



**Sprawozdanie z działalności
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.
z siedzibą w Krakowie
za 2024 rok**



RADA NADZORCZA MPK S.A. W KRAKOWIE

Przewodniczący

prof. dr hab. inż. Wiesław Starowicz

Zastępca Przewodniczącego

mgr Marta Witkowicz

Członkowie

prof. dr hab. Andrzej Matyja

mgr Paweł Ścigalski

Piotr Jurczyk

Robert Nagraba

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. Zarządzanie Spółką.....	4
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI	7
1. Pozycja rynkowa, odbiorcy usług i dostawcy	7
2. Ochrona środowiska.....	8
3. Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków	11
4. Cele zarządcze wyznaczone dla Zarządu MPK S.A. w Krakowie	34
5. Polityka cenowa	37
III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI	40
1. Najważniejsze przedsięwzięcia.....	40
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki	42
IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM	43
1. Tabor Spółki	43
2. Zakres usług komunikacyjnych.....	48
3. Realizacja pracy przewozowej.....	49
V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA	50
1. Działalność inwestycyjna	50
2. Działalność remontowa	63
VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA	66
1. Polityka personalna.....	66
2. Polityka płacowa.....	67
VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA	69
1. Przychody według rodzajów działalności	69
1.1. Przychody z działalności operacyjnej	70
1.1.1. Działalność podstawowa	70

1.1.2. Działalność pozostała	71
1.2. Przychody finansowe	71
1.3. Pozostałe przychody operacyjne.....	72
2. Koszty według rodzajów działalności	73
2.1. Koszty działalności operacyjnej	74
2.1.1. Działalność podstawowa	81
2.1.1. Działalność pozostała	81
2.2. Koszty finansowe	82
2.3. Pozostałe koszty operacyjne	82
3. Wynik finansowy	83
3.1. wynik z realizacji zadań powierzonych.....	84
a. Efekt PGK.....	86
b. Uzasadnienie podziału zysku	86
4. Bilans	86
4.1. Aktywa	86
4.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę.....	88
4.1.2. Zmiany w stanie majątku	90
4.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów	90
4.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu	92
4.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą	92
4.1.6. Polityka egzekwowania należności	93
4.2. Pasywa	94
4.2.1. Kapitał własny Spółki	95
4.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	95
4.2.3. Wykaz głównych zobowiązań	96
4.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych	96
4.2.5. Informacja o kredytach i leasingu.....	96
5. Przepływy pieniężne.....	97
6. Wskaźniki finansowe	99
6.1. Wskaźniki płynności.....	99
6.2. Wskaźniki zadłużenia	99
6.3. Poziom kapitału pracującego	100
6.4. Wskaźniki rentowności	100
6.5. Wskaźniki BANKOWE (KONWENANTY).....	101
VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH	102
IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI	104
1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki.....	104
2. Opis stosowanych instrumentów finansowych.....	104
3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem.....	106
X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI	109
1. Kontrole	109

2. Audyty	111
XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA	115
1. Uzyskana pomoc publiczna.....	115
2. Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez gminę zadania.....	121
XII. KLUCZOWE PROGRAMY LUB PROJEKTY	123
1. Programy i projekty związane z działalnością Spółki wpisujące się w cele Strategii Rozwoju Krakowa oraz związane z nimi zadania.	123
2. Usługi publiczne świadczone w sposób ciągły, istotne dla jakości w mieście oraz związane z nimi zadania.	125
3. Inne kluczowe zadania i projekty.	125

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	Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym
Tabela 5	Wynik finansowy
Tabela 6	Przychody, koszty i wynik finansowy dla zadań powierzonych przez GMK
Tabela 7	Zatrudnienie i płace
Tabela 8	Przepływy pieniężne
Tabela 9	Bilans-Aktywa
Tabela 10	Bilans-Pasywa
Tabela 11	Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania
Tabela 12	Wskaźniki (1)
Tabela 13	Wskaźniki (2)
Tabela 14	Zbiorcze (nowa ustawa kominowa)
Tabela 15	Informacje o danych finansowych i niefinansowych związanych z realizacją SRK i Usług Publicznych wraz z objaśnieniami do tabeli

I. WPROWADZENIE

„Sprawozdanie z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie za 2024 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, opis istotnych czynników ryzyka i zagrożeń kontynuowania działalności, strategię zarządzania ryzykami, a także rozliczenia rekompensaty za powierzone przez Gminę zadania. Część druga, tabelaryczna jest prezentacją danych ekonomiczno-finansowych Spółki za rok sprawozdawczy.

Podstawą rozliczenia zadań realizowanych w okresie sprawozdawczym był „Plan rzeczowo-finansowy na 2024 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” zatwierdzony przez Walne Zgromadzenie Spółki w dniu 29 stycznia 2024 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 2024 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 zgodnie z aneksem nr 86 obowiązuje do 31 marca 2025 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 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 zgodnie z aneksem nr 2 obowiązuje

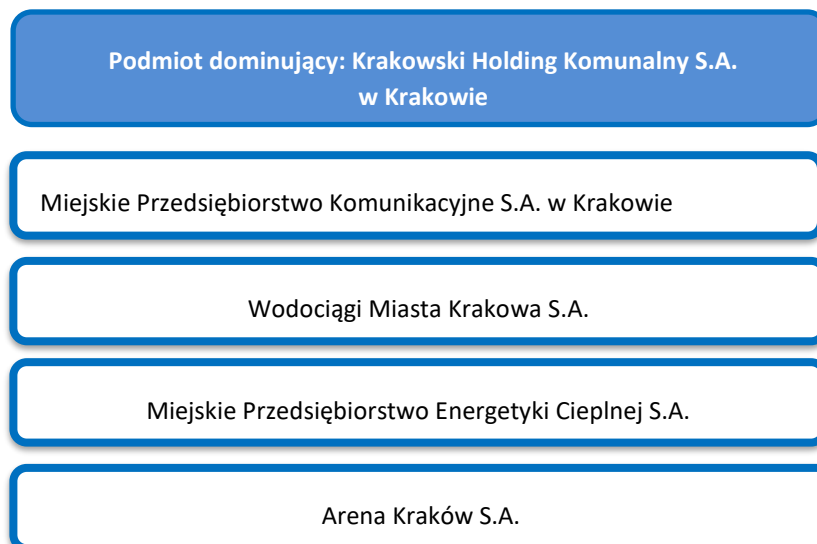
do dnia 31 marca 2025 roku oraz w zakresie kontynuacji windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałej przed dniem 1 lutego 2016 roku, która obowiązuje do dnia 30 czerwca 2025 roku.

Ponadto w 2024 roku działalność Spółki wyznaczały:

- Umowy kredytowe z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI): Umowa z dnia 6 lipca 2015 roku, Umowa z dnia 28 listopada 2018 roku, zmieniona i ujednolicona na podstawie Aneksu nr 1 z dnia 21 października 2020 roku oraz Umowa z dnia 19 stycznia 2023 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 Spółka Akcyjna.

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. w Krakowie, który posiadał 100% kapitałów pozostałych spółek.

Schemat 1. Skład grupy kapitałowej Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie w 2024 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 Zarządzania Środowiskowego (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 Zarządzania Środowiskowego jest zgodny z wymaganiami wymienionych norm oraz daje dowody skuteczności w osiąganiu celów, określonych w Polityce Jakości i Zarządzania Środowiskowego, 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, 2024 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. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2024 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.

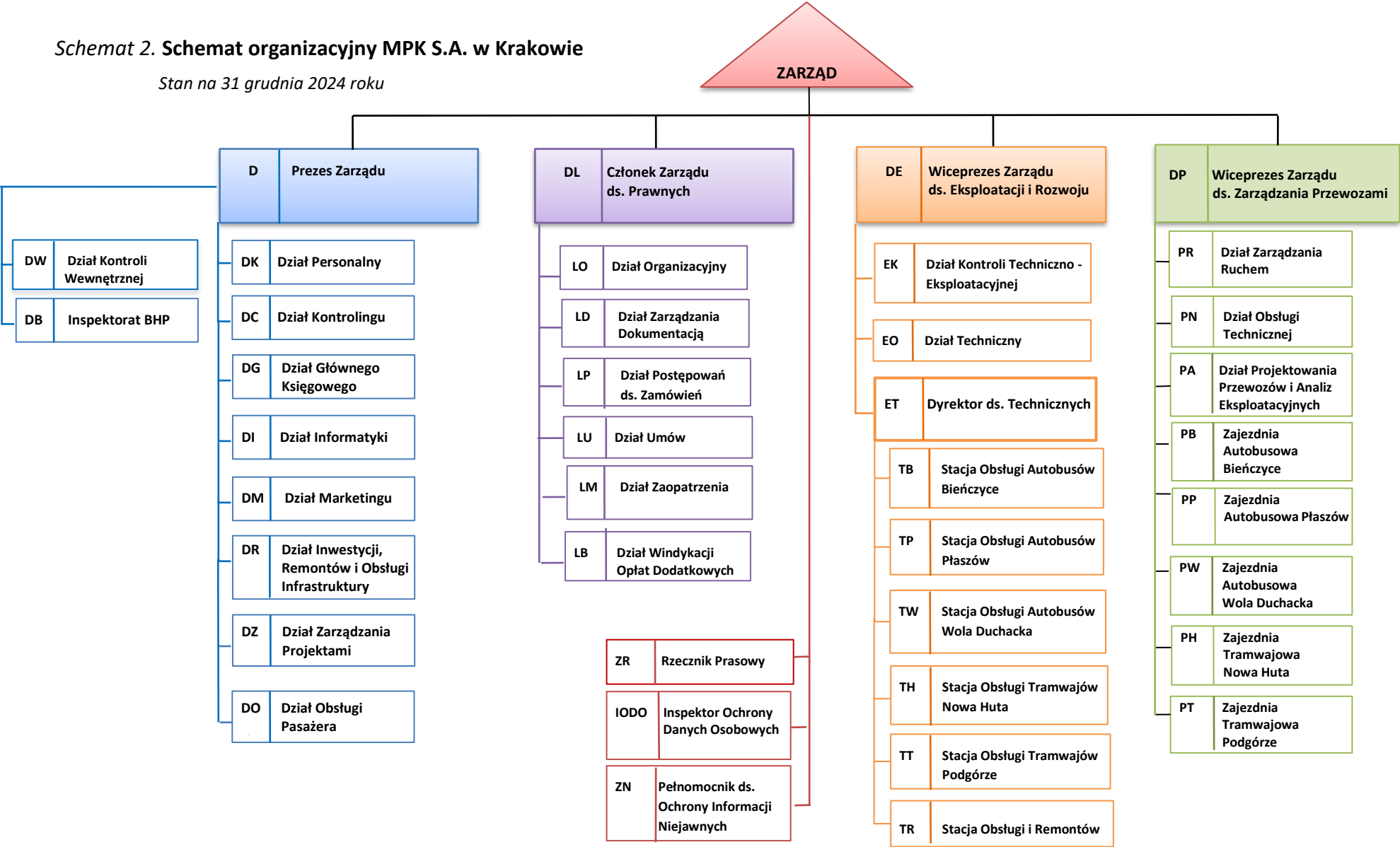
W pionie Członka Zarządu ds. Prawnych znajdowały się: Dział Organizacyjny, Dział Zarządzania Dokumentacją, Dział Postępowań ds. Zamówień, Dział Umów, Dział Zaopatrzenia oraz Dział Windykacji Opłat Dodatkowych.

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 Zarządzania Środowiskowego, 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 2024 roku



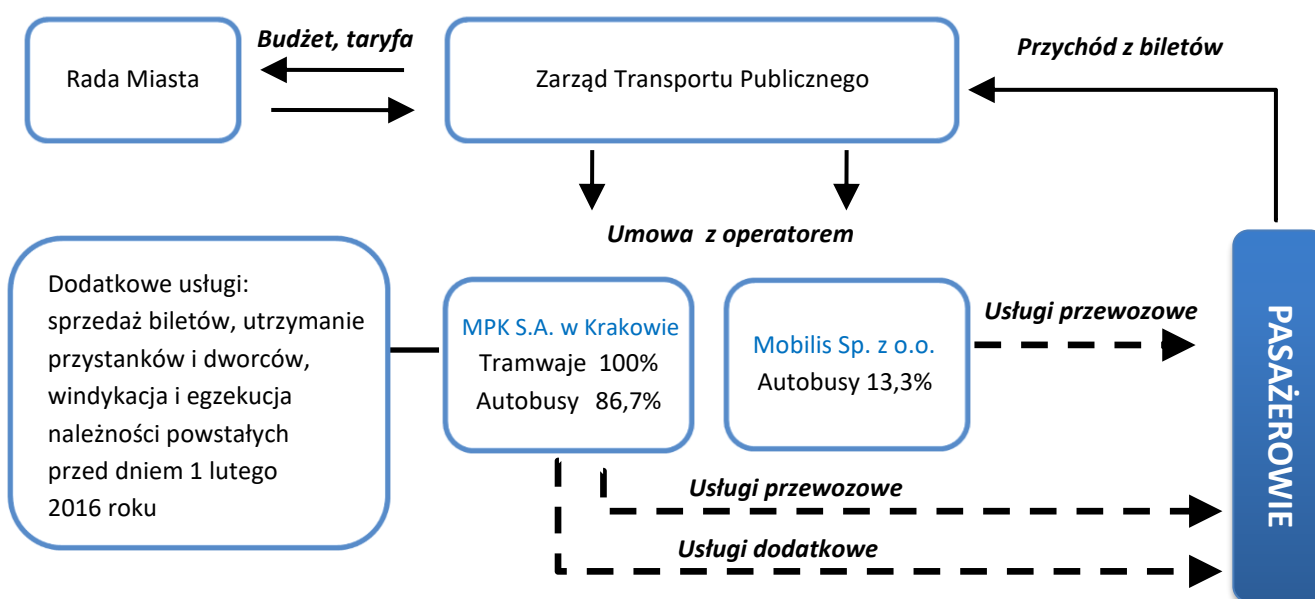
II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

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 2024 roku Spółka posiadała 100% udziału w przewozach tramwajowych oraz 86,7% 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 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 2024 roku



Na koniec 2024 roku Spółka świadczyła usługi przewozowe na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz na terytorium 19 miast i gmin tj.: Biskupic, Brzeźnicy, Czernichowa,

Iwanowic, Jerzmanowic–Przegini; Kocmyrzowa – Luborzycy, Krzeszowic, Liszek, Michałowic, Mogilan, Niepołomic, Skały, Skawiny, Słomnik, Świątnik Górnych, Wieliczki, Wielkiej Wsi, Zabierzowa i Zielonek, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w celu wspólnej realizacji zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego.

Najważniejszym odbiorcą Spółki w 2024 roku była Gmina Miejska Kraków. Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2024 roku byli:

- Budimex S.A. – realizator budowy hali SO2 w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie oraz budowy placu postojowego dla autobusów elektrycznych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- KrakTransRem Sp. z o.o. - spółka córka, której działalność szerzej opisano w rozdziale VIII pt. „Informacja o powiązaniach organizacyjnych i kapitałowych”;
- Tauron Sprzedaż Sp. z o.o. - dostawca energii elektrycznej.

2. OCHRONA ŚRODOWISKA

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

1. Przedsięwzięcia zmierzające do ograniczenia emisji komunikacyjnych:

- a) **Zakupiono i skierowano do ruchu 4 autobusy mini w celu lepszego dostosowywania oferty przewozowej do popytu**, w tym zapewnienia możliwości kierowania taboru o mniejszej pojemności w rejony, gdzie zapotrzebowanie na przewozy jest mniejsze;
- b) **Kontynuowano eksploatację autobusów zasilanych wodorem na regularnych liniach komunikacji miejskiej w Krakowie**;
- c) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury ładującej autobusy elektryczne** (w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i na terenie Miasta Krakowa). Szczegółowe informacje zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1. pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 1.4 pt. „Modernizacja budynków i budowli”;
- d) **Podejmowano działania w celu zakupu w 2026 roku kolejnych autobusów zeroemisyjnych**. Temat został szczegółowo omówiony w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków, opis realizacji celu IV.3;
- e) **Podejmowano działania w celu zakupu kolejnych nowoczesnych tramwajów, o mniejszym jednostkowym zużyciu energii elektrycznej oraz oddających do sieci energię z hamowania**. 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, opis realizacji celu IV.3;
- f) **Wykorzystywano oprogramowanie wspierające kolejkowanie autobusów elektrycznych do ładowania w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka**, w celu zapewnienia właściwej organizacji procesu ładowania baterii trakcyjnych i przygotowania wymaganej ilości naładowanych pojazdów;
- g) **Realizowano projekt mający na celu modernizację 60 stacji ładowania oraz wymianę systemu zarządzania ładowarkami autobusów elektrycznych**. Temat opisano w rozdziale

V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret 7 pt. „Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne”;

- h) Wspierano rozwój alternatywnego transportu w Mieście poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki oraz przyczepy dla rowerów;**
- i) 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;
- j) Kontynuowano eksploatację siedmiu autobusów wyposażonych w system technologii fotowoltaicznej,** który wspomaga zasilanie instalacji pokładowej autobusu i dostarcza energię m.in.: do automatów biletowych, kasowników, tablic elektronicznych oraz oświetlenia, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa;
- k) Uczestniczono w wydarzeniach ekologicznych organizowanych przez Miasto oraz prowadzono własne działania edukacyjne.** Temat omówiono w rozdziale II pkt. 3, pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”, cel IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko”;
- l) Kontynuowano najem 2 elektrycznych samochodów osobowych,** które pozyskano w wyniku udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.;
- m) 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”.

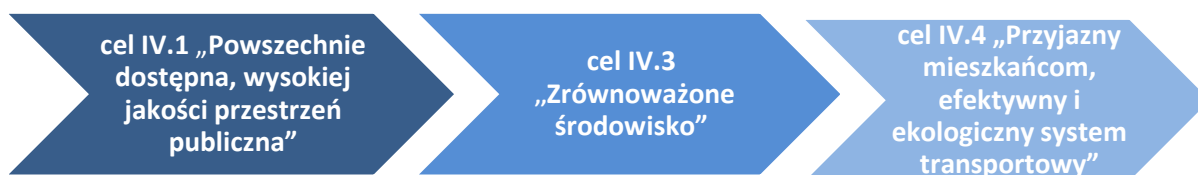
2. Prowadzono przedsięwzięcia zmierzające do zmniejszenia zużycia mediów, redukcji strat ciepła z budynków, ograniczenia hałasu komunikacyjnego:

- 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) Zbierano i wykorzystywano wodę deszczową, pierwotnie zgromadzoną w zasobnikach, w myjniach taboru tramwajowego;**
- c) Monitorowano jakość ścieków** zrzucanych do kanalizacji we wszystkich obiektach Spółki zgodnie z obowiązkami opisanymi w aktualnych pozwoleniach wodnoprawnych (wykonano badania w 8 punktach poboru próbek, dwa razy w roku);
- d) Monitorowano środowisko gruntowo-wodne w rejonie stacji paliw,** pod kątem zawartości substancji ropopochodnych oraz zapobiegania wyciekom;
- e) Uzyskano nowe pozwolenie na wytwarzanie odpadów dla całej Spółki;**
- f) Zarządzano odpadami i odpadami po opakowaniach,** w tym zbywano wysegregowane partie odpadów posiadające wartość rynkową, prowadzono utylizację pozostałych odpadów przez firmy certyfikowane, posiadające właściwe decyzje. Ze sprzedaży odpadów posiadających wartość rynkową uzyskano wpływ w wysokości 1 339 tys. zł netto. MPK S.A. w Krakowie złożyła sprawozdanie o produktach, opakowaniach i o gospodarowaniu odpadami z nich powstającymi w ramach własnych kompetencji;

- g) Zobowiązywano kontrahentów Spółki do wywiązywania się z obowiązków należytej gospodarki odpadami, przestrzegania przepisów związanych z używaniem niektórych substancji chemicznych oraz stosowaniem materiałów zawierających lotne związki organiczne podczas realizacji zamówień na rzecz MPK S.A. w Krakowie;**
- h) Ograniczono ilość plastiku wykorzystywanego w Spółce** poprzez zakup wody w szklanych opakowaniach zwrotnych oraz mniejsze zużycie folii do pakowania;
- i) W ramach obowiązku nadzoru nad emisją substancji szkodliwych do powietrza wykonywano i doskonalono proces wykonywania ewidencji emisji - sposób zbierania danych, metodę prowadzenia ewidencji;**
- j) Wykorzystywano platformę Regulis w zakresie nadzoru nad aspektami środowiskowymi oraz identyfikacji wymagań prawnych dotyczących ochrony środowiska;**
- k) Dbano o stan zieleni na terenach Spółki.**

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

W 2024 roku Spółka realizowała działania ujęte w „Planie rzeczowo-finansowym na 2024 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” oraz planie wieloletnim, które wpisują się w wykonanie IV celu operacyjnego ze „Strategii Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030”. Poniżej zaprezentowano realizację celów szczegółowych ww. strategii:



Powyższe cele były realizowane w następujący sposób:

1. **Podejmowano działania na rzecz poprawy komfortu podróży oraz zwiększenia dostępności komunikacji miejskiej, przy zachowaniu zasady efektywności i ekologii systemu transportowego:**
 - a) **Odebrano i wprowadzono do ruchu 4 autobusy mini zasilane olejem napędowym w celu odnowy taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej, mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu.** Opis wyposażenia oraz udogodnień jakie posiadają ww. autobusy zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. III pt. „Leasing taboru autobusowego”;
 - b) **Przeprowadzono postępowanie przetargowe, wyłoniono dostawców oraz zawarto umowy na dostawę w 2025 roku 45 autobusów zasilanych olejem napędowym w ramach leasingu finansowego, w tym 37 autobusów standardowych oraz 8 autobusów midi.** Opis wyposażenia oraz udogodnień jakie będą posiadały nowe pojazdy zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. III pt. „Leasing taboru autobusowego”;
 - c) **W dniu 28 października 2024 roku ogłoszono przetarg na dostawę w formie leasingu finansowego do 200 sztuk autobusów komunikacji miejskiej z silnikami spalinowymi, zasilanych olejem napędowym.** Autobusy będą dostarczane na podstawie umów realizacyjnych, zawartych w ramach umów ramowych, na poszczególne zadania. Temat szerzej omówiono w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. III pt. „Leasing taboru autobusowego”;
 - d) **W dniu 3 grudnia 2024 roku ogłoszono dwa przetargi na dostawę zeroemisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych), będących przedmiotem projektu pt. „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”, który uzyskał bezzwrotne wsparcie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach III edycji programu "Zielony Transport Publiczny".** Temat opisano w pkt. 2 realizacji niniejszych celów;
 - e) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych (w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i na terenie Miasta Krakowa).** Temat został

opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt I, tiret 4 pt. „Modernizacja budynków i budowli”;

- f) **Realizowano projekt mający na celu modernizację 60 stacji ładowania oraz wymianę systemu zarządzania ładowarkami autobusów elektrycznych.** Temat opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret 7 pt. „Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne”.
 - g) **Prowadzono postępowania przetargowe w celu zakupu nowych wagonów tramwajowych w kolejnych latach.** Temat został opisany w rozdziale III, pkt. I pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia”;
 - h) **Wyłoniono wykonawcę tzw. retrofitu baterii w 20 autobusach elektrycznych marki Solaris z 2017 roku,** w celu podniesienia parametrów baterii elektrycznych, a tym samym zwiększenia efektywności tych autobusów;
 - i) **W 14 wagonach typu NGT6 zamontowano układ klimatyzacji przedziału pasażerskiego;**
 - j) **Zmodernizowano 2 wagony GT8SU.** Opis wyposażenia oraz udogodnień zainstalowanych w trakcie modernizacji zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt I, tiret 1 pt. „Modernizacja taboru tramwajowego”;
 - k) **Kontynuowano eksploatację autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych;**
2. **Pozyskano wsparcie do projektu pn. „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie” w ramach programu priorytetowego NFOŚiGW nr 6.2 „Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny”.**

W dniu 2 września 2024 roku do Spółki wpłynęła informacja o pozytywnej ocenie wniosku o dofinansowanie wraz z zaproszeniem do kolejnego etapu procedowania, tj. negocjacji, których celem było wypracowanie ostatecznej treści Umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem (UoOPW). Wówczas okazało się, że projekt współfinansowany będzie ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy).

W toku negocjacji, został zaktualizowany harmonogram realizacji projektu oraz jego koszty, w których uwzględniono wydatki na obligatoryjne działania informacyjno – promocyjne, wynikające z zasad realizacji KPO oraz tzw. opłaty rejestracyjne wymagane podczas rejestracji autobusów.

W dniu 28 listopada 2024 roku została zawarta umowa o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr 370/2024/Wn06/OA-tp/D.

Zakres Projektu	Zakup 32 autobusów elektrycznych (w tym 22 autobusów standardowych o długości 12m i 10 autobusów przegubowych o długości 18 m) oraz zakup 10 autobusów wodorowych standardowych o długości 12 m, zakup 22 ładowarek plug – in do autobusów elektrycznych standardowych
Koszty całkowite projektu	161 617 650,00 zł
Wartość wydatków kwalifikowanych	131 390 000,00 zł
Wartość wsparcia bezzwrotnego	130 235 000,00 zł

Jeszcze w grudniu 2024 roku **ogłoszono dwa postępowania przetargowe: jedno na zakup 32 autobusów elektrycznych i drugie na zakup 10 autobusów wodorowych.** W dniach 23 i 27 stycznia 2025 roku nastąpiły otwarcia ofert złożonych w ww. postępowaniach przetargowych. Złożono następujące oferty w postępowaniach:

- **Na dostawę autobusów wodorowych wpłynęła 1 ważna oferta** od PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Sp. z o.o. i **w dniu 25 lutego 2025 roku ogłoszono jej wybór.** Oferta dotyczyła pojazdów marki NesoBus o długości 12 metrów. Będą to pojazdy niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością (wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i opiekunów jadących z dziećmi na wózkach oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach). Wyposażone w nowoczesny system informacji pasażerskiej: tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi w środku i na zewnątrz. Nowe autobusy będą także zapewniać komfortowe warunki pracy kierowcom. Ich zaletą jest także zasięg: producent deklaruje przejazd do 450 km na jednym tankowaniu. Przed podpisaniem umowy z ww. dostawcą dokumenty przetargowe muszą przejść kontrolę uprzednią w Urzędzie Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnym wynikiem Spółka podpisze umowę z dostawcą, który będzie miał 12 miesięcy na realizację ww. kontraktu;
- **Na dostawę autobusów elektrycznych wpłynęły dwie oferty** od Irizar e-mobility S.L oraz Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. **W dniu 14 marca MPK S.A. w Krakowie zdecydowało o wyborze oferty Irizar e-mobility S.L. na dostawę 22 autobusów elektrycznych o długości 12 m oraz oferty Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. na dostawę 10 autobusów przegubowych o długości 18 m.** Przed podpisaniem umowy z dostawcami autobusów elektrycznych, dokumenty przetargowe muszą jeszcze przejść tak zwaną kontrolę uprzednią w Urzędzie Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnym wynikiem, będzie można podpisać umowę. Od tego momentu Solaris będzie miał 11 miesięcy, a Irizar 12 miesięcy na realizację kontraktu.

3. Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki związanej z zakupami nowego taboru tramwajowego. Mając na uwadze rozpoczętą perspektywę finansową i kończące się prace związane z przygotowaniem dokumentów programowych na lata 2021- 2027 MPK S.A. w Krakowie podjęło decyzję o **rozpoczęciu działań mających na celu przeprowadzenie postępowań przetargowych na zakup nowych wagonów tramwajowych, które miałyby być współfinansowane ze środków UE.** Skoncentrowano się na możliwościach finansowania wynikających z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) oraz Krajowego Planu Odbudowy i Rozwoju (KPO):

- a) Do Wykazu Projektów Zidentyfikowanych dla Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)** został wprowadzony projekt pt. *„Rozwój floty tramwajowej do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej Krakowa poprzez zakup kolejnych nowoczesnych niskopodłogowych wagonów”*. Projekt ma status projektu strategicznego, a w dniu 27 czerwca 2024 roku został złożony wniosek o dofinansowanie (nr FENX.03.01-IP.02-0028/24) dla tego projektu, w ramach naboru prowadzonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w trybie niekonkurencyjnym.

Zgłoszony zakres Projektu	Zakup 30 wagonów tramwajowych (10 wagonów jednokierunkowych o długości 32-34 m, 10 wagonów dwukierunkowych o długości 32-34 m oraz 10 wagonów jednokierunkowych o długości 42-45 m)
Wartość projektu	455 162 730,00 PLN
Wartość wydatków kwalifikowanych	370 000 000,00 PLN
Wnioskowana kwota UE	64 488 113,33 PLN
Kwota kredytu EBI	157 500 000,00 PLN

Projekt jest finansowany z programu FEnIKS (64 mln zł) oraz kredytu EBI (157 mln zł). W oparciu o doświadczenie Spółki z ostatnich dwóch perspektyw finansowych 2007-2013 oraz 2014-2020, istnieje potencjalna szansa na wzrost kwoty dofinansowania UE pod koniec obecnej perspektywy finansowej z chwilą pojawienia się dodatkowej alokacji w Działaniu FENX.03.01 Transport miejski. W przypadku wzrostu finansowania zakładamy, iż kredyt EBI nie zostanie uruchomiony w części zwiększenia środków powyżej obecnego limitu. Działanie to ograniczy koszty zakupu tramwajów w stawce przewozowej, a jednocześnie pozwoli na uruchomienie projektu, **który jako jedyny ma możliwość dodatkowej absorpcji finansowej z obecnej perspektywy finansowej UE w wysokości do 407 mln zł.** Powyższa kwota może zostać przeznaczona na spłatę kredytów EBI bądź finansowanie kolejnych inwestycji infrastrukturalnych lub taborowych, np. autobusów wodorowych.

Pierwotne założenia przyjęte w harmonogramie naboru, odnośnie terminu zakończenia oceny wniosków oraz terminu zawarcia umowy o dofinansowanie uległy wydłużeniu. W dniu 3 września 2024 roku wpłynęła pierwsza część uwag do wniosku o dofinansowanie w trybie roboczym. W grudniu 2024 roku wpłynęła druga część uwag, również w trybie roboczym.

- b) W grudniu 2024 roku MPK S.A. w Krakowie opracowało wersję roboczą wniosku o udzielenie pożyczki dla projektu pt. „Zakup nowej floty tramwajowej dla Krakowa jako element zielonej transformacji obejmującej rozwój transportu publicznego przyjaznego dla środowiska”.** Pożyczka ma pochodzić ze środków z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w ramach komponentu B3.4.1. "Inwestycje na rzecz kompleksowej zielonej transformacji miast" - nabór prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Zakres Projektu:	zakup 20 wagonów tramwajowych o długości 42-45 m
Kwota wnioskowanej pożyczki	500 000 000,00 PLN
Oprocentowanie:	1% w skali roku
Okres spłaty	20 lat
Karencja w spłacie kapitału	2 lata

Opis przebiegu przetargu na zakup m.in. ww. wagonów tramwajowych został szczegółowo przedstawiony w rozdziale III pkt. 1 pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia”, tiret 1.

c) **Zgłoszono do wsparcia finansowego projekt pt. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie – część IV i V” w ramach ogłoszonego przez CUPT konkursu KPOD.10.02-IW.02-001/24 (środki z Krajowego Planu Odbudowy):**

- 5 lipca 2024 roku MPK S.A. złożyło wniosek o objęcie wsparciem przedsięwzięcia obejmującego zakup 50 sztuk wagonów tramwajowych LAJKONK II, dostarczonych do Krakowa w latach 2022-2023 w ramach dwóch umów realizacyjnych. Wniosek został złożony w ramach prowadzonego przez CUPT naboru w trybie konkursowym - konkurs nr KPOD.10.02-IW.02-001/24, dofinansowanie z Krajowego Planu Odbudowy - Komponent E Zielona, inteligentna mobilność Inwestycja: E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje);
- Wartość wydatków kwalifikowanych dla Przedsięwzięcia wynosiła: 413 361 000,00 zł, a kwota wnioskowanego wsparcia: 351 356 850,00 zł;
- Ocena projektów zakończyła się opublikowaniem przez CUPT w dniu 13 stycznia 2025 roku listy ocenionych przedsięwzięć w ramach konkursu nr KPOD.10.02-IW.02-001/24. Projekt MPK S.A. uplasował się na czwartej pozycji z wynikiem oceny 24 punkty (82,26% max. liczby);
- Z uwagi na to, iż suma wagonów tramwajowych z czterech najwyższej ocenionych przedsięwzięć przekroczyła limit (88 sztuk) wagonów do objęcia wsparciem wskazany w Regulaminie naboru, **Komisja Oceniająca przyznała dofinansowanie do 18 z 50 sztuk wagonów wnioskowanych przez MPK S.A., w kwocie 127 931 256,00 zł, której odpowiada wartość wydatków kwalifikowanych w wysokości 150 507 360,00 zł.**

Następnie, w odpowiedzi na wezwanie CUPT z dnia 20 stycznia 2025 roku pismo o sygnaturze DPK-WPT.710.15.2024.4.A, Spółka wyraziła zgodę na dokonanie zmiany we wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem poprzez wskazanie jako niekwalifikowalne kosztów zakupu taboru tramwajowego wykraczającego poza limit, utrzymując jednocześnie pełny zakres rzeczowy, tj. zakup 50 sztuk wagonów tramwajowych. Pozostawienie pełnego zakresu rzeczowego daje szansę na pozyskanie dofinansowania do pozostałych 32 wagonów tramwajowych w przypadku uwolnienia niewykorzystanej alokacji (ponad 590 mln zł) i zwiększenia limitu wagonów tramwajowych w Konkursie.

4. Zakupiono 7 sztuk nowych, nowoczesnych stacjonarnych automatów biletowych firmy MERA Systemy z Grodziska Mazowieckiego. Temat opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret I.5 „Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych.

5. Zamontowano stacjonarne automaty biletowe w 8 nowych lokalizacjach (na przystankach tramwajowych „Kuźnicy Kołtająowskiej”, „Górka Narodowa P+R”, „Bratysławska”, „Bociana”, „Krowodrza Górka P+R” oraz na przystankach autobusowych "Ks. Meiera", al. 29 Listopada, „Dobrego Pasterza”, „Podgaje”, ul. Taklińskiego) **oraz w 3 lokalizacjach po remoncie infrastruktury miejskiej** („Ruczaj”, ul. Stefana Grota-Roweckiego, „UR al. 29 Listopada”, „Hala Targowa", ul. Grzegórzecka).



6. Udostępniano dla pasażerów w Google maps lokalizacje autobusów wykonujących pracę na liniach oraz umożliwiono prowadzącym pojazdy zdalne sprawdzanie lokalizacji autobusu na Zajeźdni, przed rozpoczęciem pracy.
7. Wykorzystywano oprogramowanie do kolejowania autobusów elektrycznych do ładowania w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, w celu zapewnienia właściwej organizacji procesu ładowania baterii trakcyjnych i przygotowania wymaganej ilości naładowanych pojazdów.
8. Prowadzono obsługę rejonów, gdzie ze względu na warunki techniczne infrastruktury drogowej mogą wjechać wyłącznie małe pojazdy. Niskopojemnym taborem obsługiwano linie: 116 „Czerwone Maki P+R” – „Podgórki Tynieckie”, 176 „Kostrze OSP” – „Bodzów”, 180 „Os. Na Stoku” – „Grębałów”, 198 „Mistrzejowice” – „Zakole”, 476 „Czerwone Maki P+R” – „Kostrze OSP”.
9. Kontynuowano usługę „Tele-Busa” – autobusu na życzenie, która jest skierowana do pasażerów podróżujących na terenie Rybitw i Płaszowa. Dzięki zastosowaniu małych autobusów, przeznaczonych do niewielkich potoków pasażerskich Spółka dostosowywała ofertę do potrzeb, redukowałą koszty funkcjonowania komunikacji i zmniejszała poziom emisji spalin, w związku z ograniczeniem pustych przebiegów.



