



**Sprawozdanie z działalności  
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.  
z siedzibą w Krakowie  
za 2025 rok**



## **RADA NADZORCZA MPK S.A. W KRAKOWIE**

### **Przewodniczący**

Paweł Kaczor od 1 października 2025 roku

prof. Wiesław Starowicz do 19 września 2025 roku

### **Zastępca Przewodniczącego**

prof. Andrzej Matyja od 1 października 2025 roku

Marta Witkowicz do 19 września 2025 roku

### **Członkowie**

Piotr Jurczyk

Robert Nagraba

Paweł Ścigalski

prof. Andrzej Matyja do 30 września 2025 roku

Paweł Kaczor od 19 września 2025 roku

Grzegorz Małodobry od 19 września 2025 roku

## **ZARZĄD MPK S.A. W KRAKOWIE**

Rafał ŚWIERCZYŃSKI

Prezes Zarządu

Jan PODKOPACZ od 1 marca 2026 roku

Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami

Grzegorz DYRKACZ do 31 grudnia 2025 roku

Wiceprezes Zarządu ds. Zarządzania Przewozami

Mariusz SZAŁKOWSKI

Wiceprezes Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju

Katarzyna BURY

Członek Zarządu ds. Prawnych



## SPIS TREŚCI

<b>I. WPROWADZENIE</b>	<b>1</b>
1. Podstawowe informacje o Spółce .....	1
2. Przedmiot działalności Spółki .....	4
3. Zarządzanie Spółką .....	4
<b>II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI</b>	<b>7</b>
1. Pozycja rynkowa, odbiorcy usług i dostawcy .....	7
2. Ochrona środowiska .....	9
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
<b>III. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA ROKU SPRAWOZDAWCZEGO ISTOTNIE WPŁYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ I ROZWÓJ SPÓŁKI</b>	<b>40</b>
1. Najważniejsze przedsięwzięcia .....	40
2. Opis istotnych roszczeń wobec Spółki .....	42
<b>IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM</b>	<b>43</b>
1. Tabor Spółki .....	43
2. Zakres usług komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK S.a .....	48
3. Realizacja pracy przewozowej .....	49
<b>V. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA I REMONTOWA</b>	<b>50</b>
1. Działalność inwestycyjna .....	50
2. Działalność remontowa .....	61
<b>VI. SYTUACJA KADROWO-PŁACOWA</b>	<b>64</b>
1. Polityka personalna .....	64
2. Polityka płacowa .....	65
<b>VII. SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA</b>	<b>67</b>
1. Przychody według rodzajów działalności .....	67
1.1. Przychody z działalności operacyjnej .....	68
1.1.1. Działalność podstawowa .....	68
1.1.2. Działalność pozostała .....	68
1.2. Przychody finansowe .....	69
1.3. Pozostałe przychody operacyjne .....	69
2. Koszty według rodzajów działalności .....	70
2.1. Koszty działalności operacyjnej .....	71
2.1.1. Działalność podstawowa .....	78
2.1.2. Działalność pozostała .....	78
2.2. Koszty finansowe .....	78
2.3. Pozostałe koszty operacyjne .....	78
3. Wynik finansowy .....	79
3.1. Wynik z realizacji zadań powierzonych .....	80
3.2. Efekt PGK .....	82
3.3. Uzasadnienie podziału zysku .....	82

4. Bilans .....	83
4.1. Aktywa.....	83
4.1.1. Informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę.....	85
4.1.2. Zmiany w stanie majątku .....	87
4.1.3. Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów .....	87
4.1.4. Informacja o służebnościach przesyłu .....	89
4.1.5. Wykaz głównych należności wraz ze strukturą .....	89
4.1.6. Polityka egzekwowania należności.....	90
4.2. Pasywa.....	91
4.2.1. Kapitał własny Spółki .....	92
4.2.2. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania.....	92
4.2.3. Wykaz głównych zobowiązań.....	92
4.2.4. Zobowiązania wobec podmiotów publicznych.....	93
4.2.5. Informacja o kredytach i leasingu.....	93
5. Przepływy pieniężne .....	94
6. Wskaźniki finansowe .....	96
6.1. Wskaźniki płynności .....	96
6.2. Wskaźniki zadłużenia.....	96
6.3. Poziom kapitału pracującego .....	97
6.4. Wskaźniki rentowności .....	97
6.5. Wskaźniki BANKOWE (KONWENANTY) .....	98
<b>VIII. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH I KAPITAŁOWYCH</b>	<b>98</b>
<b>IX. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ KONTYNUOWANIA DZIAŁALNOŚCI</b>	<b>100</b>
1. Opis przewidywanej sytuacji finansowej Spółki .....	100
2. Opis stosowanych instrumentów finansowych .....	100
3. Informacja o innych ryzykach jakie mogą wystąpić w dalszej przyszłości i strategiach zarządzania danym ryzykiem .....	102
<b>X. OPIS DOKONANYCH W SPÓŁCE ZEWNĘTRZNYCH KONTROLI I AUDYTÓW WRAZ Z WNIOSKAMI I NIEZGODNOŚCIAMI</b>	<b>104</b>
1. Kontrole .....	104
2. Audyty .....	106
2.1. Audyt nadzoru Zintegrowanego Systemu Zarządzania.....	106
2.2. Audyty rekompensaty operatora lokalnego transportu zbiorowego.....	106
<b>XI. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA, ROZLICZENIE DOKAPITALIZOWANIA I WYNAGRODZENIA (REKOMPENSATY) ZA POWIERZONE PRZEZ GMINĘ ZADANIA</b>	<b>107</b>
1. Uzyskana pomoc publiczna .....	107
2. Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez gminę zadania.....	114
<b>XII. KLUCZOWE PROGRAMY LUB PROJEKTY</b>	<b>116</b>
1. Programy i projekty związane z działalnością Spółki wpisujące się w cele Strategii Rozwoju Krakowa oraz związane z nimi zadania. ....	116
2. Usługi publiczne świadczone w sposób ciągły, istotne dla jakości w mieście oraz związane z nimi zadania. ....	118
3. Inne kluczowe zadania i projekty. ....	118

## **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 powierzonych 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



## I. WPROWADZENIE

„Sprawozdanie z działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie za 2025 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 rozliczenie 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 2025 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” zatwierdzony przez Walne Zgromadzenie Spółki w dniu 28 marca 2025 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 2025 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 przewozów tramwajowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 1 kwietnia 2019 roku, która obowiązuje do 31 marca 2035 roku;
- Umową na świadczenie przewozów autobusowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) z dnia 7 sierpnia 2014 roku, która obowiązywała do 31 marca 2025 roku oraz umową 34/01/ZTP/2025 z dnia 31 marca 2025 roku, która obowiązuje do 31 marca 2035 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, której realizacja została przedłużona zgodnie z aneksem nr 1 z dnia 30 czerwca 2025 roku do 31 lipca 2025 roku. Począwszy od 1 sierpnia 2025 roku do 31 lipca 2029 roku obowiązuje umowa nr 101/01/ZTP/2025 z dnia 30 lipca 2025 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków wraz z określeniem zasad rozliczenia Rekompensaty;
- Umową wykonawczą nr 92/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku w zakresie dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z aneksem nr 2, która obowiązywała do dnia 31 marca 2025 roku. Od 1 kwietnia 2025 roku do 5 sierpnia 2025 roku obowiązywała umowa nr 59/ZTP/2025 z dnia 31 marca 2025 roku w zakresie dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, natomiast od 6 sierpnia 2025 roku była ważna umowa nr 121/01/ZTP/2025 z dnia 5 sierpnia 2025 roku o

świadczenie usług publicznych w zakresie dystrybucji biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, która obowiązuje do 31 stycznia 2027 roku;

- Umową wykonawczą nr 92/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku w zakresie kontynuacji windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałej przed dniem 1 lutego 2016 roku, która obowiązywała do 30 czerwca 2025 roku. Począwszy od dnia 1 lipca 2025 roku do dnia 30 czerwca 2028 roku obowiązuje umowa nr 89/01/ZTP/2025 z dnia 24 czerwca 2025 roku o świadczenie usług w zakresie kontynuacji windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku.

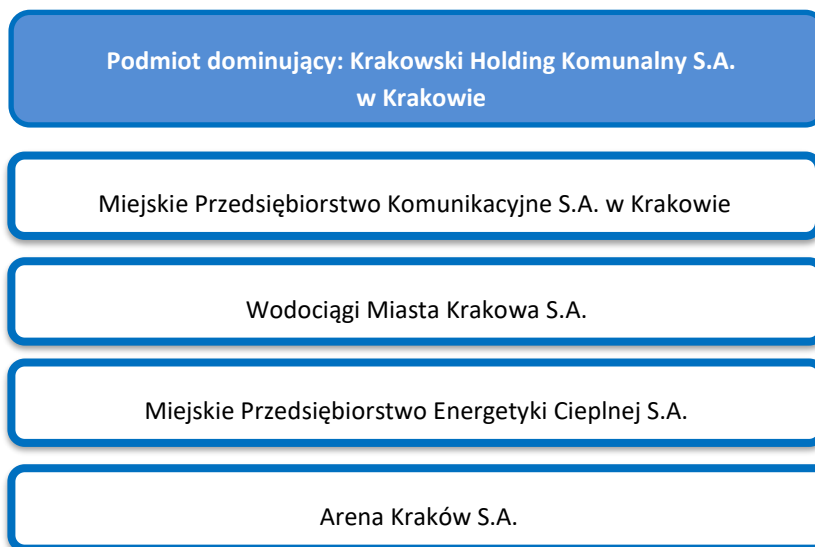
Ponadto w 2025 roku działalność Spółki wyznaczały:

- Umowy kredytowe z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI): Umowa z dnia 6 lipca 2015 roku, Umowa z dnia 28 listopada 2018 roku, zmieniona 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;
- Umowy pożyczki wspierające zieloną transformację miast ze środków Krajowego Planu Odbudowy zawarte z Bankiem Gospodarstwa Krajowego: Umowa pożyczki na kwotę 500 mln zł z dnia 27 października 2025 roku, Umowa pożyczki na kwotę 250 mln zł z dnia 27 października 2025 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.

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

**Schemat 1. Skład grupy kapitałowej Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie w 2025 roku**



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

- „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030” uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 roku;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” uchwała nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 roku;
- „Bezpieczny Kraków” Program poprawy bezpieczeństwa dla Miasta Krakowa na lata 2025-2028- uchwała nr XVIII/424/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 15 stycznia 2025 roku;
- „Powiatowy Program Działania na rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2023 – 2026” uchwała nr CXII/3043/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 czerwca 2023 roku;
- „Plan Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030” uchwała nr XXXVI/933/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2020 roku;
- „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków” uchwała aktualizująca nr CXIV/3002/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 października 2018 roku;
- „Program Ochrony Środowiska dla Miasta Krakowa na lata 2020-2030” uchwała nr LXXII/2044/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 17 listopada 2021 roku;
- Uchwała nr XXXII/619/25 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 czerwca 2025 roku w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie;
- „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

**MPK S.A. w Krakowie posiada wdrożony i utrzymywany Zintegrowany System Zarządzania Jakością, Zarządzania Środowiskowego oraz Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji, zgodny z wymaganiami norm ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 oraz ISO/IEC 27001:2022.** Obejmuje on zarządzanie całością organizacji, zarówno z punktu widzenia ciągłego doskonalenia zgodności wyrobów i usług z wymaganiami Klientów, dążenia do możliwie najmniejszego negatywnego oddziaływania działalności Spółki na środowisko naturalne, jak i zapewnienia bezpieczeństwa przetwarzanych informacji. Zakres Zintegrowanego Systemu Zarządzania obejmuje świadczenie usług:

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

Potwierdzeniem, że System Zarządzania Jakością i System Zarządzania Środowiskowego są zgodne z wymaganiami wymienionych norm oraz świadczą o skuteczności w osiągnięciu celów, określonych w Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania, 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).

W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji Spółka przystąpiła do audytu certyfikującego w lutym 2026 roku. Audyt zakończył się wynikiem pozytywnym.

## 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, itp.

## 3. ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ

Struktura organizacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na koniec 2025 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, Dział Kontroli Wewnętrznej oraz 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.

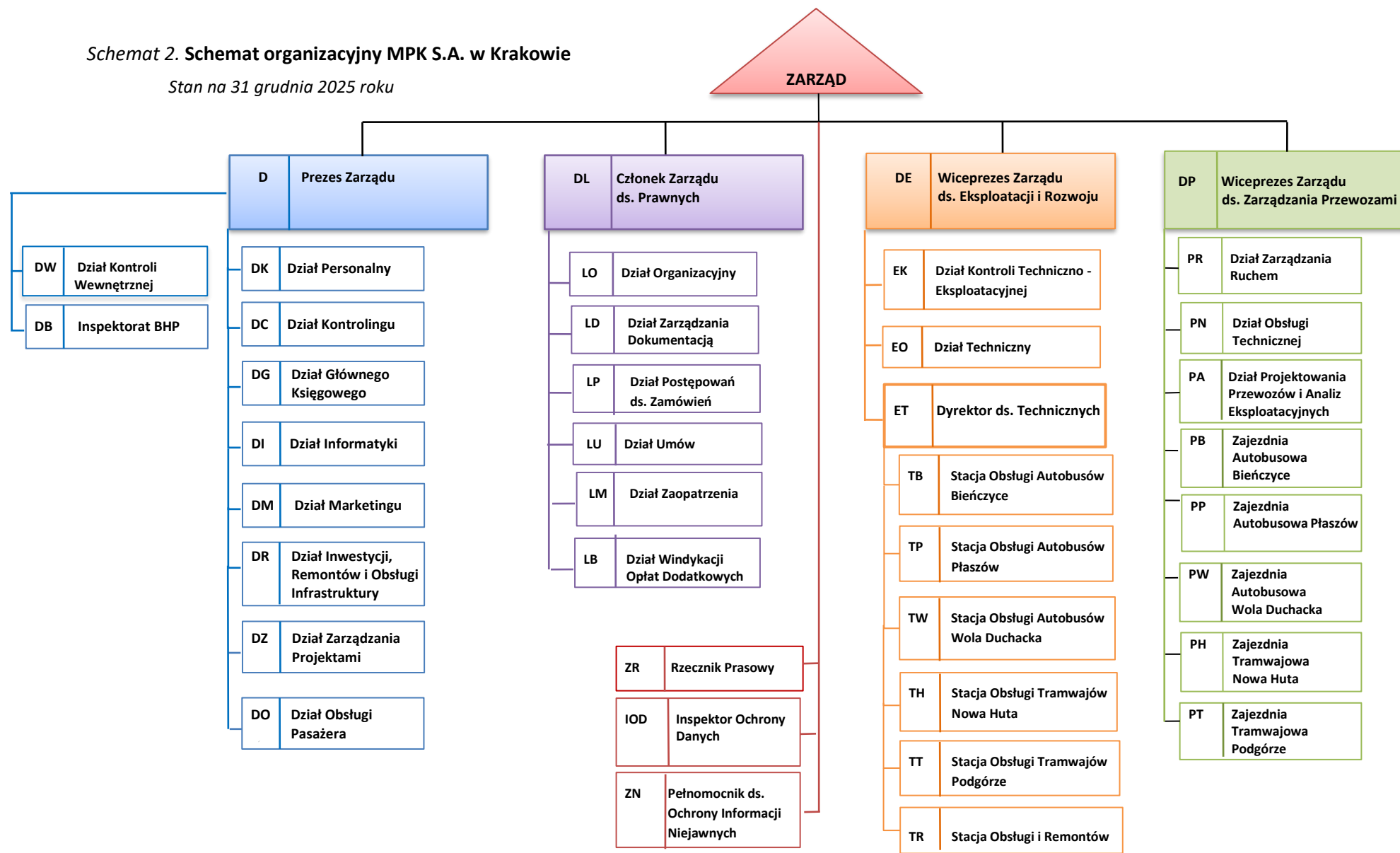
W pionie Członka Zarządu ds. Prawnych znajdowały się: Dział Organizacyjny, Dział Zarządzania Dokumentacją, Dział Postępowañ ds. Zamówień, Dział Umów, Dział Zaopatrzenia oraz Dział Windykacji Opłat Dodatkowych.

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

MPK S.A. w Krakowie wdrożyło i utrzymuje Zintegrowany System Zarządzania Jakością, Zarządzania Środowiskowego oraz Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji, zgodny z wymaganiami norm ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 oraz ISO/IEC 27001:2022. 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 2025 roku





## II. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU SPÓŁKI

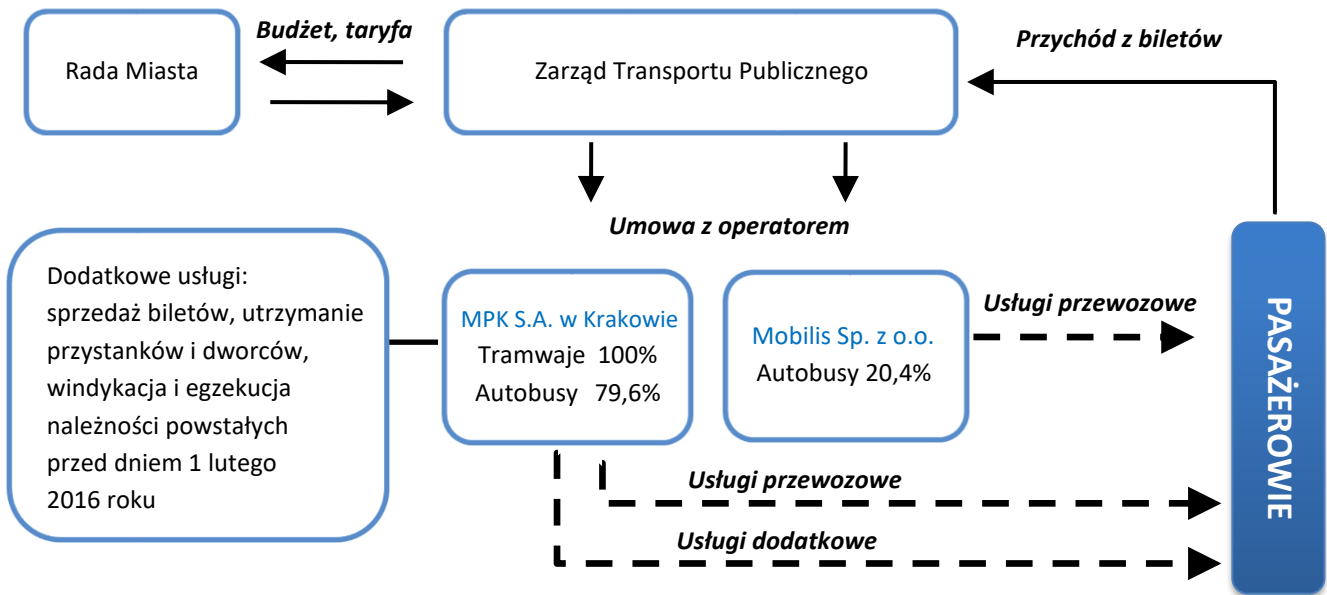
### 1. POZYCJA RYNKOWA, ODBIORCY USŁUG I DOSTAWCY

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

- 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);
- MPK S.A. w Krakowie było podmiotem wewnętrznym Gminy, posiadało status Operatora publicznego transportu zbiorowego i wykonywało na rzecz Gminy Miejskiej Kraków zadania z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na podstawie umów przytoczonych w rozdziale I, pkt. 1 pt. „Podstawowe informacje o Spółce”. Na koniec 2025 roku Spółka posiadała 100% udziału w przewozach tramwajowych oraz 79,6% udziału w przewozach autobusowych;
- Z tytułu świadczonych usług MPK S.A. w Krakowie otrzymywało od Miasta rekompensatę pieniężną. Dla wszystkich umów z Miastem został wprowadzony wspólny mechanizm weryfikacji otrzymanego wynagrodzenia poprzez wprowadzenie w § 7 ust. 4 – 9 Umowy Tramwajowej „Procedury zapobiegania nadmierności Rekompensaty”;
- MPK S.A. w Krakowie na bieżąco współpracowało z Organizatorem transportu publicznego we wszystkich sprawach związanych z realizacją zadań powierzonych Spółce;
- Ceny biletów, ulgi i zwolnienia z opłat za przejazdy komunikacją miejską 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;
- 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.

Na koniec 2025 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.

Schemat 3. System Komunikacji Miejskiej w Krakowie według stanu na 31 grudnia 2025 roku



Najważniejszą odbiorcą Spółki w 2025 roku była Gmina Miejska Kraków. Najważniejszymi dostawcami Spółki w 2025 roku byli:

- Budimex S.A. – realizator: remontu placu postojowego obejmującego tory 11-14 wraz z podziemną infrastrukturą, wymianą kabli trakcyjnych zasilających i powrotnych oraz wzmocnieniem zasilania w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, wykonania zadania placu postojowego nad torami postojowymi nr od 11 do 24 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, budowy placu postojowego dla autobusów elektrycznych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, przebudowy wjazdu i zjazdu oraz remontu dróg i placów, likwidacji ubytków w jezdniach na terenie 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”;
- Veolia Energy Contracting Poland Sp. z o.o. oraz Tauron Dystrybucja S.A. dostawcy energii elektrycznej;
- ZUE S.A. realizator I etapu przebudowy toru obwodowego nr 28 oraz budowy podstacji trakcyjnej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.

## 2. OCHRONA ŚRODOWISKA

**MPK S.A. w Krakowie** przywiązuje szczególną wagę do wdrażania rozwiązań sprzyjających ochronie środowiska, których celem jest zapobieganie, ograniczanie oraz eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na otoczenie. W okresie sprawozdawczym Spółka realizowała w szczególności następujące działania:

### 1. Przedsięwzięcia ograniczające emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych:

- a) **Zakupiono i skierowano do ruchu 37 autobusów Solaris Urbino 12 Mild Hybrid, wyposażonych w rozwiązania ograniczające zużycie paliwa oraz emisję zanieczyszczeń;**
- b) **Zakupiono i wprowadzono do eksploatacji 8 autobusów typu mini w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do poziomu popytu,** w szczególności poprzez kierowanie pojazdów o mniejszej pojemności na linie o niższych potokach pasażerskich;
- c) Z dniem 9 lipca 2025 roku **wycofano z eksploatacji ostatnie autobusy spalinowe z silnikami spełniającymi normę Euro 5;**
- d) **Zawarto umowy na dostawę w 2026 roku 47 autobusów zeroemisyjnych,** w tym:
  - 10 autobusów standardowych zasilanych wodorem;
  - 37 autobusów elektrycznych (22 standardowych oraz 15 przegubowych);
- e) **Kontynuowano eksploatację autobusów zasilanych wodorem** na regularnych liniach komunikacji miejskiej w Krakowie w ramach umów na testowanie. Wykaz wynajmowanych pojazdów zaprezentowano w rozdziale VII, pkt. 4.1.3 pt. „Informacja o majątku Spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów”;
- f) **Prowadzono rozbudowę infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych** w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka oraz na terenie Miasta Krakowa. Szczegółowe informacje przedstawiono w rozdziale V, pkt 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja budynków i budowli”;
- g) **Zawarto umowy realizacyjne na dostawę ekologicznych tramwajów przewidzianych w planach inwestycyjnych kolejnych lat,** w tym:
  - 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 32–34 metry;
  - 20 tramwajów o długości powyżej 43 metrów.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”;
- h) **Wspierano rozwój alternatywnych form transportu** poprzez eksploatację autobusów wyposażonych w bagażniki oraz przyczepy do przewozu rowerów;
- i) **Kontynuowano realizację usługi „Tele-Bus”** – autobusu na życzenie – skierowanej do pasażerów podróżujących na terenie Rybitw i Płaszowa. **Wykorzystanie pojazdów o mniejszej pojemności umożliwiło lepsze dostosowanie oferty do potrzeb przewozowych oraz ograniczenie emisji spalin dzięki redukcji pustych przebiegów;**
- j) **Kontynuowano eksploatację sześciu 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”.

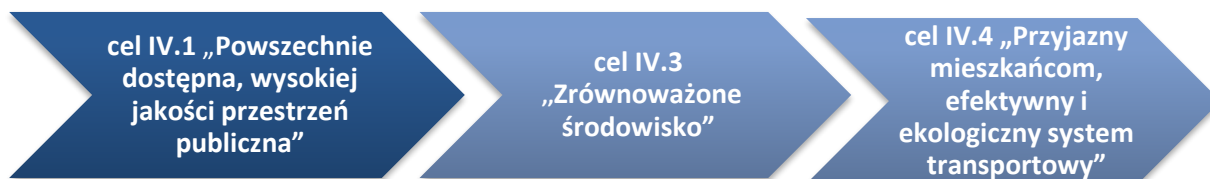
## **2. Przedsięwzięcia zmierzające do zmniejszenia zużycia mediów, redukcji strat ciepła z budynków, ograniczenia hałasu komunikacyjnego:**

- a) **W Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta została oddana nowa hala, na dachu której została zamontowana instalacja fotowoltaiczna produkująca energię na potrzeby własne, a nadwyżka może zostać odsprzedana do Dystrybutora.** Szczegółowe informacje przedstawiono w rozdziale V pkt 1 „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja budynków i budowli”;
- b) **Eksplloatowano i utrzymywano zbiorniki retencyjne** zlokalizowane w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta oraz Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, **zabezpieczające kanały przeglądowe oraz pomieszczenia położone poniżej poziomu „0” przed zalaniem;**
- c) **Gromadzono i wykorzystywano wodę opadową**, magazynowaną w zbiornikach retencyjnych, do **mycia taboru tramwajowego**. Temat opisano w rozdziale XII, pkt. 3 „Zbieranie i wykorzystanie wody deszczowej do celów technologicznych lub gospodarczych”;
- d) **Monitorowano jakość ścieków odprowadzanych do kanalizacji** we wszystkich obiektach Spółki, zgodnie z obowiązującymi pozwoleniami wodnoprawnymi (badania przeprowadzono w 8 punktach poboru próbek, dwa razy w roku). W 2025 roku nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń;
- e) **Prowadzono monitoring środowiska gruntowo-wodnego w rejonie stacji paliw**, w szczególności w zakresie zawartości substancji ropopochodnych oraz zapobiegania ewentualnym wyciekom;
- f) Uzyskano nowe pozwolenie na wytwarzanie odpadów obejmujące działalność całej Spółki;
- g) **Prowadzono kompleksowe działania w zakresie gospodarowania odpadami**, w tym:
  - Zbывano wysegregowane frakcje odpadów posiadające wartość rynkową;
  - Przekazywano pozostałe odpady do unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne decyzje administracyjne;
  - Ze sprzedaży odpadów o wartości rynkowej uzyskano przychody w wysokości 1 196 tys. zł netto;
  - Sporządzono roczne sprawozdanie do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego o wytworzonych odpadach i o gospodarowaniu odpadami oraz sprawozdanie o produktach, opakowaniach i o gospodarowaniu odpadami z nich powstającymi. Przygotowano sprawozdanie o odpadach nadających się do recyklingu do Głównego Urzędu Statystycznego;
  - Prowadzono bieżący monitoring nad ilością wytwarzanych odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne, weryfikowano ilości wytworzonych odpadów pod kątem posiadanego przez MPK S.A. w Krakowie pozwolenia Prezydenta Miasta Krakowa na wytwarzanie odpadów;
- h) **Zobowiązywano kontrahentów do przestrzegania zasad prawidłowej gospodarki odpadami, przepisów dotyczących stosowania wybranych substancji chemicznych oraz materiałów zawierających lotne związki organiczne podczas realizacji zamówień na rzecz Spółki;**
- i) **Rozpoczęto procedurę uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.** Wyłoniono wykonawcę wniosku i udzielono zamówienie. Wniosek został złożony w listopadzie 2025 roku;
- j) **Ograniczano zużycie tworzyw sztucznych** poprzez zakup wody w szklanych opakowaniach zwrotnych oraz redukcję wykorzystania folii opakowaniowej;
- k) W ramach nadzoru nad emisją substancji do powietrza doskonalono proces ewidencjonowania emisji, w szczególności w zakresie sposobu gromadzenia danych oraz metodyki prowadzenia ewidencji;
- l) Wykorzystywano platformę Regulis do nadzoru nad aspektami środowiskowymi oraz identyfikacji wymagań prawnych w obszarze ochrony środowiska;

- m) Prowadzono bieżące działania związane z utrzymaniem i pielęgnacją terenów zielonych na obszarach należących do Spółki.

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

Spółka realizowała działania ujęte w „Planie rzeczowo-finansowym na 2025 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 w 2025 roku:



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) Zakupiono i wprowadzono do eksploatacji 45 autobusów zasilanych olejem napędowym, w tym 37 autobusów standardowych Solaris Urbino 12 Mild Hybrid oraz 8 autobusów midi SANCITY 9LE marki Autosan. Zakup tych pojazdów pozwolił na wycofanie z ruchu z dniem 9 lipca 2025 roku ostatnich egzemplarzy autobusów spalinowych z silnikami Euro 5. Informacje dotyczące udogodnień dla pasażerów oraz rozwiązań zastosowanych w nowych autobusach, wpływających na zmniejszenie zużycia paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń, przedstawiono w rozdziale V, pkt 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. III pt. „Leasing taboru autobusowego”;**

**b) Spółka prowadziła trzy postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców wagonów tramwajowych ujętych w planach kolejnych lat, które zakończyły się zawarciem w dniu 3 kwietnia 2025 roku z PESA Bydgoszcz S.A. umów ramowych na dostawę do 90 nowych tramwajów, w tym:**

- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 32-34 metry;
- do 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 32-34 metry;
- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 42-45 metrów.

**Zawarcie tych umów to krok do deklarowanego przez Prezydenta Miasta Krakowa całkowitego wycofania z ruchu wszystkich tramwajów bez niskiej podłogi i bez klimatyzacji.** Priorytetem jest dostawa 30 sztuk wagonów dwukierunkowych, które są potrzebne do obsługi planowanej linii na Azory, ponieważ w pierwszym etapie nie będzie ona posiadała pętli.

W dniu 18 sierpnia 2025 roku **MPK S.A w Krakowie podpisało umowę realizacyjną na dostawę 30 sztuk tramwajów dwukierunkowych**, a w dniu 1 grudnia 2025 roku **umowę realizacyjną na dostawę 20 sztuk nowych, jednokierunkowych wagonów tramwajowych o długości 42-45 metrów.**

**Kolejne dwie umowy realizacyjne z firmą PESA Bydgoszcz S.A. na dostawę łącznie 15 sztuk nowych, jednokierunkowych wagonów tramwajowych o długości 32-34 metry zawarto w dniu 3 lutego 2026 roku.**

Nowe tramwaje PESA TWIST 3.0 to pojazdy komfortowe dla pasażerów (100% niskiej podłogi, wyposażone w klimatyzację i system informacji pasażerskiej) oraz przyjazne dla środowiska: ciche, energooszczędne, zbudowane z materiałów nadających się do recyklingu. Niska masa pojazdu i precyzyjnie dobrany napęd, z systemem odzyskiwania energii i zasobnikami, pozwolą na redukcję zużycia energii. Nowoczesna, lekka, modułowa konstrukcja skorupowa zapewni bezpieczeństwo podróży. Producent deklaruje wykorzystanie w ich produkcji sprawdzonych w eksploatacji komponentów, spawanie konstrukcji laserowo, na zrobotyzowanych stanowiskach, co zapewni wysoką jakość wagonów, precyzję ich wykonania, a w przyszłości optymalne koszty eksploatacji w całym okresie używania pojazdów.

