki za rok sprawozdawczy. Podstawą rozliczenia zadań realizowanych w okresie sprawozdawczym była **„Korekta planu rzeczowo-finansowego na 2022 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie”** zatwierdzona przez Walne Zgromadzenie Spółki w dniu 15 września 2022 roku.

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 2022 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;

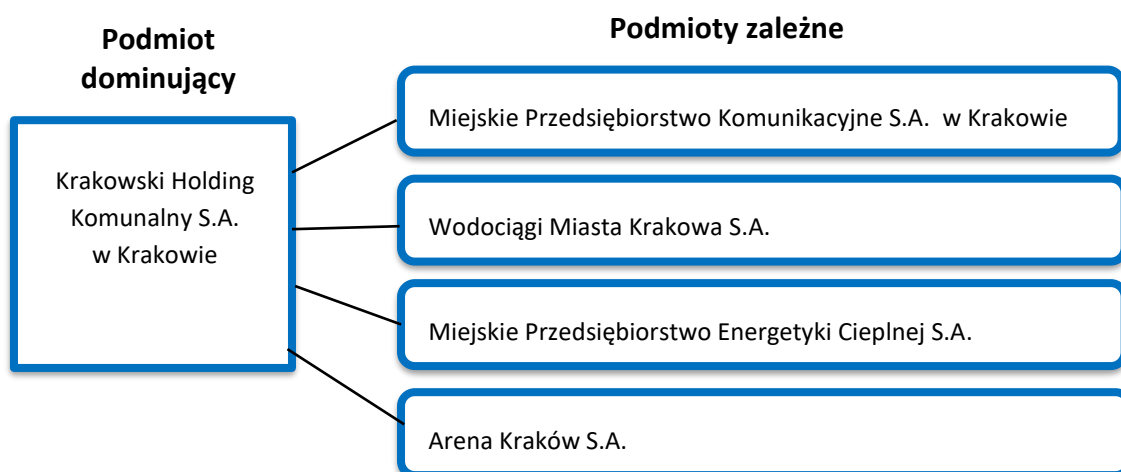
- Umową w sprawie realizacji Programu „Karta Krakowska” nr W/I/495/SZ/115/2022 z dnia 10 marca 2022 roku.

Ponadto w 2022 roku działalność Spółki wyznaczały:

- Umowy kredytowe z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) z dnia 6 lipca 2015 roku oraz z dnia 28 listopada 2018 roku, zmieniona i ujednolicona na podstawie Aneksu nr 1 z dnia 21 października 2020 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 wraz z Aneksem Nr 1 do Umowy wsparcia z dnia 30 października 2020 roku;
- 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 2022 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”.

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).

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. Tworzy ją do 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 2022 roku przedstawiał się następująco:

Wiesław Starowicz	Przewodniczący
Marta Witkowicz	Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Matyja	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 podstawie umów cywilno-prawnych (kontraktów menadżerskich). Kadencja Zarządu trwa 4 lata. Zarząd MPK S.A. w Krakowie, bieżącej IX kadencji, został powołany 4 czerwca 2022 roku, a jego skład na dzień 31 grudnia 2022 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 okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 roku nie odwołano dotychczasowych, ani nie powołano nowych prokurentów.

4. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2022 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.

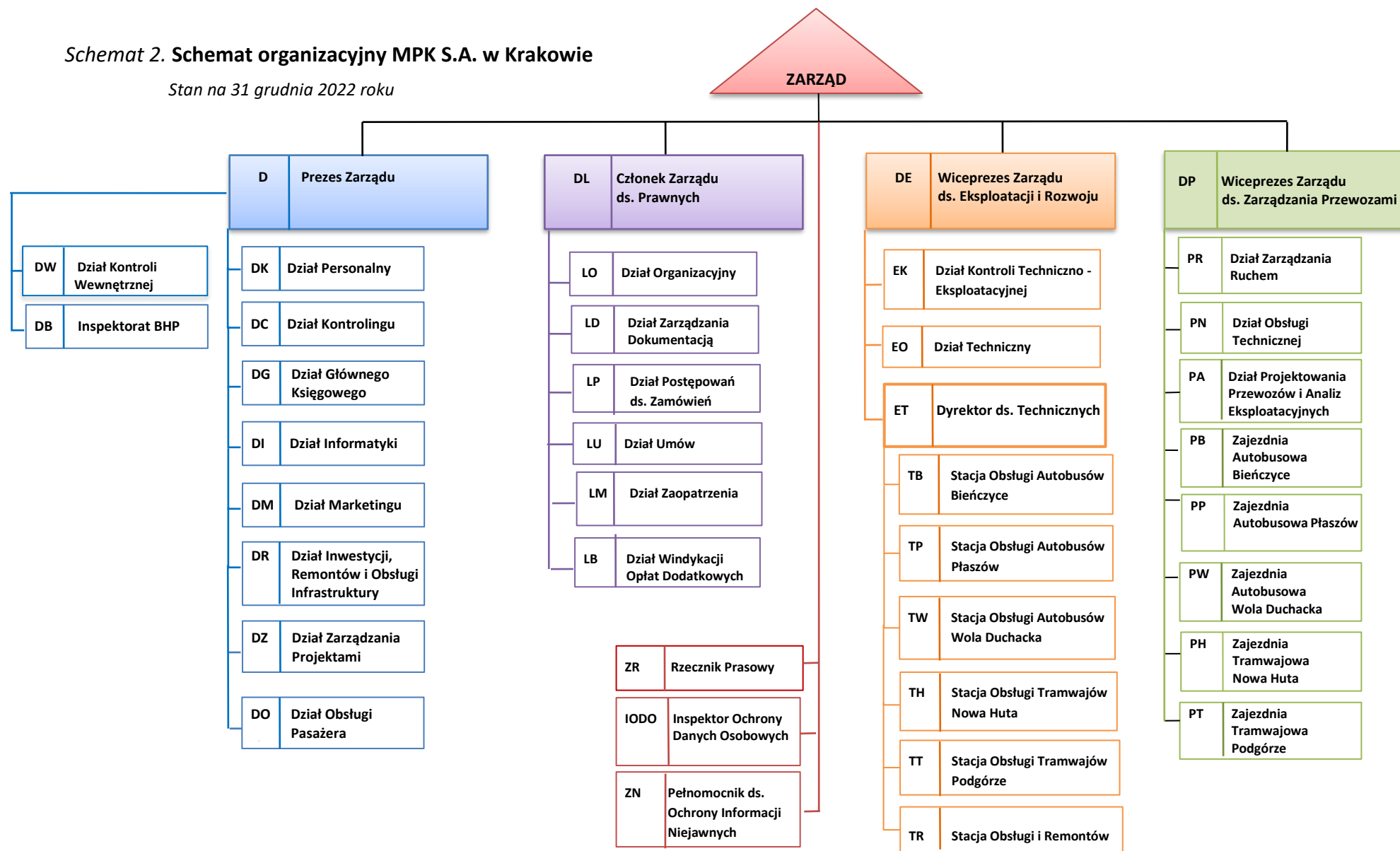
W pionie Członka Zarządu ds. Prawnych znajdowały się: Dział Organizacyjny, Dział Zarządzania Dokumentacją, Dział Postępowań ds. Zamówień, Dział Umów, Dział Zaopatrzenia oraz Dział Windykacji Opłat Dodatkowych.

Bezpośrednio Zarządowi podlegają: Rzecznik Prasowy, Inspektor Ochrony Danych Osobowych oraz Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych.

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 2022 roku



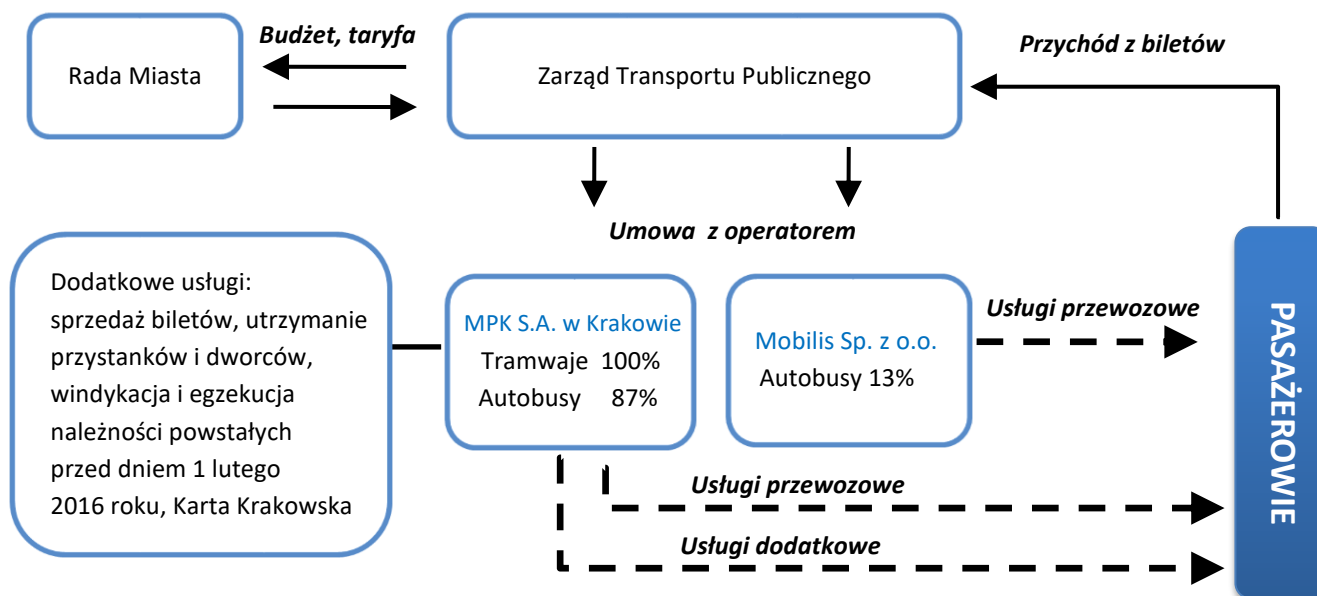
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

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 2022 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 należało 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 2022 roku



Na koniec 2022 roku Spółka świadczyła usługi przewozowe na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz na terytorium 18 miast i gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego: Biskupic, Brzeźnicy, Czernichowa, Iwanowic, Kocmyrzowa – Luborzycy, Krzeszowic, Liszek, Michałowic, Mogiłań, Niepołomic, Skąty, Skawiny, Słomnik, Świątnik Górnych, Wieliczki, Wielkiej Wsi, Zabierzowa i Zielonek.

Najważniejszym odbiorcą Spółki w 2022 roku była Gmina Miejska Kraków. Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2022 roku byli:

- Stadler Polska Sp. z o.o. - dostawca wagonów Tango Kraków Lajkonik II;
- KrakTransRem Sp. z o.o. - spółka córka, której działalność szerzej opisano w rozdziale VIII pt. „Informacja o powiązaniach organizacyjnych i kapitałowych”;
- Lotos Paliwa Spółka z o.o. oraz Aramco Fuels Poland Sp. z o.o. - dostawcy paliwa;
- ENEA S.A., Tauron Dystrybucja S.A. - dostawcy energii elektrycznej.

2. OCHRONA ŚRODOWISKA

MPK S.A. w Krakowie przywiązuje dużą wagę do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie, redukcję lub eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne. W okresie sprawozdawczym Spółka zrealizowała m.in.:

1. Przedsięwzięcia zmierzające do ograniczenia emisji komunikacyjnych:

- a) **Odebrano i wprowadzono do ruchu 12 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II.** Wpływ wprowadzenia ich do ruchu na wielkość emisji związanej z komunikacją miejską został opisany w rozdziale XIII, pkt. 2 „Działania na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ w komunikacji tramwajowej”;
- b) **Rozpoczęto testowanie autobusów zasilanych wodorem na regularnej linii komunikacji miejskiej w Krakowie oraz uruchomiono we współpracy z firmą Orlen mobilną stację zasilania tych autobusów.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”;
- c) **Zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus elektryczny** w celu zwiększenia stanu taboru zeroemisyjnego. Temat został szerzej opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”;
- d) **Przeprowadzono postępowania przetargowe i wyłoniono dostawców 42 autobusów zasilanych energią elektryczną, których dostawa planowana jest w 2023 roku.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
- e) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury ładującej autobusy elektryczne** (w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i na terenie Miasta Krakowa). Więcej informacji zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 5 pt. „Modernizacja budynków i budowli”;
- f) **Zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus mini, w celu lepszego dostosowywania oferty przewozowej do popytu** i możliwości kierowania taboru o mniejszej pojemności w rejonach, gdzie zapotrzebowanie na przewozy jest mniejsze;

- g) **Zakupiono w Düsseldorfie 5 sztuk używanych wagonów GT8U**, z których 3 sztuki planuje się włączyć do ruchu po zakończeniu modernizacji;
- h) **Dobierano ogumienie do autobusów w oparciu o wskaźnik oporu toczenia;**
- i) **Wspierano rozwój alternatywnego transportu w Mieście poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki dla rowerów;**
- j) **Kontynuowano usługi „Tele-busa” autobusu na życzenie**, skierowane 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;
- k) **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;
- l) **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”;
- m) **Kontynuowano umowę najmu 2 elektrycznych samochodów osobowych**, które pozyskano w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.;
- n) **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”.

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

- a) **W Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta uruchomiono system wsparcia zasilania energią odnawialną z ogniw fotowoltaicznych** o mocy ponad 100 kW, która zasilą potrzeby własne obiektów i wyposażenia warsztatowego. Od listopada 2022 roku pozyskano 4,4 MWh, pomimo warunków jesienno- zimowych, co stanowi równoważnik emisji CO₂ o 1 729 kg i stanowi ekwiwalent posadzonych 51 drzew;
- b) **Wykorzystywano zamknięty obieg wody deszczowej w myjniach tramwajowych** w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta 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) **Wykorzystywano tokarkę podtorową** umieszczoną w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, **dzięki której koła tramwajowe uzyskują**, w wyniku toczenia, **prawidłowe parametry zapewniające właściwą współpracę koła z szyną**, co przyczynia się do ograniczenia hałasu komunikacyjnego;

- d) Wykorzystywano posiadany solarny automat biletowy - na okres 1 listopada 2022 roku został on czasowo udostępniony na cmentarzu Batowice przy Kaplicy.

3. Działania w kierunku ochrony środowiska gruntowo-wodnego:

- a) Eksploatowano i utrzymywano zbiorniki retencyjne zlokalizowane w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, 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. Ze sprzedaży odpadów uzyskano wpływy w wysokości 1 083 tys. zł;
- 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;
- g) Uzyskano nowe pozwolenia wodno-prawne dla trzech Stacji Obsługi Autobusów. Rozpoczęto procedurę uzyskania pozwoleń wodno-prawnych dla dwóch Stacji Obsługi Tramwajów oraz dla Stacji Obsługi i Remontów;
- h) Rozpoczęto procedurę uzyskania pozwolenia emisji substancji szkodliwych do powietrza dla Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- i) Rozpoczęto procedurę uzyskania nowych pozwoleń na wytwarzanie odpadów dla wszystkich instalacji użytkowanych przez MPK S.A. w Krakowie;
- j) Wdrożono nową platformę Regulis w zakresie nadzoru nad aspektami środowiskowymi oraz identyfikacji wymagań prawnych dotyczących ochrony środowiska;
- k) Dbano o stan zieleni na terenach Spółki:
- Wykonano nasadzenia-zastępcze (w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka 15 sztuk krzewów różnych gatunków oraz w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze 10 sztuk krzewów z gatunku kosodrzewina "Pumilio");
 - Usunięto 16 sztuk drzew, w tym 6 drzew na podstawie protokołów (drzewa uszkodzone w wyniku wichur i porywistych wiatrów), 7 drzew na podstawie decyzji Prezydenta Miasta, wycinka 3 drzew nie wymagała decyzji zezwalającej na usunięcie. Drewno pozostałe po wycince zostało sprzedane;
 - Wykonano cięcia pielęgnacyjne drzew i krzewów na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacji Obsługi i Remontów, Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce, Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka oraz z terenu Rzemieślnicza- Brożka.

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

W niniejszym rozdziale zaprezentowano stan realizacji działań ujętych w „Korekcie planu rzeczowo-finansowego na 2022 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” oraz planie wieloletnim, które wpisują się w realizację IV celu operacyjnego ze „Strategii Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030” pod nazwą „Kraków-miasto przyjazne do życia”.

Cel IV.1 „Powszechnie dostępna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna”

Cel IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy”

Cele te były realizowane w następujący sposób:

1. W celu zwiększenia dostępności komunikacji miejskiej oraz poprawy komfortu podróży:
 - a) **Odebrano i włączono do eksploatacji 12 sztuk wagonów Tango Kraków Lajkonik II, wyposażonych w liczne udogodnienia dla pasażerów**, które zostały szerzej opisane w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 2 pt. „Zakup taboru tramwajowego”;
 - b) **Zamontowano platformy najazdowe dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w 13 wagonach EU8N, w 1 wagonie 405N oraz w 1 wagonie N8;**
 - c) **Zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej w 10 wagonach NGT6;**
 - d) **Zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus klasy mini** w celu uzupełnienia liczby taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu. Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”;
 - e) **Zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus elektryczny** w celu zwiększenia stanu taboru zeroemisyjnego. Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”;
 - f) **Przeprowadzono postępowania przetargowe i wyłoniono dostawców 42 autobusów zasilanych energią elektryczną, których dostawa planowana jest w 2023 roku.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
 - g) **Wyłoniono dostawcę 4 sztuk autobusów o długości ok. 9 metrów, które zostaną dostarczone w 2023 roku.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”. Zamawiane autobusy będą wykorzystywane na trasach, gdzie ze względu na wąskie ulice i drogi nie mogą przejechać standardowe autobusy;
 - h) **Realizowano obsługę nowych linii aglomeracyjnych** uruchomionych przez Organizatora Transportu, w tym:
 - **Linii 295 uruchomionej od 3 stycznia 2022 roku na trasie: Skawina SCK - Skawina - Borek Szlachecki - Zelczyna - Krzęcin - Grabie - Grabie Pętla;**
 - **Linii 310 uruchomionej od 14 lutego 2022 roku na trasie: Os. Podwawelskie -Rondo Grunwaldzkie - al. Krasińskiego - al. Mickiewicza - Armii Krajowej - rondo Ofiar**

Katynia -Jasnogórska –Modlnica - Szyce - Wielka Wieś - Biały Kościół - Murownia - Czajowice - Bębło - Będkowice - **Będkowice Pętla**;

- **Linii 918 uruchomionej od 29/30 kwietnia 2022 roku na trasie: Bronowice Małe - Rząska –Szczyglice - Balice - Burów - Kleszczów – Kochanów - Rudawa - Rudawa Rynek.** Linia kursowała tylko w nocy: Pt / Sob oraz Sob / Nd;
 - **Linii 948 uruchomionej od 29/30 kwietnia 2022 roku na trasie: Bronowice Małe - rondo Ofiar Katynia - Rząska - Modlniczka - Zabierzów - Bolechowice – Zelków - Zelków Pętla.** Linia kursowała tylko w nocy: Pt / Sob oraz Sob / Nd;
 - **Linii 290 uruchomionej od 16 grudnia 2022 roku na trasie: Krowodrza Górka - Władysława Łokietka – Zielonki - Pękowice - Pękowice Ojcowska.**
- i) **Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki związanej z zakupami nowego taboru:**
- **Zawarto umowę na dofinansowanie zakupu 22 sztuk autobusów zeroemisyjnych w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ZIT-kontynuacja.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
 - **Spółka wzięła udział w konkursie ogłoszonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w celu pozyskania dofinansowania do zakupu 10 sztuk wagonów tramwajowych Tango Lajkonik II.** Temat omówiono w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 2 „Zakup taboru tramwajowego”.
- j) **Zakupiono w Düesseldorfie 5 sztuk używanych wagonów GT8U, z których 3 sztuki planuje się włączyć do ruchu po zakończeniu modernizacji (montaż członu z niską podłogą oraz klimatyzacji przedziału pasażerskiego).**

2. Zapewniano czytelność informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej:

- a) **Zakończono proces wymiany informacji pasażerskiej na przystankach.** Wszystkie elementy informacji dla pasażerów są zgodne z wprowadzoną we wrześniu 2020 roku Księgą Informacji Pasażerskiej Komunikacji Miejskiej w Krakowie;
- b) **Kontynuowano oznakowanie na rozkładach jazdy linii obsługiwanych taborom wyłącznie niskopodłogowym** (piktogram wózka dla osób niepełnosprawnych);
- c) **Dokonano wymiany starych elementów ledowych na nowe, wydajniejsze (122 sztuki), a także wymiany kasetonów z nazwami przystanków i liniówkami (4 834 sztuki);**
- d) **Dokonano wymiany starych wiat W-12 na wiaty typu Tejbrant (14 sztuk) oraz zamontowano nowe wiaty zakupione przez Miasto (15 sztuk);**
- e) **Nadawano komunikaty Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK na pokład pojazdów;**
- f) **Kontynuowano prace nad nowym oznakowaniem, numeracją przystanków oraz poprawą szaty graficznej rozkładów jazdy:**
 - W rozkładach jazdy umieszczonych na tabliczkach przystankowych oraz w internetowych rozkładach jazdy została dodana informacja o numerze przystanku/słupka przystankowego;
 - Rozkłady wydrukowane zostały bardziej czytelną czcionką;
 - Przy nazwie każdego przystanku uzupełniono informację o maksymalnym rozkładowym czasie przejazdu, co pozwoli pasażerom lepiej przewidzieć czas przejazdu oraz zaplanować swoją podróż;

- Na liniach aglomeracyjnych nazwy miejscowości, przez które przejeżdżają autobusy, znajdują się w górnej części rozkładu i są pisane w nawiasach kwadratowych, co zapewnia ich lepszą widoczność.
- 3. **Udostępniano dla pasażerów w Google Maps lokalizacje autobusów wykonujących pracę na liniach oraz umożliwiono prowadzącym pojazdy zdalne sprawdzanie lokalizacji autobusu na Zajezdni, przed rozpoczęciem pracy.**
- 4. **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.
- 5. **Udostępniono pracowników, infrastrukturę, know-how oraz materiały eksploatacyjne do nowego Punktu Sprzedaży Biletów, który został uruchomiony przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie od dnia 22 lutego 2022 roku przy ulicy Wielopole 1.** W punkcie można założyć Kartę Krakowską, zakupić bilety okresowe, wyrobić duplikat karty mieszkańca. W opisanym powyżej punkcie zostało także utworzone stanowisko dziennika podawczego ZTP.
- 6. **Rozpoczęto testowanie autobusów zasilanych wodorem na regularnej linii komunikacji miejskiej w Krakowie oraz uruchomiono we współpracy z firmą Orlen mobilną stację zasilania tych autobusów.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”.
- 7. **Kontynuowano prace związane z testowaniem pojazdu autonomicznego w ruchu komunikacyjnym.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”.



Cel IV.3 „Zrównoważone środowisko” był realizowany w następujący sposób:

1. **Zakupiono i włączono do eksploatacji 12 sztuk wagonów Tango Kraków Lajkonik II.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 2 „Zakup taboru tramwajowego”.
2. **Zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus elektryczny** w celu zwiększenia stanu taboru zeroemisyjnego. Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”.
3. **Przeprowadzono postępowania przetargowe i wyłoniono dostawców 42 autobusów zasilanych energią elektryczną, których dostawa planowana jest w 2023 roku.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”.
4. **Testowano autobusy zasilane wodorem na regularnej linii komunikacji miejskiej w Krakowie.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”.

5. Kontynuowano prace związane z testowaniem pojazdu autonomicznego w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych. Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”.

6. Prowadzono obsługę linii sezonowych i rekreacyjnych:

- linii LR0 na trasie Os. Podwawelskie – Ojców Zamek;
- linii LR2 na trasie Czyżyny Dworzec – Przylasek Rusiecki Kąpielisko;
- linii 427 na trasie Podgórze SKA – Bagry;
- linii 497 na trasie Podgórze SKA – Bagry Tężnia.

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

7. Zapewniono dodatkową obsadę umożliwiającą realizację zwiększonej częstotliwości kursów (w weekendy) **linii dojeżdżających do ciekawych turystycznie miejsc**, w tym: Kopca Kościuszki, Krakowskiego Ogrodu Zoologicznego, Zalewu w Kryspinowie.