10. Zapewniano czytelność informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej:
 - a) Kontynuowano oznakowanie na rozkładach jazdy linii obsługiwanych taborem wyłącznie niskopodłogowym (piktogram wózka dla osób niepełnosprawnych). W rozkładach jazdy umieszczonych na stronie internetowej Spółki oznakowano linie częściowo lub w całości obsługiwane taborem wysokopodłogowym, w celu umożliwienia pasażerom wyboru dogodnego środka transportu;
 - b) Kontynuowano wyposażanie przystanków komunikacji miejskiej w informacje o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg (w języku polskim i angielskim) oraz w mapy wielkoformatowe na wybranych przystankach;
 - c) Dokonano wymiany starych elementów na nowe: kaseton na linię mały 16 sztuk oraz kaseton na linię/nazwa przystanku 73 sztuki;

d) Nadawano komunikaty Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK bezpośrednio do przestrzeni pasażerskiej na pokładach pojazdów.

11. 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.

12. Kontynuowano działania w celu zapobiegania nielegalnemu graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, budynkach zarządzanych przez Spółkę:

a) Patrolowano ciągi komunikacyjne wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa i zgłaszano do Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK informacje dotyczące graffiti naniesionych na budynkach, budowlach i infrastrukturze przystankowej;

b) Współpracowano ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w celu szybkiego ujmowania sprawców;

c) Współpracowano z Zespołem Zadaniowym ds. Ograniczenia Bazgrołów w Krakowie. Wysłano 33 zgłoszenia graffiti, w tym 29 na obiektach będących własnością MPK S.A. w Krakowie. Dnia 21 maja 2024 roku Spółka otrzymała informację o zakończeniu działań ww. Zespołu;

d) Promowano w mediach przypadki sprawnego przyłapywania „na gorącym uczynku” sprawców szkód;

e) Współtworzono interaktywną mapę zgłoszeń graffiti.

13. Na bieżąco usuwano ujawnione przypadki graffiti z urządzeń przystankowych, automatów, obiektów, itp. Odnawiano zabezpieczenia powierzchni preparatami AGS. Usunięto graffiti z urządzeń przystankowych (1 275 razy), z automatów (162 razy), punktów socjalnych MPK S.A. w Krakowie (3 razy).

14. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano filmy edukacyjne 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”.

15. Prowadzono działania na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego w ruchu. Zachęcano kierowców samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej w Krakowie m.in. poprzez podejmowanie działań edukacyjnych, promujących zalety podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej, informowano o podejmowanych krokach w celu zakupu kolejnych ekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej, które było połączone z propagowaniem komunikacji zbiorowej, jako wygodnego, bezpiecznego i ekologicznego środka transportu (prasa, media społecznościowe, strona internetowa Spółki, monitory LCD na pojazdach, itp.).

16. Aktywnie uczestniczono w obchodach Międzynarodowego Dnia Ziemi. W dniu 14 kwietnia 2024 roku na terenie Nowohuckiego Centrum Kultury udostępniono zeroemisyjne pojazdy: autobus i radiowóz zasilane energią elektryczną, przygotowano konkursy wiedzy o krakowskiej komunikacji, rozdawano kartonowe modele autobusów elektrycznych do składania. Propagowano rzetelną wiedzę na temat przyczyn i skutków postępujących zmian klimatu, a także kształtowano dobre, pro środowiskowe nawyki

i postawy, w tym zachęcano do korzystania z komunikacji zbiorowej podczas planowania podróży po Mieście.

- 17. Uczestniczono w obchodach Święta Krakowskiej Rodziny**, podczas którego Krakowianie mogli zapoznać się z ofertą Miasta dla krakowskich rodzin z zakresu aktywności sportowej i rekreacyjnej, kultury, edukacji, ochrony zdrowia, bezpieczeństwa. W dniu 26 maja 2024 roku na zielonych terenach przy TAURON Arenie Kraków wraz z innymi spółkami miejskimi oraz partnerami miejskiego programu Krakowska Karta Rodzinna 3+ zorganizowano konkursy z nagrodami, animacje dla dzieci i rodzin, itp. Spółka zaprezentowała zeroemisyjne pojazdy: autobus i radiowóz zasilane energią elektryczną.



- 18. Kontynuowano udział w kampanii informacyjnej Miasta Krakowa pt. „Możesz zmniejszyć swój ślad węglowy każdego dnia”, w ramach której:**

- a) Na monitorach w pojazdach komunikacji miejskiej **prowadzona była emisja filmów i informacji** przygotowanych przez Miasto w **temacie śladu węglowego**;
- b) Na **bloczku biletu komunikacji miejskiej oraz w aplikacji mobilnej umieszczana była informacja o śladzie węglowym przejazdu**, jako element kampanii edukacyjnej, w której Miasto Kraków upowszechnia wiedzę na temat wpływu działalności człowieka na środowisko naturalne;
- c) Prowadzona była **ekspozycja reklamy całopojazdowej ze Smokiem Wawelskim i Lajkonikiem**, którzy edukują mieszkańców w **temacie śladu węglowego** (w okresie od stycznia do października 2024 roku na 3 wagonach NGT6, a w następnych miesiącach na dwóch wagonach);



- 19. Uczestniczono w obchodach 20-lecia Unii Europejskiej**, w ramach których Spółka zorganizowała:

- a) **Dzień otwarty Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka (2 marca 2024 roku)**, podczas którego zaprezentowano autobusy współfinansowane ze środków unijnych. Zorganizowano pokaz ładowania baterii autobusu elektrycznego przez pantograf. Dostępne były także radiowozy inspektorów ruchu MPK – elektryczny i hybrydowy. Zapraszano do oglądania historycznych autobusów z kolekcji MPK S.A. w Krakowie, dzięki temu mieszkańcy mogli porównać komfort podróży jaki mamy dzisiaj z tym jaki był kilkadziesiąt lat temu;
- b) **Dzień otwarty Zajezdni Tramwajowej Podgórze (3 marca 2024 roku)**, podczas którego można było zwiedzić Zajezdnę Tramwajową Podgórze, wejść do kabiny motorniczego tramwajów współfinansowanych ze środków unijnych, uczestniczyć w pokazie codziennego mycia tramwajów, a także zobaczyć miejsca, w których wagony przechodzą generalne przeglądy i modernizacje.

- 20. Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Mobilności 2024**, który był przeprowadzony w dniach od 16 do 22 września 2024 roku. We współpracy

z innymi organizatorami, prowadzono liczne kampanie promujące wybór niskoemisyjnych form podróżowania po Mieście i gminach ościennych, w tym m.in.:

- a) W dniach od 16 do 19 września 2024 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;
- b) W dniu 20 września 2024 roku w godzinach od 20:00 do 4:00 nad ranem 21 września 2024 roku **przeprowadzono akcję „Bezpieczny Powrót”**. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie oraz policjanci Komendy Miejskiej Policji w Krakowie czuwali nad bezpieczeństwem pasażerów podróżujących tramwajami w godzinach wieczornych i nocnych oraz nad przestrzeganiem przez kierowców samochodów przepisów ruchu drogowego w rejonie linii tramwajowych. W wyniku tej akcji Policjanci wystawili 3 mandaty oraz 8 pouczeń (dla kierowców samochodów za niestosowanie się do przepisów, a dla pasażerów tramwajów za zakłócanie porządku publicznego, spożywanie alkoholu, palenie papierosów, zaśmiecanie miejsca publicznego i wulgarność), natomiast kontrolerzy biletów odnotowali 98 osób podróżujących bez ważnego biletu;
- c) W dniu 17 września 2024 roku **wzięto udział w marszu pod hasłem „Pieszko do celu”**, który wspólnie zorganizowały Straż Miejska Miasta Krakowa, Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa oraz MPK S.A. w Krakowie. Wydarzenie było przeznaczone dla dzieci z krakowskich szkół podstawowych, a jego celem było zwrócenie uwagi na konieczność noszenia elementów odblaskowych, które zapewniają widoczność.

Wszyscy uczestnicy byli ubrani w kamizelki odblaskowe, przygotowali transparenty oraz własnoręcznie wykonane znaki drogowe informujące o tym jak ważne jest używanie odblasków, aby być bezpiecznym na ulicy. W marszu udział wzięły maskotki organizatorów, w tym Trambuś oficjalna maskotka MPK S.A. w Krakowie. Marsz zakończył się na parkingu obok stadionu Wisły Kraków, gdzie odbyły się pokazy pojazdów różnych służb wraz z zabytkowym autobusem MPK S.A. w Krakowie;



- d) W dniu 22 września 2024 roku wzięto aktywny **udział w Wielkiej Lekcji Ekologii**. Zaprezentowano nowoczesny, niskoemisyjny tabor, w tym: niskopodłogowy autobus elektryczny, autobus wodorowy i hybrydowy;



- e) W dniu 22 września 2024 roku **zorganizowano parade historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie**. Pojazdy wraz z pasażerami przejechały trasę z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta do Zajezdni Tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka, gdzie na uczestników parady czekało wiele atrakcji, w tym m.in.: przejazdy historycznymi wagonami: Zeppelin, 13N, N oraz Ring z wagonem doczeptnym Wismar. Ponadto na terenie Zajezdni zorganizowano przejazdy zabytkowymi taksówkami, elektrycznym radiowozem oraz autobusem z przyczepą. Udostępniono możliwość wejścia do kabiny tramwaju, przejazdu tramwajem przez myjnię, zwiedzanie Stacji Obsługi i Remontów oraz zorganizowano gry i zabawy dla dzieci. Swoje stoiska miały także Muzeum Inżynierii i Techniki, Policja, Straż Pożarna i Straż Miejska. W strefie relaksu z kąciakiem filmowym prezentowano m.in.: filmy o historii komunikacji miejskiej w Krakowie;



- f) W dniu 22 września 2024 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.



21. **Kontynuowano wraz z Urzędem Miasta Krakowa realizację projektu pt. „Akademia Młodego Krakowianina”**, w ramach którego Spółka organizuje dla dzieci akcję pod nazwą „Trambusiowa trasa”. Jej celem jest propagowanie bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej, uświadomienie zagrożeń związanych m.in.: z nietrzymaniem się uchwytów podczas jazdy lub przebieganiem przed nadjeżdżającym tramwajem oraz kształtowanie dobrych nawyków wśród najmłodszych (ustępowanie miejsca starszym, zachowanie odpowiedniej kultury podczas podróży: nie śmiecimy, nie rysujemy po szybach, itp.). W 2024 roku zorganizowano 19 spotkań, dla ponad 450 dzieci.
22. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano spoty promujące m.in.: kulturalne i życziwe zachowania w komunikacji miejskiej**, w szczególności w ramach kampanii „Bądź wrażliwy, ustąp miejsca”, którą szerzej opisano w „Działaniach edukacyjnych” niniejszego rozdziału.
23. **Organizowano wydarzenia informacyjno-promocyjne, podczas których w świadomości pasażerów był utrwalany wizerunek MPK S.A. w Krakowie jako firmy przyjaznej, dbającej o komfort i bezpieczeństwo pasażerów, biorącej czynny udział w życiu kulturalno-społecznym Krakowa**. Wykaz najważniejszych, zrealizowanych działań przedstawiono

w punkcie pt. „Działania z zakresu public relations” umieszczonego w dalszej części niniejszego rozdziału.

- 24. Realizowano projekt pt. „Nowa strona internetowa”, którego celem jest zbudowanie interaktywnego portalu MPK S.A. w Krakowie dostosowanego do wymagań pasażerów, w szczególności osób z niepełnosprawnością wzroku.** Zaangażowanie Spółki zostało opisane w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret 7 pt. „Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne”.

Cel IV.5 „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie” był realizowany w następujący sposób:

- 1. Zakupiono 6 radiowozów z napędem hybrydowym dla Inspektorów Ruchu MPK S.A. w Krakowie, które zostały wyposażone w sprzęt komputerowy umożliwiający inspektorom ruchu MPK szybką i komfortową likwidację zdarzeń komunikacyjnych.** Zakup opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret I. 5 „Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych.
- 2. W dniu 14 marca 2024 roku osiem radiowozów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie zostało wyposażonych w defibrylatory, a każdy z inspektorów przeszedł odpowiednie szkolenie z obsługi tych urządzeń.** Radiowozy, w których znajdują się defibrylatory, zostały oznakowane specjalnymi naklejkami informacyjnymi. Urządzenia zostały pozyskane w ramach projektu „Program powszechnego dostępu do defibrylacji z elementami nauki pierwszej pomocy w Gminie Miejskiej Kraków”. Nadal używane są urządzenia AED pozyskane w ubiegłych latach, które znajdują się w ważnych punktach przesiadkowych, m.in.: na przystanku Dworzec Główny Tunel w obu kierunkach, na pętli Krowodrza Górka, Czerwone Maki P+R oraz na Dworcu Autobusowym w Czyżynach.
- 3. W październiku 2024 roku Spółka zakupiła 3 kolejne defibrylatory, które zostały umieszczone w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta oraz w budynku administracyjnym przy ul. Jana Brożka 3. Ponadto Inspektorat BHP przeprowadził serię szkoleń dla pracowników z zakresu resuscytacji krążeniowo-oddechowej (RKO).** Podczas ćwiczeń wykorzystywano treningowy defibrylator i fantom do ćwiczeń, które wspomogły przełamywanie bariery strachu pracowników przed podejmowaniem działań ratowniczych.
- 4. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie włączyło się w promocję i rozpowszechnianie materiałów edukacyjnych** przygotowanych przez Katedrę Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej, Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego oraz Małopolską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **w ramach kampanii edukacyjnej „UWAŻAJ! TRAMWAJ!”.** Celem akcji jest zwiększenie świadomości kierowców i pieszych na temat bezpiecznych zachowań w ruchu miejskim w odniesieniu do tramwajów (wymuszanie pierwszeństwa, blokowanie przejazdu tramwajów przez złe parkowanie, przechodzenie na czerwonym świetle, przebywanie na przystankach zbyt



blisko krawędzi peronu, wtargnięcia na tory, itp.). Materiały edukacyjne trafiały do osób przystępujących do egzaminów na prawo jazdy, do kierowców w ramach prowadzonej przez Spółkę akcji „Wystarczy 1 metr”. Informacje są też dostępne w internecie, skąd można je pobrać, wydrukować i rozpowszechniać, aby jak najwięcej osób stosowało się do obowiązujących przepisów.



5. 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:

- 1. „Bezpieczny powrót”** - wspólne działania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, Komendy Miejskiej Policji w Krakowie oraz Zarządu Transportu Publicznego (kontrolerzy), które poprawiały bezpieczeństwo w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach wieczornych i nocnych. Zmierały one do zapobiegania przypadkom zakłócania porządku publicznego, palenia papierosów na przystankach oraz spożywania alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej, itp. Zrealizowano 3 wspólne akcje w pojazdach komunikacji miejskiej. Policja ukarała mandataми karnymi 16 osób, pouczyła 36 osób, skierowała 1 wniosek do sądu. Kontrolerzy biletowi nałożyli 110 opłat oraz wystawili 146 wezwań za brak biletów;
- 2. „Wystarczy 1 metr”** - we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa przeprowadzono 13 wspólnych patroli, które zmierzały do zmniejszenia liczby przypadków blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. Funkcjonariusze Straży Miejskiej Miasta Krakowa ukarali mandataми 76 osób, pouczyli 25 osób, sporządzili 4 wnioski do sądu. Odnotowano 84 przypadki tamowania i blokowania ruchu pojazdów 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 (65 zatrzymań);
- 3. Współpracowano z funkcjonariuszami Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie** w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez uczestników ruchu;
- 4. Współpracowano w Zespole ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu** w ramach cyklicznych spotkań z przedstawicielami Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Miejskiego Inżyniera Ruchu, Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Policji i Straży Miejskiej Miasta Krakowa.

5. **Współpracowano z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie** w celu walki z przestępczością, eliminowania zjawisk o charakterze chuligańskim oraz efektywniejszego wykorzystania narzędzi teleinformatycznych dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym i prowadzącym pojazdy na terenie gmin aglomeracji krakowskiej, gdzie kursują autobusy Spółki.
6. **Współpracowano z Komendą Miejską Policji w Krakowie zgodnie z porozumieniem zawartym w dniu 19 grudnia 2022 roku 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 zinformowaniu procesu udostępniania monitoringu potrzebne nagrania są dostępne dla Policji w możliwie jak najkrótszym czasie po zdarzeniu. **Kontynuowano współpracę ze Strażą Miejską Miasta Krakowa oraz Zarządem Transportu Publicznego w zakresie zabezpieczania monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej.** W systemie zarejestrowano 9 476 wniosków, które dotyczyły 10 673 pojazdów. Rozpatrzono 919 wniosków złożonych przez Policję (dotyczyły 1 881 pojazdów), 2 wnioski Straży Miejskiej Miasta Krakowa (dotyczyły 2 pojazdów), 2 014 wnioski złożone przez ZTP (dotyczyły 1 764 pojazdów).
7. **Współpracowano z Komendą Miejską Policji w Krakowie w sprawie przyspieszenia procedury poszukiwania osób zaginionych,** zgodnie z którą MPK S.A. w Krakowie publikowało na monitorach w autobusach i tramwajach komunikaty przygotowane przez Policję o osobach zaginionych.
8. **Kontynuowano realizację programu „Narkotest”.** Na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych przebadano 225 kierowców, motorowych oraz pozostałych pracowników.
9. **Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu** (łącznie blisko 298 tys. badań).
10. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie **przeprowadzili 5 286 kontroli przestrzegania ograniczeń prędkości przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.**
11. W listopadzie 2024 roku **59 kierowców i motorniczych wzięło udział w spotkaniach z ekspertem w dziedzinie psychologii,** których celem było uświadomienie prowadzącym roli podświadomych emocji i sposobów ich kontrolowania, zrozumienie wpływu emocji na percepcję i podejmowanie decyzji, w tym także podczas kontaktów z pasażerami. Spotkanie miało również na celu **zwiększenie świadomości kierowców i motorniczych, w jaki sposób zażywanie nawet pozornie nieszkodliwych dawek substancji psychoaktywnych wpływa na funkcjonowanie całego organizmu, w tym upośledzenie funkcji poznawczych i motorycznych.**
12. Podtrzymywano 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 zawodu.
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, itp.**

14. Kontynuowano wraz z Urzędem Miasta Krakowa projekt pt. „Akademia Młodego Krakowianina”. Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji celu IV.4 niniejszego rozdziału pt. „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportu”.
15. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej wyświetlano filmy przygotowane przez Komendę Miejską Policji w Krakowie zawierające porady dla seniorów jak się nie dać oszukać.
16. Inspektorzy MPK S.A. w Krakowie wspólnie ze Strażnikami Miasta Krakowa przeprowadzili 6 godzin zajęć w szkołach, podczas których dzieci i młodzież zostały zapoznane z najważniejszymi aspektami bezpieczeństwa w komunikacji, co powinno przełożyć się na ich pozytywne zachowanie jako uczestników ruchu drogowego.
17. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej kontynuowano prezentację filmów prewencyjnych z zakresu profilaktyki utrudniania (w szczególności blokowania) przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej oraz filmy propagujące nie zajmowanie przez osoby nieupoważnione miejsc parkingowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Filmy trafiły do szerokiej grupy odbiorców i niewątpliwie będą mieć pozytywny wpływ na polepszenie sytuacji dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Cel IV.6 „Powszechność realizacji idei zdrowego i aktywnego życia” był realizowany w następujący sposób:

1. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wspomagało Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie propagowania informacji o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej:
 - a) 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, takich jak: spirometria, cholesterol, ciśnienie tętnicze, jak również badań laboratoryjnych/markerów nowotworowych;
 - Zrealizowanych inwestycji miejskich wpływających na aktywność mieszkańców;
 - Działań miejskich instytucji w celu aktywizacji mieszkańców.
 - b) Udostępniono 1 wagon tramwajowy typu EU8N do ekspozycji reklamy całopojazdowej, informującej o akcji „Kraków W FORMIE”.
2. 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.
3. W 2024 roku pracownicy Spółki zrzeszeni w Klubie „Honorowych Dawców Krwi” PCK działającym nieprzerwanie od 1962 roku oddali 128 litrów krwi.
4. Członkowie grupy biegowej MPK Runners brali udział w wielu maratonach, półmaratonach, biegach okolicznościowych w kraju i za granicą. Swoją postawą propagowali aktywność fizyczną i zdrowy styl życia, jak również pomagali Fundacjom.
5. Spółka prowadziła obsługę linii rekreacyjnych, dzięki którym mieszkańcy mogli wygodnie dotrzeć komunikacją zbiorową do terenów rekreacyjnych.



6. W pogodne weekendy do obsługi linii do krakowskiego ZOO kierowano autobusy wyposażone w bagażniki do przewozu rowerów, natomiast do obsługi linii LR0 do Ojcowa pojazdy wyposażone w haki holownicze oraz przyczepy do przewozu rowerów, zakupione przez ZTP w 2022 roku.



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 Miasta:
 - a) Zorganizowano kolędowanie w tramwaju z Metropolią Krakowskim w dniu 6 stycznia 2024 roku;
 - b) Zorganizowano Dzień otwarty Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka w dniu 2 marca 2024 roku oraz Dzień otwarty Zajezdni Tramwajowej Podgórze w dniu 3 marca 2024 roku, w ramach obchodów rocznicy 20-lecia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej;
 - c) Z okazji Dnia Kobiet w dniu 8 marca 2024 roku na stronie internetowej MPK S.A. w Krakowie oraz na Facebooku, umieszczono życzenia dla wszystkich kobiet;
 - d) 21 marca 2024 roku pracownicy MPK S.A. w Krakowie wraz z uczniami Szkoły Podstawowej Specjalnej nr 165 Zgromadzenia Sióstr Felicjanek oraz z podopiecznymi Bonifraterskiej Fundacji Dobroczynnej zorganizowali powitanie wiosny, w ramach specjalnego wydania Akademii Młodego Krakowianina;
 - e) Informowano o przypadających rocznicach: 85-lecia oddania do użytkowania Zajezdni Tramwajowej Podgórze, 20-lecia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej (temat omówiony w realizacji celu IV.3), 5-lecia oficjalnego zakończenia eksploatacji autobusów Jelcz 120M, 10-lecia kursowania autobusów elektrycznych na regularnych liniach w Krakowie;
 - f) Wzięto udział w obchodach Nocy Muzeów. Realizowano transport pasażerów na specjalnych liniach, obsługiwanych taborem zabytkowym. Na specjalnej linii tramwajowej nr 60 na trasie Plac Centralny im. R. Reagana – Rondo Mogiłskie – al. Powstania Warszawskiego – ul. Kotlarska – Dworzec Płaszów Estakada – ul. Limanowskiego – ul. Krakowska – ul. św. Gertrudy – ul. Piłsudskiego – Cichy Kącik kursował tramwaj 102Na oraz skład historycznych wagonów z Norymbergi T4 oraz B4. Natomiast na linii nr 600 na trasie Podgórze SKA – ul. Powstańców Wielkopolskich – al. Powstania Warszawskiego – ul. Lubicz –tunel pod dworcem kolejowym – ul. Wita Stwosza – Muzeum Armii Krajowej kursował Ikarus 280;

- g) **Uczestniczono w obchodach Święta Krakowskiej Rodziny.** Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji celu IV.4;
- h) W dniu 2 czerwca 2024 roku w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze **zorganizowano Dzień Dziecka**, podczas którego dzieci zostały zaproszone do przejazdu tramwajem przez myjnię, mogły zasiąść na miejscu motorniczego lub kierowcy, zwiedzić miejsca, w których tramwaje są naprawiane. Zorganizowano także konkursy z nagrodami i zabawy dla najmłodszych;
- i) **Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Mobilności 2024**, w tym w szczególności zorganizowano paradę zabytkowych i współczesnych tramwajów. Temat szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3;
- j) **Uruchomiono Krakowską Linie Muzealną**, w ramach której w każdą niedzielę i święta od dnia 9 czerwca 2024 roku do 22 września 2024 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami. Temat szerzej opisano w realizacji „Działań edukacyjnych” niniejszego rozdziału;
- k) W dniu 6 grudnia 2024 roku **zorganizowano przejazd specjalnym świątecznym tramwajem 149 Mikołajów, którzy zawieźli prezenty dla podopiecznych Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego w Krakowie.** Po tym wydarzeniu Mikołaj rozdawał upominki pasażerom w świątecznym tramwaju, który kursował wokół I Obwodnicy od 13:00 do 16:00;
- l) Podobnie jak w latach ubiegłych **przygotowano Tramwaj Świąteczny**, na którym umieszczone były życzenia świąteczne oraz dekoracje świetlne, **który kursował na regularnych liniach od 6 grudnia 2024 roku do 12 stycznia 2025 roku.**



- 2. **Promowano przejazdy komunikacją miejską poprzez emitowanie modułu MPK NEWS** we wszystkich tramwajach i autobusach posiadających monitory LCD. Wyświetlano informacje nt. działalności MPK S.A. w Krakowie, aktualności co dzieje się w Krakowie oraz ciekawostki.
- 3. **Regularnie publikowano na facebookowym profilu Spółki informacje o ważnych wydarzeniach mających wpływ na komunikację miejską w Krakowie, zmianach w jej kursowaniu oraz prowadzono aktywną komunikację z pasażerami.** Instytut Badań Internetu i Mediów Społecznościowych (IBIMS) wielokrotnie w 2024 roku przyznał profilowi MPK S.A. w Krakowie pierwsze miejsce w przeprowadzonej analizie aktywności komunikacji miejskiej na Facebooku. Temat opisano w dalszej części rozdziału w pkt. Nagrody, certyfikaty, wyróżnienia.

1. **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie włączyło się w promocję i rozpowszechnianie materiałów informacyjnych w ramach akcji edukacyjnej „UWAŻAJ! Tramwaj!”.** Zaangażowanie Spółki zostało opisane w realizacji celu IV.5 niniejszego rozdziału pt. „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie”.
2. **Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej emitowano 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.**
3. **Zachęcano do płacenia podatków w Krakowie w ramach wspierania kampanii „Nadaj barw swojemu miastu. Płać podatki w Krakowie”.** Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej, stronie internetowej oraz Facebooku MPK S.A. w Krakowie umieszczano informacje o zaletach płacenia podatków w Krakowie oraz informowano w jaki sposób to zrobić.
4. **Aktywnie uczestniczano w projekcie pt. „Akademia Młodego Krakowianina”,** którego celem jest kształtowanie wśród najmłodszych dobrych nawyków dotyczących bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej. Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji celu IV.4 pt. „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportu”.
5. **Dwukrotnie zorganizowano warsztaty w ramach akcji „Ogarniam Życie” przeznaczone dla młodzieży z klas siódmych,** które dotyczyły bezpieczeństwa i wzajemnych relacji w pojazdach komunikacji miejskiej, pozytywnych efektów jakie przynosi korzystanie z komunikacji miejskiej dla środowiska, a tym samym dla zdrowia wszystkich mieszkańców. Pracownicy Spółki informowali również uczestników warsztatów gdzie szukać pomocy i co zrobić, gdy w komunikacji miejskiej poczują się zagrożeni. Uczulano na zachowanie wrażliwości i uprzejmości wobec innych pasażerów, szczególnie tych z ograniczoną mobilnością. Warsztaty były zorganizowane we współpracy z Wydziałem Edukacji Urzędu Miasta Krakowa, Miejskim Centrum Profilaktyki Uzależnień w Krakowie oraz samorządowymi poradniami psychologiczno-pedagogicznymi.
6. **W rocznice ważnych dla Miasta Krakowa i Polski wydarzeń pojazdy komunikacji miejskiej oraz budynki Spółki dekorowano flagami.**
7. **Aktywnie uczestniczano w obchodach Międzynarodowego Dnia Ziemi.** Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji celu IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko” niniejszego rozdziału.
8. **W ramach Nocy Muzeów realizowano obsługę linii specjalnych, na które skierowano tabor zabytkowy.** Temat szerzej omówiono w opisie działań z zakresu public relations.
9. **Aktywnie uczestniczano w obchodach Europejskiego Tygodnia Mobilności 2024, w tym w szczególności prowadzono akcję „Wystarczy 1 metr”, zorganizowano paradę zabytkowych i współczesnych tramwajów, wzięto udział w marszu pod hasłem „Pieszko do celu”.** Temat szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko” niniejszego rozdziału.
10. **Współpracowano z Urzędem Miasta Krakowa w zakresie rozpowszechniania informacji na temat redukcji śladu węglowego podczas korzystania z komunikacji miejskiej zamiast samochodu osobowego.** Zaangażowanie Spółki zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko” niniejszego rozdziału.

- 11. Kontynuowano ekspozycję reklamy całopojazdowej umieszczonej na 3 tramwajach, która przypominała o obchodach roku Wisławy Szymborskiej (do czerwca 2024 roku).** Pojazdy były ozdobione grafiką zawierającą fragmenty wyklejanek – kolaży, które poetka tworzyła dla przyjaciół oraz cytaty z wiersza „Przemówienie w biurze znalezionych rzeczy”.
- 12. Kontynuowano rozpoczętą pod koniec 2023 roku kampanię edukacyjną „Bądź wrażliwy - ustąp miejsca”,** która zwraca uwagę na potrzebę okazywania wrażliwości w pojazdach komunikacji miejskiej i zachęca do ustępowania miejsca siedzącego pasażerom o ograniczonej mobilności: seniorom, kobietom w ciąży, opiekunom jadącym z małymi dziećmi, osobom chorym. Akcja prowadzona jest wspólnie z Urzędem Miasta Krakowa i Radą Krakowskich Seniorów, w formie:
- Hasła dźwiękowego nadawanego z głośników w tramwajach i autobusach;
 - Reklamy na monitorach LCD prezentowanej w tramwajach i autobusach;
 - Plakatów naklejonych na części oparć foteli pojazdów Spółki;
 - Plakatów na niektórych wiatkach przystankowych.
- 13. W ramach Krakowskiej Linii Muzealnej,** opisanej w pkt. 1 działań z zakresu public relations, **udostępniano pasażerom tabor zabytkowy będący w posiadaniu MPK S.A. w Krakowie oraz czasowo pozyskany z innych Spółek w ramach wymiany,** w tym czerwony wagon 13N wypożyczony z Warszawy oraz zielony wagon 102Na wypożyczony z Poznania. Przejazd zabytkowymi pojazdami Krakowskiej Linii Muzealnej to popularna atrakcja turystyczna, a także okazja do przekonania się jak wyglądały pojazdy komunikacji miejskiej kilkadziesiąt lat temu. Pomoc świadczyła obsługa konduktorska, zrzeszona w Krakowskim Klubie Modelarzy, która nie tylko zapewniała bezpieczeństwo pasażerom ale także przybliżała historię transportu miejskiego, zapoznawała z historią danego typu pojazdów, pokazywała mechanizm jego działania, itp. Opłata za przejazd Krakowską Linią Muzealną była zgodna z obowiązującą taryfą biletową w I strefie.
- 14. W ramach obchodów jubileuszu 45-lecia współpracy miast: Krakowa i Norymbergi** w dniu 14 lutego 2024 roku **zaprezentowano dwa wyremontowane** przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów **wagony Zeppelin.** Jeden (w kolorze zielonym) trafił do Norymbergi, a drugi (w kolorze niebieskim) dołączył do kolekcji historycznych pojazdów MPK S.A. w Krakowie i kursował po Krakowskiej Lini Muzealnej.



15. W dniu 25 lipca 2024 roku w Zajeźdni Autobusowej Płaszów **zaprezentowano odrestaurowany przez pracowników Spółki autobus Scania CR111M**. Autobusy szwedzkiego producenta Scania przez wiele lat kursowały na liniach komunikacji miejskiej w Krakowie. Stacjonowały głównie w Zajeźdni Autobusowej Płaszów, gdzie przez pewien czas były jedyną marką eksploatowanych autobusów.



16. W dniu 23 sierpnia 2024 roku na terenie Zajeźdni Tramwajowej Podgórze **zaprezentowano odnowiony przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów wyjątkowy wagon historyczny typu N nr 9** (jedyne tak zmodernizowany model tramwaju N w Krakowie). Natomiast w dniu 22 września 2024 roku, podczas Wielkiej Parady Tramwajów, **zaprezentowano zmodernizowaną przyczepę autobusową Karosa B40**, która była produkowana przez zakłady Karosa w latach 1953-1957 oraz w 1962 roku. Pojazd został utrzymany w barwach biało-niebieskich.



17. W dniu 21 lipca 2024 roku **podczas festynu z okazji 75-lecia Nowej Huty** na terenie przy Kombinacie **zaprezentowano pojazdy zabytkowe Spółki**, a pracownicy Działu Marketingu wystąpili w przebraniach z czasów PRL.
18. W dniu 22 września 2024 roku **zorganizowano przejazd zabytkowych i współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie w ramach Parady Tramwajów** połączony z dniem otwartym na terenie stacji tramwajowych w Nowej Hucie i w Podgórzu. Temat opisano w realizacji celu IV.4 niniejszego rozdziału.
19. W dniu 22 września 2024 roku **zaprezentowano autobus elektryczny MPK S.A. w Krakowie podczas „Wielkiej Lekcji Ekologii”**, w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.
20. Zabytkowe pojazdy MPK S.A. w Krakowie brały udział również w wydarzeniach służących promocji transportu publicznego w innych miastach Polski, w tym m.in:
- W dniach 13-14 lipca 2024 roku zabytkowy autobus Ikarus 620 brał udział w projekcie Śląskie Linie Zabytkowe;

- W dniach 10-11 sierpnia 2024 roku zabytkowy wagon GT6 kursował ulicami Warszawy. Przejazd uatrakcyjnił udział pracowników Działu Marketingu w przebraniach krakowianki i konduktorki;
- W dniu 1 września 2024 roku zabytkowy autobus MAN SL200 prezentował się w parady w Starachowicach;
- W dniu 8 września 2024 roku zabytkowe autobusy MPK S.A. w Krakowie zaprezentowano podczas obchodów 140-lecia Kolei w Skawinie;
- W dniach 19-20 października 2024 roku zabytkowy autobus Ikarus 280 brał udział w III Wrocławskiej Parady Autobusów.

21. Informowano mieszkańców Krakowa i turystów o nowych wystawach eksponowanych przez Zamek Królewski na Wawelu poprzez ekspozycję na 100 oparciach siedzeń w pojazdach komunikacji miejskiej reklamy następujących wystaw: „Porcelana” (luty-marzec 2024 roku), „Wyspiański” (kwiecień-maj 2024 roku), „Kaendler” (czerwiec-lipiec 2024 roku), „Pinsel” (sierpień 2024 roku), „Ogrody” (wrzesień 2024 roku), „Koronacka” (październik-grudzień 2024 roku).

22. Na 1 wagonie typu EU8N prowadzono ekspozycję reklamy całopojazdowej informującej o obchodach 145-lecia Muzeum Narodowego w Krakowie (przez okres 2 miesięcy), a także informowano mieszkańców Krakowa i turystów o wystawie „Gruzja” poprzez ekspozycję reklamy full back na 9 autobusach Solaris U18 (przez okres 1 miesiąca).

23. Informowano mieszkańców Krakowa i turystów o wystawie „Poeci Podziemia. Słowo i czyn” w Muzeum Armii Krajowej im. Gen. Emila Fieldorfa „NILA” w Krakowie poprzez ekspozycję reklamy full back na 1 przegubowym autobusie Solaris U18 (czerwiec 2024 roku).