**c) Spółka prowadziła postępowania przetargowe:**

- **Na zakup do 200 sztuk autobusów komunikacji miejskiej z silnikami spalinowymi, zasilanymi olejem napędowym.** Ich dostawy na podstawie umów realizacyjnych są zaplanowane na lata 2025-2028. Stan realizacji opisano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, ppkt. III pt. „Leasing taboru autobusowego”;

- **Na zakup pojazdów będących przedmiotem finansowego wsparcia ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym:**

➤ **10 autobusów standardowych zasilanych wodorem.** W dniu 3 czerwca 2025 roku została zawarta umowa zakupu z PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Spółka z o.o. Zamówione pojazdy będą mieć 12 metrów długości. Zostaną wyposażone w klimatyzację, system informacji pasażerskiej złożony z tablic wyświetlających trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi. Będą dostępne dla osób o ograniczonej mobilności: zostanie w nich wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach oraz zamontowane platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie;

➤ **37 autobusów zasilanych energią elektryczną** (22 autobusy standardowe i 15 autobusów przegubowych). W dniu 11 czerwca 2025 roku zawarto umowę z firmą Irizar E-MOBILITY S.L. na dostawę 22 autobusów standardowych o długości 12 metrów wraz z 22 ładowarkami typu plug-in. Natomiast na dostawę autobusów przegubowych o długości 18 metrów zawarto dwie umowy z firmą SOLARIS Bus & Coach Sp. z o.o.: pierwszą na zakup 10 autobusów wraz z ładowarkami oraz drugą na zakup 5 autobusów z dedykowanymi ładowarkami.

**d) Prowadzono rozbudowę infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych** (w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i na terenie Miasta Krakowa). **Wybudowano i odebrano 6 stanowisk ładowania autobusów elektrycznych. Przystąpiono do prac projektowych w celu budowy kolejnych.** Temat został opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja budynków i budowli”;

**e) Zakończono montaż klimatyzacji przedziału pasażerskiego we wszystkich wagonach typu NGT6;**

**f) Przygotowano do ruchu 3 wagony dwukierunkowe GT8SU** z partii 5 zakupionych w 2025 roku w Düsseldorfie, **które były wykorzystywane m.in. podczas remontu Mostu Grunwaldzkiego. Ponadto gruntownej modernizacji poddano dwa wagony GT8SU, z których 1 zakończono.** Temat szerzej zaprezentowano w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja taboru tramwajowego”;

**g) Kontynuowano eksploatację autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych.**

**2. Aktywnie poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki związanej z zakupami taboru komunikacji miejskiej:**

**a) Prowadzono prace związane z pozyskaniem dofinansowania do projektu pt. „Rozwój floty tramwajowej do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej Krakowa poprzez zakup kolejnych nowoczesnych niskopodłogowych wagonów”, w ramach prowadzonego przez Centrum**

Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) naboru nr FENX.03.01-IP.02-0028/24 (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat i Środowisko 2021 – 2027). Projekt **obejmuje zakup 30 niskopodłogowych, dwukierunkowych wagonów tramwajowych o długości 32-34 metry**. Wartość dofinansowania dla projektu wynosi 73 871 487,67 zł, zgodnie z podpisaną w dniu 22 lipca 2025 roku pomiędzy MPK S.A. w Krakowie a CUPT umową o dofinansowanie nr FENX.03.01-IP.02-0028/24-00. Następnie, w dniu 18 sierpnia 2025 roku pomiędzy MPK S.A. a firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. została zawarta Umowa Realizacyjna nr RE250548 na zakup 30 sztuk niskopodłogowych, dwukierunkowych wagonów tramwajowych o długości 32-34 metry. Zgodnie z harmonogramem dostaw wagony tramwajowe mają być dostarczone w okresie od lutego 2028 roku do marca 2029 roku. W związku z terminem dostaw wykraczającym poza termin realizacji projektu określony w Umowie o dofinansowanie (UoD), MPK S.A. wystąpiło do CUPT z wnioskiem o zmiany w Projekcie i zawarcie aneksu do UoD. Wnioskowane zmiany dotyczyły m.in.: wydłużenia terminu realizacji projektu i okresu kwalifikowalności wydatków do 30 kwietnia 2030 roku oraz sposobu pomiaru wskaźników rezultatu. CUPT wyraził zgodę na zmiany, a zapisy umowy zostały zaktualizowane aneksem z dnia 30 października 2025 roku;

- b) W dniu 28 marca 2025 roku została zawarta umowa o objęcie bezzwrotnym wsparciem projektu pt. „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie - część IV i V”,** który uzyskał dofinansowanie w kwocie 127 931 256,00 zł w ramach prowadzonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych naboru w trybie konkursowym, postępowanie nr KPOD.10.02-IW.02-001/24, Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Komponent E: Zielona, inteligentna mobilność, Inwestycja: E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje). Zakres projektu **obejmuje zakup 50 sztuk wagonów tramwajowych Tango Kraków LAJKONIK II, dostarczonych do Krakowa w okresie listopad 2022 – grudzień 2023**, na podstawie umów realizacyjnych (drugiej i trzeciej). Pismem o sygn. DPM-WPMII.710.2.2024.17.MW z dnia 12 maja 2025 roku **Centrum Unijnych Projektów Transportowych poinformowało MPK S.A. o wzroście wartości przyznanego wsparcia dla przedsięwzięcia do pełnej wnioskowanej kwoty 351 356 850,00 zł**, a z dniem 30 lipca 2025 roku został zawarty aneks nr 1 do umowy wprowadzający nową, wyższą kwotę wsparcia.

W dniu 20 maja 2025 roku MPK S.A. złożyło pierwszy wniosek o płatność na kwotę refundacji w wysokości 127 931 256,00 zł, która została formalnie zatwierdzona przez CUPT do wypłaty pismem CUPT o sygn. DPM-WPMII.710.2.2024.19.MW z dnia 8 lipca 2025 roku. Zespół Kontrolujący CUPT rozpoczął kontrolę doraźną projektu. Wizyta w Krakowie miała miejsce w dniach 14-17 lipca 2025 roku i obejmowała przegląd dokumentów, a także oględziny wszystkich 50 sztuk wagonów tramwajowych. Podczas spotkania zamykającego **Zespół Kontrolujący CUPT nie stwierdził żadnych nieprawidłowości**. Kwota refundacji wynikająca z pierwszego wniosku o płatność wpłynęła na konto MPK S.A. w dniu 8 sierpnia 2025 roku. W dniu 8 sierpnia 2025 roku MPK S.A. w Krakowie złożyło wniosek o płatność końcową na kwotę 223 425 594,00 zł, który został zatwierdzony przez CUPT w dniu 27 października 2025 roku. Z uwagi na uzależnienie wypłaty wsparcia od uruchomienia środków z rezerwy celowej budżetu państwa, nastąpi ona najprawdopodobniej na przełomie I i II połowy 2026 roku.

- c) Spółka rozpoczęła działania w kierunku zbadania możliwości pozyskania pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego udzielanej na preferencyjnych warunkach tj. przy oprocentowaniu wynoszącym 1% w skali roku z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO) w ramach Inwestycji B3.4.1, jako wsparcie na zieloną transformację miast.** W dniu 31 stycznia 2025 roku MPK S.A. w Krakowie złożyło do BGK wniosek o pożyczkę w wysokości 500 mln zł na zakup 20 sztuk niskopodłogowych jednokierunkowych wagonów tramwajowych o długości 42-45 metrów i w kwietniu 2025 roku otrzymało informację, że Wniosek został oceniony pozytywnie, a BGK podjął decyzję o jej przyznaniu i rozpoczął prace związane z zawarciem umowy. Ponadto, w dniu 26 marca 2025 roku Spółka złożyła drugi wniosek o pożyczkę w ramach ZTM, w wysokości 250 mln zł na zakup

kolejnych wagonów tramwajowych. **W dniu 27 października 2025 roku MPK S.A. podpisało z Bankiem Gospodarstwa Krajowego dwie Umowy Pożyczki Wspierającej Zieloną Transformację Miast:**

- Umowa Pożyczki nr ZT25-01924 na kwotę 500 mln zł na finansowanie projektu pt. „Zakup nowej floty tramwajowej dla Krakowa jako element zielonej transformacji obejmującej rozwój transportu publicznego przyjaznego dla środowiska”, polegającego na zakupie 20 sztuk nowych, niskopodłogowych, jednokierunkowych tramwajów o długości 42 - 45 metrów oraz 1 wagonu jednokierunkowego o długości 32 – 34 metry,
- Umowa Pożyczki nr ZT25-04839 na kwotę 250 mln zł na finansowanie projektu pt. „Zakup nowej floty tramwajowej dla Krakowa jako element zielonej transformacji obejmującej rozwój transportu publicznego przyjaznego dla środowiska – część 2”, polegającego na zakupie 14 sztuk nowych, niskopodłogowych, jednokierunkowych tramwajów o długości 32 – 34 metry.

**d) MPK S.A. podjęło prace związane z pozyskaniem dofinansowania w naborze prowadzonym w trybie konkurencyjnym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (postępowanie nr FENX.03.01-IP.02-001/26), w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 dla projektu pt. „Wzmocnienie transportu zeroemisyjnego w Krakowie poprzez rozbudowę floty autobusów elektrycznych oraz retrofit baterii”. W ramach projektu planowany jest zakup 20 sztuk nowych przegubowych autobusów elektrycznych oraz retrofit baterii 20 autobusów elektrycznych z lat 2016-2017.**

**3. Zapewniano czytelność informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej:**

- a) Wdrożono nowe regulacje przekazane przez Zarząd Transportu Publicznego w zakresie informacji przystankowej, w szczególności zmiana wielkości i wyglądu czcionki;**
- b) Kontynuowano oznakowanie na rozkładach jazdy linii obsługiwanych taborem wyłącznie niskopodłogowym (piktogram wózka dla osób niepełnosprawnych);**
- c) Kontynuowano wyposażenie przystanków komunikacji miejskiej w informacje o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg (w języku polskim i angielskim) oraz w mapy wielkoformatowe na wybranych przystankach;**
- d) Dokonano wymiany starych elementów na nowe: kaseton na linię (mały) 30 sztuk, kaseton na linię/nazwa przystanku 50 sztuk, ławki 125 sztuk, gabloty rozkładowe 296 sztuk, słupki przystankowy 70 sztuk;**
- e) Nadawano komunikaty Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK bezpośrednio do przestrzeni pasażerskiej na pokładach pojazdów.**

**4. Udostępniano dla pasażerów w Google maps lokalizacje autobusów wykonujących pracę na liniach oraz umożliwiono prowadzącym pojazdy zdalne sprawdzanie lokalizacji autobusu na Zajezdni, przed rozpoczęciem pracy.**

**5. Uruchomiono nową wersję portalu internetowego MPK S.A. w Krakowie, który uwzględnia potrzeby osób niewidomych i słabowidzących. Aktualna strona jest przejrzysta i zoptymalizowana pod kątem różnych urządzeń. Intuicyjna nawigacja ułatwia znalezienie informacji. Została wyposażona w zaawansowaną wyszukiwarkę połączeń, która uwzględnia realne czasy odjazdów pojazdów KMK. Zmienił się także sposób prezentacji rozkładów jazdy, które powiązano z komunikatami o czasowych zmianach związanych z remontami, czy wydarzeniami specjalnymi. Ponadto firmy zainteresowane współpracą z MPK S.A. w Krakowie zyskały przejrzysty dostęp do aktualnych zamówień i przetargów, a kandydaci do pracy mogą zapoznać się z ogłoszonymi rekrutacjami.**

**6. W Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka wykorzystywano oprogramowanie do kolejgowania autobusów elektrycznych do ładowania, w celu zapewnienia właściwej organizacji procesu ładowania baterii trakcyjnych i przygotowania wymaganej ilości naładowanych pojazdów.**

**7. 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) oraz likwidacji barier architektonicznych.

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

- a) **Patrowano ciągi komunikacyjne wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa** i zgłaszano do Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK S.A. informacje dotyczące graffiti naniesionych na budynkach, budowlach i infrastrukturze przystankowej;
- b) **Współpracowano ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w celu szybkiego ujmowania sprawców;**
- c) **Prowadzono wraz ze Strażą Miejską Miasta Krakowa zajęcia profilaktyczne w szkołach** w celu zwiększenia świadomości dzieci i młodzieży na temat skutków i konsekwencji niszczenia wspólnego mienia oraz jak bezpiecznie podróżować w pojazdach komunikacji miejskiej.

**9. Na bieżąco usuwano ujawnione przypadki graffiti z urządzeń przystankowych, automatów, obiektów, itp.** Odnawiano zabezpieczenia powierzchni preparatami AGS. Usunięto graffiti z urządzeń przystankowych (944 razy), z automatów (105 razy).

**10. 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, zmniejszała poziom emisji spalin**, w związku z ograniczeniem pustych przebiegów. Wykonano pracę przewozową w wysokości 96 tys. wozokilometrów. Przewieziono niemal 26 tys. pasażerów.



**11. 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”.

**12. Prowadzono działania na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego w ruchu**, w tym w szczególności:

- a) **Zachęcano kierowców samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej w Krakowie** m.in. poprzez podejmowanie działań edukacyjnych, promujących zalety podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej, w tym: **informowano o dokonanych zakupach nowych, 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 w pojazdach, itp.);
- b) **Kontynuowano udział w kampanii informacyjnej Miasta Krakowa pt. „Możesz zmniejszyć swój ślad węglowy każdego dnia”**, w ramach której:
  - Na dwóch tramwajach prowadzona była ekspozycja reklamy całopojazdowej ze Smokiem Wawelskim i Lajkonikiem, którzy edukują mieszkańców w temacie śladu węglowego;
  - Na monitorach w pojazdach komunikacji miejskiej prowadzona była emisja filmików i informacji przygotowanych przez Miasto w temacie śladu węglowego;
  - Na bilecie 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) **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.). Edukacyjne działania MPK S.A. w Krakowie mają również na celu zwrócenie dzieciom uwagi na to, jak ważne dla klimatu jest korzystanie z komunikacji miejskiej. W przypadku Krakowa możliwe jest aż 7-krotne zmniejszenie śladu węglowego pod warunkiem korzystania z komunikacji miejskiej i rezygnacji z indywidualnej podróży samochodem;

- d) **Na monitorach** pojazdów komunikacji miejskiej **emitowano spoty promujące m.in. kulturalne i życzliwe zachowania w komunikacji miejskiej**, w szczególności w ramach kampanii „Bądź wrażliwy, ustąp miejsca” oraz kampanii „Weźże gadaj ciszej”;
- e) **Aktywnie uczestniczono w obchodach Międzynarodowego Dnia Ziemi**. W dniu 27 kwietnia 2025 roku na terenie Nowohuckiego Centrum Kultury udostępniono zeroemisyjne pojazdy: autobus i radiowóz zasilane energią elektryczną, przygotowano konkursy wiedzy o krakowskiej komunikacji, kształtowano dobre, prośrodowiskowe nawyki i postawy, w tym zachęcano do korzystania z komunikacji zbiorowej podczas planowania podróży po Mieście i gminach ościennych;
- f) **Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Mobilności 2025**, który był przeprowadzony w dniach od 16 do 22 września 2025 roku. We współpracy z innymi organizatorami, prowadzono liczne kampanie promujące wybór niskoemisyjnych form podróżowania, w tym m.in.:
- W dniach od 16 do 18 września 2025 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;
  - W nocy z 19 na 20 września 2025 roku w godzinach od 20:00 do 4:00 nad ranem **przeprowadzono akcję „Bezpieczny Powrót”**. Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie oraz policjanci Komendy Miejskiej Policji w Krakowie czuwali nad bezpieczeństwem pasażerów podróżujących komunikacją miejską w godzinach wieczornych i nocnych oraz nad przestrzeganiem przez kierowców samochodów przepisów ruchu drogowego w rejonie przystanków. W wyniku tej akcji Policjanci wystawili 14 mandatów i 24 pouczenia. W ten sposób upomnieni zostali kierowcy niestosujący się do przepisów ruchu drogowego, jak również pasażerowie spożywający alkohol, śmiejący oraz zachowujący się agresywnie i wulgarnie;
  - W dniu 18 września 2025 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;
  - W dniu 21 września 2025 roku **wzięto aktywny udział w Wielkiej Lekcji Ekologii**. Zaprezentowano nowoczesny, niskoemisyjny tabor oraz przygotowano stoisko, na którym prowadzono edukację mieszkańców w zakresie ekologicznych form podróżowania;



- W dniu 21 września 2025 roku **zorganizowano paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie, która była połączona z obchodami 150-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej.** Pojazdy wraz z pasażerami przejechały trasą z Zajezdni Tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka do Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta przy ul. Ujastek 12. W paradzie wzięły udział wagony z różnych etapów historii komunikacji miejskiej w Krakowie, w tym te najstarsze w kolekcji pojazdów zabytkowych MPK S.A. w Krakowie, jak Zeppelin czy Gracówka, tramwaje wypożyczone na okres wakacji z Poznania, Warszawy i Wrocławia, jak również najnowsze tramwaje Krakowiak i Lajkonik.



Przejazd tramwajami biorącymi udział w paradzie był bezpłatny. Na terenie Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta na uczestników parady czekało wiele atrakcji, m.in.: przejazdy historycznymi wagonami na trasie z Zajezdni do pl. Centralnego. Udostępniono możliwość wejścia do kabiny tramwaju, przejazdy przez myjnię, zwiedzanie Stacji Obsługi Tramwajów, pokazy pojazdów technicznych Spółki. Zorganizowano gry i zabawy dla dzieci. Swoje stoiska miały także Policja, Straż Pożarna i Straż Miejska;

- W dniu 22 września 2025 roku **w ramach Europejskiego Dnia bez Samochodu Miasto Kraków wprowadziło bezpłatną komunikację dla wszystkich pasażerów.** W tym dniu kasowniki we wszystkich pojazdach Spółki były wyłączone - na polecenie Zarządu Transportu Publicznego. Ponadto, informowano o tym wydarzeniu na stronie internetowej Spółki, na Facebooku oraz na monitorach w pojazdach.

**13. W związku z przypadającymi w 2025 roku obchodami jubileuszu 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie Spółka zorganizowała szereg wydarzeń informacyjno-promocyjnych,** podczas których w świadomości pasażerów utrwalany był wizerunek MPK S.A. w Krakowie jako firmy przyjaznej, dbającej o komfort i bezpieczeństwo pasażerów, biorącej czynny udział w życiu kulturalno-społecznym Krakowa. Zrealizowane akcje szerzej opisano w dalszej części niniejszego rozdziału: „Działania z zakresu public relations”, „Działania edukacyjne”, „Zaangażowanie społeczne”.

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

- 1. Kontynuowano współpracę z Komendą Miejską Policji w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa,** której celem było zwiększenie bezpieczeństwa na terenie Miasta Krakowa, walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepsze wykorzystanie nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych w celu sprawnego rozwiązywania przypadków naruszania prawa w pojazdach oraz na przystankach komunikacji zbiorowej. Przeprowadzono następujące akcje:
  - a) „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 mandatami karnymi 25 osób, pouczyła 55 osób, sporządziła 2 wnioski do sądu. Kontrolerzy biletowi nałożyli 76 opłat oraz wystawili 121 wezwań za brak biletów;

- b) **„Wystarczy 1 metr”** - we współpracy ze Strażą Miejską Miasta Krakowa przeprowadzono 17 wspólnych patroli, które zmierzały do zmniejszenia liczby przypadków blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. Funkcjonariusze Straży Miejskiej Miasta Krakowa ukarali mandatami 86 osób, pouczyli 27 osób, sporządzili 7 wniosków do sądu.

W 2025 roku odnotowano 59 przypadków tamowania i blokowania ruchu pojazdom komunikacji zbiorowej.

Były to głównie przypadki pozostawienia pojazdów zbyt blisko torowiska oraz blokowania zatok przystankowych, które narażały pasażerów na utrudnienia przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów.

Największe problemy pojawiły się w

ciągu komunikacyjnym na ul. Długiej ( 41 zatrzymań);



- c) **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;

- d) **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.

2. **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.
3. **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.
4. **Kontynuowano współpracę ze Strażą Miejską Miasta Krakowa oraz Zarządem Transportu Publicznego w zakresie zabezpieczenia monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej.** W systemie zarejestrowano 9 898 wniosków, które dotyczyły 10 749 pojazdów. Rozpatrzono 863 wnioski złożone przez Policję (dotyczyły 1 490 pojazdów), 3 wnioski Straży Miejskiej Miasta Krakowa (dotyczyły 3 pojazdów), 2 036 wniosków złożonych przez ZTP (dotyczyły 2 137 pojazdów).
5. **Kontynuowano współpracę ze Strażą Miejską Miasta Krakowa w zakresie zabezpieczenia monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej.**
6. **Współpracowano z Komendą Miejską Policji w Krakowie w sprawie przyspieszenia procedury poszukiwania osób zaginionych,** zgodnie z którą MPK S.A. w Krakowie publikuje przygotowane przez Policję komunikaty o osobach zaginionych na monitorach LCD w autobusach i tramwajach.
7. **Kontynuowano realizację programu „Narkotest”.** Na obecność w organizmie środków odurzających i substancji psychotropowych przebadano 214 kierowców, motorowych oraz pozostałych pracowników.
8. **Wykonywano rutynowe badania prowadzących pojazdy na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu** (łącznie 306 tys. badań).
9. **Inspektorzy ruchu MPK S.A. w Krakowie przeprowadzili 4 522 kontrole przestrzegania ograniczeń prędkości przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.**

**10. Kontynuowano współpracę z Katedrą Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej polegającą na wykorzystaniu symulatora tramwaju NGT6 w szkoleniu kandydatów na motorniczych.** Ta forma szkolenia ma pomóc kandydatom do pracy na stanowisku motorniczego w jak najlepszym przygotowaniu do zawodu.

**11. Spółka zakupiła 3 kolejne defibrylatory,** które zostały umieszczone w Zajezdniach Autobusowych: Bieńczyce i Płaszów oraz w Zajezdni Tramwajowej Podgórze. Dzięki tym zakupom urządzenia ratujące życie są dostępne w każdej z pięciu Zajezdni Przedsiębiorstwa. Ponadto, defibrylatory są dostępne w ośmiu radiowozach MPK S.A. w Krakowie, a także na przystankach Dworzec Główny Tunel w obu kierunkach, na pętli Krowodrza Górka, Czerwone Maki P+R oraz na Dworcu Autobusowym w Czyżynach, jak również w budynku przy ul. Brożka 3.



**12. Przeprowadzono szkolenia dla pracowników Spółki pt. „Pierwsza pomoc z AED” oraz „Udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej”.**

**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 pt. „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportu” niniejszego rozdziału.

**15. Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej wyświetlano filmy edukacyjne** przygotowane przez Komendę Miejską Policji w Krakowie oraz Wydziały Urzędu Miasta Krakowa zawierające porady m.in.: z zakresu zapobiegania przemocy wobec nieletnich, cyberbezpieczeństwa, przeciwdziałania oszustwom, itp.

**16. Współpracowano z Gminą Miejską Kraków w realizacji kampanii rowerowej „Niech Cię diabli nie porwą”.** Na oparciach siedzeń w tramwajach w terminie od 21 lipca do 11 sierpnia 2025 roku były eksponowane naklejki (300 sztuk) poświęcone bezpieczeństwu rowerowemu, przygotowane przez Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa.

**17. W lutym 2025 roku MPK S.A. w Krakowie zostało uznane** przez Centralny Instytut Ochrony Pracy z siedzibą w Warszawie jako jedno z 50 najlepiej ocenianych przedsiębiorstw w zakresie bezpieczeństwa, uzyskując tytuł laureata rankingu „Najlepsi w bezpieczeństwie 2024”.

**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, itp.;
- 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”;**

**c) Na 2 wagonach typu EU8N prowadzono ekspozycję reklamy całopojazdowej informującej o szczepieniach przeciw grypie realizowanych przez Ziko Apteki;**

d) Zawarto umowę ekspozycji reklamy pt. „Zadbaj o siebie – różowy październik”, która była umieszczona przez okres 1 miesiąca na tyłach dwóch autobusów w ramach kampanii poświęconej profilaktyce raka piersi.

2. Z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie Spółka prowadziła akcję oddawania krwi przez pracowników MPK S.A., której celem było zebranie w 2025 roku 150 litrów krwi. Cel osiągnięto z nawiązką. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie oddali łącznie 180,1 litrów krwi.

3. 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, m.in. poprzez reklamę na tramwaju i w mediach społecznościowych. Ponadto w dniu 14 czerwca 2025 roku, w Światowy Dzień Krwiodawcy, członkowie Klubu Honorowych Dawców Krwi MPK S.A. w Krakowie prowadzili w tramwaju linii nr 76 (Mały Płaszów P+R – Cmentarz Rakowicki) akcję edukacyjną promującą krwiodawstwo.



4. Członkowie grupy biegowej MPK Runners Kraków 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. Temat szerzej zaprezentowano w punkcie pt. „Zaangażowanie społeczne” niniejszego rozdziału.

5. W dniu 7 czerwca 2025 roku na boisku TS Tramwaj Kraków odbył się 16-ty Turniej Piłkarski im. Piotra Pruchnickiego, byłego motorniczego, założyciela sekcji piłkarskiej w MPK S.A. w Krakowie, który zachęcał kolegów do wspólnego spędzania czasu na boisku piłkarskim.



6. Zorganizowano ligę siatkówki MPK S.A. w Krakowie, rozszerzając tym samym liczbę sportów, które pracownicy Spółki wspólnie uprawiają w wolnym czasie, propagując aktywność fizyczną. W rywalizacji brało udział 9 drużyn, 117 zawodników. Rozegrano łącznie 72 mecze. W dniu 25 czerwca 2025 roku odbył się Turniej o Puchar Prezesa MPK S.A. w Krakowie, który oficjalnie zakończył pierwszy sezon Siatkarskiej Ligi MPK S.A. w Krakowie.

7. W dniu 11 czerwca 2025 roku rozpoczął działalność Klub Turystyki Górskiej MPK Kraków im. Wincentego Pola. Pracownicy Spółki wznowili piękną tradycję turystyki górskiej, kontynuując dziedzictwo zakładowego Koła PTTK, które działało w MPK S.A. w Krakowie w latach 1954–2004.

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

9. Spółka na zlecenie Miasta prowadziła obsługę linii rekreacyjnych, dzięki którym mieszkańcy mogą wygodnie dotrzeć komunikacją zbiorową do terenów rekreacyjnych, w szczególności:

- Linii nr 100 na trasie Plac Na Stawach – Kopiec Kościuszki;
- Linii nr 101 na trasie Os. Podwawelskie – Kopiec Kościuszki;
- Linii nr 134 na trasie Cracovia Stadion – Zoo;
- Linii nr 434 na trasie Baba Jaga – Zoo;
- Linii nr 427 na trasie Podgórze SKA – Bagry;
- Linii nr 497 na trasie Podgórze SKA – Bagry Tężnia;
- Linii nr LRO na trasie Os. Podwawelskie – Ojców Zamek.

10. W dniu 14 września 2025 roku zorganizowano wspólny Bieg 150 pracowników MPK S.A. w Krakowie, który był jednym z wydarzeń towarzyszących jubileuszowi 150-lecia komunikacji

miejskiej w Krakowie. Pracownicy swoją postawą propagowali aktywność fizyczną i zdrowy styl życia oraz informowali o jubileuszu 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie.

11. W dniu 28 września 2025 roku pracownicy MPK S.A. w Krakowie zagraли w turniejach: piłkarskim oraz siatkarskim zorganizowanych przez Fundację im. prof. Jerzego Armaty. Celem wydarzenia poza sportową rywalizacją, promocją aktywnego trybu życia, była zbiórka środków na rzecz Zakładu Radioterapii Centrum Onkologii przy ul. Garncarskiej w Krakowie.



12. Zespół MPK S.A. w Krakowie zajął I miejsce w Samorządowym Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa w piłce siatkowej, który odbył się 23 listopada 2025 roku w Hali Sportowej SP nr 40 w Krakowie. Wydarzenie było okazją do aktywnego spędzenia czasu, dobrej zabawy i sportowej rywalizacji w duchu fair play.

13. Sześć zespołów piłkarskich złożonych z pracowników Spółki w okresie od wiosny do zimy 2025 roku brało udział w wewnętrznych rozgrywkach piłkarskich, które odbywały się w hali namiotowej TS Tramwaj Kraków w ramach Ligi Halowej MPK Kraków. Swoją postawą propagowali sportowy styl życia i aktywność fizyczną.

## LIGA HALOWA MPK KRAKÓW 2025



### Działania z zakresu public relations:

1. W świadomości pasażerów utrwalano wizerunek MPK S.A. w Krakowie jako firmy przyjaznej, która dba o komfort i bezpieczeństwo pasażerów, bierze czynny udział w życiu kulturalno-społecznym Krakowa:
  - a) W dniu 12 stycznia 2025 roku zorganizowano kolędowanie w tramwaju, który kursował wokół I Obwodnicy Krakowa w godzinach od ok. 16:30 do 19:30;
  - b) Z okazji Walentynek w dniu 14 lutego 2025 roku wokół I Obwodnicy Krakowa w godzinach od 15:00 do 18:00 kursował specjalny tramwaj zakochanych, w którym nie zabrakło czerwonych serc, słodkości, muzyki i romantycznych wierszy;



- c) Z okazji **Dnia Kobiet** w dniu 8 marca 2025 roku w godzinach od 11:00 do 13:00 wokół I Obwodnicy Krakowa kursował specjalny, zabytkowy wagon typu K w kolorze czerwonym, z tablicą „Dzień Kobiet”. Tramwaj zatrzymywał się na każdym przystanku, a wszystkie panie, które do niego wsiadły otrzymały kwiaty;



- d) W dniu 12 marca 2025 roku w Zajezdni Tramwajowej Podgórze, a następnie na linii 8 **zaprezentowano potrójny skład wagonów typu N**. Temat omówiono w opisie „Działań edukacyjnych”;
- e) W dniu 1 czerwca 2025 roku w **Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta zorganizowano Dzień Dziecka**. Przygotowano szereg atrakcji, w tym m.in.:
- Zwiedzanie Stacji połączone z zejściem (w niebieskim kasku ochronnym mechanika) do kanałów naprawy tramwajów, prezentację nowoczesnego magazynu;
  - Zwiedzanie zabytkowych oraz nowoczesnych autobusów, tramwajów oraz pojazdów technicznych;
  - Możliwość samodzielnego poprowadzenia tramwaju;
  - Przejazd przez myjnię tramwajową;
  - Kącik relaksu;
  - Konkurs plastyczny pt. „Komunikacja wczoraj i dziś”.
- f) **Informowano o przypadających rocznicach:**
- 124-lecia tramwaju elektrycznego w Krakowie;
  - 25-lecia wyjazdu na linię pierwszego niskopodłogowego tramwaju w Krakowie (NGT6);
  - 50-lecia eksploatacji w Krakowie tramwajów 105N popularnie nazywanych „akwariami”;
  - 10-lecia zakończenia eksploatacji autobusów Scania CN113 ALB;
  - 50-lecia miejskiej komunikacji autobusowej Gminy Skawina;
  - 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie;
  - 50 rocznicy regularnej komunikacji tramwajowej do Bronowic Małych (os. Widok);
  - 75-lecia komunikacji tramwajowej do Borku Fałęckiego.