8. Prowadzono działania na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich:

a) Zachęcano pasażerów do zakupu biletów okresowych w aplikacji mKKM, dzięki której transakcja jest możliwa bez wychodzenia z domu oraz oczekiwania w kolejce w Punktach Sprzedaży Biletów;

b) Przygotowano specjalny poradnik dla studentów krakowskich uczelni wyższych, w którym zaprezentowano najważniejsze informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, taryfie biletowej, osobach uprawnionych do przejazdów ulgowych bądź bezpłatnych, jak również o zasadach zakupu biletów;

c) Kontynuowano obsługę Beneficjentów Programu „Karta Krakowska”:

- **Podpisano nową umowę** nr W/I/495/SZ/115/2022, powierzającą MPK S.A. w Krakowie proces obsługi Programu na kolejny okres: od 10 marca 2022 roku do 31 grudnia 2023 roku;
- **Wdrożono w aplikacji mobilnej mKK nową funkcjonalność, pozwalającą użytkownikowi na przeglądanie aktualności**, zamieszczanych na stronie www.krakow.pl (powiadomienia „PUSH”);
- **Wdrożono funkcjonalność pozyskiwania z Systemu Karty Krakowskiej nowych raportów**, zdefiniowanych w formie załącznika do Umowy z Miastem;
- **Uruchomiono we współpracy z UMK od sierpnia 2022 roku w dwóch Punktach Obsługi Mieszkańców (POM) proces obsługi wniosków papierowych**: zrealizowano cykl szkoleń pracowników UMK (szkolenia stanowiskowe oraz szkolenia administratorów Systemu Karty Krakowskiej), a także wizyty instruktażowe w wybranych Punktach Sprzedaży Biletów MPK S.A. w Krakowie, dokonano przeglądu sprzętu, który jest obecnie użytkowany przez POM UMK do obsługi Programu, przekazano do UMK pakiet kart plastikowych oraz wniosków papierowych, zamontowano biletomat w POM UMK przy ul. Stachowicza 18;
- **Zlecono firmie Ideo Sp. z o.o. rozdzielenie Systemu Karty Krakowskiej od Systemu KKM**, określając niezbędny zakres zadań koniecznych do realizacji oraz terminy ich wykonania;

- **Dokonano ostatecznych uzgodnień, dotyczących terminu pełnego przejęcia przez Gminę obsługi Programu „Karta Krakowska”** - tj. 1 lipca 2023 roku;
 - **Opracowano wstępny harmonogram prac, związanych z przekazaniem Gminie obsługi Programu „Karta Krakowska”.**
- d) Kontynuowano wraz z Urzędem Miasta Krakowa projekt „Akademia Młodego Krakowianina”,** w ramach którego Spółka organizowała dla dzieci specjalną wycieczkę edukacyjną po Zajeźdni Tramwajowej Podgórze pod nazwą **„Trambusiowa trasa”**. Jej celem jest przekazanie 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. W 2022 roku przeprowadzono 7 spotkań.
- e) 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:
- W mediach społecznościowych, na stronie internetowej Spółki, na monitorach LCD w pojazdach **propagowano korzystanie z komunikacji zbiorowej, jako wygodnego, bezpiecznego i ekologicznego środka transportu;**
 - **Utrwalano wizerunek Przedsiębiorstwa, jako firmy dbającej o bezpieczeństwo i komfort pasażerów;**
 - **Informowano o zrealizowanych zakupach nowych, ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej;**
 - **Kontynuowano kampanię „Każdego dnia dbamy o Twoje bezpieczeństwo”** informującą o codziennej dezynfekcji autobusów i tramwajów, w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów.
- f) Aktywnie uczestniczono w „Dniach Ziemi”.** W dniu 23 kwietnia 2022 roku w godzinach od 11:00 do 17:00 przy al. Róż zaprezentowano autobus elektryczny i elektryczny radiowóz. Pracownicy Spółki informowali o działaniach MPK S.A. w Krakowie z zakresu ekologii, zwracali uwagę uczestników na możliwość zastąpienia wielu samochodów jednym pojazdem komunikacji miejskiej. Dla najmłodszych przygotowano konkursy, w których nagrodami były m.in. kartonowe modele autobusów.
- g) Aktywnie uczestniczono w „Wielkiej Lekcji Ekologii”,** która miała miejsce w dniu 16 maja 2022 roku w Tauron Arena Kraków i była organizowana po raz piąty. Jej celem było zapoznanie z proekologicznymi działaniami realizowanymi na rzecz mieszkańców przez Gminę Miejską Kraków, spółki komunalne i jednostki miejskie. Spółka zaprezentowała nowoczesny i niskoemisyjny tabor.
- h) Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT).** W dniach od 16 do 22 września 2022 roku, we współpracy z innymi organizatorami, prowadzono liczne kampanie promujące zrównoważony transport w Krakowie i gminach ościennych, w tym m.in.:
- W dniach od 19 do 23 września 2022 roku na ulicach Krakowa wokół pierwszej obwodnicy Miasta oraz na ul. Długiej **prowadzono akcję „Wystarczy 1 metr”**, której celem było edukowanie kierowców w zakresie prawidłowego parkowania i nie blokowania przejazdu pojazdom komunikacji zbiorowej. Działania prowadzono we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa;

- Udział w **marszu pod hasłem „Pieszko do celu”** dla dzieci z krakowskich szkół podstawowych zorganizowanym w dniu 21 września 2022 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. 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 18 września 2022 roku zorganizowano paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie**, która była połączona ze świętowaniem jubileuszu 147 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Pojazdy wraz z pasażerami przejechały trasą z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta przez pl. Centralny, rondo Mogiłskie, ul. Lubicz, ul. Westerplatte, ul. Stradomską, ul. Krakowską, ul. Kalwaryjską, rondo Matecznego do Zajezdni Tramwajowej Podgórze, gdzie na uczestników parady czekało wiele atrakcji, w tym m.in.: przejazdy historycznymi tramwajami, przejazdy zabytkową taksówką i radiowozem, możliwość wejścia do kabiny tramwaju oraz gry i zabawy dla dzieci;



- **W dniu 22 września 2022 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.
- i) **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy** przygotowane przez Spółkę oraz jej partnerów **o możliwych sposobach oszczędzania energii elektrycznej, energii cieplnej, wody oraz zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza**, w tym m.in. w ramach miejskiej kampanii „Kraków w dobrym klimacie”.

Cel IV.5 „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie”

Cel ten związany jest m.in.: ze zwiększeniem bezpieczeństwa w przestrzeni miejskiej, w szczególności podczas podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej. W okresie sprawozdawczym:

1. **Kontynuowano współpracę z Komendą Miejską Policji w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa**, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa na terenie Miasta Krakowa, walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepsze

wykorzystanie nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych w celu sprawnego rozwiązywania przypadków naruszania prawa w pojazdach oraz na przystankach komunikacji zbiorowej. Przeprowadzono następujące akcje:

- a) **„Akcja Maseczka”** - we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa oraz funkcjonariuszami Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie w lutym 2022 roku prowadzono kontrole w pojazdach komunikacji miejskiej pod kątem egzekwowania ustawowego obowiązku noszenia maseczek zakrywających usta i nos. W czasie wspólnych działań funkcjonariusze Straży Miejskiej ukarali mandatami 224 osoby, pouczyli 24 sprawców i skierowali 34 wnioski o ukaranie do sądu. Policja ukarała mandatami 36 osób, pouczyła 23 sprawców wykroczeń, sporządziła 3 notatki celem skierowania wniosków do sądu;
- b) **„Wystarczy 1 metr”** - we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa przeprowadzono 24 wspólne patrole, które zmierzały do zmniejszenia liczby przypadków blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. Funkcjonariusze Straży Miejskiej Miasta Krakowa ukarali mandatami 183 osoby, pouczyli 50 osób, sporządzili 21 wniosków do sądu. W 2022 roku odnotowano 107 przypadków tamowania i blokowania ruchu pojazdom komunikacji zbiorowej. Były to głównie przypadki pozostawienia pojazdów zbyt blisko torowiska oraz blokowania zatok przystankowych, które narażały pasażerów na utrudnienia przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów. Największe problemy pojawiły się w ciągu komunikacyjnym na ul. Długiej (66 zatrzymań), na ul. Zwirzyńskiej (21 zatrzymań) oraz na ul. Karmelickiej (8 zatrzymań);
- c) Współpracowano z **Komendą Miejską Policji w Krakowie, Strażą Miejską Miasta Krakowa, ZTP oraz Renoma Sp. z o.o. i Rewizor Sp. z o.o. w zakresie zabezpieczania monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej**. Zarejestrowano w systemie 7 742 wnioski, które dotyczyły 9 346 pojazdów. Rozpatrzone 962 wnioski złożone przez Policję (dotyczyły 2 041 pojazdów), 28 wniosków Straży Miejskiej Miasta Krakowa (dotyczyły 30 pojazdów), 79 wniosków złożonych przez ZTP, oraz 1 191 wniosków w temacie kontroli biletowej (dotyczyły 1 265 pojazdów);
- d) W dniu 19 grudnia 2022 roku **zawarto porozumienie z Komendą Miejską Policji w Krakowie w zakresie wykorzystania monitoringu w pojazdach**. Spółka udostępniła specjalną platformę informatyczną, dzięki której uprawniony policjant z Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, a także funkcjonariusze z komisariatów podległych Komendzie Powiatowej Policji w Krakowie oraz Komendzie Powiatowej Policji w Wieliczce mogą niezwłocznie zamówić potrzebny monitoring. Dzięki zinformatywowaniu procesu udostępniania monitoringu potrzebne nagrania są dostępne dla Policji w możliwie jak najkrótszym czasie po zdarzeniu.

W związku z sytuacją epidemiczną obowiązującą przez dużą część 2022 roku **nie realizowano wspólnych działań w ramach akcji „Bezpieczny powrót”**, której celem jest poprawa bezpieczeństwa w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych.

2. 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.

3. **Współpracowano w Zespole ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu.** Cykliczne spotkania z przedstawicielami Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Miejskiego Inżyniera Ruchu, Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Policji i Straży Miejskiej Miasta Krakowa były organizowane w formie telekonferencji.
4. **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 Główniej Dyspozytorni Ruchu MPK informacje, dotyczące graffiti naniesionych na budynkach, budowlach i infrastrukturze przystankowej;
 - b) **Współpracowano ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w celu szybkiego ujmowania sprawców;**
 - c) **Współpracowano z Zespołem Zadaniowym ds. Ograniczenia Bazgrołów w Krakowie.** Wysłano 125 zgłoszeń graffiti, w tym 67 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 (1 509 razy), z automatów (123 razy) oraz obiektów Spółki (5 razy);
 - f) **Współtworzono interaktywną mapę zgłoszeń graffiti.**
5. **Zamontowano platformy najazdowe dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w 13 wagonach EU8N, w 1 wagonie 405N oraz w 1 wagonie N8.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 1 pt. „Modernizacja taboru tramwajowego”.
6. W ramach programu „Bezpieczny Kraków” **Spółka otrzymała 5 sztuk defibrylatorów AED**, których użycie w jak najkrótszym czasie od wystąpienia nagłego zatrzymania krążenia zwiększa szansę na przeżycie osoby poszkodowanej. Zostały zamontowane w Punktach sprzedaży Biletów oraz na pętlach komunikacji miejskiej.
7. **Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu** (łącznie 279 tys. badań).
8. **Kontynuowano realizację programu „Narkotest”.** Na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych przebadano 378 kierowców i motorowych oraz pozostałych pracowników.
9. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie **przeprowadzili 3 607 kontroli przestrzegania ograniczeń prędkości przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.**
10. Kontynuowano współpracę z Katedrą Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej polegającą na **wykorzystaniu symulatora tramwaju NGT6 w szkoleniu kandydatów na motorniczych.** Ta forma szkolenia ma pomóc kandydatom do pracy na stanowisku motorniczego w jak najlepszym przygotowaniu do wykonywanego zawodu.
11. **W dniu 15 września 2022 roku** na terenie Zajezdni Tramwajowej Podgórze **zorganizowano symulację zderzenia tramwaju z samochodem osobowym.** Pokaz odbył się w ramach sympozjum pt. „Wypadki drogowe w praktyce biegłych” zorganizowanego



przez Polskie Stowarzyszenie Biegłych Sądowych do Spraw Wypadków Drogowych. Wydarzenie to Spółka starała się wykorzystać do zwrócenia uwagi kierowców samochodów osobowych na skutki nagłego wjechania samochodem przed jadący tramwaj i zapobiegania wypadkom z udziałem tramwajów.

12. **Prowadzono akcję informacyjną mającą na celu przypomnienie kierowcom samochodów o obowiązku ustępowania pierwszeństwa kierowcom autobusów, którzy po zakończeniu wymiany pasażerów na przystanku próbują włączyć się do ruchu.** Akcję realizowano poprzez specjalne naklejki na tyłach autobusów z hasłem: „Kierowco! Ustąp pierwszeństwa. Dziękuję” oraz w mediach społecznościowych.
13. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej wyświetlano filmy z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się na przystankach, w zatłoczonych miejscach, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, oraz filmy przygotowane przez Komendę Miejską Policji w Krakowie zawierające porady dla seniorów jak się nie dać oszukać.**

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

1. **Spółka wspomagała Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie propagowania informacji o zapobieganiu zakażeniom koronawirusem COVID-19, o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej.** Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano przekazane przez te instytucje spoty informacyjne z zakresu profilaktyki prozdrowotnej, m.in.: o szczepieniach, o bezpłatnych profilaktycznych badaniach dla mieszkańców: spirometria, cholesterol, ciśnienie tętnicze, o zrealizowanych inwestycjach miejskich wpływających na aktywność, jak również o działaniach miejskich instytucji, które zachęcały mieszkańców do korzystania z miejskiej infrastruktury sportowej, jak również dopingowały do większej aktywności, w szczególności w ramach akcji „Kraków w formie” i „Trenuj w Krakowie”. Ponadto w ramach stałej współpracy z Okręgową Izbą Lekarską w Krakowie, z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie oraz z krakowskimi szpitalami promowano **honorowe oddawanie krwi, zachęcano do bycia dawcą osocza, itp.**
2. **Spółka prowadziła obsługę linii rekreacyjnych, dzięki którym mieszkańcy mogli wygodnie dotrzeć komunikacją zbiorową, do terenów rekreacyjnych położonych poza Miastem.**
3. **Autobusy obsługujące linię 134 wyposażone były w bagażniki do przewozu rowerów.**
4. **Autobusy kursujące na linii rekreacyjnej LR0 do Ojcowa wyposażono w haki holownicze, w celu umożliwienia pasażerom przewozu rowerów na przyczepach zakupionych przez ZTP (usługa uruchomiona od 9 lipca 2022 roku w pogodne weekendy).**



Działania z zakresu public relations:

1. W świadomości pasażerów **utrwalano wizerunek MPK S.A. w Krakowie jako firmy przyjaznej, która dba o komfort i bezpieczeństwo pasażerów, bierze czynny udział w życiu kulturalno-społecznym Krakowa:**
 - Z okazji Walentynek przygotowano dwa projekty modeli pojazdów komunikacji miejskiej do samodzielnego złożenia: tramwaju N8 oraz autobusu elektrycznego Solaris Urbino 18;
 - Z okazji Dnia Kobiet w dniu 8 marca 2022 roku w pojazdach wyposażonych w monitory BUS TV oraz na Facebooku Spółki przez cały dzień były wyświetlane życzenia od MPK S.A. w Krakowie;
 - W dniu 29 maja 2022 roku zorganizowano Dzień Dziecka w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta przy ul. Ujastek 12, podczas którego dzieci zostały zaproszone do przejazdu tramwajem przez myjnię, mogły zasiąść na miejscu motorniczego, zwiedzić miejsca, w których tramwaje są naprawiane, jak również zobaczyć pojazdy techniczne oraz historyczne, które w przeszłości kursowały po ulicach Miasta;
 - Aktywnie uczestniczono w „Dniach Ziemi” oraz „Wielkiej Lekcji Ekologii”. Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tirety 8f i 8g;
 - Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT). W tym w szczególności w dniu 18 września 2022 roku zorganizowano paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie, która była połączona ze świętowaniem jubileuszu 147 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Temat szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 8h.
 - W dniu 13 października 2022 roku świętowano rocznicę 175- lecia kolei w Krakowie. Uruchomiono specjalną linię 175 obsługiwaną zabytkowym wagonem SN1 i rozegrano mecz piłkarski Kolejarze-Tramwajarze;
 - W dniu 6 grudnia 2022 roku w godzinach od 17:30 do 20:00 uruchomiono specjalny świąteczny tramwaj, w którym Święty Mikołaj rozdawał słodczyce wszystkim dzieciom;
 - W dniu 6 grudnia 2022 roku zorganizowano przejazd 147 Mikołajów, którzy zawieźli prezenty dla podopiecznych Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego w Krakowie;
 - Przygotowano Tramwaj Świąteczny, na którym umieszczone były życzenia świąteczne oraz dekoracje świetlne, który kursował na regularnych liniach od 6 grudnia 2022 roku;
 - W okresie od 15 do 31 grudnia 2022 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.



2. **Uruchomiono Krakowską Linię Turystyczną**, w ramach której w każdą niedzielę i święta od dnia 5 czerwca 2022 roku do dnia 25 września 2022 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami, kursującymi na dwóch wyznaczonych trasach. Wśród nich był wagon 102N wypożyczony z Poznania w ramach wymiany za wagon 4N.
3. **Promowano przejazdy komunikacją miejską poprzez emitowanie modułu MPK NEWS we wszystkich tramwajach i autobusach posiadających monitory LCD.** Wyświetlano informacje nt. działalności MPK S.A. w Krakowie oraz aktualności z Miasta Krakowa.

Działania edukacyjne:

1. **Pojazdy komunikacji miejskiej oraz budynki Spółki dekorowano flagami w rocznice ważnych dla Krakowa i Polski wydarzeń.**
2. **Aktywnie uczestniczono w „Dniach Ziemi”.** Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 8f.
3. **Aktywnie uczestniczono w „Wielkiej Lekcji Ekologii”.** Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 8g.
4. **Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu (ETZT).** Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 8h.
5. **W ramach Nocy Muzeów zrealizowano, zlecone przez ZTP, wzmocnienia nocnych linii autobusowych i tramwajowych. Uruchomiono dwie linie okolicznościowe nr 60 i 600, które były obsługiwane taborem zabytkowym.**
6. **Aktywnie uczestniczono w projekcie „Akademia Młodego Krakowianina”.** Zaangażowanie Spółki szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 8d;
7. **Prowadzono akcję informacyjną pt. „Kierowco! Ustąp pierwszeństwa. Dziękuję”,** którą szerzej opisano w realizacji celu IV.5, tiret 12;
8. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy:**
 - **Z zakresu profilaktyki i zapobiegania zakażeniom koronawirusem;**
 - **Z zakresu profilaktyki bezpiecznego zachowania się na przystankach, w zatłoczonych miejscach, zachowania ostrożności przy przechodzeniu przez tory tramwajowe, itp.;**

- **Porady dla seniorów jak nie dać się oszukać.**

9. Na monitorach w tramwajach i autobusach wyświetlano podstawowe zwroty związane z podróżowaniem, które były prezentowane w języku ukraińskim i polskim. Wybrane tłumaczenia słów i wyrażeń miały na celu pomoc obywatelom Ukrainy, korzystającym z komunikacji miejskiej i nie znającym języka polskiego, w uzyskaniu informacji związanych m.in. z poruszaniem się po Krakowie.

Zaangażowanie społeczne:

1. Spółka i jej pracownicy aktywnie uczestniczyli w organizowaniu pomocy dla mieszkańców Ukrainy dotkniętych wojną oraz uchodźców:

- W dniach od 2 do 6 marca 2022 roku na terenie wszystkich zajezdni **zorganizowano zbiórkę do puszek dla ofiar wojny;**
- W dniach od 2 do 4 marca 2022 roku **wolontariusze koła PCK i klubu Honorowych Dawców Krwi przy MPK S.A. w Krakowie przeprowadzili kwestę** dla mieszkańców Ukrainy w specjalnie oznakowanym tramwaju;
- **Spółka udostępniła autobus do przewozu wolontariuszy** z Krakowa do Dobczyc, gdzie były segregowane dary mieszkańców Krakowa dla obywateli Ukrainy. Wśród wolontariuszy nie zabrakło pracowników Spółki, którzy pomagali w segregowaniu rzeczy, pakowaniu ich oraz przygotowaniu do transportu;
- **Spółka zapewniała transport autobusem** po Krakowie dla 36 ukraińskich dzieci wraz z opiekunami ewakuowanych z placówki opiekuńczej we Lwowie;
- **MPK S.A. w Krakowie zapewniało transport dla ukraińskich dzieci do Tauron Arena Kraków,** gdzie zorganizowano przedszkole;
- **MPK S.A. w Krakowie przekazało Miastu Lwów 5 autobusów Solaris Urbino 12** wyprodukowanych w 2009 roku **oraz 1 autobus marki Solaris Urbino 12** wyprodukowany w 2008 roku **dla Miasta Chmielnicki.** Pojazdy były w pełni sprawne, jednak zostały wycofane z eksploatacji w związku z prowadzoną odnową taboru. Wraz z autobusami Spółka przekazała pakiet części eksploatacyjnych, które umożliwią dalsze utrzymanie pojazdów w pełnej sprawności w tym trudnym, wojennym czasie. Autobusy zawiozły produkty żywnościowe z długim terminem ważności, środki czystości, środki higieniczne, itp.



2. Kontynuowano współpracę z Klubem Honorowych Dawców Krwi PCK działającym przy MPK S.A. w Krakowie. Członkowie klubu systematycznie oddawali krew, prowadzili kwesty w tramwajach.

3. Grupa biegowa MPK Runners wzięła udział w następujących przedsięwzięciach sportowych:

- **18-tym Krakowskim Półmaratonie Marzanny**, którego celem było m.in.: zebranie funduszy na potrzeby Fundacji „Schola Cordis”, zajmującej się wspieraniem Kardiochirurgii Dziecięcej;
- charytatywnym biegu **Poland Business Run**, którego celem jest pomoc osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu oraz po mastektomii.

4. Udział w Krakowskiej Zbiórce Żywności w dniach 10-14 października 2022 roku. Pracownicy Spółki ofiarowali 560 kg żywności, która została przewieziona do magazynu Banku Żywności w Krakowie, a następnie przekazana do krakowskich kuchni dla ubogich i ośrodków sprawujących opiekę nad niepełnosprawnymi dziećmi i młodzieżą.

5. 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 S.A. wspierała utalentowane krakowskie dzieci w rozwijaniu pasji i zainteresowań.

6. Kontynuowano współpracę ze Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” i Środowiskowym Domem Samopomocy „Leonardo” w Krakowie. W ramach projektu podopieczni tych ośrodków wykonywali, raz w miesiącu, lekkie prace na rzecz Spółki.

7. Kontynuowano program aktywizacji osób niepełnosprawnych, w ramach którego na koniec 2022 roku zatrudnione były 4 osoby.

W 2022 roku MPK S.A. w Krakowie zostało odznaczone następującymi nagrodami:

- **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;
- **Tytułem laureata plebiscytu „Fundusze Europejskie są w Małopolsce”.** Plebiscyt został zorganizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego w celu wyłonienia najlepszych, zdaniem mieszkańców, inwestycji zrealizowanych w regionie od 2014 roku, które były współfinansowane ze środków unijnych. W internetowym głosowaniu Małopolanie wybierali swoich faworytów w poszczególnych powiatach.

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

CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2022	Wykonanie 2022	Wymaganie	Wykonanie
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	623 475 tys. zł	610 370 tys. zł	Max 100%	97,9%

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	Min 1,2	2,2
2.1.2.	Wskaźnik ilorazu zadłużenia finansowego do zysku brutto	Max 3,60	3,37

CEL 2.2. Wskaźnik realizacji zadań remontowych

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2022	Wykonanie 2022	Wymaganie	Wykonanie
1.	Remonty ogółem	20 395 tys. zł	20 400 tys. zł	Min 95%	100,0%

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 2022	Wykonanie 2022	Wymaganie	Wykonanie
A.	NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE, w tym:	50 541 tys. zł	115 939 tys. zł	Min 95%	229,4%
I.	Modernizacja taboru tramwajowego	5 742 tys. zł	5 641 tys. zł	Min 95%	98,2%
II.	Zakup taboru tramwajowego	33 257 tys. zł	100 150 tys. zł*	Min 95%	301,1%
III.	Zakup taboru autobusowego	1 900 tys. zł	1 703 tys. zł	Min 95%	89,6%
IV.	Modernizacja budynków i budowli	2 208 tys. zł	755 tys. zł	Min 95%	34,2%
V.	Zakup maszyn i urządzeń	3 217 tys. zł	3 447 tys. zł	Min 95%	107,1%
VI.	Informatyzacja	2 241 tys. zł	2 254 tys. zł	Min 95%	100,6%
VII.	Pozostałe zadania /Projekty optymalizacyjne	1 976 tys. zł	1 989 tys. zł	Min 95%	100,7%

* dostawa 12 sztuk wagonów Tango Lajkonik II, w planie 4 sztuki

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 9 niniejszego Sprawozdania.

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 51,95	53,19

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.

Cel 4.1. Wskaźnik wzrostu przeciętnego wynagrodzenia

Wymaganie	Wykonanie
Max 110,6%	110,6%

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%

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%	99,74%

Niewykonanie zakładanego wskaźnika związane było z nagłą obsługą uchodźców wojennych i wolontariuszy wykonaną na zlecenie Centrum Zarządzania Kryzysowego oraz nieplanowanym uruchomieniem zastępczej komunikacji autobusowej w związku z remontami infrastruktury tramwajowej. Dodatkowo w okresie wiosenno-letnim kierowcy zatrudnieni na umowy cywilnoprawne skorzystali z długookresowych przerw w świadczeniu usługi w większym niż dotychczas zakresie.

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%	99,9%

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.

CEL 7.1. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania tramwajów

Wskaźnik zawieszony na 2022 rok.

CEL 7.2. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania autobusów

Wskaźnik zawieszony na 2022 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 w 2022 roku odbywało się na podstawie stawek wynagrodzenia, które zostały określone w długoletnich umowach przewozowych i są corocznie waloryzowane o wskaźniki zawarte w ww. umowach. Stawki obowiązujące od 1 stycznia 2022 roku wynikające z ww. waloryzacji zostały określone:

- dla przewozów tramwajowych w aneksie nr 26 z dnia 24 listopada 2021 roku do umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych;
- dla przewozów autobusowych realizowanych na liniach miejskich i aglomeracyjnych w aneksie nr 54 z dnia 25 października 2021 roku do umowy na świadczenie autobusowych usług przewozowych.