Zaangażowanie społeczne:

- 1. MPK S.A. w Krakowie i Zarząd Transportu Publicznego zagrały dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.** W dniu 28 stycznia 2024 roku udostępniono bezpłatne przejazdy zabytkowym autobusem Ikarus 260 z 1985 roku, w zamian za dowolną wpłatę do puszeki wolontariusza.
- 2. Kontynuowano współpracę z Klubem „Honorowych Dawców Krwi” PCK działającym przy MPK S.A. w Krakowie nieprzerwanie od 1962 roku.** Członkowie klubu systematycznie oddawali krew i osocze, w tym w szczególności odpowiedzieli na apel o krew dla kierowcy zatrudnionego w Spółce. W 2024 roku oddali 128 litrów krwi.
- 3. W dniach od 7 do 9 maja 2024 roku wolontariuszom Hospicjum św. Łazarza umożliwiono przeprowadzenie zbiórki charytatywnej w tramwaju linii nr 8, kursującym na trasie Borek Fałęcki – Bronowice Małe. Na facebooku oraz stronie internetowej Spółki zachęcano pasażerów do wsparcia tej akcji.**

4. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie włączyli się do udziału w Krakowskiej Zbiórce Żywności. W dniach od 7 do 11 października 2024 roku pracownicy ofiarowali 682 kg żywności, która została przewieziona do magazynu Banku Żywności w Krakowie, a następnie przekazana m.in. najbardziej potrzebującym mieszkańcom Krakowa oraz osobom poszkodowanym przez powódź na Opolszczyźnie i Dolnym Śląsku.



5. W dniach 16-18 października 2024 roku **przeprowadzono akcję informacyjną połączoną z kwestą na rzecz Stowarzyszenia Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza”**. Beneficjenci Stowarzyszenia wraz z rodzicami i wolontariuszami podróżowali po Krakowie tramwajem na linii nr 4 oraz 52, dzieląc się z mieszkańcami miasta wiedzą o trisomii. Celem akcji było przede wszystkim obalanie mitów i promowanie pozytywnego wizerunku tej grupy społecznej.
6. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie z Orkiestrą Dętą Podstolice podjęli wyzwanie **#KolędaDlaHospicjum2024**, zaśpiewali kolędę, nagrali jej wykonanie i udostępnili nagranie w mediach społecznościowych, **wspierając podopiecznych Hospicjum św. Łazarza w Krakowie**.
7. W dniu 12 grudnia 2024 roku wraz z Fundacją Anny Dymnej „Mimo wszystko” oraz krakowskimi artystami zorganizowano koncert kolęd w świątecznym tramwaju. Celem wydarzenia było zachęcenie Krakowian do odwiedzenia „Żywej Szopki” zlokalizowanej przy ul. Bociana 8 w Krakowie w dniach od 15 grudnia 2024 roku do 6 stycznia 2025 roku, podczas której prowadzona była zbiórka dla podopiecznych fundacji.
8. 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.
9. Kontynuowano kampanię edukacyjną „Bądź wrażliwy - ustąp miejsca”, którą opisano w realizacji działań edukacyjnych.
10. Rozpowszechniano informacje o redukcji śladu węglowego podczas korzystania z komunikacji miejskiej zamiast samochodu osobowego. Temat szerzej zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko”.
11. Grupa biegowa MPK Runners wzięła udział w wielu maratonach, półmaratonach, konkursach biegowych, które miały miejsce w Krakowie, w innych miastach Polski oraz za granicą. Jej uczestnicy, swoją sportową postawą, **propagowali aktywność fizyczną i zdrowy styl życia, jak również pomagali Fundacjom, m.in.: w następujących imprezach charytatywnych:**
- a) 20-tym Krakowskim Półmaratonie Marzanny. Celem biegu była nie tylko rywalizacja, ale także zebranie funduszy na potrzeby Fundacji „Schola Cordis”, zajmującej się wspieraniem Kardiochirurgii Dziecięcej;
 - b) Charytatywnym biegu Poland Business Run, w którym Spółkę reprezentowały aż 3 zespoły. Celem biegu była pomoc osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu.

12. **Kontynuowano udział w miejskim programie #Ogarniam życie.** Temat został opisany w punkcie pt. „Działania edukacyjne” niniejszego rozdziału.
13. Prowadzona była **ekspozycja reklamy całopojazdowej** na 1 wagonie EU8N **kampanii społecznej** realizowanej przez Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie „**Uczę się przez całe życie**” skierowanej do mieszkańców Małopolski;
14. Wraz z Gminą Miejską Kraków **wzięto udział w kampanii społecznej „Jeź z samochodem nie wygra”**. Prowadzono ekspozycję reklamy small back na 9 autobusach przegubowych Solaris U18 (przez okres 2 miesięcy).
15. **Kontynuowano program aktywizacji osób niepełnosprawnych**, w ramach którego na koniec grudnia 2024 roku w Spółce zatrudnione były 4 osoby niepełnosprawne.
16. **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.

Nagrody, certyfikaty, wyróżnienia:

W okresie sprawozdawczym Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostało odznaczone następującymi nagrodami, certyfikatami, wyróżnieniami:

- **Tytułem #ekoLider 2024** w kategorii #ekoPrzedsięwzięcie z zakresu ochrony powietrza oraz inwestycji przyczyniających się do oszczędności energii **w konkursie organizowanym przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie.** Spółka została doceniona za realizację projektów, których celem jest poprawa stanu środowiska naturalnego w Małopolsce, w tym w szczególności zakupu 20 autobusów zasilanych energią elektryczną, które wożą pasażerów od lipca 2023 roku;
- **Tytułem „Najlepsi w bezpieczeństwie 2024”** przyznany przez Centralny Instytut Ochrony Pracy z siedzibą w Warszawie, który docenił zaangażowanie Spółki w budowanie kultury bezpieczeństwa i higieny pracy;
- **Nagrodą w kategorii „Działania przyjazne środowisku” w konkursie organizowanym przez portal LoveKrakow.pl.** Organizatorzy przeznaczili nagrodę w tej kategorii dla osób lub instytucji, dla których dbanie o środowisko jest stałym i ważnym punktem odniesienia w codziennych działaniach, a czytelnicy portalu przyznali ją właśnie Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie;
- **II miejsce w XIX edycji konkursu „Lodołamacze 2024” w kategorii „Biznes Odpowiedziany Społecznie – Zrównoważony Rozwój Biznesu (CSR/ESG)”. Kapituła konkursu doceniła Spółkę za kampanie społeczne,**



marketing zaangażowany społecznie, programy etyczne dla pracowników oraz budowanie otwartości i różnorodności w miejscu pracy;

- **Certyfikatem „Kulturalny Biznes”**, przyznany przez Zamek Królewski na Wawelu za dotychczasowe zaangażowanie Spółki w szeroko rozumianą działalność muzeum. Warto podkreślić, że certyfikat „Kulturalny Biznes” trafia tylko do tych przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność zgodnie ze społecznie pojmowanymi zasadami etycznymi i moralnymi, szanują prawa pracownicze, w tym precyzyjnie przestrzegają Kodeksu Pracy, a także dbają o propagowanie zasady równości. Dodatkowo ich działalność musi posiadać znamiona prospołeczne;
- **Certyfikatem „Wielkiego Serca”** przyznany przez Krakowskie Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami za pomoc dla bezdomnych zwierzątek zorganizowaną w formie zbiórek od pracowników, którzy zebrali: karmę, zabawki, artykuły higieniczne, smycze, miski, itp.;
- **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. MPK S.A. w Krakowie uczestniczy w projekcie od samego początku, tj. od 12 lat;
- **Profil MPK S.A. w Krakowie** na Facebooku uzyskał **pierwsze miejsce w przeprowadzonej** przez Instytut Badań Internetu i Mediów Społecznościowych (IBIMS) **analizie aktywności komunikacji miejskiej na Facebooku**. Pierwszy raz wynik został osiągnięty w maju 2024 roku, powtórzony w lipcu 2024 roku, a także za cały 2024 rok. Według danych IBIMS w ciągu ostatniego roku profil MPK S.A. w Krakowie osiągnął aż 214 tys. interakcji, przy zamieszczonych 1,8 tys. postów, utrzymano wielką grupę fanów (98 tys. obserwujących), pozyskano aż 4,4 tys. nowych fanów. Wyniki te potwierdzają nieustanną, wysoką skuteczność komunikacji Spółki z pasażerami;
- **Zespół pracowników MPK S.A. w Krakowie zajął 3 miejsce w XI Europejskich Mistrzostwach Motorniczych** rozgrywanych we Frankfurcie nad Menem w dniu 14 września 2024 roku. W konkursie rywalizowało 26 zespołów z miast z 21 krajów Europy.



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

CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2024	Wykonanie 2024	Wymaganie	Wykonanie
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	813 597 tys. zł	792 833 tys. zł	Max 100%	97,4%

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 realizacji zadań remontowych (systemem gospodarczym i zleconym)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2024	Wykonanie 2024	Wymaganie	Wykonanie
1.	Remonty ogółem	19 730 tys. zł	28 789 tys. zł	Min 95%	145,9%

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

CEL 2.3. Wskaźnik realizacji najważniejszych zadań inwestycyjnych

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2024	Wykonanie 2024	Wymaganie	Wykonanie
A.	NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE	54 816 tys. zł	52 407 tys. zł	Min 95%	95,6%
I.	Zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych (bez zakupu taboru w formie leasingu)	54 816* tys. zł	52 407 tys. zł	Min 95%	95,6%

*nie obejmuje planowanych wydatków na zakup taboru autobusowego, który zostanie zakupiony w formie leasingu (poz. I.3 Planu w kwocie 8 800 tys. zł).

Wykonanie na podstawie danych z tabeli nr 9, poz. I 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 54,79	56,31

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 109,9%	109,7%

Wykonanie na podstawie tabeli nr 14 pt. Przeciętne wynagrodzenie.

CEL 5.1. Wskaźnik niezawodności komunikacji tramwajowej mierzony roczną liczbą pociągokilometrów niewykonanych kursów tramwajowych

Wymaganie	Wykonanie
Max 21 903 pockm	24 944,78 pockm

CEL 5.2. Wskaźnik niezawodności komunikacji autobusowej mierzony roczną liczbą wozokilometrów niewykonanych kursów autobusowych

Wymaganie	Wykonanie
Max 45 488 wozokm	83 743,74 wozokm

Trwa wyjaśnianie z ZTP spornych kilometrów do wskaźnika niezawodności komunikacji autobusowej. Wysokość spornych kilometrów to ok. 500 wozokm.

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 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

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

Wymaganie	Wykonanie
Min. 8,46	9,12

CEL 7.2. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania autobusów

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

Wymaganie	Wykonanie
Min. 7,77	8,86

5. POLITYKA CENOWA

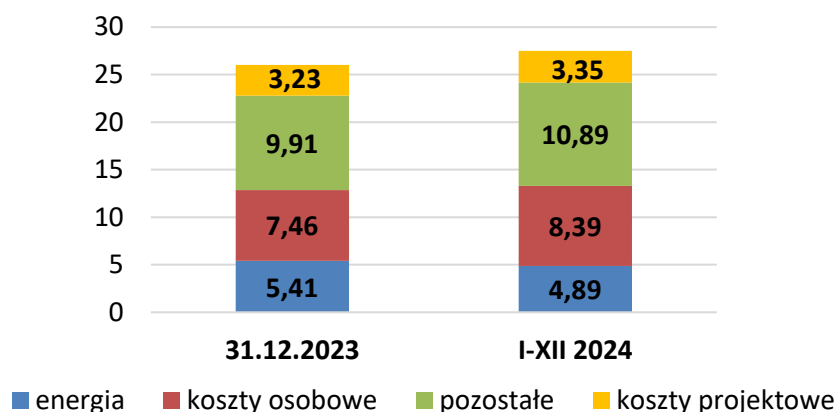
Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy, który otrzymuje zlecenia wykonywania umów w postępowaniach bezprzetargowych i nie prowadzi polityki cenowej. Świadczenie usług komunikacji zbiorowej w 2024 roku odbywało się na podstawie stawek wynagrodzenia, które zostały określone w długoletnich umowach przewozowych i są corocznie waloryzowane o wskaźniki zawarte w ww. umowach. Stawki obowiązujące od 1 stycznia 2024 roku wynikające z ww. waloryzacji zostały określone:

- dla przewozów tramwajowych w aneksie nr 48 z dnia 23 lutego 2024 roku do umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych, obowiązującym od 1 stycznia 2024 roku;
- dla przewozów autobusowych realizowanych na liniach miejskich i aglomeracyjnych w aneksach do umowy na świadczenie autobusowych usług przewozowych: numer 73 z dnia 19 października 2023 roku (dotyczy okresu styczeń-marzec 2024 roku) oraz aneksu nr 78 z dnia 5 kwietnia 2024 roku (dotyczy stawek obowiązujących od 1 kwietnia 2024 roku, zmienionych na wnioszek Operatora, zgodnie z przeprowadzoną na zlecenia Miasta analizą pt. „Identyfikacja, analiza i ocena zasadności i obligatoryjności kosztów ponoszonych przez MPK S.A. w Krakowie związanych z realizacją usług publicznego transportu zbiorowego”).

Tabela 1. Zestawienie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe

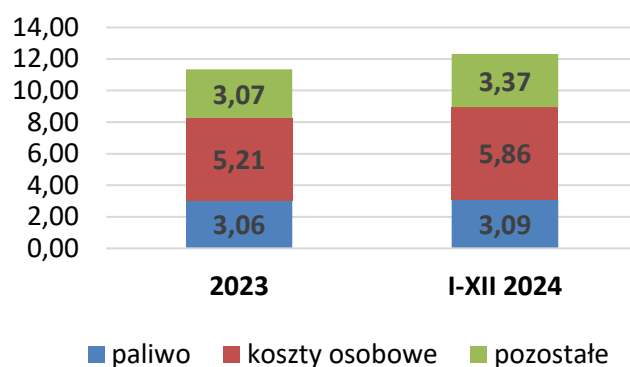
Wyszczególnienie	2023		2024	
	stawka I-IX 2023	stawka X-XII 2023	stawka I-III 2024	stawka IV-XII 2024
Stawka za 1 pockm na liniach tramwajowych	26,01 zł	26,01 zł	27,52 zł	27,52 zł
Stawka za 1 wozokm na liniach miejskich autobusowych	11,34 zł	11,34 zł	12,32 zł	12,32 zł
Stawka za 1 wozokm na liniach aglomeracyjnych autobusowych	8,93 zł	8,93 zł	9,70 zł	10,38 zł
Stawka za 1 wozokm na liniach aglomeracyjnych autobusowych realizowane taborem wielkopojemnym	x	11,34 zł	12,32 zł	12,32 zł

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

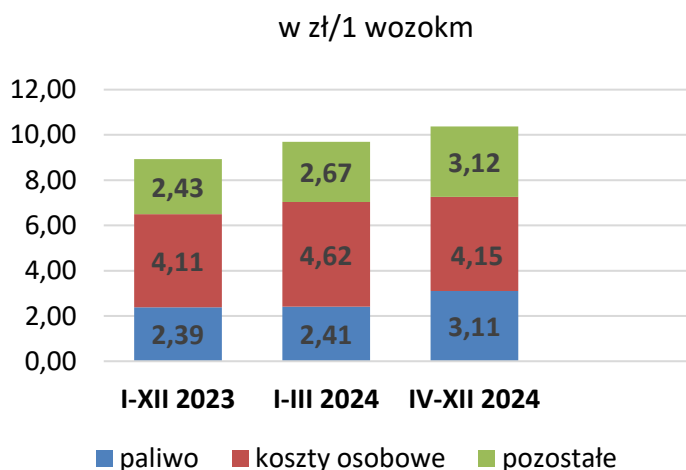


Koszty projektowe ujęte w stawce za przewozy tramwajowe związane są z realizacją umowy kredytowej z EBI z dnia 28 listopada 2018 roku i obejmowały zaplanowaną na 2024 rok spłatę rat kapitałowych i odsetkowych.

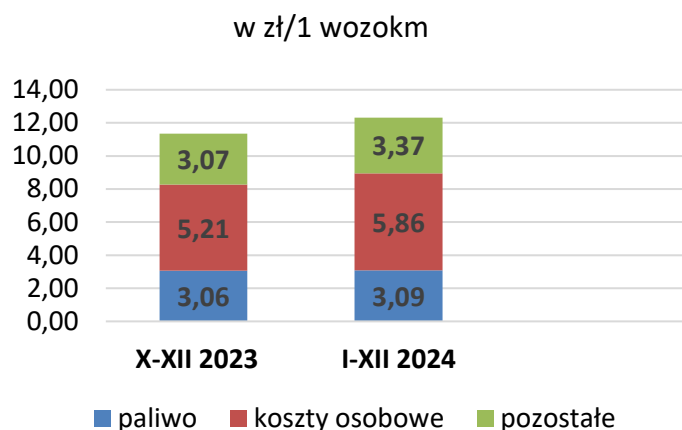
Wykres 2. Struktura stawek za przewozy autobusowe na liniach miejskich
w zł/1 wozokm



Wykres 3. Struktura stawki za przewozy autobusowe na liniach aglomeracyjnych realizowane taborem innym niż wielkopojemny



Wykres 4. Struktura stawki za przewozy autobusowe na liniach aglomeracyjnych realizowane taborem wielkopojemnym



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. Spółka prowadziła postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców wagonów tramwajowych ujętych w planach kolejnych lat.

W dniu 24 czerwca 2024 roku zostały otwarte oferty złożone w ramach 3 postępowań przetargowych ogłoszonych w grudniu 2023 roku. Niestety nadesłane oferty przekraczały budżet zaplanowany na te zadania, a także częściowo nie spełniały wymogów formalno-merytorycznych, dlatego przetarg został unieważniony. W dniu 2 sierpnia 2024 roku Spółka ogłosiła nowe postępowania przetargowe na zakup do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 32-34 metry, do 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 32-34 metry oraz do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 42-45 metrów. W dniu 5 grudnia 2024 roku nastąpiło otwarcie oferty, a oferty złożyły następujące firmy:

- Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. w postępowaniu na jednokierunkowe wagony o długości 32 – 34 m;
- Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. w postępowaniu na dwukierunkowe wagony o długości 32 – 34 m;
- Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz ŠKODA TRANSPORTATION a.s. (Czechy) w postępowaniu na jednokierunkowe wagony o długości 42 – 45 m.

W dniu 4 marca 2025 roku MPK S.A. w Krakowie wybrało oferty PESA Bydgoszcz S.A. na dostawę nowych tramwajów. Procedura przetargowa w części dotyczącej zakupu wagonów dwukierunkowych zostanie poddana procedurze kontroli uprzedniej przez Urząd Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnie **zostanie podpisana umowa ramowa na dostawę do 90 nowych tramwajów.**

Dostawy tramwajów dwukierunkowych (do 30 sztuk) powinny się rozpocząć najpóźniej w 2028 roku z uwagi, że Spółka ubiega się o dofinansowanie do ich zakupu w ramach programu FEnIKS (patrz realizacja celu IV.3, w rozdziale II, pkt 3). Decyzja o zakupie pozostałych 60 wagonów zależy od pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania, w tym z KPO.

2. Spółka prowadziła postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców autobusów ujętych w planach kolejnych lat, w szczególności:

- Postępowania na zakup 45 sztuk autobusów, w tym 37 autobusów standardowych (z których 25 sztuk będzie dostosowanych do obsługi linii miejskich, natomiast 12 sztuk do obsługi linii miejskich, podmiejskich i pozamiejskich) oraz 8 autobusów midi. Dostawa zaplanowana w 2025 roku;
- Postępowania na zakup do 200 sztuk autobusów komunikacji miejskiej z silnikami spalinowymi, zasilanych olejem napędowym – dostawy na podstawie umów realizacyjnych w latach 2025-2028;
- Postępowania na zakup pojazdów będący przedmiotem finansowego wsparcia ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej: 10 autobusów standardowych zasilanych wodorem i 32 autobusów zasilanych energią elektryczną (22 autobusy standardowe i 10 autobusów przegubowych).

Temat został szczegółowo omówiony w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków, opis realizacji celu IV.3, tiret 1 i 2.

3. **W dniu 3 grudnia 2024 roku systemy informatyczne MPK S.A. w Krakowie zostały zaatakowane przez międzynarodową grupę hakerów. Cyberatak skutkował problemami w zakupie biletów, brakiem dostępu do strony internetowej Spółki oraz innych systemów IT.** MPK S.A. w Krakowie od razu zgłosiło sprawę Policji oraz odpowiednim służbom państwowym zajmującym się cyberbezpieczeństwem, skierowało zawiadomienie do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych o potencjalnej możliwości kradzieży danych osobowych pracowników i pasażerów. Pomimo czasowych problemów z dostępem do niektórych systemów informatycznych komunikacja miejska cały czas działała sprawnie.
4. W związku z upływającym terminem obowiązywania umowy na świadczenie usług przewozowych w komunikacji autobusowej **prowadzono negocjacje z Organizatorem Transportu- Zarządem Transportu Publicznego w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego sektorowego pt. „Świadczenie przewozów autobusowych w publicznym transporcie zbiorowym na sieci komunikacyjnej obejmującej obszar Miasta Krakowa i Gmin będących stronami Porozumień Międzygminnych, dla których Gmina Miejska Kraków jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego”.**

Cyberatak na systemy informatyczne Spółki uniemożliwił zakończenie prac nad zapisami nowej umowy, przed upływem okresu na jaki została zawarta, dlatego w dniu 30 grudnia 2024 roku **został zawarty aneks nr 86 przedłużający świadczenie usług przewozowych w komunikacji autobusowej do 31 marca 2025 roku.**
5. **Zamontowano system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej w 14 wagonach NGT6.** Temat opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. I.1 pt. „Modernizacja taboru tramwajowego”.
6. **Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki, w tym do zakupu nowoczesnych pojazdów komunikacji miejskiej.** 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, opis realizacji celu IV.3, tiret 2 oraz 3.
7. **Podejmowano intensywne działania rekrutacyjne zmierzające do pozyskiwania nowych pracowników zwłaszcza w grupie prowadzących pojazdy.** Temat opisano w rozdziale VI, pkt. 1 pt. „Polityka personalna”.

2. OPIS ISTOTNYCH ROSZCZEŃ WOBEC SPÓŁKI

W 2024 roku w odniesieniu do Spółki nie wpłynęły żadne nowe istotne roszczenia. Pozostałe - nie mające istotnego charakteru - roszczenia finansowe, zgłaszane do MPK S.A. w Krakowie przez osoby trzecie, są rozpatrywane rzetelnie, zgodnie z zapisami Procedury Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Zarządzania Środowiskowego pt. „Rozpatrywanie roszczeń finansowych”. Obejmuje ona wszystkie czynności poczynając od wpłynięcia do Spółki wniosku o wypłatę odszkodowania z tytułu szkody, aż do wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela lub uznania, że roszczenie jest niezasadne. Szczegółowe zestawienie liczby zgłoszonych w 2024 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024
1.	Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:	105	109
	<i>Ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	<i>0</i>	<i>4</i>
2.	Ilość zdarzeń potwierdzonych przez MPK S.A. w Krakowie	89	86

W 2024 roku zgłoszono cztery roszczenia odszkodowawcze więcej niż w roku poprzednim. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do MPK S.A. w Krakowie w 2024 roku dotyczyło zdarzeń związanych z ruchem pojazdów komunikacji miejskiej, w których pasażerowie doznali obrażeń ciała. Największą grupę (78 osób) stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. w Krakowie oraz osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu Spółki.

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 nietrzymanie się poręczy w trakcie jazdy w pojazdach. W kilku przypadkach gwałtowne hamowanie spowodowane było wymuszeniem pierwszeństwa przez samochody osobowe oraz skuter. Wpłynęło roszczenie uszkodzenia głowy pasażerki oczekującej na przystanku przez elementy spadającego odbieraka prądu wskutek uszkodzenia elementu sieci trakcyjnej. W jednym zdarzeniu została poszkodowana osoba w autobusie, w którym nastąpiło gwałtowne hamowanie spowodowane wbiegającą przed pojazd sarną. Wskutek gwałtownego hamowania kierowcy autobusu przed zamykającym się szlabanem pasażerka uderzyła w szybę i ukruszył jej się ząb. W kolejnym zdarzeniu doszło do najechania tramwaju na nogi mężczyzny, który siedział na krawężniku peronu przystankowego i trzymał nogi na torowisku. W wyniku gwałtownego hamowania pasażerka przewróciła się i rozbiła szybę działową. Zdarzenie zostało spowodowane przez wtargnięcie nieletniego jadącego rowerkiem do nauki jazdy pod jadący autobus. Matka dziecka została ukarana przez Policję mandatem karnym.

Wpłynęło również kilka roszczeń dotyczących uszkodzeń mienia osobistego w trakcie przejazdu autobusem lub tramwajem, które zniszczone zostały podczas tego typu zdarzenia (okulary, słuchawki, ubrudzone spodnie, telefon, wózek dziecięcy, IPAD, IPHONE, płaszcz, torba). Ponadto dwa roszczenia dotyczyły nieprawidłowej obsługi przystanku, jedno roszczenie uszkodzonego zielenca w pasie drogowym oraz jedno ukąszenia pasażera w tramwaju.

IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2024 roku Spółka posiadała w inwentarzu 332 pociągi tramwajowe oraz 623 autobusy.

Tabela 3. Charakterystyka taboru Spółki i jego wykorzystanie

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
1.	Stan taboru na koniec okresu						
-	tramwaje	pociągi	333*	333	332*	99,7	99,7
-	autobusy	wozy	621*	625*	623*	100,3	99,7
2.	Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)	pociągi	227,6	244	230,5	101,3	94,5
3.	Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)	sztuki	499,3	520	514,8	103,1	99,0
4.	Średnia prędkość eksploatacyjna						
-	tramwaje	km/godz	14,1	x	14,4	102,1	x
-	autobusy	km/godz	16,5	x	16,5	100,0	x
5.	Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)						
-	tramwaje	km/godz	19,0	x	19,4	102,1	x
-	autobusy	km/godz	24,3	x	24,4	100,4	x

* Stan inwentarzowy nie uwzględnia najmu krótkoterminowego ani długoterminowego (1 wagon testowy typu 126N oraz 22 autobusy wynajmowane od KrakTransRem Sp. z o.o.).

Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2024 roku Spółka posiadała w inwentarzu 361 wagonów własnych, które stanowiły 332 pociągi tramwajowe.

Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2024 roku:

- 91,3 % pociągów niskopodłogowych;
- 90,1% pociągów klimatyzowanych, w tym 84,7% pociągów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 91,3% pociągów wyposażonych w monitoring wnętrza pojazdu;
- 100,0% pociągów wyposażonych w automat biletowy;
- 96,7% 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 2024 roku
pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8N	31	0	31
2.	E1+C3	0	10	10
3.	E1	0	8	8
4.	EU8N	0	40	40
5.	N8	0	11	11
6.	2x105Na	3	0	3
7.	3x105Na	8	0	8
8.	405N	0	1	1
9.	NGT6	50	0	50
10.	NGT8	24	0	24
11.	2014N	14	22	36
12.	Tango Kraków Lajkonik	30	80	110
13.	Razem	160	172	332

Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2024 roku
według długości

pociągi tramwajowe

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	Typ I	0	8	8
2.	Typ II	84	61	145
3.	Typ III	76	103	179
4.	Razem	160	172	332

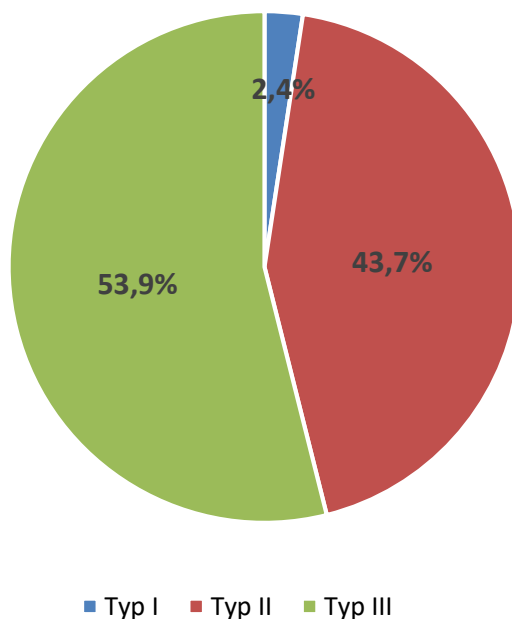
Typ I obejmuje pociągi typu E1.

Typ II obejmuje pociągi typu: 2x105, NGT6, N8, EU8N, GT8N, E1+C3.

Typ III obejmuje pociągi typu: 3x105, 405N, NGT8, 2014N, Tango Kraków Lajkonik I/II.

Wykres 5. Struktura taboru komunikacji tramwajowej na dzień 31 grudnia 2024 roku

pociągi tramwajowe



Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2024 roku Spółka posiadała w inwentarzu 623 autobusy własne.

Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2024 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;
- 73,3% pojazdów wyposażonych w głosowe zapowiadanie przystanków (w przestrzeni pasażerskiej i na zewnątrz);
- 19,4% pojazdów elektrycznych.

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

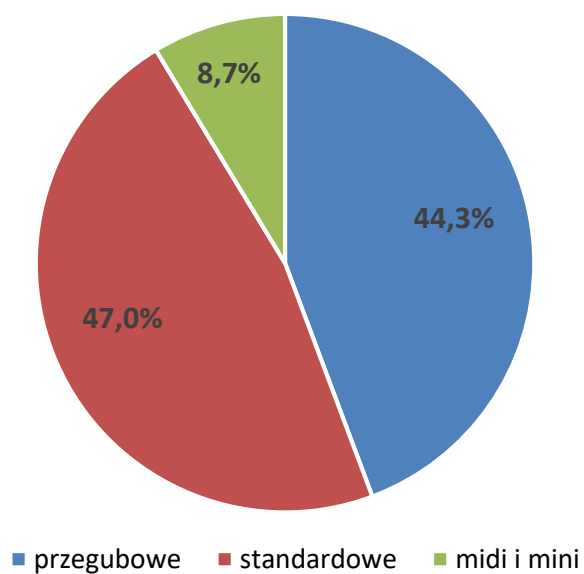
Tabela 6. Struktura ilościowa taboru autobusowego MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31 grudnia 2024 roku

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	66	154
3.	Solaris Urbino 18 Hybrid	11	0	0	11
4.	Solaris Urbino 12,9 Hybrid	0	0	9	9
5.	Solaris Urbino 12	65	70	16	151
6.	Solaris Urbino 12 E	0	0	32	32
7.	Solaris Urbino 8.9 E	0	0	4	4
8.	Solaris Urbino 18 E	0	0	81	81
9.	Solaris Urbino 8.9 LE	4	0	0	4
10.	Volvo 7900 BASC Hybrid	13	0	0	13
11.	Mercedes Citaro/Conecto	42	30	24	96
12.	Mercedes O530G Citaro/Conecto	0	0	18	18
13.	Mercedes Automet- Sprinter	0	8	0	8
14.	Karsan M2 HDV JEST+	0	2	0	2
15.	IRIZAR ieBUS	0	0	4	4
16.	Razem	189	162	272	623*

* Stan inwentarzowy autobusów nie uwzględnia pojazdów użytkowanych w ramach długoterminowych umów najmu.

Wykres 6. **Struktura własnego taboru komunikacji autobusowej na 31 grudnia 2024 roku**
według długości



2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH

Na koniec 2024 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **27 linii tramwajowych** (w tym: **24** linie dzienne i **3** linie nocne);
- **174 linie autobusowe** (w tym: **76** linii dziennych miejskich na terenie Miasta Krakowa, **80** linii dziennych aglomeracyjnych, **18** linii nocnych).

MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, korzystało z sieci komunikacyjnej na którą składało się **201** pętli komunikacyjnych oraz **3 538** przystanków.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2023	Stan na 31.12.2024	Dynamika 2024/2023 %
1.	Liczba linii:	szt	200	201	100,5
	▪ Tramwajowych	szt	27	27	100,0
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>24</i>	<i>24</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>100,0</i>
	▪ autobusowych	szt	173	174	100,6
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>154</i>	<i>156</i>	<i>101,3</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>19</i>	<i>18</i>	<i>94,7</i>
2.	Długość linii:	km	2 830	2 839	100,3
	▪ tramwajowych	km	373	376	100,8
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>327</i>	<i>326</i>	<i>99,7</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>46</i>	<i>50</i>	<i>108,7</i>
	▪ autobusowych	km	2 457	2 463	100,2
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 127</i>	<i>2 130</i>	<i>100,1</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>330</i>	<i>333</i>	<i>100,9</i>
3.	Długość tras:	km	1 169	1 168	99,9
	▪ tramwajowych	km	99	99	100,0
	▪ autobusowych	km	1 070	1 069	99,9
	<i>na terenie Miasta Krakowa</i>	<i>km</i>	<i>476</i>	<i>477</i>	<i>100,2</i>
	<i>poza granicami M. Krakowa</i>	<i>km</i>	<i>594</i>	<i>592</i>	<i>99,7</i>
4.	Liczba pętli	szt	196	201	102,6
	▪ tramwajowych	szt	23	24	104,3
	▪ autobusowych	szt	173	177	102,3
5.	Liczba przystanków	szt	3 485	3 538	101,5
	▪ tramwajowych	szt	377	380	100,8
	▪ autobusowych	szt	3 108	3 158	101,6

3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

W 2024 roku MPK S.A. w Krakowie na liniach systemu Komunikacji Miejskiej wykonało pracę przewozową:

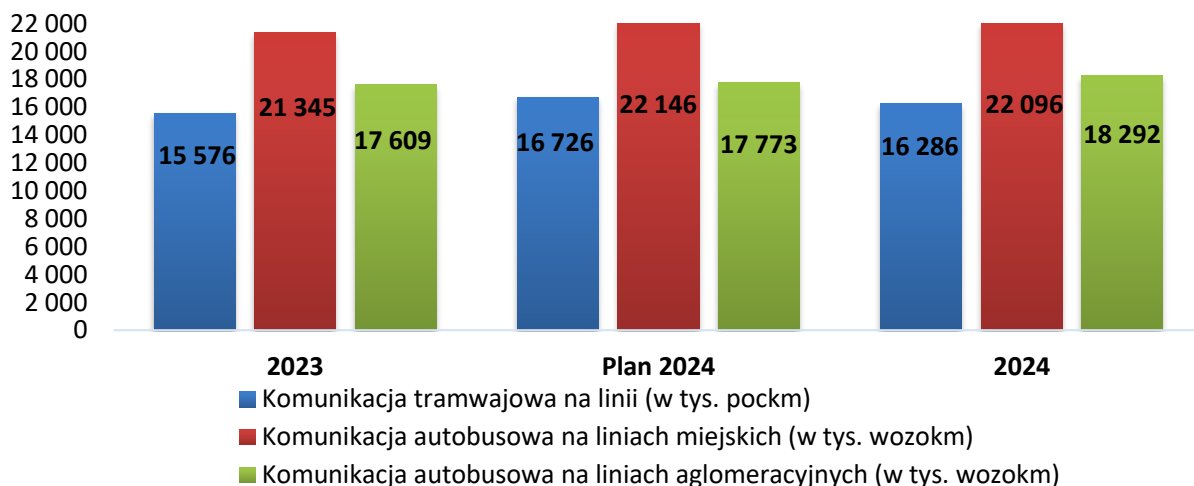
- **16 286 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 440 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 4,6% więcej niż w 2023 roku);
- **22 096 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 50 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 3,5% więcej niż w 2023 roku);
- **18 292 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 519 tys. wozokilometrów więcej niż zakładał plan i o 3,9% więcej niż w 2023 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
1.	Komunikacja tramwajowa ogółem	tys. pockm	16 852	17 943	17 637	104,7	98,3
	<i>w tym: na linii</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>15 576</i>	<i>16 726</i>	<i>16 286</i>	<i>104,6</i>	<i>97,4</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>1 276</i>	<i>1 217</i>	<i>1 351</i>	<i>105,9</i>	<i>111,0</i>
2.	Komunikacja autobusowa ogółem	tys. wozokm	42 857	43 151	44 591	104,0	103,3
	<i>w tym: na linii ogółem</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>38 954</i>	<i>39 919</i>	<i>40 388</i>	<i>103,7</i>	<i>101,2</i>
	<i>linie miejskie</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>21 345</i>	<i>22 146</i>	<i>22 096</i>	<i>103,5</i>	<i>99,8</i>
	<i>linie aglomeracyjne</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>17 609</i>	<i>17 773</i>	<i>18 292</i>	<i>103,9</i>	<i>102,9</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>3 903</i>	<i>3 232</i>	<i>4 203</i>	<i>107,7</i>	<i>130,0</i>

Realizacja pracy przewozowej na poziomie niższym niż planowano wynika przede wszystkim z remontów w mieście rozpoczynanych w ciągu całego roku, a także decyzji podejmowanych przez ZTP o zmianach takich jak: zmiany tras linii, likwidacja linii, zmiana częstotliwości kursowania linii.