- g) W dniu 29 czerwca 2025 roku zorganizowano **paradę historycznych i współczesnych autobusów MPK S.A. w Krakowie**. Ulicami Krakowa przejechało ponad 30 wyjątkowych pojazdów z floty Spółki: zarówno najstarszych, historycznych, jak i tych współczesnych. Zakończenie parady odbyło się w Zajezdni Autobusowej Bieńczyce, gdzie na uczestników czekało wiele atrakcji, w szczególności przejazdy współczesnym autobusem po terenie Zajezdni, możliwość zwiedzania dyspozytorni. Została także uruchomiona specjalna linia autobusowa nr 150 kursująca na trasie: Zajezdnia Bieńczyce – Czyżyny Dworzec, która była obsługiwana historycznymi autobusami;



- h) W dniu 14 września 2025 roku zorganizowano wspólny bieg 150 pracowników MPK S.A. w Krakowie z okazji jubileuszu 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie. Bieg odbywał się na trasie od placu przy Muzeum Inżynierii i Techniki przy ul. św. Wawrzyńca 15 do Zajezdni Tramwajowej Podgórze;
- i) W dniu 21 września 2025 roku zorganizowano paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie, która była połączona z obchodami 150-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej oraz Europejskiego Tygodnia Mobilności. Temat opisano w realizacji celu IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy”;
- j) W dniu 29 listopada 2025 roku w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta zorganizowano Dzień Seniora. Podczas spotkania zaproszeni goście mieli możliwość obejrzenia zabytkowych wagonów z kolekcji MPK S.A. w Krakowie, zwiedzenia industrialnej hali, w której na co dzień naprawiane są tramwaje, a także uczestniczenia w specjalnym przejeździe nowoczesnymi tramwajami typu Lajkonik po terenie Zajezdni. W części artystycznej uczestnicy wydarzenia mieli okazję nie tylko posłuchać znakomitej muzyki, poznać się i porozmawiać, lecz także potańczyć;
- k) W dniu 6 grudnia 2025 roku we współpracy z Urzędem Miasta Krakowa, Krakowską Kongregacją Kupiecką, Zespołem Szkół Rzemiosła i Przedsiębiorczości, Szpitalem im. S. Żeromskiego zorganizowano przejazd specjalnym świątecznym tramwajem, którym 150 Mikołajek i Mikołajów zawiozło prezenty dla podopiecznych Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego w Krakowie. Po tym wydarzeniu Mikołaj rozdawał upominki pasażerom w świątecznym tramwaju, który kursował na trasie Plac Centralny - ul. Lubicz - Westerplatte - pl. Wszystkich Świętych - pętla Salwator;
- l) Podobnie jak w latach ubiegłych przygotowano Tramwaj Świąteczny, na którym umieszczone były życzenia świąteczne oraz dekoracje świetlne. Tramwaj kursował na regularnych liniach od 6 grudnia 2025 roku do 6 stycznia 2026 roku.



2. Uruchomiono Krakowską Linię Muzealną, w ramach której w każdą niedzielę i święto od dnia 15 czerwca 2025 roku do dnia 28 września 2025 roku można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi tramwajami i autobusami. Temat szerzej opisano w pkt. 20 działań edukacyjnych.

3. **Promowano przejazdy komunikacją miejską poprzez emitowanie modułu MPK NEWS** we wszystkich tramwajach i autobusach posiadających monitory LCD. Wyświetlano informacje nt. działalności MPK S.A. w Krakowie, aktualności z tego, co dzieje się w Krakowie oraz ciekawostki.
4. Na facebookowym profilu Spółki oraz na nowej stronie internetowej **regularnie publikowano informacje o ważnych wydarzeniach mających wpływ na komunikację miejską w Krakowie, zmianach w jej kursowaniu. Prowadzono aktywną komunikację z pasażerami.**
5. **Promowano komunikację tramwajową oraz Miasto Kraków poprzez udział w akcji „Tramwaj Łączy Miasta”,** w której przedsiębiorstwa komunikacyjne z różnych miast Polski posiadające tabor tramwajowy, wymieniły się pojazdami i prowadziły akcje edukacyjne. Pracownicy Spółki zaprezentowali zabytkowe pojazdy z Krakowa w Poznaniu, Wrocławiu i na targach Trako w Gdyni. Natomiast pojazdy zabytkowe z miast partnerskich były prezentowane na Krakowskiej Linii Muzealnej - patrz pkt. 20 „Działań edukacyjnych” niniejszego rozdziału.

### Działania edukacyjne:

1. **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, itp. **oraz filmy przygotowane przez Komendę Miejską Policji w Krakowie zawierające porady dla seniorów ostrzegające przed oszustwami.**
  2. **Zachęcano do płacenia podatków w Krakowie w ramach kampanii „Wspólnie układamy Kraków. Twój PIT to lepsze Miasto”.** Na monitorach pojazdów komunikacji miejskiej, na stronie internetowej oraz Facebooku MPK S.A. w Krakowie umieszczano informacje o zaletach płacenia podatków w Krakowie oraz informowano w jaki sposób to zrobić.
- 
3. **Informowano o zakupach nowych pojazdów komunikacji miejskiej, dzięki którym podróżowanie komunikacją miejską będzie bardziej komfortowe i ekologiczne.** Organizowano prezentacje nowych pojazdów, które zostały dostarczone w 2025 roku. Informowano o zawarciu nowych umów na dostawę taboru w kolejnych latach. W dniu 9 lipca 2025 roku **zorganizowano symboliczne pożegnanie ostatnich egzemplarzy autobusów spalinowych z silnikami Euro 5.**
  4. **Zorganizowano warsztaty dla podopiecznych Stowarzyszenia Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa "Tęcza" w Krakowie.** Podczas specjalnie przygotowanej trasy edukacyjnej w Zajeźdni Tramwajowej Podgórze dzieci dowiedziały się jak bezpiecznie poruszać się komunikacją miejską, zobaczyły miejsca, w których tramwaje są naprawiane i przechodzą przeglądy. Dzięki przejazdowi tramwajem przez myjnię, zobaczyły jak każdego dnia myte są pojazdy MPK S.A. w Krakowie. Zwracano również uwagę, jak ważne dla klimatu jest korzystanie z komunikacji miejskiej.
  5. **Aktywnie uczestniczono 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” niniejszego rozdziału.

6. **Pracownicy MPK S.A. w Krakowie przeprowadzili warsztaty edukacyjne dla osób odbywających długoterminowe kary pozbawienia wolności w Zakładzie Karnym w Nowym Wiśniczu.** Program miał na celu przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu wśród skazanych na długoletnie wyroki. Na zajęciach nauczyli się oni obsługi automatu mobilnego i zakupu biletów komunikacji miejskiej.

7. W dniu 16 stycznia 2025 roku dla uczniów siódmej klasy Szkoły Podstawowej nr 8 w Krakowie **zorganizowano warsztaty w ramach akcji #Ogarniam Życie**, które dotyczyły zdrowia, bezpieczeństwa i wzajemnych relacji w pojazdach komunikacji miejskiej. Poruszano m.in.: kwestie zagrożenia, jakie wiąże się z przebieganiem pieszych przez tory tuż przed jadącym tramwajem, wjeżdżanie przed wagony na rowerze czy hulajnodze. Ponadto, pracownicy MPK S.A. w Krakowie zwrócili młodym ludziom uwagę jak niebezpieczne jest przechodzenie przez tory i jezdnie w słuchawkach lub jednocześnie patrząc w telefon. Uczniowie zostali także zapoznani z zawodem motorniczego oraz procesem zapewnienia sprawności technicznej i czystości tramwajów. Warsztaty były zorganizowane we współpracy z Wydziałem Edukacji Urzędu Miasta Krakowa, Miejskim Centrum Profilaktyki Uzależnień w Krakowie oraz samorządowymi poradniami psychologiczno-pedagogicznymi.

8. **Pojazdy komunikacji miejskiej oraz budynki Spółki dekorowano flagami** w rocznice ważnych dla Miasta Krakowa i Polski wydarzeń.

9. **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”.

10. **Kontynuowano kampanię edukacyjną „Bądź wrażliwy - ustąp miejsca”**, która zwracała uwagę na potrzebę wzajemnej życzliwości i wrażliwości w komunikacji miejskiej i zachęca do ustępowania miejsca siedzącego pasażerom o ograniczonej mobilności: seniorom, kobietom w ciąży, opiekunom jadącym z małymi dziećmi i osobom chorym. Akcja prowadzona była wspólnie z Urzędem Miasta Krakowa i Radą Krakowskich Seniorów, w formie reklamy prezentowanej na monitorach LCD w tramwajach i autobusach.

11. **W dniu 12 marca 2025 roku zaprezentowano wyremontowany przez pracowników MPK S.A. w Krakowie potrójny skład wagonów zabytkowych typu N.** Uroczysty przejazd miał miejsce na trasie linii 8 z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych, na której wagony tego typu kursowały



do czerwca 1988 roku. Prezentacja potrójnego składu stała się możliwa dzięki zakończeniu remontu wagonu doczepnego ND o numerze 512, który wyróżnia się specjalną skrzynią reklamową, umieszczoną na dachu. Wykorzystano ją do promocji 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie.

12. W dniu 10 kwietnia 2025 roku **zaprezentowano odbudowany historyczny wagon doczepny ND nr 454**. Do odbudowy pojazdu posłużyło nadwozie wagonu z Tramwajów Śląskich osadzone na podwoziu krakowskiego tramwaju. Zamontowane drzwi pochodzą z tramwajów łódzkich. Ramy okienne подарował krakowski miłośnik komunikacji, a miłośnicy z Poznania przygotowali niezbędne materiały ilustracyjne z okresu eksploatacji wagonu oraz obecne oznakowanie wagonu. Kraków jest obecnie jedynym miastem w Polsce, gdzie ten typ wagonu doczepnego ND można zobaczyć, jak również nim podróżować. Wagon był udostępniany na Krakowskiej Linii Muzealnej – patrz pkt 20.



13. **Aktywnie uczestniczono w obchodach Międzynarodowego Dnia Ziemi**. Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji celu IV.3 pt. „Zrównoważone środowisko” niniejszego rozdziału.

14. **Wzięto udział w obchodach Nocy Muzeów w Krakowie**. Wprowadzono wzmocnienia nocnych linii autobusowych i tramwajowych oraz realizowano transport pasażerów na specjalnych liniach, obsługiwanych taborem zabytkowym. Na specjalnej linii tramwajowej nr 60 na trasie Bardosa, al. Jana Pawła II, ul. Mogilska, al. Powstania Warszawskiego, ul. Dietla, ul. Limanowskiego, ul. św. Gertrudy, ul. Basztowa, ul. Podwale, Cichy Kącik, ul. Podwale, ul. Lubicz, ul. Mogilska, al. Jana Pawła II, ul. Ptaszyckiego, Bardosa kursowały dwa składy wagonów zabytkowych: potrójny złożony z wagonu N i dwóch przyczep ND oraz podwójny skład złożony z wagonów N i ND. Natomiast linię nr 600 obsługiwały: Ikarus 280 oraz Scania 113ALB, które kursowały po trasie Podgórze SKA, al. Powstania Warszawskiego, ul. Lubomirskiego, ul. Wita Stwosza, al. Słowackiego, al. Mickiewicza, al. Krasińskiego, ul. Dunin-Wąsowicza, ul. Kałuży (powrót: al. Focha), Cracovia Stadion.

15. **W dniach 16-17 maja wzięto udział w Nocy Muzeów w Warszawie**. Udostępniono zabytkowy autobus i tramwaj.

16. W dniu 31 maja 2025 roku **dla miłośników historycznych autobusów zorganizowano przejazd zabytkowymi autobusami Jelcz** na specjalnej linii PR na trasie z alei Przyjaźni do Nowego Kleparza, w ramach obchodów 40 - lecia Jelczy w Krakowie. Na linii pojawiło się 5 zabytkowych autobusów, które przyjechały z innych miast (Rzeszowa, Poznań, Wrocław i Warszawa). Ponadto zaprezentowano wyremontowany przez MPK S.A. w Krakowie Jelcz PR110.



17. **W dniu 3 czerwca 2025 roku zaprezentowano wyjątkowy, odremontowany przez MPK S.A. w Krakowie tramwaj SN1 o numerze 59**. W trakcie renowacji starano się zachować jak najwięcej oryginalnych elementów wagonu i ostatecznie tramwaj odzyskał wygląd i kolor, dokładnie taki jak w ostatnim okresie eksploatacji, czyli w latach 50-tych ubiegłego wieku. Wagon był udostępniany na Krakowskiej Linii Muzealnej – patrz pkt 20.



18. W dniu 9 czerwca 2025 roku **zabytkowy Tarpan odremontowany przez MPK S.A. w Krakowie brał udział w V Zlocie Starych Ciągników i Samochodów** zorganizowanym przez Wydział Inżynierii Produkcji i Energetyki Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie, **zdobываяc II miejsce w konkursie na najładniejszy samochód**.

19. W dniu 14 czerwca 2025 roku, **w Światowym Dniu Krwiodawcy, członkowie Klubu Honorowych Dawców Krwi MPK S.A. w tramwaju linii 76 na trasie Mały Płaszów P+R – Cmentarz Rakowicki prowadzili akcję edukacyjną promującą krwiodawstwo**: rozmawiali z pasażerami, rozdawali materiały informacyjne i zachęcali do oddawania krwi.

**20. W ramach Krakowskiej Linii Muzealnej** we wszystkie niedziele i święta od 15 czerwca 2025 roku do 28 września 2025 roku (oprócz Święta Bożego Ciała w dniu 19 czerwca 2025 roku) **udostępniano pasażerom tabor zabytkowy będący w posiadaniu MPK S.A. w Krakowie oraz czasowo pozyskany z innych Spółek w ramach wymiany** (warszawski wagon K, wrocławski wagon 4N oraz poznański wagon typ I z przyczepą Carl Weyer). Przejazd zabytkowymi pojazdami Krakowskiej Linii Muzealnej to popularna atrakcja turystyczna, a także okazja do przekonania się jak wyglądały pojazdy komunikacji miejskiej kilkadziesiąt lat temu. Obsługa konдукtorska zrzeszona w Krakowskim Klubie Modelarzy, 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.



**21. W dniu 14 czerwca 2025 roku zabytkowe autobusy Jelcz 272MEX i SAN H01 MPK S.A. w Krakowie uczestniczyły w obchodach 50-lecia miejskiej komunikacji autobusowej Gminy Skawina.**



**22. W dniu 29 czerwca 2025 roku zorganizowano paradę historycznych i współczesnych autobusów MPK S.A. w Krakowie**, którą szerzej opisano w realizacji „Działań z zakresu public relations”, pkt. 1g, natomiast **w dniu 21 września 2025 roku urządzono paradę historycznych oraz współczesnych tramwajów MPK S.A. w Krakowie**, która była połączona z obchodami 150-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej. Temat opisano w realizacji celu IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy” niniejszego rozdziału;

**23. Współpracowano z Gminą Miejską Kraków w realizacji kampanii rowerowej „Niech Cię diabli nie porwą”.** Temat opisano w realizacji celu IV.5 „Wysoki poziom bezpieczeństwa w Krakowie” niniejszego rozdziału.

**24. Aktywnie uczestniczono w obchodach Europejskiego Tygodnia Mobilności 2025, 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.

**25. Informowano pasażerów o prowadzonych przez Prezydenta Miasta Krakowa konsultacjach społecznych pt. „Jakie powinny być zasady przewozu rowerów, hulajnóg i innych urządzeń transportu osobistego w pojazdach Komunikacji Miejskiej w Krakowie?”** i zachęcano do wzięcia w nich udziału.

**26. Autobus Ikarus 620 z floty pojazdów zabytkowych MPK S.A. w Krakowie w dniach 26-27 lipca 2025 roku wzięł udział w II Zlocie Autobusów Ikarus, który odbył się w Parku Słupna w Mysłowicach,**

natomiast **zabytkowy MAN brał udział w zlocie zabytkowych pojazdów**, który miał miejsce w dniach 30-31 sierpnia 2025 roku **w Starachowicach**.

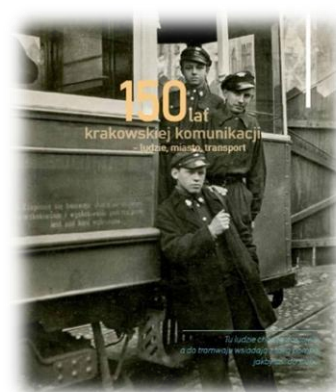
27. W dniu 21 października 2025 roku **zorganizowano oficjalne przekazanie nowej hali SO2 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta**, podczas którego zaprezentowano efekt prowadzonych inwestycji, szerzej opisanych w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja budynków i budowli”.
28. **Eksponowano materiały informacyjne w następujących kampaniach Miasta: „Kraków w Formie”, „Kraków w dobrym klimacie”, Krakowskie Centrum Kontakt.**
29. **Na zlecenie Wydziału Turystyki UMK informowano przedsiębiorców, którzy świadczą usługi hotelarskie w obiektach zlokalizowanych na terenie Miasta Krakowa o obowiązku wpisu do ewidencji prowadzonej przez Prezydenta Krakowa** poprzez ekspozycję reklamy przygotowanej przez Miasto, która była umieszczona na tyłach 7 autobusach przegubowych.
30. **Okresowo powierzchnie reklamowe na taborze komunikacji miejskiej były udostępniane pod reklamy wydarzeń kulturalnych i edukacyjnych.** Mieszkańców Krakowa i turystów informowano m.in. o:
  - a) Obchodach 1000-lecia Korony Królestwa Polskiego;
  - b) Jubileuszu 25-lecia Muzeum Armii Krajowej im. Gen. Emila Fieldorfa „NILA” w Krakowie;
  - c) Wystawach czasowych w Muzeum Narodowym w Krakowie: „Transformacje. Nowoczesność w III RP”, „Chęłmoński”;
  - d) Wystawach czasowych na Zamku Królewskim w Krakowie: „Odstawione. Historie Magazynowe”, „Abakanowicz. Bez reguł. Rzeźby w Ogrodach Królewskich”, „Wawel na dawnej pocztówce”, „Współczesność na Wawelu” oraz o Festiwalu interpretacyjnym pt. „Wawel Jest Wasz”;
  - e) Nowych spektaklach w Teatrze im. Juliusza Słowackiego w Krakowie: pt. „Vegetarianka” i „Wyzwolenie”;
  - f) „Małopolskiej Nocy Naukowców”;
  - g) **Kampanii społecznej** pt. „Zadbaj o siebie – różowy październik” **poświęconej profilaktyce raka piersi**;
  - h) Kampanii społecznej pod hasłem **„Każdy dzień to okazja do uczenia się”** zachęcającej Małopolan do rozwoju zawodowego, niezależnie od wieku.
31. **Umożliwiono ekspozycję reklamy pt. „Respect Kraków”** przygotowanej przez Wydział ds. Turystyki UMK. Jej celem było **budowanie współpracy i wzajemnego zrozumienia potrzeb między interesariuszami rynku turystycznego, a także informowanie turystów o zasadach panujących w Mieście.** Reklama w formie naklejek została umieszczona na oparciach 400 siedzeń w tramwajach, natomiast w formie small back na tyłach 7 autobusów przegubowych marki Solaris Urbino 18.
32. Umieszczono reklamę **informującą o wprowadzeniu w Krakowie od 1 stycznia 2026 roku Strefy Czystego Transportu.** Reklama była eksponowana na 1 wagonie (całopojazdowo) oraz na tyłach 38 autobusów.
33. **Na monitorach LCD w pojazdach komunikacji miejskiej prezentowane były projekty przygotowane w ramach prowadzonej przez Urząd Miasta Krakowa, Uniwersytet Ekonomiczny i Akademię Sztuk Pięknych kampanii społecznej „Oszczędź sobie!”.** Jej celem było zwrócenie uwagi mieszkańców Krakowa na możliwości i korzyści płynące ze zmiany nawyków dotyczących zużywania energii i wody.
34. **Wspólnie z mieszkańcami Krakowa oraz gośćmi świętowano 107 rocznicę odzyskania przez Polskę Niepodległości w Tramwaju Patriotycznym, który kursował w dniu 11 listopada 2025 roku w godzinach 10:30-14:30 na trasie Salwator – plac Wszystkich Świętych – Poczta Główna – Dworzec Towarowy.** Dla uczestników przejazdu zostały przygotowane bezpłatne „Śpiewniki polskich pieśni patriotycznych” z kolorową wkładką poświęconą 150-leciu komunikacji miejskiej w Krakowie, biało-czerwone chorągiewki, nalepki i okolicznościowa kartka z zabytkowym autobusem MPK S.A. Śpiewano polskie pieśni historyczne i patriotyczne.
35. W dniu 23 listopada 2025 roku **zabytkowy skład wagonów N+ND z MPK S.A. w Krakowie wziął udział w obchodach 145-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu oraz dnia św. Katarzyny, patronki tramwajarzy i opiekunki przewoźników.** Warto nadmienić, że wagon doczepny, który stanowi

odwzorowanie poznańskiego wagonu, powstał z części zebranych z czterech miast: Krakowa, Poznania, Katowic i Łodzi. Temat opisano w pkt. 12 „Działań edukacyjnych” niniejszego rozdziału.

- 36. Wspólnie z Muzeum Armii Krajowej w Krakowie przygotowano ekspozycję pt. „Krakowscy tramwajarze w walce o wolną Polskę”,** na której zaprezentowano losy pracowników Miejskiej Kolei Elektrycznej w Krakowie, którzy w czasie okupacji niemieckiej angażowali się w działalność konspiracyjną. Na wystawie znalazły się także unikalne pamiątki bohaterów tej historii: rodzinne fotografie, dokumenty, przedmioty codziennego użytku, a także unikatowe eksponaty ze zbiorów



MPK S.A. w Krakowie, takie jak drewniana ławka tramwajowa z 1938 roku oraz oryginalny emblemat z czapki motorniczego. Wystawa była jednym z wydarzeń towarzyszących obchodom 150-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej. Wernisaż wystawy odbył się w dniu 26 września 2025 roku, a jej ekspozycja została wydłużona do 31 marca 2026 roku.




- 37. Przygotowano wyjątkowy album pt. „150 lat krakowskiej komunikacji – ludzie, miasto, transport”,** który zawiera niepublikowane dotąd zdjęcia z domowych archiwów mieszkańców Krakowa. Wydawnictwo było jedną z form obchodów 150-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej.

- 38. Wspólnie z Muzeum Inżynierii i Techniki w Krakowie przygotowano wystawę pt. „Przystanek Jubileusz. Pokaz zabytkowych autobusów na 150-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie”.**



Ekspozycja miała miejsce w dniach od 7 listopada do 3 grudnia 2025 roku w Hangarze Czyżyny, przy os. 2 Pułku Lotniczego 26a, który przez 30 lat pełnił funkcję zajezdni. Zwiedzający mieli okazję podziwiać kultowe autobusy, które kiedyś woziły pasażerów, unikatowe egzemplarze odremontowanych pojazdów, archiwalne zdjęcia, dawne bilety, zabytkowe kasowniki i automaty biletowe, itp.

## Zaangażowanie społeczne:

- 1. MPK S.A. w Krakowie i Zarząd Transportu Publicznego zagrały dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.** W dniu 26 stycznia 2025 roku uruchomiono specjalne linie: tramwajową, na której kursował zabytkowy wagon 102Na i autobusową, obsługiwaną przez historyczny autobus Jelcz M11.
- 2. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie wzięli udział w Wielkim Charytatywnym Meczu 72h,** który odbywał się od 9 do 12 stycznia 2025 roku w hali widowiskowo-sportowej Suche Stawy. Organizatorem meczu była Fundacja MK Sport Foundation, a partnerem Gmina Miejska Kraków. **Celem akcji było pozyskanie środków finansowych na realizację sportowych pasji dzieci i młodzieży z ośrodków opiekuńczo-wychowawczych w Krakowie.**
- 3. Z okazji jubileuszu 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie Spółka zorganizowała akcję honorowego oddawania krwi przez pracowników MPK S.A.** W ramach obchodów zadeklarowano, że w ciągu roku zostanie oddanych 150 litrów krwi — cel ten został osiągnięty i przekroczony. **Pracownicy MPK S.A. w Krakowie oddali łącznie 180,1 litra krwi.** Dodatkowo promocja krwiodawstwa prowadzona była poprzez kampanię reklamową na tramwaju.
- 4. W dniu 21 marca 2025 roku z okazji Światowego Dnia Osób z Zespołem Downa wspólnie ze Stowarzyszeniem Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” przeprowadzono akcję informacyjną w tramwaju,** której celem było promowanie pozytywnego wizerunku podopiecznych tego stowarzyszenia. Patronat nad wydarzeniem objął Prezydent Miasta Krakowa.
- 5. MPK S.A. w Krakowie wsparło cyfrową resocjalizację osadzonych w Zakładzie Karnym w Nowym Wiśniczu i uczestniczyło w programie „Cyfrowy re-start”.** Zaangażowanie Spółki opisano w realizacji działań edukacyjnych niniejszego rozdziału.
- 6. W dniach od 8 do 10 kwietnia 2025 roku Spółka udostępniła wolontariuszom Hospicjum św. Łazarza w Krakowie tramwaj kursujący na linii nr 8 jako „Żonkilowy tramwaj” w celu zorganizowania kwesty na rzecz osób terminalnie chorych.** Zbiórka odbywała się w ramach corocznej akcji Pola Nadziei. Złożenie datku na rzecz hospicjum było dobrowolne i nie zwalniało pasażerów z konieczności posiadania biletu.
- 7. W dniu 14 kwietnia 2025 roku na linii 20 kursował „Tramwaj Mocy”.** Ta wyjątkowa inicjatywa została zorganizowana przez młodzież ze Szkoły Podstawowej nr 8 w Krakowie we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie w ramach miejskiego projektu #Ogarniam Życie. **Celem wydarzenia było zainspirowanie młodych ludzi, pasażerów i mieszkańców Krakowa do podejmowania aktywności, pielęgnowania pozytywnego myślenia, otwartości na drugiego człowieka oraz codziennej życzliwości.** Ponadto pasażerowie otrzymywali

specjalne „bilety mocy”, zawierające numery telefonów, pod które można się zwrócić po pomoc w trudnych sytuacjach.



8. Wspólnie z wolontariuszami z Fundacji MATIO w dniu 8 września 2025 roku **przeprowadzono akcję informacyjną o mukowiscydozie oraz kwestowano na rzecz chorych** w tramwaju, który kursował w godzinach ok. 9:00 – 16:00 na linii nr 14 (Miśnienieńska – Bronowice).
9. Pracownicy MPK S.A. w Krakowie wzięli udział w **Krakowskiej Zbiórce Żywności**. W dniach od 20 do 24 października 2025 roku ofiarowali ponad 700 kg żywności, która została przewieziona do magazynu Banku Żywności w Krakowie, a następnie przekazana najbardziej potrzebującym.
10. W dniu 29 listopada 2025 roku w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta zorganizowano **Dzień Seniora**, który szerzej zaprezentowano w realizacji „Działań public relations” niniejszego rozdziału.
11. Kontynuowano współpracę z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób z Niepełnosprawnościami w celu dostosowania taboru MPK S.A. w Krakowie do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób niewidomych i słabowidzących, a także pasażerów podróżujących z wózkami dziecięcymi. W 2025 roku przeprowadzono konsultacje mające na celu weryfikację rozwiązań przygotowanych przez producenta nowych tramwajów PESA. W konsultacjach udział wzięli członkowie „Zespołu Doradczo-Konsultacyjnego ds. Dostępności Architektonicznej Przestrzeni Publicznej oraz Obiektów Budowlanych dla Osób ze Szczególnymi Potrzebami”, działającego w Krakowie, Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób z Niepełnosprawnościami oraz koordynator ds. dostępności Urzędu Miasta Krakowa. Podczas spotkań omawiano m.in.: lokalizację przycisków i interkomów, rozmieszczenie miejsc siedzących dla osób z ograniczoną mobilnością, wygląd i umiejscowienie piktogramów oraz oznaczeń siedzeń dla osób ze szczególnymi potrzebami. Analizowano również przestrzeń dla wózków inwalidzkich oraz platformy najazdowe, kształt i lokalizację poręczy, oznakowanie krawędzi i pochyleń wewnątrz wagonu, lokalizację tablic z informacją o trasie i linii, a także funkcjonowanie systemu zapowiedzi głosowych.
12. Kontynuowano program aktywizacji osób z niepełnosprawnościami, w ramach którego zatrudnione były 4 osoby. Pracowały one na stanowiskach wcześniej dostosowanych do ich indywidualnych potrzeb.
13. 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. Przez 13 lat udało się wesprzeć 94 młodych krakowian, którzy ze względów materialnych, bytowych lub rodzinnych nie mogą w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji.
14. Kontynuowano współpracę ze Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” oraz Środowiskowym Domem Samopomocy „Leonardo” w Krakowie. W ramach projektu ich podopieczni raz w miesiącu wykonywali lekkie prace na rzecz Spółki.

**15. 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, w następujących imprezach charytatywnych:**

a) **21-tym Krakowskim Półmaratonie Marzanny.** Celem biegu była nie tylko promocja biegania, ale także zebranie funduszy na potrzeby Fundacji Wspierania Kardiochirurgii Dziecięcej „Schola Cordis”;

b) **Charytatywnym biegu Poland Business Run,** w którym Spółkę reprezentowało aż 5 zespołów. Celem biegu była pomoc osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu poprzez dofinansowanie do protez, wózków, rehabilitacji czy pomocy psychologicznej.



### Nagrody, certyfikaty, wyróżnienia:

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

- W maju 2025 roku Spółka została uhonorowana **Dyplomem Honorowym Nagrody im. Józefa Dietla** w kategorii Firma, przyznany przez Kapitułę Nagrody im. Józefa Dietla za swoją działalność na rzecz dobra wspólnego, Miasta Krakowa i Małopolski oraz osób wyróżniających się postawami patriotycznymi i obywatelskimi;
- W lutym 2025 roku Przedsiębiorstwo uzyskało **Tytuł laureata rankingu „Najlepsi w bezpieczeństwie”** przyznany przez Centralny Instytut Ochrony Pracy z siedzibą w Warszawie za bardzo dobrą ocenę procesów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy;
- W czerwcu 2025 roku MPK S.A. w Krakowie po raz trzynasty z rzędu uzyskało **Tytuł „Mecenasa Dziecięcych Talentów”** za udział w projekcie, którego celem jest wsparcie utalentowanych dzieci uczęszczających do szkół podstawowych na terenie Miasta Krakowa, niemogących w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji, m.in. z powodu trudnej sytuacji finansowej lub rodzinnej;
- W listopadzie 2025 roku Spółka otrzymała **wyróżnienie za wspieranie misji Wojsk Obrony Terytorialnej.** Została doceniona za wsparcie udzielane żołnierzom WOT jako pracodawca, umożliwiające im efektywne łączenie obowiązków zawodowych ze służbą wojskową;
- W grudniu 2025 roku Kapituła Certyfikatu Eksperta Odpowiedzialności działająca w imieniu International Business Organization (IBO) uhonorowała MPK S.A. w Krakowie **Certyfikatem najwyższego standardu rzetelności i odpowiedzialności biznesowej.** Spółkę doceniono za stabilną sytuację finansową, brak zaległości oraz pozytywne opinie klientów i partnerów, co stanowi potwierdzenie profesjonalizmu oraz wysokich standardów etycznych w prowadzeniu działalności;
- **Profil MPK S.A. w Krakowie** na Facebooku już drugi rok z rzędu uzyskał **pierwsze miejsce w przeprowadzonej** przez Instytut Badań Internetu i Mediów Społecznościowych (IBIMS) **analizie aktywności komunikacji miejskiej na Facebooku. Według danych IBIMS MPK S.A. w Krakowie na swoim profilu w minionym roku opublikowało 1,5 tys. postów, osiągnęło bezkonkurencyjny**



wynik w skali całej branży aż 243 tys. interakcji, konsekwentnie budowało społeczność i w 2025 roku pozyskało 13 tys. nowych fanów (najlepszy wynik w zestawieniu) i zakończyło rok z największą bazą odbiorców – 124 tys. fanów. Wyniki te potwierdzają nieustanną, wysoką skuteczność komunikacji Spółki z pasażerami.