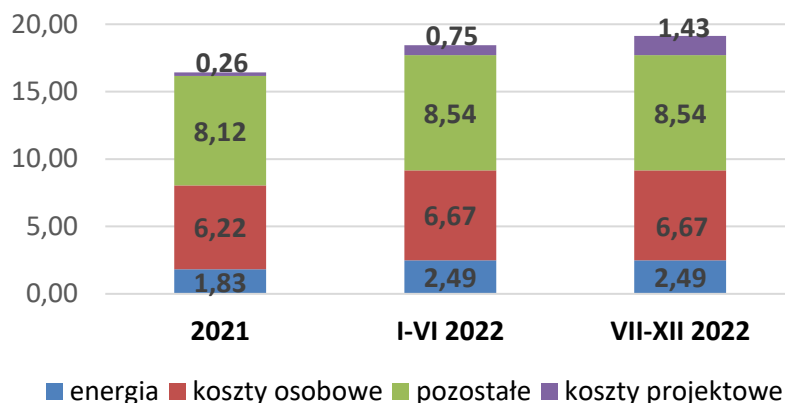
Na skutek drastycznego wzrostu cen oleju napędowego oraz stopy procentowej WIBOR 3M, jak również w związku z koniecznością zapewnienia wkładu własnego do projektu ZIT III oraz zabezpieczenia środków finansowych dla ewentualnych wcześniejszych dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II Spółka w dniu 11 maja 2022 roku wystąpiła do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie o zmianę od 1 lipca 2022 roku stawek wynagrodzenia za przewozy tramwajowe i autobusowe. Organizator transportu przychylił się do wniosku Spółki i przygotował stosowne dokumenty, w tym:

- aneks nr 31 z dnia 21 czerwca 2022 roku związany ze wzrostem stawki wynagrodzenia za przewozy tramwajowe;
- aneks nr 59 z dnia 21 czerwca 2022 roku związany ze wzrostem stawki wynagrodzenia za przewozy autobusowe na liniach miejskich oraz aglomeracyjnych.

Tabela 1. Zestawienie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe

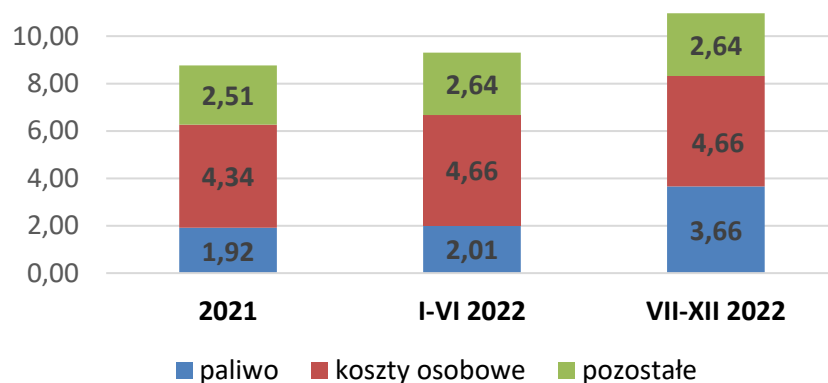
Wyszczególnienie	2021	2022	
	I-XII	I-VI	VII-XII
- za każdy pociągokilometr na liniach w komunikacji tramwajowej	16,43 zł	18,45 zł	19,13 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach miejskich	8,77 zł	9,31 zł	10,96 zł
- za każdy wozokilometr w komunikacji autobusowej na liniach aglomeracyjnych	6,92 zł	7,34 zł	8,61 zł

Wykres 1. Struktura stawek za przewozy tramwajowe
w zł/1 pockm

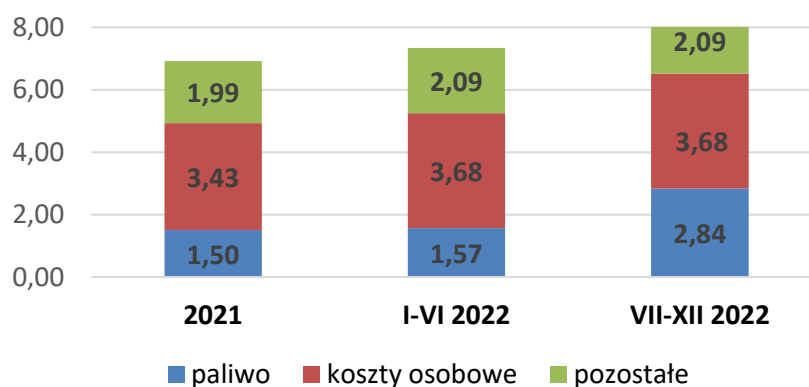


Koszty projektowe ujęte w stawce za przewozy tramwajowe związane są z realizacją umowy kredytowej z EBI z dnia 28 listopada 2018 roku i obejmują zaplanowaną na 2022 rok spłatę rat kapitałowych i odsetkowych.

Wykres 2. Struktura stawek za przewozy autobusowe na liniach miejskich
w zł/1 wzkm



Wykres 3. Struktura stawki za przewozy autobusowe na liniach aglomeracyjnych
w zł/1 wzkm



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

1. **Odebrano i włączono do eksploatacji 12 sztuk wagonów Tango Kraków Lajkonik II, wyposażonych w liczne udogodnienie dla pasażerów.** Temat został szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1, ppkt. 2 pt. „Zakup taboru tramwajowego”.
2. **Przeprowadzono postępowania przetargowe i wyłoniono dostawców 42 autobusów zasilanych energią elektryczną, których dostawa planowana jest w 2023 roku.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”;
3. **Rozpoczęto testowanie autobusów zasilanych wodorem na regularnej linii komunikacji miejskiej w Krakowie.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 7 pt. „Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty”.
4. **Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki, w tym do zakupu nowoczesnych tramwajów.** Temat omówiono w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 2 pt. „Zakup taboru tramwajowego”.
5. **Zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej w 10 wagonach NGT6.** Temat został szerzej opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 1 pt. „Modernizacja taboru tramwajowego”.
6. **Podejmowano intensywne działania rekrutacyjne zmierzające do pozyskiwania nowych pracowników zwłaszcza w grupie prowadzących pojazdy.** Temat został szerzej opisany w rozdziale VI, pkt. 1 pt. „Polityka personalna”.
7. **Wprowadzono zmiany zasad wynagradzania nakierowane na zwiększenie atrakcyjności oferowanego wynagrodzenia i zatrzymanie zrekrutowanych osób w Spółce.** Temat został szerzej opisany w rozdziale VI, pkt. 2 pt. „Polityka płacowa”.
8. **Kontynuowano prace nad nowym oznakowaniem, numeracją przystanków oraz poprawą szaty graficznej rozkładów jazdy.** 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”, realizacja celów IV.1 i IV.4, tiret 2f.
9. **Zawarto porozumienie z Komendą Miejską Policji w Krakowie w zakresie wykorzystania monitoringu w pojazdach,** z informatyzowano proces udostępniania monitoringu dzięki czemu potrzebne nagrania są dostępne dla Policji w możliwie jak najkrótszym czasie

po zdarzeniu. 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”, realizacja celu IV.5, tiret 1d.

10. W dniach 1-2 września 2022 roku MPK S.A. w Krakowie wraz z Izłą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej zorganizowało XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej, podczas którego prelegenci przedstawili swoje doświadczenia przy wdrażaniu autobusów zeroemisyjnych: w Krakowie, Zielonej Górze, Lublinie, Poznaniu oraz w Wiedniu, rozmawiano o procedowanym projekcie zmiany Kodeksu pracy w zakresie problemu sprawdzania stanu psychofizycznego kierowców przez pracodawców w transporcie publicznym, prezentowano nowe technologie w zarządzaniu ruchem zajeżdżniami oraz przedstawiono nowe formaty reklamowo-informacyjne na taborze komunikacyjnym. **Zjazdowi towarzyszyły uroczyste obchody 147 rocznicy uruchomienia komunikacji miejskiej w Krakowie oraz 95-lecia komunikacji autobusowej w Krakowie.** Najważniejszym ich elementem było odznaczenie wielu zasłużonych pracowników MPK S.A. następującymi wyróżnieniami: złotymi medalami za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej, „Honoris Gratia” oraz Medalami za Długoletnią Służbę.

2. OPIS ISTOTNYCH ROSZCZEŃ WOBEC SPÓŁKI

W 2022 roku w odniesieniu do Spółki nie wpłynęły żadne istotne roszczenia. Wszystkie roszczenia finansowe, zgłaszane do MPK S.A. w Krakowie przez osoby trzecie, były rozpatrywane rzetelnie, zgodnie z zapisami Procedury Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Środowiskiem P-7.2.04 pt. „Rozpatrywanie roszczeń finansowych”. Obejmuje ona wszystkie czynności poczynsży 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 2022 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022
1.	Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:	95	107
	<i>Ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	2	1
2.	Ilość zdarzeń potwierdzonych przez MPK S.A. w Krakowie	56	90

W 2022 roku zgłoszono więcej roszczeń odszkodowawczych niż w roku poprzednim. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do MPK S.A. w Krakowie w 2022 roku dotyczyło zdarzeń związanych z ruchem pojazdów komunikacji miejskiej, w których pasażerowie doznali obrażeń ciała. Największą grupę (73 osoby) stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. w Krakowie oraz osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu MPK S.A. w Krakowie. Powodem była nieuwaga samych poszkodowanych, tzn. wsiadanie lub wysiadanie w chwili, gdy drzwi już były zamykane np. podczas samoczynnego zamykania drzwi wyposażonych w fotokomórkę

lub nie trzymanie się poręczy w trakcie jazdy w pojazdach. W 18 przypadkach hamowanie wymuszone było przez innych uczestników ruchu drogowego.

Ponadto wpłynęło 9 roszczeń od osób poszkodowanych, które uczestniczyły w zdarzeniu najechania dwóch tramwajów.

Wpłynęło również kilka roszczeń dotyczących uszkodzeń mienia osobistego w trakcie przejazdu autobusem lub tramwajem, które zniszczone zostały podczas tego typu zdarzenia (np. płaszcz, wózek dziecięcy, torba, telefon, obuwie).

IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2022 roku Spółka posiadała w inwentarzu:

- 377 wagonów, które stanowiły 315 pociągów tramwajowych, w tym 1 wagon testowany typu 126N;
- 640 autobusów, w tym 22 autobusy dzierżawione oraz 1 autobus wodorowy testowany.

Tabela 3. Charakterystyka taboru Spółki i jego wykorzystanie

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
1.	Stan taboru na koniec okresu						
	- tramwaje	pociągi	311	311*	315	101,3	101,3
	- autobusy	wozy	636	617*	640	100,6	103,7
2.	Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)	pociągi	223	253	220,9	99,1	87,3
3.	Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)	sztuki	487	530	504,9	103,7	95,3
4.	Średnia prędkość eksploatacyjna						
	- tramwaje	km/godz	13,9	x	14	100,7	x
	- autobusy	km/godz	16,4	x	16,5	100,6	x
5.	Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)						
	- tramwaje	km/godz	18,9	x	19,1	101,1	x
	- autobusy	km/godz	24,4	x	24,6	100,8	x

*Plan na 2022 rok nie uwzględniał pojazdów dzierżawionych w ramach umów długookresowych oraz testowanych.

Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2022 roku Spółka posiadała w inwentarzu 377 wagonów, które stanowiły 315 pociągów tramwajowych, w tym 1 testowany wagon typu 126N.

Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2022 roku:

- 81,0% pociągów niskopodłogowych;
- 81,0% pociągów klimatyzowanych, w tym 65,0% pociągów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 81,0% pociągów wyposażonych w monitoring wnętrza pojazdu;
- 100,0% pociągów wyposażonych w automat biletowy;
- 92,0% pociągów wyposażonych w głosową informację pasażerską.

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

Tabela 4. Struktura ilościowa taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2022 roku

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8S	28	0	28
2.	E1+C3	9	19	28
3.	E1	0	9	9
4.	EU8N	0	40	40
5.	N8	0	12	12
6.	2x105Na	5	9	14
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	18	44	62
13.	126N	1*	0	1*
14.	Razem	154	161	315

*wagon wynajmowany w celach testowych

Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2022 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)	93	80	173
3.	Typ III (33-43 m)	61	72	133
4.	Razem	154	161	315

Typ I obejmuje wagony typu E1;

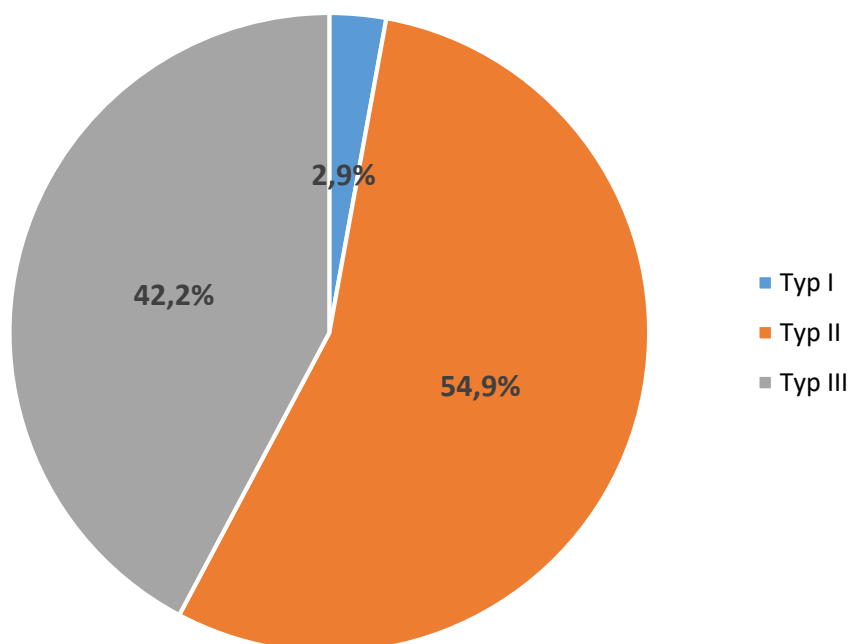
Typ II obejmuje wagony typów: 2x105, NGT6, N8, EU8N, 126N, GT8S, E1+C3;

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 4. Struktura taboru komunikacji tramwajowej na dzień 31 grudnia 2022 roku

pociągi tramwajowe



Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2022 roku Spółka posiadała w inwentarzu 639 autobusów własnych oraz 1 autobus dzierżawiony.

Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2022 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;
- 66,8% pojazdów wyposażonych w głosowe zapowiadanie przystanków (w przestrzeni pasażerskiej i na zewnątrz);
- 12,4% pojazdów elektrycznych.

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

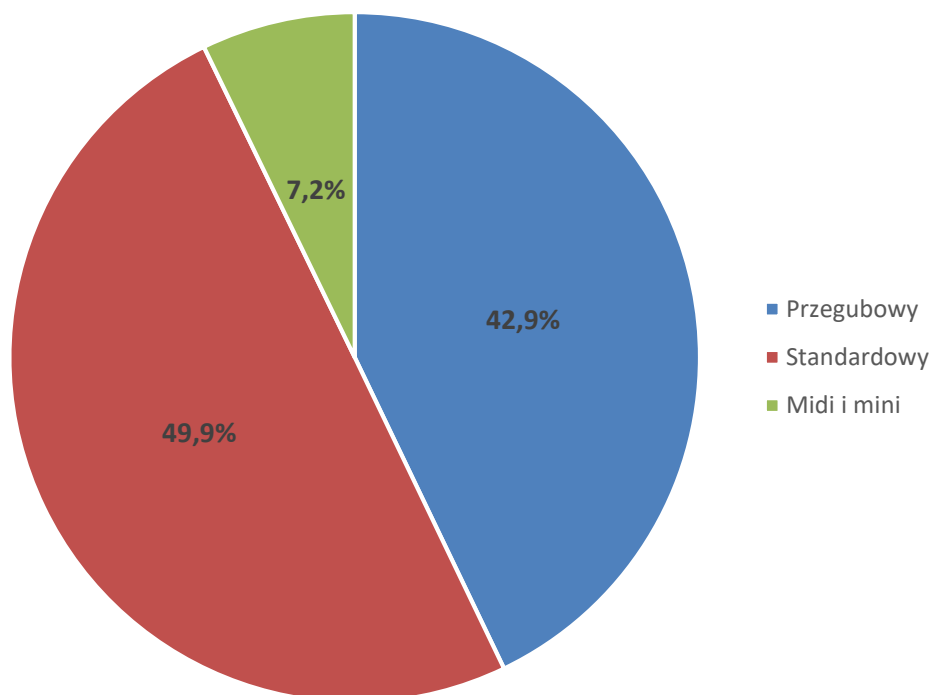
Tabela 6. Struktura ilościowa taboru autobusowego MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31 grudnia 2022 roku

sztuki

Lp.	Wyszczególnienie	Ilości w Stacjach Obsług			Razem
		Bieżące	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	79	68	42**	189**
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	56	56
9.	Volvo 7900 BASC Hybrid	13	0	0	13
10.	Mercedes Citaro/Conecto	30	30	32	92
11.	Mercedes O530G Citaro	0	0	36	36
12.	Mercedes Automet- Sprinter	0	4	0	4
13.	Karsan M2 HDV JEST+	0	2	0	2
14.	Man Lions InterCity LE	10***	0	0	10***
15.	Razem autobusy własne	202	156	281	639
16.	Autobusy dzierżawione (test)	0	1	0	1
17.	Razem	202	157	281	640

*,**,*** Na koniec 2022 roku MPK S.A. w Krakowie wynajmowało od podmiotu zależnego KrakTransRem Spółka z o.o. 22 autobusy, w tym 3 sztuki Solaris Urbino 18; 9 sztuk Solaris Urbino 12 oraz 10 sztuk Man Lions InterCity. Autobusy te zostały wliczone do taboru własnego z uwagi na 8-letni okres umów najmu.

Wykres 5. **Struktura własnego taboru komunikacji autobusowej na 31 grudnia 2022 roku**
według długości



2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH

Na koniec 2022 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **27 linii tramwajowych** (w tym: 24 linie dzienne i 3 linie nocne);
- **170 linii autobusowych** (w tym: 74 linie dzienne miejskie na terenie Miasta Krakowa, 75 linii dziennych aglomeracyjnych, 21 linii nocnych).

MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, korzystało z sieci komunikacyjnej na którą składało się 195 pętli komunikacyjnych oraz 3 409 przystanków.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	Dynamika 2022/2021 %
1.	Liczba linii:	szt	201	197	98,0
	▪ tramwajowych	szt	28	27	96,4
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>25</i>	<i>24</i>	<i>96,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	szt	173	170	98,3
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>153</i>	<i>149</i>	<i>97,4</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>105,0</i>
2.	Długość linii:	km	2 811	2 799	99,6
	▪ tramwajowych	km	365	363	99,4
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>319</i>	<i>317</i>	<i>99,4</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>46</i>	<i>46</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	2 446	2 436	99,6
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 140</i>	<i>2 100</i>	<i>98,2</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>306</i>	<i>336</i>	<i>109,8</i>
3.	Długość tras:	km	1 620	1 670	103,1
	▪ tramwajowych	km	146	148	101,4
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>102</i>	<i>104</i>	<i>102,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>44</i>	<i>44</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	km	1 474	1 522	103,2
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>1 198</i>	<i>1 216</i>	<i>101,5</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>276</i>	<i>306</i>	<i>110,9</i>
4.	Liczba pętli	szt	192	195	101,6
	▪ tramwajowych	szt	24	24	100,0
	▪ autobusowych	szt	168	171	101,8
5.	Liczba przystanków	szt	3 357	3 409	101,5
	▪ tramwajowych	szt	359	368	102,5
	▪ autobusowych	szt	2 998	3 041	101,4

3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

W 2022 roku MPK S.A. w Krakowie na liniach systemu KMK w Krakowie wykonało pracę przewową:

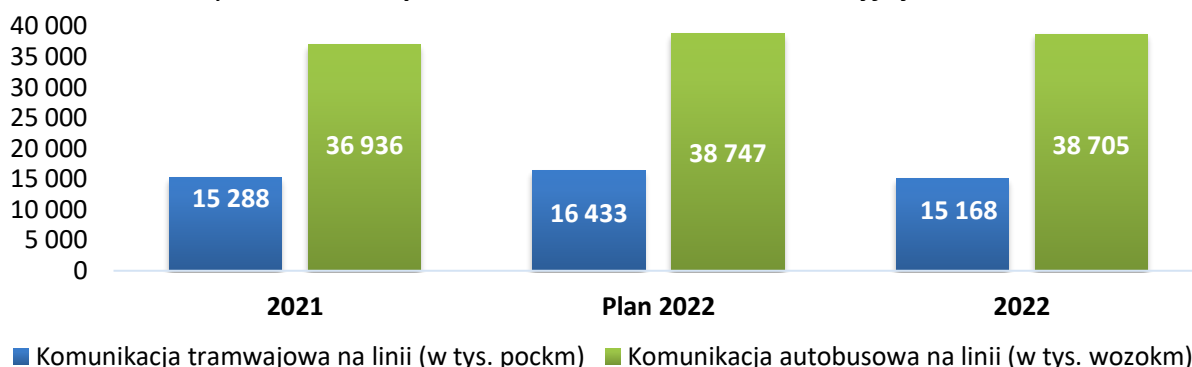
- **15 168 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 1 265 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 0,8% mniej niż w 2021 roku);
- **21 305 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 937 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 0,3% mniej niż w 2021 roku);
- **17 400 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 895 tys. wozokilometrów więcej niż zakładał plan i o 11,7% więcej niż w 2021 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
1.	Komunikacja tramwajowa ogółem	tys. pockm	16 382	17 593	16 258	99,2	92,4
	<i>w tym: na linii</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>15 288</i>	<i>16 433</i>	<i>15 168</i>	<i>99,2</i>	<i>92,3</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>1 094</i>	<i>1 160</i>	<i>1 090</i>	<i>99,6</i>	<i>94,0</i>
2.	Komunikacja autobusowa ogółem	tys. wozokm	40 304	41 938	42 407	105,2	101,1
	<i>w tym: na linii ogółem</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>36 936</i>	<i>38 747</i>	<i>38 705</i>	<i>104,8</i>	<i>99,9</i>
	<i>linie miejskie</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>21 363</i>	<i>22 242</i>	<i>21 305</i>	<i>99,7</i>	<i>95,8</i>
	<i>linie aglomeracyjne</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>15 573</i>	<i>16 505</i>	<i>17 400</i>	<i>111,7</i>	<i>105,4</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>3 368</i>	<i>3 191</i>	<i>3 702</i>	<i>109,9</i>	<i>116,0</i>

Niezrealizowanie planu pracy przewozowej na liniach tramwajowych i autobusowych miejskich wynika z ograniczeń funkcjonowania komunikacji w związku z prowadzonymi w Krakowie remontami. Większe niż zakłada plan wykonanie na liniach aglomeracyjnych wynikało z uruchomienia w 2022 roku nowych linii oraz zwiększenia częstotliwości kursowania na niektórych liniach.

Wykres 6. Praca przewozowa na liniach komunikacyjnych



V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA

1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

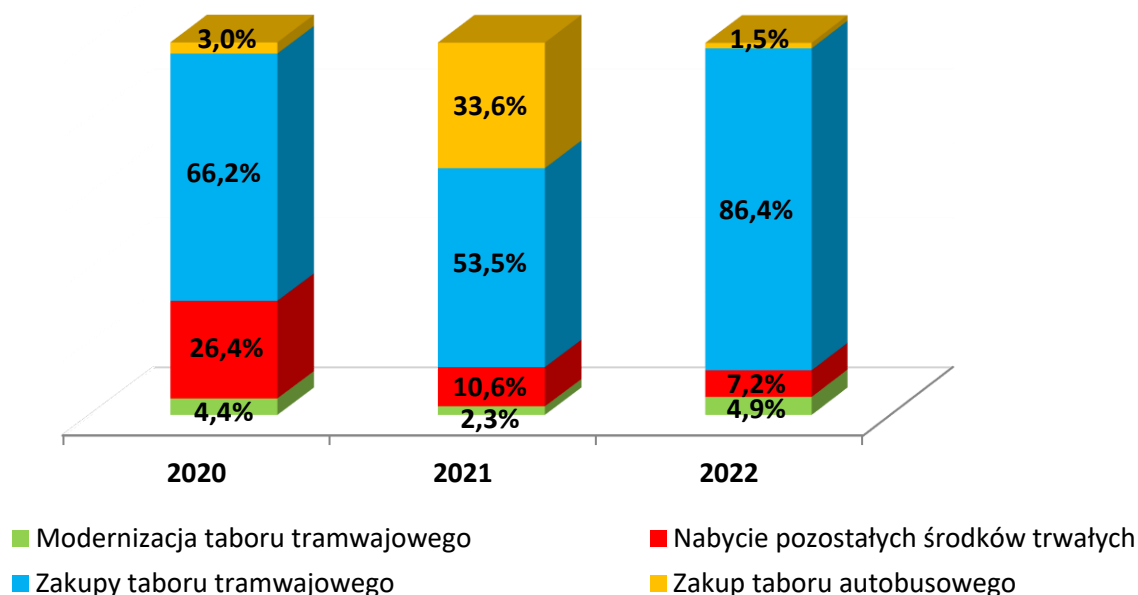
W 2022 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przeznaczyło na inwestycje kwotę 115 939 tys. zł.

Szczegółowe zestawienie wydatków inwestycyjnych zostało zaprezentowane w poniższej tabeli i na wykresie 7.

Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

w tys. zł							
Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
ŁĄCZNE NAKŁADY INWESTYCYJNE		219 841	407 406	50 541	115 939	28,5	229,4
I.	Wydatki ze środków własnych, w tym:	73 952	54 729	50 541	115 939	211,8	229,4
1.	Modernizacja taboru tramwajowego	9 761	9 406	5 742	5 641	60,0	98,2
2.	Zakup taboru tramwajowego	0	0	33 257	100 150	x	301,1
3.	Zakup taboru autobusowego	6 587	2 252	1 900	1 703	75,6	89,6
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	904	1 205	3 217	3 447	286,1	107,1
5.	Modernizacja budynków i budowli	53 355	38 224	2 208	755	2,0	34,2
6.	Informatyzacja	1 923	1 917	2 241	2 254	117,6	100,6
7.	Pozostałe zadania inwestycyjne	1 422	1 725	1 976	1 989	115,3	100,7
II.	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	145 526	352 677	0	0	x	x
1.	Zakup 50 wagonów tramwajowych	145 403	218 104	0	0	x	x
2.	Zakup 50 sztuk przegubowych autobusów elektrycznych	0	134 509	0	0	x	x
3.	Rozliczenie kosztów obsługi prawnej i kredytu	123	64	0	0	x	x
III.	Najem sprzętu komputerowego (leasing)	363	0	0	0	x	x

Wykres 7. *Struktura nakładów na inwestycje i leasing w latach 2020-2022*



1. Modernizacja taboru tramwajowego

W ramach odnowy taboru tramwajowego zamontowano platformy najazdowe dla wózków inwalidzkich i dziecięcych w 13 wagonach EU8N, w 1 wagonie 405N oraz w 1 wagonie N8. Dzięki tym modernizacjom poprawiła się dostępność ww. pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności. Ponadto zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej w 10 wagonach NGT6. Prowadzono także modernizację wagonów zabytkowych typu SN3 oraz SN1.

Zakupiono w Düsseldorfie 5 sztuk używanych wagonów GT8U, z których 3 sztuki planuje się włączyć do ruchu po zakończeniu modernizacji.

2. Zakup taboru tramwajowego

W 2022 roku odebrano 12 sztuk wagonów Tango Kraków Lajkonik II w ramach zakontraktowanej partii 60 sztuk. Stanowi to znaczne przyspieszenie w stosunku do harmonogramu ujętego w planie na 2022 rok, który zakładał dostawę 4 pojazdów.

Nowe tramwaje to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdnyymi. Przewożą jednocześnie 238



pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Drzwi wejściowe o większej niż

standardowo szerokości zapewniają szybką wymianę pasażerów. Pojazdy są wyposażone w udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności, klimatyzację, automaty biletowe z możliwością zapłaty kartą i systemem BLIK, system informacji pasażerskiej, monitoring oraz porty USB do ładowania smartfonów. Nowością są specjalne podparcia lędźwiowe zamontowane dla osób stojących. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewniają motorniczemu komfortowe warunki pracy.



W 2022 roku **MPK S.A. w Krakowie** podjęło próbę pozyskania środków unijnych na współfinansowanie tego zakupu. W związku z ogłoszonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych naborem w trybie konkursowym wniosków o dofinansowanie w ramach Działania 11.4 – Transport miejski (Konkurs Nr POLIŚ.11.4/1/22) **Spółka przygotowała wniosek o dofinansowanie projektu pt. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część III”, który obejmuje zakup 10 sztuk wagonów tramwajowych Tango Lajkonik II.** Na dzień sporządzenia sprawozdania trwa proces oceny przez CUPT wniosków złożonych przez podmioty biorące udział w konkursie.

W dniu 28 października 2022 roku rozpoczęto konsultacje w sprawie zakupu w latach 2025-2026 30 sztuk niskopodłogowych tramwajów, w tym 6 sztuk wagonów dwukierunkowych o długości 32 – 34 metrów, 10 sztuk wagonów jednokierunkowych o długości 40 – 45 metrów, 14 sztuk wagonów jednokierunkowych o długości 24 – 27 metrów. Zgłosiło się 14 zainteresowanych firm, w tym producenci pojazdów, a także podzespołów, systemów informacji pasażerskiej i systemów bezpieczeństwa pojazdów. **Zakup ww. pojazdów pozwoli na osiągnięcie celu jakim jest zapewnienie pasażerom 100% niskopodłogowego taboru tramwajowego w 2026 roku i będzie realizowany w zależności od potrzeb transportowych Miasta i przy uwzględnieniu jego sytuacji finansowej.**

3. Zakup taboru autobusowego

W czerwcu 2022 roku **Spółka zakupiła 1 autobus Solaris Urbino 18 Electric** w celu zwiększenia stanu pojazdów zeroemisyjnych. Jest to pojazd niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, a ładowanie baterii odbywa się poprzez zamontowany na dachu pantograf. W lipcu 2022 roku **został zakupiony i skierowany do ruchu 1 autobus mini Mercedes Sprinter.** Pojazd zakupiono w celu uzupełnienia liczby taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu.

Przeprowadzono postępowania przetargowe i **wyłoniono dostawców 42 autobusów zasilanych energią elektryczną, których dostawa planowana jest w 2023 roku.** Temat omówiono w rozdziale XII, pkt. 1 pt. „Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych”.

W dniu 23 września 2022 roku ogłoszono przetarg na dostawę w 2023 roku 8 sztuk autobusów w formie leasingu finansowego, w tym 4 sztuk o długości do 8 metrów i 4 sztuk o długości do 9,6 metra, w wyniku którego wyłoniono dostawcę autobusów midi. Umowa została zawarta w dniu 12 stycznia 2023 roku i zakłada dostawę 4 autobusów Solaris Urbino 8,9 LE w terminie do 9 miesięcy od daty podpisania umowy. Postępowanie na zakup 4 sztuk autobusów mini zostało ponowione z uwagi na brak złożonych ofert dostawy.

4. Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

W ramach zakupu maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych zakupiono:

- Stoły i szafy warsztatowe, żuraw hydrauliczny, mikroskop, skopometr oraz mierniki dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Oscyloskop oraz tester do kontroli sprawności czujników obrotu w wagonach tramwajowych, 2 sztuki klimatyzatorów dla Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Urządzenie spawalnicze MIG-MAG, piłę tarczową do cięcia metali, miernik niskich rezystancji, wózek ręczny podnośnikowy, pompę powietrzno-hydrauliczną do prac przy wózkach wagonów oraz agregat myjący wysokociśnieniowy, wiertarkę słupową kolumnową, wiertarkę poziomą, zagłębiarkę dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Tester akumulatorów (2 sztuki), urządzenie diagnostyczne do układu hamulcowego, montażownicę do opon, urządzenie do kontroli luzów w elementach zawieszenia, wykrywacz nieszczelności klimatyzacji w pojazdach, klucz do kół, multimetr dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Urządzenie do diagnostyki skrzyni biegów, rozpierek do opon, urządzenie do diagnostyki układów centralnego smarowania autobusów, giętarkę, zagniatarkę segmentową oraz testery akumulatorów dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
- Ładowarkę do autobusów elektrycznych, podgrzewacz indukcyjny, urządzenie do obsługi układu klimatyzacji baterii trakcyjnych w autobusach elektrycznych, cyfrowy tester akumulatorów z drukarką, 2 sztuki kluczy udarowych, 2 sztuki klimatyzatorów do serwerowni, wannę do cieczy chłodzącej z pompą do ponownego napełniania układu chłodzenia dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Mikroskop stereoskopowy, 4 sztuki agregatów prądotwórczych dla pogotowia technicznego oraz poduszkę wysokociśnieniową, służącą do usprawniania podnoszenia pojazdów na linii dla Działu Obsługi Technicznej;
- System sygnalizacji włamania i napadu dla PSB przy ul. Wielopole 1;
- Automat biletowy do Punktu Obsługi Mieszkańców w budynku Urzędu Miasta Krakowa przy ul. Stachowicza 18;
- 2 klimatyzatory do budynku administracyjnego przy ul. Brożka 3 oraz 2 sztuki kamer do monitoringu parkingu przy tym budynku;
- Podkaszarkę spalinową dla Działu Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury;
- Laserowy miernik prędkości, toromierz, alkotest z drukarką oraz 4 sztuki aparatów fotograficznych dla inspektorów nadzoru ruchu w Dziale Zarządzania Ruchem;

- Projektor dla Działu Informatyki;
- Projekt drabiny na budynku serwerowni, a następnie jej zakup i montaż;
- 3 sztuki samochodów osobowo-dostawczych do 3,5 t dla Działu Obsługi Technicznej;
- Samochód ciężarowy na potrzeby transportu wewnętrznego. Dzięki dostawie tego pojazdu Spółka uniezależniła się od zewnętrznych podmiotów świadczących usługi transportu;
- Pojazd drogowo-szynowy z funkcją odśnieżania, czyszczenia, posypywania dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, który będzie wykorzystywany w utrzymaniu obiektów Stacji wraz z torowiskami, a także będzie wspierał proces holowania pojazdów.



5. Modernizacja budynków i budowli

Wydatki na modernizację budynków i budowli dotyczyły:

- Realizacji zadania „Przebudowa i budowa pomieszczenia poprawek lakierniczych” w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Wykonania stanowiska ładowania autobusów za pomocą pantografu w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Opracowania dokumentacji projektowej dla stanowiska ładowania z sieci AC na ulicy Pawiej obok wejścia głównego do galerii;
- Wykonania prac budowlanych i instalacyjnych, montażu automatów KKM przy al. Andersa w kierunku Placu Centralnego oraz al. Andersa kierunku Dom Handlowy Wanda;
- Wykonania koncepcji i dokumentacji projektowej przebudowy obszaru ul. Rzemieśnicza-ul. Brożka;
- Posadowienia słupa wraz z kopułą oraz zmianą automatyki ładowarki wraz z wykonaniem instalacji elektrycznej na pętli przy ul. Piaszczystej w Krakowie;
- Opracowania projektu budowlano-wykonawczego wraz z uzyskaniem pozwoleń na budowę stacji transformatorowej ze stanowiskami ładowania za pomocą pantografu na pętli autobusowej Piaski Nowe;
- Opracowania projektu oraz wykonanie dokumentacji konserwatorskiej dla zadania „Budowa 4 sztuk stanowisk stacji ładowania autobusów elektrycznych na terenie pętli autobusowej w Kurdwanowie przy ul. Stojałowskiego w Krakowie”;
- Wykonania projektu budowlano-wykonawczego dla zadania „Budowa czterech stanowisk stacji ładowania autobusów elektrycznych na terenie pętli autobusowej Azory przy ul. Weissa w Krakowie”;
- Opracowania projektu budowlano-wykonawczego wraz z uzyskaniem pozwoleń na budowę stacji transformatorowej ze stanowiskami ładowania za pomocą pantografu na pętli autobusowej Rząka;

- Opracowania dokumentacji projektowej budowy placu na minimum 55 stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych i budowy kontenerowej stacji trafo w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Opracowania dokumentacji projektowej przebudowy wjazdu na teren Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

6. Informatyzacja

W ramach wydatków poniesionych na informatyzację w 2022 roku **zakupiono specjalistyczny sprzęt informatyczny, biurowy oraz oprogramowanie.**

W celu zabezpieczenia przedsiębiorstwa przed nieprzewidywaną awarią jednego z podzespołów jak również całego systemu łączności radiotelefonicznej TETRA zakupiono urządzenia nadawczo-odbiorcze składające się na ww. system.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa, skalowalności, interoperacyjności posiadanych systemów, jak również zapewniania zgodności licencyjnej zakupiono platformę wirtualizacyjną oraz serwer dla posiadanych systemów bazodanowych Oracle, co umożliwiło przeprowadzenie procesu integracji baz danych Oracle.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa, ciągłości działania systemu backupowego oraz w celu zabezpieczenia przed nieautoryzowanym dostępem do danych oraz ich zaszyfrowaniem zakupiono Deduplikator Datat Domain, który pełni rolę magazynu systemu backupowego, odizolowanego od środowiska MPK S.A. w Krakowie.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności stacji dyspozytorskich w dyspozytorni zapasowej zakupiono dodatkową licencję TIG2 (TetraIPGateway v2) dla systemu TetraNode.

Dla zwiększenia zabezpieczenia przedsiębiorstwa przed atakami typu DDos (atak na system komputerowy lub usługę sieciową w celu uniemożliwienia działania poprzez zajęcie wszystkich wolnych zasobów) oraz spamem zakupiono urządzenie niezbędne do utrzymania usługi poczty, tzw. redundantne urządzenie do filtrowania poczty zewnętrznej.

W celu usprawnienia procesów biznesowych, podniesienia responsywności systemów poprzez odciążenie obecnych macierzy oraz zwiększenia deduplikacji danych zakupiono macierz Dell EMC unity 480f, która zapewni obsługę danych dla 120 serwerów wchodzących w skład krytycznych dla MPK S.A. w Krakowie systemów. Pozwoli ona również na przyspieszenie przetwarzania informacji.

W celu zapewnienia poprawności działania procesu pobierania monitoringu oraz zapewnienia szyfrowania połączenia SFTP zakupiono niezbędne oprogramowanie.

Do obsługi protokołu SOAP w komputerach pokładowych Trapeze IBIS G1 w modernizowanych wagonach GT8S (obsługa tablic LCD wewnątrz pojazdu) zakupiono niezbędne licencje.

W celu zachowania legalności oprogramowania zakupiono pakiety licencji.

W celu zapewnienia możliwości przygotowywania przez pracowników Działu Informatyki specjalistycznych raportów oraz szablonów wydruków w wykorzystywanych w Spółce systemach zakupiono oprogramowanie Crystal Reports.

Zakupiono stosowne licencje pozwalające na obsługę terminali systemowych IP do centrali telefonicznej Alcatel-Lucent OmniPCX Enterprise użytkowanej przez MPK S.A. w Krakowie.

Zakupiono aplikację, która pozwala pracownikom Spółki zdalnie kontrolować jakość emisji reklam w pojazdach wyposażonych w urządzenia R&G i system emisji reklam URVE. Umożliwia ona szybkie reagowanie na nieprawidłowości związane z emisją ramówki reklamowej ograniczając straty wizerunkowe i finansowe przedsiębiorstwa.

7. Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty

W ramach projektu pt. „EZD Etap II” kontynuowano prace związane z projektowaniem i programowaniem funkcjonalności obsługi archiwum zakładowego oraz testy funkcjonalności systemu IFS EZD, pozwalające na przekazanie dokumentacji elektronicznej wytworzonej w komórkach organizacyjnych do Archiwum Zakładowego MPK S.A. w Krakowie, a także na przekazywanie dokumentacji z Archiwum Zakładowego do Archiwum Narodowego.

W marcu 2022 roku zakończono operacyjne wdrożenie zmodernizowanego systemu SI-LOK, który służy do zarządzania realizacją prac przewozowych i jest używany przez wszystkie Zajezdnie. Zmodernizowany system jest oparty o aktualne wersje systemu operacyjnego i bazodanowego oraz posadowiony na wirtualnych serwerach, co podnosi niezawodność działania systemu i obniża poziom ryzyka operacyjnego MPK S.A. w Krakowie. W czerwcu 2022 roku uruchomiono projekt pt. „Rozwój systemu SILOK2”, którego celem jest dostosowanie systemu do nowych przepisów. W lipcu 2022 roku wykonano I etap projektu dostosowujący system do nowych przepisów dotyczących zasad rejestracji czasu pracy prowadzących oraz rozpoczęto prace koncepcyjno-analityczne związane z dalszym jego rozwojem. W grudniu 2022 roku zakończono prace programistyczne związane z przygotowaniem narzędzia umożliwiającego parametryzację wybranych elementów systemu związanych z rozliczaniem czasu pracy prowadzących oraz z przygotowaniem nowego interfejsu planisty, którego wdrożenie ułatwi planowanie służb.

Kontynuowano prace związane z wdrożeniem nowej wersji oprogramowania BusMan do planowania rozkładów jazdy (BusMan 200 CA/CB). Prace wdrożeniowe zostały podzielone na etapy. W marcu 2022 roku dokonano modyfikacji przystankowej tabliczki z rozkładem jazdy, która obejmowała uzupełnienie nazwy przystanku o numer słupka oraz dodanie informacji o czasie przejazdu. W maju 2022 roku wdrożono szereg usprawnień związanych z zarządzaniem w systemie słupkami przystankowymi i trasami. W czerwcu 2022 roku wdrożono mechanizmy generowania plików zgodnych ze standardem GTFS oraz usprawnienia związane z generowaniem wydruków i raportów. W sierpniu 2022 roku wdrożono nowe raporty oraz modyfikacje tabliczek przystankowych. W IV kwartale 2022 roku uruchomiono dodatkowe funkcjonalności związane z raportowaniem, przygotowaniem tabliczek przystankowych, aktualizacją sieci komunikacyjnej w systemie oraz wymianą danych rozkładowych pomiędzy BusMan 200, a systemem IVU Plan do planowania służb.

Ze względu na występujący konflikt zasobów z projektem mającym na celu digitalizację dokumentowania procesu wykonania obsługi technicznych (OT) w Stacjach Obsług, do końca I kwartału 2023 roku zawieszono prace nad **wdrożeniem aplikacji do wsparcia procesu OC w Stacjach Obsługi Tramwajów**. W ramach projektu dotychczas zrealizowano wdrożenie pilotażowe w Stacjach Obsługi Tramwajów Podgórze oraz Nowa Huta, a w oparciu o uwagi zgłoszone podczas wdrożenia pilotażowego, wprowadzono modyfikacje w aplikacji.

Prowadzono prace nad optymalizacją procesu dokumentowania wykonania Obsługi Technicznej (OT) pojazdów w IFS. Przygotowano przeglądarkę internetową dla pracowników Stacji Obsług oraz pracowników Działu Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej. Ponadto przygotowano dokumentację techniczną oraz środowisko testowe na potrzeby wdrożenia pilotażowego nowego procesu dokumentowania wykonania Obsługi Technicznej w IFS, w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. W lipcu i sierpniu 2022 roku zrealizowano

wdrożenie pilotażowe rozwiązania w Stacjach Obsługi Autobusów Płaszów, Wola Duchacka oraz Bieńczyce. W październiku i listopadzie 2022 roku uruchomiono wdrożenie pilotażowe odpowiednio w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze oraz Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, a następnie w grudniu 2022 roku we wszystkich Stacjach Obsług wdrożenie przedprodukcyjne. Nowy proces został uruchomiony produkcyjnie z dniem 1 stycznia 2023 roku i od tego dnia wykonanie czynności obsług technicznych, czynności dodatkowych powiązanych z obsługami technicznymi oraz czynności obsług sezonowych w Stacjach Obsługi Autobusów i Stacjach Obsługi Tramwajów jest dokumentowane w systemie IFS.

Zakończono realizację projektu pt. „Usprawnienie procesu tankowania paliwa i płynów technologicznych w stacjach paliw Stacji Obsługi Autobusów podczas Obsługi Codziennej”. W wyniku projektu dokonano standaryzacji i uproszczenia procesów związanych z tankowaniem pojazdów, maszyn i urządzeń oraz z rozliczaniem paliwa realizowanych w Stacjach Obsługi Autobusów i Zajeżdżniach, a także uproszczono stosowane w Stacjach Paliw rozwiązania informatyczne.

W ramach projektu pt. **„Rozwój systemu IVU Plan”** w maju 2022 roku wdrożono funkcjonalności ułatwiające przekazywanie informacji związanych z planowaniem prac przewozowych pomiędzy planistami. We wrześniu rozpoczęto prace analityczne związane z aktualizacją wersji systemu zaplanowaną na 2023 rok oraz wdrożeniem nowego interfejsu (wymiana danych z programami BusMan200 oraz SILOK2). W IV kwartale 2022 roku kontynuowano prace związane z przygotowaniem wdrożenia nowego interfejsu i aktualizacją systemu, która została zaplanowana na II kwartał 2023 roku oraz rozpoczęto prace nad usprawnieniem funkcjonowania narzędzia do planowania służb (APD).

W październiku 2022 roku został uruchomiony projekt mający na celu **wdrożenie oprogramowania wspierającego kolejowanie autobusów elektrycznych do ładowania baterii trakcyjnych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka**. Do końca 2022 roku opracowano założenia funkcjonalne dotyczące ww. oprogramowania, przeprowadzono postępowanie zakupowe oraz zawarto umowę na dostawę ww. oprogramowania w 2023 roku.

Zakończono działania polegające na dostosowaniu systemu IFS9 Kadry i Płace do zmian w przepisach prawa w ramach projektu pt. **„Dostosowanie systemów zarządzania przedsiębiorstwem MPK S.A. w Krakowie do zmian w naliczaniu wynagrodzeń wprowadzonych przez Ustawodawcę („Polski Ład”)”**. Dostosowano system IFS9 w zakresie naliczania wynagrodzeń, PIT oraz zasiłków do zmian wynikających z 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 oraz późniejszych zmian. W dniu 31 marca 2022 roku projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Kontynuowano prace w ramach projektu pt. **„Wdrożenie nowych funkcjonalności modułu Umowy IFS w zakresie zawierania, rejestrowania, dokumentowania i rozwiązywania umów”**. Uruchomiono nowe funkcjonalności polegające m.in. na otrzymywaniu przez użytkowników systemu powiadomień (wiadomości e-mail) w zakresie umów i aneksów.

Kontynuowano realizację projektu pt. **„Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”**. Prowadzono negocjacje z firmą EasyMile, dostawcą autobusu autonomicznego. W dniu 1 czerwca 2022 roku przedstawiciel Wykonawcy dokonał oceny uzgodnionych z Zarządem Transportu Publicznego tras przejazdu pojazdu

autonomicznego, tj. trasy „Stare Miasto” oraz trasy „Kazimierz”, a także wskazał ograniczenia techniczne dla obu tras. Z uwagi na szereg ograniczeń zidentyfikowanych na trasie „Stare Miasto”, przedstawiciel firmy EasyMile zarekomendował wybór trasy „Kazimierz”. Wykonawca, z którym prowadzone były negocjacje, rozpoczął działania mające na celu pozyskanie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań pojazdu wolnobieżnego przez autobus autonomiczny. Niestety, okazało się, że nie jest możliwe pozyskanie od dostawcy pojazdu deklaracji zgodności CE, która w obecnym porządku prawnym w Polsce, stanowiłaby podstawę dopuszczenia pojazdu wolnobieżnego autonomicznego do poruszania się w ruchu drogowym. W sierpniu 2022 roku podjęto rozmowy z Transportowym Dozorem Technicznym, których celem miało być wypracowanie ścieżki umożliwiającej pozyskanie indywidualnego dopuszczenia pojazdu wolnobieżnego autonomicznego do poruszania się w ruchu drogowym. Niestety rozmowy zakończyły się niepowodzeniem. W związku z powyższym zakończono negocjacje z EasyMile i wstrzymano proces podpisania umowy oraz realizacji przejazdów pilotażowych do czasu wypracowania alternatywnej ścieżki formalnej lub znalezienia pojazdu, dla którego została wydana deklaracja zgodności CE. Ponadto, podjęto rozmowy z firmą Blees z Gliwic o możliwości współpracy w zakresie pilotażowego wykorzystania pojazdu wyposażonego w system jazdy autonomicznej dla celu przewozu pasażerów i podróźnych.

Zakończono prace komisji przetargowych powołanych w celu udzielenia zamówień w ramach przedsięwzięcia polegającego na **testowaniu autobusów wodorowych**. W wyniku postępowań zawarto umowy: w dniu 21 kwietnia 2022 roku z Solaris Bus & Coach Sp. z o.o., której przedmiotem jest testowanie jednego standardowego, zeroemisyjnego autobusu marki Solaris zasilanego wodorem oraz w dniu 12 maja 2022 roku z ORLEN Południe S.A. na sprzedaż wodoru i odpłatne udostępnienie mobilnej stacji zasilania wodorem. **W dniu 24 czerwca 2022 roku rozpoczęto testy autobusu Solaris Urbino 12 zasilanego wodorem, których celem jest weryfikacja funkcjonowania takiego pojazdu w rzeczywistych warunkach komunikacji miejskiej w Krakowie.** Następnie, we wrześniu 2022 roku zawarto umowę z AUTOSAN Sp. z o.o. na testowanie autobusu wodorowego SANCITY 12LFH. W dniu 14 września 2022 roku, miała miejsce prezentacja autobusu wodorowego Solaris Urbino 18 Hydrogen. W IV kwartale 2022 roku kontynuowano testy autobusu wodorowego Solaris Urbino 12. W okresie od 5 października 2022 roku do 30 listopada 2022 roku realizowano testy autobusu wodorowego Autosan SANCITY 12LFH. Tankowanie testowanych autobusów wodorowych odbywało się z wykorzystaniem kontenera ze zbiornikiem wypełnionym wodorem, dostarczonego przez firmę Orlen.



Źródłem finansowania kosztów projektu są m.in. środki stanowiące efekty korzystania ze statusu Podatkowej Grupy Kapitałowej Krakowski Holding Komunalny S.A. w Krakowie uzyskane za 2021 rok, w celu kontynuacji badań w zakresie publicznego transportu wodorowego, co wynika z Uchwały nr 21/KHK/2022 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie z dnia 28 lipca 2022 roku.

W dniu 13 kwietnia 2022 roku **zawarto porozumienie między Politechniką Krakowską (PK) a MPK S.A. w Krakowie w zakresie wspólnej realizacji projektów badawczo-rozwojowych**. W pierwszym etapie współpracy ustalono, że realizowane projekty będą dotyczyć:

- opracowania modelu LCC (Life Cycle Cost) do oceny efektywności zakupu i modernizacji taboru komunikacji zbiorowej, w pierwszej kolejności dla pojazdów tramwajowych;
- logistyki zaopatrzenia, magazynowania, dystrybucji i zaplecza technicznego dla autobusów z napędem wodorowym;
- zastosowania pojazdów autonomicznych w komunikacji zbiorowej;
- optymalizacji urządzeń i układów stosowanych w pojazdach tramwajowych;
- narzędzia informatycznego do zarządzania flotą autobusów elektrycznych;
- innowacyjnych rozwiązań w zakresie zasobników energii dla pojazdów komunikacji zbiorowej.