Wykres 7. Praca przewozowa na liniach komunikacyjnych



V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA

1. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA

W 2024 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przeznaczyło na inwestycje kwotę 55 112 tys. zł.

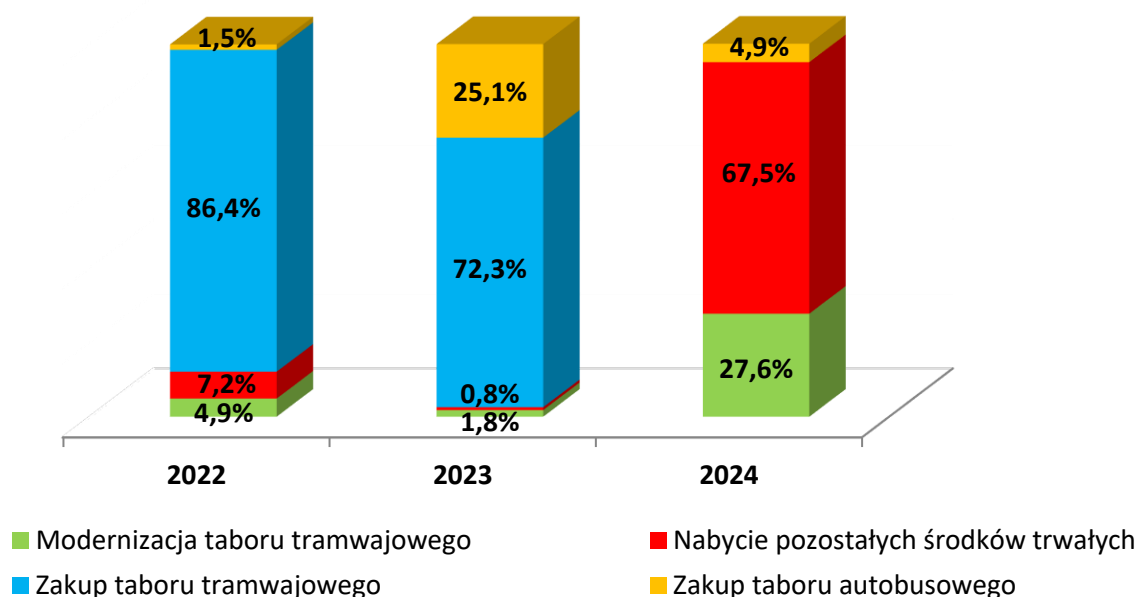
Szczegółowe zestawienie wydatków inwestycyjnych zostało zaprezentowane w poniższej tabeli i na wykresie.

Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

w tys. zł							
Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady inwestycyjne				Dynamika	Realizacja
		2022	2023	Plan 2024	2024	2024/2023 %	Planu %
ŁĄCZNE NAKŁADY INWESTYCYJNE		115 939	548 588	115 416	55 112	10,0	47,8
I.	Zadania inwestycyjne realizowane ze środków	115 939	410 994	63 616	52 407	12,8	82,4
1.	Modernizacja taboru	5 641	9 673	13 013	15 236	157,5	117,1
2.	Zakup taboru tramwajowego	100 150	396 826	0	0	x	x
3.	Zakup taboru autobusowego	1 703	182	8 800*	19	10,4	0,2
4.	Modernizacja budynków i budowli	755	769	35 484	28 751	3 738,8	81,0
5.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	3 447	868	3 004	5 194	598,4	172,9
6.	Informatyzacja	2 254	1 634	2 170	2 442	149,4	112,5
7.	Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne	1 989	1 042	1 145	765	73,4	66,8
II.	Zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE	0	132 242	0	0	x	x
1	Projekt "Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie - kontynuacja" (ZIT)	0	56 713	0	0	0	x
2	Projekt "Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusów elektrycznych w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie - kontynuacja" (ZIT)	0	75 479	0	0	0	x
3	Rozliczenie kosztów obsługi prawnej i kredytu	0	50	0	0	0	x
III.	Leasing taboru autobusowego	0	5 352	51 800	2 705	50,5	5,2

*zakup będzie zrealizowany w formie leasingu finansowego.

Wykres 8. Struktura nakładów na inwestycje i leasing w latach 2022-2024



I. Zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych

1. Modernizacja taboru tramwajowego

W ramach odnowy taboru tramwajowego **przeprowadzono modernizację 2 wagonów GT8U**, w ramach której pojazdy zostały wyposażone w niską podłogę w części środkowej (w której znajduje się również platforma dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich), klimatyzację oraz system informacji pasażerskiej złożony z głosowych zapowiedzi i tablic elektronicznych. Została zachowana funkcja dwukierunkowej jazdy, która będzie wykorzystywana podczas remontów lub budowy nowych torowisk, gdy nie ma możliwości dojazdu do pętli. **Zamontowano system klimatyzacji przedziału pasażerskiego w 14 wagonach typu NGT6**. Zakończono modernizację wagonu zabytkowego S2D i SN1, w trakcie modernizacji był wagon zabytkowy typu ND.

2. Zakup taboru tramwajowego

W 2024 roku nie były zaplanowane dostawy nowych wagonów tramwajowych, jednak **Spółka prowadziła postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców taboru ujętego w planach kolejnych lat**. Temat został opisany w rozdziale III, pkt. I pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia”.

3. Zakup taboru autobusowego

W ramach inwestycji realizowanych ze środków własnych w 2024 roku zaplanowano zakup 8 autobusów midi zasilanych olejem napędowym. Postępowanie przetargowe zostało ogłoszone w styczniu 2024 roku w ramach wspólnego zamówienia obejmującego zakup łącznie 45 autobusów w ramach leasingu finansowego, które zostało opisane w pkt. III niniejszego rozdziału pt. „Leasing taboru autobusowego”. Zakup autobusów midi był oznaczony jako zadanie nr 3 ww. przetargu i w jego odpowiedzi wpłynęła 1 oferta

od konsorcjum w składzie: Huta Stalowa Wola S.A i Millennium Leasing sp. z o.o. Umowa została zawarta w dniu 18 lipca 2024 roku. Dostawa pojazdów nastąpi w I półroczu 2025 roku.

4. Modernizacja budynków i budowli

W 2024 roku **prowadzono intensywną rozbudowę infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych:**

a) Zakończono inwestycje rozpoczęte w 2023 roku:

- **Budowę stacji transformatorowej przy ul. Stojałowskiego** (Kurdwanów autobusy) o mocy przyłączeniowej 1000 kW, **która została wyposażona w transformator o mocy znamionowej 630 kVA oraz 2 stanowiska ładowania pantografowego autobusów elektrycznych.** Moc każdej z nich wynosi 250 kW. W celu wyeliminowania potencjalnych błędów stanowisk ładowania były one testowane od września 2023 roku do końca stycznia 2024 roku. Testy zakończyły się wynikiem pozytywnym i w dniu 1 lutego 2024 roku inwestycja została odebrana;
- **Budowę stacji transformatorowej oraz 2 stanowisk ładowania pantografowego autobusów elektrycznych przy ul. Łużyckiej** (Piaski Nowe). W stacji transformatorowej zbudowane są dwie ładowarki o mocy 250kW każda. Kopuły ładujące umieszczone są na bramownicy wybudowanej nad jezdnią. Stanowiska ładowania były testowane od września 2023 roku do końca stycznia 2024 roku. Testy zakończono z wynikiem pozytywnym i w dniu 1 lutego 2024 roku inwestycja została odebrana;
- **Odebrano dokumentację projektową dla zadania „Budowa placu na max. 75 stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych i budowa kontenerowej stacji Trafo w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka”.**



b) Realizowano zadania z zakresu budowy kolejnej infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych, w tym:

- **Stanowiska ładowania autobusów elektrycznych przy ul. Rydygiera** (os. Rżąka). Wykonawca wyłoniony w postępowaniu przetargowym prowadził prace zgodnie z umową zawartą w dniu 22 lipca 2024 roku. Realizacja prac została zaplanowana na 6 miesięcy, a następnie przez 2 miesiące będą prowadzone testy poprawności działania stanowiska, dlatego odbiór prac oraz płatność uległy przesunięciu na 2025 roku;
- **Dwóch stanowisk ładowania autobusów elektrycznych na pętli autobusowej Kurdwanów przy ul. Stojałowskiego w Krakowie (etap II).** Wykonawca wyłoniony w postępowaniu przetargowym prowadził prace zgodnie z umową zawartą w dniu 14 czerwca 2024 roku. Zakończenie zadania oraz płatność zostały zaplanowane na 2025 rok. Po zakończeniu ww. zadania na pętli Kurdwanów będą funkcjonowały cztery stanowiska ładowania autobusów elektrycznych;
- **Trzech stanowisk ładowania autobusów elektrycznych na pętli autobusowej Azory przy ul. Weissa w Krakowie.** Wykonawca wyłoniony w postępowaniu przetargowym prowadził prace zgodnie z umową zawartą w dniu 3 lipca 2024 roku. Realizację stanowisk

zaplanowano na 6 miesięcy, a następnie 4 miesiące potrwa testowanie urządzeń, dlatego odbiór zadania oraz płatność nastąpią w 2025 rok;

- **Zlecono wykonanie dokumentacji projektowej budowy jednego stanowiska ładowania autobusów elektrycznych przy Al. Przyjaźni w Krakowie** - zakończenie zadania uległo przesunięciu na 2025 rok, z uwagi na konieczność uzgodnienia rozwiązań alternatywnych związanych z brakiem zgody Konserwatora na posadowienie w terenie i wybudowanie stacji transformatorowej;
- **Zlecono wykonanie prac projektowych związanych z budową stanowiska ładowania autobusów przy ul. Konopnickiej w Krakowie**- zakończenie zadania oraz płatność zostały zaplanowane na 2025 rok;
- **Stanowisk ładowania autobusów elektrycznych wraz z budową stacji transformatorowej w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.** W 2024 roku przeprowadzono postępowanie przetargowe i wyłoniono Wykonawcę ww. zadania, które jest realizowane w dwóch etapach.

W ramach I etapu, realizowanego w 2024 roku, został wybudowany zbiornik retencyjny do zebrania i zwolnienia odpływu wody deszczowej o pojemności czynnej 504 m³ i objętości 545 m³. Na stropie zbiornika zbudowano stanowiska ładowania autobusów i parking dla nich. W ramach realizacji zadania docelowo powstanie 55 stanowisk ładowania autobusów. Kontynuacja zadania w ramach etapu II jest prowadzona w 2025 roku;



Realizowano pozostałe zadania ujęte w planie modernizacji budynków i budowli na 2024 rok.
W szczególności:

- a) **Wyłoniono wykonawcę, zawarto umowę oraz zrealizowano I etap inwestycji polegającej na rozbudowie i modernizacji hali SO2 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta oraz budowie wiaty dla tramwajów wraz z infrastrukturą wewnętrzną i zewnętrzną oraz zagospodarowaniem terenu.** W 2024 roku został zrealizowany stan surowy zamknięty. Pozostałe prace będą kontynuowane w 2025 roku w ramach zawartej umowy (II etap);



- b) Wykonano zabezpieczenie przeciwpożarowe sieci trakcyjnej w hali myjni Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;**
- c) Wykonano dokumentację projektową w celu realizacji zadaszania nad bramą do Warsztatu Obsługi Automatów Biletowych użytkowanej przez Dział Obsługi Technicznej;**
- d) Wykonano dokumentację projektową w celu realizacji zadaszania nad wejściem do Biura Obsługi Klienta i nad wejściem na dużą halę Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów;**
- e) Zlecono wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pt. „Budowa punktu socjalnego na pętli Pleszów”. Odbiór dokumentacji nastąpi w 2025 roku;**
- f) Zlecono wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie wymaganych prawem pozwoleń i decyzji na budowę instalacji fotowoltaicznej na dachu hali garażowej w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;**
- g) Zlecono wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie wymaganych prawem pozwoleń i decyzji na budowę magazynów energii elektrycznej w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Realizacja w przyszłości tego zadania pozwoli na gromadzenie energii wyprodukowanej w instalacji fotowoltaicznej w magazynach energii i jej konsumpcję w porze kiedy jest na nią zapotrzebowanie;**
- h) Opracowano dokumentację przebudowy układu torowego w rejonie ulic Brożka i Rzemieślniczej, adaptacji hali dla potrzeb obsługi tramwajów, budowy niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym podstacji trakcyjnej oraz uzyskano prawomocną decyzję pozwolenia na budowę;**
- i) Wykonano nośnik reklamowy wraz z instalacją oświetlenia i uzyskano pozwolenia na jego budowę oraz posadowienie na terenie Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;**
- j) Wykonano i odebrano prace polegające na doprowadzeniu kabla zasilającego z OS1 do budynku administracyjnego przy ul. Brożka 3;**
- k) Realizowano prace związane z posadowieniem automatu KKM przy ul. Taklińskiego.**

5. Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

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

- Stół i przecinarkę taśmową wraz z linią laserową, tester do akumulatorów baterii 6V 12V 24V 2-300AH z możliwością wydruku pomiarów, detektor napięcia sieci trakcyjnej, adaptory do tokarki podtorowej, klimatyzator w pomieszczeniu portierni, aparat fotograficzny, miernik ręczny dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Wykonano także modernizację instalacji wody DEMI myjni typu bramka i myjni stacjonarnej;
- Profesjonalną praskę hydrauliczno-elektryczną, urządzenie do awaryjnego uruchamiania rozładowanych baterii wagonów tramwajowych, mikroskop stetoskopowy z kamerą, 2 klimatyzatory, analizator antenowy oraz urządzenie do diagnostyki układów klimatyzacji w wagonach NGT6 dla Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Frezarkę uniwersalną wraz z wyposażeniem, piłę taśmową pionową, szlifierko-czyszcarkę, hydrauliczną prasę do klejenia, cyfrową stację lutowniczą, zestaw do wyciągów oparów lutowniczych, urządzenie do płukania układów klimatyzacyjnych, strugarko-wyrówniarkę, piaskarkę kabinową z osprzętem i separacją ścierniwa, prasę trzpieniową z ramą, stoły warsztatowe 5 sztuk, 2 szafy narzędziowe, tokarkę, urządzenie do przewijania i pomiaru długości przewodów dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Tester do akumulatorów baterii 6V 12V 24V 2-300AH z możliwością wydruku pomiarów, wannę ociekową 95 litrów z pompą, wózek melex, urządzenie do badania hamulców pojazdów dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;

- Urządzenie do pomiaru skuteczności siły hamowania w autobusach, wiatę do przechowywania butli z gazem, tester akumulatorów, wózek widłowy, klimatyzator dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
- Szlifierkę z odciągami, wózek do demontażu skrzyń biegów, wannę wychwytową do cieczy chłodzącej 90 l z osprzętem dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Ponadto dokonano wymiany uszkodzonej ładowarki autobusów elektrycznych;
- Czytnik informacji diagnostycznych z certyfikatem użytkowania, opóźnieniomierz do dokumentowania sprawności układów hamulcowych pojazdów (3 sztuki), przyrząd do pomiaru grubości i wysokości obrzeży kół dla Działu Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej do Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów;
- Dalmierz laserowy, poduszkę wysokociśnieniową, podnoszącą, do usprawniania pojazdów na linii oraz miernik dla Działu Obsługi Technicznej;
- Klimatyzatory do punktu socjalnego na os. Piastów i na terminalu przy ul. Powstańców Wielkopolskich;
- Klimatyzatory w pokojach krosownicy w budynku administracyjnym przy ul. Brożka 3 w celu zachowania odpowiedniej temperatury i zapobieganiu przegrzania urządzenia (poprzednie klimatyzatory uległy awarii i nie było możliwości ich naprawy);
- 3 sztuki defibrylatorów (montaż w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, budynku administracyjnym przy ul. Brożka 3) oraz 1 defibrylator szkoleniowy. Zakup sfinansowano z funduszu prewencyjnego firmy ubezpieczeniowej;
- Toromierz, aparat fotograficzny, alkotesty dla Działu Zarządzania Ruchem. Zakup sfinansowano z funduszu prewencyjnego firmy ubezpieczeniowej;
- 4 fotele masujące do punktów socjalnych dla prowadzących;
- 6 sztuk radiowozów z napędem hybrydowym dla Inspektorów Ruchu MPK S.A. w Krakowie, które zostały wyposażone w sprzęt komputerowy umożliwiający szybką i komfortową likwidację zdarzeń komunikacyjnych;



- Modernizację oprogramowania ładowarek;
- 7 sztuk stacjonarnych automatów biletowych, typu MERA BS-209, których dostawcą była firma Mera Systemy z Grodziska Mazowieckiego. Nowe automaty wyróżniają się większym 19 calowym głównym ekranem dotykowym oraz większym bocznym ekranem informacyjnym. Oparte są na nowocześniejszej architekturze oprogramowania co ma skutkować ich bezawaryjnością i niezawodnością;



- 2 sztuki samochodów dostawczych do 3,5 tony na potrzeby pogotowia technicznego.

Ponadto, zmodernizowano (systemem gospodarczym) przyczepę autobusową Karosa B40 oraz autobus Scania 111M. Temat opisano w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków, ppkt. „Działania edukacyjne”.

6. Informatyzacja

Wydatki poniesione w 2024 roku na informatyzację dotyczyły głównie zakupu specjalistycznego sprzętu sieciowego, licencji oraz sprzętu biurowego, takiego jak drukarki, laptopy, komputery i monitory.

W ramach wydatków na oprogramowanie zakupiono licencje niezbędne do zapewnienia funkcjonowania usług poczty zewnętrznej i wewnętrznej, jak również urządzeń backupowych, które gwarantują pełną obsługę systemów teleinformatycznych oraz usług wymiany danych. Wydatki obejmowały także zakup oprogramowania zapewniającego zgodność licencyjną produktów Microsoft.

Zakupiono serwer, który jest potrzebny do prawidłowego funkcjonowania wszystkich systemów informatycznych. Jego nabycie wynika z rosnącej liczby pojazdów oraz systemów pojazdowych.

W ramach zakupu specjalistycznego sprzętu sieciowego zapewniono dostawę i wdrożenie nowych, wydajniejszych urządzeń sieciowych pełniących rolę głównych routerów brzegów sieci oraz reorganizację protokołów routingu dynamicznego, zapewniającą wydajniejsze oraz odporne na awarie działanie sieci oraz przełączniki sieciowe.

Konsekwencją zakończenia wsparcia przez producenta HP dla części serwerów był wydatek związany z zakupem nowych urządzeń. Zakupiono serwery pozwalające na zmigrowanie kluczowych serwerów obsługujących systemy takie jak IFS, Informacja pasażerska, SILOK, BUSMAN, dzięki czemu została zapewniona ciągłość działania usług dla serwerów MPK S.A. w Krakowie.

Ponadto zakupiono licencje pozwalające na uwierzytelnianie wieloskładnikowe. To rozwiązanie pomaga chronić konta przed atakami nieautoryzowanych użytkowników, dodając dodatkową warstwę zabezpieczeń. Rozbudowano macierz dyskową do przechowywania backupów, co zapewnia bezpieczeństwo i ciągłość działania systemu backupowego.

7. Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne

W 2024 roku Spółka kontynuowała realizację projektów optymalizacyjnych mających na celu usprawnienie stosowanych rozwiązań techniczno-organizacyjnych oraz realizowanych procesów, a także dostosowanie funkcjonujących rozwiązań do zmieniających się wymagań szeroko rozumianego otoczenia. Spółka prowadziła także projekty o charakterze rozwojowym, związane z praktycznym zastosowaniem dostępnych najnowszych rozwiązań do wykorzystania w komunikacji miejskiej. Realizowano projekty, które są kontynuacją działań z lat ubiegłych oraz rozpoczęto realizację nowych projektów operacyjnych. W sumie realizowanych było 36 projektów, spośród których 17 stanowiło nowe przedsięwzięcia.

W wyniku ataku hakerskiego na infrastrukturę teleinformatyczną MPK S.A. w Krakowie, jaki miał miejsce w dniu 3 grudnia 2024 roku, został utracony dostęp do systemów IT i baz danych, a zasoby Spółki, dedykowane do prac projektowych, zostały w całości skierowane do usuwania skutków ataku i „odzyskiwania” systemów informatycznych. W konsekwencji część projektów doznała opóźnień, które w zależności od charakteru projektu i etapu jego realizacji wyniosło od 1 do 10 miesięcy.

Realizowane projekty dotyczyły różnych obszarów funkcjonowania Spółki, w tym wyposażenia pojazdów, funkcjonowania urządzeń do ładowania autobusów elektrycznych, systemu łączności, monitoringu obiektów na stacjach, wsparcia administracyjnego czy doskonalenia systemów służących do zarządzania dokumentacją, wsparcia procesów kadrowych, systemów do obsługi sprzedaży biletów. Udało się także rozpocząć projekt, który ma na celu wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania przewozami oraz zrealizować znaczącą część prac związanych z uruchomieniem nowej strony internetowej MPK S.A. w Krakowie. Poniżej przedstawiono syntetyczny opis prac zrealizowanych w wybranych projektach:

- **„Usprawnienie pojazdowych systemów monitoringu CCTV”** - projekt ma na celu poprawę funkcjonalności systemów monitoringu w autobusach i tramwajach. W ramach projektu planuje się wymianę systemów monitoringu CCTV w wybranych pojazdach, wdrożenie nowoczesnych rozwiązań do zdalnej diagnostyki oraz wymianę dysków twardych HDD na bardziej niezawodne nośniki pamięci SSD. Dzięki tym modernizacjom MPK S.A. w Krakowie spodziewa się uzyskać lepszą jakość i ciągłość nagrań, co pozwoli na skuteczniejsze dokumentowanie zdarzeń i incydentów. Zdalna diagnostyka usprawni wykrywanie i naprawę usterek, co zmniejszy przestoje pojazdów i zwiększy ich dostępność. Modernizacja wpłynie także na poprawę efektywności monitoringu, dzięki czemu służby techniczne będą mogły działać bardziej proaktywnie. Realizację projektu rozpoczęto w III kwartale 2024 roku, a zakończenie prac projektowych przewidziano na III kwartał 2025 roku. W IV kwartale 2024 roku istotnie poprawiono stan infrastruktury pojazdowej wymieniając w ramach projektu łącznie 19 systemów do monitoringu CCTV, 107 routerów i dysków w 464 pojazdach;
- **„Usprawnienie i optymalizacja pracy stacji paliw”** – projekt ma na celu zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa stacji paliw MPK S.A. w Krakowie. W odpowiedzi na rosnące wymagania w zakresie bezpieczeństwa informatycznego oraz konieczność modernizacji przestarzałych technologicznie elementów infrastruktury w stacjach paliw, zaimplementowane zostaną nowe rozwiązania, które wymagają wymiany sprzętu oraz centralizacji aplikacji na dedykowanym serwerze. Efekty projektu zakładają m.in. minimalizację ilości awarii, zwiększenie wydajności tankomatów oraz poprawę bezpieczeństwa systemu. Zakończenie prac zaplanowane jest na II kwartał 2025 roku.
- **„Modernizacja 60 stacji ładowania oraz wymiana systemu OCPP ECS na nowy system OCPP EOS”** - celem projektu było wdrożenie najnowszej wersji oprogramowania

do zarządzania ładowarkami autobusów elektrycznych pn. EOS, jakie oferuje dostawca ładowarek eksploatowanych w MPK S.A. w Krakowie, firma Ekoenergetyka Sp. z o.o. oraz zmodernizowanie ładowarek tegoż producenta. Wdrożenie systemu EOS zostało zrealizowane, podobnie jak modernizacja ładowarek. W przypadku 5 ładowarek o dużym zakresie modernizacji, przed ich ostatecznym oddaniem do eksploatacji, konieczne jest jeszcze przeprowadzenie badania przez Urząd Dozoru Technicznego. W wyniku realizacji projektu Spółka dysponuje obecnie nowoczesnym rozwiązaniem serwerowym do zarządzania stacjami ładowania, dostarczanych przez różnych producentów ładowarek, których urządzenia komunikują się przy pomocy standardowego protokołu komunikacyjnego OCPP 1.6. Nowy program, poprzez wbudowane mechanizmy archiwizacji danych, jest zabezpieczony przed ryzykiem spadku wydajności programu, w przypadku dalszego powiększenia floty autobusów elektrycznych. Ponadto nowy system OCPP EOS, w stosunku do wcześniejszego systemu OCPP ECS, posiada szereg nowych funkcjonalności i zmian widocznych z poziomu użytkownika końcowego i administratora systemu. Modyfikacje te powinny ułatwić pracę korzystającym z systemu. Zakończenie prac jest zaplanowane na II kwartał 2025 roku;

- **„Rozbudowa monitoringu obiektowego w Stacjach Obsług MPK S.A. w Krakowie”** - celem projektu było zwiększenie poziomu bezpieczeństwa obiektów i majątku MPK S.A. w Krakowie poprzez montaż dodatkowych kamer, rozbudowę stanowisk umożliwiających podgląd obrazu z kamer w trybie 24/7 oraz rozbudowę infrastruktury informatycznej niezbędnej do przeprowadzenia modernizacji na terenie Stacji Obsług. Projekt został zakończony w IV kwartale 2024 roku;
- **„Wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania przewozami”** – projekt jest kontynuacją strategii MPK S.A. w Krakowie związanej z modernizacją systemów informatycznych wspierających proces planowania i realizacji prac przewozowych. Podobny projekt został zainicjowany w 2019 roku, jednak ze względu na brak środków na sfinansowanie wdrożenia rozwiązania odstąpiono od jego realizacji. Projekt ma na celu wdrożenie rozwiązania, które wyeliminuje lub znacząco ograniczy występujące obecnie ryzyka oraz usprawni proces planowania i realizacji prac przewozowych. Przykładowym obecnym problemem jest brak możliwości adaptacji systemu do zarządzania realizacją prac przewozowych SILOK do zmieniających się wymagań, ze względu na wykonanie systemu w nieużywanej obecnie technologii. Obecnie prowadzone są wstępne konsultacje rynkowe, a następnie zostanie przeprowadzone postępowanie o udzielenie zamówienia. Podpisanie umowy wdrożeniowej jest zaplanowane na grudzień 2025 roku. Prace wdrożeniowe będą prowadzone w latach 2026-2027;
- **„Integracja IFS z Krajowym Systemem e-Faktur”** - celem projektu jest spełnienie wymagań wynikających z Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie korzystania z Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF). Ministerstwo Finansów wycofało się z decyzji o wdrożeniu rozwiązania z dniem 1 lipca 2024 roku, wyznaczając nowy termin wdrożenia na 1 lutego 2026 roku. Prace wdrożeniowe są kontynuowane. Zakończenie testów rozwiązania na środowisku testowym zaplanowano na II kwartał 2025 roku, natomiast uzyskanie gotowości operacyjnej na IV kwartał 2025 roku;
- **„EZD etap II - wyposażenie systemu EZD w funkcjonalności kwalifikowanego podpisu elektronicznego i obsługi archiwum zakładowego”**. Przewidziany do realizacji zakres prac obejmuje obsługę procesu przekazywania dokumentów archiwalnych w klasie elektronicznej do Archiwum Zakładowego MPK S.A. w Krakowie oraz z Archiwum Zakładowego MPK S.A. w Krakowie do Archiwum Narodowego. W II kwartale 2024 roku wykonano prace przygotowawcze obejmujące przegląd dokumentacji elektronicznej

gromadzonej w EZD oraz uzupełnienie metadanych dokumentów. Wdrożenie funkcjonalności pozwalającej na przekazanie dokumentacji do archiwum zakładowego MPK S.A. było zaplanowane na IV kwartał 2024 roku, ale ze względu na atak hakerski prace wdrożeniowe zostały przesunięte na II kwartał 2025 roku. W III kwartale 2024 roku zdefiniowano zakres modyfikacji funkcjonalności systemu służącej do elektronicznego podpisywania dokumentów oraz funkcjonalności tworzenia drugiej wersji dokumentu elektronicznego w celu jego wykorzystania w kolejnej sprawie. Termin wdrożenia ww. modyfikacji został ustalony na III kwartał 2025 roku, a funkcjonalności przekazania dokumentacji z Archiwum Zakładowego MPK S.A. w Krakowie do Archiwum Narodowego na IV kwartał 2025 roku;

- **„Rozbudowa i usprawnienie sieci Wi-Fi”** - projekt ma na celu zapewnienie sprawnej i wydajnej łączności pomiędzy pokładowymi systemami pojazdów, a bezprzewodowymi urządzeniami informatycznymi i mobilnymi używanymi przez pracowników Stacji/Zajezdni, oraz lokalnymi serwerami i systemami znajdującymi się na terenie Stacji/Zajezdni. W ramach prac projektowych zaplanowane zostało wydzierżawienie urządzeń pomiarowych oraz elementów niezbędnych do stworzenia nowych sieci Wi-Fi, ich montaż, a w przypadku wymiany również demontaż starych urządzeń. Prace projektowe rozpoczęły się w III kwartale 2024 roku, a ich zakończenie zaplanowane jest na II kwartał 2025 roku;
- **„Wdrożenie nowych funkcjonalności do systemu TETRA”** - celem projektu jest rozbudowa infrastruktury systemu komunikacyjnego TETRA używanego do komunikacji pomiędzy Główną Dyspozytornią Ruchu MPK S.A. w Krakowie a prowadzącymi pojazdy, zwiększenie zasięgu systemu o obszary objęte siecią LTE oraz wdrożenie szyfrowania komunikacji. Obecnie prowadzone prace obejmują wdrożenia: terminali komunikacyjnych Airbus w radiowozach GDR, modułu komunikacyjnego TIG2, aplikacji książki telefonicznej wraz z mapą lokalizacyjną dla pojazdów liniowych i Nadzoru Ruchu. Wdrożenie operacyjne nowego rozwiązania było zaplanowane na IV kwartał 2024 roku, ale z powodu ataku hakerskiego zostało przeplanowane na II kwartał 2025 roku;
- **„Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”**. MPK S.A. w Krakowie pozostaje w kontakcie z Ministerstwem Infrastruktury oraz firmą BLEES w sprawie przeprowadzenia testów pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym w Krakowie. Na chwilę obecną, przeprowadzenie testów wydaje się możliwe dopiero po zakończeniu trwającej nowelizacji przepisów zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Zmiany te dotyczą m.in. dostosowania regulacji w zakresie wydawania zezwoleń na testy autonomicznych pojazdów na drogach publicznych. Biorąc pod uwagę, że projekt nowelizacji ustawy budzi pewne wątpliwości co do jego wpływu na rozwój technologii autonomicznych oraz przeprowadzenie samych testów, zespół projektowy MPK S.A. podjął działania w kierunku przygotowania opinii na temat projektu ustawy. Opinia ta została już przekazana w odpowiednim formularzu na stronie legislacyjnej;
- **„Wdrożenie skrzynki e-Doręczenia”** - projekt ma na celu automatyzację procesów związanych z obsługą korespondencji otrzymywanej poprzez nowy kanał komunikacji, tj. skrzynkę e-Doręczenia. Prace projektowe zostały rozpoczęte w I kwartale 2024 roku, wdrożenie operacyjne obsługi manualnej skrzynki e-Doręczenia zostało zrealizowane w sierpniu 2024 roku, natomiast wdrożenie rozwiązania integrującego skrzynkę e-Doręczenia z systemem EZD IFS nastąpi w III kwartale 2025 roku;
- **„Usprawnienie systemu zarządzania dokumentacją w MPK S.A. w Krakowie”** - celem projektu jest usprawnienie systemu zarządzania dokumentacją w MPK S.A. w Krakowie przez wdrożenie nowego rozwiązania wspierającego nadzór i zarządzanie dokumentacją

w całym cyklu życia dokumentu, w sposób zapewniający zgodność z wymogami Normy ISO 9001. W 2024 roku wykonano przegląd obecnie funkcjonującego rozwiązania oraz zdefiniowano wymagania i potrzeby. Na pierwszy kwartał 2025 roku zaplanowano wykonanie dalszych prac związanych z analizą możliwych rozwiązań. W zależności od jej wyników podjęta zostanie decyzja o wdrożeniu nowego rozwiązania własnym sumptem, lub o uruchomieniu postępowania o udzielenie zamówienia oraz rozpoczęcie prac wdrożeniowych. Zakończenie projektu nastąpi w IV kwartale 2026 roku.

- **„Optymalizacja procesów związanych ze sprzedażą biletów”** – w ramach projektu wdrożono obsługę zamówień masowych na bilety okresowe, co zmniejszyło pracochłonność związaną z obsługą zamówień oraz ograniczyło ryzyko wystąpienia błędów w procesie, niekompletności danych i niestabilności biletowej bazy danych. Przeprowadzono testy rozwiązania typu ChatBot wykorzystującego AI (sztuczną inteligencję), które ma wesprzeć proces obsługi wniosków i skarg błędnie kierowanych do MPK S.A. w Krakowie, poprzez mailową skrzynkę eKP. Testy wykazały konieczność zastosowania innego rozwiązania AI niż zaimplementowane na obecnym etapie prac. Termin wdrożenia ChatBot’a, opartego o nowe rozwiązanie AI, wyznaczono na II kwartał 2025 roku. Rozpoczęto prace nad usprawnieniem obsługi serwisowej kasowników, automatów biletowych stacjonarnych i mobilnych oraz usprawnieniem procesu zarządzania uprawnieniami pracowników do wykonywania prac serwisowych. Ze względu na brak dostępu do systemów biletowych, prowadzone prace zostały przerwane i będą wznowione w 2025 roku. Zakończenie prac projektowych jest obecnie zaplanowane na IV kwartał 2025 roku;
- **„Integracja Systemu Biletowego MPK S.A. w Krakowie z Hurtownią Danych Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie”** - celem projektu jest usprawnienie procesu przekazywania do ZTP danych dotyczących sprzedaży biletów okresowych KMK. Inicjatorem projektu jest ZTP. Ze względu na utracony dostęp do serwerów po ataku hakerskim prowadzone prace zostały przerwane i będą wznowione po przywróceniu środowisk deweloperskiego i testowego. Zakończenie projektu jest zaplanowane na II kwartał 2025 roku;
- **„Nowa strona internetowa”** - celem projektu jest zbudowanie interaktywnego portalu komunikacji miejskiej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, dostosowanego do wymagań Pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i oczekiwań osób z niepełnosprawnością wzroku. Nowe rozwiązanie zastąpi obecnie funkcjonującą stronę internetową Spółki, która jest wykonana w technologii „przestarzałej” z dzisiejszego punktu widzenia. Projekt zakładał wykonanie w dwóch etapach oraz wykonanie aplikacji mobilnej jako opcji. Obecne zaawansowanie prac jest na poziomie 90% dla etapu I i 25% dla etapu II. Zakończenie prac planowane jest w pierwszym kwartale 2025 roku, po czym nastąpi produkcyjne uruchomienie portalu;
- **„Modyfikacja modułu kadrowego IFS”** - w zakres modyfikacji obejmuje usprawnienie obsługi naliczania wynagrodzeń i zobowiązań podatkowych pracowników, rozbudowę modułu raportowego oraz automatyzację procesu archiwizacji i obsługi danych archiwalnych. Rozpoczęcie prac projektowych nastąpiło w III kwartale 2024 roku. Atak hakerski spowolnił realizację prac projektowych, na skutek czego termin zakończenia projektu przesunięto na IV kwartał 2025 roku;
- **„System Informacji dla Prowadzących/ Portal Pracowniczy – budowa i wdrożenie w MPK S.A. w Krakowie”** - w ramach projektu planowana jest elektroniczna obsługa wniosków urlopowych oraz wybranych wniosków kadrowych. Prowadzone obecnie prace mają na celu zaprojektowanie docelowego procesu obiegu elektronicznych wniosków urlopowych

dla prowadzących. Termin operacyjnego wdrożenia rozwiązania jest wstępnie ustalony na III kwartał 2025 roku.

II. Zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE

W 2024 roku nie nastąpiły zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE. Zaangażowanie Spółki w zakresie pozyskania środków pomocowych z UE i KPO na zakup nowego taboru komunikacji miejskiej zostało szczegółowo opisane w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków, opis realizacji celu IV.4.

III. Leasing taboru autobusowego

W 2024 roku odebrano i skierowano do ruchu 4 autobusy mini o długości 7,4 metra, których dostawa była zaplanowana na 2023 rok, jednak z przyczyn niezależnych od Spółki uległa opóźnieniu. Pojazdy zostały zakupione w formie leasingu. Ich dostawcą było konsorcjum firm: Automet Group Spółka jawna i Millennium Leasing Sp. z o.o. Autobusy mogą przewieźć jednocześnie do 30 pasażerów, w tym 13 na miejscach siedzących. Są dostosowane do przewozu osób z ograniczoną mobilnością: posiadają niską podłogę i platformę dla osób poruszających się na wózkach. Pojazdy są wyposażone w klimatyzację, monitoring oraz system głosowego zapowiadania przystanków, a ich silniki spełniają najwyższą europejską normę Euro 6. Są wykorzystywane do obsługi tras, gdzie ze względu na wąskie ulice nie mogą przejechać standardowe autobusy.

Zawarto umowy dostawy na wszystkie autobusy ujęte w planie inwestycji 2024 roku. Zakupionych zostanie 45 autobusów napędzanych silnikami spalinowymi w formie leasingu finansowego, a ich dostawy nastąpią w 2025 roku. Złożą się na nie:

- **Dostawa 25 sztuk autobusów standardowych** napędzanych silnikami spalinowymi **do obsługi linii miejskich** (model Solaris Urbino U12 Hybrid) zgodnie z umową z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach sp. z o.o. wraz z Millennium Leasing sp. z o.o., która została zawarta w dniu 12 czerwca 2024 roku. Czas trwania leasingu 8 lat;
- **Dostawa 12 sztuk standardowych autobusów** napędzanych silnikami spalinowymi **do obsługi linii miejskich, podmiejskich i pozamiejskich** (model Solaris Urbino U12 Hybrid) zgodnie z umową z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach sp. z o.o. wraz z Millennium Leasing sp. z o.o., która została zawarta w dniu 12 czerwca 2024 roku. Czas trwania leasingu 8 lat;
- **Dostawa 8 autobusów midi**, z silnikami spalinowymi **do obsługi linii miejskich** (model AUTOSAN SANCITY 9LE), zgodnie z umową z konsorcjum firm Huta Stalowa Wola S.A Oddział Autosan w Sanoku wraz z Millennium Leasing sp. z o. o., która została zawarta w dniu 18 lipca 2024 roku. Czas trwania leasingu 8 lat. Zakup tych pojazdów był ujęty w planie zakupów ze środków własnych, jednak z uwagi na przeprowadzoną analizę rynku zdecydowano się na przeprowadzenie jednego wspólnego zamówienia w celu uzyskania niższych cen.

Wszystkie autobusy będą niskopodłogowe, wyposażone w platformę dla osób o ograniczonej mobilności, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, elektroniczne tablice informacyjne oraz automat biletowy realizujący płatności kartą. Silniki autobusów będą spełniały europejską normę emisji spalin Euro 6.

Ponadto, z uwagi na planowane zmiany w Ustawie o elektromobilności MPK S.A. w Krakowie ogłosiło w dniu 28 października 2024 roku przetarg na dostawę w formie leasingu finansowego do 200 sztuk ekologicznych autobusów komunikacji miejskiej z silnikami spalinowymi EURO 6(d), zasilanych olejem napędowym. Zamówienie obejmuje dostawę kilku rodzajów pojazdów i podzielone jest na pięć zadań:

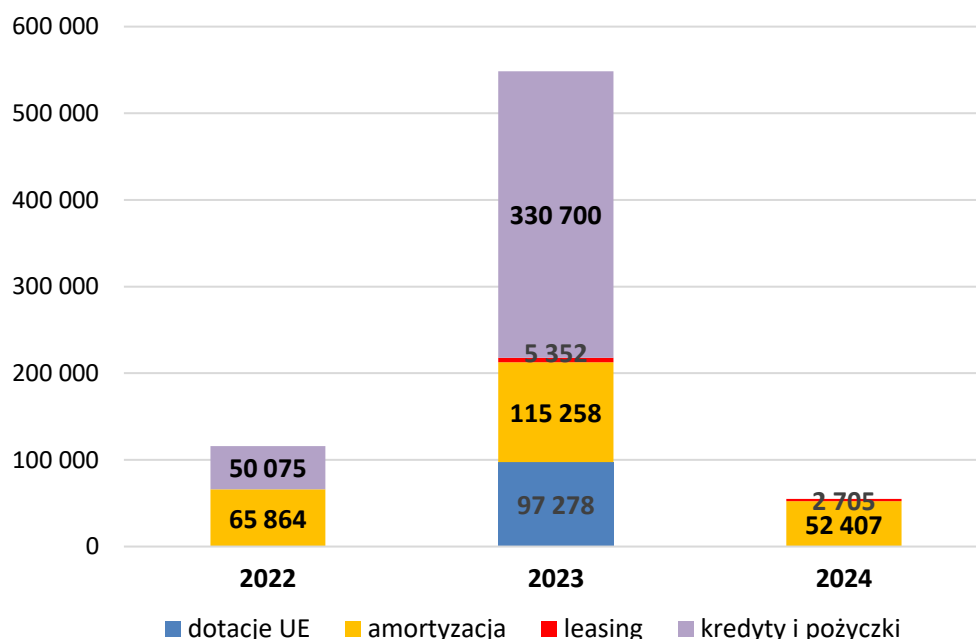
- do 90 sztuk standardowych autobusów o długości ok. 12 metrów;
- do 60 sztuk autobusów przegubowych o długości ok. 18 metrów;
- do 30 sztuk autobusów MIDI o długości ok. 9 metrów;
- do 10 sztuk autobusów MINI o długości ok. 7 metrów;
- do 10 sztuk autobusów przystosowanych do jazdy pozamiejskiej o długości ok. 12 metrów.

Umowy ramowe zostały zaplanowane na 4 lata, bez obowiązku zakupu. Autobusy będą dostarczane na podstawie umów realizacyjnych, zawartych w ramach umów ramowych, na poszczególne zadania. Zastosowana konstrukcja pozwala na elastyczność w zakresie dostosowania struktury zakupowej w przypadku pozyskania dodatkowych środków zewnętrznych na inny rodzaj autobusów lub zmiany celów strategicznych Miasta. W związku z istotnym charakterem tego przedsięwzięcia - przed zawarciem umów realizacyjnych na zakup autobusów - Zarząd Spółki zobowiązał się do przedłożenia Radzie Nadzorczej tej kwestii do zaopiniowania zgodnie z § 23 pkt 14 Statutu.

Źródła finansowania inwestycji

Źródła finansowania nakładów na inwestycje zostały przedstawione na wykresie oraz w Części tabelarycznej niniejszego Sprawozdania, tabela 11 pt. „Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania”.

Wykres 9. Struktura finansowania inwestycji w latach 2022-2024



W latach 2022-2024 z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej Spółka otrzymała łącznie środki w wysokości 13 500 tys. zł (w 2023 roku z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2022 rok). Zgodnie z wolą Walnego

Zgromadzenia Spółki zostały one przeznaczone na poprawę płynności Spółki, a nie na inwestycje, dlatego nie zostały wykazywane na wykresie.

2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

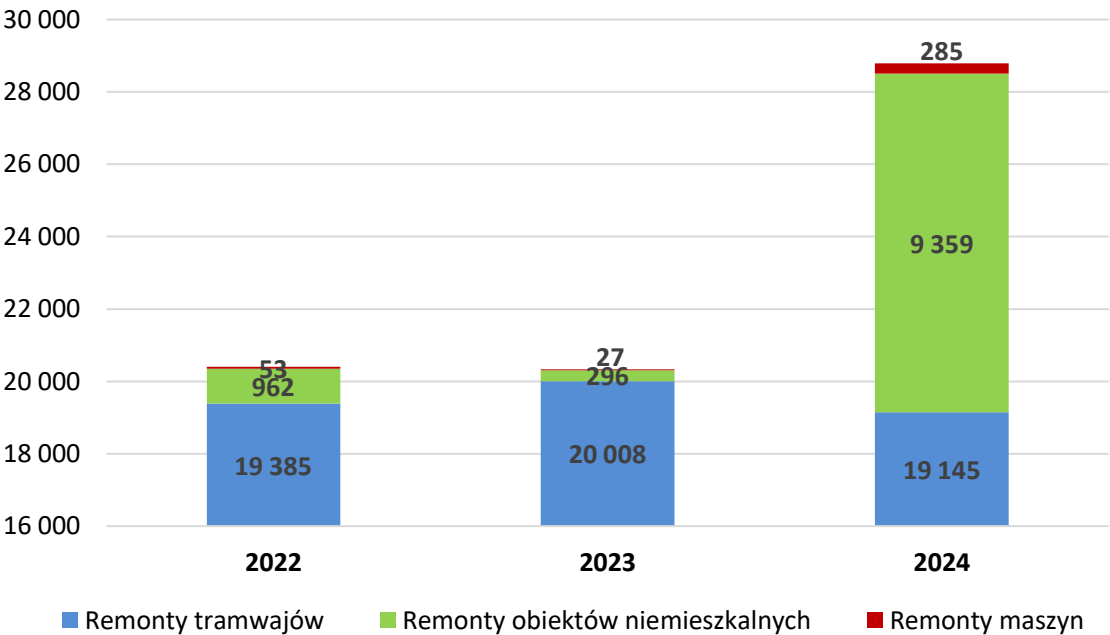
Na działalność remontową wydatkowano kwotę 28 789 tys. zł.

Tabela 10. Realizacja remontów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2024/2023 %	Realizacja planu %
		2022	2023	Plan 2024	2024		
I.	REMONTY OGÓŁEM (A+B)	20 400	20 331	19 730	28 789	141,6	145,9
A.	Remonty systemem gospodarczym	19 385	20 008	15 886	19 145	95,7	120,5
1.	Remonty tramwajów	19 385	20 008	15 886	19 145	95,7	120,5
B.	Remonty systemem zleconym	1 015	323	3 844	9 644	2 985,8	250,9
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	962	296	3 503	9 359	3 161,8	267,2
2.	Remonty maszyn i urządzeń	53	27	341	285	1 055,6	83,6

Wykres 10. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2022-2024



Na remonty taboru tramwajowego wydatkowano kwotę**19 145 tys. zł.**

Zgodnie z przyjętą polityką odnowy taboru komunikacji tramwajowej wynikającą z cyklu obsługowo - naprawczego w 2024 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 OT6 7 wagonów typu NGT6 (w tym 4 sztuki w toku);
- Przegląd OT4 3 wagonów typu NGT6;
- Przegląd OT4 6 wagonów typu EU8N (w tym 2 sztuk rozpoczętych w 2023 roku);
- Przegląd OT6 1 wagonu typu 2014N;
- Przegląd OT wózków w 3 wagonach typu EU8N;
- Przegląd OT wózków w 2 wagonach typu GT8S;
- Przegląd OT wózków w 3 wagonach typu E1;
- Przegląd OT wózków w 3 wagonach typu C3;
- Przegląd OT wózków w 5 wagonach typu 105Na;
- Prace dotyczące wagonu zabytkowego typu N (pług), wagonu doczepnego oraz wagonu typu ND;
- Prace remontowe dotyczące wózków;
- Prace remontowe dotyczące wagonów zabytkowych.

Wyższe niż planowano wykonanie remontów taboru tramwajowego wynika z realizacji większej ilości obsług technicznych oraz prac remontowych wagonów tramwajowych.

Na remonty realizowane systemem zleconym wydatkowano kwotę**9 644 tys. zł.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych zrealizowano:

- Remont infrastruktury torowej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze oraz Nowa Huta,
- Remont nawierzchni dróg w Stacjach Obsług Autobusów: Wola Duchacka, Bieńczyce, Płaszów oraz Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze,
- Wymianę stolarki drzwiowej wejścia do magazynu nr 7 wraz z adaptacją strefy wydawania asortymentu, wymianę instalacji i oświetlenia w kanale w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Remont pokrycia dachu na przybudówce, umywalni w szatni pracowniczej, wymianę wylewki betonowej w pomieszczeniu magazynowym nr 42 oraz remont pomieszczenia nr 107 z przeznaczeniem na pokój socjalny w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Wymianę skorodowanej instalacji odgromowej w budynku SGO;
- Remont pomieszczeń: warsztatu (pomieszczenia nr 10 i 11), spawalni (pomieszczenie nr 78), stolarni i rymarni w Stacji Obsługi i Remontów;
- Remont rurociągów paliwowych wraz z czyszczeniem zbiorników na stacjach paliw Wola Duchacka, Płaszów i Bieńczyce w celu likwidowania oksydacji w paliwie,
- Remont kanalizacji deszczowej, remont odwodnień liniowych przy stacji paliw, zmianę lokalizacji ogrodzenia od strony ul. Okulickiego w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Remont dwóch kanałów, wymianę drzwi wejściowych w magazynie w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;

- Remont korytarza w hali OC, remont warsztatu ogumienia, pomieszczenia akumulatorni i układów prostownikowych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, z dostosowaniem do aktualnych wymogów i przepisów;
- Remont punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej (Aleja Przyjaźni, Borek Fałęcki Tramwaje, Łagiewniki, Borek Fałęcki Autobusy, Kombinat, Kurdwanów Autobusy, Cichy Kącik, Mały Płaszów, Prądnik Czerwony, Prądnik Biały, Bieżanów Nowy Autobusy, Bieżanów- tramwaje, Złocień, os. Podwawelskie, Salwator, Konopnickiej, Krowodrza Górka- terminal, Czerwone Maki-terminal). W zależności od obiektu remonty polegały na wymianie opasek wokół budynków, wymianie drzwi na aluminiowe, naprawie i uszczelnieniu dachów, malowaniu pomieszczeń oraz wymianie wyposażenia sanitariatów, wymianie oświetlenia;
- Wymianę drzwi wejściowych w domku wypoczynkowym Patusia w Zakopanem;
- Malowanie pomieszczeń socjalnych magazynu centralnego;
- Dylatację dróg komunikacyjnych przy Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów MPK S.A. w Krakowie;
- Remont schodów wejściowych zewnętrznych budynku administracyjnego przy ul. Jana Brożka 3 od strony hali południowej Stacji Obsługi i Remontów;
- Remont pokoju 301A w budynku administracyjnym przy ul. Jana Brożka 3.

Wyższe niż planowano wykonanie remontów obiektów niemieszkalnych było związane m.in. z koniecznością:

- **Zabezpieczenia pojazdów przed paliwem, które podlegałoby szybkiej oksydacji** została podjęta decyzja o pilnej wymianie rurociągów, zaworów i pozostałego osprzętu dystrybucji paliwa na stalowe. Remont przeprowadzono w stacjach paliw: Wola Duchacka, Płaszów i Bieńczyce. Po jego wykonaniu poziom oksydacji mieści się w normie i paliwo spełnia wszystkie wymagania prawne;
- **Dostosowania do obowiązujących przepisów pomieszczenia akumulatorni** w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Zastosowano stolarkę i oświetlenie w wersji przeciwwybuchowej, przeprowadzono remont wentylacji w wersji EX (przeciwwybuchowej). Wykonano system detekcji wodoru oraz sygnalizacji pożaru. Pomieszczenia po remoncie spełniają wymagania prawne i można w nich wykonywać wszystkie prace związane z akumulatorami;
- **Wyeliminowania nierówności i różnic poziomu posadzki** w warsztacie ogumienia w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, **które zostały zgłoszone przez służby BHP** jako grożące urazami pracowników i/lub uszkodzenia mienia. W ramach prac remontowych nadmiar posadzki został skuty, a następnie wylano posadzkę z równymi poziomami pomiędzy wszystkimi pomieszczeniami. Dodatkowo została wymieniona instalacja elektryczna, pomieszczenia wymalowano;
- **Spełnienia warunków p.poż.** wymienionych w audycie Straży Pożarnej **dla pomieszczeń stolarni oraz warsztatu rymarni w Stacji Obsługi i Remontów**. W pomieszczeniach wymieniono instalację elektryczną, wentylacyjną, rurociągi odciągowe trocin, zamontowano klapę p.poż odcinającą odciągi od silosa trocin oraz odmalowano pomieszczenia i zrobiono posadzkę;
- **Zwiększenia zakresu remontu pomieszczeń warsztatowych** w Stacji Obsługi i Remontów **w celu dostosowania ich do wykonywanych zadań przy remontach pojazdów;**
- **Zwiększenia zakresu remontu nawierzchni na stacjach obsługi autobusów, ponieważ** po sezonie zimowym ilość zapadnięć, ubytków była na tyle duża, że **groziła uszkodzeniami autobusów.**

W ramach remontów maszyn i urządzeń zrealizowano:

- Remont myjni Christ oraz wymianę szczotek w myjni na torze 8 w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Wymianę szczotek w myjni portalowej i przejazdowej w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Remont kapitalny wózka widłowego w Stacji Obsługi i Remontów.

VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA

1. POLITYKA PERSONALNA

W 2024 roku, w obszarze polityki personalnej, działania Spółki nastawione były na pozyskanie i utrzymanie odpowiednich pod względem jakości i liczebności zasobów. Wymagało to intensywnych starań o ciągłą konkurencyjność Spółki jako pracodawcy na lokalnym rynku pracy.

Realizacja, zleczanych w 2024 roku zadań przewozowych, została zaplanowana w oparciu o prowadzących zatrudnionych na umowę o pracę, wspomaganych przez KrakTransRem Sp. z o.o. oraz Fundację „Wzajemne Wsparcie”. Podmioty te, na podstawie umów zawartych z MPK, świadczyły usługi przewozowe, polegające na prowadzeniu pojazdów komunikacji miejskiej. Dodatkowo, przez cały rok, utrzymywano formułę współpracy z osobami, podpisującymi umowy o świadczenie usług prowadzenia autobusów bezpośrednio ze Spółką.

Zakładane cele polityki personalnej wymagały w 2024 roku kontynuacji aktywności z lat poprzednich – zamieszczania informacji o rekrutacji w dostępnych środkach przekazu – na tramwajach i autobusach, banerach i monitorach reklamowych, w automatach KKM oraz portalach rekrutacyjnych, obecności i prezentacji oferty pracodawcy podczas lokalnych wydarzeń. Swoją ofertę skierowaną do potencjalnych kandydatów do pracy Spółka przedstawiała podczas Festiwalu Zawodów EXPO 2024, Inżynierskich Targów Pracy Politechniki Krakowskiej, inicjatyw Grodzkiego Urzędu Pracy: Targów Pracy i Przedsiębiorczości oraz Majówki z Pracą, a także podczas Giełdy Pracy dla osób z niepełnosprawnościami, gdzie mogła zaprezentować swój program aktywizujący zawodowo osoby niepełnosprawne. Aktualnie w ramach tego programu zatrudnienie znalazły 4 osoby. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2024 rok, wynagrodzenia osób zatrudnionych w ramach projektu aktywizacyjnego nie są ujmowane w wyliczeniach przeciętnego wynagrodzenia ogółem. Osoby te nie są również wykazywane w średnim zatrudnieniu. Koszty programu są częściowo finansowane z ulgi w obowiązującej wpłacie na PFRON.

Proces pozyskiwania prowadzących pojazdy wspomagany jest przez Ośrodek Szkolenia Spółki, który zorganizował w ubiegłym roku 4 kursy dla kandydatów na motorniczych oraz obsługiwał program finansowania uprawnień dla kandydatów na kierowców, w ramach którego zawarto 71 umów szkoleniowych.

Spółka angażuje się również we współpracę z technicznymi szkołami średnimi z Krakowa i okolic, jest również otwarta na współpracę z uczelniami wyższymi. Powyższa działalność przynosi efekty w postaci regularnie zawieranych umów praktyk i staży. W omawianym okresie Spółka zorganizowała praktyki dla 9 studentów oraz 19 uczniów

technicznych szkół branżowych. 3 absolwentów przyjęto na płatny staż, natomiast zatrudnienie 1 stażysty sfinansowano ze środków Urzędu Pracy.

Powyższe aktywności pozwoliły w 2024 roku na zatrudnienie 297 pracowników. W ubiegłym roku zwolniło się 199 pracowników, w tym 34 osoby z powodu przejścia na emeryturę lub rentę. W grupie prowadzących pojazdy pozyskano 133 kierowców i 53 motorniczych. Konsekwencją kumulacji wszystkich działań na polu rekrutacji jest odnotowany w poniższej tabeli systematyczny wzrost wykonania przeciętnego zatrudnienia w kluczowych dla funkcjonowania Spółki grupach zawodowych.

Tabela 11. Średnie zatrudnienie *

							w etatach
Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Stan na 31.12. 2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	ZATRUDNIENIE OGÓŁEM	2 347	2 445	2 412	2 456	102,8	98,7
1.	Kierowcy	753	800	788	807	104,6	98,5
2.	Motorniczowie	499	530	519	528	104,0	97,9
3.	Zaplecze	662	675	662	672	100,0	98,1
4.	Służby techniczno-ruchowe	261	266	269	274	103,1	101,1
5.	Służby administracyjne	172	174	174	175	101,2	100,0

* 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 zastępstwo.

Analogicznie do lat ubiegłych, Spółka we współpracy z fundacją Leonardo i Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” organizowała warsztaty aktywizujące zawodowo i społecznie podopiecznych z zaburzeniami psychicznymi.

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 120 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2024 roku). Corocznie Spółka negocjuje z reprezentującymi pracowników organizacjami związkowymi zakres zmian w obowiązujących zasadach wynagradzania pracowników Spółki. W 2024 roku stronom udało się porozumieć w sprawie wcześniejszego nabywania przez pracowników dodatku za staż pracy w MPK S.A. co wpływa pozytywnie na chęć długoterminowego związania się z pracodawcą. Zmiany te wprowadzane były dwukrotnie w styczniu i we wrześniu 2024 roku. W okresie sprawozdawczym wprowadzono również bardziej sprawiedliwe i jasne zasady dotyczące wypłacania dodatku świątecznego dla prowadzących pojazdy zmieniając definicję dnia świątecznego i niedzieli. Ponadto w ramach upraszczania zasad wynagradzania usunięty został dodatek za rodzaj pojazdu, a zmiana ta została zrekompensowana prowadzącym pojazdy. Wprowadzenie zmian w zasadach wynagradzania było możliwe dzięki dwukrotnie wprowadzonym przeszeregowaniom obowiązującym od stycznia i października 2024 roku.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	Środki na wynagrodzenia ogółem	223 838	253 837	258 370	115,4	101,8
1.	Fundusz osobowy	219 729	248 937	254 225	115,7	102,1
2.	Fundusz bezosobowy	4 109	4 900	4 145	100,9	84,6

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2023 - 2024

w %

Składnik wynagrodzenia	2023	2024
Płaca zasadnicza	58,7	57,9
Premia	16,8	16,6
Dodatek za staż	10,3	11,1
Nagrody	1,6	1,4
Dodatek świąteczny	5,5	5,5
Nagrody jubileuszowe	3,0	3,6
Odprawy emerytalno-rentowe	0,6	0,5
Pozostałe	3,5	3,4

W przedstawionej strukturze wynagrodzeń widoczny jest wzrost udziału dodatku za staż pracy, co jest efektem omówionych powyżej zmian w ZUZP.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	7 787	8 542	8 542	109,7	100,0
B.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów	7 671	8 419	8 474	110,5	100,7

Plan 2024 roku zakładał wzrost średniej płacy o 9,7% w stosunku do średniej płacy wraz z godzinami nadliczbowymi prowadzących pojazdy z 2023 roku.

Tabela w tekście Planu 2024 roku odnosiła się do przewidywanego poziomu wynagrodzenia za 2023 rok w wysokości 7 725 zł, faktyczne wykonanie zostało odnotowane na poziomie 7 787 zł i do niego zastosowanie miał planowany wskaźnik wzrostu płacy o 9,7%. Oznacza, to że Spółka realizując założony wskaźnik wzrostu średniej płacy odnosiła się do poziomu średniej płacy wynoszącego 8 542 zł. Konsekwentnie wraz ze zmianą planowanej średniej płacy 2024 roku zmianie ulegnie planowana średnia płaca 2024 roku pomniejszona o nagrody, odprawy i ekwiwalenty, a jej poziom wyniesie 8 419 zł.

Przeciętne wynagrodzenie w tabeli 14 nie zawiera płac osób zatrudnionych w ramach projektu aktywizacji osób niepełnosprawnych.

Łączne wynagrodzenia Zarządu za 2024 rok, zawierające wynagrodzenia stałe i zmienne wyniosły 2 138 tys. zł. Natomiast wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 579 tys. zł. W 2024 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	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	983 762	1 053 113	1 104 940	112,3	104,9
I.	Przychody z działalności operacyjnej	881 632	957 732	980 860	111,3	102,4
a.	Przychody z działalności podstawowej	827 380	907 586	910 640	110,1	100,3
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	405 131	460 314	448 202	110,6	97,4 ¹
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	401 064	447 272	462 438	115,3	103,4 ²
	w tym od innych kontrahentów niż ZTP	1 386	0	2 373	171,2	x
	- rozliczenie umów powierzenia (kwota do zwrotu)	21 185	0	0	x	x
b.	Przychody z działalności pozostałej	54 252	50 146	70 220	129,4	140,0
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 669	15 501	15 501	98,9	100,0
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 513	2 835	4 879	108,1	172,1 ³
	- wynagrodzenie za windykację opłat	5 322	5 685	3 779	71,0	66,5 ⁴
	- Karta Krakowska	502	0	0	x	x
	- inna działalność pozostała	28 246	26 125	46 061	163,1	176,3 ⁵
II.	Przychody finansowe	11 410	6 183	12 269	107,5	198,4 ⁶
III.	Pozostałe przychody operacyjne	90 720	89 198	111 811	123,2	125,4 ⁷

¹ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1 niniejszego sprawozdania.

² Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1 niniejszego sprawozdania.

³ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

⁴ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

⁵ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

⁶ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.2 niniejszego sprawozdania.

⁷ Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.3 niniejszego sprawozdania.

1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Przychody z działalności operacyjnej wyniosły	980 860 tys. zł.
w tym przychody z działalności powierzonej w wysokości	934 799 tys. zł,
na które złożą się:	
- Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych w kwocie	448 202 tys. zł;
- Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych w kwocie	460 065 tys. zł;
- Wynagrodzenie z tytułu dystrybucji biletów w kwocie	15 501 tys. zł;
- Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców w kwocie	4 879 tys. zł;
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed 1 lutego 2016 roku w kwocie	3 779 tys. zł.

1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Przychody z działalności podstawowej wyniosły	910 640 tys. zł.
--	-------------------------

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- *przewozów tramwajowych w kwocie* 448 202 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych pociągokilometrów na linii (tabela 8) oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1. Przychody te były niższe od planowanych o 12 112 tys. zł w związku z niższą pracą przewozową zleconą Spółce (patrz tabela 8).
- *przewozów autobusowych w kwocie* 462 438 tys. zł
Złożyły się na nie :
 - *przychody na liniach miejskich w kwocie* 271 121 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (tabela 8) na rzecz Gminy Miejskiej Kraków oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1.
 - *przychody na liniach aglomeracyjnych w kwocie* 188 944 tys. zł
liczone jako iloczyn zrealizowanych wozokilometrów na linii (tabela 8) oraz jednostkowej stawki zapłaty, której wysokość przedstawiono w tabeli 1.
 - *przychody z usług przewozowych autobusowych na rzecz innych kontrahentów niż Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w kwocie* 2 373 tys. zł.

1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Przychody z pozostałej działalności wyniosły 70 220 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie 15 501 tys. zł;
- Wynagrodzenie za utrzymanie przystanków i dworców w kwocie 4 879 tys. zł;
Wyższe przychody w porównaniu z planem są związane z kontynuacją działalności polegającej na utrzymywaniu infrastruktury przystankowej (w planie przyjęto zakończenie umowy z dniem 30 czerwca 2024 roku).
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku w kwocie 3 779 tys. zł;
Niższe przychody od planowanych są związane z realizacją mniejszej ilości wniosków o egzekucję. Spowodowane jest to głównie wstrzymaniem przez komorników egzekucji do czasu: upływu terminu składania przez dłużników rozliczeń rocznych do Urzędu Skarbowego oraz przesunięciem w czasie egzekucji komorniczych (zmiany ustawowe). Na ilość realizacji wniosków egzekucyjnych wpłynęła również awaria systemu GAPA (atak hakerski), który to umożliwia automatyzację procesu obsługi windykacyjnej.
- Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 46 061 tys. zł;
na którełożyły się m.in.: sprzedaż robót i usług, sprzedaż usług reklamowych, transportowych, działalności socjalnej, produkcji i regeneracji, wynajem sal i pomieszczeń, inwestycje wewnętrzne, inne usługi odpłatne oraz zmiana stanu produktów.

Na nadwyżkę przychodów z pozostałej działalności wpłynęła głównie wyższa niż zakładano w planie wycena aktuarialna rezerw na świadczenia pracownicze - główny składnik zmiany stanu produktów. Na podwyższenie przychodów z innej działalności pozostałej wpłynął również wzrost przychodów z inwestycji wewnętrznych oraz napraw powypadkowych.

1.2. PRZYCHODY FINANSOWE

Przychody finansowe wyniosły 12 269 tys. zł.

Złożyły się na nie m.in.:

- Wycena kredytów według skorygowanej ceny nabycia 1 500 tys. zł;
- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 2 472 tys. zł;
- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 8 167 tys. zł.

Przychody finansowe wyższe od planowanych wynikają głównie z odsetek od lokat i rachunków bankowych w związku ze wzrostem środków na rachunku bankowym po otrzymaniu dofinansowania do projektów UE.

1.3. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły

111 811 tys. zł.

Przychody obejmują m.in.:

przychody z tytułu dofinansowania projektów UE w wysokości 107 177 tys. zł, które są wyższe niż planowano z uwagi na dodatkowe finansowanie w ramach projektu POIS 6.1 dotyczącego zakupu wagonów Lajkonik I.

Ponadto w grudniu 2024 roku ustawą z dn. 6 grudnia 2024 roku (Dz.U. 2024 poz. 1863) zmieniono miejsce prezentacji przychodów i kosztów ze sprzedaży materiałów z działalności operacyjnej na pozostałą działalność operacyjną. Spowodowało to wzrost odchylenia od pozostałych przychodów operacyjnych planowanych na 2024 rok o kwotę 1 293 tys. zł.

2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły

1 014 033 tys. zł.

Tabela 16. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	933 767	1 052 915	1 014 033	108,6	96,3
I.	Koszty działalności operacyjnej	865 531	1 010 247	970 493	112,1	96,1
	1) Amortyzacja	167 167	195 910	177 660	106,3	90,7 ¹
	2) Zużycie materiałów	68 867	79 515	85 561	124,2	107,6 ²
	3) Zużycie energii, w tym:	186 916	202 843	182 148	97,4	89,8
	- paliwo	82 955	87 314	78 723	94,9	90,2 ³
	- energia trakcyjna	82 551	91 138	79 103	95,8	86,8 ⁴
	- energia dla autobusów elektrycznych	7 216	9 935	9 521	131,9	95,8 ⁵
	- pozostałe media	14 194	14 456	14 801	104,3	102,4
	4) Usługi obce	138 048	175 980	174 790	126,6	99,3
	5) Podatki i opłaty	11 724	12 908	13 105	111,8	101,5
	6) Koszty wynagrodzeń	274 585	316 333	317 602	115,7	100,4
	- środki na wynagrodzenia	223 838	253 837	258 370	115,4	101,8
	- odpis na ZUS	43 214	50 767	49 253	114,0	97,0
	- składka PPK	1 190	1 600	1 446	121,5	90,4
	- odpis na ZFŚS	4 963	8 286	6 914	139,3	83,4
	- pozostałe koszty osobowe	1 380	1 843	1 619	117,3	87,8
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	17 367	26 018	19 627	113,0	75,4
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	857	740	0 ⁶	x	x
II.	Koszty finansowe	32 803	38 913	38 388	117,0	98,7⁷
III.	Pozostałe koszty operacyjne	35 433	3 755	5 152	14,5	137,2⁸

¹ Amortyzację omówiono na str. 74;

² Koszty zużycia materiałów omówiono na str. 75;

³ Koszty paliwa omówiono na str. 76;

⁴ Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 77;

⁵ Koszty energii dla autobusów elektrycznych omówiono na str. 78;

⁶ Zmianę zasad prezentacji wartość sprzedanych towarów i materiałów omówiono na str.81;

⁷ Koszty finansowe omówiono na str. 82;

⁸ Pozostałe koszty operacyjne omówiono na str. 82.

Tabela 17. Struktura kosztów

w %

Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	92,7	95,7
	- Amortyzacja	17,9	17,5
	- Zużycie materiałów	7,4	8,4
	- Paliwo	8,9	7,8
	- Energia trakcyjna	8,8	7,8
	- Energia dla autobusów elektrycznych	0,8	1,0
	- Pozostałe media	1,5	1,5
	- Usługi obce	14,8	17,2
	- Podatki i opłaty	1,2	1,3
	- Koszty wynagrodzeń	29,4	31,3
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,9	1,9
	- Wartość sprzedanych towarów w cenie zakupu	0,1	0,0
II.	Koszty finansowe	3,5	3,8
III.	Pozostałe koszty operacyjne	3,8	0,5

2.1. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Koszty działalności operacyjnej wyniosły

970 493 tys. zł.

Koszty realizacji zadań powierzonych Spółce w 2024 roku zaprezentowano w tabeli 25 niniejszego rozdziału oraz w części tabelarycznej, tabela 4 pt. „Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym.

Amortyzacja

Wielkość amortyzacji za 2024 rok wyniosła

177 660 tys. zł.

Tabela 18. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	AMORTYZACJA, w tym:	167 167	195 910	177 660	106,3	90,7
1.	Amortyzacja tramwajów	78 768	91 807	89 780	114,0	97,8
2.	Amortyzacja autobusów	60 288	76 459	60 055	99,6	78,5
3.	Pozostała amortyzacja	28 111	27 644	27 825	99,0	100,7

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2024 rok wynika przede wszystkim z wydłużenia okresów eksploatacji części taboru.

Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły

85 561 tys. zł.

Tabela 19. Zużycie materiałów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:	68 867	79 515	85 561	124,2	107,6
1.	Pozostałe materiały	63 853	74 415	78 919	123,6	106,1
2.	Ogumienie	2 019	2 053	3 522	174,4	171,6
3.	Płyny eksploatacyjne	2 995	3 047	3 120	104,2	102,4

Wzrost kosztów zużycia materiałów wynika z dużej ilości kosztownych napraw pojazdów oraz ze wzrostu cen części zamiennych. Wyższe koszty ogumienia wynikają z wysokich cen opon i zwiększonego zużycia ogumienia ponad planowane po zmianie konstrukcji opon u producenta, po której średnie przebiegi eksploatacyjne opon uległy skróceniu.