### Osiągnięcia zawodowe pracowników MPK S.A w Krakowie:

W okresie sprawozdawczym pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostali odznaczeni następującymi nagrodami, certyfikatami, wyróżnieniami:

- **Kierowca MPK S.A. w Krakowie zajął II miejsce w Mistrzostwach Polski Kierowców Autobusów w Pile.** Współorganizatorem mistrzostw była Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji. W konkursie wystartowało ponad 100 osób. Zawodnicy musieli pokazać nie tylko swoje umiejętności za kierownicą, ale także wykazać się umiejętnościami w udzielaniu pierwszej pomocy;
- **Motorniczowie MPK S.A. w Krakowie zajęli 3 miejsce w Ogólnopolskich Mistrzostwach Motorniczych** zorganizowanym przez Tramwaje Warszawskie w dniu 29 czerwca 2025 roku;
- **Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy w MPK S.A. w Krakowie otrzymał statuetkę „Najaktywniejszego Społecznego Inspektora Pracy”** na gali konkursu organizowanego przez Państwową Inspekcję Pracy w Krakowie.

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

##### CEL 1.1. Wskaźnik realizacji łącznych kosztów rodzajowych bez amortyzacji

Lp.	Wyszczególnienie	Plan 2025	Wykonanie 2025	Wymaganie	Wykonanie
1.	Koszty rodzajowe bez amortyzacji	902 426 tys. zł	877 595 tys. zł	Max 100%	97,2%

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 2025	Wykonanie 2025	Wymaganie	Wykonanie
1.	Remonty ogółem	58 083 tys. zł	69 172 tys. zł	Min 100,0%	119,1%

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 2025	Wykonanie 2025	Wymaganie	Wykonanie
A.	NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE	77 226 tys. zł	77 896 tys. zł	Min 100,0%	100,9%
I.	Zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych (bez zakupu taboru w formie leasingu)	77 226 tys. zł	77 896 tys. zł	Min 100,0%	100,9%

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 eksploatacyjnej w komunikacji tramwajowej i w komunikacji autobusowej do średniorocznego zatrudnienia w etatach pracowników zaplecza i pracowników umysłowych.

Wymaganie	Wykonanie
Min 55,19	53,08*

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.

\*W zakresie poziomu osiągniętego wskaźnika dla Zarządu Spółka przedstawi do Rady Nadzorczej szczegółowe wyjaśnienie wraz z uzasadnieniem.

#### **Cel 4.1. Wskaźnik wzrostu przeciętnego wynagrodzenia**

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Max 114,2%	111,9%

Wykonanie na podstawie tabeli nr 14 pt. Przeciętne wynagrodzenie.

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

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Max 25 018 pockm	22 223 pockm

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

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Max 55 989 wozokm	58 294 wozokm*

\*W zakresie poziomu wykonania wskaźnika dla Zarządu Spółka przedstawi do Rady Nadzorczej stosowne wyjaśnienie.

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

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Zrealizowanie wszystkich statutowych obowiązków informacyjnych wobec Gminy Miejskiej Kraków	Spełniony

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

- Sprawozdań kwartalnych w zakresie przychodów, kosztów i wyników finansowych oraz działalności inwestycyjnej Spółki;
- Zmiany Statutu Spółki;
- Zmian w schemacie organizacyjnym Spółki;
- Zawarcia przez Spółkę umów kredytu, pożyczki, poręczenia, zastawu na aktywach Spółki, gwarancji lub innych podobnych umów, których wartość przekracza 500 000 zł;
- Przekazania kopii protokołów Walnych Zgromadzeń oraz kopii uchwał podjętych przez Radę Nadzorczą wraz z protokołami z jej posiedzeń;

- Przekazania kwartalnych informacji o wynikach przeprowadzonych w Spółce kontroli przez jednostki inne niż komórki Urzędu Miasta Krakowa oraz o postępowaniach sądowych, w których Spółka jest stroną.

#### **CEL 7.1. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania tramwajów**

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

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Min. 8,73	8,67*

\*W zakresie poziomu wykonania wskaźnika dla Zarządu Spółka przedstawi do Rady Nadzorczej stosowne wyjaśnienie.

#### **CEL 7.2. Wskaźnik zadowolenia pasażerów z punktualności kursowania autobusów**

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

<b>Wymaganie</b>	<b>Wykonanie</b>
Min. 8,30	8,31

## 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 2025 roku odbywało się na podstawie stawek wynagrodzenia, które zostały określone w długoletnich umowach przewozowych. Zestawienie ich wysokości zawiera tabela nr 1, natomiast strukturę stawek przedstawiono na wykresach od 1 do 4.

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 odbywa się weryfikacja i rozliczenie rekompensaty z tytułu realizacji umów z Gminą Miejską Kraków. Badania dokonuje podmiot zewnętrzny działający na zlecenie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Audyt za 2025 rok będzie miał miejsce w 2026 roku.

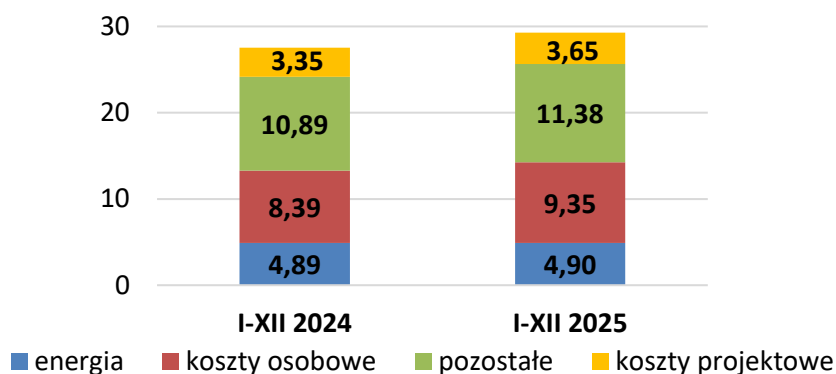
W 2025 roku wyjątkowo przeprowadzony został audyt stawek wynagrodzenia za przewozy autobusowe, które obowiązywały w I kwartale 2025 roku. Opis ww. audytu oraz wynik jego rozliczenia zaprezentowano w rozdziale XI, pkt. 2 pt. „Rozliczenie dokapitalizowania i wynagrodzenia (rekompensaty) za powierzone przez gminę zadania”.

**Tabela 1. Zestawienie stawek wynagrodzenia za usługi przewozowe według aneksów do umów przewozowych**

Wyszczególnienie	2024		2025	
	stawka I-III 2024	stawka IV-XII 2024	stawka I-III 2025	stawka IV-XII 2025
Stawka za 1 pockm na liniach tramwajowych	27,52 zł	27,52 zł	29,28	29,28
Stawka za 1 wozokm na liniach miejskich autobusowych	12,32 zł	12,32 zł	12,73	13,60
Stawka za 1 wozokm na liniach aglomeracyjnych autobusowych	9,70 zł	10,38 zł	10,58	11,39
Stawka za 1 wozokm na liniach aglomeracyjnych autobusowych realizowane taborem wielkopojemnym	12,32 zł	12,32 zł	12,73	14,39

Wykres 1. Struktura stawek za przewozy tramwajowe

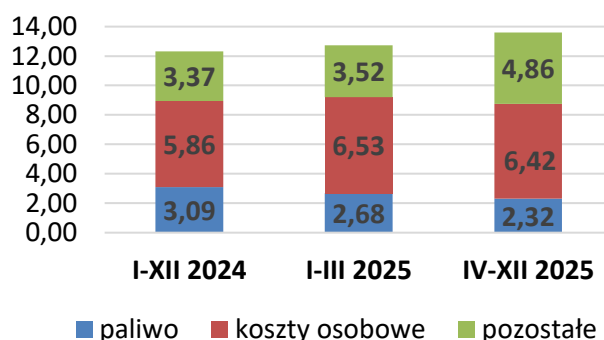
w zł/1 pockm



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 2025 rok spłatę rat kapitałowych i odsetkowych.

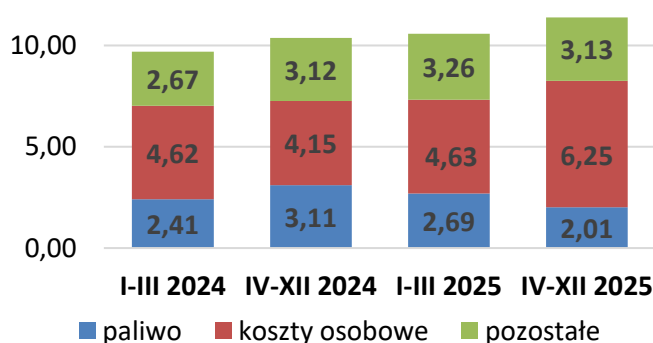
Wykres 2. Struktura stawek za przewozy autobusowe na liniach miejskich

w zł/1 wozokm



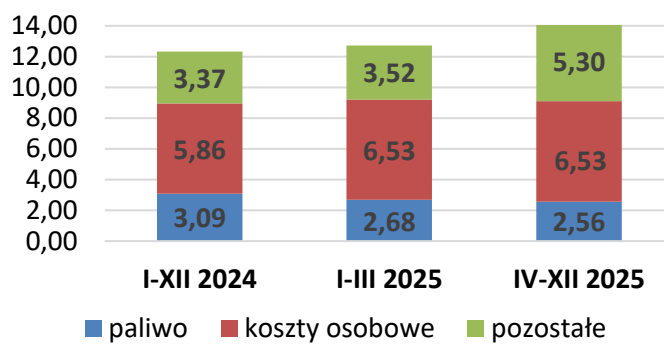
Wykres 3. Struktura stawki za przewozy autobusowe na liniach aglomeracyjnych realizowane taborem innym niż wielkopojemny

w zł/1 wozokm



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

w zł/1 wozokm



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

#### 1. NAJWAŻNIEJSZE PRZEDSIĘWZIĘCIA

**1. Zapewniono Spółce stabilność funkcjonowania na najbliższe lata** - w dniu 31 marca 2025 roku zawarto z Gminą Miejską Kraków umowę na świadczenie przewozów autobusowych w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK), obowiązującą do 31 marca 2035 roku.

**2. MPK S.A. w Krakowie zawarło umowy na dostawy w kolejnych latach 237 autobusów oraz 90 tramwajów:**

- Tabor autobusowy - dzięki podpisanym w 2025 roku umowom mieszkańcy Krakowa zyskają w 2026 roku 37 autobusów zasilanych energią elektryczną oraz 10 autobusów wodorowych. Ponadto Spółka zawarła umowy ramowe na dostawę 190 nowych autobusów z silnikami spalinowymi spełniającymi najwyższe europejskie normy ochrony środowiska.
- Tabor tramwajowy - w 2025 roku MPK S.A. w Krakowie podpisało umowy ramowe na dostawę do 90 tramwajów. Dzięki podpisaniu w 2025 roku dwóch umów realizacyjnych oraz dwóch kolejnych w dniu 3 lutego 2026 roku w latach 2028-2029 do Krakowa trafi 30 tramwajów dwukierunkowych o długości ponad 33 metry, 20 wagonów jednokierunkowych o długości ponad 43 metry oraz 15 sztuk jednokierunkowych o długości 32-34 metry. Tym samym zrealizowana zostanie zapowiedź Prezydenta Krakowa o wycofaniu z ruchu wszystkich tramwajów wysokopodłogowych.

Temat szczegółowo zaprezentowano 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.

**3. Poszukiwano możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki, w tym do zakupu nowoczesnych pojazdów komunikacji miejskiej.**

W szczególności:

- W dniu 27 października 2025 roku **podpisano z Bankiem Gospodarstwa Krajowego dwie Umowy Pożyczki Wspierającej Zieloną Transformację Miast, co zapewniło finansowanie zakupu 35 sztuk nowych tramwajów** (20 sztuk jednokierunkowych tramwajów o długości 42 - 45 metrów oraz 15 wagonów jednokierunkowych o długości 32 – 34 metry). Temat szczegółowo zaprezentowano 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 2c. **Kolejne dwie umowy realizacyjne na dostawę następnych 15 wagonów jednokierunkowych o długości 32 – 34 metry zostały zawarte w dniu 3 lutego 2026 roku;**
- Pozyskano bezzwrotne wsparcie do projektów odnowy taboru tramwajowego, które zaprezentowano w opisie realizacji celu IV.3, tiret 2a i 2b (rozdział jak powyżej);
- Podjęto prace nad pozyskaniem dofinansowania w kolejnym naborze prowadzonym przez CUPT. Opis przedstawiono w realizacji celu IV.3, tiret 2d (rozdział jak powyżej).

**4. Kontynuowano inwestycje w odnawialne źródła energii - w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta została oddana nowa hala, na dachu której została zamontowana instalacja fotowoltaiczna produkująca energię na potrzeby własne, a nadwyżka może zostać odsprzedana do Dystrybutora.** Szczegółowe informacje przedstawiono w rozdziale V pkt 1 „Działalność inwestycyjna”, tiret „Modernizacja budynków i budowli”;

**5. Spółka została uznana za Podmiot ochrony ludności cywilnej** zgodnie z decyzją nr 3 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 grudnia 2025 roku oraz pismem z Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego

Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego z dnia 12 grudnia 2025 roku. Temat zaprezentowano w rozdziale XII pt. „Kluczowe programy lub projekty”.

6. **Prowadzono ustalenia w sprawie budowy Zajezdni Autobusowej Nowa Huta Przyszłości.** Temat zaprezentowano w rozdziale XII pt. „Kluczowe programy lub projekty”.
7. **Podjęmowano intensywne działania rekrutacyjne zmierzające do pozyskiwania nowych pracowników zwłaszcza w grupie prowadzących pojazdy.** Temat opisano w rozdziale VI, pkt. 1 pt. „Polityka personalna”.
8. W październiku 2025 roku **wdrożono System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji.** Temat został opisany w rozdziale V, pkt. 1 pt. „Działalność inwestycyjna”, tiret „Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne”.
9. **MPK S.A. w Krakowie świętowało 150-lecie nieprzerwanego funkcjonowania krakowskiej komunikacji miejskiej.** Z tej okazji pracownicy Spółki oddali łącznie 180,1 litra krwi, zorganizowano wiele wydarzeń informacyjno-edukacyjnych, które zaprezentowano w rozdziale II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki i zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków, opisie „Działań z zakresu public relations”, „Działań edukacyjnych”, „Działań społecznych”.

## 2. OPIS ISTOTNYCH ROSZCZEŃ WOBEC SPÓŁKI

W 2025 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 Środowiskiem P-7.2.04 pt. „Rozpatrywanie roszczeń finansowych”. Obejmuje ona wszystkie czynności począwszy 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 2025 roku roszczeń zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	2024	2025
1.	<b>Liczba zgłoszonych spraw roszczeniowych ogółem, w tym:</b>	<b>109</b>	<b>114</b>
	<i>Ilość spraw niezakwalifikowanych jako roszczenie, gdyż dotyczyły roszczeń wobec innego przewoźnika</i>	4	0
2.	<b>Ilość zdarzeń potwierdzonych przez MPK S.A. w Krakowie</b>	<b>86</b>	<b>84</b>

W 2025 roku zgłoszono o pięć roszczeń odszkodowawczych więcej niż w roku poprzednim. Najwięcej roszczeń odszkodowawczych skierowanych do MPK S.A. w Krakowie w 2025 roku dotyczyło zdarzeń związanych z ruchem pojazdów komunikacji miejskiej, w których pasażerowie doznali obrażeń ciała. Największą grupę (90 osób) stanowili poszkodowani w trakcie gwałtownego hamowania pojazdu MPK S.A. w Krakowie oraz osoby poszkodowane w zdarzeniach podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu MPK S.A. w Krakowie. Powodem była nieuwaga samych poszkodowanych tzn. wsiadanie lub wysiadanie w chwili, gdy drzwi już były zamykane np. podczas samoczynnego zamykania drzwi wyposażonych w fotokomórkę, nietrzymanie się poręczy w trakcie jazdy w pojazdach lub w jednym przypadku wypchnięcie pasażerki podczas wysiadania przez innych pasażerów. W kilku przypadkach gwałtowne hamowanie spowodowane było wymuszeniem pierwszeństwa przez samochody osobowe oraz pieszych.

W wyniku najechania tramwaju linii 5 na tramwaj linii 52 na ul. Bieńczyckiej wpłynęło sześć roszczeń od poszkodowanych pasażerów. Obejmowały one urazy takie jak uderzenie twarzą o siedzenie, uderzenie twarzą o metalową poręcz, złamany nos, obrażenia głowy, biodra, ręki, nóg i oczu oraz uszkodzony laptop i słuchawki.

Odnotowano jedno roszczenie z tytułu niewykonania kursu nocnego autobusu z przystanku Rondo Piastowskie 03 z powodu awarii drzwi i konieczności zjechania pojazdu do zajezdni.

Wpłynęło również kilka roszczeń dotyczących uszkodzeń mienia osobistego zniszczonego w trakcie przejazdu autobusem lub tramwajem (okulary, rower, kurtka, wózek dziecięcy i telefon).

## IV. DZIAŁALNOŚĆ EKSPLOATACYJNO-PRODUKCYJNA W UJĘCIU RZECZOWYM

### 1. TABOR SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2025 roku Spółka posiadała w inwentarzu 332 pociągi tramwajowe oraz 623 autobusy.

Tabela 3. Charakterystyka taboru Spółki i jego wykorzystanie

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>1.</b>	<b>Stan taboru na koniec okresu*</b>						
-	tramwaje	pociągi	332	331	332	100,0	100,3
-	autobusy	wozy	623	623	623	100,0	100,0
<b>2.</b>	<b>Średnia liczba pociągów tramwajowych w ruchu (w dni powszednie)</b>	pociągi	230,5	239	216,4	93,9	90,5
<b>3.</b>	<b>Średnia liczba autobusów w ruchu (w dni powszednie)</b>	sztuki	514,8	515	506,9	98,5	98,4
<b>4.</b>	<b>Średnia prędkość eksploatacyjna</b>						
-	tramwaje	km/godz	14,4	x	14,4	100,0	x
-	autobusy	km/godz	16,5	x	16,6	100,6	x
<b>5.</b>	<b>Średnia prędkość komunikacyjna (w dni powszednie)</b>						
-	tramwaje	km/godz	19,4	x	19,5	100,5	x
-	autobusy	km/godz	24,4	x	24,5	100,4	x

\* Stan inwentarzowy nie uwzględnia najmowanego taboru

## Tabor w komunikacji tramwajowej

Na dzień 31 grudnia 2025 roku Spółka posiadała w inwentarzu 360 wagonów własnych, które stanowiły 332 pociągi tramwajowe.

### Tabor komunikacji tramwajowej na koniec 2025 roku:

- 91,6% pociągów niskopodłogowych;
- 90,4% pociągów klimatyzowanych, w tym 90,4 % pociągów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej;
- 100,0% pociągów wyposażonych w monitoring toru jazdy;
- 91,6% 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 2025 roku

*pociągi tramwajowe*

Lp.	Typ wagonu	Ilości w Stacjach Obsług		Razem
		Podgórze	Nowa Huta	
1.	GT8N	32	0	32
2.	E1+C3	0	9	9
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
<b>13.</b>	<b>Razem</b>	<b>161</b>	<b>171</b>	<b>332</b>

*Tabela 5. Struktura taboru tramwajowego na dzień 31 grudnia 2025 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	85	60	145
3.	Typ III	76	103	179
4.	<b>Razem</b>	<b>161</b>	<b>171</b>	<b>332</b>

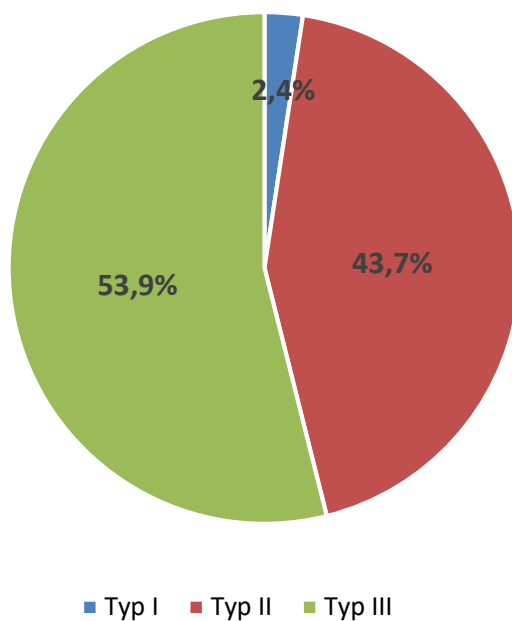
Typ I obejmuje pociągi typu E1.

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 2025 roku*

*pociągi tramwajowe*



## Tabor w komunikacji autobusowej

Na dzień 31 grudnia 2025 roku Spółka posiadała w inwentarzu 623 autobusy własne.

### Tabor komunikacji autobusowej na koniec 2025 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;
- 79,6% 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.

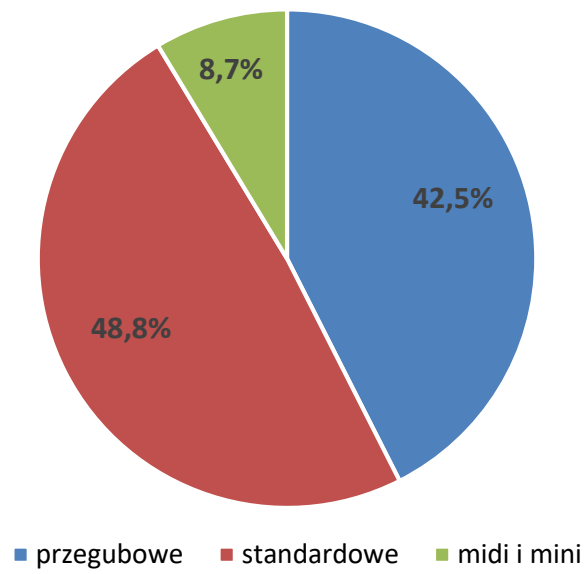
**Tabela 6. Struktura ilościowa taboru autobusowego MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku**

sztuki

Lp.	Wyszczególnienie	Ilości w Stacjach Obsług			Razem
		Bieżczyce	Płaszów	Wola Duchacka	
1.	Autosan M09 LE	18	0	10	28
2.	Autosan Sancity 9 LF	0	0	8	8
3.	Solaris Urbino 18	33	52	66	151
4.	Solaris Urbino 18 Hybrid	11	0	0	11
5.	Solaris Urbino 12,9 Hybrid	0	0	9	9
6.	Solaris Urbino 12 mild hybrid	25	0	0	25
7.	Solaris Urbino 12 mild hybrid podmiejski	0	12	0	12
8.	Solaris Urbino 12	44	59	27	130
9.	Solaris Urbino 12 E	0	0	32	32
10.	Solaris Urbino 8.9 E	0	0	4	4
11.	Solaris Urbino 18 E	0	0	81	81
12.	Solaris Urbino 8.9 LE	0	0	4	4
13.	Volvo 7900 BASC Hybrid	13	0	0	13
14.	Mercedes Citaro/Conecto	42	30	19	91
15.	Mercedes O530G Citaro/Conecto	0	0	10	10
16.	Mercedes Automet- Sprinter	0	8	0	8
17.	Karsan M2 HDV JEST+	0	2	0	2
18.	IRIZAR ieBUS	0	0	4	4
<b>19.</b>	<b>Razem*</b>	<b>186</b>	<b>163</b>	<b>274</b>	<b>623</b>

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

Wykres 6. *Struktura własnego taboru komunikacji autobusowej na dzień 31 grudnia 2025 roku według długości*



## 2. ZAKRES USŁUG KOMUNIKACYJNYCH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MPK S.A.

Na koniec 2025 roku MPK S.A. w Krakowie obsługiwało:

- **27 linii tramwajowych** (w tym: 24 linie dzienne i 3 linie nocne);
- **166 linii autobusowych** (w tym: 66 linii dziennych miejskich na terenie Miasta Krakowa, 82 linie dzienne aglomeracyjne, 18 linii nocnych).

MPK S.A. w Krakowie podczas realizacji pracy przewozowej, korzystało z sieci komunikacyjnych Miasta. Obsługiwało 190 pętli komunikacyjnych oraz 3 422 przystanki\*.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025	Dynamika 2025/2024 %
<b>1.</b>	<b>Liczba linii:</b>	<b>szt</b>	<b>201</b>	<b>193</b>	<b>96,0</b>
	▪ <b>Tramwajowych</b>	<b>szt</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>100,0</b>
	<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>
	▪ <b>autobusowych</b>	<b>szt</b>	<b>174</b>	<b>166</b>	<b>95,4</b>
	<i>dziennych</i>	<i>szt</i>	<i>156</i>	<i>148</i>	<i>94,9</i>
	<i>nocnych</i>	<i>szt</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>100,0</i>
<b>2.</b>	<b>Długość linii:</b>	<b>km</b>	<b>2 839</b>	<b>2 801</b>	<b>98,7</b>
	▪ <b>tramwajowych</b>	<b>km</b>	<b>376</b>	<b>376</b>	<b>100,0</b>
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>326</i>	<i>326</i>	<i>100,0</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>50</i>	<i>50</i>	<i>100,0</i>
	▪ <b>autobusowych</b>	<b>km</b>	<b>2 463</b>	<b>2 425</b>	<b>98,5</b>
	<i>dziennych</i>	<i>km</i>	<i>2 130</i>	<i>2 094</i>	<i>98,3</i>
	<i>nocnych</i>	<i>km</i>	<i>331</i>	<i>331</i>	<i>100,0</i>
<b>3.</b>	<b>Długość tras:</b>	<b>km</b>	<b>1 169</b>	<b>1 135</b>	<b>97,1</b>
	▪ <b>tramwajowych</b>	<b>km</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>101,0</b>
	▪ <b>autobusowych</b>	<b>km</b>	<b>1 070</b>	<b>1 035</b>	<b>96,7</b>
	<i>na terenie Miasta Krakowa</i>	<i>km</i>	<i>477</i>	<i>457</i>	<i>95,8</i>
	<i>poza granicami M. Krakowa</i>	<i>km</i>	<i>593</i>	<i>578</i>	<i>97,5</i>
<b>4.</b>	<b>Liczba pętli</b>	<b>szt</b>	<b>201</b>	<b>190</b>	<b>94,5</b>
	▪ tramwajowych	szt	24	24	100,0
	▪ autobusowych	szt	177	166	93,8
<b>5.</b>	<b>Liczba przystanków</b>	<b>szt</b>	<b>3 531</b>	<b>3 422</b>	<b>96,9</b>
	▪ tramwajowych	szt	373	385*	103,2
	▪ autobusowych	szt	3 158	3 037*	96,2

\*przystanki obsługiwane przez MPK S.A. w Krakowie na podstawie własnych obliczeń

### 3. REALIZACJA PRACY PRZEWOZOWEJ

**W 2025 roku MPK S.A. w Krakowie na liniach systemu Komunikacji Miejskiej wykonało pracę przewozową:**

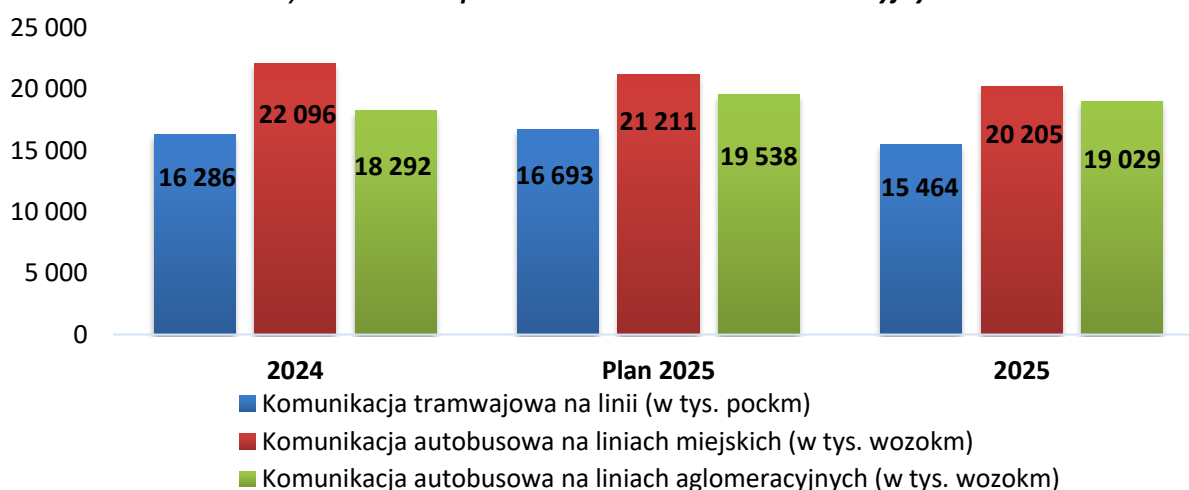
- **15 464 tys. pociągokilometrów na liniach tramwajowych** (o 1 229 tys. pociągokilometrów mniej niż zakładał plan i o 5,0% mniej niż w 2024 roku);
- **20 205 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych miejskich** (o 1 006 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 8,6% mniej niż w 2024 roku);
- **19 029 tys. wozokilometrów na liniach autobusowych aglomeracyjnych** (o 509 tys. wozokilometrów mniej niż zakładał plan i o 4,0% więcej niż w 2024 roku).

Tabela 8. Realizacja pracy przewozowej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
1.	<b>Komunikacja tramwajowa ogółem</b>	<b>tys. pockm</b>	<b>17 637</b>	<b>17 972</b>	<b>16 694</b>	<b>94,7</b>	<b>92,9</b>
	<i>w tym: na linii</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>16 286</i>	<i>16 693</i>	<i>15 464</i>	<i>95,0</i>	<i>92,6</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. pockm</i>	<i>1 351</i>	<i>1 279</i>	<i>1 230</i>	<i>91,0</i>	<i>96,2</i>
2.	<b>Komunikacja autobusowa ogółem</b>	<b>tys. wozokm</b>	<b>44 591</b>	<b>44 011</b>	<b>43 313</b>	<b>97,1</b>	<b>98,4</b>
	<i>w tym: na linii ogółem</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>40 388</i>	<i>40 749</i>	<i>39 234</i>	<i>97,1</i>	<i>96,3</i>
	<i>linie miejskie</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>22 096</i>	<i>21 211</i>	<i>20 205</i>	<i>91,4</i>	<i>95,3</i>
	<i>linie aglomeracyjne</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>18 292</i>	<i>19 538</i>	<i>19 029</i>	<i>104,0</i>	<i>97,4</i>
	<i>dojazdy</i>	<i>tys. wozokm</i>	<i>4 203</i>	<i>3 262</i>	<i>4 079</i>	<i>97,0</i>	<i>125,0</i>

Realizacja pracy przewozowej na poziomie niższym niż planowano wynika przede wszystkim z remontów w Mieście przeprowadzanych 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

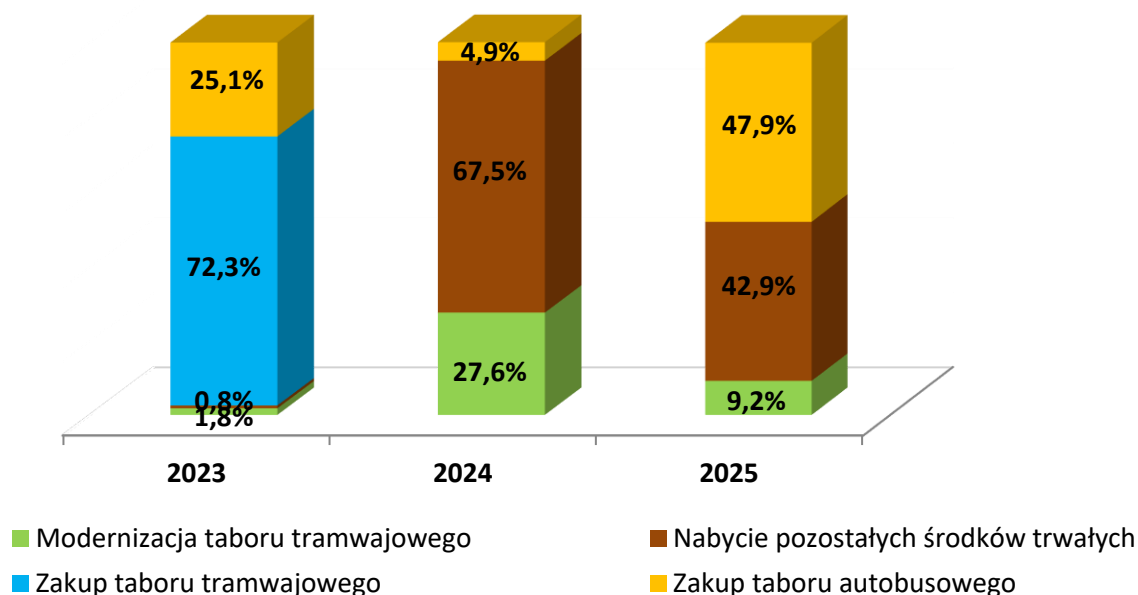
W 2025 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przeznaczyło na inwestycje kwotę 149 441 tys. zł.