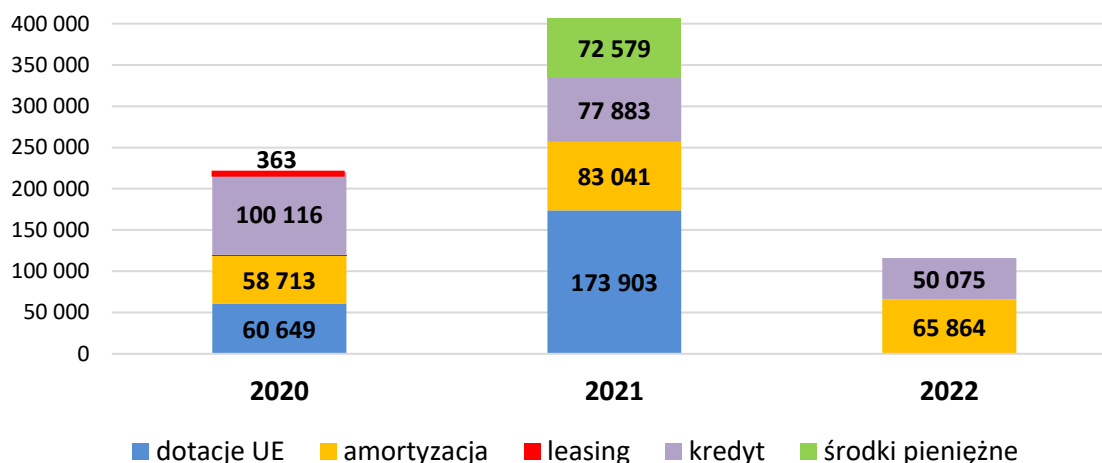
Pierwszym projektem przyjętym wspólnie do realizacji jest projekt mający na celu opracowanie modelu LCC (Life Cycle Cost) do oceny efektywności zakupu i modernizacji taboru komunikacji zbiorowej. W grudniu 2022 roku PK przekazała MPK S.A. w Krakowie wstępne „Studium możliwości zastosowania kosztów cyklu istnienia (LCC) do oceny efektywności zakupu taboru komunikacji zbiorowej”. W związku z trwającymi od listopada 2022 roku Wstępnymi Konsultacjami Rynkowymi oraz z planowanym postępowaniem na zakup taboru tramwajowego, ustalono, że informacje uzyskane w toku konsultacji mogą być znaczące dla przygotowania opracowania, w związku z tym podjęto decyzję o podpisaniu aneksu przedłużającego termin odbioru LCC do końca marca 2023 roku.

W grudniu 2022 roku uruchomiono projekt pt. „Innowacyjne zasobniki energii dla pojazdów komunikacji zbiorowej, na bazie badań i obserwacji zasobników energii stosowanych w tramwajach LAJKONIK w Krakowie prowadzonych w warunkach eksploatacyjnych”. W ramach projektu została zawarta umowa o udział przedstawicieli Politechniki Krakowskiej we wstępnych konsultacjach rynkowych stanowiących etap przygotowania postępowania o udzielenie zamówienia na zakup nowego taboru tramwajowego. Wstępne konsultacje rynkowe są zaplanowane na okres od grudnia 2022 roku do marca 2023 roku. Po zakończeniu spotkań z oferentami MPK S.A. w Krakowie otrzyma od Politechniki Krakowskiej podsumowanie konsultacji rynkowych zawierające wnioski i rekomendacje odnośnie zasobników, referencyjnych tras lub innych warunków technicznych/zapisów do ujęcia w Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Źródła finansowania inwestycji

Źródła finansowania nakładów na inwestycje zostały przedstawione na wykresie oraz w Załączniku nr 1 do niniejszego Sprawozdania w tabeli 9 pt. „Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania”.

Wykres 8. *Struktura finansowania inwestycji w latach 2020-2022*



W latach 2020-2022 z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej Spółka otrzymała łącznie środki w wysokości 1 150 tys. zł. Zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki zostały one rozdysponowane w następujący sposób:

- Środki z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2020 rok w kwocie 400 tys. złotych otrzymane w 2021 roku zostaną przeznaczone na pokrycie wydatków związanych z projektem badawczym autobusu autonomicznego, które są kosztami, dlatego nie zostały wykazywane na wykresie 6. Stan realizacji projektu pt. „Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych” został opisany w rozdziale V, ppkt. 7;
- Środki z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2021 rok w kwocie 750 tys. zł otrzymane w 2022 roku zostały przeznaczone na kontynuację badań w zakresie publicznego transportu wodorowego, które są kosztami, dlatego nie zostały wykazywane na wykresie 8. Aktualne zaawansowanie prac związanych z testowaniem autobusów wodorowych opisano w rozdziale V, ppkt. 7.

2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

Na działalność remontową wydatkowano kwotę

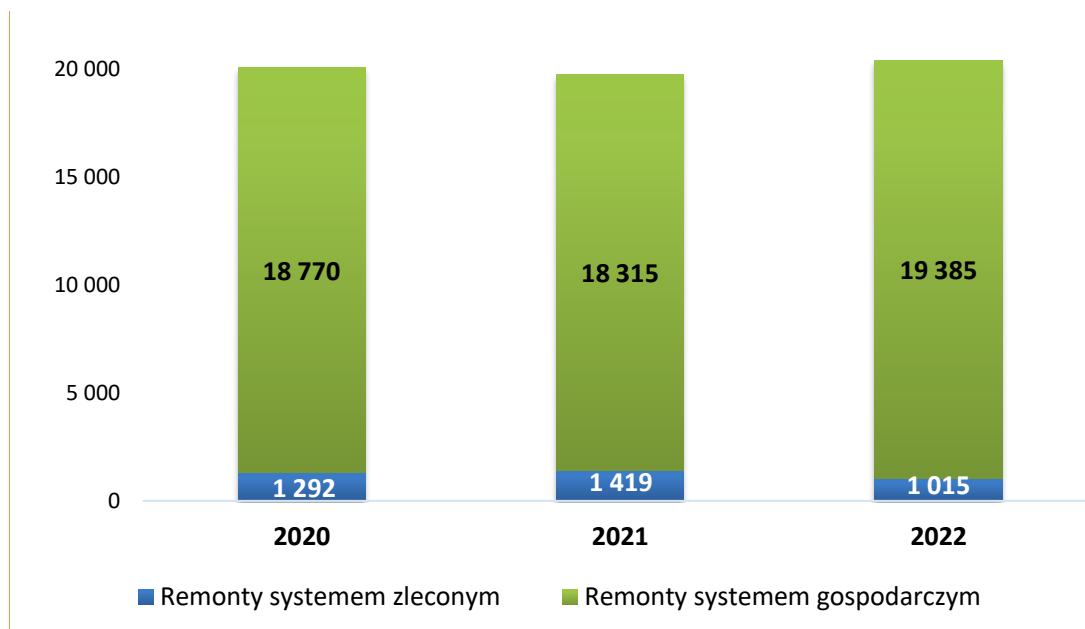
20 400 tys. zł.

Tabela 10. Realizacja remontów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2022/2021 %	Realizacja planu %
		2020	2021	Plan 2022	2022		
I.	REMONTY OGÓŁEM (A+B)	20 062	19 734	20 395	20 400	103,4	100,0
A.	Remonty systemem gospodarczym	18 770	18 315	18 715	19 385	105,8	103,6
1.	Remonty tramwajów	18 770	18 315	18 715	19 385	105,8	103,6
B.	Remonty systemem zleconym	1 292	1 419	1 680	1 015	71,5	60,4
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	1 273	926	1 630	962	103,9	59,0
2.	Remonty maszyn i urządzeń	19	493	50	53	10,7	106,0

Wykres 9. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2020-2022



Na remonty taboru tramwajowego wydatkowano kwotę**19 385 tys. zł.**

Zgodnie z przyjętą polityką odnowy taboru komunikacji tramwajowej wynikającą z cyklu obsługowo - naprawczego w 2022 roku realizowane były przeglądy okresowe i zachowawcze, które wykonywane są w ustalonych przedziałach kilometrów zrealizowanej 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:

- Przegląd OT-4 5 sztuk wagonów NGT8;
- Przegląd OT-4 3 wagonów EU8N;
- Przegląd OT-5 12 wagonów 2014N (1 w toku);
- Przegląd OT-4 1 wagonu N8;
- Przegląd OT-4 1 wagonu 405N;
- Przegląd OT-4 kompletów wózków w 6 wagonach EU8N;
- Przegląd OT-4 kompletów wózków w 1 wagonie N8;
- Przegląd OT-4 kompletów wózków w 5 wagonach E1;
- Przegląd OT-4 kompletów wózków w 4 wagonach C3;
- Przegląd OT-4 kompletów wózków w 2 wagonach 105Na;
- Remont 1 wagonu N8;
- Remont 1 wagonu technicznego 105NT.

Na remonty systemem zleconym wydatkowano kwotę**1 015 tys. zł.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych w okresie sprawozdawczym zrealizowano:

- Naprawę nawierzchni kostkowej torowiska polegającą na frezowaniu asfaltu przy torze 16 oraz remont uszkodzonych nawierzchni dróg po sezonie zimowym w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Wymianę aluminiowych drzwi wejściowych nr 101 do szatni na I piętrze oraz usunięcie występujących przecieków z dachu na styku hali głównej z halami południową i północną w Stacji Obsługi i Remontów;
- Naprawę kanału ciepłowniczego koło blacharni, naprawę zapadnięcia oraz załamania liniowego odwodnienia stacji paliw oraz naprawę fragmentów posadzki budynku myjni autobusowej wraz z progiem wjazdowym oraz wyjazdowym w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
- Remont uszkodzonych nawierzchni dróg po sezonie zimowym w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce oraz Wola Duchacka;
- Remont dachu PS Krowodrza Górka;
- Malowanie ścian korytarza i sali wykładowej w Ośrodku Szkolenia;
- Remont placu postojowego przy Dworcu Autobusowym Czyżyny;
- Awaryjna naprawa odwodnienia placu postojowego Czyżyny;
- Usunięcie usterek w budynku Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów;
- Remont dachu wraz z wymianą okien dachowych oraz naprawa gzymsu, obrobienie kominów i uzupełnienie kominków wraz z instalacją odgromową w budynku administracyjnym przy ul. Św. Wawrzyńca 13;
- Naprawę awaryjną dachu magazynu centralnego i magazynu odzieżowego w celu usunięcia przeciekania;

- Prace remontowe w DW Patrycja i domku Patusia w Zakopanem (malowanie ścian i sufitów w pokojach oraz częściach wspólnych, wymiana rynien, naprawa desek na stropie kotłowni);
- Partycypacja w kosztach remontu bufetu w budynku administracyjnym przy ul. Brożka 3.

W ramach remontów maszyn i urządzeń zrealizowano:

- Remont bieżący tokarki podtorowej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze - zakończenie prac zleconych i rozpoczętych w 2021 roku;
- Wymianę wideł roboczych w wózku widłowym w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

1. POLITYKA PERSONALNA

W polityce personalnej Spółki w 2022 roku dominowała troska o odbudowanie posiadanych zasobów ludzkich. W związku z tym prowadzone były intensywne działania rekrutacyjne zmierzające do pozyskiwania nowych pracowników, zwłaszcza w grupie prowadzących pojazdy. Wśród nich należy wymienić informacje o rekrutacji zamieszczane na tramwajach i autobusach, na banerach i monitorach reklamowych, w automatach KKM oraz ogłoszenia rekrutacyjne. Zadanie to było trudne ze względu na ekspansywną politykę konkurencji obliczoną na drenaż wykwalifikowanych kierowców. Działania powyższe związane były z ożywieniem aktywności branży turystycznej po okresie stagnacji związanej z epidemią COVID-19 oraz odpływem ukraińskich pracowników ze względu na zbrojny konflikt rozpoczęty agresją Rosji na Ukrainę. Spółka mierzyła się również z lokalnymi problemami w postaci medialnej nagonki, która wpłynęła negatywnie na proces uzupełniania braków kadrowych.



Aktywnie uczestniczono we wznowionych targach pracy. Chcąc pozostawać widocznym i znaczącym pracodawcą na lokalnym rynku pracy Spółka brała udział w organizowanych w 2022 roku wydarzeniach: „Festiwalu Zawodów 2022”, „Targach Pracy AGH”, „Targach Pracy i Przedsiębiorczości”, „Majówce z pracą” organizowanych przez Grodzki Urząd Pracy oraz w Targach Pracy dla absolwentów Zespołu Szkół nr 1 w Bochni. Na płatny staż absolwencki przyjęto 2 chętne osoby, pozyskano środki z Urzędu Pracy na program stażowy dla 4 osób, 3 zainteresowanych studentów odbyło swoje studenckie praktyki w MPK S.A. w Krakowie, a także zorganizowano praktyki zawodowe dla 43 uczniów. Do zakładu pracy regularnie zapraszane były szkoły techniczne na wycieczki, dzięki którym uczniowie poznawali specyfikę i warunki pracy w Spółce.

W 2022 roku zaplanowano 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. Dodatkowo w II półroczu 2022 roku rozpoczęto nabór dla osób posiadających uprawnienia kategorii D i chcących doraźnie podjąć współpracę na podstawie umów cywilnoprawnych (umów o świadczenie usług), podpisanych bezpośrednio ze Spółką.

Od początku 2022 roku obserwowaliśmy odchodzenie od epidemicznych ograniczeń. Przełożyło się to na zintensyfikowaną rekrutację zasobów. W 2022 roku (nie wliczając umów na zastępstwo) przyjęto do pracy 235 osób, odeszły 234. W analizowanym okresie Ośrodek Szkolenia zorganizował 4 kursy dla kandydatów na motorniczych oraz podpisał 78 umów na dofinansowanie kursów kategorii D dla kandydatów na kierowców autobusów. W efekcie tych działań w ubiegłym roku zatrudniono 58 motorniczych oraz 108 kierowców autobusów. Z uwagi na czas konieczny do zdobycia kwalifikacji z zakresu prowadzenia pojazdów, wciąż występują rozbieżności w wykonaniu planu zatrudnienia dla grup zawodowych kierowców i motorniczych.

*Tabela 11. Średnie zatrudnienie **

		w etatach					
Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Stan na 31.12. 2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
A.	ZATRUDNIENIE OGÓŁEM	2 311	2 389	2 287	2 301	99,0	95,7
1.	Kierowcy	726	753	709	715	97,7	94,2
2.	Motorniczowie	455	490	475	486	104,4	96,9
3.	Zaplecze	691	704	671	669	97,1	95,3
4.	Służby techniczno-ruchowe	261	261	259	256	99,2	99,2
5.	Służby administracyjne	178	181	173	175	97,2	95,6

** 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.*

Przez cały 2022 rok Spółka kontynuowała program aktywizacji osób niepełnosprawnych dla 4 osób. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2022 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). Podobnie jak w poprzednich latach organizujemy warsztaty aktywizujące dla podopiecznych fundacji Leonardo i Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA”.

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 109 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2022 roku). Ubiegły rok upłynął pod znakiem negocjacji z działającymi w Spółce organizacjami związkowymi na temat zmian w obowiązujących zasadach wynagradzania pracowników Spółki. W omawianym okresie można zauważyć już skutki zmiany zasad wynagradzania, które po wieloletnich staraniach udało się uzgodnić ze stroną związkową i wprowadzić w życie w 2022 roku. Możemy tu wymienić: zmiany w zasadach wypłaty nagród jubileuszowych (likwidacja nagród za lata pracy poza MPK S.A.), dwukrotne wprowadzenie przeszerogowań, przyspieszenie momentu przyznawania dodatku za staż pracy w Spółce. Omówiona powyżej sytuacja na rynku pracy, a także wzrost inflacji wpłynął na wzrost oczekiwań płacowych zarówno pracowników, jak też kandydatów do pracy. Reagując na tę sytuację podjęta została decyzja, że od 1 października

2022 roku wprowadzona zostanie część przeszerogowań przewidzianych na 2023 rok i jednocześnie od tej daty ponownie przyspieszony zostanie moment otrzymywania dodatku za staż (10% płacy zasadniczej po 1 miesiącu pracy w Spółce). Omówione działania w zakresie zmian zasad wynagradzania nakierowane były na zwiększenie atrakcyjności oferowanego wynagrodzenia i zatrzymanie zrekrutowanych osób w Spółce.

Spółka musiała również zmierzyć się ze zmianami w zakresie przepisów podatkowych zwanych „Nowym Ładem”. W jednym roku wprowadzone zostały w tym zakresie aż trzy obszerne i trudne do wdrożenia regulacje. Weszły w życie również zmiany w zakresie świadczeń pieniężnych z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa oraz przepisy dotyczące czasu pracy kierowców.

Wykonanie planu funduszu osobowego na 2022 rok oscyluje na poziomie 101,5%. Na etapie planu założono, że 45,8% zadań przewozowych zostanie wykonanych przez prowadzących pojazdy zatrudnionych na umowach cywilnoprawnych. Niekorzystne zmiany podatkowe wprowadzone dla osób świadczących usługi na podstawie działalności gospodarczej zmniejszyło zainteresowanie tą formą współpracy. Ostatecznie w oparciu o umowy cywilnoprawne zostało zrealizowanych 44,5% zadań przewozowych. Pozostała część realizowana była przez prowadzących pojazdy zatrudnionych na etacie, w głównej mierze w ramach godzin nadliczbowych.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
A.	Środki na wynagrodzenia ogółem, w tym:	164 883	184 583	187 037	113,4	101,3
1.	Fundusz osobowy	161 693	180 883	183 585	113,5	101,5
2.	Fundusz bezosobowy	3 190	3 700	3 452	108,2	93,3

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2021 - 2022

w %

Składnik wynagrodzenia	2021	2022
Płaca zasadnicza	58,2	57,8
Premia	16,5	16,8
Dodatek za staż	9,8	10,1
Nagrody	2,2	2,0
Dodatek świąteczny	5,2	5,2
Nagrody jubileuszowe	4,8	3,6
Prowizje	0,1	0,1
Odprawy emerytalno-rentowe	0,5	0,7
Pozostałe	2,7	3,7

W przedstawionej strukturze wynagrodzeń widoczne są zmiany wprowadzone w zasadach wypłaty nagród jubileuszowych. Widać również niewielki wzrost dodatku za staż pracy.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie (faktycznie zrealizowane) *

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	5 808	6 425	6 425	110,6	100,0

**Przeciętne wynagrodzenie nie zawiera płac osób zatrudnionych w ramach projektu aktywizacji osób niepełnosprawnych, kosztu godzin nadliczbowych prowadzących pojazdy wypłaconych w 2022 roku oraz planowanego kosztu przyspieszenia przyznawania dodatku za staż pracy*

Plan dotyczący poziomu średniej płacy na 2022 rok został zrealizowany.

Łączne wynagrodzenia Zarządu za 2022 rok, zawierające wynagrodzenia stałe i zmienne wyniosły 2 003 tys. zł. Natomiast wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 380 tys. zł. W 2022 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	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	696 629	813 508	794 651	114,1	97,7
I.	Przychody z działalności operacyjnej	610 050	726 813	704 972	115,6	97,0
a.	Przychody z działalności podstawowej	546 482	665 535	639 840	117,1	96,1
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	251 182	308 653	284 886	113,4	92,3 ¹
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	295 300*	356 882	354 954*	120,2	99,5 ²
b.	Przychody z działalności pozostałej	63 568	61 278	65 132	102,5	106,3
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	12 983	16 626	16 626	128,1	100,0
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 546	3 887	4 029	113,6	103,7
	- wynagrodzenie za windykację opłat	5 720	5 846	5 449	95,3	93,2
	- Karta Krakowska	320	300	637	199,1	212,3 ³
	- inna działalność pozostała	40 999	34 619	38 391	93,6	110,9
II.	Przychody finansowe	1 680	1 686	5 551	330,4	329,2⁴
III.	Pozostałe przychody operacyjne	84 899	85 009	84 128	99,1	99,0

* w tym od innych kontrahentów niż ZTP –116 tys. zł w 2021 roku, 2 238 tys. zł w 2022 roku.

^{1,2} Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1. niniejszego rozdziału.

³ Przychody z realizacji projektu Karta Krakowska omówiono w pkt. 1.1.2. niniejszego rozdziału.

⁴ Odchylenie od planu przychodów finansowych omówiono w pkt. 1.2 niniejszego rozdziału.

1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Przychody z działalności operacyjnej wyniosły **704 972 tys. zł.**

1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Przychody z działalności podstawowej wyniosły **639 840 tys. zł.**

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- *przewozów tramwajowych w kwocie* **284 886 tys. zł**
liczone jako iloczyn zrealizowanych pociągokilometrów na linii (15 168 tys. pociągokilometrów) oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1. Przychody te były niższe od planowanych o 23 767 tys. zł w związku z obniżoną o 1 265 tys. pociągokilometrów pracą przewozową zleconą Spółce. W odniesieniu do 2021 roku wzrosły o 13,4%.

- *przewozów autobusowych w kwocie* **354 954 tys. zł**
Złożyły się na nie :

- *przychody na liniach miejskich w kwocie* **213 628 tys. zł**
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (21 305 tys. wzk) oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1. Przychody z wynagrodzenia za przewozy na liniach autobusowych miejskich były niższe od planowanych o 11 574 tys. zł w związku z pracą przewozową zrealizowaną przez pojazdy Spółki niższą od planu o 937 tys. wozokilometrów. W odniesieniu do 2021 roku wzrosły o 14,0%.
- *przychody na liniach aglomeracyjnych w kwocie* **139 088 tys. zł**
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (17 400 tys. wzk) oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1. Przychody z wynagrodzenia za przewozy na liniach autobusowych aglomeracyjnych były wyższe od planowanych o 7 408 tys. zł w związku z pracą przewozową zrealizowaną przez pojazdy Spółki wyższą od planu o 895 tys. wozokilometrów, która była związana z uruchomieniem nowych linii aglomeracyjnych, które wymieniono w rozdziale III, pt. „Realizacja polityki zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, opis realizacji celów IV.1 i IV.4. W odniesieniu do 2021 roku wzrosły o 29,0%.
- *przychody z usług przewozowych autobusowych na rzecz innych kontrahentów niż Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w kwocie* **2 238 tys. zł.**

1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Przychody z pozostałej działalności wyniosły **65 132 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie 16 626 tys. zł;
- Wynagrodzenie za utrzymanie przystanków i dworców w kwocie 4 029 tys. zł;
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku w kwocie 5 449 tys. zł;
- Wynagrodzenie za realizację w imieniu Gminy Miejskiej Kraków programu Karta Krakowska w kwocie 637 tys. zł;

Wyższe niż zaplanowano wykonanie przychodów związane jest z zaksięgowaniem transzy według zapisów umowy nr W/I/495/SZ/115/2022 z dnia 10 marca 2022 roku, której zapisy weszły w życie później niż przygotowywano plan Spółki na 2022 rok.

- Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 38 391 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.

Wyższe niż planowano przychody osiągnięto m.in. z tytułu przychodów z produkcji i regeneracji oraz z tytułu usług reklamowych. W efekcie wprowadzenia uchwały krajobrazowej, która wprowadziła ograniczenie umieszczania tablic reklamowych i szyldów, klienci zdecydowanie częściej korzystali z nośników reklamowych oferowanych przez Spółkę.

1.2. PRZYCHODY FINANSOWE

Przychody finansowe wyniosły **5 551 tys. zł.**

Złożyły się na nie m.in.:

- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 2 858 tys. zł;
- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 2 073 tys. zł.

Przychody finansowe wyższe od planowanych są związane z wyceną udziałów w jednostce podporządkowanej na wyższym poziomie od zaplanowanego oraz z wyższego oprocentowania środków na rachunkach bankowych po wzroście stóp procentowych.

1.3. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły

84 128 tys. zł.

Przychody obejmują m.in.: przychody z tytułu dofinansowania projektów UE, rozwiązania rezerw oraz środki finansowe uzyskane z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2021 rok.

2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły

809 161 tys. zł.

Tabela 16. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	692 736	829 247	809 161	116,8	97,6
I.	Koszty działalności operacyjnej	676 509	804 864	784 404	115,9	97,5
	1) Amortyzacja	169 577	180 509	173 418	102,3	96,1 ¹
	2) Zużycie materiałów	58 663	64 800	63 336	108,0	97,7
	3) Zużycie energii, w tym:	119 545	166 227	168 630	141,1	101,4
	- paliwo	67 213	103 302	106 936	159,1	103,5 ²
	- energia trakcyjna	41 225	49 662	49 136	119,2	98,9 ³
	- energia dla autobusów elektrycznych	2 883	4 200	3 548	123,1	84,5 ⁴
	- pozostałe media	8 224	9 063	9 010	109,6	99,4 ⁵
	4) Usługi obce	105 022	132 278	123 934	118,0	93,7 ⁶
	5) Podatki i opłaty	9 066	10 416	10 497	115,8	100,8
	6) Koszty wynagrodzeń	202 054	231 080	229 415	113,5	99,3 ⁷
	- środki na wynagrodzenia	164 883	188 172	187 037	113,4	99,4
	- odpis na ZUS	31 083	35 941	35 696	114,8	99,3
	- składka PPK	578	692	693	119,9	100,1
	- odpis na ZFŚS	4 220	4 662	4 483	106,2	96,2
	- pozostałe koszty osobowe	1 290	1 613	1 506	116,7	93,4
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	11 640	18 674	14 558	125,1	78,0
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	942	880	616	65,4	70,0
II.	Koszty finansowe	9 224	16 408	16 916	183,4	103,1⁸
III.	Pozostałe koszty operacyjne	7 003	7 975	7 841	112,0	98,3

¹ Amortyzację omówiono na str. 63;

² Koszty paliwa omówiono na str. 64;

³ Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 65;

⁴ Koszty energii dla autobusów elektrycznych omówiono na str. 66;

⁵ Koszty pozostałych mediów energetycznych omówiono na str. 67;

⁶ Koszty usług obcych omówiono na str. 68;

⁷ Koszty wynagrodzeń omówiono w rozdziale VI, pkt. 2 pt. „Polityka płacowa”;

⁸ Koszty finansowe omówiono na str. 69.