Paliwo

Koszty paliwa wyniosły

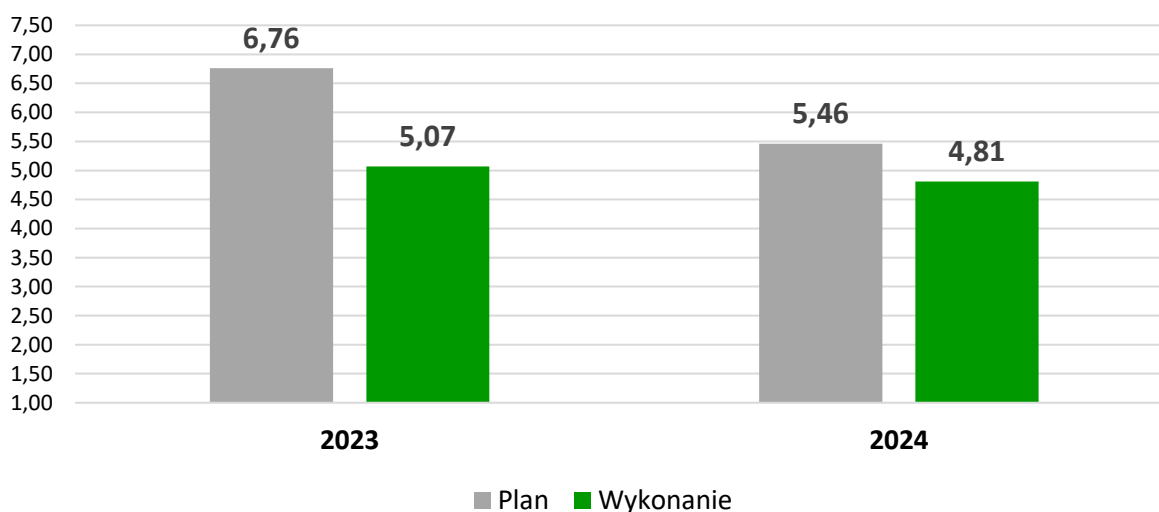
78 723 tys. zł.

Tabela 20. Koszty paliwa

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY PALIWA, w tym:	tys. zł	82 955	87 314	78 723	94,9	90,2
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	82 435	86 459	78 299	95,0	90,6
2.	Paliwo - benzyna	tys. zł	123	150	114	92,7	76,0
3.	Paliwo - wodór	tys. zł	374	675	288	77,0	42,7
4.	Paliwo - gaz LPG	tys. zł	23	30	22	95,7	73,3
II.	Koszt 1 litra ON	zł	5,07	5,46	4,81	94,9	88,1

Wykres 11. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2023 – 2024

w zł



Niższe niż planowano wykonanie kosztów paliwa wynika z niższego o 0,65 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego.

Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

79 103 tys. zł.

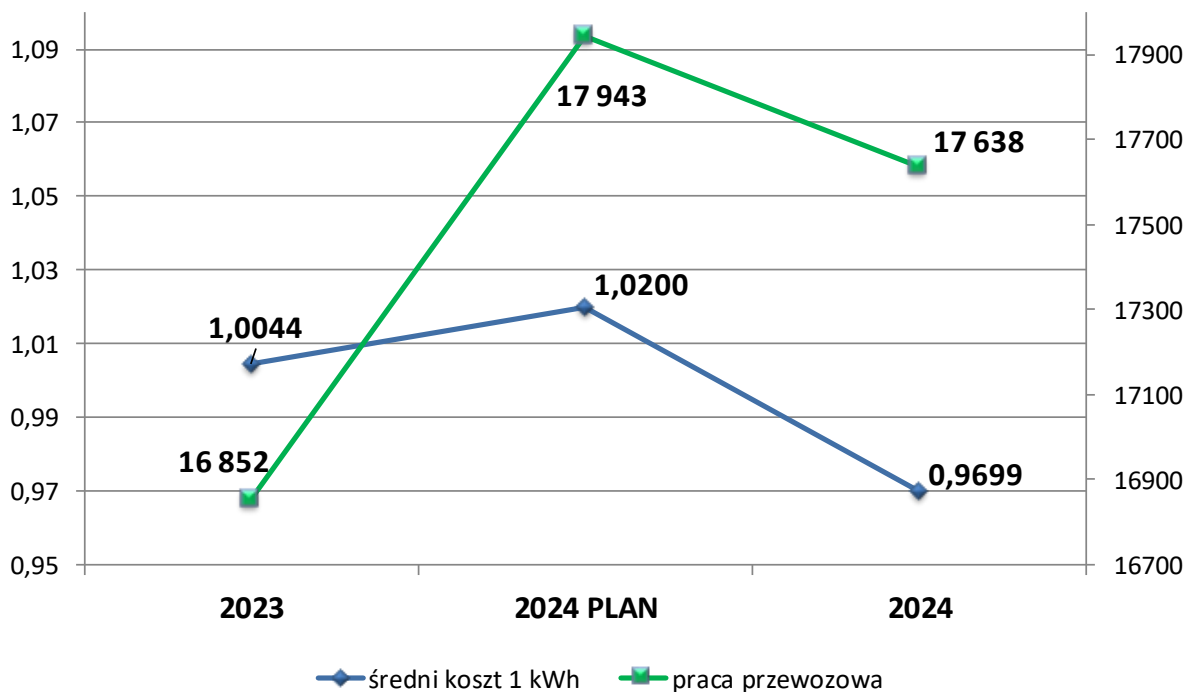
Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

Tabela 21. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ	tys. zł	82 551	91 138	79 103	95,8	86,8
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	16 852	17 943	17 638	104,7	98,3
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,88	4,98	4,62	94,7	92,8
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	82 191	89 351	81 556	99,2	91,3
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	1,0044	1,0200	0,9699	96,6	95,1

Niższy niż planowano poziom kosztów energii trakcyjnej w stosunku do planu jest konsekwencją wykonanej mniejszej pracy przewozowej, niższego jednostkowego zużycia energii z uwagi na korzystne warunki pogodowe oraz niższego średniego kosztu 1 kWh.

Wykres 12. Średni koszt 1 kWh i praca przewozowa w latach 2023 – 2024
w zł/1 kWh i praca przewozowa w tys. pockm



Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły

9 521 tys. zł.

Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

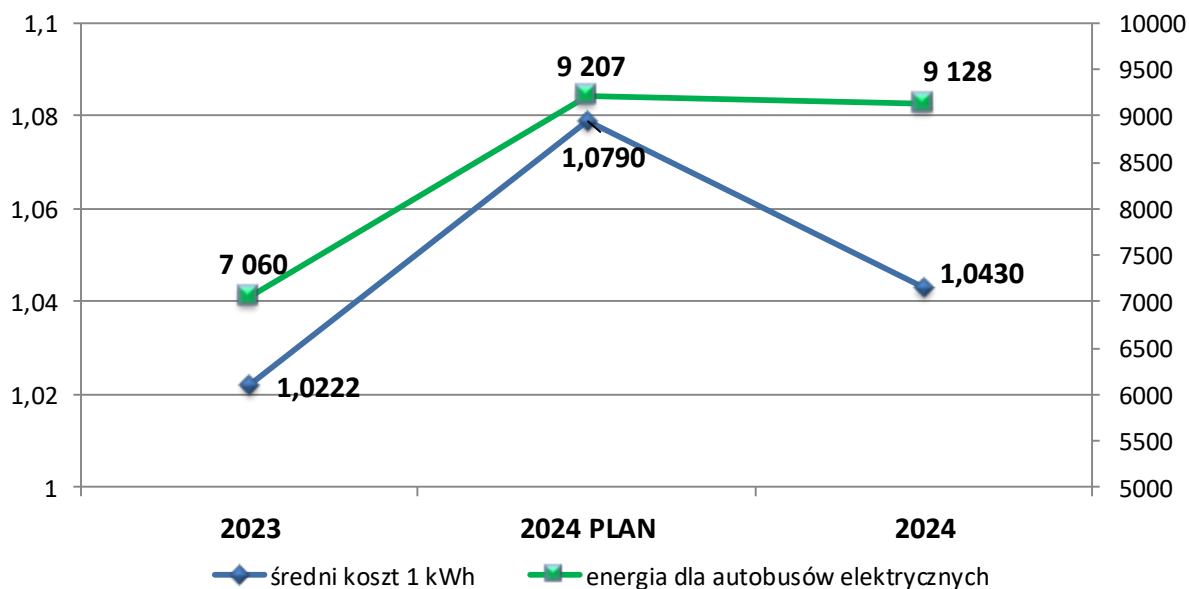
Tabela 22. Koszty energii dla autobusów elektrycznych

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH	tys. zł	7 216	9 935	9 521	131,9	95,8
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	4 003	6 291	6 679	166,8	106,2
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/wozokm	1,76	1,46	1,37	77,8	93,8
3.	Zużycie energii	tys. kWh	7 060	9 207	9 128	129,3	99,1
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	1,0222	1,0790	1,0430	102,0	96,7

Niższy niż planowano poziom kosztów energii dla autobusów elektrycznych jest konsekwencją niższego jednostkowego zużycia energii oraz niższego średniego kosztu 1 kWh.

Wykres 13. Koszty energii dla autobusów elektrycznych na tle średniego kosztu 1 kWh w latach 2023 – 2024

koszty w tys. zł i średni koszt 1 kWh w zł/1 kWh



Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

14 801 tys. zł.

Tabela 23. Koszty pozostałych mediów energetycznych

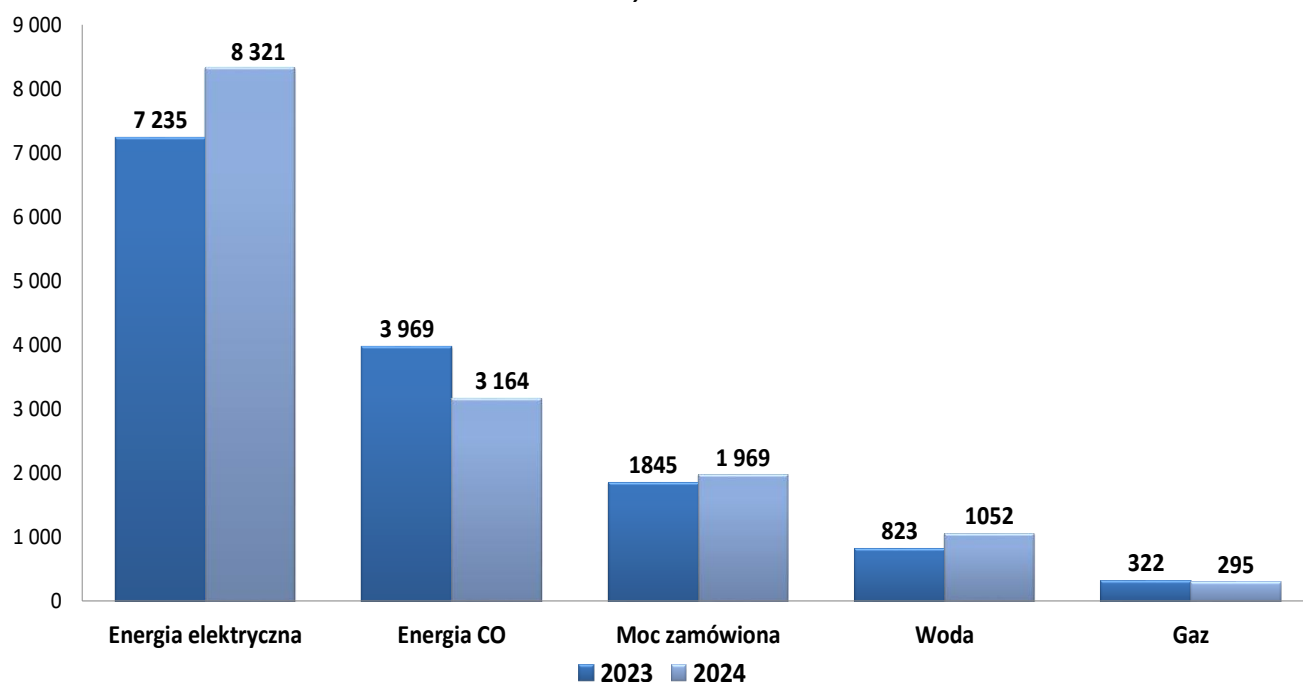
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
I.	POZOSTAŁE MEDIA, w tym:	14 194	14 456	14 801	104,3	102,4
1.	Energia elektryczna	7 235	6 245	8 321	115,0	133,2
2.	Energia CO	3 969	4 995	3 164	79,7	63,3
3.	Moc zamówiona	1 845	2 032	1 969	106,7	96,9
4.	Woda	823	911	1 052	127,8	115,5
5.	Gaz	322	273	295	91,6	108,1

Wyższe niż planowano koszty energii elektrycznej są konsekwencją większego zużycia energii. Oszczędność w kosztach energii centralnego ogrzewania wynika głównie ze znacznego obniżenia ceny ciepła dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce od 1 stycznia 2024 roku. Wyższe niż planowano koszty wody są efektem zwiększonego jej zużycia przede wszystkim w wyniku większej częstotliwości mycia taboru (myjnie), awarii instalacji wodnych oraz inwestycji budowlanych (budowa hali S02 na terenie SOT Nowa Huta).

Wykres 14. Koszty pozostałych mediów w latach 2023 – 2024

w tys. zł



Usługi obce

Koszty usług obcych wyniosły

174 790 tys. zł.

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 108 479 tys. zł;

Wykonanie kosztów niższe od planu wynika z mniejszej niż zakładano ilości godzin usług przewozowych zrealizowanych w oparciu o umowy zawarte z KTR i Fundacją „Wzajemne Wsparcie”. Realizacja pracy przewozowej wspomagana była pracą prowadzących pojazdy zatrudnionych na etacie, w głównej mierze w ramach godzin nadliczbowych, a także przez zleceniobiorców MPK S.A. w Krakowie realizujących doraźnie świadczenie usług prowadzenia autobusów.

- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 15 989 tys. zł;

- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 4 577 tys. zł;

Oszczędność wynika głównie z niższego niż zakładano zużycia kosztów utrzymania zimowego oraz z konieczności ograniczenia zakładanego zakresu prac.

- Naprawy i konserwacje w kwocie 6 863 tys. zł;

- Opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej w kwocie 4 602 tys. zł;

Zwiększony zakres pracy przewozowej w komunikacji autobusowej przyczynił się do realizacji wyższych niż zakładano kosztów opłat za korzystanie z przystanków.

- Usługi komputerowe, telekomunikacyjne, teletechniczne w kwocie 6 802 tys. zł;

Głównymi przyczynami odchylenia w zakresie usług komputerowych są oszczędności, przesunięcia, odstąpienia od nakładów kosztowych na projekty operacyjno-optymalizacyjne w Spółce dotyczące m.in.: prac nad stroną internetową Spółki czy rozwoju systemu SILOK. Dodatkowo przesunięto w czasie realizację kosztów związanych z prowadzeniem zmian w systemie BUSMAN (wydłużenie pracy komisji ze względu na trwające negocjacje z Wykonawcą).

- Usługi bankowe w kwocie 2 764 tys. zł;

- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 9 644 tys. zł;
które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”.

- Pozostałe usługi w kwocie 15 070 tys. zł.

Przekroczenie planu pozostałych usług jest spowodowane głównie poniesieniem wyższych niż planowano kosztów napraw przypadkowych.

Podatki i opłaty

Koszty podatków i opłat wyniosły

13 105 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

317 602 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

19 627 tys. zł.

Koszty te obejmują m.in.: ubezpieczenia rzeczowe, czynsze i dzierżawy, koszty arbitrażowe związane z zaliczkami komorniczymi, opłaty pocztowe, zakup licencji, usługi promocji.

Oszczędność w odniesieniu do planu wynika z niższych niż zakładano kosztów arbitrażowych związanych z zaliczkami komorniczymi z powodu mniejszej ilości wniosków o egzekucję długu oraz przesunięcia w czasie zakończenia egzekucji z powodu niemożności ściągalności długu od osób z minimalną płacą. Na odchylenie wpłynął również częściowo zrealizowany koszt dzierżawy i ubezpieczenia testowanych autobusów wodorowych oraz związanej z tym stacji ładowania wodoru. Wygenerowano również oszczędność w zakresie ubezpieczeń. Poniesiono niższe koszty ze względu na czasowe wstrzymanie wynajmu wagonu Nevelo ze względu na uszkodzenie przekładni napędowej oraz brak możliwości testowania autobusu autonomicznego.

Wartość sprzedanych towarów i materiałów

W związku ze zmianą ustawy o rachunkowości prezentacja sprzedanych towarów i materiałów jest wykazana w pozostałej działalności operacyjnej zamiast działalności operacyjnej. Zmiana przepisów nastąpiła po okresie przygotowania planu, dlatego pozycja ta była zaprognozowana natomiast realizacja została zaprezentowana według nowych zasad.

2.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

Koszty działalności podstawowej Spółki w 2024 roku wyniosły 906 850 tys. zł. Złożyły się na nie koszty ponoszone przez MPK S.A. w Krakowie na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej oraz autobusowej.

2.1.1. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

Koszty działalności pozostałej w 2024 roku wyniosły 63 643 tys. zł. Złożyły się na niego koszty usług na rzecz Gminy Miejskiej Kraków: dystrybucji biletów, technicznego utrzymania infrastruktury przystankowej, windykacji i egzekucji należności powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku wraz z opłatami komorniczymi oraz koszt własny usług: reklamowych, szkoleniowych, transportowych, działalności socjalnej, wynajmu sal, pomieszczeń i innych usług odpłatnych.

2.2. KOSZTY FINANSOWE

Koszty finansowe wyniosły 38 388 tys. zł.

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

- Odsetki od kredytu w kwocie 35 336 tys. zł;
- Odsetki od leasingu w kwocie 2 864 tys. zł.

2.3. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 5 152 tys. zł.

Największe pozycje w tej grupie kosztów stanowią:

- Kary umowne w kwocie 1 756 tys. zł;
- Koszty własne sprzedanych materiałów 1 217 tys. zł;
dla których zgodnie w ustawą z dnia 6 grudnia 2024 (Dz.U. z 2024 poz 1863) zmieniono miejsce prezentacji z działalności operacyjnej na pozostałą działalność operacyjną.

Na pozostałe koszty operacyjne składają się również przeksięgowania kwot ponad 3-krotne pobory wynoszące w kwocie 495 tys. zł, rezerwa na zobowiązania ASR TRADE w kwocie 150 tys. zł, utworzenie rezerwy na należności powyżej 6 m-cy (wypadki) w kwocie 330 tys. zł.

3. WYNIK FINANSOWY

Z całości kształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy netto w wysokości **71 689 tys. zł.**

Tabela 24. Wynik finansowy

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)	983 762	1 053 113	1 104 940	112,3	104,9
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	881 632	957 732	980 860	111,3	102,4
	- Przychody z działalności podstawowej	827 380	907 586	910 640	110,1	100,3
	- Przychody z pozostałej działalności	54 252	50 146	70 220	129,4	140,0
II.	Przychody finansowe	11 410	6 183	12 269	107,5	198,4
III.	Pozostałe przychody operacyjne	90 720	89 198	111 811	123,2	125,4
B.	KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)	933 767	1 052 915	1 014 033	108,6	96,3
I.	Koszty działalności operacyjnej	865 531	1 010 247	970 493	112,1	96,1
II.	Koszty finansowe	32 803	38 913	38 388	117,0	98,7
III.	Pozostałe koszty operacyjne	35 433	3 755	5 152	14,5	137,2
C.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)	49 995	198	90 907	181,8	x
D.	PODATEK DOCHODOWY	8 097	0	19 218	237,3	x
E.	WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D)	41 898	198	71 689	171,1	x

* Wynik finansowy Spółki na koniec 2024 roku ukształtowały następujące operacje niepieniężne:

- zmniejszenie kosztów amortyzacji zawierające korektę odpisów z tytułu dofinansowania do zakończonych projektów UE o 13 mln zł;
- wycena aktuarialna rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 13 mln zł;
- efekt nieplanowanego dofinansowania z UE do zakupów inwestycyjnych, rozliczany w pozycji pozostałych przychodów operacyjnych równolegle do odpisów amortyzacyjnych w wysokości 32 mln zł.

Tak więc w znacznym stopniu wynik finansowy Spółki wynika z operacji niepieniężnych.

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

Tabela 24 a. Wyniki na poszczególnych rodzajach działalności

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	Plan 2024	2024	Dynamika 2024/2023 %	Realizacja Planu %
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	16 101	-52 515	10 367	64,4	-19,7
B.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-21 393	-32 730	-26 119	122,1	79,8
C.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	55 287	85 443	106 659	192,9	124,8
D.	WYNIK FINANSOWY BRUTTO	49 995	198	90 907	181,8	x

3.1. WYNIK Z REALIZACJI ZADAŃ POWIERZONYCH

Poniższa tabela przedstawia przychody oraz koszty działalności powierzonych w układzie rodzajowym.

Tabela 25. Wyniki na poszczególnych zadaniach powierzonych Spółce za 2024 rok

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Przychody	2024 Koszty	Wynik
I.	Przewozy tramwajowe	448 202	402 662	45 540
1.	Amortyzacja		109 377	
2.	Zużycie materiałów		26 606	
3.	Zużycie energii		84 224	
4.	Usługi obce		50 327	
5.	Podatki i opłaty		5 671	
6.	Koszty wynagrodzeń		120 572	
7.	Pozostałe koszty rodzajowe		5 885	
II.	Przewozy autobusowe	460 065	504 188	-44 123
1.	Amortyzacja		67 064	
2.	Zużycie materiałów		34 337	
3.	Zużycie energii		95 774	
4.	Usługi obce		116 286	
5.	Podatki i opłaty		6 992	
6.	Koszty wynagrodzeń		172 527	
7.	Pozostałe koszty rodzajowe		11 208	

Lp.	Wyszczególnienie	2024		
		Przychody	Koszty	Wynik
III.	Dystrybucja biletów	15 501	14 483	1 018
1.	Amortyzacja		840	
2.	Zużycie materiałów		1 073	
3.	Zużycie energii		1 215	
4.	Usługi obce		3 222	
5.	Podatki i opłaty		46	
6.	Koszty wynagrodzeń		7 982	
7.	Pozostałe koszty rodzajowe		105	
IV.	Utrzymanie przystanków	4 879	4 968	-89
1.	Amortyzacja		58	
2.	Zużycie materiałów		930	
3.	Zużycie energii		99	
4.	Usługi obce		1 649	
5.	Podatki i opłaty		0	
6.	Koszty wynagrodzeń		2 137	
7.	Pozostałe koszty rodzajowe		95	
V.	Windykacja i egzekucja	3 779	3 741	38
1.	Amortyzacja		1	
2.	Zużycie materiałów		4	
3.	Zużycie energii		22	
4.	Usługi obce		420	
5.	Podatki i opłaty		0	
6.	Koszty wynagrodzeń		1 220	
7.	Pozostałe koszty rodzajowe		2 074	
VI.	RAZEM DZIAŁALNOŚCI POWIERZONE	932 426	930 042	2 384

Przy rozliczeniu umowy powierzenia brane są pod uwagę również pozostałe koszty i przychody operacyjne oraz finansowe, których główne składowe zastały wyszczególnione w tabeli 25 a.

Tabela 25a. Rozliczenie końcowe wyniku na działalnościach powierzonych Spółce
w tys. zł

L.p.	Wyszczególnienie	2024		
		Przychody	Koszty	Wynik
1.	Działalności powierzone - koszty rodzajowe	932 426	930 042	2 384
2.	Korekty wyniku, w tym:			68 978
2.1.	Amortyzacja UE tramwaje			74 749
2.2.	Amortyzacja UE autobusy			32 429
2.3.	Koszty finansowy odsetek od kredytów			-35 336
2.4.	Koszty finansowe dotyczące leasingu autobusów			-2 864
3.	WYNIK KOŃCOWY	932 426	930 042	71 362

A. EFEKT PGK

W 2024 roku Spółka nie otrzymała środków z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2023 rok.

B. UZASADNIENIE PODZIAŁU ZYSKU

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć uzyskany w 2024 roku zysk netto w wysokości 71 689 tys. zł na zwiększenie kapitału zapasowego.

4. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2024 roku suma bilansowa wyniosła 1 958 542 tys. zł i była wyższa niż w roku poprzednim o 97 818 tys. zł, tj. o 5,3%.

4.1. AKTYWA

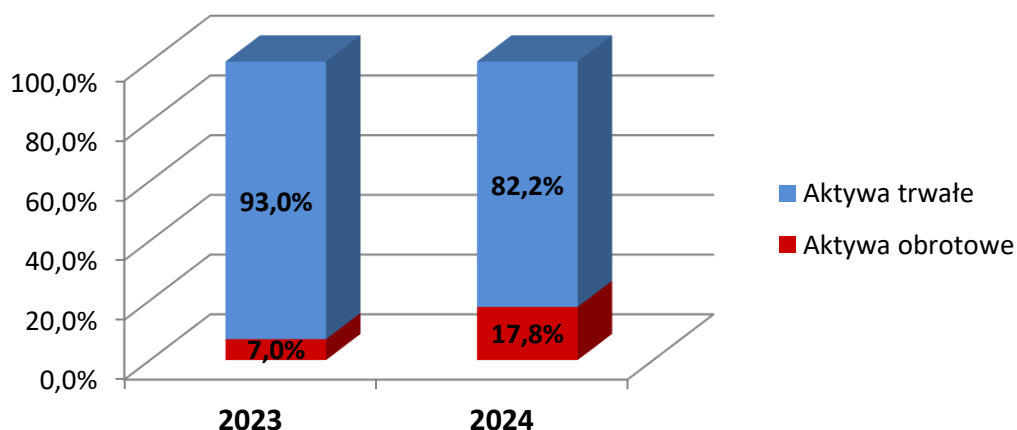
Po stronie aktywów wzrost odnotowano w grupie aktywów obrotowych (o 167,3%) przede wszystkim z uwagi na otrzymane środki z UE do projektów zakończonych przed 2024 rokiem, które zostaną przeznaczone jako wkład własny do zakupu 30 dwukierunkowych wagonów tramwajowych w ramach programu FEnIKS, przy równoczesnym zmniejszeniu aktywów trwałych (o 7%).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 730 342	93,0	1 610 057	82,2
2.	Aktywa obrotowe	130 382	7,0	348 485	17,8
3.	AKTYWA	1 860 724	100,0	1 958 542	100,0

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 80,1% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 17,8%.

Wykres 15. Struktura aktywów MPK S.A. w Krakowie



Aktywa trwałe

Spadek w grupie aktywów trwałych o 120 285 tys. zł był związany ze zmniejszeniem wartości rzeczowych aktywów trwałych z 1 690 463 tys. zł na koniec 2023 roku do 1 568 204 tys. zł na dzień 31 grudnia 2024 roku w wyniku ich planowanego umorzenia.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	4 030	0,2	3 707	0,2
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 690 463	97,7	1 568 204	97,4
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	11 638	0,7	14 110	0,9
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	24 211	1,4	24 036	1,5
6.	AKTYWA TRWAŁE	1 730 342	100,0	1 610 057	100,0

Aktywa obrotowe

Na wzrost w grupie aktywów obrotowych o 218 103 tys. zł przyczyniła się pozycja środków pieniężnych. Analizę zmiany ich stanu przedstawia pkt 5 niniejszego rozdziału.

Niewielki wzrost wykazały również zapasy (o 5 193 tys. zł) w pozycji materiały oraz wartość należności krótkoterminowych (o 1 905 tys. zł).

Zmniejszyły się krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe (o 706 tys. zł).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	36 495	28,0	41 688	12,0
2.	Należności krótkoterminowe	22 350	17,1	24 255	6,9
3.	Środki pieniężne	67 087	51,5	278 798	80,0
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4 450	3,4	3 744	1,1
5.	AKTYWA OBROTOWE	130 382	100,0	348 485	100,0

4.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2024 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2024 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m ²)		Pow. użytkowa budynków (m ²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2024 roku (tys. zł)		Opis najważniejszych budynków
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem	74 726	11 274	46 816		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	164	
					budynki	46 652	
2.	Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów, Baza Brożka - Rzemieślnicza	ogółem	96 545	35 685	39 591		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	7 038	
					budynki	32 553	
3.	Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce	ogółem	45 786	10 110	3 093		Hala obsługowo naprawcza, hala postojowa, budynek blacharni, budynek administracyjny
		wieczyste	45 204		w tym:		
		użytkowanie			grunty	321	
		grunty własne	582		budynki	2 772	
4.	Stacja Obsługi Autobusów Płaszów	ogółem	36 694	6 489	3 143		Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny
		wieczyste	35 059		w tym:		
		użytkowanie			grunty	288	
		grunty własne	64		budynki	2 855	
		własność Gminy Miejskiej Kraków	1 571				

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m²)		Pow. użytkowa budynków (m²)	Wartość księgowa netto na 31.12.2024 roku (tys. zł)	Opis najważniejszych budynków	
5.	Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka	ogółem	79 406	19 197	12 650	Zespół budynków warsztatowo – garażowych wraz z częścią biurową i socjalną, budynek Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, nawy postojowo- warsztatowe, stacja transformatorowa, stacja paliw	
		wieczyste	74 361		w tym:		
		użytkowanie			grunty		1 146
		własność	1 802		budynki		11 504
		współwłasność	3 243				
6.	Budynek przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie	ogółem	491	1 259	815	Budynek służb zarządzania ruchem i obsługi pasażera	
		własność	491		w tym:		
					grunty		43
7.	Budynek przy ul. Podwale 3 w Krakowie	ogółem	262,8	911	367	Lokale użytkowe	
		własność	262,8		w tym:		
					grunty		125
8.	Budynek przy placu Emila Serkowskiego w Krakowie	ogółem	669	291	14	Budynek – świetlica	
					w tym:		
					grunty	14	
9.	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	ogółem	66,01	-	0	Grunty pod automaty do sprzedaży biletów	
		użyczenie	66,01				
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	1 274	PS Piaszczysta PS Przyjaźni PS Cichy Kącik PS Łużycka/Piaski Nowe PS Mały Płaszów/Lipska PS Bronowice PS Petofiego PS Bartla	
					w tym:		
					budynki		1 274

4.1.2. ZMIANY W STANIE MAJĄTKU

Zmiany w rzeczowym majątku Spółki, jakie miały miejsce w 2024 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024		Odchylenie 2024-2023
		tys. zł	%	tys. zł	%	
I.	RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	1 690 463	100,0	1 568 204	100,0	-122 259
1.	Środki trwałe	1 680 856	99,4	1 536 941	98,0	-143 915
	- grunty	9 624	0,6	9 710	0,6	86
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	236 095	13,9	219 282	14,0	-16 813
	- urządzenia techniczne i maszyny	20 579	1,2	23 982	1,5	3 403
	- środki transportu	1 413 434	83,6	1 283 514	81,9	-129 920
	- inne środki trwałe	1 124	0,1	453	0	-671
2.	Środki trwałe w budowie	9 607	0,6	31 263	2,0	21 656
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 2024 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało **68 umów najmu**, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła **3 613,71 m²**, natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 1 618,00 m².

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 2024 roku Spółka realizowała:

- **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;
- **8 umów dzierżawy terenu** o łącznej powierzchni 249,41 m² (powierzchnia użytkowa budynków łącznie wynosi 119 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 oraz o powierzchni zabudowy 151,88 m²
- **1 umowę** na dzierżawę budynku socjalnego przy ul. Kamiennej (rejon Dworca Towarowego) o powierzchni użytkowej 36 m²;
- **1 umowę** dzierżawy w rejonie ul. Jakubowskiego o łącznej powierzchni 57,82 m² pod budynek socjalny/kontener o powierzchni użytkowej 20,62 m² oraz teren wokół budynku o powierzchni 31,02 m²
- **1 umowa** na dzierżawę obiektu kubaturowego o powierzchni 76,45m² przy ul. M. Konopnickiej
- **1 umowa** na dzierżawę działki o powierzchni 39,70 m² przy ul. Brzezińskiego pod kontener/budynek socjalny
- **1 umowę** na dzierżawę terenu pasa drogowego ul. Okulickiego o pow. 183 m² w celu przesunięcia części ogrodzenia Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- **1 umowę** na dzierżawę terenu o powierzchni 40 m² zajętego przez Stację Obsługi Autobusów Wola Duchacka w celu regulacji stanu prawnego;
- **1 umowę** na dzierżawę pasa drogowego ul. Brożka o powierzchni 231 m² zajętego przez Stację Obsługi Tramwajów Podgórze w celu regulacji stanu prawnego.

Spółka w dniu 15 maja 2024 roku zawarła **umowę bezpłatnego użyczenia Gminie Miejskiej Kraków 2 sztuk automatów biletowych** typu BM-102 z przeznaczeniem do zakupu biletów KMK. Umowę zawarto na czas nieoznaczony. W związku z rezygnacją przez ZTP z użytkowania Punktu Sprzedaży Biletów przy ul. Podwale 1 automat został zwrócony do MPK S.A. w dniu 4 listopada 2024 roku. W użyczeniu pozostał 1 automat, który jest umieszczony w Punkcie Sprzedaży Biletów na os. Centrum D.

Ponadto, na koniec 2024 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;

b) Autobus wodorowy Autosan Suncity 12LFH w ramach umowy na: „Testowanie autobusu wodorowego” zawartej 23 sierpnia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku, a następnie przedłużonej do dnia 31 grudnia 2025 roku;

c) Autobus wodorowy Solaris Urbino 18 Hydrogen w ramach umowy na: „Testowanie autobusu wodorowego” zawartej 20 grudnia 2024 roku do 15 stycznia 2025 roku

d) Wagon tramwajowy typu 126N w ramach 1 umowy najmu, zawartej 6 października 2022 roku na okres 1 roku i przedłużonej do 6 października 2025 roku;

e) Autobus OTOKAR VECTIO 290T przystosowany do nauki jazdy w celu prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców kat. D w ramach umowy najmu zawartej 17 stycznia 2024 roku,

która obowiązywała do 16 stycznia 2025 roku. Kolejna umowa została zawarta na okres od 17 stycznia 2025 do 16 stycznia 2026 roku;

- f) **Mobilną stację tankowania wodoru wraz z kontenerem służącym do przechowywania sprężonego wodoru oraz panel załadowniczy wyposażony w dyspenser** w ramach 1 umowy z dnia 12 maja 2022 roku, która została aneksowana w dniu 28 grudnia 2023 roku i obowiązywała do 31 grudnia 2024 roku. Nowa umowa została zawarta w dniu 24 grudnia 2024 roku i obowiązuje od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku;
- g) **22 drukarki korporacyjne** w ramach umowy najmu z dnia 12 grudnia 2022 roku na okres 4 lat;
- h) **2 samochody osobowe elektryczne** w ramach umowy najmu zawartej w dniu 9 maja 2023 roku na okres 3 lat;
- i) **Urządzenia ZSL (Zewnętrzne Systemy Lokalizacyjne)** do stosowania w autobusach MPK S.A. w celu umożliwienia Spółce lokalizacji pojazdów on-line, generowania raportów pracy i statystyki pracy pojazdów w ramach umowy najmu zawartej w dniu 26 kwietnia 2024 roku na okres 2 lat;
- j) **Sprzęt LINK 740 (6 sztuk) do pojazdów komunikacji miejskiej** w ramach 1 umowy z dnia 29 września 2023 roku ważnej do 29 września 2026 roku;
- k) **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;
- l) **Urządzenia do usprawnienia komunikacji Wi-Fi w Stacjach Obsługi MPK S.A.** w ramach umowy dzierżawy zawartej w dniu 6 listopada 2024 roku na okres 5 lat;
- m) **Urządzenie GPS do samochodu Toyota Corolla** w ramach umowy dzierżawy zawartej w dniu 31 lipca 2024 roku na okres 3 lat.

4.1.4. INFORMACJA O SŁUŻEBNOŚCIACH PRZESYŁU

W 2024 roku nie ustanowiono żadnych nowych służebności przesyłu. Na koniec 2024 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 każda (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 2024 roku w bilansie Spółka wykazała:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------|
| - Należności długoterminowe | brak |
| - Należności krótkoterminowe w kwocie | 24 255 tys. zł. |

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024	
		tys. zł	%	tys. zł	%
I.	NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE	22 350	100,0	24 255	100,0
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	7 337	32,8	6 960	28,7
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	14 970	67,0	16 311	67,2
	- podatek VAT	14 970	67,0	16 311	67,2
3.	Inne	43	0,2	984	4,1

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2024 roku:

- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie 5 255 tys. zł;
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o. 401 tys. zł;
- Gülermak S.A. 324 tys. zł.