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

Tabela 9. Zestawienie nakładów inwestycyjnych

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady inwestycyjne				w tys. zł	
		2023	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>ŁĄCZNE NAKŁADY INWESTYCYJNE</b>		<b>548 588</b>	<b>55 112</b>	<b>231 271</b>	<b>149 441</b>	<b>271,2</b>	<b>64,6</b>
<b>I.</b>	<b>Zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych, w tym:</b>	<b>410 994</b>	<b>52 407</b>	<b>77 226</b>	<b>77 896</b>	<b>148,6</b>	<b>100,9</b>
1.	Modernizacja taboru tramwajowego	9 673	15 236	10 605	13 831	90,8	130,4
2.	Zakup taboru tramwajowego	396 826	0	0	0	x	x
3.	Zakup taboru autobusowego	182	19	0	21	110,5	x
4.	Modernizacja budynków i budowli	769	28 751	55 900	51 279	178,4	91,7
5.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych	868	5 194	3 161	3 875	74,6	122,6
6.	Informatyzacja	1 634	2 442	5 198	7 713	315,8	148,4
7.	Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne	1 042	765	2 362	1 177	153,9	49,8
<b>II.</b>	<b>Zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE</b>	<b>132 242</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
1	Projekt "Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusowej w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie" (NFOŚiGW)	56 713	0	0	0	x	x
2	Projekt "Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusów elektrycznych w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie - kontynuacja" (ZIT)	75 479	0	0	0	x	x
3	Rozliczenie kosztów obsługi prawnej i kredytu	50	0	0	0	x	x
<b>III.</b>	<b>Leasing taboru autobusowego</b>	<b>5 352</b>	<b>2 705</b>	<b>154 045</b>	<b>71 545</b>	<b>2 644,9</b>	<b>46,4</b>

Wykres 8. *Struktura nakładów na inwestycje w latach 2023-2025*



## 1. Zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych

### 1. Modernizacja taboru tramwajowego

W ramach odnowy taboru tramwajowego zakończono montaż klimatyzacji przedziału pasażerskiego w 12 wagonach typu NGT6. W efekcie projektu wszystkie wagony NGT6 są wyposażone w klimatyzację.

Ponadto prowadzono modernizację 2 wagonów GT8SU na typ GT8N. Jeden wagon został ukończony. Wyposażono go 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. Zachowano w nim funkcję dwukierunkowej jazdy, która może być wykorzystywana podczas remontów lub budowy nowych torowisk, gdy nie ma możliwości dojazdu do pętli.

W związku z remontem Mostu Grunwaldzkiego i potrzebą kierowania do ruchu większej ilości wagonów dwukierunkowych zakupiono w Düsseldorfie 5 wagonów dwukierunkowych GT8SU, a 3 z nich dostosowano do ruchu.

Zakończono modernizację wagonu zabytkowego typu ND. W trakcie modernizacji były również wagony zabytkowe typu 13N oraz LOWA 50.

Zakupiono 3 człony niskopodłogowe do wagonów GT8N na poczet przyszłych modernizacji.

### 2. Zakup taboru tramwajowego

W 2025 roku nie były zaplanowane dostawy nowych wagonów tramwajowych, jednak Spółka prowadziła postępowania przetargowe w celu wyłonienia dostawców taboru ujętego w planach kolejnych lat oraz zawarła umowy gwarantujące dostawy do 90 nowych pociągów tramwajowych. Temat został opisany w rozdziale III, pkt. I pt. „Najważniejsze przedsięwzięcia”.

### 3. Zakup taboru autobusowego

Zakupiono pojazd specjalny typu Jelcz RTO z 1965 roku, który po modernizacji wykonanej systemem gospodarczym, dołączy do kolekcji pojazdów zabytkowych MPK S.A. w Krakowie.

### 4. Modernizacja budynków i budowli

W 2025 roku w ramach modernizacji budynków i budowli zrealizowano następujące zadania:

- a) **W Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta zrealizowano II etap przebudowy hali SO2.** W 2024 roku został wybudowany stan surowy częściowo zamknięty, natomiast w 2025 roku prowadzono drugi etap budowy, który zakończył się decyzją dopuszczenia do użytkowania. Budynek składa się z hali głównej, warsztatów, części socjalnej oraz sanitarnej. Hala ma nowoczesne wyposażenie i infrastrukturę, która pozwala realizować w bezpiecznych warunkach procesy technologiczne. Przy hali wybudowano zbiornik retencyjny o pojemności czynnej 58 m<sup>3</sup> oraz separator substancji ropopochodnych zintegrowany z osadnikiem. Na dachu hali zabudowana jest instalacja fotowoltaiczna produkująca energię elektryczną na potrzeby własne, a nadwyżka może być odsprzedana do Dystrybutora. Wybudowany został też garaż dla pojazdów technicznych oraz wiatła do przechowywania remontowanych tramwajów, zadaszona i obudowana z trzech stron.



**Ponadto** rozbudowano kanalizację teletechniczną w rejonie bramy nr 2 oraz **prowadzono budowę zadaszenia placu postojowego nad torami postojowymi**. Budowa zadaszenia została podzielona na etapy, aby zmniejszyć utrudnienia w parkowaniu tramwajów. W 2025 roku został zrealizowany etap I, a w 2026 roku przewidziane jest zakończenie etapu II.



- b) **W Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze** prowadzono dwa bardzo ważne zadania inwestycyjne, które były niezwykle skomplikowane pod względem organizacyjnym:

- **Budowa toru obwodowego nr 28** - wybudowano tor w nowym śladzie umożliwiający objazd tramwajem z torów postojowych na halę poprzez teren MPK S.A. w Krakowie, bez konieczności wyjazdu na tor szlakowy na ul. Brożka. Ponadto, z nowego toru można wjechać na wszystkie tory na hali obsługi, a w poprzednim układzie można było wjechać tylko na cztery tory.

Wykonano także: przebudowę rozjazdu wyjazdowego na ul. Brożka od strony Przychodni, przebudowę rozjazdów przy bramie od strony Przychodni i przy bramie drugiej umożliwiając wjazd na wszystkie tory na hali (dotychczas był możliwy wjazd tylko na tory 1-4), przebudowano rozjazdy w torze szlakowym oraz wybudowano odcinek ścieżki rowerowej. Wybudowano infrastrukturę podziemną, sieć trakcyjną, sieć oświetlenia, drenaż, kanalizację teletechniczną, przestawiono portiernię, przeniesiono bramkę wejściową, zmieniono geometrię i przestawiono światło bram oraz wymieniono je na nowe. Wszystkie prace prowadzono w sposób umożliwiający normalne funkcjonowanie Stacji Obsługi. Dodatkowym utrudnieniem był remont Mostu Grunwaldzkiego i uruchomienie dodatkowej komunikacji zastępczej ulicą Brożka. W realizacji zastosowano płyty prefabrykowane wylewane pod konkretne rozjazdy i montowane

na terenie Stacji. Taka technologia umożliwiła znaczne skrócenie czasu prac. **Realizacja zadania rozwiązała problemy komunikacyjne w trakcie przejazdów technologicznych i parkowania tramwajów;**



- **Wybudowano podstację trakcyjną do zasilania istniejących torów postojowych oraz zasilenia nowych torów postojowych, których budowa jest planowana w kolejnych latach.** Z uwagi na konieczność usunięcia kolizji kabli należących do dystrybutora energii i długotrwałe uzgodnienia oraz zmiany tras narzucone przez Tauron realizacja nie została dokończona w 2025 roku. Otrzymał się natomiast odbiór PINB i uzyskano pozwolenie na użytkowanie.

Obecnie zostały z niej zasilone tory postojowe od 16 do 28 z pełnym rezerwowaniem zasilania z istniejącej wcześniej podstacji Bonarka. Taki układ powoduje mniejszą wrażliwość na awarie oraz zmniejsza obciążenie istniejącej podstacji Bonarka i spowoduje mniej wyłączeń przeciążeniowych.




**c) W Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka kontynuowano II**

**etap budowy placu postojowego dla autobusów elektrycznych.** W ramach całego zadania zostały wybudowane trzy place do ładowania wraz z infrastrukturą oraz stacja transformatorowa. W celu dostosowania infrastruktury do zmian klimatycznych (dla spowolnienia odpływu wody deszczowej) zbudowano zbiornik retencyjny o objętości 546 m<sup>3</sup> wraz z przewymiarowanymi kolektorami do zbierania wód opadowych. Z uwagi na braki terenowe maksymalnie wykorzystano posiadaną powierzchnię: pod ziemią umieszczono zbiornik retencyjny, na jego stropie znajdują się stanowiska ładowania i parking dla autobusów ( 56 stanowisk ładowania autobusów elektrycznych).



W miejsce starego, skorodowanego budynku portierni **wybudowano nowy funkcjonalny budynek wraz ze wszystkimi instalacjami oraz wiatę na pojazdy jednośladowe.** Na dachu wiaty zamontowano instalację fotowoltaiczną. Wybudowano fragment ogrodzenia, nowe bramy oraz szlabany. W hali NB zainstalowano odciągi spalin wyposażone w zwijadła, **zapewniające skuteczną ochronę pomieszczenia przed zadymieniem spalinami emitowanymi z rur wydechowych autobusów.**



- d) **W Stacji Obsługi Autobusów Płaszów wykonano przebudowę kanału diagnostycznego wraz z montażem szarpaków** w celu umożliwienia badania autobusów. Uzyskano pozwolenie na budowę, a następnie zrealizowano wstawienie bramy wjazdowej w miejsce okna. Dodatkowo dostosowano instalację elektryczną do wymagań nowego miejsca i doświetlono halę. **W wyniku przeprowadzonych prac powstało nowe stanowisko do obsługi autobusów.** Ogłoszono postępowanie przetargowe i wyłoniono wykonawcę przebudowy linii napowietrznej WN przebiegającej nad terenem Stacji, zmianę trasy i zabudowę linii kablowej. Linia nawiązująca powoduje duże utrudnienia w sposobie zagospodarowania terenu Stacji Obsługi. Zmiana jej trasy i likwidacja linii napowietrznej na terenie Stacji umożliwi bardziej racjonalne planowanie przyszłych inwestycji. **Wykonano dokumentację projektową i uzyskano stosowne pozwolenia** na wyburzenie dawnego budynku administracyjnego oraz **budowę nowej hali do obsługi autobusów.** W projektowanej hali będzie możliwość wykonywania serwisu autobusów wodorowych.
- 
- e) **Prowadzono intensywną rozbudowę infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych:**
- **Wybudowano i odebrano 6 kolejnych stanowisk ładowania autobusów elektrycznych:** 2 przy ul. Stojatowskiego na osiedlu Kurdwanów, 3 na pętli autobusowej Azory przy ul. Weissa, 1 przy ul. Rydygiera na osiedlu Rząka;
  - **Przystąpiono do realizacji zadań związanych z zaprojektowaniem i wybudowaniem następnych stacji ładowania autobusów elektrycznych.** Uzyskano warunki techniczne od Dystrybutora energii w następujących lokalizacjach: pętla autobusowa Podgórze SKA, pętla autobusowa Kombinat, pętla autobusowa Krowodrza Górka. **Zlecono prace projektowe na 11 nowych stanowisk ładowania szybkiego.** W 2025 roku uzyskano warunki techniczne od dystrybutora na budowę kolejnych stanowisk na pętli autobusowej Czerwone Maki. Po uzyskaniu prawa do dysponowania terenem zostanie przygotowane zlecenie na zaprojektowanie stanowisk. Uzyskano pozwolenie na budowę oraz dokumentację projektową dla jednego stanowiska na pętli autobusowej przy ul. Konopnickiej. Przeprowadzono postępowanie przetargowe i wyłoniono wykonawcę robót. Realizacja nastąpi w 2026 roku;
- f) **Wykonano projekt dla zadania „Budowa punktu socjalnego dla prowadzących na pętli Płaszów” oraz uzyskano pozwolenie na budowę;**
- g) **Wykonano zabudowę ściany przeszklonej na korytarz w magazynie nr 15 dla Działu Obsługi Technicznej.** Przeszklenie pozwoli na doświetlenie pomieszczenia i poprawi komfort pracy;
- h) **Odebrano projekt systemu klimatyzacji w budynku administracyjnym** przy ul. J. Brożka 3 w Krakowie.

## 5. Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów specjalistycznych

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

- Pompę powietrzno-hydrauliczną wraz z siłownikami i osprzętem do obsługi przekładni wagonów Stadler i PESA, wielofunkcyjny miernik parametrów instalacji elektrycznej, wózek elektryczny paletowy, stację lutowniczą do układów elektronicznych, prasę ręczną z dodatkowymi szczękami zaciskowymi, przyrząd CAN Bus tester do diagnostyki pojazdów PESA i Stadler, przyrząd do pomiaru rąbków kół tramwajowych (2 sztuki), stację uzdatniania wody, wyposażenie dodatkowe do pojazdu torowo-drogowego Unimog (posypywarę). Ponadto zakupiono i zamontowano smarownice na łuku nr 58 dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Miernik CAN-BUS tester do diagnostyki pojazdów PESA i Stadler, zestaw do pomiaru siły hamownia, stół podnośny nożycowy, wózek podnośnikowy elektryczny, przyrząd do pomiaru rąbków kół tramwajowych (2 sztuki), 2 sztuki klimatyzatorów do pomieszczeń, oscyloskop dla Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Wiertarkę kolumnową z autopośuwem i gwintowaniem, suwnicę wraz z regulacją toru jezdnego, zestaw do pomiaru siły hamowania, odciągowy stół spawalniczy, kosiarkę spalinową, odkurzacz

- piorący, szlifierkę narzędziową, elektryczny wózek podnośnikowy, narzędzie akumulatorowe do wycinania otworów sześciokątnych, stoły warsztatowe dla Stacji Obsługi i Remontów;
- Podnośnik do demontażu skrzyni biegów, wannę wychwytową pod zbiorniki przepracowanego oleju, podgrzewacz indukcyjny, podnośnik do tarcz i zacisków, podnośnik kanałowy, odkurzacz warsztatowy z osprzętem, destylator elektryczny, klimatyzator dla Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
  - 2 sztuki podnośników kanałowych hydropneumatycznych, płytę uchylną do podnośnika, podnośnik do skrzyni biegów, osuszacz do sprężarki śrubowej, zestaw szlifierski ze stacją roboczą, spawarkę, wózek nożycowy stołowy oraz klimatyzator dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
  - Szlifierkę z odciągami, przecinarkę taśmową do metalu, wannę wychwytową do cieczy chłodzącej 90 litrów (2 sztuki), prasę do sworzni, miernik rezystancji, 2 sztuki podnośników do demontażu skrzyni biegów, kabel ładowania DC CCS, klimatyzatory do 3 pomieszczeń, urządzenie do serwisowania klimatyzacji na czynnik R134a oraz urządzenie do serwisowania klimatyzacji czynnik R407c, pomost mobilny dla Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
  - Fotel masujący PRO-WELLNESS (2 sztuki: do PS Azory i PS Salwator), klimatyzator do budynku przy ul. Św. Wawrzyńca oraz klimatyzatory do PS Prądnik Biały Zachód, aparat fotograficzny (3 sztuki), alkotesty z drukarkami;
  - Stację lutowniczą, stację do napraw precyzyjnych, licznik do banknotów, 3 sztuki mikroskopów, pochłaniacz oparów, mobilny zestaw kolumn BOSE S1, sorter do monet, detektor dla Działu Obsługi Technicznej;
  - Klimatyzator do pokoi nr 241 oraz 27 w budynku administracyjnym przy ul. Brożka 3;
  - Niszczarkę do dokumentów dla Działu Księgowości;
  - Przyrząd do pomiaru grubości i wysokości obrzeży kół, kamerę termowizyjną, przyrząd do geometrii kół, dźwignik kanałowy, przyrząd do kontroli hamulca bezwładnościowego przyczep oraz miernik hałasu do Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów;
  - 3 defibrylatory AED, szerzej opisane w realizacji celu IV.5, w rozdziale II niniejszego sprawozdania;
  - Pompy Niagara (6 sztuk), piły spalinowe (6 sztuk), motopompy szlamowe (6 sztuk), agregaty prądotwórcze (6 sztuk) ze środków z porozumienia z Miastem z dnia 9 października 2025 roku w ramach realizacji programu Obrony Ludności Cywilnej;
  - 7 sztuk stacjonarnych automatów biletowych;
  - 3 samochody: 1 radiowóz i 2 samochody służbowe dla służb technicznych.

Ww. maszyny i urządzenia podnoszą samowystarczalność Stacji Obsług w serwisowaniu i obsłudze pojazdów, niektóre z nich skracają czas przeznaczony na diagnostykę, poprawiają warunki pracy.

Zamówiono pojazd specjalistyczny drogowo-szynowy Unimog, którego dostawa nastąpi w 2026 roku.

## **6. Informatyzacja**

Z uwagi na to, że MPK S.A. w Krakowie, zgodnie z przepisami prawa, jest podmiotem ochrony ludności cywilnej oraz podlega militaryzacji wszelkie działania inwestycyjne i operacyjne w zakresie informatyzacji Spółki stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

## **7. Pozostałe zadania/projekty optymalizacyjne**

W 2025 roku, podobnie jak w latach poprzednich, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie realizowało tzw. projekty optymalizacyjne, których celem jest głównie usprawnienie realizacji procesów zarówno w obszarze działań administracyjno – biurowych, jak i technicznych, związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru oraz przygotowaniem i realizacją usług przewozowych. Podjęto decyzję o realizacji projektów zwiększających poziom odporności przedsiębiorstwa na działania cyberprzestępców i podniesienie gotowości do zachowania ciągłości

działania w przypadku ponowienia ataków na infrastrukturę IT, podobnych do ataku, jaki miał miejsce w 2024 roku.

W 2025 roku odnotowano następujące postępy:

a) Projekty, które były kontynuacją działań z lat ubiegłych:

- Projekt **„Testowanie autobusu autonomicznego w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych”**. Dotychczas uzyskana wiedza i przeprowadzone rozmowy z producentami pojazdów z systemem jazdy autonomicznej potwierdziły, że realizacja testów prowadzonych w rzeczywistych warunkach komunikacyjnych, z udziałem innych uczestników ruchu, może dostarczyć najbardziej miarodajnych odpowiedzi na pytania dotyczące możliwości wykorzystania pojazdów autonomicznych w transporcie miejskim i wyzwań z tym związanych. 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. Na początku 2025 roku MPK S.A. w Krakowie przedstawiło swoją opinię na temat projektu zmian ustawy PRD oraz możliwych skutków jej uchwalenia, korzystając z dedykowanego formularza w ramach konsultacji publicznych. Wspomniany projekt ustawy zakończył etap prac w Sejmie i został przekazany Prezydentowi oraz Marszałkowi Senatu. Zespół projektowy odbył spotkania z przedstawicielami firm BLEES, Autonomous Systems, Kinetic oraz Karsan, podczas których wymieniono doświadczenia oraz omówiono kryteria i wymagania, jakie muszą spełniać pojazdy zautomatyzowane poruszające się po terenach Stacji, Zajezdni oraz drogach publicznych. W trakcie rozmów poruszono również kwestie potencjalnej współpracy dotyczącej testów takich pojazdów. Kontakty z firmami Kinetic i Karsan przybliżają nas do realizacji głównych założeń Projektu, w tym do przeprowadzenia testów pełnowymiarowego autobusu miejskiego, a nie jedynie małego pojazdu typu shuttle bus. W związku z wejściem w życie nowej ustawy konieczne jest, aby organizatorem badań, w ramach których moglibyśmy testować autobus autonomiczny, był podmiot na co dzień zajmujący się działalnością badawczą. W tym celu skierowaliśmy zapytanie do Politechniki Krakowskiej, która wyraziła wstępne zainteresowanie współpracą i poprosiła o dodatkowe szczegóły dotyczące projektu. Zmiana ustawy PRD umożliwi przeprowadzenie testów autobusu autonomicznego w warunkach drogowych w ramach prac badawczych. Zarówno Organizator prac badawczych, jak i przedstawiciel producenta pojazdu autonomicznego, deklarują przystąpienie do projektu. Obecnie oczekujemy na wejście w życie znowelizowanej ustawy PRD, której termin określany jest na czerwiec 2026 roku;
- Projekt **„Elektroniczne Zarządzanie Dokumentacją – EZD etap II”**- kontynuowano testy rozwiązania obejmującego funkcjonalność przekazywania dokumentów w klasie elektronicznej z komórek organizacyjnych do Archiwum Zakładowego oraz funkcjonalność przekazywania do Archiwum Zakładowego składow chronologicznych. Rozpoczęto także testy funkcjonalności pozwalającej na przekazywanie dokumentów z Archiwum Zakładowego do Archiwum Narodowego;
- Projekt **„Modyfikacja modułu kadrowego IFS”**- kontynuowano prace usprawniające w systemie IFS-HR z zakresu wypłat wynagrodzeń i świadczeń, odprowadzania obowiązkowych składek ZUS, obsługi kasy zapomogowo-pożyczkowej oraz zarządzania danymi kadrowo-płacowymi. Wdrożono łącznie 17 z 32 planowanych modyfikacji modułu HR IFS – liczba modyfikacji planowanych do wdrożenia została pomniejszona o 10 modyfikacji. Rezygnacja z ww. modyfikacji, wynika z planowanego uruchomienia w 2026 roku projektu mającego na celu wdrożenie nowego narzędzia do rozliczania pracy prowadzących (dublowanie prac). Prace projektowe będą kontynuowane w 2026 roku;
- Projekt **„Usprawnienie pojazdowych systemów monitoringu CCTV”**, w ramach którego kontynuowane były działania związane z wymianą urządzeń systemu monitoringu CCTV, co docelowo wyeliminuje problemy związane z brakiem nagrań lub przerwami w nagraniach monitoringu w trakcie wykonywania pracy przewozowej i idące za tym ryzyka związane z brakiem możliwości udokumentowania zdarzeń drogowych, wypadków czy zdarzeń w pojeździe. Projekt

rozszerzono o działania, które mają na celu przywrócenie komunikacji po stronie pojazdów, z wykorzystaniem sieci Wi-Fi, umożliwienie zdalnej archiwizacji monitoringu, których działanie zostało zdestabilizowane przez atak hackerski. W ramach projektu przeszkolono pracowników zaplecza technicznego w zakresie obsługi systemu monitoringu, którego okres gwarancyjny w pojazdach już upłynął. Projekt został zakończony, a wszystkie postawione mu cele zostały zrealizowane;

- Projekt **„Usprawnienie i optymalizacja pracy stacji paliw”**, którego celem była optymalizacja działania systemu tankowania oraz zapewnienie szybszej i bezpieczniejszej obsługi. Przeprowadzono działania obejmujące usprawnienie stacji paliw (tankomatów) autobusowych w Płaszowie, Bieńczycach i Woli Duchackiej, mające na celu zwiększenie efektywności i niezawodności procesów tankowania. Dodatkowo, przeprowadzono prace programistyczne niezbędne do wdrożenia tych usprawnień, co zapewni płynność operacji oraz poprawi komfort użytkowników. Projekt rozszerzono o zakup przełączników oraz pilotów, które niezbędne są do przełączania urządzeń odpowiedzialnych za podawanie płynów eksploatacyjnych do pojazdów na manualny tryb pracy. Rozszerzenie Projektu zapewniło możliwości tankowania pojazdów w momencie problemu z systemami teleinformatycznymi, m.in. takimi, z którymi MPK S.A. borykało się po ataku hackerskim. Projekt został zakończony, a wszystkie postawione mu cele zostały zrealizowane;
  - Projekt **„Nowa strona internetowa MPK S.A. w Krakowie”**, w ramach którego zakończono prace (I i II etap) związane z budową nowego portalu internetowego MPK S.A. w Krakowie, który ma odpowiadać na obecne potrzeby i oczekiwania wszystkich użytkowników komunikacji miejskiej w Krakowie, w tym osób niewidomych i słabo widzących. Od 9 kwietnia 2025 roku funkcjonuje nowa strona internetowa, a Projekt wszedł w fazę obsługi serwisowej i wprowadzania niezbędnych zmian lub poprawek. Opis udogodnień zastosowanych w nowym portalu MPK S.A. w Krakowie przedstawiono w rozdziale I, w realizacji celu IV.4 „Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy”, pkt.5. Ponadto, w ramach projektu zrealizowano dodatkowe funkcjonalności strony, takie jak: obsługa procesu rekrutacji w module Kariera, publikacja komunikatów Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK na mediach społecznościowych.
  - Projekt **„Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Przewozami”** ze względu na konieczność wdrożenia Systemu Zarządzania Pojazdami (SZP), która wynika z wymagań zawartych w Umowie o świadczenie autobusowych usług przewozowych z dnia 31 marca 2025 roku, został przemianowany na „Wdrożenie Systemu Zarządzania Przewozami”. Zakres projektu został zmodyfikowany i obejmuje między innymi: wdrożenie systemu do zarządzania realizacją usługi przewozowej, integrację autokomputerów oraz Systemów Informacji Pasażerskiej z SZP i dalej Hurtownią Danych ZTP oraz wdrożenie modułu raportowego na potrzeby ZTP w Krakowie. Obecnie prowadzone prace projektowe skupiają się na uzgodnieniu z dostawcami obecnie eksploatowanych systemów informatycznych sposobu integracji między tymi systemami a SZP. Projekt będzie kontynuowany w latach kolejnych;
  - Projekt **„Wdrożenie raportowania ESG w MPK S.A. w Krakowie”**, którego celem jest przygotowanie Spółki do wdrożenia obowiązkowego raportowania ESG, w szczególności przygotowanie skonsolidowanego raportu ESG w ramach Grupy Kapitałowej KHK S.A. Ze względu na przesunięcie obowiązku wykonania sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju o dwa lata (2028 rok), wynikające z przygotowanego przez Komisję Europejską projektu „Omnibus” oraz proponowane zmiany, dotyczące standardu ESRS (uproszczenie przepisów), prace projektowe zostały wstrzymane do czasu przygotowania przez Grupę Kapitałową KHK S.A. nowego harmonogramu prac. Został on przyjęty w listopadzie 2025 roku i prace wznowiono. Prowadzono postępowania zakupowe na wykonanie usług doradczych w zakresie analizy podwójnej istotności oraz analizy luk, a także dostawę oprogramowania do raportowania ESG na potrzeby Spółek wchodzących w skład KHK. Projekt będzie kontynuowany w 2026 roku.
- b) Powołano nowe projekty:
- Projekt **„Wdrożenie rejestru badań defektoskopowych w IFS”**, którego celem jest usprawnienie zarządzania dokumentacją techniczną w zakresie protokołów z badań defektoskopowych osi

tramwajowych. Przygotowane rozwiązanie zostało przetestowane z wynikiem pozytywnym i uzyskało gotowość do wdrożenia produkcyjnego. Projekt będzie kontynuowany w 2026 roku;

- Projekt „**Digitalizacja wybranych procesów realizowanych przez Dział Personalny**”, w ramach którego prowadzone były prace nad zbudowaniem nowoczesnego, zintegrowanego i skalowalnego środowiska do obsługi procesów kadrowych, które pozwoli zastąpić papierowe dokumenty ich cyfrowym odpowiednikiem oraz zamienić obieg fizyczny dokumentów na elektroniczny. Projekt został podzielony na etapy. W ramach etapu I rozpoczęto wdrożenie wybranych procesów realizowanych z inicjatywy Kierownika Komórki Organizacyjnej. W kolejnych etapach planowana jest realizacja kolejnych procesów w tym uruchamianych z inicjatywy pracownika;
- Projekt „**Modernizacja pojazdowych Systemów Informacji Pasażerskiej**”, celem którego jest dostosowanie sposobu prezentacji informacji pasażerskiej na wyświetlaczach wewnętrznych i zewnętrznych oraz kasownikach, a także zapowiedzi głosowych, do aktualnych wymagań Systemu Informacji Pasażerskiej KMK (SIP). Projekt obejmuje tabor autobusowy. Prowadzono postępowania zakupowe w zakresie usługi modernizacji SIP. Projekt będzie realizowany w latach kolejnych;
- Projekt „**Wdrożenie programu do monitorowania pracy autobusów elektrycznych**” mający na celu ograniczenie ryzyka zakłóceń w realizacji prac przewozowych wykonywanych przez autobusy elektryczne, poprzez wdrożenie programu do monitorowania autobusów elektrycznych podczas wykonywania pracy. Prowadzono postępowanie zakupowe na wykonanie modyfikacji posiadanego oprogramowania do zarządzania procesem ładowania autobusów elektrycznych. Projekt będzie kontynuowany w 2026 roku;
- Projekt „**Wdrożenie raportowania GTFS dla całej floty autobusów**” - celem projektu jest wdrożenie rozwiązania umożliwiającego raportowanie pozycji autobusów w trakcie wykonywania pracy przewozowej, w czasie rzeczywistym, zgodnie z wymaganiami Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie określonymi w umowie przewozowej. Rozwiązanie ma objąć całą flotę autobusową. Projekt będzie kontynuowany w 2026 roku.

## II. Zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE

W 2025 roku nie nastąpiły zakupy realizowane przy wsparciu ze środków UE. **Zawarto umowy na dostawę 47 sztuk zeroemisyjnych autobusów, będących przedmiotem finansowego wsparcia ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ich dostawa nastąpi w 2026 roku.** Temat szczegółowo 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, opis realizacji celu IV.4; tiret 1c.

**Spółka aktywnie poszukiwała możliwości współfinansowania zewnętrznego dla działalności inwestycyjnej Spółki związanej z zakupami taboru komunikacji miejskiej.** Podjęte kroki 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, opis realizacji celu IV.4; tiret 2.

## III. Leasing taboru autobusowego

**W 2025 roku odebrano 45 sztuk autobusów zasilanych olejem napędowym.** Pojazdy zakupiono w formie leasingu finansowego, na podstawie umów zawartych w 2024 roku z następującymi kontrahentami:

- a) konsorcjum firm Solaris Bus & Coach sp. z o.o. i Millennium Leasing sp. z o.o., które dostarczyło **37 sztuk autobusów standardowych Solaris Urbino 12 MILD HYBRID**, w tym:
  - **25 sztuk przeznaczonych głównie do obsługi linii miejskich.** Zostały wyposażone w 29 miejsc siedzących, a jednorazowo mogą przewieźć do 94 osób;

- **12 sztuk, które będą wykorzystywane na trasach aglomeracyjnych.** Mają zwiększoną moc silnika oraz większą liczbę miejsc siedzących (37). Jednorazowo mogą przewieźć do 83 osób. Wszystkie zakupione autobusy Solaris Urbino 12 MILD HYBRID są niskopodłogowe, wyposażone w platformę dla osób o ograniczonej mobilności, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, elektroniczne tablice informacyjne oraz automat biletowy realizujący płatności kartą. Silniki autobusów spełniają europejską normę emisji spalin Euro 6. Napęd typu Mild Hybrid, który posiadają nowe autobusy, wykorzystuje silnik spalinowy wspomagany tzw. maszyną elektryczną, która podczas hamowania odzyskuje energię i przekazuje do magazynów energii. Zgromadzona energia jest wykorzystywana podczas zwiększonego zapotrzebowania na moc, np. podczas ruszania. Rozwiązanie to przekłada się na zmniejszenie zużycia paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń.