Tabela 17. Struktura kosztów

w %

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	97,7	96,9
	- Amortyzacja	24,5	21,4
	- Zużycie materiałów	8,5	7,8
	- Paliwo	9,7	13,2
	- Energia trakcyjna	5,9	6,1
	- Energia dla autobusów elektrycznych	0,4	0,4
	- Pozostałe media	1,2	1,1
	- Usługi obce	15,2	15,3
	- Podatki i opłaty	1,3	1,3
	- Koszty wynagrodzeń	29,2	28,4
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,7	1,8
	- Wartość sprzedanych towarów w cenie zakupu	0,1	0,1
II.	Koszty finansowe	1,3	2,1
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 **784 404 tys. zł.**

Amortyzacja

Wielkość amortyzacji za 2022 rok wyniosła **173 418 tys. zł.**

Tabela 18. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	AMORTYZACJA, w tym:	169 577	180 509	173 418	102,3	96,1
1.	Amortyzacja tramwajów	66 355	72 420	69 155	104,2	95,5
2.	Amortyzacja autobusów	76 254	80 221	75 433	98,9	94,0
3.	Pozostała amortyzacja	26 968	27 868	28 830	106,9	103,5

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2022 rok wynika z przeprowadzenia corocznej weryfikacji stawek amortyzacji tramwajów i autobusów, która spowodowała wydłużenie okresów amortyzacji dla części taboru.

Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły **63 336 tys. zł.**

Tabela 19. Zużycie materiałów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:	58 663	64 800	63 336	108,0	97,7
1.	Pozostałe materiały	55 193	60 560	58 485	106,0	96,6
2.	Ogumienie	1 763	1 550	1 845	104,7	119,0
3.	Płyny eksploatacyjne	1 707	2 690	3 006	176,1	111,7

Wzrost kosztów w pozycji ogumienie ma związek ze wzrostem cen tych produktów. Wysoki poziom kosztów w pozycji płynów eksploatacyjnych wynika ze wzrostu cen płynu AdBlue niezbędnego do pracy silników diesla.

Paliwo

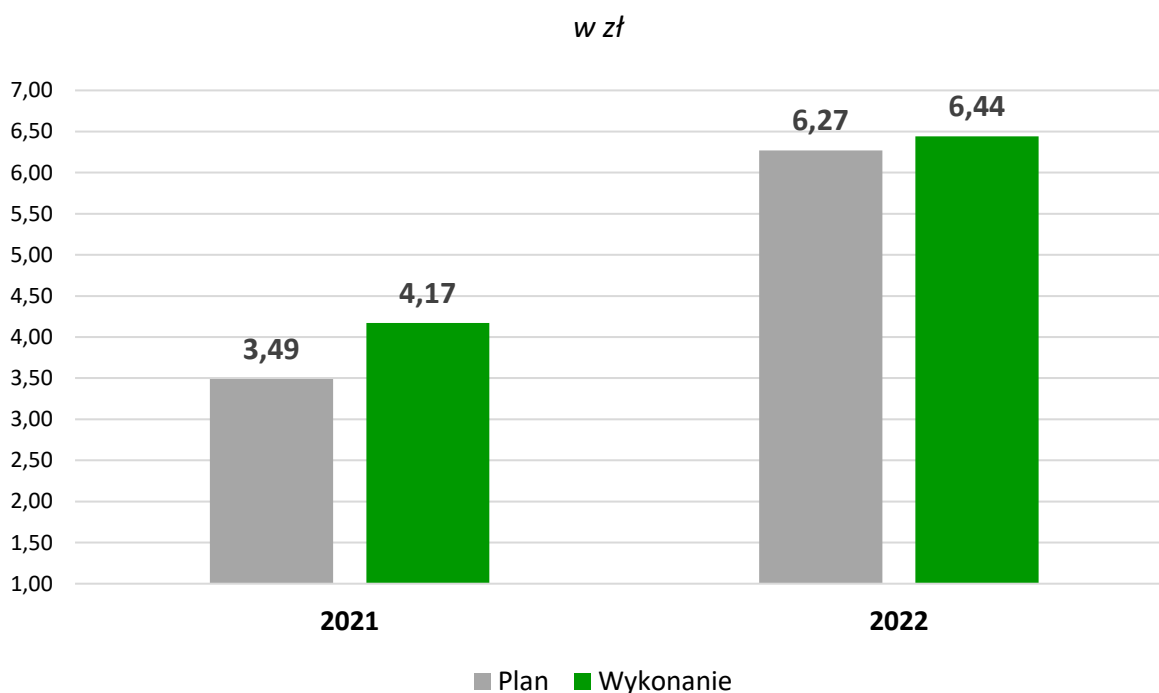
Koszty paliwa wyniosły

106 936 tys. zł.

Tabela 20. Koszty paliwa

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY PALIWA, w tym:	tys. zł	67 213	103 302	106 936	159,1	103,5
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	67 091	103 158	106 724	159,1	103,5
2.	Paliwo - benzyna	tys. zł	105	120	129	122,9	107,5
3.	Paliwo - wodór	tys. zł	0	0	56	x	x
4.	Paliwo - gaz LPG	tys. zł	17	24	27	158,8	112,5
II.	Koszt 1 litra ON	zł	4,17	6,27	6,44	154,4	102,7

Wykres 10. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2021 – 2022



Przekroczenie kosztów paliwa w odniesieniu do przyjętego planu wynika z wyższego niż planowano o 0,17 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego, natomiast wysoka dynamika kosztów paliwa w stosunku do 2021 roku wynika z wyjątkowo wysokiego wzrostu cen paliw w 2022 roku, który był spowodowany wojną w Ukrainie i wysoką inflacją.

Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

49 136 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

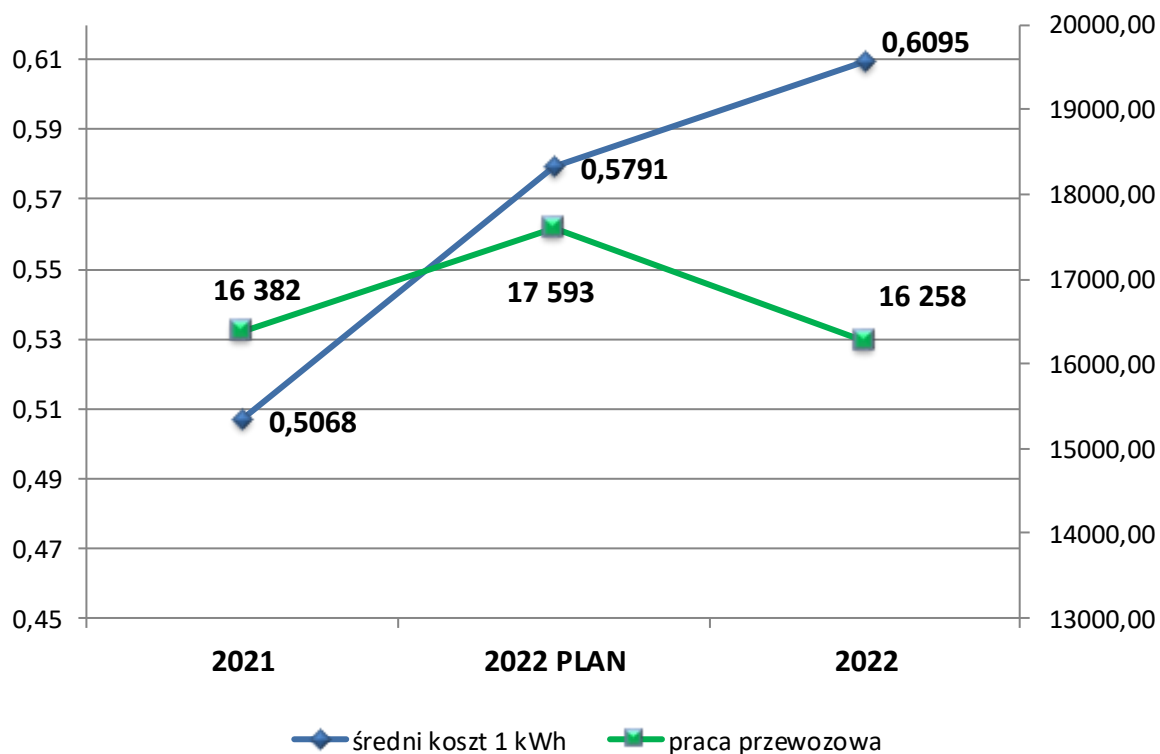
Tabela 21. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ	tys. zł	41 225	49 662	49 136	119,2	98,9
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	16 382	17 593	16 258	99,2	92,4
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,97	4,87	4,96	99,9	101,7
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	81 345	85 757	80 622	99,1	94,0
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,5068	0,5791	0,6095	120,3	105,2

Oszczędność kosztów energii trakcyjnej w stosunku do planu jest konsekwencją wykonanej mniejszej pracy przewozowej o 1 335 tys. pociągokilometrów.

Wykres 11. Średni koszt 1 kWh i praca przewozowa w latach 2021 – 2022

w zł/1 kWh i praca przewozowa w tys. pockm



Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły **3 548 tys. zł.**

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

Tabela 22. Koszty

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	tys. zł	2 883	4 200	3 548	123,1	84,5
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	3 113	3 976	3 823	122,8	96,1
2.	Zużycie energii	tys. kWh	5 036	6 379	6 146	122,0	96,3
3.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,5726	0,6584	0,5774	100,8	87,7

Oszczędność kosztów energii dla autobusów elektrycznych w stosunku do planu jest konsekwencją wykonanej mniejszej pracy przewozowej o 153 tys. wozokilometrów oraz niższego średniego kosztu 1 kWh o 0,081 zł.

Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

9 010 tys. zł.

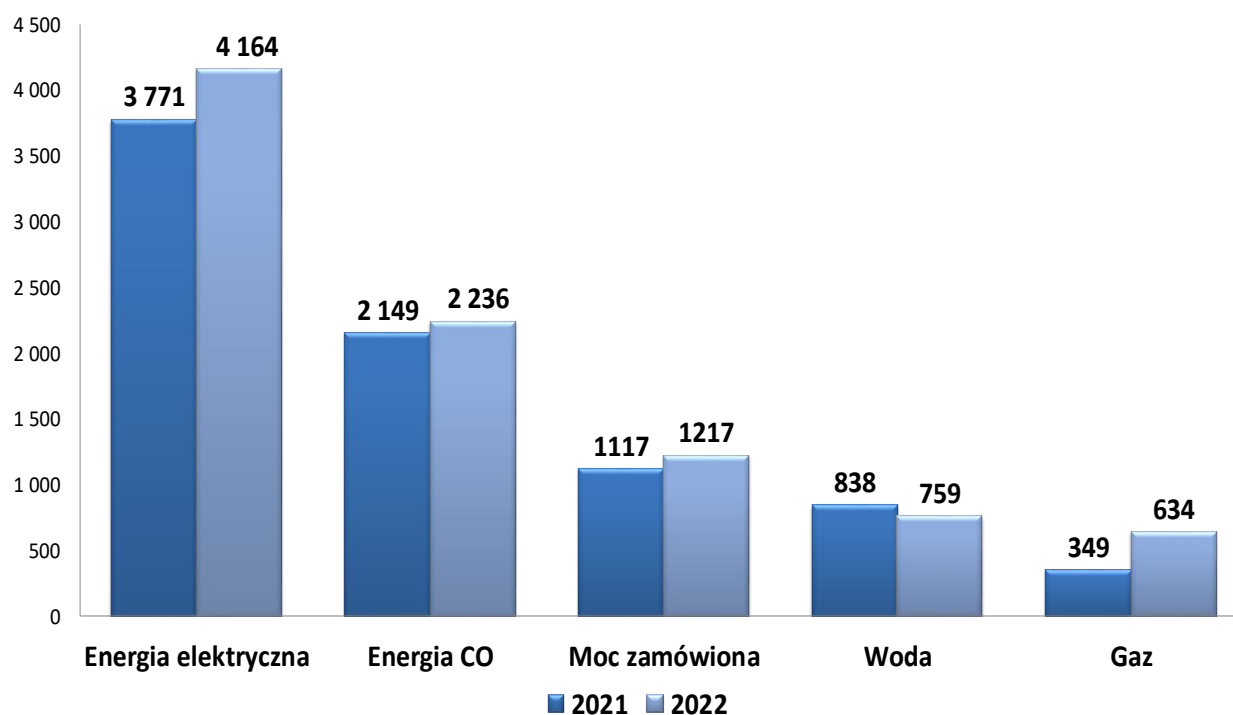
Tabela 23. Koszty pozostałych mediów energetycznych

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
I.	POZOSTAŁE MEDIA, w tym:	8 224	9 063	9 010	109,6	99,4
1.	Energia elektryczna	3 771	4 231	4 164	110,4	98,4
2.	Energia CO	2 149	2 257	2 236	104,0	99,1
3.	Moc zamówiona	1 117	1 225	1 217	109,0	99,3
4.	Woda	838	815	759	90,6	93,1
5.	Gaz	349	535	634	181,7	118,5

Wykres 12. Koszty pozostałych mediów w latach 2021 – 2022

w tys. zł



Usługi obce

Koszty usług obcych wyniosły 123 934 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 80 495 tys. zł;
Wykonanie kosztów niższe od planu o 2 785 tys. zł wynika ze mniejszej ilości zlecanych usług przewozowych KrakTransRem Spółka z o.o. w związku ograniczeniami pracy przewozowej.
- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 11 073 tys. zł;
- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 3 529 tys. zł;
- Naprawy i konserwacje w kwocie 6 304 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 4 148 tys. zł;
- Usługi komputerowe, telekomunikacyjne, teletechniczne w kwocie 4 381 tys. zł;
- Usługi bankowe w kwocie 2 764 tys. zł;
- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 1 015 tys. zł;
które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”.
- Pozostałe usługi w kwocie 10 225 tys. zł.

Podatki i opłaty

Koszty podatków i opłat wyniosły 10 497 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 229 415 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 14 558 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.

Koszty niższe od planu są związane z opóźnieniem rozpoczęcia najmu niskopodłogowych autobusów miejskich od KrakTransRem Spółka z o.o., brakiem możliwości testowania autobusu autonomicznego (temat opisano w rozdziale V, pkt. 1, ppkt. 7) oraz opóźnieniami w realizacji projektu testowania autobusu wodorowego (m.in. opóźnienie dostarczenia

mobilnej stacji tankowania i czasowego wyłączenia testowanego autobusu z powodu prac serwisowych wykonywanych przez producenta).

Wartość sprzedanych towarów i materiałów

Wartość sprzedanych towarów i materiałów wyniosła 616 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 16 916 tys. zł.

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

- Odsetki od leasingu w kwocie 5 633 tys. zł;
- Odsetki od kredytu 9 917 tys. zł.

2.3. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 7 841 tys. zł.

Największe pozycje w tej grupie kosztów stanowią:

- Opłaty komornicze 4 139 tys. zł;
- Kary umowne 1 705 tys. zł;
- Odpisane wierzytelności w wyniku postępowań upadłościowych 966 tys. zł.

3. WYNIK FINANSOWY

Z całokształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła ujemny wynik finansowy netto w wysokości **-17 512 tys. zł.**

Tabela 24. Wynik finansowy

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021	Realizacja Planu
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	696 629	813 508	794 651	114,1	97,7
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	610 050	726 813	704 972	115,6	97,0
	- Przychody z działalności podstawowej	546 482	665 535	639 840	117,1	96,1
	- Przychody z pozostałej działalności	63 568	61 278	65 132	102,5	106,3
II.	Przychody finansowe	1 680	1 686	5 551	330,4	329,2
III.	Pozostałe przychody operacyjne	84 899	85 009	84 128	99,1	99,0
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	692 736	829 247	809 161	116,8	97,6
I.	Koszty działalności operacyjnej	676 509	804 864	784 404	115,9	97,5
II.	Koszty finansowe	9 224	16 408	16 916	183,4	103,1
III.	Pozostałe koszty operacyjne	7 003	7 975	7 841	112,0	98,3
C.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)	3 893	-15 739	-14 510	-372,7	92,2
D.	Podatek dochodowy	2 239	0	3 002	134,1	x
E.	WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D)	1 654	-15 739	-17 512	x	111,3

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	2021	Plan 2022	2022	Dynamika 2022/2021 %	Realizacja Planu %
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	-66 459	-78 051	-79 432	119,5	101,8
B.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-7 544	-14 722	-11 365	150,6	77,2
C.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	77 896	77 034	76 287	97,9	99,0
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	3 893	-15 739	-14 510	x	92,2

Efekt PGK

W 2022 roku Spółka otrzymała kwotę 750 tys. zł z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2021 rok. Środki te przeznaczono na kontynuację badań w zakresie publicznego transportu wodorowego.

Uzasadnienie podziału zysku

Zarząd proponuje, aby strata jaką Spółka poniosła w 2022 roku w kwocie 17 512 tys. zł została pokryta z kapitału zapasowego.

4. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2022 roku suma bilansowa wyniosła 1 529 169 tys. zł i była wyższa niż w roku poprzednim o 25 936 tys. zł, tj. o 1,7%.

4.1. AKTYWA

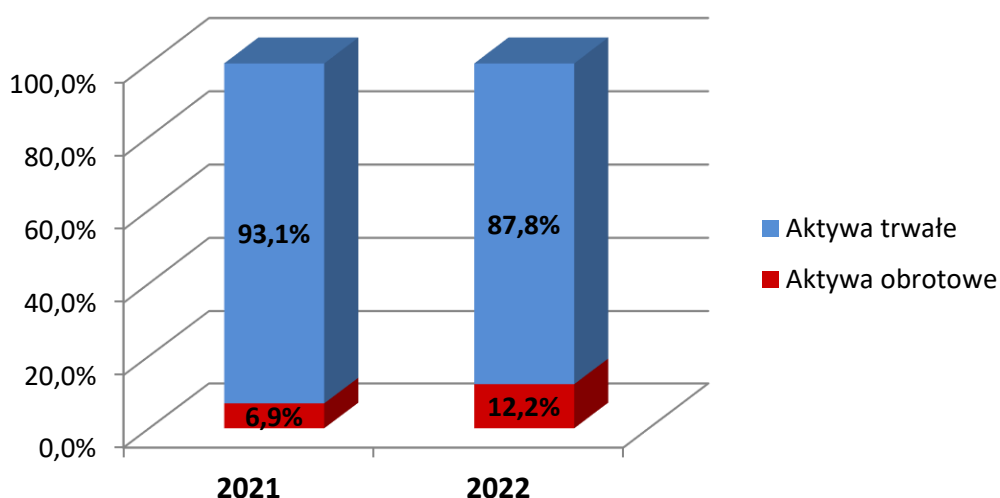
Po stronie aktywów wzrost odnotowano w grupie aktywów obrotowych (o 80,3%), przy równoczesnym zmniejszeniu aktywów trwałych (o 4,1%).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 400 108	93,1	1 343 192	87,8
2.	Aktywa obrotowe	103 125	6,9	185 977	12,2
3.	AKTYWA	1 503 233	100,0	1 529 169	100,0

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 87,8% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 12,2%.

Wykres 13. Struktura aktywów MPK S.A. w Krakowie



Aktywa trwałe

Spadek w grupie aktywów trwałych o 56 916 tys. zł był związany ze zmniejszeniem wartości rzeczowych aktywów trwałych z 1 366 104 tys. zł na koniec 2021 roku do 1 309 542 tys. zł na dzień 31 grudnia 2022 roku w wyniku ich planowej amortyzacji.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	5 155	0,4	3 961	0,3
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 366 104	97,6	1 309 542	97,5
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	7 419	0,5	10 276	0,8
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	21 430	1,5	19 413	1,4
6.	AKTYWA TRWAŁE	1 400 108	100,0	1 343 192	100,0

Aktywa obrotowe

Na zwiększenie w grupie aktywów obrotowych o 82 852 tys. zł przyczyniła się pozycja należności krótkoterminowych, odnotowując wzrost w wysokości 72 915 tys. zł przede wszystkim jako konsekwencja wydłużenia terminu płatności dla części faktur wynikających z umowy przewozowej.

Wzrosły również zapasy (o 7 793 tys. zł) głównie w pozycji materiałów oraz rozliczenia międzyokresowe (o 2 658 tys. zł).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	26 802	26,0	34 595	18,6
2.	Należności krótkoterminowe	10 010	9,7	82 925	44,6
3.	Środki pieniężne	63 280	61,4	62 766	33,7
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3 033	2,9	5 691	3,1
5.	AKTYWA OBROTOWE	103 125	100,0	185 977	100,0

4.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2022 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2022 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2022 roku (tys. zł)		Opis najważniejszych budynków
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem	74 726	11 868	49 667		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	179	
					budynki	49 488	
2.	Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów, Baza Brożka - Rzemieślnicza	ogółem	96 545	35 685	42 719		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	7 390	
					budynki	35 329	
3.	Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce	ogółem	45 786	10 110	3 485		Hala obsługowo naprawcza, hala postojowa, budynek blacharni, budynek administracyjny
		wieczyste	45 204		w tym:		
		użytkowanie			grunty	350	
		grunty własne	582		budynki	3 135	
4.	Stacja Obsługi Autobusów Płaszów	ogółem	36 694	6 489	3 568		Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny
		wieczyste	35 059		w tym:		
		użytkowanie			grunty	314	
		grunty własne	64		budynki	3 254	
		własność Gminy Miejskiej Kraków	1 571				

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2022 roku (tys. zł)		Opis najważniejszych budynków
5.	Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka	ogółem	79 401	19 197	13 477		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: grunty 868 budynki 12 609	
		własność	1 797				
		współwłasność	3 243				
6.	Budynek przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie	ogółem	491	1 259	872		Budynek służb zarządzania ruchem i obsługi pasażera
		własność	491			w tym: grunty 46 budynki 826	
7.	Budynek przy ul. Podwale 3 w Krakowie	ogółem	262,8	911	381		Lokale użytkowe
		własność	262,8			w tym: grunty 125 budynki 256	
8.	Budynek przy placu Emila Serkowskiego w Krakowie	ogółem	669	291	16		Budynek – świetlica
						w tym: grunty 16	
9.	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	ogółem	65,19	-	0		Grunty pod automaty do sprzedaży biletów
		użyczenie	65,19				
10.	Dom Wypoczynkowy Patrycja, Zakopane	ogółem	856	245	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	1 357		PS Piaszczysta PS Przyjaźni PS Cichy Kącik PS Łużycka/Piaski Nowe PS Mały Płaszów/Lipska PS Bronowice PS Petofiego PS Bartla
						w tym: budynki 1 357	

4.1.2. ZMIANY W STANIE MAJĄTKU

Zmiany w rzeczowym majątku Spółki, jakie miały miejsce w 2022 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022		Odchylenie 2022-2021
		tys. zł	%	tys. zł	%	
I.	RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	1 366 104	100	1 309 542	100,0	-56 562
1.	Środki trwałe	1 359 063	99,5	1 299 446	99,2	-59 617
	- grunty	10 097	0,7	9 859	0,8	-238
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	271 218	19,9	253 208	19,3	-18 010
	- urządzenia techniczne i maszyny	23 271	1,7	19 436	1,5	-3 835
	- środki transportu	1 051 327	77	1 015 024	77,5	-36 303
	- inne środki trwałe	3 150	0,2	1 919	0,1	-1 231
2.	Środki trwałe w budowie	7 041	0,5	10 096	0,8	3 055
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	0	x	0	x	0

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

Na dzień 31 grudnia 2022 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało:

- **70 umów najmu**, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 3 592,83 m², natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 1 678,00 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 2022 roku Spółka realizowała:

- **3 umowy najmu lub dzierżawy lokali użytkowych**, o łącznej powierzchni 154,19 m², tj. 3 lokale na potrzeby Punktów Sprzedaży Biletów (PSB Dworzec Główny, PSB Centrum D, PSB Krowodrza Górka);
- **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;
- **5 umów dzierżawy terenu** o łącznej powierzchni 202,62 m² dla zapewnienia wykonania i eksploatacji punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy;

- **1 umowę** na dzierżawę Dworca Autobusowego w Czyżynach o powierzchni 8 027 m², na którym położony jest budynek o powierzchni użytkowej 164,88 m²;
- **1 umowę** na dzierżawę budynku Terminalu Autobusowego przy ul. Powstańców Wielkopolskich 6 o powierzchni użytkowej 212,10 m² oraz o powierzchni zabudowy 262,52 m²;
- **1 umowę** na dzierżawę budynku Terminalu Autobusowego przy ul. Czerwone Maki, o powierzchni użytkowej 122,64 m²;
- **1 umowę** na dzierżawę budynku socjalnego przy Dworcu Tramwajowym przy ul. Kamienna o powierzchni użytkowej 36 m².

Ponadto, na koniec 2022 roku Spółka wynajmowała następujące pojazdy, sprzęt komputerowy oraz urządzenia:

a) 23 sztuki autobusów komunikacji miejskiej w ramach 3 umów najmu, w tym:

- 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;
- umowa najmu 10 sztuk autobusów standardowych, która została zawarta w dniu 16 września 2022 roku z KrakTransRem Spółka z o.o. na okres 8 lat;
- umowa najmu 1 autobusu wodorowego, która została zawarta 21 kwietnia 2022 roku do 31 sierpnia 2023 roku;

b) Wagon tramwajowy typu 126N w ramach 1 umowy najmu zawartej 6 października 2022 roku na okres 1 roku;

c) 1 autobus przystosowany do nauki jazdy w celu prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców kat. D w ramach umowy najmu zawartej 10 stycznia 2022 roku, która obowiązuje do 16 stycznia 2023 roku;

d) Mobilną stację tankowania wodoru w ramach 1 umowy dzierżawy z dnia 12 maja 2022 roku, która obowiązuje do 31 grudnia 2023 roku;

e) 85 sztuk komputerów z monitorami 27" oraz **15 sztuk laptopów** w ramach 1 umowy dzierżawy zawartej w 2020 roku na okres 4 lat;

f) 22 drukarki korporacyjne w ramach umowy najmu z dnia 12 grudnia 2022 roku na okres 4 lat;

g) 2 sztuki samochodów osobowych elektrycznych w ramach umowy najmu zawartej w lipcu 2019 roku na okres 3 lat;

h) 35 sztuk przenośnych toalet ekologicznych, które zamontowano na pętlach autobusowych i tramwajowych w ramach umowy najmu z dnia 21 września 2021 roku, która obowiązuje do 21 września 2023 roku;

i) łącza światłowodowe wraz z urządzeniami zapewniającymi świadczenie usługi transmisji danych w oparciu o technologię sieci dedykowanych IP VPN, w ramach umowy najmu z dnia 28 czerwca 2022 roku, która obowiązuje do 22 lipca 2025 roku.