Żaden z ww. klientów nie miał 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 zwiększenie odnotowano zarówno w pozycji kapitałów własnych o 15,4%, jak i zobowiązań i rezerw na zobowiązania o 1,9%.

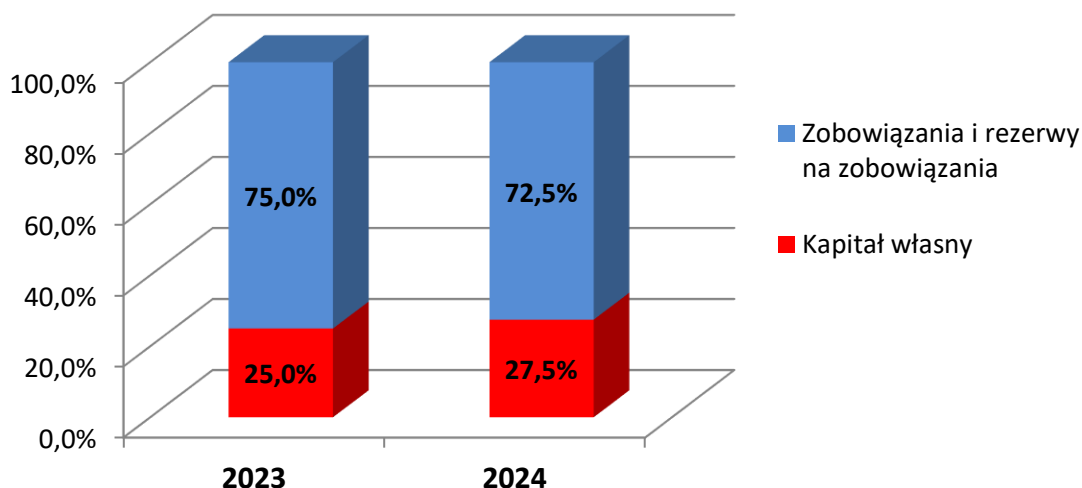
Udział kapitału własnego w strukturze pasywów wyniósł 27,5% natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 72,5% pasywów.

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 31.12.2023		Stan na 31.12.2023	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	465 980	25,0	537 669	27,5
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 394 744	75,0	1 420 873	72,5
3.	PASYWA	1 860 724	100,0	1 958 542	100,0

Wykres 16. Struktura pasywów MPK S.A. w Krakowie



4.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2024 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 537 669 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023	Stan na 31.12.2024
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	329 438	371 818
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	9 762	9 280
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	0	0
5.	Zysk / strata netto	41 898	71 689
6.	KAPITAŁ WŁASNY	465 980	537 669

4.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zwiększenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 26 129 tys. zł to efekt otrzymania środków pieniężnych z UE na dofinansowanie zakupu rzeczowych aktywów trwałych ewidencjonowane w pozycji rozliczeń międzyokresowych.

Tabela 34. Struktura zobowiązań i rezerw na zobowiązania

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2023		Stan na 31.12.2024	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Rezerwy na zobowiązania	101 523	7,3	105 874	7,5
2.	Zobowiązania długoterminowe	549 203	39,4	478 437	33,7
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>521 141</i>	<i>37,4</i>	<i>462 499</i>	<i>32,6</i>
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	161 547	11,6	169 690	11,9
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>32 638</i>	<i>2,3</i>	<i>32 711</i>	<i>2,3</i>
4.	Rozliczenia międzyokresowe	582 471	41,7	666 872	46,9
5.	ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA	1 394 744	100,0	1 420 873	100,0

4.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2024 roku to:

- Budimex S.A. w kwocie 14 251 106,17 zł- brak zobowiązań przeterminowanych;
- KrakTransRem Sp. z o.o. w kwocie 13 305 920,81zł - brak zobowiązań przeterminowanych;
- Tauron Sprzedaż Sp. z o.o. w kwocie 8 943 454,14zł - brak zobowiązań przeterminowanych.

4.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2024 roku wyniosły 20 403 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 2024 roku zadłużenie Spółki z tytułu pozostałego do spłaty kapitału z umów kredytowych i leasingu wynosiło 524 803 tys. zł, w tym w szczególności wobec:

- Europejskiego Banku Inwestycyjnego w kwocie 496 513 tys. zł;
- Millennium Leasing Sp. z o.o. w kwocie 19 072 tys. zł;
- Pekao Leasing Sp. z o.o. w kwocie 9 217 tys. zł.

Tabela 35. Harmonogram spłat kredytów i leasingu w 2024 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń	779	2 437
2.	Luty	1 699	2 470
3.	Marzec	2 312	2 486
4.	Kwiecień	779	2 501
5.	Maj	1 699	2 516
6.	Czerwiec	2 312	2 532
7.	Lipiec	1 792	2 547
8.	Sierpień	3 258	1 074
9.	Wrzesień	2 844	1 081
10.	Październik	1 792	1 087
11.	Listopad	3 258	1 094
12.	Grudzień	2 844	1 101
13.	SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH	25 368	22 926

5. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych środków pieniężnych na koniec 2024 roku wyniosła 278 798 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 173 187 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -34 906 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 44 004 tys. zł, a wpływy 9 098 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były dodatnie i wyniosły 73 430 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała wydatki ogółem 117 418 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 190 848 tys. zł.

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

w tys. zł			
Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024
A.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	257 439	173 187
	Zysk netto	41 898	71 689
	Korekty razem	215 541	101 498
B.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej	-642 071	-34 906
	Wpływy	3 982	9 098
	Wydatki	646 053	44 004
C.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	388 953	73 430
	Wpływy	458 159	190 848
	Wydatki	69 206	117 418
D.	Przepływy pieniężne netto, razem	4 321	211 711
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	4 321	67 087
	<i>zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
F.	Środki pieniężne na początek okresu	62 766	67 087
G.	Wkład własny do zakupu 30 sztuk taboru tramwajowego	0	180 000
H.	Środki pieniężne na koniec okresu po uwzględnieniu zakupów taboru tramwajowego	67 087	98 798

Wartość zakupu 30 sztuk tramwajów planowana jest na poziomie 555 mln zł. Wymagany poziom środków własnych wynosi 334 mln zł. Ponadto projekt jest finansowany z programu FEnIKS (64 mln zł) oraz kredytu EBI (157 mln zł). W przypadku wzrostu finansowania

zakładamy, iż kredyt EBI nie zostanie uruchomiony w części zwiększenia środków powyżej obecnego limitu. Działanie to ograniczy koszty zakupu tramwajów w stawce przewozowej, a jednocześnie pozwoli na uruchomienie projektu, **który jako jedyny ma możliwość dodatkowej absorpcji finansowej z obecnej perspektywy finansowej UE w wysokości do 407 mln zł.** Powyższa kwota może zostać przeznaczona na spłatę kredytów EBI bądź finansowanie kolejnych inwestycji infrastrukturalnych lub taborowych, np. autobusów wodorowych.

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

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024
A.	Przychody z tytułu:		
-	wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	405 131	448 202
-	wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	399 678	460 065
-	wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 669	15 501
-	wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 513	4 879
-	wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	5 322	3 779
-	wynagrodzenia za realizację Programu „Karta Krakowska”	502	0
-	rozliczenia umów powierzenia za 2022 rok	21 185	0
B.	Wydatki z tytułu:		
-	kar umownych w komunikacji	1 804	1 756
-	podatku od środków transportowych	886	1 040
-	podatku od nieruchomości	5 475	5 969
-	gospodarowania odpadami komunalnymi	369	374
-	zakupu usług promocji	304	268
-	zużycia energii centralnego ogrzewania	3 966	3 164
-	mocy zamówionej	1 845	1 969
-	zużycia wody	805	1 038

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 dużą wiarygodność płatniczą MPK S.A. w Krakowie. W 2024 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań.

Wskaźnik płynności I wyniósł 2,1; a wskaźnik płynności II 1,8. Średnioroczny wskaźnik płynności III w wysokości 1,0 oznacza, że w oparciu o posiadane środki pieniężne Spółka mogła uregulować 100% wszystkich zobowiązań krótkoterminowych.

Tabela 38. Ocena stopnia płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2023	2024
1.	Wskaźnik płynności I <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	0,8	2,1
2.	Wskaźnik płynności II <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	0,6	1,8
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	0,3	1,0

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 33,1% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość 25,3% z uwagi na zaciągnięte w latach 2020-2023 transze nowego kredytu bankowego w EBI przeznaczone na współfinansowanie zakupu wagonów tramwajowych.

Tabela 39. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2023	2024
1.	Stopa zadłużenia <i>(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe) / pasywa ogółem) x 100</i>	38,2%	33,1%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	29,8%	25,3%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	32,8%	40,0%

6.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Poziom kapitału pracującego potwierdza efektywne wykorzystanie zasobów Spółki. Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na poziomie 3 dni. Szybkość spłaty zobowiązań, celem utrzymania prawidłowych relacji z kontrahentami, kształtowała się na poziomie terminów płatności i wyniosła 21 dni. Szybkość obrotu zapasami ukształtowała się na poziomie 15 dni.

Tabela 40. Ocena sprawności działania

Lp.	Wskaźniki sprawności działania	2023	2024
1.	Szybkość obrotu należnościami <i>(przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) x 365 dni</i>	13	3
2.	Szybkość spłaty zobowiązań <i>(przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) x365 dni</i>	23	21
3.	Szybkość obrotu zapasów <i>(przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) x 365 dni</i>	15	15

6.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2024 rok dodatni wynik finansowy wskaźniki rentowności osiągnęły wartości dodatnie.

Tabela 41. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2023	2024
1.	Rentowność netto sprzedaży <i>(wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100</i>	4,6%	7,1%
2.	Rentowność brutto sprzedaży <i>(wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100</i>	1,8%	1,1%
3.	Zyskowość majątku ogółem <i>(wynik finansowy netto* /aktywa razem) x 100</i>	2,2%	3,5%
4.	Zyskowość kapitału własnego <i>(wynik finansowy netto* /kapitał własny) x 100</i>	8,7%	12,9%

* Wskaźniki nie uwzględniają pozycji „zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych metodą praw własności”.

6.5. WSKAŹNIKI BANKOWE (KONWENANTY)

Wskaźniki bankowe wynikające z art. 6.13 Umów zawartych pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie a Europejskim Bankiem Inwestycyjnym zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 42. Wskaźniki EBI

Wyszczególnienie	norma	2023	2024
Wskaźnik pokrycia obsługi długu (DSCR)	min 1,1	2,1	3,4
Dług finansowy/EBITDA	max 4,80	3,51	2,75
Wskaźnik Kapitału do łącznych Aktywów	min 0,2	0,25	0,27

VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH

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

Tabela 43. Podmioty zależne

Nazwa podmiotu	Udział w kapitale zakładowym %	Wysokość kapitału zakładowego	Wynik Spółki zależnej za 2024
KrakTransRem Spółka z o.o.	100%	50 tys. zł	2 472 tys. zł

Zarząd Spółki został powołany na kolejną kadencję w dniu 2 listopada 2023 roku. Jego skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2024 roku składał się z:

Prezesa Zarządu	Zbigniew Palenica
Wiceprezesa	Krzysztof Utracki

Rada Nadzorcza została powołana w dniu 8 marca 2021 roku. Jej skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2024 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 2024 roku KrakTransRem Spółka z o.o. wynajmowała MPK S.A. w Krakowie 22 sztuki nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej.

Zatrudnienie w KrakTransRem Spółka z o.o.

Zatrudnienie na podstawie umów o pracę w KrakTransRem Spółka z o.o. na dzień 31 grudnia 2024 roku wynosiło 9 osób.

Pozostałe formy zatrudnienia w KrakTransRem Spółka z o.o.

- 2 kontrakty menadżerskie (Zarząd);
- 868 umowy cywilno-prawne z agentami;
- 100 umowy zlecenia, w tym: 3 umowy na prace remontowo-naprawcze i elektryczno-monTERSkie, 91 umowy na sprzątanie taboru oraz obiektów MPK S.A. w Krakowie, 2 umowy na obsługę informatyczną, 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 stwierdza, na dzień podpisania Sprawozdania z działalności, **brak faktów i okoliczności, które wskazywałyby na zagrożenie 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 2025 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” Spółka założyła realizację pracy przewozowej na liniach tramwajowych w wysokości 16 693 tys. pociągokilometrów, na liniach miejskich autobusowych w wysokości 21 211 tys. wozokilometrów, natomiast na liniach aglomeracyjnych w wysokości 19 538 tys. wozokilometrów. Przy ww. poziomie pracy przewozowej przychody ogółem MPK S.A. w Krakowie oszacowano na poziomie 1 167 029 tys. zł, a koszty ogółem w wysokości 1 135 892 tys. zł. Planowany wynik finansowy na 2025 rok wynosi 24 254 tys. zł netto.

W przypadku pojawienia się dodatkowych środków z UE czy KPO 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 (olej napędowy) zostało opisane w rozdziale IX pkt. 3, pozycje Lp. 5 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. 7 tabeli.

Ryzyko kursowe

Nie występuje.

Ryzyko istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej

Spółka prowadzi bieżący monitoring należności i stara się niedopuszczać do występowania ewentualnych zaległości w płatnościach, w szczególności za realizowane usługi przewozowe.

Dla zapewnienia sprawnego działania MPK S.A. w Krakowie w 2025 roku konieczne jest:

- Terminowe regulowanie płatności za usługi przewozowe świadczone na rzecz Gminy Miejskiej Kraków przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie;
- Zawarcie porozumienia w zakresie rozliczenia rekompensaty za lata 2022-2023, które opisano w rozdziale XI, pkt. 2 pt. „Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez Gminę zadania”.

Na podstawie Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 8 lipca 2020 roku Santander Bank Polska S.A. może udzielić Spółce kredyt do kwoty 60 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. Dzień spłaty kredytu oznaczono na dzień 31 sierpnia 2025 roku.

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 zmian stawek za usługi przewozowe w komunikacji autobusowej	Średnie	Obecna umowa na przewozy autobusowe obowiązuje do 31 marca 2025 roku. Na dzień sporządzania sprawozdania trwają prace związane z zawarciem nowego kontraktu na usługi w komunikacji autobusowej, w tym negocjacje stawek za usługi MPK S.A. w tym zakresie. W przypadku zmiany stawek przyjętych w ostatecznej umowie, w odniesieniu do tych zawartych w planie wieloletnim, zmianie ulegnie wysokość przychodów Spółki oraz poziom prognozowanego wyniku finansowego.
2.	Ryzyko zmian warunków finansowych przedłużenia umowy na prowadzoną przez MPK S.A. w Krakowie dystrybucję biletów komunikacji miejskiej	Średnie	Obecna umowa na dystrybucję biletów komunikacji miejskiej obowiązuje do 31 marca 2025 roku. Na dzień sporządzania niniejszego sprawozdania trwają prace związane z zawarciem nowego kontraktu, w tym negocjacje wynagrodzenia MPK S.A. za usługi w tym zakresie. W przypadku zmiany wynagrodzenia za ww. usługi w stosunku do przyjętych do planu wieloletnim zmianie ulegnie wysokość przychodów Spółki oraz poziom prognozowanego wyniku finansowego.
3.	Ryzyko wzrostu ceny zakupu i/lub opóźnienia terminów dostawy autobusów planowanych do pozyskania w 2025 roku w ramach leasingu finansowego	Średnie	Spółka ogłosiła postępowanie przetargowe na zakup do 200 sztuk autobusów zasilanych olejem napędowym. W IV kwartale 2025 roku zaplanowano dostawę 51 sztuk z tej partii. Istnieje ryzyko przesunięcia tych dostaw na 2026 rok w przypadku przedłużenia się terminu rozstrzygnięcia przetargu, co spowoduje obniżenie poziomu planowanej amortyzacji w 2025 roku. Ponadto istnieje ryzyko uzyskania w postępowaniu cen wyższych niż przyjęto w planie, jak również ryzyko ich wzrostu (do 5%), nawet po zawarciu umów w przypadku zmian ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia.
4.	Ryzyko korekty ceny zakupu dla 50 wagonów Tango Lajkonik II (2 i 3 umowa realizacyjna) oraz ceny za dostarczenie materiałów do czynności profilaktyczno-naprawczych dla 60 wagonów Tango Lajkonik II	Średnie	W dniu 28 września 2023 roku został złożony do Sądu Okręgowego w Krakowie pozew przez firmę Stadler Środa Sp. z o.o. o ukształtowanie i zapłatę, domagający się zwiększenia kontraktu dotyczącego zakupu 60 wagonów Tango Lajkonik II o kwotę 134,8 mln złotych brutto. Sprawa sądowa jest na wstępnym etapie, po złożeniu pozwu i odpowiedzi na pozew. Została przeprowadzona mediacja przy Prokuraturii Generalnej, która zakończyła się bez wiążących ustaleń.

Lp.	Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
5.	Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego	Średnie	Wzrost cen zakupu oleju napędowego, ponad założony poziom przyjęty do kalkulacji kosztów na 2025 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.
6.	Ryzyko wzrostu cen pozostałych towarów i usług	Średnie	Przedłużająca się wojna w Ukrainie, wysokie ceny rynkowe energii, wzrost minimalnego wynagrodzenia mogą spowodować wzrost cen towarów i usług powyżej poziomu przyjętego w kalkulacji kosztów. Spółka stosuje przepisy Ustawy Prawo zamówień publicznych, w celu uzyskania korzystnych cen zakupu towarów i usług. Dodatkowo w przypadku niektórych dóbr jak energia elektryczna, ubezpieczenia i elektromobilność MPK S.A. w Krakowie uczestniczy w grupach zakupowych, w których skład wchodzi spółki miejskie i jednostki GPK, w celu wykorzystania efektu skali i uzyskania korzystnych cen tych towarów.
7.	Ryzyko opóźnienia w płatnościach za realizację usług świadczonych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków	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. Spółka będzie prowadziła bieżący monitoring płatności z ZTP.
8.	Ryzyko zwrotu kredytu inwestycyjnego EBI	Średnie	Umowa na współfinansowanie przez EBI projektu zakupu 110 wagonów Lajkonik I i II, modernizacji 24 wagonów GT8S, montażu klimatyzacji w 50 wagonach NGT6 i modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta została zawarta w dniu 28 listopada 2018 roku. W przypadku pogorszenia płynności finansowej Spółki i tym samym niespełnienia limitów dla wskaźników kredytowych Bank może zdecydować o wezwaniu do niezwłocznej spłaty całości lub części kredytu wraz z odsetkami. Spółka będzie prowadziła bieżący monitoring wskaźników bankowych.
9.	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.

Lp.	Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
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 niekorzystnego dla Spółki rozliczenia umów powierzenia	Wysokie	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 wraz z rozsądnym zyskiem w maksymalnej wysokości 6%, określonym w umowie wykonawczej, Spółka ma obowiązek wystawić Miastu dodatkową notę księgową lub fakturę korygującą, płatną przez Miasto w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Powyższe zdarzenie wystąpiło w rozliczeniu rekompensaty za 2022 rok i od momentu wystawienia przez Spółkę w 2023 roku faktury korygującej kwestionowana jest przez ZTP jej zasadność. Spółka wystąpiła z wnioskiem do ZTP o wypracowanie wspólnego stanowiska. Temat opisano w rozdziale XI, pkt. 2.
12.	Ryzyko utrzymania przez ZTP niekorzystnej dla Spółki metody liczenia rozsądnego zysku	Wysokie	Spółka przedstawiła Miastu propozycję porozumienia w zakresie rozliczenia rekompensaty przez ZTP. Zaproponowano, aby weryfikacja nadmiarowości rekompensaty dla badanego roku kalendarzowego obejmowała analizę całego okresu funkcjonowania umów powierzenia. Ponadto zaproponowano przywrócenie pierwotnie stosowanej metodologii liczenia rozsądnego zysku w rozliczeniach rekompensaty od 2024 r. Spółka zobowiązała się przekazać Miastu nadwyżkę powyżej poziomu rozsądnego zysku liczonego dla całego okresu funkcjonowania umów powierzenia. Temat opisano w rozdziale XI pkt. 2 pt. „Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez Gminę zadania.
13.	Ryzyko korekt finansowych wydatków kwalifikowanych projektów współfinansowanych z programów pomocowych, w tym z UE	Niskie	Realizacja projektów współfinansowanych z programów pomocowych, w tym w szczególności ze środków UE poddawana jest kontroli przez różne instytucje po stronie krajowej i/lub Komisji Europejskiej, różnie interpretujące dokumenty programowe, co stwarza ryzyko zarzutu nieprawidłowości i w konsekwencji nałożenie korekty finansowej. Wszystkie zrealizowane projekty są już zamknięte i skontrolowane przez podstawowe instytucje. Może pojawić się kontrola na projekcie ZIT 3 (dotychczas jej nie było) i ewentualnie kontrole z innych szczebli.

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

1. KONTROLE

W 2024 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 86 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 163 dni.

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

Tabela 44. Wykaz kontroli zewnętrznych

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość kontroli
A.	ŁĄCZNA LICZBA KONTROLI	86
1.	Prezydent Miasta Krakowa	5
2.	Dyrektor Archiwum Narodowego w Krakowie	1
3.	Małopolski Urząd Celno-Skarbowy w Krakowie	1
4.	Małopolski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej w Krakowie	1
5.	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1
6.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	31
7.	Policja	1
8.	Sąd Rejonowy dla Krakowa - Podgórze	1
9.	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie	43
10.	Państwowa Inspekcja Pracy - Okręgowy Inspektorat Pracy w Krakowie	1

W trakcie kontroli przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy Okręgowy Inspektorat Pracy w Krakowie w listopadzie 2023 roku i styczniu 2024 roku w zakresie wybranych zagadnień z prawnej ochrony pracy, stwierdzono przypadek nie zapewnienia pracownikowi odpoczynku dobowego i tygodniowego. W wystąpieniu pokontrolnym kontrolujący wniósł o zapewnienie pracownikom dobowego oraz tygodniowego odpoczynku. Spółka poinformowała Okręgowy Inspektorat Pracy o realizacji wniosku. Osobom odpowiedzialnym za planowanie i rozliczanie czasu pracy podległych pracowników przypomniane zostały przepisy z zakresu czasu pracy, których w tym zakresie należy przestrzegać.

W wyniku rozpoczętej w marcu 2024 roku przez Małopolski Urząd Celno-Skarbowy w Krakowie kontroli przestrzegania przepisów ustawy z 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym za okres od 1 listopada do 30 listopada 2023 roku stwierdzono, że Spółka posiadała wyrób akcyzowy (olej napędowy) znajdujący się poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, od którego nie została zapłacona akcyza w należnej wysokości, tzn. akcyza w wysokości obliczonej według stawki wynikającej z art. 89, ust. 1 pkt 14 ustawy o podatku akcyzowym. Nieprawidłowość uregulowano, a Naczelnik Małopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Krakowie uwzględnił złożoną przez Spółkę w dniu 4 września 2024 roku deklarację w sprawie podatku akcyzowego (AKC-4) za listopad 2023 roku.

W trakcie Kontroli Działalności Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów nr KR/024,

przeprowadzonej na zlecenie Prezydenta Miasta Krakowa, stwierdzono naruszenia w odniesieniu do zgodności stacji z wymaganiami określonymi w art. 83 ust.3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym polegające na: uszkodzeniu powierzchni roboczej jednej z rolek napędowych urządzenia do kontroli działania hamulców pojazdu znajdującego się na stanowisku do badania pojazdów powyżej 3,5 tony oraz uszkodzeniu powierzchni ławy pomiarowej na stanowisku do badania pojazdów powyżej 3,5 tony. Zalecenia pokontrolne zostały zrealizowane. W ramach podjętych działań wykonano naprawę uszkodzonej powierzchni ławy pomiarowej i wymieniono rolki napędowe na stanowisku badania pojazdów powyżej 3,5 t. Przedstawiono pisemną informację o realizacji zaleceń pokontrolnych.

Podczas dwóch kontroli higieniczno-sanitarnych warunków pracy w obiektach Stacja Obsługi i Remontów oraz Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, realizowanych przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie stwierdzono niezgodności polegające na:

- Braku aktualnych badań i pomiarów stężenia czynnika rakotwórczego (pyłu drewna oraz spalin silnika Diesla) na stanowiskach pracy;
- Braku rejestru prac, których wykonywanie powoduje konieczność pozostawania w kontakcie z substancjami, preparatami, czynnikami lub procesami technologicznymi o działaniu rakotwórczym lub mutagennym;
- Braku rejestru pracowników narażonych na działanie substancji, preparatów, czynników lub procesów technologicznych o działaniu rakotwórczym lub mutagennym;
- Braku przekazywania Małopolskiemu Państwowemu Inspektorowi Sanitarnemu informacji o narażeniu na czynnik rakotwórczy w zakładzie;
- Braku pomiarów ołowiu na stanowiskach, gdzie pracownicy wykonują prace lutownicze;
- Braku przedłożenia do wglądu dokumentu potwierdzającego zgodność z Polską Normą natężenia oświetlenia sztucznego na stanowiska pracy biurowej i na stanowiskach, gdzie pracownicy wykonują prace lutownicze.

Termin usunięcia nieprawidłowości wyznaczono na 31 marca 2025 roku. Prowadzone są działania w celu realizacji zaleceń pokontrolnych.

W wystąpieniu pokontrolnym, wydanym po przeprowadzonej przez Dyrektora Archiwum Narodowego w Krakowie kontroli postępowania z materiałami archiwalnymi wchodzącymi do państwowego zasobu archiwalnego i dokumentacją niearchiwalną powstałą w organach i jednostkach organizacyjnych, sformułowano poniższe zalecenia:

- Zakończenie prac nad modulem do archiwizacji dokumentacji w systemie teleinformatycznym;
- Prawidłowe klasyfikowanie dokumentacji;
- Regularne przekazywanie kompletnej dokumentacji spraw zakończonych, bez względu na jej postać;
- Archiwizowanie i przekazywanie do archiwum dokumentacji prowadzonych mediów społecznościowych oraz strony internetowej;
- Uporządkowanie i zewidencjonowanie dokumentacji przejętej z Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz zakończenie prac porządkowo-ewidencyjnych dokumentacji;
- Uporządkowanie i zewidencjonowanie akt osobowych pracowników zwolnionych oraz przekazanie ich na stan archiwum zakładowego;
- Zweryfikowanie czy w kategorii B50 zachowano odpowiedniki dokumentacji placowej mające walor oryginalnych dokumentów;

- Przeprowadzenie remontu magazynu archiwalnego 024, wymianę regału z półkami pilśniowymi na metalowe;
- Zamontowanie czujników zalania w magazynach, przez które przechodzą rury (ciepłownicze, wodno-kanalizacyjne);
- Bieżące kontrolowanie i utrzymywanie stałej temperatury i wilgotności w magazynach archiwalnych;
- Zapewnienia rezerwy wolnego miejsca na dopływy akt;
- Przekazywanie materiałów archiwalnych, dla których upłynął 25-letni okres przechowywania akt do Archiwum Narodowego.

Wyznaczony termin realizacji wszystkich zaleceń 31 grudnia 2025 roku. Prowadzone są działania w celu realizacji zaleceń pokontrolnych.

W 2024 roku inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Krakowie przeprowadzili ponad 40 kontroli dokumentów, kierowcy i stanu technicznego autobusów, podczas których sprawdzili 70 autobusów Spółki i ich kierowców. W dwóch przypadkach ujawniono niezgodności techniczne: przypadki wycieku oleju z silnika oraz układu olejowego. Po przeprowadzeniu wymaganych napraw i przeprowadzeniu badań technicznych w OSKP, odblokowano dowody rejestracyjne i przywrócono autobusy do ruchu.

2. AUDYTY

W 2024 roku Spółka poddała się procesowi ponownej certyfikacji Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001 i 14001. W dniach od 3 do 5 czerwca 2024 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 pasażerów tramwajami i autobusami, remontowej wagonów tramwajowych i autobusów, diagnostycznej pojazdów samochodowych, reklamowej oraz wynajmu powierzchni użytkowych. **Wynik audytu był pozytywny i w związku z tym przedłużono ważność certyfikatu dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania obejmującego System Zarządzania Jakością oraz System Zarządzania Środowiskowego.**

Audytorzy potwierdzili, że system zarządzania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie działa skutecznie, realizuje założone cele oraz zapewnia realizację założonej polityki. Dla zwiększenia skuteczności systemu zarządzania podejmowano liczne działania doskonalące.

W ocenie autorów system zarządzania MPK S.A. w Krakowie zapewnia zdolność do spełnienia przez Spółkę mających zastosowanie wymagań, przepisów prawnych, regulacyjnych i umów.

Audyt potwierdził, że Najwyższe Kierownictwo przyjęło i zapewniło realizację Polityki Jakości i Zarządzania Środowiskowego. Cele Zintegrowanego Systemu Zarządzania są zdefiniowane i realizowane zgodnie z założonym programem. Procesy zostały zidentyfikowane, określono wzajemne powiązania pomiędzy procesami i metody zapewniające skuteczne nadzorowanie procesów. Określono kryteria i metody dla zapewnienia skuteczności przebiegu i nadzorowania procesów. Dostępne są zasoby i informacje niezbędne do wspomagania przebiegu i monitorowania procesów. Procesy są monitorowane, mierzone i analizowane. 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. Wdrażane są działania do ciągłego doskonalenia procesów i Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

W raporcie z audytu zwrócono uwagę na następujące „silne strony Organizacji”:

- Szeroki zakres realizowanych działań służących zwiększeniu dostępności komunikacji miejskiej, poprawie komfortu podróży pasażerów oraz poprawie komfortu pracy;
- Znacząca ilość podejmowanych działań doskonalących związanych z optymalizacją przebiegu procesów w zakresie ich dokumentowania i prowadzonych analiz;
- System zgłoszeń IT uwzględniający ich priorytety, zgodnie z opracowanym w Spółce przyjętym zbiorem najlepszych praktyk realizowanym w oparciu o procedury ITIL;
- Szczegółowo opracowane karty usług IT w podziale na usługi biznesowe i techniczne;
- Skuteczne wykorzystywanie narzędzi informatycznych w realizacji procesów, np. obsługi umów z klientami i dostawcami;
- Wysoka funkcjonalność systemu „Inspektor” w obszarze prowadzonych kontroli inspektorskich;
- Mocne zorientowanie na klientów, którzy zagubili swoją własność podczas transportu miejskiego, podparta funkcjonalną wyszukiwarką rzeczy zagubionych na stronie internetowej Spółki;
- Wysoka wiedza specjalistyczna pracowników procesu windykacji opłat dodatkowych;
- Duża paleta realizowanych działań doskonalących w zakresie świadczonych usług wpisujących się w procesy projektowe;
- Wysoka dbałość o komfort pracy kierowców oraz motorniczych;
- Mocne zorientowanie na klientów zarówno w sferze zapewnienia nowoczesnego taboru, jak i odpowiadania na zgłoszone skargi przez pasażerów i szybkiej reakcji na te skargi;
- Bardzo dobra organizacja procesu zmiany organizacji ruchu realizowana przez Dział Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych;
- Skuteczne metody nadzorowania infrastruktury, włącznie z precyzyjnym dokumentowaniem wyników przeglądów i kontroli;
- Duża świadomość kadry zarządzającej i pracowników w zakresie wymagań ochrony środowiska,
- Działania mające na względzie ponowne wykorzystywanie części oraz wyposażenia taboru wycofanego z użytkowania.

Audytorzy nie odnotowali niezgodności.

Raport zawiera ponadto rekomendacje, które uwzględniono w ramach procesu doskonalenia, odnoszące się do:

- Uwzględnienia zmian klimatycznych w ramach opisu kontekstu funkcjonowania Spółki i ich roli dla określenia działań w systemie zarządzania;
- Wyposażenia archiwum zakładowego w urządzenie umożliwiające sterowanie warunkami środowiskowymi;
- Wewnętrznych regulacji związanych z kontrolą porównawczą termohigrometrów użytkowanych w pomieszczeniach archiwum zakładowego;
- Analizy parametrów jakościowych usług IT, mając na względzie prezentację wskaźnika terminowości w podziale na poszczególne priorytety zgłoszeń;
- Przekazywania Świadectw charakterystyki energetycznej podmiotom wynajmującym lokale użytkowe;

- Zasadności wykonywania kontroli bieżących obiektów budowlanych w kwartałach, w których wykonywane są kontrole roczne;
- Pozyskiwania oświadczeń pracowników dotyczących zapoznania się z zasadami postępowania z rzeczami znalezionymi;
- Metodyki oceny dostawców, mając na względzie możliwość zastosowania systemów informatycznych dla realizacji takiej oceny;
- Oceny procesu usługi reklamowej, mając na względzie korelację wskaźnika oceny z celem procesu;
- Oznakowania miejsc przechowywania butli z gazami propan-butan oraz gazami spawalniczymi;
- Nadzoru nad aktualnością przechowywanej dokumentacji potwierdzającej wiarygodność metrologiczną urządzeń kontrolno-pomiarowych.

W drugim kwartale 2024 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków został przeprowadzony audyt rekompensaty operatora lokalnego transportu zbiorowego świadczącego autobusowe i tramwajowe usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK), usługi dystrybucji biletów, utrzymania infrastruktury przystankowej oraz windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej, za 2023 rok. Celem niniejszego audytu było zbadanie wysokości oraz zasadności wypłaty rekompensaty przekazanej operatorowi PTZ Gminy Miejskiej Kraków za usługi powierzone świadczone w 2023 roku.

Audytorzy firmy REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa w podsumowaniu audytu ex post rekompensaty za 2023 rok przedstawili następujące wnioski:

- Uznano zasadność poniesionych i zweryfikowanych kosztów świadczenia usługi użyteczności publicznej;
- Po przeprowadzeniu weryfikacji stwierdzono, że Spółka zachowała status podmiotu wewnętrznego w rozumieniu zarówno doktryny Teckal, jak i przepisów Rozporządzenia 1370/2007, a także spełnia warunek w zakresie prowadzenia działalności w ramach powierzenia, świadcząc w 2023 roku 98,14% usług w ramach wykonywania zadań powierzonych mu przez organy władzy publicznej;
- Analiza występowania subsydiowania skrośnego obejmująca m.in.: ocenę stosowanej przez Spółkę polityki rachunkowości, planu kont i systemu ewidencji przychodów i kosztów wykazała zgodność funkcjonowania tych obszarów z wymaganiami wynikającymi z przepisów o pomocy publicznej, tym samym pozwoliła na sformułowanie stwierdzenia, że subsydiowanie skrośne w MPK S.A. w Krakowie nie wystąpiło;
- W 2023 roku między Spółką, a powiązanim z nią podmiotem KrakTransRem Sp. z o.o. wystąpiły transakcje niezaburzające w swej treści warunków istotnych dla obliczenia rekompensaty;
- W zakresie analizy dotyczącej kosztów i stawek jednostkowych stwierdzono, że wystąpiło w tym zakresie przeszacowanie stosowanych stawek w odniesieniu do przewozów tramwajowych (-19,17% odnośnie pokrycia kosztów netto oraz -14,93% po uwzględnieniu rozsądnego zysku z podatkiem dochodowym) oraz niedoszacowanie w odniesieniu do przewozów autobusowych miejskich (3,43% na pokrycie kosztów netto oraz 8,88% po uwzględnieniu rozsądnego zysku z podatkiem dochodowym) i aglomeracyjnych (6,67% na pokrycie kosztów netto oraz 12,29% po uwzględnieniu rozsądnego zysku z podatkiem dochodowym). Efekt netto całości wskazuje na ogólne przeszacowanie stawek (7,31% na pokrycie kosztów netto oraz 2,43% po uwzględnieniu rozsądnego zysku z podatkiem dochodowym);

- W zakresie dot. analizy porównawczej kosztów i stawek jednostkowych w kalkulacji rekompensaty stosowane przez MPK S.A w Krakowie zasady oraz poziom wartości i struktura nie odbiegają istotnie od analogicznych parametrów i zasad kalkulacji stosowanych w innych dużych miastach na terenie Polski.