- b) konsorcjum firm Huta Stalowa Wola S.A Oddział Autosan w Sanoku i Millennium Leasing sp. z o. o., które dostarczyło **8 sztuk autobusów midi SANCITY 9LE.** Pojazdy te zostały wyposażone w silniki spełniające poziom emisji spalin Euro 6, automatyczne skrzynie biegów oraz szereg systemów zwiększających bezpieczeństwo, w tym elektroniczny system stabilizacji toru jazdy, system monitorowania ciśnienia i temperatury ogumienia. W komorze silnika zamontowany został automatyczny system gaśniczy. Ponadto autobusy zostały wyposażone w ergonomiczne fotele, wydajną klimatyzację, porty USB, system informacji pasażerskiej, oświetlenie LED, system przykłąku. Wszystkie pojazdy przystosowane są dla osób o ograniczonej mobilności.

#### **Zakup ww. pojazdów pozwolił na wycofanie z ruchu ostatnich egzemplarzy autobusów spalinowych z silnikami Euro 5.**

Ponadto, Spółka przeprowadziła postępowanie przetargowe w celu wyłonienia dostawców do 200 sztuk autobusów komunikacji miejskiej z silnikami spalinowymi, zasilanych olejem napędowym, których dostawy będą się odbywały na podstawie umów realizacyjnych, zaplanowanych w latach 2025-2028. Przetarg podzielony był na pięć zadań obejmujących zakup:

- 1) **do 90 sztuk standardowych autobusów o długości ok. 12 metrów.** W dniu 17 czerwca 2025 roku zawarto umowę ramową z konsorcjum Solaris Bus & Coach sp. z o.o. oraz PKO Leasing S.A.;
- 2) **do 10 sztuk standardowych autobusów przeznaczonych do jazdy pozamiejscowej.** W dniu 13 czerwca 2025 roku zawarto umowę ramową z konsorcjum Solaris Bus & Coach sp. z o.o. oraz PKO Leasing S.A.;
- 3) **do 60 sztuk autobusów przegubowych o długości ok. 18 metrów.** W dniu 17 czerwca 2025 roku zawarto umowę ramową z konsorcjum Solaris Bus & Coach sp. z o.o. oraz PKO Leasing S.A.;
- 4) **do 30 sztuk autobusów midi o długości ok. 9 metrów.** W dniu 13 czerwca 2025 roku zawarto umowę ramową z konsorcjum Solaris Bus & Coach sp. z o.o. oraz PKO Leasing S.A.;
- 5) **do 10 sztuk autobusów mini o długości ok. 7 metrów. Wykonawca nie przedłużył ważności oferty.**

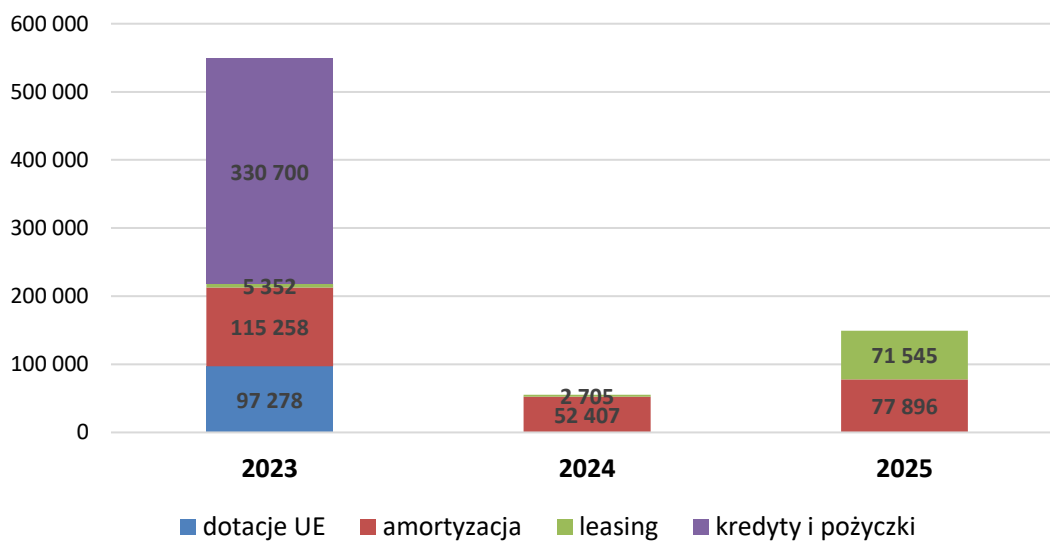
W dniu 3 lipca 2025 roku zostały podpisane dwie pierwsze umowy realizacyjne z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach Spółka z o.o. oraz PKO Leasing S.A. na dostawę 48 autobusów

z silnikami Euro 6, w tym: 35 standardowych autobusów miejskich (Solaris Urbino 12) oraz 13 autobusów midi (Solaris Urbino 10,5). Ich dostawa nastąpi w 2026 roku. Wszystkie autobusy będą niskopodłogowe, wyposażone w platformę dla osób o ograniczonej mobilności, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring oraz innowacyjne systemy wspomagające pracę kierowców. Każdy z nich będzie spełniał najwyższe wymagania dotyczące bezpieczeństwa, komfortu i ekologii.

### Źródła finansowania inwestycji

Źródła finansowania inwestycji 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 2023-2025*



W latach 2024-2025 MPK S.A. nie otrzymało środków z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej. W 2023 roku Spółka otrzymała środki z tytułu rozliczenia efektu działalności Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2022 rok w wysokości 13 500 tys. zł, które zgodnie z wolą Walnego Zgromadzenia Spółki zostały przeznaczone na poprawę płynności Spółki, a nie na inwestycje, dlatego nie zostały wykazane na powyższym wykresie.

## 2. DZIAŁALNOŚĆ REMONTOWA

Na działalność remontową wydatkowano kwotę

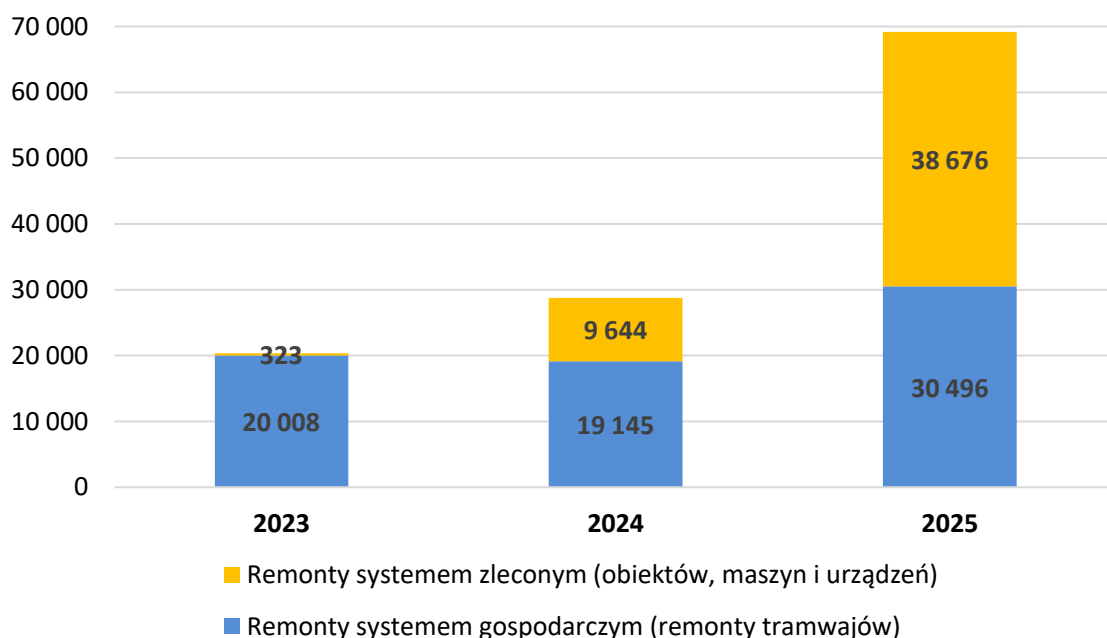
69 172 tys. zł.

Tabela 10. Realizacja remontów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Nakłady rzeczowe				Dynamika 2025/2024 %	Realizacja planu %
		2023	2024	Plan 2025	2025		
<b>I.</b>	<b>REMONTY OGÓŁEM (A+B)</b>	<b>20 331</b>	<b>28 789</b>	<b>58 083</b>	<b>69 172</b>	<b>240,3</b>	<b>119,1</b>
<b>A.</b>	<b>Remonty systemem gospodarczym</b>	<b>20 008</b>	<b>19 145</b>	<b>29 388</b>	<b>30 496</b>	<b>159,3</b>	<b>103,8</b>
1.	Remonty tramwajów	20 008	19 145	29 388	30 496	159,3	103,8
<b>B.</b>	<b>Remonty systemem zleconym</b>	<b>323</b>	<b>9 644</b>	<b>28 695</b>	<b>38 676</b>	<b>401,0</b>	<b>134,8</b>
1.	Remonty obiektów niemieszkalnych	296	9 359	27 780	38 372	410,0	138,1
2.	Remonty maszyn i urządzeń	27	285	915	304	106,7	33,2

Wykres 10. Wielkość i struktura wydatków na remonty w latach 2023-2025



## **A. Remonty systemem gospodarczym**

**Na remonty system gospodarczym wydatkowano kwotę 30 496 tys. zł  
i dotyczyły one remontów tramwajów, które były realizowane w Stacji Obsługi i Remontów.**

W 2025 roku, zgodnie z przyjętą polityką odnowy taboru komunikacji tramwajowej wynikającą z cyklu obsługowo – naprawczego, 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.

W okresie sprawozdawczym wykonano:

- Przegląd OT6 w 11 wagonach NGT6 (w tym 2 w toku);
- Przegląd OT6 w 15 wagonach 2014N (w tym 2 w toku);
- Przegląd OT4 w 1 wagonie EU8N;
- Przegląd OT4 kompletów wózków w 4 wagonach EU8N, 1 wagonie N8, 3 wagonach GT8S, 3 wagonach E1, 3 wagonach C3, 4 wagonach 105 Na oraz 2 wagonach NGT8;
- Prace dotyczące wagonu zabytkowego typu N (w toku).

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

## **B. Remonty systemem zleconym**

**Na remonty system zleconym wydatkowano kwotę 38 676 tys. zł  
i dotyczyły remontów obiektów niemieszkalnych, maszyn i urządzeń.**

W ramach remontów obiektów niemieszkalnych zrealizowano:

- Naprawę awaryjną toru nr 37 oraz podniesienie i podbicie toru między zwrotnicami nr 61 i 68 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Remont zasilacza Bulwarowa bis dla Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta;
- Naprawę awaryjną krzyżownicy i odcinka toru w rejonie zwrotnicy nr 4, wymianę zwrotnicy nr 1 i krzyżownicy do zwrotnicy nr 1 w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Remont placu postojowego w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze obejmujący tory 11-14 wraz z podziemną infrastrukturą, wymianą kabli trakcyjnych zasilających i powrotnych oraz wzmocnieniem zasilania oraz remont kanałów w hali, remont posadzek, wymianę bram wjazdowo-wyjazdowych oraz dachu, remont ogrodzenia od strony wschodniej, remont pomieszczeń warsztatowych i magazynowych, remont szatni i umywalni, remont pomieszczeń rozdzielczych oraz pokoju mistrzów;
- Remont ogrodzenia od strony wschodniej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Remont toru suwnic 3T i 1,5T oraz remont pomieszczenia nr 208 w Stacji Obsługi i Remontów;
- Uszczelnienie i izolację dachu budynku administracyjnego w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- Wymianę bramy magazynu w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów;
- Remont nawierzchni dróg i placów po okresie zimowym na terenie Stacji Obsługi Autobusów: Bieńczyce i Płaszów;
- Remont nawierzchni stacji paliw pomiędzy wysepkami z dystrybutorami, czterech pasów przejazdowych oraz remont nawierzchni przy nawach postojowych, remont nawierzchni dróg i placów postojowych, remont kanalizacji deszczowej sanitarnej i ogólnospławnej, placu postojowego po wykonaniu portalu do ładowania autobusów elektrycznych, dróg wjazdowo-wyjazdowych wraz z wymianą krawężników i obrzeży zrealizowany przy przebudowie wjazdu i wyjazdu na i z terenu Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka;
- Remonty punktów socjalnych dla prowadzących: PS Kurdwanów Tramwaje, PS Cichy Kącik, PS Aleja Przyjaźni, PS Bronowice Małe, PS Bronowice, PS Borek Fałęcki Autobusy;

- Remont 2 ścieżek diagnostycznych, posadzki oraz pomieszczenia socjalnego w Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów MPK S.A. w Krakowie;
- Podział pomieszczenia 13 w budynku administracyjnym przy ul. J. Brożka 3 na dwa oddzielne pokoje dla potrzeb Działu Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych;
- Remont 3 pomieszczeń Działu Zaopatrzenia w budynku administracyjnym przy ul. J. Brożka 3.

W ramach remontów maszyn i urządzeń wykonano:

- Remont tokarki podtorowej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Weryfikację zakresu w celu zlecenia przeglądu i wymiany zużytego osprzętu w instalacji dystrybucji piasku do zasypu piasecznic w pojazdach w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze;
- Remont windy osobowo – towarowej w budynku przy ul. J. Brożka 9;
- Remont dwóch frezarek dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów i Bieńczyce.

### 1. POLITYKA PERSONALNA

Rok 2025 w zarządzaniu zasobami ludzkimi Spółki wymagał wielu działań, w szczególności tych skoncentrowanych na pozyskiwaniu i utrzymywaniu odpowiedniego pod względem jakości i liczebności personelu. Wynikało to z dużej konkurencyjności na lokalnym rynku pracy i wymagało intensywnych starań w budowaniu wizerunku rzetelnej firmy, przyjaznej pracownikom.

Służył powyższemu przede wszystkim czynny udział w wydarzeniach, związanych z prezentacjami oferty dla potencjalnych kandydatów do pracy. Spółka brała udział w organizowanych w trakcie roku: Festiwalu Zawodów, Targach Pracy Zespołu Szkół w Bochni, Targach Pracy organizowanych przez AGH i Grodzki Urząd Pracy. Stoisko na Targach Pracy dla osób z niepełnosprawnością Międzynarodowego Centrum Kultury pozwoliło zaprezentować ofertę programu aktywizacji zawodowej. W ramach współpracy z placówkami edukacyjnymi Spółka zorganizowała praktyki dla 25 uczniów szkół ponadpodstawowych i 9 studentów szkół wyższych. Na płatny staż absolwencki przyjęto 4 chętne osoby, a 2 z nich, po okresie praktyki, zostały zatrudnione na umowę o pracę. Pozyskano środki z Urzędu Pracy na program stażowy dla 3 osób. Ponadto regularnie gościliśmy wycieczki uczniów ze szkół technicznych, dzięki którym uczestnicy mogli poznać specyfikę i warunki pracy w naszej Spółce.

W 2025 roku Dział Personalny rozpoczął realizację kolejnej, po dłuższej przerwie, edycji programu Rezerwowej Kadry Kierowniczej. Założeniem programu było odnalezienie, oraz w konsekwencji umożliwienie rozwoju, perspektywnym talentom menadżerskim, wyłonionym w szeroko zakrojonej rekrutacji wewnętrznej. Po kilkuetapowym naborze, docelowa grupa 20 uczestników programu weźmie udział w cyklu szkoleń rozwijających kompleksowo ich kompetencje kierownicze i przygotowujących do pełnienia funkcji zarządzających w przyszłości.

Wielkoskalowym projektem Ośrodka Szkolenia, zorientowanym na podniesienie świadomości prawnej wśród załogi, było przeprowadzenie szkoleń z zakresu przepisów antymobbingowych i antydyskryminacyjnych. Ogółem wzięto w nich udział 3 023 osób – również współpracujących ze Spółką.

Wykonywanie zleczanych Spółce zadań przewozowych na 2025 rok, zostało zaplanowane w oparciu o prowadzących zatrudnionych na umowę o pracę, przy udziale usług prowadzenia pojazdów komunikacji miejskiej realizowanych przez KrakTransRem Sp. z o.o. oraz Fundację „Wzajemne Wsparcie”. Dodatkowo, przez cały rok, utrzymywano formułę współpracy z zewnętrznymi zleceniobiorcami, podpisującymi umowy o świadczenie usług prowadzenia autobusów bezpośrednio ze Spółką.

Poziom zatrudnienia prowadzących pojazdy nie wymagał już takiego zaangażowania w organizację kursów dla kandydatów dla motorniczych jak w latach poprzednich. W ubiegłym roku Ośrodek Szkolenia zorganizował 1 taki kurs dla 16 osób. Skupiono się na programie finansowania uprawnień dla kandydatów na kierowców, w ramach którego w trakcie całego 2025 roku podpisano 78 umów na dofinansowanie szkoleń kategorii D.

W efekcie powyżej omówionych działań, a także dzięki podejmowanym od kilku lat staraniom zmierzającym do zwiększenia atrakcyjności wynagrodzenia, w tym również dla nowo przyjmowanych pracowników, w ubiegłym roku zatrudniono 43 motorniczych oraz 121 kierowców autobusów. W tym samym czasie z pracy odeszło 89 prowadzących pojazdy, w tym 36 odejść związanych było z nabyciem prawa do emerytury lub renty. Ten dodatni bilans rotacji spowodował, że plan zatrudnienia prowadzących pojazdy zrealizowany został powyżej założień.

Tabela 11. Średnie zatrudnienie \*

w etatach

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Stan na 31.12. 2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>A.</b>	<b>ZATRUDNIENIE OGÓŁEM</b>	<b>2 412</b>	<b>2470</b>	<b>2506</b>	<b>2523</b>	<b>103,9</b>	<b>101,5</b>
1.	Kierowcy	788	803	828	849	105,1	103,1
2.	Motorniczowie	519	544	548	553	105,6	100,7
3.	Zaplecze	662	675	683	671	103,2	101,2
4.	Służby techniczno-ruchowe	269	273	272	273	101,1	99,6
5.	Służby administracyjne	174	175	175	177	100,6	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.

Przez cały 2025 rok Spółka kontynuowała program aktywizacji osób niepełnosprawnych, w ramach którego zatrudnia 4 osoby. Zgodnie z zatwierdzonym planem na 2025 rok wynagrodzenia osób zatrudnionych w ramach tego projektu nie zostały ujęte w wyliczeniach średniej płacy ogółem, osoby te nie są również wykazywane w średnim zatrudnieniu. Koszty programu są częściowo finansowane z ulgi w obowiązującej wpłacie na PFRON.

Podobnie jak w poprzednich latach, angażowaliśmy się w działania na rzecz lokalnej społeczności, przykładowo organizując warsztaty aktywizujące dla podopiecznych fundacji Leonardo i Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA”.

## 2. POLITYKA PŁACOWA

MPK S.A. w Krakowie jest stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, zarejestrowanego przez Państwową Inspekcję Pracy w dniu 26 listopada 1994 roku, zmienionego 122 protokołami dodatkowymi (stan na koniec 2025 roku). Corocznie Spółka negocjuje z reprezentującymi pracowników organizacjami związkowymi zakres zmian w obowiązujących zasadach wynagradzania pracowników Spółki.

W omawianym roku zostały podpisane dwa protokoły, dotyczące kolejno zmian w: stawkach osobistego zaszeregowania pracowników oraz wydawaniu ubrań roboczych.

W poniżej przedstawionej Strukturze wynagrodzeń Spółki widać konsekwencje uprzednio wprowadzonych zmian w zasadach przyznawania dodatku za staż pracy. Wzrost udziału nagród jest odzwierciedleniem bonusów, wypłaconych z okazji obchodzonego w 2025 roku jubileuszu 150-lecia Przedsiębiorstwa.

Tabela 12. Wykorzystanie środków na wynagrodzenia

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>A.</b>	<b>Środki na wynagrodzenia ogółem, w tym:</b>	<b>258 370</b>	<b>294 943</b>	<b>301 035</b>	<b>116,5</b>	<b>102,1</b>
1.	Fundusz osobowy	254 225	290 293	296 383	116,6	102,1
2.	Fundusz bezosobowy	4 145	4 650	4 652	112,2	100,0

Tabela 13. Struktura wynagrodzeń w latach 2024 - 2025

w %

Składnik wynagrodzenia	2024	2025
Płaca zasadnicza	57,9	57,6
Premia	16,6	16,5
Dodatek za staż	11,1	11,5
Nagrody	1,4	2,5
Dodatek świąteczny	5,5	5,5
Nagrody jubileuszowe	3,6	3,8
Odprawy emerytalno-rentowe	0,5	0,6
Pozostałe	3,4	2,0

Aktualnie Spółka przygotowuje się do wdrożenia zapisów Dyrektywy UE 2023/970, co może skutkować zasadniczymi przetasowaniami w strukturze składników płacowych.

Tabela 14. Przeciętne wynagrodzenie

w zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
A.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem	8 760	9 802	9 802	111,9	100,0
B.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów	8 693	9 661	9 617	110,6	99,5

Plan 2025 roku zakładał wzrost średniej płacy o 11,9% w stosunku do średniej płacy wraz z godzinami nadliczbowymi prowadzących pojazdy z 2024 roku.

Tabela w tekście Planu 2025 roku odnosiła się do przewidywanego poziomu wynagrodzenia za 2024 rok w wysokości 8 742 zł, faktyczne wykonanie zostało odnotowane na wyższym poziomie (8 760 zł) i do niego zastosowanie miał planowany wskaźnik wzrostu płacy o 111,9%. Oznacza, to że Spółka realizując założony wskaźnik wzrostu średniej płacy odnosiła się do poziomu średniej płacy wynoszącego 8 760 zł. W konsekwencji wraz ze zmianą planowanej średniej płacy 2025 roku zmianie uległa planowana średnia płaca 2025 roku pomniejszona o nagrody, odprawy i ekwiwalenty, a jej poziom rzeczywistego wykonania wyniósł w roku ubiegłym 9 617 zł.

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

Łączne wynagrodzenia Zarządu za 2025 rok, zawierające wynagrodzenia stałe i zmienne wyniosły 2 168 tys. zł. Natomiast wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 637 tys. zł. W 2025 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	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>A.</b>	<b>PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)</b>	<b>1 104 940</b>	<b>1 167 029</b>	<b>1 146 080</b>	<b>103,7</b>	<b>98,2</b>
<b>I.</b>	<b>Przychody z działalności operacyjnej</b>	<b>980 860</b>	<b>1 068 288</b>	<b>992 845</b>	<b>101,2</b>	<b>92,9</b>
<b>a.</b>	<b>Przychody z działalności podstawowej</b>	<b>910 640</b>	<b>1 004 549</b>	<b>933 032</b>	<b>102,5</b>	<b>92,9</b>
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	448 202	488 773	455 762	101,7	93,2 <sup>1</sup>
	- wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	462 438	515 776	496 752	107,4	96,3 <sup>2</sup>
	w tym od innych kontrahentów niż ZTP	2 373	0	569	24,0	x
	- rozliczenie umów powierzenia (kwota do zwrotu)	0	0	-19 482	x	x
<b>b.</b>	<b>Przychody z działalności pozostałej</b>	<b>70 220</b>	<b>63 739</b>	<b>59 813</b>	<b>85,2</b>	<b>93,8</b>
	- wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 501	15 863	15 707	101,3	99,0
	- wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 879	2 549	4 108	84,2	161,2 <sup>3</sup>
	- wynagrodzenie za windykację opłat	3 779	4 408	2 207	58,4	50,1 <sup>4</sup>
	- rozliczenie umów powierzenia (kwota do zwrotu)	0	0	-518	x	x
	- inna działalność pozostała	46 061	40 919	38 309	83,2	93,6 <sup>5</sup>
<b>II.</b>	<b>Przychody finansowe</b>	<b>12 269</b>	<b>11 382</b>	<b>27 489</b>	<b>224,1</b>	<b>241,5<sup>6</sup></b>
<b>III.</b>	<b>Pozostałe przychody operacyjne</b>	<b>111 811</b>	<b>87 359</b>	<b>125 746</b>	<b>112,5</b>	<b>143,9<sup>7</sup></b>

<sup>1</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1 niniejszego sprawozdania.

<sup>2</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.1 niniejszego sprawozdania.

<sup>3</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

<sup>4</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

<sup>5</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.1.2 niniejszego sprawozdania.

<sup>6</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.2 niniejszego sprawozdania.

<sup>7</sup>Przyczyny odchylenia wykonanych przychodów od przyjętego planu omówiono w pkt. 1.3 niniejszego sprawozdania.

## 1.1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

<b>Przychody z działalności operacyjnej wyniosły</b>	<b>992 845 tys. zł.</b>
<b>w tym przychody z działalności powierzonej w wysokości</b>	<b>953 967 tys. zł,</b>
na które złożyło się:	
- Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych w kwocie	455 762 tys. zł;
- Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych w kwocie	496 183 tys. zł;
- Wynagrodzenie z tytułu dystrybucji biletów w kwocie	15 707 tys. zł;
- Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców w kwocie	4 108 tys. zł;
- Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed 1 lutego 2016 roku w kwocie	2 207 tys. zł;
- Rozliczenie umów powierzenia (kwota do zwrotu)	- 20 000 tys. zł.

### 1.1.1. DZIAŁALNOŚĆ PODSTAWOWA

**Przychody z działalności podstawowej wyniosły** **933 032 tys. zł.**

Złożyło się na nie wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie:

- Przewozów tramwajowych w kwocie 455 762 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 33 011 tys. zł w związku z niższą pracą przewozową zleconą Spółce (patrz tabela 8).
- Przewozów autobusowych w kwocie 496 752 tys. zł

Złożyły się na nie :

- przychody na liniach miejskich w kwocie 276 827 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 219 356 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 569 tys. zł.
- Rozliczenie umów powierzenia za 2024 rok -19 482 tys. zł.

### 1.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA

**Przychody z pozostałej działalności wyniosły** **59 813 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Przychody z wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów (jednorazowych i okresowych) w kwocie 15 707 tys. zł;

- Wynagrodzenie za utrzymanie przystanków i dworców w kwocie 4 108 tys. zł;  
Wyższe przychody w porównaniu z planem są związane z kontynuacją niniejszej działalności (w planie przyjęto zakończenie umowy z dniem 30 czerwca 2025 roku).
  - Wynagrodzenie za windykację i egzekucję należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej, powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku w kwocie 2 207 tys. zł;  
Niższe przychody od planowanych związane są z mniejszą ilością składanych do komorników wniosków o egzekucję długu z powodu awarii systemu GAPA (atak hackerski). System ten umożliwi automatyzację procesu obsługi windykacyjnej. Część funkcjonalności jest stopniowo przywracana.
  - Rozliczenie umów powierzenia za 2024 rok -518 tys. zł;
  - Przychody z innej działalności pozostałej w kwocie 38 309 tys. zł;  
na które złożyły się m.in.: sprzedaż robót i usług, sprzedaż usług reklamowych, transportowych, działalności socjalnej, produkcji i regeneracji, wynajem sal i pomieszczeń, inwestycje wewnętrzne, inne usługi odpłatne oraz zmiana stanu produktów.
- Niższe od planowanych przychody wynikają przede wszystkim z ujęcia wyceny aktuarialnej rezerw na świadczenia pracownicze, które są prezentowane w pozycji zmiana stanu produktów, w wysokości minus 14 012 tys. zł. Dodatkowo wyższe niż planowano przychody osiągnięto m.in. z tytułu przychodów z produkcji i regeneracji, inwestycji wewnętrznych, napraw powypadkowych oraz z tytułu usług reklamowych.

## 1.2. PRZYCHODY FINANSOWE

**Przychody finansowe wyniosły 27 489 tys. zł.**

Złożyły się na nie m.in.:

- Odsetki od lokat i rachunków bankowych w kwocie 13 025 tys. zł;
- Wycena kredytów według skorygowanej ceny nabycia 11 708 tys. zł;
- Wycena udziałów w jednostce podporządkowanej w kwocie 2 664 tys. zł.

Przychody finansowe wyższe od planowanych związane są z wyceną kredytów według skorygowanej ceny nabycia, wyższymi odsetkami na rachunkach bankowych po otrzymaniu dofinansowania do projektów UE, a także z wyceną udziałów w jednostce podporządkowanej na wyższym poziomie od zaplanowanego.

## 1.3. POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE

**Pozostałe przychody operacyjne wyniosły 125 746 tys. zł.**

Obejmują m.in. przychody z tytułu dofinansowania projektów UE w wysokości 97 450 tys. zł, które są wyższe niż planowano z uwagi na otrzymane w 2025 roku dodatkowe dofinansowanie.

Ponadto w dniu 20 listopada 2025 roku podpisano porozumienie na mocy którego Spółka zwalnia Miasto z długu z tytułu rozliczenia wynagrodzenia za 2022 rok. Co za tym idzie rozwiązano rezerwę wynikającą z faktury korygującej wystawionej przez Spółkę Miastu na podstawie raportu audytora na kwotę 23 005 tys. zł - tytułem wyrównania kosztów poniesionych w 2022 roku. Jednocześnie Miasto

i Spółka zgodnie postanowiły, że nie zgłaszają żadnych wzajemnych roszczeń za 2023 rok (z raportu audytora za 2023 rok wynikało powstanie nadmiernej rekompensaty w kwocie 21 871 tys. zł).

W związku ze zmianą ustawy o rachunkowości z dnia 6 grudnia 2024 roku zmieniono prezentację przychodów ze sprzedaży materiałów z działalności operacyjnej do pozostałej działalności operacyjnej. Zwiększyło to pozostałe przychody o kwotę 1 391 tys. zł. Ze względu, iż zmiana przepisów nastąpiła po okresie planowania, planowane przychody wykazywane są wg pierwotnych zasad. Na pozostałe przychody operacyjne składa się również wypłata odszkodowana w związku z pożarem autobusu w wysokości 1 775 tys. zł.

## 2. KOSZTY WEDŁUG RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

Koszty całokształtu działalności gospodarczej wyniosły

1 120 849 tys. zł.

Tabela 16. Wykonanie kosztów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>B.</b>	<b>KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)</b>	<b>1 014 033</b>	<b>1 135 892</b>	<b>1 120 849</b>	<b>110,5</b>	<b>98,7</b>
<b>I.</b>	<b>Koszty działalności operacyjnej</b>	<b>970 493</b>	<b>1 091 659</b>	<b>1 052 970</b>	<b>108,5</b>	<b>96,5</b>
	1) Amortyzacja	177 660	189 233	175 375	98,7	92,7 <sup>1</sup>
	2) Zużycie materiałów	85 561	96 870	99 326	116,1	102,5
	3) Zużycie energii, w tym:	182 148	181 780	155 093	85,1	85,3
	- paliwo	78 723	80 422	71 430	90,7	88,8 <sup>2</sup>
	- energia trakcyjna	79 103	76 259	60 943	77,0	79,9 <sup>3</sup>
	- energia dla autobusów elektrycznych	9 521	8 076	9 205	96,7	114,0 <sup>4</sup>
	- pozostałe media	14 801	17 023	13 515	91,3	79,4 <sup>5</sup>
	4) Usługi obce	174 790	221 124	216 950	124,1	98,1
	5) Podatki i opłaty	13 105	14 226	14 150	108,0	99,5
	6) Koszty wynagrodzeń	317 602	363 307	369 738	116,4	101,8
	- środki na wynagrodzenia	258 370	294 943	301 035	116,5	102,1
	- odpis na ZUS	49 253	56 629	57 311	116,4	101,2
	- składka PPK	1 446	1 681	1 737	120,1	103,3
	- odpis na ZFŚS	6 914	7 872	8 107	117,3	103,0
	- pozostałe koszty osobowe	1 619	2 182	1 548	95,6	70,9
	7) Pozostałe koszty rodzajowe	19 627	24 129	22 338	113,8	92,6
	8) Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	990	0	x	x <sup>6</sup>
<b>II.</b>	<b>Koszty finansowe</b>	<b>38 388</b>	<b>39 539</b>	<b>36 468</b>	<b>95,0</b>	<b>92,2<sup>7</sup></b>
<b>III.</b>	<b>Pozostałe koszty operacyjne</b>	<b>5 152</b>	<b>4 694</b>	<b>31 411</b>	<b>609,7</b>	<b>669,2<sup>8</sup></b>

<sup>1</sup> Amortyzację omówiono na str. 75;

<sup>2</sup> Koszty zużycia materiałów omówiono na str. 76;

<sup>3</sup> Koszty paliwa omówiono na str. 77;

<sup>4</sup> Koszty energii trakcyjnej omówiono na str. 78;

<sup>5</sup> Koszty energii dla autobusów elektrycznych omówiono na str. 79;

<sup>6</sup> Zmianę zasad prezentacji wartość sprzedanych towarów i materiałów omówiono na str.82;

<sup>7</sup> Koszty finansowe omówiono na str. 82;

<sup>8</sup> Pozostałe koszty operacyjne omówiono na str. 82.