4.1.4. INFORMACJA O SŁUŻEBNOŚCIACH PRZESYŁU

W 2022 roku nie ustanowiono żadnych nowych służebności przesyłu. Na koniec 2022 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).

4.1.5. WYKAZ GŁÓWNYCH NALEŻNOŚCI WRAZ ZE STRUKTURĄ

Na dzień 31 grudnia 2022 roku w bilansie Spółka wykazała:

- Należności długoterminowe brak
- Należności krótkoterminowe w kwocie 82 925 tys. zł.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
I.	NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE	10 010	100,0	82 925	100,0
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	64	0,6	54 974	66,3
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	8 928	89,2	27 148	32,7
	- podatek VAT	8 928	89,2	27 148	32,7
3.	Inne	1 018	10,2	803	1,0

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2022 roku:

- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie 52 797 tys. zł;
w tym kwota należna 587 tys. zł.
- Das Stadtwerk Regensburg Mobilität GmbH 601 tys. zł;
w tym kwota należna 2 tys. zł.
- VAG VERKEHRS –AKTIENGESELLSCHAFT NURNBERG 262 tys. zł;
brak faktur przeterminowanych.

4.1.6. 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.

4.2. PASYWA

Po stronie pasywów zmniejszenie odnotowano w pozycji kapitałów własnych (o 4,0%), przy równoczesnym wzroście zobowiązań i rezerw na zobowiązania (o 4,1%).

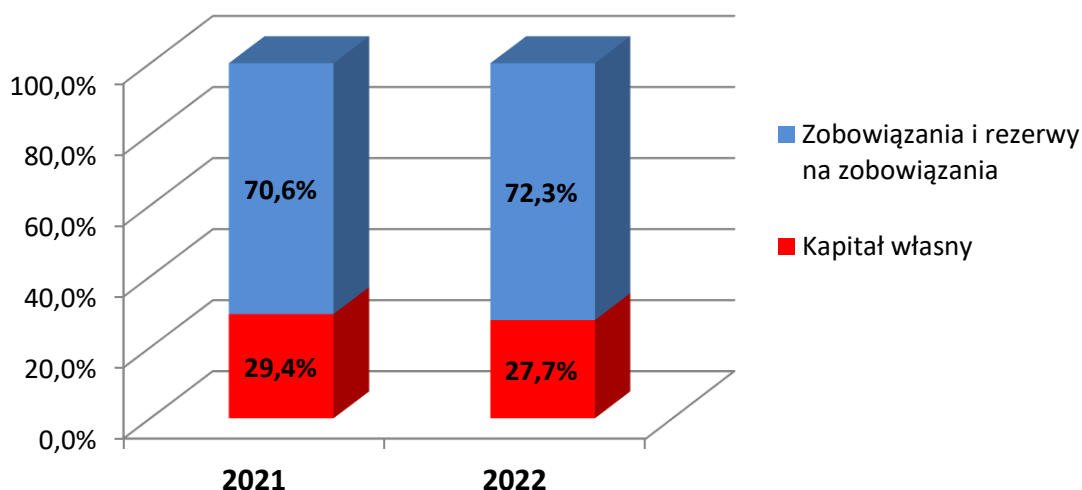
Udział kapitału własnego w strukturze pasywów wyniósł 27,7% natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 72,3% pasywów.

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 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	441 594	29,4	424 081	27,7
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 061 639	70,6	1 105 088	72,3
3.	PASYWA	1 503 233	100,0	1 529 169	100,0

Wykres 14. Struktura pasywów MPK S.A. w Krakowie



4.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2022 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 424 081 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	338 804	340 870
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	16 254	15 841
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	0	0
5.	Zysk / strata netto	1 654	-17 512
6.	KAPITAŁ WŁASNY	441 594	424 081

4.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zwiększenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 43 449 tys. zł to efekt realizacji projektu „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część II” w ramach POiŚ z uwagi na częściowe finansowanie zakupu kredytem bankowym.

Tabela 34. Struktura zobowiązań i rezerw na zobowiązania

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2021		Stan na 31.12.2022	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Rezerwy na zobowiązania	90 786	8,5	81 596	7,4
2.	Zobowiązania długoterminowe	254 268	24,0	268 330	24,3
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	183 023	17,2	222 979	20,2
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	112 799	10,6	227 253	20,5
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	11 674	1,1	19 923	1,8
4.	Rozliczenia międzyokresowe	603 786	56,9	527 909	47,8
5.	ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA	1 061 639	100,0	1 105 088	100,0

4.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2022 roku to:

- Stadler Polska Sp. z o.o.	92 646 tys. zł.
<i>Brak zobowiązań przeterminowanych.</i>	
- KrakTransRem Sp. z o.o.	13 673 tys. zł.
<i>Brak zobowiązań przeterminowanych.</i>	
- Aramco Fuels Poland Sp. z o.o.	11 037 tys. zł.
<i>Brak zobowiązań przeterminowanych.</i>	

4.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2022 roku wyniosły 14 690 tys. zł i dotyczyły zobowiązań wobec Skarbu Państwa. Spółka nie miała zobowiązań przeterminowanych wobec podmiotów publicznych.

4.2.5. INFORMACJA O KREDYTACH I LEASINGU

Na dzień 31 grudnia 2022 roku zadłużenie Spółki z tytułu pozostałego do spłaty kapitału z umów kredytowych i leasingu wynosiło 306 881 tys. zł, w tym w szczególności wobec:

▪ Europejskiego Banku Inwestycyjnego w kwocie	236 588 tys. zł;
▪ PKO Leasing S.A.	26 519 tys. zł;
▪ Millennium Leasing Sp. z o.o.	25 440 tys. zł;
▪ Pekao Leasing Sp. z o.o.	18 334 tys. zł.

Tabela 35. Harmonogram spłat kredytów w 2022 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń	0	2 212
2.	Luty	920	2 163
3.	Marzec	1 533	2 172
4.	Kwiecień	0	2 152
5.	Maj	1 699	2 097
6.	Czerwiec	1 533	2 110
7.	Lipiec	0	2 097
8.	Sierpień	1 699	2 093
9.	Wrzesień	1 533	2 107
10.	Październik	0	2 120
11.	Listopad	1 698	2 128
12.	Grudzień	1 533	2 143
13.	SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH	12 148	25 594

5. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych wolnych środków pieniężnych na koniec 2022 roku wyniosła 62 766 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 15 172 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -25 047 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 27 599 tys. zł, a wpływy 2 552 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były dodatnie i wyniosły 9 361 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała wydatki ogółem 50 639 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 60 000 tys. zł.

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

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	130 953	15 172
	Zysk netto	1 654	-17 512
	Korekty razem	129 299	32 684
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	-411 752	-25 047
	Wpływy	647	2 552
	Wydatki	412 399	27 599
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	196 376	9 361
	Wpływy	233 903	60 000
	Wydatki	37 527	50 639
D.	Przepływy pieniężne netto, razem	-84 423	-514
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	-84 423	-514
	<i>zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
F.	Środki pieniężne na początek okresu	147 703	63 280
G.	Środki pieniężne na koniec okresu	63 280	62 766

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

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2021	2022
A.	Wpływy z tytułu:		
-	wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	251 182	284 886
-	wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	295 184	352 716
-	wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	12 983	16 626
-	wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 546	4 029
-	wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	5 720	5 449
-	wynagrodzenia za realizację Programu „Karta Krakowska”	320	637
B.	Wydatki z tytułu:		
-	kar umownych w komunikacji	1 346	1 705
-	podatku od środków transportowych	789	806
-	podatku od nieruchomości	4 286	5 215
-	gospodarowania odpadami komunalnymi	227	291
-	zakupu usług promocji	192	323
-	zużycia energii centralnego ogrzewania	2 142	2 228
-	mocy zamówionej	1 117	1 217
-	zużycia wody	819	741

6. 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.

6.1. WSKAŹNIKI PŁYNNOŚCI

Analiza wskaźników płynności potwierdza dobrą płynność finansową MPK S.A. w Krakowie. W 2022 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań.

Wskaźnik płynności I wyniósł 0,8; a wskaźnik płynności II 0,7. Średnioroczny wskaźnik płynności III w wysokości 0,4 oznacza, że w oparciu o posiadane środki pieniężne Spółka mogła uregulować 40% wszystkich zobowiązań krótkoterminowych.

Tabela 38. Ocena stopnia płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2021	2022
1.	Wskaźnik płynności I <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	0,9	0,8
2.	Wskaźnik płynności II <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	0,7	0,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	1,0	0,4

6.2. WSKAŹNIKI ZADŁUŻENIA

Spółka umiejętnie wykorzystuje zewnętrzne źródła finansowania w celu zwiększenia standardu wykonywanej usługi, czego dowodem są poniższe wskaźniki zadłużenia. Stopa zadłużenia w wysokości 32,4% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość 15,9% z uwagi na zaciągnięty nowy kredyt bankowy w EBI przeznaczony na współfinansowanie zakupu wagonów tramwajowych.

Tabela 39. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2021	2022
1.	Stopa zadłużenia <i>(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe) / pasywa ogółem) x 100</i>	24,4%	32,4%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	13,0%	15,9%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	38,0%	37,6%

6.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Poziom kapitału pracującego potwierdza efektywne wykorzystanie zasobów Spółki. Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na poziomie 14 dni. 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 14 dni.

Tabela 40. Ocena sprawności działania

Lp.	Wskaźniki sprawności działania	2021	2022
1.	Szybkość obrotu należnościami (przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) * 365 dni	1	14
2.	Szybkość spłaty zobowiązań (przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	22	22
3.	Szybkość obrotu zapasów (przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) * 365 dni	15	14

6.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2022 roku ujemny wynik finansowy wskaźniki rentowności osiągnęły wartości ujemne.

Tabela 41. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2021	2022
1.	Rentowność netto sprzedaży (wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100	0,1%	-2,9%
2.	Rentowność brutto sprzedaży (wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100	-10,9%	-11,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (wynik finansowy netto* / aktywa razem) x 100	0,02%	-1,33%
4.	Zyskowność kapitału własnego (wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	0,1%	-4,8%

* 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	2 858 tys. zł

Zarząd Spółki został powołany 31 marca 2020 roku. Jego skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2022 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 2022 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.

Zakres działalności KrakTransRem Spółka z o.o.

KrakTransRem Spółka z o.o. prowadzi działalność związaną ze świadczeniem usług polegających na prowadzeniu i obsłudze codziennej pojazdów komunikacji miejskiej przez osoby zatrudnione na podstawie umów cywilnoprawnych, usług sprzątania obiektów, pomieszczeń i terenów zielonych, usług sprzątania taboru tramwajowego i autobusowego, napraw i konserwacji taboru tramwajowego, usług ślusarsko-monterskich dotyczących infrastruktury przystankowej, usług elektrycznych. Według stanu na koniec 2022 roku KrakTransRem Spółka z o.o. wynajmowała MPK S.A. w Krakowie 22 sztuki nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej (patrz tabela 6 niniejszego sprawozdania).

Zatrudnienie w KrakTransRem Spółka z o.o.

Zatrudnienie na podstawie umów o pracę w KrakTransRem Spółka z o.o. na dzień 31 grudnia 2022 roku wynosiło 10 osób.

Pozostałe formy zatrudnienia w KrakTransRem Spółka z o.o.

- 2 kontrakty menadżerskie (Zarząd);
- 820 umów cywilno-prawnych z agentami;
- 99 umów zlecenia, w tym: 3 umowy na prace remontowo-naprawcze i elektryczno-monTERSkie, 87 umów na sprzątanie taboru oraz obiektów MPK S.A. w Krakowie, 5 umów na obsługę informatyczną, obsługę monitoringu, BHP, 4 umowy na obsługę Stadler (testowanie tramwajów).

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/osób sprzątających tabor i obiekty 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 2023 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” Spółka założyła realizację pracy przewozowej na liniach tramwajowych w wysokości 15 951 tys. pociągokilometrów, na liniach miejskich autobusowych w wysokości 21 164 tys. wozokilometrów, natomiast na liniach aglomeracyjnych w wysokości 18 235 tys. wozokilometrów. Przy ww. poziomie pracy przewozowej przychody ogółem MPK S.A. w Krakowie oszacowano na poziomie 984 274 tys. zł, a koszty ogółem w wysokości 979 211 tys. zł. Planowany wynik finansowy na 2023 rok wynosi 795 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 elektryczna, olej napędowy) zostało opisane w rozdziale IX pkt. 3, pozycje Lp. 3 oraz 4 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 opóźnienia w płatnościach za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków zostało opisane w rozdziale IX pkt. 3, pozycja Lp. 11 w tabeli.

Ryzyko kursowe

Nie występuje.

Ryzyko istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej

W 2022 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań. Dla zapewnienie sprawnego działania MPK S.A. w Krakowie w 2023 roku konieczne jest:

- terminowe regulowane płatności za usługi świadczone na rzecz Gminy Miejskiej Kraków przez ZTP w 2023 roku;
- rozliczenie rekompensaty za 2022 rok (szacowana kwota do zwrotu dla Spółki wynosi 21,1 mln zł);
- uruchomienie kredytu w wysokości do 40 mln zł w celu zwiększenia płynności finansowej;
- zwiększenie linii kredytowej z 60 mln zł do 100 mln zł w szczególności przeznaczony na rozliczenie podatku VAT.

W przypadku braku spełnienia powyższych warunków istnieje realne zagrożenie utraty płynności finansowej Spółki oraz braku realizacji projektów inwestycyjnych, w szczególności projektów, na które MPK S.A. w Krakowie pozyskało dofinansowanie.

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.

Lp.	Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
1.	Ryzyko opóźnienia dostaw wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II zaplanowanych na 2023 rok	Średnie	W ocenie Spółki nie ma ryzyka zagrożenia realizacji kontaktu na dostawę 60 sztuk wagonów Tango Kraków Lajkonik II, a jedynie ryzyko późniejszego niż planowano terminu odbioru pojazdów. W 2022 roku Spółka odebrała 12 wagonów Tango Kraków Lajkonik II, co stanowiło przyspieszenie w stosunku do planu wieloletniego na lata 2022-2026. Niestety w chwili obecnej występuje niewielkie opóźnienie w odbiorach ww. wagonów w stosunku do założonego harmonogramu. W celu obniżenia ryzyka opóźnienia terminu dostawy w umowie z dostawcą taboru zawarto stosowne zapisy ochronne, w tym kary umowne.
2.	Ryzyko opóźnienia dostaw 42 sztuk autobusów współfinansowanych ze środków UE	Średnie	Opóźnienia w dostawie autobusów elektrycznych mogą niekorzystnie wpłynąć na przepływy finansowe związane z terminowym rozliczeniem dofinansowania z UE. W przypadku projektu NFOŚiGW termin dostaw autobusów i termin zakończenia realizacji projektu są na tyle odległe, iż ryzyko nieterminowego rozliczenia jest niewielkie. Dla projektu ZIT (RPO WM 2014-2020) opóźnienie w dostawach autobusów niesie ryzyko konieczności wystąpienia do Instytucji Zarządzającej o wydłużenie terminu realizacji projektu, jednak nie może ono przekroczyć daty 31 grudnia 2023 roku. W celu obniżenia ryzyka opóźnienia terminu dostaw w umowach z dostawcami taboru zawarto stosowne zapisy ochronne, w tym kary umowne.
3.	Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego	Wysokie	Wzrost cen zakupu oleju napędowego, ponad założony poziom przyjęty do kalkulacji kosztów na 2023 rok może doprowadzić do osiągnięcia przez Spółkę gorszego, niż planowano wyniku finansowego. Umowa powierzenia dla komunikacji autobusowej przewiduje możliwość zmiany stawki obliczeniowej wozokilometra w ciągu roku rozliczeniowego, z której Spółka

			skorzysta w przypadku wystąpienia znaczącego wzrostu cen paliwa.
4.	Ryzyko wzrostu cen energii elektrycznej	Wysokie	W przypadku wystąpienia znaczącego wzrostu cen energii, w tym opłaty dystrybucyjnej, Spółka może skorzystać z przysługującego jej prawa i wystąpić o zmianę stawki rozliczeniowej pociągokilometra.
5.	Ryzyko wzrostu cen pozostałych towarów i usług	Wysokie	Przedłużająca się wojna w Ukrainie, wysokie ceny energii, wysokie stopy WIBOR, wzrost minimalnego wynagrodzenia mogą spowodować wzrost cen towarów i usług powyżej poziomu przyjętego w kalkulacji kosztów. W celu uzyskania korzystnych cen zakupu towarów i usług Spółka stosuje przepisy Ustawy Prawo zamówień publicznych. Dodatkowo w przypadku niektórych dóbr jak energia elektryczna, ubezpieczenia 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.
6.	Ryzyko kadrowe wynikające z przedłużającej się pandemii COVID-19	Niskie	Przyszła sytuacja będzie w sposób ciągły monitorowana w zależności od jej rozwoju podejmowane będą działania prewencyjne zapewniające zachowanie ciągłości funkcjonowania komunikacji zbiorowej.
7.	Ryzyko wynikające z rosnących oczekiwań płacowych pracowników	Średnie	Zmiany wynagrodzeń wprowadzone w 2022 i 2023 roku wychodziły naprzeciw oczekiwaniom pracowniczym. Utrzymująca się wysoka inflacja może wpływać na dalszy wzrost oczekiwań pracowników Spółki w zakresie poziomu wynagrodzeń. Przyszła sytuacja będzie monitorowana.
8.	Ryzyko niedoboru pracowników na rynku pracy, w tym w szczególności kierowców	Wysokie	W celu uzupełniania braków wśród prowadzących pojazdy prowadzone będą działania rekrutacyjne z wykorzystaniem reklam w wiatach przystankowych, na tramwajach i autobusach, na monitorach w pojazdach. Planowany jest udział w targach pracy oraz finansowanie kandydatom na kierowców kursu kategorii D, a dla kandydatów na motorniczych organizowanie w Ośrodku Szkolenia działającym przy MPK S.A. w Krakowie bezpłatnych kursów umożliwiających zdobycie uprawnień do prowadzenia tramwajów.
9.	Ryzyko kadrowe polegające na obniżeniu efektywnego czasu pracy pracowników wynikające z przygotowywanych	Wysokie	Wprowadzenie zmian proponowanych w projekcie kodeksu pracy (m. in.: niezbywalna część urlopu ojcowskiego, dodatkowy urlop opiekuńczy, zwolnienie z powodu działania siły wyższej) wpłynie na obniżenie efektywnego czasu pracy pracowników. W celu utrzymania oczekiwanego poziomu dostępności pracowników prowadzone będą działania rekrutacyjne.

	zmian zapisów kodeksu pracy, które podyktowane są przyjęciem zatwierdzonej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2019/1158 z dnia 20 czerwca 2019 roku		
10.	Ryzyko wynikające z wojny w Ukrainie skutkujące trudnymi do określenia ograniczeniami prawnymi narzuconymi przez rząd, wpływającymi w sposób znaczący na proces normalnej działalności gospodarczej	Średnie	Przedłużająca się wojna może powodować zatory płatnicze, niedobory materiałowe, niemożność wykonania usług przez dostawców, wahania cenowe, a także spadek popytu na usługi komunikacji miejskiej. Bieżący monitoring płynności oraz stanu spływu należności, składanie zamówień z większym wyprzedzeniem.
11.	Ryzyko opóźnienia w płatnościach za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków	Bardzo wysokie	W sytuacji wystąpienia problemów finansowych Miasta istnieje ryzyko opóźnienia w płatnościach za usługi zlecone Spółce, co niekorzystnie wpłynie na płynność Spółki, jej wskaźniki finansowe, w tym bankowe. W konsekwencji może to skutkować brakiem środków na realizację strategicznych inwestycji. Bieżący monitoring płatności z ZTP.
12.	Ryzyko wstrzymania wypłaty kredytu EBI	Średnie	Umowa na współfinansowanie przez EBI projektu zakupu wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik, modernizacji wagonów tramwajowych GT8S, modernizacji klimatyzacji w wagonach NGT6 oraz modernizacji Stacji Nowa Huta została zawarta 28 listopada 2018 roku zmieniona Aneksiem z dnia 21 października 2020 roku. W przypadku pogorszenia płynności finansowej Spółki i tym samym niespełnienia limitów dla wskaźników kredytowych Bank może zdecydować o wstrzymaniu wypłaty transzy. Bieżący monitoring wskaźników bankowych.

13.	Ryzyko braku pozyskania nowego kredytu inwestycyjnego, który Spółka planuje uruchomić w 2023 roku na sfinansowanie zakupu nowego taboru autobusowego	Wysokie	W przypadku pogorszenia płynności finansowej Spółki i tym samym niespełnienia limitów dla wskaźników kredytowych Bank może odmówić udzielenia kredytu. Bieżący monitoring wskaźników bankowych.
14.	Ryzyko niekorzystnego dla Spółki rozliczenia umów powierzenia i otrzymanej rekompensaty	Średnie	Zgodnie z zawartymi umowami powierzenia w przypadku wystąpienia rekompensaty poniżej limitu, gdy z raportu audytora wynikać będzie, że w zakończonym roku rozliczeniowym osiągnięte przez Operatora (tj. przez MPK S.A. w Krakowie) przychody były niższe od poniesionych kosztów Spółka w 2023 roku wystawi Miastu dodatkową notę księgową lub fakturę korygującą, płatną przez Miasto w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Bieżąca analiza i prognoza umów powierzenia.
15.	Ryzyko braku otrzymania dofinansowania lub korekty dofinansowania	Wysokie	Z uwagi na różnorodne podejście instytucji finansujących do oceny realizacji projektów (np. NFOŚiGW, CUPT, Urząd Marszałkowski, KAS) istnieje ryzyko nałożenia korekty lub opóźnień w ocenie wniosków z tytułu przyznanych dofinansowań. Doświadczenie Spółki w realizacji dotychczasowych projektów pozwala zdefiniować ten czynnik na poziomie ryzyka wysokiego. Ewentualne negatywne decyzje instytucji finansujących mogą mieć istotny wpływ na płynność lub wynik finansowy Spółki.
16.	Ryzyko ograniczenia pracy przewozowej	Wysokie	Z uwagi na brak wystarczających środków w budżecie Miasta Krakowa na 2023 rok na finansowanie transportu publicznego istnieje ryzyko ograniczenia pracy przewozowej, a tym samym spadku przychodów Spółki. Z uwagi na wysoki wskaźnik korelacji kosztów względem przychodów niwelowanie tego ryzyka może wynieść od 70 do 80%. Ograniczenie pracy przewozowej powyżej 5% może mieć istotny wpływ na wynik finansowy i przepływy finansowe Spółki.

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

1. KONTROLE

W 2022 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 17 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 232 dni.

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	17
1.	Prezydent Miasta Krakowa	6
2.	Państwowa Inspekcja Pracy	2
3.	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych	2
4.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	2
5.	Sąd Rejonowy dla Krakowa - Podgórze	2
6.	Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	1
7.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	1
8.	Krajowa Administracja Skarbowa Izba Administracji Skarbowej w Krakowie	1

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

W trakcie kontroli Ośrodka Szkolenia MPK S.A. w Krakowie prowadzonej na zlecenie Prezydenta Miasta Krakowa stwierdzono naruszenie polegające na pobraniu informacji i danych o osobach zawartych w profilu kandydata w trakcie trwania szkolenia (naruszenie § 6 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców). W wystąpieniu pokontrolnym zobowiązano Spółkę do pobierania informacji i danych o osobie zawartych w profilu kandydata na kierowcę udostępnianych w centralnej ewidencji kierowców przed rozpoczęciem szkolenia, zalecono złożenie pisemnego wyjaśnienia o przyczynie zaistnienia nieprawidłowości oraz sposobie realizacji zarządzeń pokontrolnych, z czego Spółka wywiązała się w terminie.

2. AUDYTY

W 2022 roku Spółka poddała się procesowi audytu nadzoru Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001. W dniu 20 września 2022 roku audytorzy firmy Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku przeprowadzili audyt, którego celem było potwierdzenie, że MPK S.A. w Krakowie spełnia wymagania 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** w związku z tym **podtrzymano ważność certyfikatu dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania obejmującego System Zarządzania Jakością oraz System Zarządzania Środowiskowego.**

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.

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. Spółka 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. MPK S.A. w Krakowie 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:

- Widoczne zaangażowanie pracowników na rzecz usprawniania procesów związanych z usługami transportowymi podparte wysoką kulturą zarządczą ze strony najwyższego kierownictwa;
- Szeroki zakres realizowanych działań mających na celu zapewnienie powszechnej dostępności oraz poprawę komfortu pasażerów;
- Aktywne działania na rzecz zapewnienia odpowiedniej komunikacji z klientami w związku ze zmianami rozkładów jazdy;
- Inicjatywy mające na celu testowanie i ewentualne wdrożenie do transportu publicznego nowoczesnych rozwiązań (np. autobusy zasilane wodorem);
- Wykorzystywanie systemów informatycznych w obszarze zarządzania personelem np. system IVU Plan;
- Skrupulatne dokumentowanie realizacji procesu remontu wagonów tramwajowych;
- Ład i porządek na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze oraz Stacji Obsługi i Remontów;
- Długoletnie doświadczenie i zaangażowanie pracowników Działu Obsługi Pasażera wpływające na wysoką efektywność i transparentność prowadzonego procesu sprzedaży biletów;
- Bardzo dobre warunki pracy oraz przyjazną atmosferę wśród zespołu wpływającą na wymierne efekty pracy w aspekcie finansowym oraz kreatywność Działu Marketingu;
- Sprawny i funkcjonalny sposób monitorowania i nadzorowania wymagań prawnych w zakresie ochrony środowiska;

- Brak skarg i zażaleń w odniesieniu do środowiskowej działalności Spółki.