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

1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA

W latach 2020-2024 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 45.

Tabela 45. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
1.	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:	15 892 338,14	8 975 211,59	0	0	0
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie	9 213 256,36	4 670 019,30	0	0	0
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	3 400 109,51	1 693 249,98	0	0	0
		c) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku	3 278 972,27	2 611 942,31	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	212 869 110,90	251 182 010,71	284 886 157,99	405 131 028,84	448 201 987,64

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
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	270 854 112,47	295 183 646,99	352 715 553,79	399 677 445,51	460 065 288,50
4.	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	1 852 833,70	4 029 350,00	4 512 999,96	4 878 850,02
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	11 420 695,54	22 075 308,30	21 692 941,34	19 280 787,75
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów	0	8 313 019,14	16 626 038,28	15 668 521,14	15 500 968,68
		b) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku	0	3 107 676,40	5 449 270,02	5 322 156,69	3 779 819,07
6.	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”	300 000,00	320 325,20	57 500,00	0	0
7.	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	579 202,44	502 211,63	0

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
8.	Środki uzyskane z funduszy europejskich oraz dotacji zewnętrznych dla wsparcia projektów		60 649 407,99	173 903 092,01	0	127 459 325,57	190 848 218,02
a	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, Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-04 z dnia 05.12.2023 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-05 z dnia 22.12.2023 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-06 z dnia 04.04.2024 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-07 z dnia 26.04.2024 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-08 z dnia 03.07.2024 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-09 z dnia 31.07.2024 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-10 z dnia 03.09.2024 r.	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I i II”	60 649 407,99	64 210 592,01	0	0	140 656 377,48

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
b	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	109 692 500,00	0	0	0
c	Umowa nr RPMP.04.05.01-12-0015/22-XVII-90/FE/22 z dnia 06.10.2022 r. oraz aneks nr 1 z dnia 16.06.2023 r., aneks nr 2 z dnia 04.12.2023 r., aneks nr 3 z dnia 29.12.2023 roku	„Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusów elektrycznych w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie - kontynuacja” (ZIT-3)	0	0	0	55 577 709,87	12 372 362,42
d	Umowa o dofinansowanie nr POIS.11.04-00-00-0026/22-00 z dnia 31.07.2023 r. oraz Aneks nr POIS.11.04-00-00-0026/22-01 z dnia 29.09.2023r., Aneks nr POIS.11.04-00-00-0026/22-02 z dnia 27.10.2023 roku	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część III”	0	0	0	30 181 615,70	37 819 478,12
e	Umowa nr 2775/2021/Wn06/OA-TP-FN/D o dofinansowanie w formie dotacji z dnia 31.12.2021 r. oraz aneks nr 1 z dnia 19.09.2022 r., aneks nr 2 z dnia 08.05.2023 r., aneks nr 3 z dnia 13.12.2023 roku	„Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie” (NFOŚiGW)	0	0	0	41 700 000,00	0

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
9.	Pomoc de minimis		333 669,73	0	0	0	0
a	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	333 669,73	0	0	0	0
10.	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	16 495 596,05	1 088 748,51	0	0	0

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

W II kwartale 2024 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków został przeprowadzony audyt rekompensaty operatora lokalnego transportu zbiorowego świadczącego autobusowe i tramwajowe usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w ramach systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK), usługi dystrybucji biletów, utrzymania infrastruktury przystankowej oraz windyacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej, za 2023 rok. Audyt przeprowadziła firma REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Wynik rozliczenia rekompensaty w ramach audytu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 46. Rozliczenie rekompensaty za 2023 rok

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2023 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	868 199
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	8 499
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	86 370
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	3 626
5.	Rozsądny zysk (+)	28 346
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	12 097
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	810 147
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	830 312
9.	Nadpłata (8-7)	20 165

Z wyżej wymienionego raportu wynika, że przekazana Spółce w 2023 roku rekompensata wynosi 830 312 152,14 zł, natomiast należna rekompensata z uwzględnieniem maksymalnego rozsądnego zysku wynosi 810 147 104,37 zł. Nadpłata rekompensaty wynosi 20 165 047,77 zł.

W przypadku rozliczenia rekompensaty za 2023 rok pismem z dnia 13 września 2024 roku znak DC.032.13.2023.4 Spółka zwróciła uwagę na nieuzasadnioną i nieskonsultowaną ze Spółką jak i Bankiem EBI (cesjonariuszem Umowy tramwajowej) zmianę metodyki liczenia rozsądnego zysku. Przy uwzględnieniu pierwotnej metody liczenia rozsądnego zysku Spółka nie wykazuje nadmierności rekompensaty w 2023 rok.

Na dzień sporządzenia Sprawozdania Spółka nie otrzymała należnego jej zwrotu z rozliczenia rekompensaty za 2022 rok w wysokości 21 185 165,00 zł netto, pomimo wystawienia faktury zgodnie z zapisami Umowy na świadczenie usług tramwajowych, w kwocie zgodnej z przesłanym przez ZTP w dniu 9 sierpnia 2023 roku "Raportem z audytu ex post rekompensaty za wykonanie usług publicznego transportu pasażerskiego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w 2022 roku".

Pismem z dnia 21 lutego 2025 roku znak DC.032.13.2023.6 **Spółka przedstawiła Miastu propozycję porozumienia w zakresie rozliczeń rekompensaty przez ZTP.** Przedstawiona propozycja porozumienia zakłada, że Spółka odstąpi od egzekwowania należności z tytułu rekompensaty za 2022 rok, a Miasto odstąpi od roszczenia należności z tytułu rozliczenia

rekompensaty za 2023 rok. **Ponadto zaproponowano, aby weryfikacja nadmiarowości rekompensaty dla badanego roku kalendarzowego obejmowała analizę całego okresu funkcjonowania umów powierzenia.** Zaproponowano przywrócenie pierwotnie stosowanej metodologii liczenia rozsądnego zysku w rozliczeniach rekompensaty od 2024 roku Spółka zobowiązała się przekazać Miastu nadwyżkę powyżej poziomu rozsądnego zysku liczonego dla całego okresu funkcjonowania umów powierzenia.

Przedstawienie rozliczenia za powierzone przez Gminę zadania realizowane przez MPK S.A. w Krakowie w 2024 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2025 roku.

XII. KLUCZOWE PROGRAMY LUB PROJEKTY

1. PROGRAMY I PROJEKTY ZWIĄZANE Z DZIAŁALNOŚCIĄ SPÓŁKI WPISUJĄCE SIĘ W CELE STRATEGII ROZWOJU KRAKOWA ORAZ ZWIĄZANE Z NIMI ZADANIA.

A. Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych.

Na koniec 2024 roku Spółka posiadała 121 sztuk autobusów o zerowej emisji spalin oraz 2 radiowozy elektryczne dla służb nadzoru ruchu. Ponadto w ramach umów najmu Spółka użytkowała 2 elektryczne samochody osobowe (umowa zawarta w ramach udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.).

W 2024 roku Spółka realizowała budowę kolejnych stacji ładowania pantografowego na terenie Miasta Krakowa. Temat szerzej opisano w rozdziale V, pkt. 1, ppkt. I.5 pt. „Modernizacja budynków i budowli”.

Spółka prowadziła eksploatację 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 dostawy tego typu taboru.

MPK S.A. w Krakowie uczestniczyło w naborze o dofinansowanie do projektu pt. „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”, złożonego jeszcze w kwietniu 2023 roku, w naborze prowadzonym przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w ramach programu priorytetowego nr 6.2 „Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny”. Zakres rzeczowy projektu obejmuje: zakup 32 autobusów elektrycznych (w 22 autobusów standardowych o długości 12 metrów i 10 autobusów przegubowych o długości 18 metrów) oraz zakup 10 autobusów wodorowych standardowych o długości 12 metrów, zakup 22 ładowarek plug – in do autobusów elektrycznych standardowych. W dniu 28 listopada 2024 roku została umowa o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym. Jeszcze w grudniu 2024 roku ogłoszono dwa postępowania przetargowe za zakup ww. pojazdów, których przebieg szczegółowo opisano w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”.

Eksploatacja taboru autobusowego o zerowej lub obniżonej emisji spalin przyczyniła się do ograniczenia w 2024 roku emisji CO₂ o 8 732 ton/rocznie.

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

Działania Spółki podejmowane w celu wyłonienia dostawców wagonów tramwajowych ujętych w planie wieloletnim Spółki opisano w rozdziale III, pkt. 1 pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia”.

C. 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. W 2023 roku pozyskano 52,13 MWh. 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.

D. 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.

E. Zbieranie i wykorzystanie wody deszczowej do celów technologicznych lub gospodarczych.

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

F. 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.

2.USŁUGI PUBLICZNE ŚWIADCZONE W SPOSÓB CIĄGŁY, ISTOTNE DLA JAKOŚCI W MIEŚCIE ORAZ ZWIĄZANE Z NIMI ZADANIA.

Działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie w 2024 roku 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.**

Opis działań Spółki, jakie zostały podjęte w zakresie poprawy jakości tych usług przedstawiono w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”.

Wielkość pracy przewozowej zrealizowana przez MPK S.A. w Krakowie w 2024 roku oraz ilość taboru jaki był udostępniony do realizacji powierzonych zadań zostały zaprezentowane w rozdziale IV pt. „Działalność eksploatacyjno-produkcyjna w ujęciu rzeczowym”.

3.INNE KLUCZOWE ZADANIA I PROJEKTY.

Realizowane przez Spółkę w 2024 roku **projekty optymalizacyjne**, mające na celu usprawnienie stosowanych rozwiązań techniczno-organizacyjnych, **jak również projekty o charakterze rozwojowym**, związane z praktycznym zastosowaniem dostępnych najnowszych rozwiązań do wykorzystania w komunikacji miejskiej **zostały zaprezentowane w rozdziale V, pt. 1 „Działalność inwestycyjna”, ppkt. 1.7 „Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne”.**

ZAŁĄCZNIK nr 1– CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Tabela nr 1. Przychody i koszty wg rodzajów działalności

Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
	2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
1	2	3	4	5	6
PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:	983 762	1 053 113	1 104 940	112,3	104,9
- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	881 632	957 732	980 860	111,3	102,4
- pozostałe przychody operacyjne	90 720	89 198	111 811	123,2	125,4
- przychody finansowe	11 410	6 183	12 269	107,5	198,4
w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	1 362	1 000	2 472	181,5	247,2
KOSZTY OGÓŁEM, z tego:	933 767	1 052 915	1 014 033	108,6	96,3
- koszty operacyjne	865 531	1 010 247	970 493	112,1	96,1
- pozostałe koszty operacyjne	35 433	3 755	5 152	14,5	137,2
- koszty finansowe	32 803	38 913	38 388	117,0	98,7
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
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:	881 632	957 732	980 860	111,3	102,4
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	405 131	460 314	448 202	110,6	97,4
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	401 064	447 272	462 438	115,3	103,4
3.	Rozliczenie umów powierzenia za 2022 rok (kwota do zwrotu dla MPK S.A. w Krakowie)	21 185	0	0	x	x
4.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 669	15 501	15 501	98,9	100,0
5.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 513	2 835	4 879	108,1	172,1
6.	Wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	5 322	5 685	3 779	71,0	66,5
7.	Wynagrodzenie za realizację Programu Karta Krakowska	502	0	0	x	x
8.	Przychody z innej działalności pozostałej	28 246	26 125	46 061	163,1	176,3

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 <i>tys.zł</i>	2024 <i>tys.zł</i>	2024 <i>tys.zł</i>	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	865 531	1 010 247	970 493	112,1	96,1
1.	Amortyzacja	167 167	195 910	177 660	106,3	90,7
2.	Zużycie materiałów i energii	255 783	282 358	267 709	104,7	94,8
3.	Usługi obce	138 048	175 980	174 790	126,6	99,3
4.	Podatki i opłaty	11 724	12 908	13 105	111,8	101,5
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	274 585	316 333	317 602	115,7	100,4
	- wynagrodzenia osobowe	219 729	248 937	254 225	115,7	102,1
	- wynagrodzenia bezosobowe	4 109	4 900	4 145	100,9	84,6
	- świadczenia na rzecz pracowników	50 747	62 496	59 232	116,7	94,8
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	17 367	26 018	19 627	113,0	75,4
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	857	740	0	0,0	0,0

Tabela nr 4. Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym cz. 1

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przewozy tramwajowe	355 830	x	402 662	113,2	x
1.	Amortyzacja	98 032	x	109 377	111,6	x
2.	Zużycie materiałów i energii	111 907	x	110 830	99,0	x
3.	Usługi obce	37 671	x	50 327	133,6	x
4.	Podatki i opłaty	4 429	x	5 671	128,0	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	97 733	x	120 572	123,4	x
	- wynagrodzenia osobowe	78 828	x	96 718	122,7	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	790	x	1 258	159,2	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	18 115	x	22 596	124,7	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	6 058	x	5 885	97,1	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	x	0	x	x
II.	Przewozy autobusowe, w tym:	456 573	x	504 188	110,4	x
1.	Amortyzacja	67 412	x	67 064	99,5	x
2.	Zużycie materiałów i energii	122 507	x	130 111	106,2	x
3.	Usługi obce	93 897	x	116 286	123,8	x
4.	Podatki i opłaty	6 934	x	6 992	100,8	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	155 584	x	172 527	110,9	x
	- wynagrodzenia osobowe	124 274	x	137 950	111,0	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	2 438	x	2 123	87,1	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	28 872	x	32 454	112,4	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	10 239	x	11 208	109,5	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	x	0	x	x

Tabela nr 4. Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym cz. 2

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
III.	Dystrybucja biletów	14 646	x	14 483	98,9	x
1.	Amortyzacja	1 143	x	840	73,5	x
2.	Zużycie materiałów i energii	2 280	x	2 288	100,4	x
3.	Usługi obce	3 073	x	3 222	104,8	x
4.	Podatki i opłaty	135	x	46	34,1	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	7 674	x	7 982	104,0	
	- wynagrodzenia osobowe	5 966	x	6 471	108,5	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	326	x	182	55,8	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	1 382	x	1 329	96,2	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	341	x	105	30,8	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	x	0	x	x
IV.	Utrzymanie przystanków	4 521	x	4 968	109,9	x
1.	Amortyzacja	56	x	58	103,6	x
2.	Zużycie materiałów i energii	1 028	x	1 029	100,1	x
3.	Usługi obce	1 375	x	1 649	119,9	x
4.	Podatki i opłaty	29	x	0	0,0	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	1 917	x	2 137	111,5	x
	- wynagrodzenia osobowe	1 553	x	1 773	114,2	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	16	x	0	0,0	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	348	x	364	104,6	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	116	x	95	81,9	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	x	0	x	x

Tabela nr 4. Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym cz.3

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
V.	Windykacja i egzekucja	5 335	x	3 741	70,1	x
1.	Amortyzacja	9	x	1	11,1	x
2.	Zużycie materiałów i energii	36	x	26	72,2	x
3.	Usługi obce	209	x	420	201,0	x
4.	Podatki i opłaty	10	x	0	0,0	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	1 168	x	1 220	104,5	x
	- wynagrodzenia osobowe	578	x	689	119,2	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	398	x	334	83,9	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	192	x	197	102,6	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	3 903	x	2 074	53,1	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	x	0	x	x
VI	RAZEM WSZYSTKIE ZADANIA POWIERZONE	836 905	x	930 042	111,1	x

Tabela nr 5. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Zysk / strata na działalności, z tego:	49 995	198	90 907	181,8	x
	- operacyjnej	16 101	-52 515	10 367	64,4	-19,7
	- pozostałej operacyjnej	55 287	85 443	106 659	192,9	124,8
	- finansowej	-21 393	-32 730	-26 119	122,1	79,8
	w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	1 362	1 000	2 472	181,5	247,2
2.	Podatek dochodowy	8 097	0	19 218	237,3	x
3.	Zysk / strata netto	41 898	198	71 689	171,1	x

Tabela nr 6. Przychody, koszty i wynik finansowy dla zadań powierzonych przez GMK- cz. 1

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
I.	Przewozy tramwajowe					
1.	Przychody ogółem, z tego:	449 066	x	522 951	116,5	x
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	405 131	x	448 202	110,6	x
	- pozostałe przychody operacyjne (przychody z tytułu dofinansowania UE)	43 935	x	74 749	170,1	x
	- przychody finansowe	0	x	0	x	x
2.	Koszty ogółem, z tego:	382 336	x	437 998	114,6	x
	- koszty operacyjne	355 830	x	402 662	113,2	x
	- pozostałe koszty operacyjne	0	x	0	x	x
	- koszty finansowe (koszty z tytułu odsetek od kredytów i leasingów)	26 506	x	35 336	133,3	x
3.	Wynik finansowy na działalności, z tego:	66 730	x	84 953	127,3	x
	- operacyjnej	49 301	x	45 540	92,4	x
	- pozostałej operacyjnej	43 935	x	74 749	170,1	x
	- finansowej	-26 506	x	-35 336	x	x
II.	Przewozy autobusowe					
1.	Przychody ogółem, z tego:	428 614	x	492 494	114,9	x
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	399 678	x	460 065	115,1	x
	- pozostałe przychody operacyjne (przychody z tytułu dofinansowania UE)	28 936	x	32 429	112,1	x
	- przychody finansowe	0	x	0	x	x
2.	Koszty ogółem, z tego:	461 362	x	507 052	109,9	x
	- koszty operacyjne	456 573	x	504 188	110,4	x
	- pozostałe koszty operacyjne	0	x	0	x	x
	- koszty finansowe (koszty z tytułu odsetek od kredytów i leasingów)	4 789	x	2 864	59,8	x
3.	Wynik finansowy na działalności, z tego:	-32 748	x	-14 558	x	x
	- operacyjnej	-56 895	x	-44 123	x	x
	- pozostałej operacyjnej	28 936	x	32 429	112,1	x
	- finansowej	-4 789	x	-2 864	x	x

Tabela nr 6. Przychody, koszty i wynik finansowy dla zadań powierzonych przez GMK- cz. 2

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
III.	Dystrybucja biletów					
1.	Przychody ogółem, z tego:	15 669	x	15 501	98,9	x
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	15 669	x	15 501	98,9	x
	- pozostałe przychody operacyjne	0	x	0	x	x
	- przychody finansowe	0	x	0	x	x
2.	Koszty ogółem, z tego:	14 646	x	14 483	98,9	x
	- koszty operacyjne	14 646	x	14 483	98,9	x
	- pozostałe koszty operacyjne	0	x	0	x	x
	- koszty finansowe	0	x	0	x	x
3.	Wynik finansowy na działalności, z tego:	1 023	x	1 018	99,5	x
	- operacyjnej	1 023	x	1 018	99,5	x
	- pozostałej operacyjnej	0	x	0	x	x
	- finansowej	0	x	0	x	x
IV.	Utrzymanie przystanków					
1.	Przychody ogółem, z tego:	4 513	x	4 879	108,1	x
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 513	x	4 879	108,1	x
	- pozostałe przychody operacyjne	0	x	0	x	x
	- przychody finansowe	0	x	0	x	x
2.	Koszty ogółem, z tego:	4 521	x	4 968	109,9	x
	- koszty operacyjne	4 521	x	4 968	109,9	x
	- pozostałe koszty operacyjne	0	x	0	x	x
	- koszty finansowe	0	x	0	x	x
3.	Wynik finansowy na działalności, z tego:	-8	x	-89	x	x
	- operacyjnej	-8	x	-89	x	x
	- pozostałej operacyjnej	0	x	0	x	x
	- finansowej	0	x	0	x	x

Tabela nr 6. Przychody, koszty i wynik finansowy dla zadań powierzonych przez GMK- cz. 3

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
V.	Windykacja i egzekucja					
1.	Przychody ogółem, z tego:	5 322	x	3 779	71,0	x
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	5 322	x	3 779	71,0	x
	- pozostałe przychody operacyjne	0	x	0	x	x
	- przychody finansowe	0	x	0	x	x
2.	Koszty ogółem, z tego:	5 335	x	3 741	70,1	x
	- koszty operacyjne	5 335	x	3 741	70,1	x
	- pozostałe koszty operacyjne	0	x	0	x	x
	- koszty finansowe	0	x	0	x	x
3.	Wynik finansowy na działalności, z tego:	-13	x	38	x	x
	- operacyjnej	-13	x	38	x	x
	- pozostałej operacyjnej	0	x	0	x	x
	- finansowej	0	x	0	x	x
VI.	RAZEM WSZYSTKIE ZADANIA POWIERZONE					
1.	RAZEM przychody ogółem	903 184	x	1 039 604	115,1	x
2.	RAZEM koszty ogółem	868 200	x	968 242	111,5	x
3.	RAZEM wynik finansowy	34 984	x	71 362	204,0	x

Tabela nr 7. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
I	Zatrudnienie i płace¹					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty) ²	2 347	2 445	2 412	102,8	98,7
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby) ²	2 347	2 445	2 412	102,8	98,7
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty) ²	2 361	2 445	2 456	104,0	100,4
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł) ³	219 729	248 937	254 225	115,7	102,1
	w tym: nagrody	1 917	2 000	401	20,9	20,1
	odprawy i ekwiwalenty	1 364	1 622	1 558	114,2	96,1
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c) ⁴	7 787	8 542	8 542	109,7	100,0
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c) ⁴	7 671	8 419	8 474	110,5	100,7
II	Koszty organów Spółki	2 613	2 785	2 717	104,0	97,6
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 754	1 770	1 770	100,9	100,0
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	374	439	368	98,4	83,8
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	485	576	579	119,4	100,5

¹⁾ zatrudnienie i przeciętne wynagrodzenie nie zawierają danych, dotyczących osób niepełnosprawnych, zatrudnionych w ramach programu pilotażowego

²⁾ pozycje nie obejmują pracowników przebywających na długich zwolnieniach chorobowych i urlopach macierzyńskich, za których zatrudniono osoby na zastępstwo

³⁾ pozycja obejmuje: wynagrodzenia osobowe, nagrody, odprawy i ekwiwalenty

⁴⁾ średnia płaca 2024 r. - nie zawiera kosztów godzin nadliczbowych prowadzących pojazdy wypłaconych w 2024 r.

Tabela nr 8. Przepływy pieniężne

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł
1	2	3	4	5
A.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ			
1.	Zysk netto	41 898	198	71 689
2.	Korekty o pozycje	215 541	212 795	101 498
	- amortyzacja	167 167	195 910	177 660
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	22 477	38 413	28 532
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-2 538	0	-3 173
	- zmiana stanu rezerw	19 927	-1 277	4 350
	- zmiana stanu zapasów	-1 900	2 000	-5 193
	- zmiana stanu należności	60 576	59 000	-1 905
	- zmiana stanu zobowiązań	26 286	5 306	6 792
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-76 454	-86 557	-105 565
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	0	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem (1 + 2)	257 439	212 993	173 187
B.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ			
1.	Wpływy	3 982	0	9 098
2.	Wydatki	646 053	63 616	44 004
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem (1 - 2)	-642 071	-63 616	-34 906
C.	PRZEPŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ			
1.	Wpływy	458 159	74 171	190 848
2.	Wydatki	69 206	178 663	117 418
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem (1 - 2)	388 953	-104 492	73 430
D.	PRZEPŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)	4 321	44 885	211 711
E.	BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW	4 321	44 885	211 711
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0		
F.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA POZĄTEK OKRESU	62 766	221	67 087
G.	ŚRODKI PIENIEŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)	67 087	45 106	278 798

Tabela nr 9. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 <i>tys.zł</i>	2024 <i>tys.zł</i>	2024 <i>tys.zł</i>	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Aktywa trwałe	1 730 342	1 649 381	1 610 057	93,0	97,6
1.	Wartości niematerialne i prawne	4 030	3 961	3 707	92,0	93,6
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 690 463	1 603 007	1 568 204	92,8	97,8
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	11 638	10 276	14 110	121,2	137,3
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	24 211	32 137	24 036	99,3	74,8
B.	Aktywa obrotowe	130 382	100 224	348 485	267,3	347,7
1.	Zapasy	36 495	30 000	41 688	114,2	139,0
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	22 350	19 000	24 255	x	127,7
	- z tyt. robót, dostaw i usług	7 307	11 000	6 960	x	x
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	67 087	45 106	278 798	415,6	618,1
	- środki pieniężne	67 087	45 106	278 798	415,6	618,1
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4 450	6 118	3 744	84,1	61,2
C.	Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0	x	x
D.	Udziały (akcje) własne	0	0	0	x	x
	SUMA AKTYWÓW	1 860 724	1 749 605	1 958 542	105,3	111,9

Tabela nr 10. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
A.	Kapitał własny	465 980	452 091	537 669	115,4	118,9
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	329 438	351 170	371 818	112,9	105,9
3.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	9 762	15 841	9 280	95,1	58,6
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	41 898	198	71 689	x	x
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
B.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 394 744	1 297 514	1 420 873	101,9	109,5
1.	Rezerwy na zobowiązania	101 523	80 905	105 874	104,3	130,9
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	549 203	553 637	478 437	87,1	86,4
	- z tyt. kredytów i pożyczek	521 141	465 858	462 499	88,7	99,3
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	161 547	136 373	169 690	105,0	124,4
	- z tyt. dostaw i usług	58 822	46 800	53 372	90,7	114,0
	- z tyt. kredytów i pożyczek	32 638	30 656	32 711	100,2	106,7
4.	Rozliczenia międzyokresowe	582 471	526 599	666 872	114,5	126,6
	SUMA PASYWÓW	1 860 724	1 749 605	1 958 542	105,3	111,9

Tabela nr 11. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2023 tys.zł	2024 tys.zł	2024 tys.zł	2024/2023 %	2024/2024P %
	1	2	3	4	5	6
1.	Wydatki na inwestycje, w tym:	548 588	115 416	55 112	10,0	47,8
1.1	Nakłady MPK S.A. realizowane ze środków własnych	410 994	63 616	52 407	12,8	82,4
	<i>Modernizacja taboru tramwajowego</i>	9 673	13 013	15 236	157,5	117,1
	<i>Zakup taboru autobusowego</i>	182	8 800	19	10,4	0,2
	<i>Zakup taboru tramwajowego</i>	396 826	0	0	x	x
	<i>Modernizacja budynków i budowli</i>	769	35 484	28 751	3 738,8	81,0
	<i>Zakup maszyn, urządzeń specjalistycznych</i>	868	3 004	5 194	598,4	172,9
	<i>Informatyzacja</i>	1 634	2 170	2 442	149,4	112,5
	<i>Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty</i>	1 042	1 145	765	73,4	66,8
1.2	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	132 242	0	0	x	x
1.3	Leasing taboru autobusowego	5 352	51 800	2 705	50,5	5,2
2.	Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych	548 588	115 416	55 112	10,0	47,8
2.1	- amortyzacja	115 258	63 616	52 407	45,5	82,4
2.2	- zysk	0	0	0	x	x
2.3	- inne środki własne - w tym:	0	0	0	x	x
	<i>dokapitalizowanie</i>	0*	0	0	x	x
	<i>finansowy efekt PGK</i>	0	0	0	x	x
	<i>pozostałe aktywa własne</i>	0	0	0	x	x
2.4	- środki obce w tym:	433 330	51 800	2 705	0,6	5,2
	<i>kredyty i pożyczki</i>	330 700	0	0	x	x
	<i>dotacje i subwencje i śr. UE</i>	97 278	0	0	x	x
	<i>leasing taboru i najem długoterminowy sprzętu komputerowego</i>	5 352	51 800	2 705	50,5	5,2

* Spółka otrzymała środki w wysokości 13 500 tys. zł z rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2022 rok, które zostały przeznaczone zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki na poprawę płynności Spółki.

Tabela nr 12. Wskaźniki (1)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2023	2024
I.	Ocena rentowności Spółki				
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto* / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	4,6%	7,1%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	1,8%	1,1%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto* / aktywa ogółem) x 100	%	2,2%	3,5%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto* / kapitał własny) x 100	%	8,7%	12,9%
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	13	3
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 13. Wskaźniki (2)

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	DEFINICJA	j.m.	Wykonanie	
				2023	2024
III.	Ocena stopnia płynności				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe ²⁾ / zobowiązania krótkoterminowe	-	0,8	2,1
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe ²⁾ - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	0,6	1,8
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny ¹⁾ stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny ¹⁾ stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	0,3	1,0
IV.	Ocena stopnia zadłużenia				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe / pasywa ogółem) x 100	%	38,2%	33,1%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	29,8%	25,3%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	32,8%	40,0%
V.	Pozostałe wskaźniki				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł /etat	375,6	406,7
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	49,6%	50,9%

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 14. Zbiorcze (Nowa ustawa kominowa)

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	
		2023	2024
	1	2	3
1	Średnioroczne zatrudnienie pracowników (etaty)	2 347	2 412
2	Średni kurs euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu danego roku obrotowego	4,3480	4,2730
3	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. euro)	205 391	232 420
4	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. zł)	893 042	993 129
5	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. euro)	427 949	458 353
6	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. zł)	1 860 724	1 958 542

Tabela nr 14. Informacje o danych finansowych i niefinansowych związanych z realizacją SRK i Usług publicznych wraz z objaśnieniami do tabeli

Lp.	Program/Projekt z Planu finansowo-rzeczowego spółki*	Instrument Zarządzania Strategicznego z SRK	Nazwa Zadania	Zadanie inwestycyjne/remontowe/ciągłe	Efekt rzeczowy	Rezultat	Usługa Publiczna	Cel operacyjny SRK2030	Źródło finans.	Nakłady całkowite w zł w 2024 roku
1	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa stacji transformatorowej oraz 2 stanowisk ładowania pantograflowego autobusów elektrycznych (I etap) ul. Stojałowskiego (Kurdwanów autobusy).	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	2 827 576
2	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa stacji transformatorowej oraz 2 stanowisk ładowania pantograflowego autobusów elektrycznych ul. Łużycka (Piaski Nowe)	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	2 387 357,3
3	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych wraz z budową stacji transformatorowej na Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka-etap I	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	10 807 718,8

Lp.	Program/Projekt z Planu finansowo-rzeczowego spółki	Instrument Zarządzania Strategicznego z SRK	Nazwa Zadania	Zadanie inwestycyjne/remontowe/ciągłe	Efekt rzeczowy	Rezultat	Usługa Publiczna	Cel operacyjny SRK2030	Źródło finans.	Nakłady całkowite w zł w 2024 roku
4	Modernizacja taboru tramwajowego	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, Plan Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030, Polityka transportowa dla Miasta Krakowa	Modernizacja 2 sztuk wagonów GT8S: wyposażenie ich w człon niskopodłogowy, platformę najazdową dla wózków inwalidzkich, nowoczesny system informacji pasażerskiej	Zadanie inwestycyjne	2 wagony wyposażone w człon niskopodłogowy, platformę najazdową dla wózków inwalidzkich, nowoczesny system informacji pasażerskiej	Zwiększenie dostępności do usługi przewozowej. Likwidacja barier w korzystaniu z komunikacji miejskiej przez osoby o ograniczonej mobilności	Transport	IV.4	Środki własne	5 603 353,4
5	Modernizacja taboru tramwajowego	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, Plan Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030, Polityka transportowa dla Miasta Krakowa	Modernizacja 10 sztuk NGT6 - wyposażenie wagonów w klimatyzację przedziału pasażerskiego	Zadanie inwestycyjne	14 wagonów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Poprawa komfortu przejazdu	Transport	IV.4	Środki własne	7 311 001,3

Lp.	Program/Projekt z Planu finansowo-rzeczowego spółki	Instrument Zarządzania Strategicznego z SRK	Nazwa Zadania	Zadanie inwestycyjne/remontowe/ciągłe	Efekt rzeczowy	Rezultat	Usługa Publiczna	Cel operacyjny SRK2030	Źródło finans.	Nakłady całkowite w zł w 2024 roku
6	Leasing taboru autobusowego	Plan zrównoważonego rozwoju publ. transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, Plan Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030, Polityka transportowa dla Miasta Krakowa	Zakup 4 sztuk autobusów mini, niskopodłogowych, klimatyzowanych, zasilanych olejem napędowym w formie leasingu finansowego	Zadanie inwestycyjne	4 sztuki nowych autobusów mini wyposażonych w klimatyzację, automat biletowy, nowoczesne tablice informacji pasażerskiej	Odnowa taboru do obsługi linii, na których ze względu na warunki techniczne mogą kursować wyłącznie autobusy tego typu	Transport	IV.4	Środki własne	2 704 800,0
7	Przeglądy taboru tramwajowego zgodnie z obowiązującymi przepisami	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Przeglądy taboru tramwajowego wyszczególnione w rozdziale III, pkt. 2 pt. "Działalność remontowa"	Zadanie remontowe	Wykonanie przeglądów 35 pojazdów, remont 1 pojazdu	Zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu przez utrzymanie sprawności eksploatowanego taboru tramwajowego	Transport	IV.4	Środki własne	19 144 729,5
8	Remont infrastruktury torowo-sieciowej na terenie Stacji Obsługi Tramwajów MPK S.A. w Krakowie	Plan zrównoważ. rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Remont infrastruktury torowo-sieciowej na terenie Stacji Obsługi Tramwajów	Zadanie remontowe	Wymiana uszkodzonych i wypracowanych zwrotnic i łuków pomiędzy zwrotnicami, węzłami rozjazdowymi.	Zapewnienie sprawności infrastruktury torowo-sieciowej dla potrzeb tramwajów	Transport	IV.4	Środki własne	446 247,3

Lp.	Program/Projekt z Planu finansowo-rzeczowego spółki	Instrument Zarządzania Strategicznego z SRK	Nazwa Zadania	Zadanie inwestycyjne/remontowe/ciągłe	Efekt rzeczowy	Rezultat	Usługa Publiczna	Cel operacyjny SRK2030	Źródło finans.	Nakłady całkowite w zł w 2024 roku
9	Zakup maszyn i urządzeń	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Zakup stacjonarnych automatów biletowych - 7 sztuk	Zadanie inwestycyjne	7 sztuk nowych, stacjonarnych automatów biletowych	Zwiększenie dostępności do usługi przewozowej	Transport	IV.4	Środki własne	994 079,8
10	Zakup maszyn i urządzeń	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Modernizacja oprogramowania i ładowarek autobusów elektrycznych	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	325 884,6
11	Kontynuacja testów autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych” , polecenie WZ MPK S.A.	Kontynuacja testów autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych	Zadanie ciągłe	Zmniejszenie emisji komunikacyjnej	Pozyskanie praktycznej wiedzy na temat eksploatacji autobusów wodorowych pozwalającej na podjęcie strategicznych decyzji w przyszłości	Transport	IV.4	Środki własne	851 031,7

Lp.	Program/Projekt z Planu finansowo-rzeczowego spółki	Instrument Zarządzania Strategicznego z SRK	Nazwa Zadania	Zadanie inwestycyjne/remontowe/ciągłe	Efekt rzeczowy	Rezultat	Usługa Publiczna	Cel operacyjny SRK2030	Źródło finansowania	Nakłady całkowite w zł w 2024 roku
12	Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, Polityka transportowa dla Miasta Krakowa	Rozbudowa monitoringu obiektowego w Stacjach Obsług MPK S.A. w Krakowie	Zadanie inwestycyjne-projekt optymalizacyjny	Montaż dodatkowych kamer, rozbudowa stanowisk umożliwiających podgląd obrazu z kamer trybie 24/7	Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa obiektów i majątku MPK S.A. w Krakowie	Transport	IV.4	Środki własne	432 097,3
13	Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, Polityka transportowa dla Miasta Krakowa	Usprawnienie pojazdowych systemów monitoringu CCTV	Zadanie inwestycyjne-projekt optymalizacyjny	Wymieniono 19 systemów do monitoringu CCTV, 107 rauterów i dysków w 464 pojazdach	Uzyskanie lepszej jakości i ciągłości nagrań z systemów monitoringu w pojazdach, co pozwala na lepsze dokumentowanie zdarzeń i incydentów.	Transport	IV.4	Środki własne	59 560,0