Tabela 17. Struktura kosztów

w %

Lp.	Wyszczególnienie	2024	2025
<b>I.</b>	<b>Koszty działalności operacyjnej, w tym:</b>	<b>95,7</b>	<b>93,9</b>
	- Amortyzacja	17,5	15,6
	- Zużycie materiałów	8,4	8,9
	- Paliwo	7,8	6,4
	- Energia trakcyjna	7,8	5,4
	- Energia dla autobusów elektrycznych	1,0	0,8
	- Pozostałe media	1,5	1,2
	- Usługi obce	17,2	19,3
	- Podatki i opłaty	1,3	1,3
	- Koszty wynagrodzeń	31,3	33,0
	- Pozostałe koszty działalności eksploatacyjnej	1,9	2,0
<b>II.</b>	<b>Koszty finansowe</b>	<b>3,8</b>	<b>3,3</b>
<b>III.</b>	<b>Pozostałe koszty operacyjne</b>	<b>0,5</b>	<b>2,8</b>

## 2.1. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ

Koszty działalności operacyjnej wyniosły

**1 052 970 tys. zł.**

Koszty realizacji zadań powierzonych Spółce w 2025 roku zaprezentowano w tabeli 25 niniejszego rozdziału oraz w części tabelarycznej, tabela 4 pt. „Koszty działalności powierzonej w układzie rodzajowym”.

### Amortyzacja

Amortyzacja za 2025 rok wyniosła

**175 375 tys. zł.**

Tabela 18. Amortyzacja

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>I.</b>	<b>AMORTYZACJA, w tym:</b>	<b>177 660</b>	<b>189 233</b>	<b>175 375</b>	<b>98,7</b>	<b>92,7</b>
1.	Amortyzacja tramwajów	89 780	90 567	90 093	100,3	99,5
2.	Amortyzacja autobusów	60 055	69 984	56 809	94,6	81,2
3.	Pozostała amortyzacja	27 825	28 682	28 473	102,3	99,3

Niższy niż planowano poziom amortyzacji za 2025 rok wynika przede wszystkim z wydłużenia okresów eksploatacji części taboru.

## Zużycie materiałów

Koszty zużycia materiałów wyniosły

99 326 tys. zł.

Tabela 19. Zużycie materiałów

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
I.	<b>KOSZTY MATERIAŁÓW, w tym:</b>	<b>85 561</b>	<b>96 870</b>	<b>99 326</b>	<b>116,1</b>	<b>102,5</b>
1.	Pozostałe materiały	78 919	90 124	93 227	118,1	103,4
2.	Ogumienie	3 522	3 415	3 180	90,3	93,1
3.	Płyny eksploatacyjne	3 120	3 331	2 919	93,6	87,6

Wzrost kosztów zużycia materiałów wynika z wyższych cen części zamiennych i materiałów wykorzystywanych do napraw.

## Paliwo

Koszty paliwa wyniosły

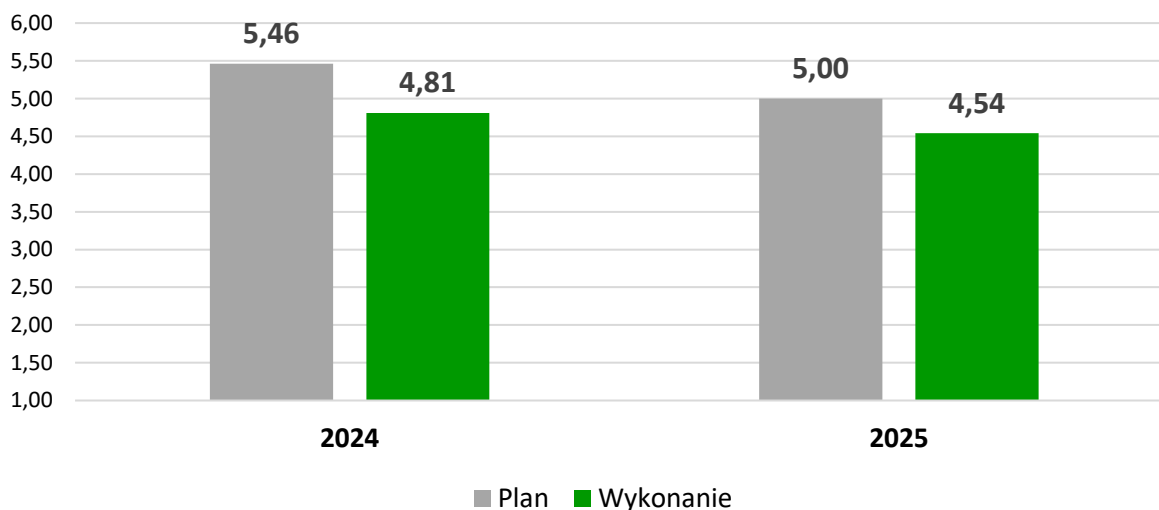
71 430 tys. zł.

Tabela 20. Koszty paliwa

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
I.	<b>KOSZTY PALIWA, w tym:</b>	tys. zł	<b>78 723</b>	<b>80 422</b>	<b>71 430</b>	<b>90,7</b>	<b>88,8</b>
1.	Paliwo - olej napędowy	tys. zł	78 299	79 688	70 578	90,1	88,6
2.	Paliwo - benzyna	tys. zł	114	126	101	88,6	80,2
3.	Paliwo - wodór	tys. zł	288	578	727	252,4	125,8
4.	Paliwo - gaz LPG	tys. zł	22	30	24	109,1	80,0
II.	<b>Koszt 1 litra ON</b>	zł	<b>4,81</b>	<b>5,00</b>	<b>4,54</b>	<b>94,4</b>	<b>90,8</b>

Wykres 11. Jednostkowe koszty oleju napędowego w latach 2024 – 2025

w zł



Niższe niż planowano wykonanie kosztów paliwa wynika z niższego o 0,46 zł/litr kosztu zakupu oleju napędowego.

## Energia trakcyjna

Koszty zużycia energii trakcyjnej wyniosły

60 943 tys. zł.

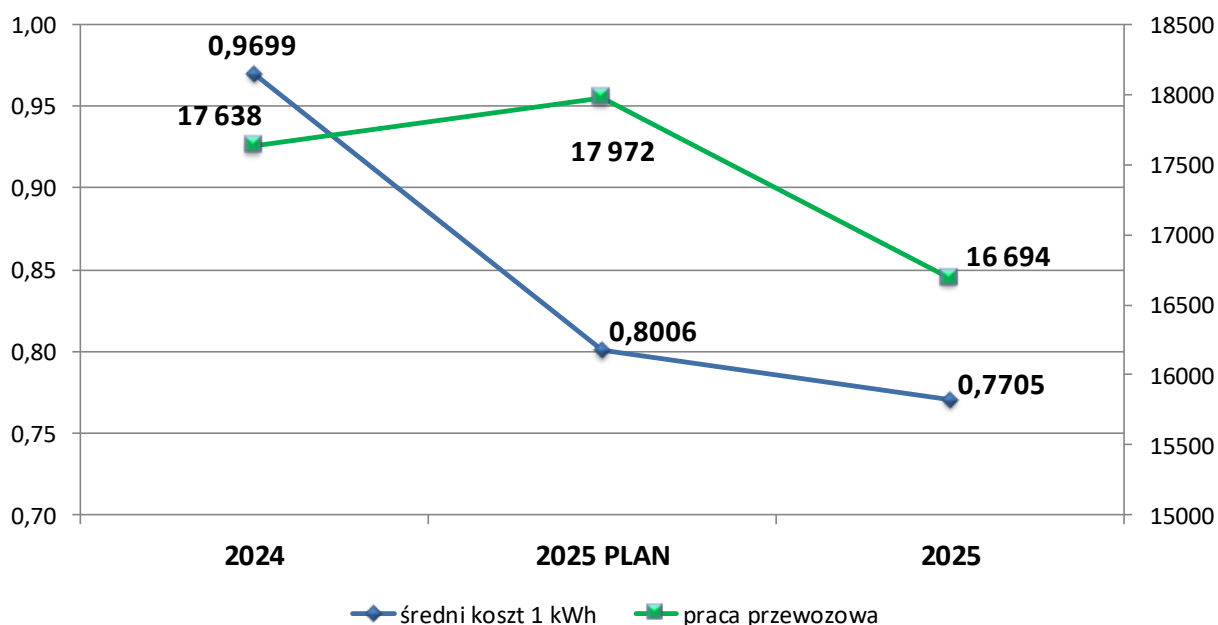
Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji tramwajowej.

Tabela 21. Koszty energii trakcyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
I.	<b>KOSZTY ENERGII TRAKCYJNEJ</b>	tys. zł	<b>79 103</b>	<b>76 259</b>	<b>60 943</b>	<b>77,0</b>	<b>79,9</b>
1.	Praca przewozowa	tys. pockm	17 638	17 972	16 694	94,6	92,9
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/pockm	4,62	5,30	4,74	102,6	89,4
3.	Zużycie energii trakcyjnej	tys. kWh	81 556	95 252	79 094	97,0	83,0
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	0,9699	0,8006	0,7705	79,4	96,2

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 2024 – 2025  
w zł/1 kWh i praca przewozowa w tys. pockm



## Energia dla autobusów elektrycznych

Koszty zużycia energii dla autobusów elektrycznych wyniosły **9 205 tys. zł.**  
Pozycja obejmuje koszty zużycia energii elektrycznej dla potrzeb komunikacji autobusowej.

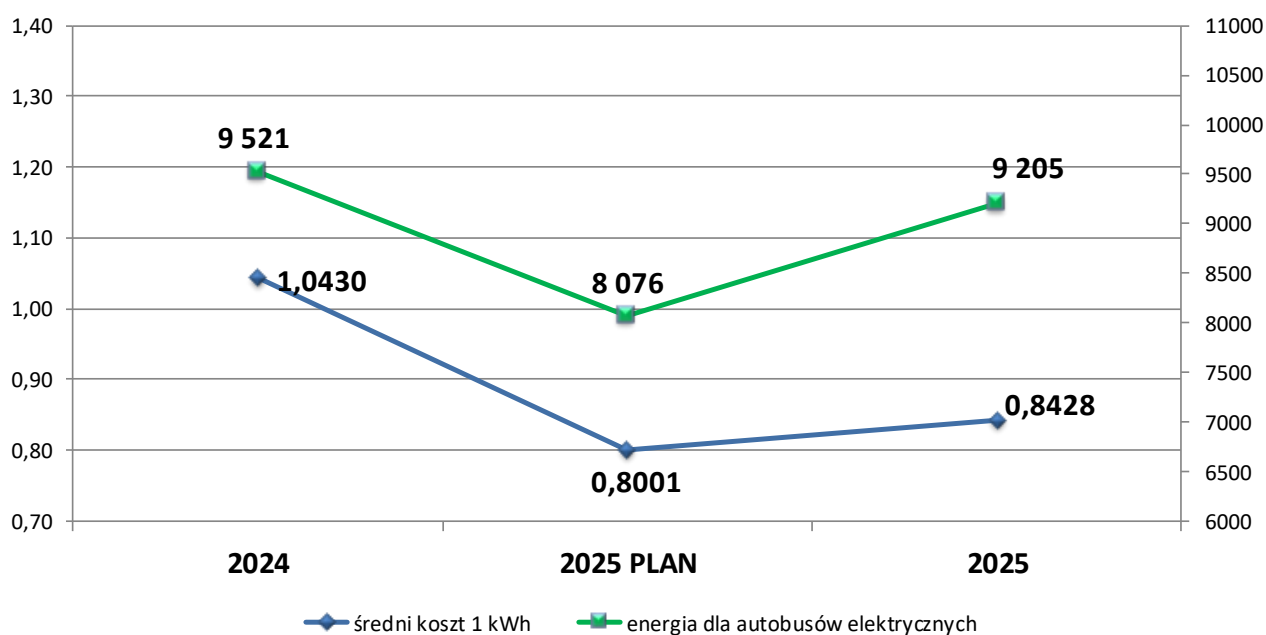
Tabela 22. Koszty energii dla autobusów elektrycznych

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>I.</b>	<b>ENERGIA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH</b>	<b>tys. zł</b>	<b>9 521</b>	<b>8 076</b>	<b>9 205</b>	<b>96,7</b>	<b>114,0</b>
1.	Praca przewozowa	tys. wozokm	6 679	6 942	6 598	98,8	95,0
2.	Wskaźnik energochłonności	kWh/wozokm	1,37	1,45	1,66	121,2	114,5
3.	Zużycie energii	tys. kWh	9 128	10 094	10 921	119,6	108,2
4.	Średni koszt 1 kWh	zł	1,0430	0,8001	0,8428	80,8	105,3

Wyższy niż planowano poziom kosztów energii dla autobusów elektrycznych wynika z wyższego zużycia jednostkowego energii oraz wyższego średniego kosztu 1 kWh.

Wykres 13. Koszty energii dla autobusów elektrycznych na tle średniego kosztu 1 kWh w latach 2024 – 2025

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



## Pozostałe media

Koszty zużycia pozostałych mediów wyniosły

13 515 tys. zł.

Tabela 23. Koszty pozostałych mediów energetycznych

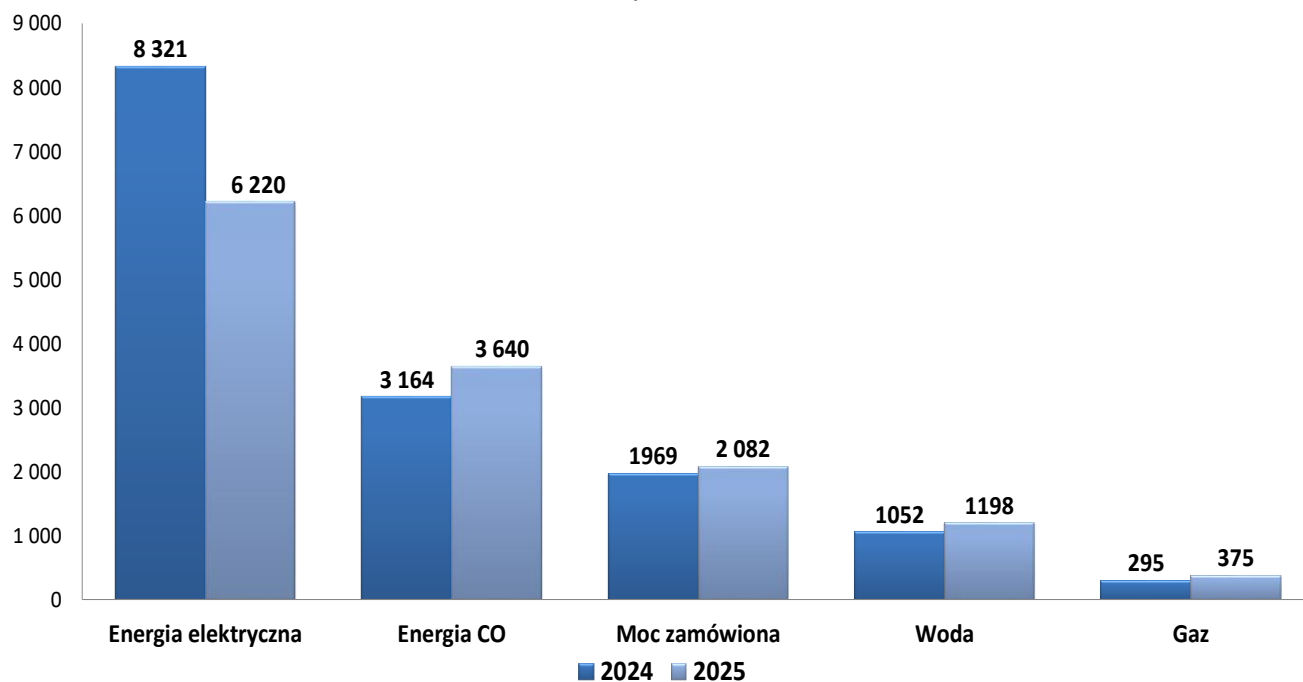
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
I.	<b>POZOSTAŁE MEDIA, w tym:</b>	<b>14 801</b>	<b>17 023</b>	<b>13 515</b>	<b>91,3</b>	<b>79,4</b>
1.	Energia elektryczna	8 321	10 233	6 220	74,8	60,8
2.	Energia CO	3 164	3 501	3 640	115,0	104,0
3.	Moc zamówiona	1 969	2 103	2 082	105,7	99,0
4.	Woda	1 052	950	1 198	113,9	126,1
5.	Gaz	295	236	375	127,1	158,9

Oszczędność w kosztach energii elektrycznej jest konsekwencją niższego zużycia energii wynikającego z korzystnych warunków atmosferycznych. Wyższe niż planowano koszty wody wynikają ze zwiększonego jej zużycia głównie w wyniku awarii sieci wodociągowej na terenie Brożka/Rzemieślnicza oraz awarii obiegu zamkniętego myjni na Stacji Wola Duchacka, natomiast wzrost kosztów gazu stanowi konsekwencję zwiększonego jego zużycia w wyniku długo utrzymujących się niskich temperatur oraz wydłużonego czasu pracy lakierni na TR.

Wykres 14. Koszty pozostałych mediów w latach 2024 – 2025

w tys. zł



## Usługi obce

**Koszty usług obcych wyniosły 216 950 tys. zł.**

Złożyły się na nie:

- Usługi transportowe świadczone przez agentów w kwocie 112 788 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”.
- Mycie taboru komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) w kwocie 16 681 tys. zł;
- Sprzątanie pomieszczeń w kwocie 4 745 tys. zł;  
Niewykonanie planu wynika m.in. z niższych niż zakładano kosztów utrzymania zimowego, braku konieczności sprzątania Terminalu Górka Narodowa P+R, który od 2025 roku jest w posiadaniu ZTP oraz niższych niż zakładano stawek w ramach nowej umowy
- Naprawy i konserwacje w kwocie 13 136 tys. zł;  
Poniesienie wyższych niż planowano kosztów napraw i konserwacji spowodowane jest głównie koniecznością retrofitowania większej (niż zakładano) ilości baterii w pojazdach elektrycznych oraz przeprowadzeniem nieplanowanych napraw silników w autobusach.
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej w kwocie 4 437 tys. zł;
- Usługi bankowe w kwocie 3 119 tys. zł;
- Usługi remontowe wykonywane systemem zleconym w kwocie 38 676 tys. zł;  
które omówiono w rozdziale V, pkt. 2 pt. „Działalność remontowa”.
- Pozostałe usługi w kwocie 23 368 tys. zł.

## Podatki i opłaty

**Koszty podatków i opłat wyniosły 14 150 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 369 738 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 22 338 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 przede wszystkim z niższych niż zakładano kosztów arbitrażowych i komorniczych spowodowanych głównie mniejszą niż zakładano ilością składanych

wniosków o egzekucję długu z powodu awarii systemu GAPA (atak hackerski). System ten umożliwia automatyzację procesu obsługi windykacyjnej. Część funkcjonalności jest stopniowo przywracana.

### **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 2025 roku wyniosły 989 584 tys. zł. Złożyły się na nie koszty ponoszone przez MPK S.A. w Krakowie na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej oraz autobusowej.

#### **2.1.2. DZIAŁALNOŚĆ POZOSTAŁA**

Koszty działalności pozostałej w 2025 roku wyniosły 63 386 tys. zł. Złożyły się na nie 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 36 468 tys. zł.**

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

- Odsetki od kredytu w kwocie 31 408 tys. zł;
- Odsetki od leasingu w kwocie 4 784 tys. zł.

#### **2.3. POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE**

**Pozostałe koszty operacyjne wyniosły 31 411 tys. zł.**

W październiku 2025 roku spisano w koszty należności wynikające z faktury korygującej wystawionej przez Spółkę Miastu na podstawie raportu audytora na kwotę 23 005 tys. zł tytułem wyrównania kosztów poniesionych w 2022 roku. W dniu 20 listopada 2025 roku podpisano porozumienie na mocy którego Spółka zwalnia Miasto z długu z tytułu rozliczenia wynagrodzenia za 2022 rok. Jednocześnie Miasto i Spółka zgodnie postanowiły, że nie zgłaszają żadnych wzajemnych roszczeń za 2023 rok (z raportu audytora za 2023 rok wynikało powstanie nadmiernej rekompensaty w kwocie 21 871 tys. zł). Ponadto w pozostałych kosztach operacyjnych znajdują się kary umowne w wysokości 3 300 tys. zł oraz koszty ze sprzedaży materiałów 1 102 tys. zł. Kolejną pozycją to koszty złomowania materiałów w wysokości 1 236 tys. zł (w tym złomowanie automatów biletowych 925 tys. zł).

### 3. WYNIK FINANSOWY

Z całości kształtu działalności gospodarczej Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy netto w wysokości **18 164 tys. zł.**

Tabela 24. Wynik finansowy

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
<b>A.</b>	<b>PRZYCHODY OGÓŁEM (I+II+III)</b>	<b>1 104 940</b>	<b>1 167 029</b>	<b>1 146 080</b>	<b>103,7</b>	<b>98,2</b>
I.	Przychody z działalności operacyjnej, w tym:	980 860	1 068 288	992 845	101,2	92,9
	- Przychody z działalności podstawowej	910 640	1 004 549	933 032	102,5	92,9
	- Przychody z pozostałej działalności	70 220	63 739	59 813	85,2	93,8
II.	Przychody finansowe	12 269	11 382	27 489	224,1	241,5
III.	Pozostałe przychody operacyjne	111 811	87 359	125 746	112,5	143,9
<b>B.</b>	<b>KOSZTY OGÓŁEM (I+II+III)</b>	<b>1 014 033</b>	<b>1 135 892</b>	<b>1 120 849</b>	<b>110,5</b>	<b>98,7</b>
I.	Koszty działalności operacyjnej	970 493	1 091 659	1 052 970	108,5	96,5
II.	Koszty finansowe	38 388	39 539	36 468	95,0	92,2
III.	Pozostałe koszty operacyjne	5 152	4 694	31 411	609,7	669,2
<b>C.</b>	<b>WYNIK FINANSOWY BRUTTO (A-B)</b>	<b>90 907</b>	<b>31 137</b>	<b>25 231</b>	<b>27,8</b>	<b>81,0</b>
D.	PODATEK DOCHODOWY	19 218	6 883	7 067	36,8	102,7
<b>E.</b>	<b>WYNIK FINANSOWY NETTO (C-D)</b>	<b>71 689</b>	<b>24 254</b>	<b>18 164*</b>	<b>25,3</b>	<b>74,9</b>

\*Wynik finansowy Spółki w 2025 roku został w istotnym stopniu ukształtowany przez następujące operacje:

- Zwrot kwoty do ZTP tytułem rozliczenia umów powierzenia za 2024 rok w wysokości 20 000 tys. zł;
- Nieplanowany wzrost pozostałych przychodów operacyjnych o 15 903 tys. zł w wyniku pozyskania dodatkowego dofinansowania z UE do tramwajów Tango Kraków LAJKONIK II w kwocie 127 931 tys. zł, dostarczonych do Krakowa w latach 2022 – 2023.

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	2024	Plan 2025	2025	Dynamika 2025/2024 %	Realizacja Planu %
A.	Wynik finansowy z działalności operacyjnej	10 367	-23 371	-60 125	x	257,3
B.	Wynik finansowy z działalności finansowej	-26 119	-28 157	-8 979	34,4	31,9
C.	Wynik finansowy z pozostałej działalności operacyjnej	106 659	82 665	94 335	88,4	114,1
<b>D.</b>	<b>WYNIK FINANSOWY BRUTTO</b>	<b>90 907</b>	<b>31 137</b>	<b>25 231</b>	<b>27,8</b>	<b>81,0</b>

### 3.1. WYNIK Z REALIZACJI ZADAŃ POWIERZONYCH

Poniższa tabela przedstawia przychody oraz koszty działalności powierzonych w układzie rodzajowym. Przychody nie uwzględniają zmiany stanu produktów oraz rezerw na świadczenia pracownicze skalkulowanych metodą aktuarialną.

Przychody 2025 roku nie uwzględniają kwoty 20 000 tys. zł netto zwróconych Miastu na podstawie faktury korygującej nr KP202500008 z tytułu rozliczenia rekompensaty za 2024 rok, zgodnie z zapisami Porozumienia z dnia 20 listopada 2025 roku.

Dodatkowo istotnymi pozycjami branymi pod uwagę przy rozliczeniu umowy powierzenia są pozostałe przychody operacyjne wynikające z dofinansowań UE oraz koszty finansowe odsetek od kredytów i leasingów.

Rozliczenie dotyczące działalności powierzonych z uwzględnieniem istotnych korekt zaprezentowano w tabeli 25a.

Tabela 25. Wyniki na poszczególnych zadaniach powierzonych Spółce za 2025 rok

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025
<b>I Przewozy tramwajowe bez dofinansowań UE i odsetek od kredytów</b>				
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY</b>	<b>448 202</b>	<b>488 773</b>	<b>455 762</b>
<b>2.</b>	<b>KOSZTY</b>	<b>402 662</b>	<b>486 706</b>	<b>443 990</b>
2.1.	Amortyzacja	109 377	104 264	110 291
2.2.	Zużycie materiałów	26 606	43 218	36 797
2.3.	Zużycie energii	84 224	81 079	66 418
2.4.	Usługi obce	50 327	87 583	70 486
2.5.	Podatki i opłaty	5 671	5 878	6 086
2.6.	Koszty wynagrodzeń	120 572	155 631	145 555
2.7.	Pozostałe koszty rodzajowe	5 885	9 053	8 357
<b>3.</b>	<b>WYNIK (1-2)</b>	<b>45 540</b>	<b>2 067</b>	<b>11 772</b>
<b>II Przewozy autobusowe bez dofinansowań UE i odsetek od leasingów</b>				
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY</b>	<b>460 065</b>	<b>515 776</b>	<b>496 183</b>
<b>2.</b>	<b>KOSZTY</b>	<b>504 188</b>	<b>542 950</b>	<b>545 594</b>
2.1.	Amortyzacja	67 064	83 680	64 448
2.2.	Zużycie materiałów	34 337	36 700	36 889
2.3.	Zużycie energii	95 774	94 984	87 089
2.4.	Usługi obce	116 286	121 604	139 957
2.5.	Podatki i opłaty	6 992	6 361	7 717
2.6.	Koszty wynagrodzeń	172 527	188 291	197 208
2.7.	Pozostałe koszty rodzajowe	11 208	11 330	12 286
<b>3.</b>	<b>WYNIK (1-2)</b>	<b>-44 123</b>	<b>-27 174</b>	<b>-49 411</b>

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025
<b>III</b>				
<b>Dystrybucja biletów</b>				
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY</b>	<b>15 501</b>	<b>15 863</b>	<b>15 707</b>
<b>2.</b>	<b>KOSZTY</b>	<b>14 483</b>	<b>15 863</b>	<b>13 923</b>
2.1.	Amortyzacja	840	925	480
2.2.	Zużycie materiałów	1 073	1 026	-88
2.3.	Zużycie energii	1 215	1 160	1 053
2.4.	Usługi obce	3 222	3 193	3 534
2.5.	Podatki i opłaty	46	46	47
2.6.	Koszty wynagrodzeń	7 982	8 493	8 628
2.7.	Pozostałe koszty rodzajowe	105	1 020	269
<b>3.</b>	<b>WYNIK (1-2)</b>	<b>1 018</b>	<b>0</b>	<b>1 784</b>
<b>IV</b>				
<b>Utrzymanie przystanków</b>				
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY</b>	<b>4 879</b>	<b>2 549</b>	<b>4 108</b>
<b>2.</b>	<b>KOSZTY</b>	<b>4 968</b>	<b>2 549</b>	<b>4 134</b>
2.1.	Amortyzacja	58	36	45
2.2.	Zużycie materiałów	930	438	667
2.3.	Zużycie energii	99	58	97
2.4.	Usługi obce	1 649	814	971
2.5.	Podatki i opłaty	0	0	1
2.6.	Koszty wynagrodzeń	2 137	1 198	2 299
2.7.	Pozostałe koszty rodzajowe	95	5	54
<b>3.</b>	<b>WYNIK (1-2)</b>	<b>-89</b>	<b>0</b>	<b>-26</b>
<b>V</b>				
<b>Windykacja i egzekucja</b>				
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY</b>	<b>3 779</b>	<b>4 408</b>	<b>2 207</b>
<b>2.</b>	<b>KOSZTY</b>	<b>3 741</b>	<b>4 408</b>	<b>2 325</b>
2.1.	Amortyzacja	1	3	0
2.2.	Zużycie materiałów	4	22	10
2.3.	Zużycie energii	22	31	24
2.4.	Usługi obce	420	540	213
2.5.	Podatki i opłaty	0	0	0
2.6.	Koszty wynagrodzeń	1 220	1 363	1 434
2.7.	Pozostałe koszty rodzajowe	2 074	2 449	644
<b>3.</b>	<b>WYNIK (1-2)</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>-118</b>
<b>VI</b>				
<b>RAZEM DZIAŁALNOŚCI POWIERZONE</b>				
1.	PRZYCHODY	932 426	1 027 369	973 967
2.	KOSZTY	930 042	1 052 476	1 009 966
<b>3.</b>	<b>WYNIK DZIAŁALNOŚCI POWIERZONYCH (1-2)</b>	<b>2 384</b>	<b>-25 107</b>	<b>-35 999</b>

Tabela 25a. Rozliczenie wyniku na działalnościach powierzonych z uwzględnieniem istotnych korekt  
w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	Plan 2025	2025
<b>1.</b>	<b>DZIAŁALNOŚCI POWIERZONE</b>	<b>2 384</b>	<b>-25 107</b>	<b>- 35 999</b>
<b>2.</b>	<b>Korekty wyniku, w tym:</b>	<b>68 978</b>	<b>46 863</b>	<b>61 258</b>
2.1.	<i>Pozostałe przychody operacyjne z tyt. dofinansowania UE (tramwaje)</i>	74 749	52 893	68 539
2.2.	<i>Pozostałe przychody operacyjne z tyt. dofinansowania UE (autobusy)</i>	32 429	33 425	28 911
2.3.	<i>Koszt finansowy odsetek od kredytów (tramwaje)</i>	-35 336	-33 203	-31 408
2.4.	<i>Koszt finansowy odsetek od leasingów (autobusy)</i>	-2 864	-6 252	-4 784
<b>3.</b>	<b>RAZEM (1+2)</b>	<b>71 362</b>	<b>21 756</b>	<b>25 259</b>

### 3.2. EFEKT PGK

W 2025 roku Spółka nie otrzymała środków z podziału efektów Podatkowej Grupy Kapitałowej za 2024 rok.