W raporcie z audytu stwierdzono niezgodność w obszarze środowiskowym dotyczącą braku identyfikacji ryzyk i szans dla aspektów środowiskowych Spółki. W związku z tym podjęte zostały działania korygujące, które zostały zaakceptowane przez jednostkę certyfikującą.

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

- Okresowy przegląd ryzyk zdefiniowanych dla procesów realizowanych w Spółce oraz czynników, które mogą mieć wpływ na ich zmianę;
- Procesowe podejście do realizacji audytów wewnętrznych;
- Uwzględnianie możliwości wystąpienia niezgodności zidentyfikowanych w trakcie audytów wewnętrznych w innych obszarach działalności Spółki;
- Przeprowadzanie testów i gotowości na sytuacje awaryjne oraz identyfikowanie aspektów środowiskowych z nimi związanych;
- Podejmowanie decyzji o zasadności kontroli jakości po usunięciu usterek zgłoszonych w protokole reklamacyjnym oraz zasadach walidacji procesów specjalnych;
- Ocenę niepewności pomiaru określoną na świadectwach wzorcowania przyrządów kontrolno-pomiarowych;
- Uwzględnienie w Analizie stanu BHP propozycji przedsięwzięć technicznych i organizacyjnych mających na celu zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia pracowników oraz poprawę warunków pracy.

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

1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA

W latach 2018-2022 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 44.

Tabela 44. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Umowa AZ/3.38.382/6/12-VII/06 z dnia 21.07.2006 roku o świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie	Wynagrodzenie za przewozy tramwajowe do 31 marca 2019 roku	226 800 275,14	56 828 924,67	0	0	0
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	0	168 712 137,61	212 869 110,90	251 182 010,71	284 886 157,99
3.	Umowa 338/ZIKIT/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 roku 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	257 584 462,23	281 035 333,39	270 854 112,47	295 183 646,99	352 715 553,79

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
4.	Umowa 1594/ZIKiT/2016 z dnia 30 grudnia 2016 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków, dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z określeniem zasad rozliczenia Rekompensaty (obowiązywała do 30 czerwca 2021 roku)	łącznie wynagrodzenie, w tym:	20 586 620,74	19 534 257,41	15 892 338,14	8 975 211,59	0
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie	17 250 620,74	15 580 330,58	9 213 256,36	4 670 019,30	0
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	3 000 000,00	3 233 926,83	3 400 109,51	1 693 249,98	0
		c) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku	336 000,00	720 000,00	3 278 972,27	2 611 942,31	0
5.	Umowa wykonawcza nr 90/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków	Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej	0	0	0	1 852 833,70	4 029 350,00

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
5.	Umowa nr 92/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku o świadczenie usług publicznych z zakresie dystrybucji biletów KMK oraz kontynuacji windykacji i egzekucji należności przewozowej powstałej przed dniem 1 lutego 2016 roku	Łączne wynagrodzenie, w tym:	0	0	0	11 420 695,54	22 075 308,30
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów	0	0	0	8 313 019,14	16 626 038,28
		b) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku	0	0	0	3 107 676,40	5 449 270,02
6.	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	Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	0	0	0	1852 833,70	4 029 350,00
7.	Umowa nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 roku w sprawie realizacji programu „Karta Krakowska”	Wynagrodzenie za realizację programu „Karta Krakowska”	1 780 300,00	448 211,38	300 000,00	320 325,20	57 500,00
8.	Umowa nr W/I/495/SZ/115/2022 z dnia 10 marca 2022 roku w sprawie realizacji programu „Karta Krakowska”	Wynagrodzenie za realizację programu „Karta Krakowska”	0	0	0	0	579 202,44

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
9.	Środki uzyskane z funduszy europejskich dla wsparcia projektów		55 350 000,00	30 319 123,67	60 649 407,99	173 903 092,01	0
a	Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0020/15-00-XVII/1FE/16 z dnia 21.04.2016 roku	Projekt: „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych” w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)	0	11 174 398,34	0	0	0
b	Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0982/17-00-XVII/449/FE/17 z dnia 13 grudnia 2017 roku	Projekt pn. Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów w celu obsługi komunikacji zbiorowej aglomeracji krakowskiej - kontynuacja (ZIT- II)	55 350 000,00	19 144 725,33	0	0	0
c	Umowa nr POIŚ.06.01.00-00-0002/16-00 z dnia 6 grudnia 2016 roku oraz aneksy: nr POIŚ.06.01.00-00-0002/16-01 z 6 września 2018 roku i nr POIŚ.06.01.00-00-0002/16-02 z 23 marca 2021 roku, nr POIŚ.06.01.00-00-0002/16-03 z 31 sierpnia 2021 roku	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I i II”	0	0	60 649 407,99	64 210 592,01	0

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
d	Umowa nr POIŚ.06.01.00-00-0060/19-00 z dnia 31 grudnia 2019 roku oraz aneksy: POIŚ.06.01.00-00-0060/19-01 z dnia 27 sierpnia 2020 roku POIŚ.06.01.00-00-0060/19-02 z dnia 12 lipca 2021 roku	„Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”	0	0	0	109 692 500,00	0
10.	Pomoc de minimis		0	65 595,20	333 669,73	0	0
a	Umowa 121/2019 art. 69 b ust. 1 Ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 roku 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	0	65 595,20	0	0	0
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	0	0	333 669,73	0	0
11.	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	16 495 596,05	1 088 748,51	0

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

W maju 2022 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków został przeprowadzony audyt rekompensaty za świadczone w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 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 Refunda Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Wynik rozliczenia rekompensaty w ramach audytu przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 45. Rozliczenie rekompensaty za 2021 rok

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2021 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	654 217
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	5 350
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	77 110
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	5 423
5.	Rozsądny zysk (+)	27 742
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	8 709
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	602 785
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	568 731
9.	Niedopłata (8-7)	-34 054

Zgodnie z raportem z audytu w rozliczeniu końcowym przedstawionym na stronie 55 tego raportu wystąpiła niedopłata rekompensaty za 2021 rok w wysokości 34 054 165,57 zł, jednak Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie podobnie jak w latach poprzednich uznał usługi MPK SA w Krakowie w 2021 roku za rozliczone bez konieczności wyrównania wykazanej niedopłaty.

Przedstawienie rozliczenia za powierzone przez Gminę zadania realizowane przez MPK S.A. w Krakowie w 2022 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2023 roku.

XII. ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W SPÓŁCE

Aktualnie Spółka posiada 79 autobusów o zerowej emisji spalin (12,8% własnego taboru autobusowego) oraz 2 radiowozy elektryczne dla służb nadzoru ruchu. Ponadto w ramach umów najmu Spółka użytkuje 2 elektryczne samochody osobowe (umowa zawarta w ramach udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.).

1. Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych.

W 2022 roku zakupiono i skierowano do ruchu 1 autobus elektryczny w celu zwiększenia stanu taboru zeroemisyjnego. Temat został szerzej opisany w rozdziale V pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 3 „Zakup taboru autobusowego”. **Ponadto przeprowadzono dwa postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców autobusów zeroemisyjnych, ujętych w planie wieloletnim Spółki, których dostawa nastąpi w 2023 roku.** Ich zakup będzie realizowany w ramach projektów współfinansowanych ze środków unijnych:

- **„Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie”, który obejmuje zakup 20 autobusów elektrycznych, zeroemisyjnych wraz z urządzeniami plug-in, w tym 13 sztuk pojazdów standardowych (12 metrowych) i 7 sztuk pojazdów wielkopojemnych (18 metrowych) i będzie realizowany w ramach programu „Zielony transport publiczny”, prowadzonego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW).** Umowa z dostawcą Solaris Bus&Coach Spółka z o.o. została zawarta w dniu 4 lipca 2022 roku, a dostawa nastąpi do 12 miesięcy od daty podpisania umowy. Projekt będzie dofinansowany ze środków NFOŚiGW w wysokości 41 700 tys. zł, zgodnie z umową zawartą 31 grudnia 2021 roku;
- **„Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusów elektrycznych w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie – kontynuacja”, który obejmuje zakup 22 sztuk autobusów elektrycznych wraz z urządzeniami ładującymi typu plug – in, w tym 4 autobusów standardowych (12 metrowych) oraz 18 autobusów wielkopojemnych (18 metrowych), w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ZIT - kontynuacja.** Umowy na dostawę ww. pojazdów zostały zawarte: na dostawę autobusów przegubowych z Solaris Bus&Coach Sp. z o.o. w dniu 24 października 2022 roku, natomiast na dostawę autobusów standardowych z Irizar E-MOBILITY SL w dniu 17 listopada 2022 roku. Dostawa pojazdów jest zaplanowana w IV kwartale 2023 roku. Projekt zostanie dofinansowany z Regionalnego Programu Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 w wysokości 58 725 tys. zł, zgodnie z podpisaną w dniu 6 października 2022 roku umową dotacyjną.

Ponadto **Spółka realizowała budowę kolejnych stacji ładowania pantografowego na terenie Miasta Krakowa.** Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1, ppkt.5 pt. „Modernizacja budynków i budowli”.

W 2023 roku **planowane jest także wdrożenie oprogramowania do kolejowania autobusów elektrycznych do ładowania** w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, które umożliwi przygotowanie wymaganej ilości pojazdów oraz **wdrożenie oprogramowania wspierającego**

zarządzanie flotą pojazdów elektrycznych w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia przerw w świadczeniu usług przewozowych z powodu rozładowania baterii trakcyjnych tych pojazdów.

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

Na lata 2022-2023 zaplanowano dostawę i rozpoczęcie eksploatacji 60 sztuk nowoczesnych, niskopodłogowych wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik II. Ponadto w latach 2025-2026 Spółka planuje zakup 30 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych z opcją zakupu kolejnych 30 sztuk. Zakup ten będzie realizowany w zależności od potrzeb transportowych Miasta i przy uwzględnieniu jego sytuacji finansowej.

Wpływ ww. zakupów na środowisko, w tym dbałość o zmniejszenie ilości wprowadzanych do atmosfery zanieczyszczeń został zaprezentowany w rozdziale XIII pt. „Kluczowe zadania lub projekty”, tiret B.

XIII. KLUCZOWE ZADANIA LUB PROJEKTY

W najbliższych latach Spółka będzie kontynuowała działania dla zapewnienia klientom komfortowych, bezpiecznych i higienicznych warunków podróżowania oraz oczekiwania na przystankach, jak również dogodnego sposobu zakupu biletów. Jednocześnie, w swojej działalności gospodarczej, Spółka nadal będzie kierowała się troską o poszanowanie środowiska naturalnego i dbałością o zmniejszenie ilości wprowadzanych do atmosfery zanieczyszczeń i hałasu. W planie wieloletnim Spółka ujęła m.in.:

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

- 1. W 2023 roku Spółka planuje zakup 42 sztuk niskopodłogowych autobusów elektrycznych wraz z mobilnymi ładowarkami typu plug-in** (temat opisany w rozdziale XII), który będzie się wiązał z wycofaniem z ruchu 40 autobusów zasilanych olejem napędowym, co spowoduje ograniczenie lokalnej emisji dwutlenku węgla o około 3 200 Mg rocznie.
- 2. Spółka planuje kontynuację testowania autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym, w ramach świadczonych usług przewozowych**, w celu oceny przydatności zastosowanych rozwiązań technicznych przed przystąpieniem do opracowywania własnych wymagań w przyszłych postępowaniach przetargowych na dostawę tego typu taboru.
- 3. W przypadku pojawienia się nowych projektów z dofinansowaniem do zakupu autobusów zeroemisyjnych (autobusów elektrycznych lub wodorowych) Spółka przystąpi do ich realizacji, o ile zostaną zachowane: płynność finansowa Spółki oraz wskaźniki finansowe wymagane przez EBI w umowach kredytowych.**

B. Działania na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ w komunikacji tramwajowej.

W 2022 roku odebrano 12 wagonów Tango Kraków Lajkonik II, a w 2023 roku planowana jest dostawa 48 pojazdów.

Ponadto w latach 2025-2026 Spółka planuje zakup 30 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych z opcją zakupu kolejnych 30 sztuk. Zakup ten będzie realizowany w zależności od potrzeb transportowych Miasta i przy uwzględnieniu jego sytuacji finansowej.

Nowe pojazdy będą zastępować wycofywane z eksploatacji pociągi tramwajowe złożone z dwóch wagonów typu 105Na oraz pociągi E1-C3. Tramwaje są pojazdami bezemisyjnymi. To dostawcy energii odpowiadają za zmniejszenie emisji przy jej produkcji. Niemniej jednak według ekspertyzy opracowanej przez zespół Politechniki Krakowskiej wykorzystywanie do przewozu pasażerów tramwajów o mniejszym jednostkowym zużyciu energii elektrycznej oraz oddających do sieci energię z hamowania pozwala prognozować, że zapotrzebowanie na energię elektryczną nie będzie wzrastało, a więc emisja do atmosfery gazów powstających przy produkcji prądu nie będzie większa.

C. 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 6,8 tys. ton, tj. w szczególności:

- o prawie 6 530 ton dzięki dalszej eksploatacji posiadanych autobusów elektrycznych;
- o około 265 ton w wyniku eksploatacji autobusów hybrydowych (13 sztuk Solaris Urbino 18H, 9 sztuk Solaris Urbino 12.9H, 30 sztuk Mercedes, 12 sztuk Volvo);
- o około 47 ton w wyniku dalszej eksploatacji 137 rekuperatorów energii hamowania zamontowanych w autobusach Solaris Urbino 12 i 18;
- o około 2 tony w wyniku eksploatacji autobusów z panelami fotowoltaicznymi.

2. 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 jest realizowany 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 tzn. po wykonaniu zadania nad torami tramwajowymi pozyskiwana będzie energia w ilości około 100 MWh rocznie, co pozwoli zmniejszyć emisję CO₂ o około 80 Mg.

3. Rozwój terenów zielonych.

Innym kierunkiem zmniejszania emisji CO₂ będzie rozwój zieleńców na obszarze własnego działania, które będą zmniejszały zanieczyszczenia powietrza, pochłaniały CO₂ i wytwarzały tlen.

4. Zbieranie i wykorzystanie 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 powodziąmi bądź suszami związanymi ze zmianą klimatu.

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

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

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

ZAŁĄCZNIK nr 1– CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela nr 1. Przychody i koszty wg rodzajów działalności

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
1.	PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:	696 629	813 508	794 651	114,1	97,7
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	610 050	726 813	704 972	115,6	97,0
	- pozostałe przychody operacyjne	84 899	85 009	84 128	99,1	99,0
	- przychody finansowe	1 680	1 686	5 551	330,4	329,2
	w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	1 280	800	2 858	223,3	357,3
2.	KOSZTY OGÓŁEM, z tego:	692 736	829 247	809 161	116,8	97,6
	- koszty operacyjne	676 509	804 864	784 404	115,9	97,5
	- pozostałe koszty operacyjne	7 003	7 975	7 841	112,0	98,3
	- koszty finansowe	9 224	16 408	16 916	183,4	103,1
	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
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:	610 050	726 813	704 972	115,6	97,0
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	251 182	308 653	284 886	113,4	92,3
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	295 300	356 882	354 954	120,2	99,5
3.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	12 983	16 626	16 626	128,1	100,0
4.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	3 546	3 887	4 029	113,6	103,7
5.	Wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	5 720	5 846	5 449	95,3	93,2
6.	Wynagrodzenie za realizację Programu Karta Krakowska	320	300	637	199,1	212,3
7.	Przychody z innej działalności pozostałej	40 999	34 619	38 391	93,6	110,9

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	676 509	804 864	784 404	115,9	97,5
1.	Amortyzacja	169 577	180 509	173 418	102,3	96,1
2.	Zużycie materiałów i energii	178 208	231 027	231 966	130,2	100,4
3.	Usługi obce	105 022	132 278	123 934	118,0	93,7
4.	Podatki i opłaty	9 066	10 416	10 497	115,8	100,8
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	202 054	231 080	229 415	113,5	99,3
	- wynagrodzenia osobowe	161 693	184 472	183 585	113,5	99,5
	- wynagrodzenia bezosobowe	3 190	3 700	3 452	108,2	93,3
	- świadczenia na rzecz pracowników	37 171	42 908	42 378	114,0	98,8
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	11 640	18 674	14 558	125,1	78,0
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	942	880	616	65,4	70,0

Tabela nr 4. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Zysk / strata na działalności, z tego:	3 893	-15 739	-14 510	x	92,2
	- operacyjnej	-66 459	-78 051	-79 432	119,5	101,8
	- pozostałej operacyjnej	77 896	77 034	76 287	97,9	99,0
	- finansowej	-7 544	-14 722	-11 365	150,6	77,2
	w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	1 280	800	2 858	223,3	357,3
2.	Podatek dochodowy	2 239	0	3 002	134,1	x
3.	Zysk / strata netto	1 654	-15 739	-17 512	x	111,3

Tabela nr 5. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
I	Zatrudnienie i płace					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty)*)	2 311	2 389	2 287	99,0	95,7
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby)*)	2 311	2 389	2 287	99,0	95,7
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty)*)	2 299	2 389	2 301	100,1	96,3
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł) **)	161 693	184 472	183 585	113,5	99,5
	w tym: nagrody	443	1 000	717	162,0	71,7
	odprawy i ekwiwalenty	930	1 270	1 419	152,5	111,7
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c)	5 808	6 425	6 425	110,6	100,0
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c)	5 759	6 346	6 347	110,2	100,0
II	Koszty organów spółki (tys. zł)	2 261	2 521	2 383	105,4	94,5
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 522	1 753	1 661	109,2	94,8
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	380	380	342	90,0	90,0
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	359	388	380	105,8	97,9

*) 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
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł
1	2	3	4	5
A.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ			
1.	Zysk netto	1 654	-15 739	-17 512
2.	Korekty o pozycje	129 299	79 729	32 684
	- amortyzacja	169 577	180 509	173 418
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	8 797	15 709	13 829
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-1 709	0	-3 243
	- zmiana stanu rezerw	-13 135	-6 121	-9 191
	- zmiana stanu zapasów	2 467	1 302	-7 793
	- zmiana stanu należności	30 710	-30 000	-72 916
	- zmiana stanu zobowiązań	7 665	0	15 097
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-75 073	-81 670	-76 517
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	0	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem (1 + 2)	130 953	63 990	15 172
B.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ			
1.	Wpływy	647	143	2 552
2.	Wydatki	412 399	50 541	27 599
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem (1 - 2)	-411 752	-50 398	-25 047
C.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ			
1.	Wpływy	233 903	60 000	60 000
2.	Wydatki	37 527	53 431	50 639
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem (1 - 2)	196 376	6 569	9 361
D.	PRZEPŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)	-84 423	20 161	-514
E.	BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW	-84 423	20 161	-514
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0	0
F.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA POCZĄTEK OKRESU	147 703	63 280	63 280
G.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)	63 280	83 441	62 766

Tabela nr 7. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Aktywa trwałe	1 400 108	1 269 911	1 343 192	95,9	105,8
1.	Wartości niematerialne i prawne	5 155	5 155	3 961	76,8	76,8
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 366 104	1 235 993	1 309 542	95,9	106,0
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	7 419	7 419	10 276	138,5	138,5
5.	Długoterminowe rozl. międzyokres.	21 430	21 344	19 413	90,6	91,0
B.	Aktywa obrotowe	103 125	154 580	185 977	180,3	120,3
1.	Zapasy	26 802	25 500	34 595	129,1	135,7
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	10 010	40 010	82 925	x	207,3
	- z tyt. robót, dostaw i usług	64	64	54 974	x	x
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	63 280	83 441	62 766	99,2	75,2
	- środki pieniężne	63 280	83 441	62 766	99,2	75,2
4.	Krótkoterminowe rozl. międzyokres.	3 033	5 629	5 691	187,6	101,1
C.	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0	x	x
D.	Udziały (akcje) własne	0	0	0	x	x
	SUMA AKTYWÓW	1 503 233	1 424 491	1 529 169	101,7	107,3

Tabela nr 8. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Kapitał własny	441 594	425 855	424 081	96,0	99,6
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	338 804	340 458	340 870	100,6	100,1
3.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	16 254	16 254	15 841	97,5	97,5
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	1 654	-15 739	-17 512	x	111,3
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
B.	Zobowiązania i rezerwy na zobow.	1 061 639	998 636	1 105 088	104,1	110,7
1.	Rezerwy na zobowiązania	90 786	84 665	81 596	89,9	96,4
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	254 268	278 676	268 330	105,5	96,3
	- z tyt. kredytów i pożyczek	183 023	222 882	222 979	121,8	100,0
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	112 799	113 179	227 253	201,5	200,8
	- z tyt. dostaw i usług	43 422	43 422	49 204	113,3	113,3
	- z tyt. kredytów i pożyczek	11 674	13 706	19 923	170,7	145,4
4.	Rozliczenia międzyokresowe	603 786	522 116	527 909	87,4	101,1
	SUMA PASYWÓW	1 503 233	1 424 491	1 529 169	101,7	107,3

Tabela nr 9. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2021 tys.zł	2022 tys.zł	2022 tys.zł	2022/2021 %	2022/2022P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki na inwestycje, w tym:	407 406	50 541	115 939	28,5	229,4
1.1	Nakłady MPK S.A. ogółem:	54 729	50 541	115 939	211,8	229,4
	Modernizacja taboru tramwajowego	9 406	5 742	5 641	60,0	98,2
	Zakup taboru tramwajowego	0	33 257	100 150	x	301,1
	Zakup taboru autobusowego	2 252	1 900	1 703	75,6	89,6
	Modernizacja budynków i budowli	38 224	2 208	755	2,0	34,2
	Zakup maszyn, urządzeń specjalistycznych	1 205	3 217	3 447	286,1	107,1
	Informatyzacja	1 917	2 241	2 254	117,6	100,6
	Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty	1 725	1 976	1 989	115,3	100,7
1.2	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	352 677	0	0	x	x
	Zakup 50 niskopodłogowych wagonów tramwajowych w ramach projektu POIŚ	218 104	0	0	x	x
	Rozliczenie kosztów kredytu i obsługi prawnej zakupu 50 sztuk wagonów	64	0	0	x	x
	Zakup 50 przegubowych autobusów elektrycznych w ramach projektu POIŚ	134 509	0	0	x	x
1.3	Najem sprzętu komputerowego	0	0	0	x	x
2.	Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych	407 406	50 541	115 939	28,5	229,4
2.1	- amortyzacja	83 041	17 284	65 864	79,3	381,1
2.2	- zysk	0	0	0	x	x
2.3	- inne środki własne - w tym:	72 579	0	0	x	x
	dokapitalizowanie	0	0	0	x	x
	finansowy efekt PGK	0 *	0	0 **	x	x
	pozostałe aktywa własne	72 579	0	0	x	x
2.4	- środki obce w tym:	251 786	33 257	50 075	19,9	150,6
	- kredyty i pożyczki	77 883	33 257	50 075	64,3	150,6
	- dotacje i subwencje i śr. UE	173 903	0	0	0,0	x
	- leasing taboru i najem długoterminowy sprzętu komputerowego	0	0	0	x	x

* W 2021 roku Spółka otrzymała środki w wysokości 400 tys. złotych z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2020 rok, którą przeznaczy zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki na pokrycie wydatków związanych z projektem badawczym autobusu autonomicznego. Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret pt. „Źródła finansowania inwestycji”.

** W 2022 roku Spółka otrzymała środki w wysokości 750 tys. zł z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2021 rok, które zostały przeznaczone zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki na kontynuację badań w zakresie publicznego transportu wodorowego, które są kosztami, dlatego nie są wykazywane w niniejszej tabeli.

Tabela nr 10. Wskaźniki (1)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2021	2022
I.	Ocena rentowności Spółki				
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto* / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	0,1%	-2,9%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	-10,9%	-11,3%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto* / aktywa ogółem) x 100	%	0,0%	-1,33%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	%	0,1%	-4,8%
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	1	14
2.	Szybkość obrotu zobowiązaniami	(przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365	dni	x	x
3.	Szybkość obrotu zapasami	(przeciętny ¹⁾ stan zapasów / wartość sprzedanych towarów i materiałów + koszt wytworzenia sprzedanych produktów) x 365	dni	x	x

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

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

Tabela nr 11. Wskaźniki (2)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2021	2022
III.	Ocena stopnia płynności				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe ²⁾ / zobowiązania krótkoterminowe	-	0,9	0,8
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe ²⁾ - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	0,7	0,7
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny ¹⁾ stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	1,0	0,4
IV.	Ocena stopnia zadłużenia				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe / pasywa ogółem) x 100	%	24,4%	32,4%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	13,0%	15,9%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	38,0%	37,6%
V.	Pozostałe wskaźniki				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł / etat	264,0	308,3
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	50,6%	54,3%

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	
		2021	2022
	1	2	3
1	Średnioroczne zatrudnienie pracowników (etaty)	2 311	2 287
2	Średni kurs euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu danego roku obrotowego	4,5994	4,6899
3	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. euro)	133 002	151 501
4	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. zł)	611 730	710 523
5	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. euro)	326 832	326 056
6	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. zł)	1 503 233	1 529 169