### 3.3. UZASADNIENIE PODZIAŁU ZYSKU

Zarząd Spółki proponuje przeznaczyć uzyskany w 2025 roku zysk netto w wysokości 18 164 tys. zł na zwiększenie kapitału zapasowego.

## 4. BILANS

Na dzień 31 grudnia 2025 roku suma bilansowa wyniosła 2 064 417 tys. zł i była wyższa niż w roku poprzednim o 105 875 tys. zł, tj. o 5,4%.

### 4.1. AKTYWA

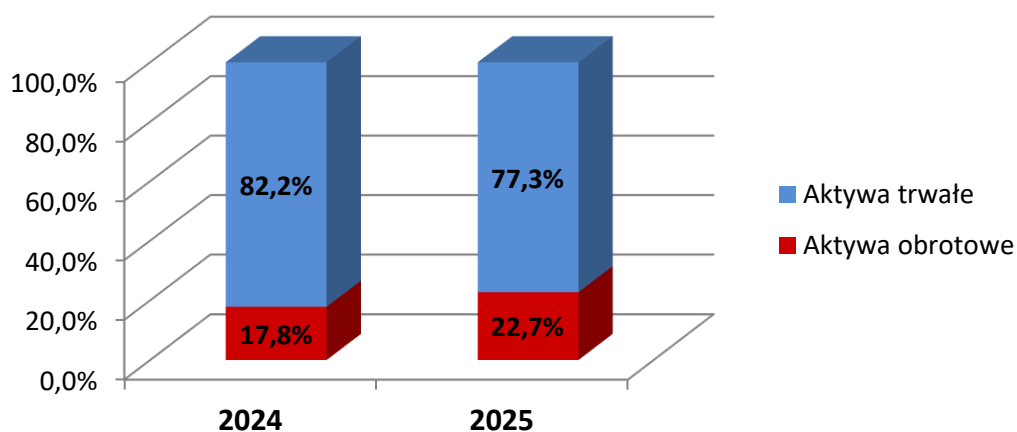
Po stronie aktywów wzrost odnotowano w grupie aktywów obrotowych (o 134,6%) przede wszystkim z uwagi na otrzymane dodatkowe środki z UE do projektu zakupionych wagonów Tango Kraków Lajkonik II w latach 2022-2023, które zostaną przeznaczone jako wkład własny do zakupu 30 dwukierunkowych wagonów tramwajowych w ramach programu FEnIKS, przy równoczesnym zmniejszeniu aktywów trwałych (o 0,9%).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Aktywa trwałe	1 610 057	82,2	1 595 375	77,3
2.	Aktywa obrotowe	348 485	17,8	469 042	22,7
<b>3.</b>	<b>AKTYWA</b>	<b>1 958 542</b>	<b>100,0</b>	<b>2 064 417</b>	<b>100,0</b>

W związku ze specyfiką branży transportowej, największą pozycję stanowiły rzeczowe aktywa trwałe, które na koniec roku obrotowego obejmowały 74,7% wartości sumy bilansowej. Udział aktywów obrotowych wyniósł 22,7%.

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



#### Aktywa trwałe

Spadek w grupie aktywów trwałych o 14 682 tys. zł był związany ze zmniejszeniem wartości rzeczowych aktywów trwałych z 1 568 204 tys. zł na koniec 2024 roku do 1 542 352 tys. zł na dzień 31 grudnia 2025 roku w wyniku ich planowanego umorzenia.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 707	0,2	3 005	0,2
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 568 204	97,4	1 542 352	96,7
3.	Należności długoterminowe	0	0,0	0	0,0
4.	Inwestycje długoterminowe	14 110	0,9	16 774	1,0
5.	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	24 036	1,5	33 244	2,1
<b>6.</b>	<b>AKTYWA TRWAŁE</b>	<b>1 610 057</b>	<b>100,0</b>	<b>1 595 375</b>	<b>100,0</b>

### Aktywa obrotowe

Do wzrostu w grupie aktywów obrotowych o 120 557 tys. zł przyczyniła się pozycja środków pieniężnych. Analizę zmiany ich stanu przedstawia pkt 5 niniejszego rozdziału.

Wzrost wykazały również zapasy (o 5 955 tys. zł) w pozycji materiały, wartość należności krótkoterminowych (o 51 168 tys. zł) z tytułu dostaw i usług oraz krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe (o 4 562 tys. zł).

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Zapasy	41 688	12,0	47 643	10,1
2.	Należności krótkoterminowe	24 255	6,9	75 423	16,1
3.	Środki pieniężne	278 798	80,0	337 670	72,0
4.	Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3 744	1,1	8 306	1,8
<b>5.</b>	<b>AKTYWA OBROTOWE</b>	<b>348 485</b>	<b>100,0</b>	<b>469 042</b>	<b>100,0</b>

#### 4.1.1. INFORMACJA O STANIE MAJĄTKU POSIADANEGO PRZEZ SPÓŁKĘ

Wykaz powierzchni oraz wartości księgowej nieruchomości Spółki na dzień 31 grudnia 2025 roku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Wykaz nieruchomości MPK S.A. w Krakowie według stanu na dzień 31.12.2025 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Powierzchnia gruntów ogółem (m <sup>2</sup> )	Pow. użytkowa budynków (m <sup>2</sup> )	Wartość księgowa netto na 31.12.2025 roku (tys. zł)	Opis najważniejszych budynków	
1.	Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta	ogółem	74 726	13 530	62 302	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 użytkowanie	74 726		w tym: grunty 156 budynki 62 146	
2.	Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi i Remontów, Baza Brożka - Rzemieślnicza	ogółem	96 520	35 685	37 961	Hala obsługi tramwajów, hala obsługi i remontów, budynki magazynowe, budynek administracyjny, budynek magazynowo-biurowy z częścią warsztatową, wymiennikownia, serwerownia, stacje transformatorowe
		wieczyste użytkowanie	96 520		w tym: grunty 6 862 budynki 31 099	
3.	Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce	ogółem	45 786	10 110	2 896	Hala obsługowo naprawcza, hala postojowa, budynek blacharni, budynek administracyjny
		wieczyste użytkowanie	45 204		w tym: grunty 306 budynki 2 590	
		grunty własne	582			
4.	Stacja Obsługi Autobusów Płaszów	ogółem	36 694	6 489	3 186	Hala napraw autobusów, budynek nadwoziowni, hala myjni, budynek administracyjny
		wieczyste użytkowanie	35 059		w tym: grunty 275 budynki 2 911	
		grunty własne	64			
		własność Gminy Miejskiej Kraków	1 571			



#### 4.1.2. ZMIANY W STANIE MAJĄTKU

Zmiany w rzeczowym majątku Spółki, jakie miały miejsce w 2025 roku, przedstawiono w poniższej tabeli.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024		Stan na 31.12.2025		Odchylenie 2025-2024
		tys. zł	%	tys. zł	%	
I.	<b>RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE</b>	<b>1 568 204</b>	<b>100,0</b>	<b>1 542 352</b>	<b>100,0</b>	<b>-25 852</b>
1.	Środki trwałe	1 536 941	98,0	1 510 760	98,0	-26 181
	- grunty	9 710	0,6	9 475	0,6	-235
	- budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	219 282	14,0	244 267	15,8	24 985
	- urządzenia techniczne i maszyny	23 982	1,5	34 790	2,3	10 808
	- środki transportu	1 283 514	81,9	1 220 517	79,2	-62 997
	- inne środki trwałe	453	0,0	1 711	0,1	1 258
2.	Środki trwałe w budowie	31 263	2,0	31 592	2,0	329
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	0	x	0	x	x

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

Na dzień 31 grudnia 2025 roku MPK S.A. w Krakowie realizowało 75 umów najmu, w ramach których łączna wynajęta powierzchnia lokali użytkowych wynosiła 2 976,35 m<sup>2</sup>, natomiast wynajęta powierzchnia terenu wynosiła 1 080,00 m<sup>2</sup>.

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 2025 roku Spółka realizowała:

- 5 umów dzierżawy lub najmu powierzchni dla potrzeb instalacji urządzeń telekomunikacyjnych, zapewniających łączność z pojazdami komunikacji miejskiej o łącznej powierzchni 20 m<sup>2</sup>;
- 1 umowę dzierżawy powierzchni dla zapewnienia drogi pożarowej w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów o łącznej powierzchni 1 571,00 m<sup>2</sup>;
- 8 umów dzierżawy terenu (PS Piaszczyzna, PS Przyjaźni, PS Cichy Kącik, PS Łużycka/Piaski Nowe, PS Mały Płaszów/Lipska, PS Bronowice, PS Petofiego, PS Bartła) o łącznej powierzchni 249,41 m<sup>2</sup> (powierzchnia użytkowa budynków łącznie wynosi 119 m<sup>2</sup>) dla zapewnienia wykonania i eksploatacji punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy;
- 1 umowę na dzierżawę Dworca Autobusowego w Czyżynach o powierzchni 8 027 m<sup>2</sup>, na którym położony jest budynek o powierzchni użytkowej 164,88 m<sup>2</sup>;
- 1 umowę na dzierżawę budynku Terminalu Autobusowego przy ul. Powstańców Wielkopolskich 6 o powierzchni użytkowej 212,10 m<sup>2</sup> oraz o powierzchni zabudowy 262,52 m<sup>2</sup>;
- 1 umowę na dzierżawę budynku Terminalu Autobusowego przy ul. Czerwone Maki, o powierzchni użytkowej 122,64 m<sup>2</sup>;

- 1 umowę na dzierżawę budynku socjalnego przy ul. Kamiennej (rejon Dworca Towarowego) o powierzchni użytkowej 37,5 m<sup>2</sup>;
- 1 umowę dzierżawy w rejonie ul. Jakubowskiego o łącznej powierzchni zabudowy 26,80 m<sup>2</sup> pod budynek socjalny/kontener o powierzchni użytkowej 20,62 m<sup>2</sup> oraz teren wokół obiektu o powierzchni 31,02 m<sup>2</sup>;
- 1 umowa na dzierżawę obiektu kubaturowego o powierzchni 76,45m<sup>2</sup> przy ul. M. Konopnickiej;
- 1 umowa na dzierżawę działki o powierzchni 39,70 m<sup>2</sup> przy ul. Brzezińskiego pod kontener/budynek socjalny;
- 1 umowę na dzierżawę terenu pasa drogowego ul. Okulickiego o pow. 183 m<sup>2</sup> w celu przesunięcia części ogrodzenia Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce;
- 1 umowę na dzierżawę terenu o powierzchni 40 m<sup>2</sup> zajętego przez Stację Obsługi Autobusów Wola Duchacka w celu regulacji stanu prawnego;
- 1 umowę na dzierżawę pasa drogowego ul. Brożka o powierzchni 231 m<sup>2</sup> zajętego przez Stację Obsługi Tramwajów Podgórze w celu regulacji stanu prawnego.

Na koniec 2025 roku Spółka miała zawarte umowy na wynajem/testy następujących pojazdów komunikacji miejskiej:

- a) 22 sztuk autobusów komunikacji miejskiej zasilanych ON w ramach 2 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) 1 autobusu elektrycznego marki BMC PROCITY 12 M EV CITY BUS w ramach umowy na testowanie zawartej 7 października 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku;**
- c) 4 sztuk autobusów wodorowych:**
- **Autosan Suncity 12 LFH** w ramach umowy na testowanie zawartej 23 sierpnia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku, a następnie przedłużonej do dnia 31 grudnia 2025 roku;
  - **NesoBus** w ramach umowy na testowanie zawartej 28 kwietnia 2025 roku, ważnej do 31 grudnia 2025 roku;
  - **ARTHUR BUS**, model ARTHUR 12 H2 ZERO w ramach umowy zawartej 11 września 2025 roku do wyczerpania kwoty z wartości zamówienia (ok 120 dni);
  - **Solaris nE12H2** w ramach umowy zawartej 22 grudnia 2025 roku do 30 czerwca 2026 roku;
- d) 2 autobusów marki MERCUS model MB Sprinter w ramach umowy zawartej 22 grudnia 2025 roku na okres 12 miesięcy- autobusy dostarczono 29 stycznia 2026 roku;**
- e) 1 autobusu mini zasilany ON z firmy AUTOMET GROUP Spółka z.o.o. na podstawie umowy z dnia 3 listopada 2025 roku na okres 5 miesięcy;**
- f) Wagonu tramwajowego typu 126N w ramach 1 umowy najmu, zawartej 6 października 2022 roku, przedłużonej do 31 stycznia 2027 roku;**
- g) Wagonu zabytkowego typu 3G (Beijnes) w ramach współpracy z MPK Spółka z o.o. w Poznaniu. Umowa obowiązuje od 17 listopada 2025 roku do dnia 30 września 2026 roku. MPK S.A. w Krakowie udostępnia MPK Sp. z o.o. w Poznaniu 2 wagony zabytkowe: N i ND.**

Ponadto na koniec 2025 roku Spółka miała zawarte umowy na wynajem/dzierżawę innych środków trwałych potrzebnych doprowadzonej działalności gospodarczej:

- **Autobusu OTOKAR VECTIO 290T przystosowanego 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;**

- **Mobilnej stacji tankowania wodoru wraz z kontenerem służącym do przechowywania sprężonego wodoru oraz panel załadowniczy wyposażony w dyspenser** w ramach 1 umowy odpłatnego użyczenia z dnia 24 grudnia 2024 roku, która obowiązywała od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku;
- **2 samochodów osobowych elektrycznych w ramach umowy najmu** zawartej w dniu 9 maja 2023 roku na okres 3 lat;
- **Urządzeń GPS do samochodu Toyota Corolla** w ramach umowy dzierżawy zawartej w dniu 31 lipca 2024 roku na okres 3 lat;
- **Urządzeń 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;
- **Sprzętu LINK 740 (6 sztuk) do pojazdów komunikacji miejskiej** w ramach 1 umowy z dnia 29 września 2023 roku ważnej do 29 września 2026 roku;
- **Urządzeń 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;
- **Sprzętu komputerowego (monitory, laptopy, desktopy)** w ramach umowy dzierżawy zawartej w dniu 22 października 2025 roku na okres 3 lat;
- **Serwerów (3 sztuki)** w ramach 1 umowy dzierżawy zawartej w dniu 24 czerwca 2025 roku na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku;
- **22 drukarek korporacyjnych** w ramach umowy najmu z dnia 12 grudnia 2022 roku na okres 4 lat.

#### 4.1.4. INFORMACJA O SŁUŻEBNOŚCIACH PRZESYŁU

W 2025 ustanowiono 1 nową służebność przesyłu na terenie Brożka - Rzemieślnicza. Na koniec 2025 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).
- Na terenie Brożka – Rzemieślnicza na rzecz Tauron Dystrybucja S.A. w Krakowie dla linii energetycznej o długości 415,05 m (od 11 grudnia 2025 roku).

#### 4.1.5. WYKAZ GŁÓWNYCH NALEŻNOŚCI WRAZ ZE STRUKTURĄ

Na dzień 31 grudnia 2025 roku w bilansie Spółka wykazała:

- |                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| - Należności długoterminowe           | brak            |
| - Należności krótkoterminowe w kwocie | 75 423 tys. zł. |

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

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
<b>I.</b>	<b>NALEŻNOŚCI KRÓTKOTERMINOWE</b>	<b>24 255</b>	<b>100,0</b>	<b>75 423</b>	<b>100,0</b>
1.	Należności z tytułu dostaw i usług	6 960	28,7	42 262	56,0
2.	Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń, w tym:	16 311	67,2	23 913	31,7
	- podatek VAT	16 311	67,2	23 913	31,7
3.	Należności publiczno-prawne, CIT	0	x	7 041	9,4
4.	Inne	984	4,1	2 207	2,9

Klienci z największymi saldami należności z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2025 roku:

- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie 40 734 tys. zł;
- Mobilis Spółka z o.o. 46 tys. zł;
- Stadler Polska Spółka z o.o. 41 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 3,4%, jak i zobowiązań i rezerw na zobowiązania o 6,2%.

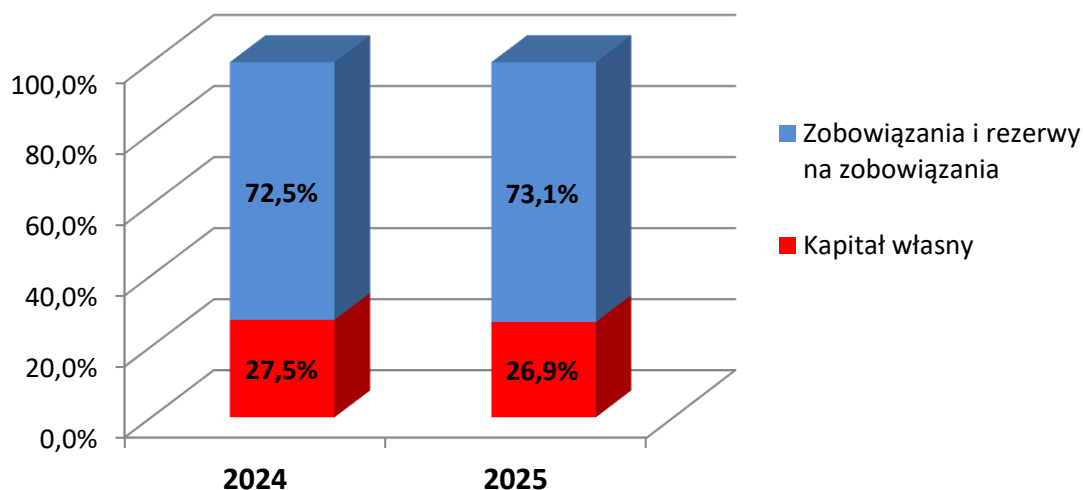
Udział kapitału własnego w strukturze pasywów wyniósł 26,9% natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania stanowiły 73,1% pasywów.

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 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Kapitał własny	537 669	27,5	555 833	26,9
2.	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 420 873	72,5	1 508 584	73,1
<b>3.</b>	<b>PASYWA</b>	<b>1 958 542</b>	<b>100,0</b>	<b>2 064 417</b>	<b>100,0</b>

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



#### 4.2.1. KAPITAŁ WŁASNY SPÓŁKI

Na dzień 31 grudnia 2025 roku w bilansie Spółki wykazano kapitał własny w wysokości 555 833 tys. zł. Zmiany w kapitale własnym prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33. Zmiany w kapitale własnym

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882
2.	Kapitał zapasowy	371 818	443 507
3.	Kapitał z aktualizacji wyceny	9 280	9 280
4.	Zysk / strata z lat ubiegłych	0	0
5.	Zysk / strata netto	71 689	18 164
<b>6.</b>	<b>KAPITAŁ WŁASNY</b>	<b>537 669</b>	<b>555 833</b>

#### 4.2.2. ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA

Zwiększenie wartości zobowiązań i rezerw na zobowiązania w wysokości 87 711 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 31.12.2024		Stan na 31.12.2025	
		tys. zł	%	tys. zł	%
1.	Rezerwy na zobowiązania	105 874	7,5	122 893	8,2
2.	Zobowiązania długoterminowe	478 437	33,7	300 638	19,9
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>462 499</i>	<i>32,6</i>	<i>224 493</i>	<i>14,9</i>
3.	Zobowiązania krótkoterminowe	169 690	11,9	386 742	25,6
	<i>w tym m. innymi kredytami i pożyczkami</i>	<i>32 711</i>	<i>2,3</i>	<i>228 353</i>	<i>15,1</i>
4.	Rozliczenia międzyokresowe	666 872	46,9	698 311	46,3
<b>5.</b>	<b>ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA</b>	<b>1 420 873</b>	<b>100,0</b>	<b>1 508 584</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2.3. WYKAZ GŁÓWNYCH ZOBOWIĄZAŃ

Dostawcy z największymi saldami zobowiązań z tytułu dostaw i usług na dzień 31 grudnia 2025 roku to:

- Budimex S.A. w kwocie 22 881 844,84 zł - brak zobowiązań przeterminowanych;
- KrakTransRem Sp. z o.o. w kwocie 14 558 554,22 zł - brak zobowiązań przeterminowanych;
- Veolia Energy Contracting Poland Sp. z o.o. w kwocie 10 636 300,27 zł - brak zobowiązań przeterminowanych;
- ZUE S.A. w kwocie 8 409 624,34 zł - brak zobowiązań przeterminowanych.

#### 4.2.4. ZOBOWIĄZANIA WOBEC PODMIOTÓW PUBLICZNYCH

Zobowiązania wobec podmiotów publicznych na dzień 31 grudnia 2025 roku wyniosły 24 165 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 2025 roku zadłużenie Spółki z tytułu pozostałego do spłaty kapitału z umów kredytowych i leasingu wynosiło 547 256 tys. zł, w tym wobec:

- Europejskiego Banku Inwestycyjnego w kwocie 465 857 tys. zł;
- Millennium Leasing Sp. z o.o. w kwocie 77 313 tys. zł;
- Pekao Leasing Sp. z o.o. w kwocie 4 086 tys. zł.

Tabela 35. Harmonogram spłat kredytów i leasingu w 2025 roku

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	Spłata rat kapitałowych	
		kredytów	leasingu
1.	Styczeń	1 792	1 108
2.	Luty	3 258	1 114
3.	Marzec	2 844	1 121
4.	Kwiecień	1 792	1 383
5.	Maj	3 258	1 611
6.	Czerwiec	2 844	1 621
7.	Lipiec	1 792	1 640
8.	Sierpień	3 258	1 741
9.	Wrzesień	2 844	1 750
10.	Październik	1 792	1 768
11.	Listopad	2 338	1 785
12.	Grudzień	2 844	1 794
<b>13.</b>	<b>SPŁATA RAT KAPITAŁOWYCH</b>	<b>30 656</b>	<b>18 436</b>

## 5. PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE

Wartość posiadanych środków pieniężnych na koniec 2025 roku wyniosła 337 670 tys. zł.

W ramach prowadzonej działalności operacyjnej Spółka wypracowała 54 717 tys. zł.

Saldo działalności inwestycyjnej było ujemne, a nadwyżka wydatków nad wpływami inwestycyjnymi ukształtowała się na poziomie -7 499 tys. zł. Wydatki związane z działalnością inwestycyjną wyniosły 20 980 tys. zł, a wpływy 13 481 tys. zł.

Środki pieniężne netto z działalności finansowej były dodatnie i wyniosły 11 654 tys. zł. Spółka na obsługę kredytów i leasingu finansowego wykazała wydatki ogółem 116 557 tys. zł, przy łącznych wpływach z działalności finansowej w wysokości 128 211 tys. zł.

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

w tys. zł

Lp.	Wyszczególnienie	2024	2025
<b>A.</b>	<b>Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej</b>	<b>173 187</b>	<b>54 717</b>
	Zysk netto	71 689	18 164
	Korekty razem	101 498	36 553
<b>B.</b>	<b>Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej</b>	<b>-34 906</b>	<b>-7 499</b>
	Wpływy	9 098	13 481
	Wydatki	44 004	20 980
<b>C.</b>	<b>Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej</b>	<b>73 430</b>	<b>11 654</b>
	Wpływy	190 848	128 211
	Wydatki	117 418	116 557
<b>D.</b>	<b>Przepływy pieniężne netto, razem</b>	<b>211 711</b>	<b>58 872</b>
E.	Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	211 711	58 872
	<i>zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
F.	Środki pieniężne na początek okresu	67 087	278 798
<b>G.</b>	<b>Wkład własny do zakupu 30 sztuk taboru tramwajowego</b>	<b>180 000</b>	<b>280 000</b>
<b>H.</b>	<b>Środki pieniężne na koniec okresu po uwzględnieniu zakupów taboru tramwajowego</b>	<b>98 798</b>	<b>57 670</b>

Wartość planowanego zakupu 30 sztuk tramwajów została określona na poziomie 559 mln zł. Minimalny wymagany poziom środków własnych w przypadku uruchomienia kredytu EBI wynosi 328 mln zł. Projekt jest współfinansowany z programu FEInKS (74 mln zł), a w sytuacji niewystarczających zasobów własnych, dla których wymagany poziom powinien wynosić wówczas 485 mln zł, dopuszcza się możliwość uzupełnienia finansowania kredytem EBI (157 mln zł). Rezygnacja z

uruchomienia kredytu w przypadku posiadania wystarczających środków własnych lub zwiększenia poziomu dofinansowania UE pozwoli ograniczyć koszty zakupu tramwajów w stawce przewozowej.

Projekt ten **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	2024	2025
<b>A.</b>	<b>Przychody z tytułu:</b>		
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	448 202	455 762
	- wynagrodzenia za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	460 065	496 183
	- wynagrodzenia za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 501	15 707
	- wynagrodzenia z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 879	4 108
	- wynagrodzenia za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	3 779	2 207
<b>B.</b>	<b>Wydatki z tytułu:</b>		
	- zwrot wynagrodzenia z tytułu umów powierzenia	0	20 000
	- kar umownych w komunikacji	1 756	3 300
	- podatku od środków transportowych	1 040	1 135
	- podatku od nieruchomości	5 969	6 073
	- gospodarowania odpadami komunalnymi	374	452
	- zakupu usług promocji	268	186
	- zużycia energii centralnego ogrzewania	3 164	3 640
	- mocy zamówionej	1 969	2 082
	- zużycia wody	1 038	1 181

## 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 wiarygodność płatniczą MPK S.A. w Krakowie. W 2025 roku Spółka nie miała problemów z terminowym wywiązywaniem się z zaciągniętych zobowiązań.

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

Tabela 38. Wskaźniki płynności

Lp.	Wskaźniki płynności	2024	2025
1.	<b>Wskaźnik płynności I</b> <i>aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe</i>	2,1	1,2
2.	<b>Wskaźnik płynności II</b> <i>(aktywa obrotowe – zapasy) / zobowiązania krótkoterminowe</i>	1,8	1,1
3.	<b>Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki</b> <i>przeciętny stan środków pieniężnych / przeciętny stan zobowiązań krótkoterminowych</i>	1,0	1,1

### 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 33,3% jest wartością w pełni akceptowaną przez wszystkie instytucje finansowe. Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów przyjęła wartość 21,9% z uwagi na zaciągnięty w latach 2020-2023 nowy kredyt bankowy w EBI przeznaczony na współfinansowanie zakupu wagonów tramwajowych.

Tabela 39. Ocena stopnia zadłużenia

Lp.	Wskaźniki zadłużenia	2024	2025
1.	<b>Stopa zadłużenia</b> <i>(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe) / pasywa ogółem) x 100</i>	33,1%	33,3%
2.	<b>Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów</b> <i>(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100</i>	25,3%	21,9%
3.	<b>Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym</b> <i>(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100</i>	40,0%	42,5%

### 6.3. POZIOM KAPITAŁU PRACUJĄCEGO

Poziom kapitału pracującego potwierdza efektywne wykorzystanie zasobów Spółki. Szybkość obrotu należnościami ukształtowała się na poziomie 9 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	2024	2025
1.	<b>Szybkość obrotu należnościami</b> <i>(przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) x 365 dni</i>	3	9
2.	<b>Szybkość spłaty zobowiązań</b> <i>(przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług / koszty działalności operacyjnej) x365 dni</i>	21	21
3.	<b>Szybkość obrotu zapasów</b> <i>(przeciętny stan zapasów / koszty działalności operacyjnej) x 365 dni</i>	15	15

### 6.4. WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI

Z uwagi na osiągnięty przez Spółkę w 2025 rok dodatni wynik finansowy wskaźniki rentowności osiągnęły wartości dodatnie. Tylko wskaźnik rentowności brutto sprzedaży ukształtował się z ujemnym wynikiem m. in.: z uwagi na realizowany przez Spółkę zakup taboru tramwajowego i autobusowego przy aktywnym wykorzystaniu funduszy pochodzących z projektów współfinansowanych przez Unię Europejską. Efektem jest widoczny wzrost poziomu amortyzacji w grupie kosztów działalności operacyjnej, natomiast rozliczanie środków pieniężnych otrzymanych w formie dofinansowania do zakupu środków trwałych z UE równoległe do odpisów amortyzacyjnych odbywa się w pozycji pozostałych przychodów operacyjnych.

Tabela 41. Ocena rentowności

Lp.	Wskaźniki rentowności	2024	2025
1.	<b>Rentowność netto sprzedaży</b> <i>(wynik finansowy netto* / przychody ze sprzedaży) x 100</i>	7,1%	1,6%
2.	<b>Rentowność brutto sprzedaży</b> <i>(wynik na sprzedaży / przychody ze sprzedaży) x 100</i>	1,1%	-6,1%
3.	<b>Zyskowość majątku ogółem</b> <i>(wynik finansowy netto* /aktywa razem) x 100</i>	3,5%	0,8%
4.	<b>Zyskowość kapitału własnego</b> <i>(wynik finansowy netto* /kapitał własny) x 100</i>	12,9%	2,8%

\* 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	2024	2025
Wskaźnik pokrycia obsługi długu (DSCR)	min 1,1 w 2024 min 1,2 w 2025	3,4	5,5
Dług finansowy/EBITDA	max 4,80 w 2024 max 4,10 w 2025	2,75	3,76*
Wskaźnik Kapitału do Łącznych Aktywów	min 0,2	0,3	0,3

\* w uzgodnieniu z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym przy kalkulacji wartości wskaźnika wyłączono z rozliczenia zwrot środków pieniężnych do ZTP w wysokości 20 mln zł tytułem rozliczenia umów powierzenia za 2024 rok.

## 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 2025
KrakTransRem Spółka z o.o.	100%	50 tys. zł	2 664 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 2025 roku składał się z:

Prezesa Zarządu	Zbigniew Palenica
Wiceprezesa	Krzysztof Utracki

Rada Nadzorcza została powołana w dniu 22 kwietnia 2025 roku. Jej skład nie uległ zmianie i na dzień 31 grudnia 2025 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 2025 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 2025 roku wynosiło 9 osób.

### **Pozostałe formy zatrudnienia w KrakTransRem Spółka z o.o.**

- 2 kontrakty menadżerskie (Zarząd);
- 865 umowy cywilno-prawne z agentami;
- 134 umowy zlecenia, w tym: 4 umowy na prace remontowo-naprawcze i elektryczno-monterskie, 127 umowy na sprzątanie taboru oraz obiektów MPK S.A. w Krakowie, 2 umowy na obsługę informatyczną, 1 umowa 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 2026 rok Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. z siedzibą w Krakowie” Spółka założyła realizację pracy przewozowej na liniach tramwajowych w wysokości 16 581 tys. pociągokilometrów, na liniach miejskich autobusowych w wysokości 20 391 tys. wozokilometrów, natomiast na liniach aglomeracyjnych w wysokości 19 482 tys. wozokilometrów. Przy ww. poziomie pracy przewozowej przychody ogółem MPK S.A. w Krakowie oszacowano na poziomie 1 205 733 tys. zł, a koszty ogółem w wysokości 1 156 113 tys. zł. Planowany wynik finansowy na 2026 rok wynosi 36 743 tys. zł netto.

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

### 2. OPIS STOSOWANYCH INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH

#### 1. Informacja o nabyciu akcji własnych.

Nie dotyczy.

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

Nie dotyczy.

#### 3. Informacja o instrumentach finansowych w zakresie:

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

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

Spółka nie korzysta z opcji walutowych.

##### b) Ryzyka: zmian cen, kredytowego, kursowego, istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej.

### **Ryzyko zmian cen**

Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego oraz ryzyko wzrostu cen pozostałych towarów i usług zostały opisane w rozdziale IX pkt. 3.

### **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.

### **Ryzyko kursowe**

Nie występuje.

### **Ryzyko istotnych zakłóceń przepływu środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej**

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

Dla zapewnienia sprawnego działania MPK S.A. w Krakowie w 2026 roku konieczne jest terminowe regulowanie płatności za usługi przewozowe świadczone na rzecz Gminy Miejskiej Kraków przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

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 100 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej.

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

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

Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
Ryzyko 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. Aktualnie toczy się postępowanie sądowe.
Ryzyko wzrostu cen oleju napędowego	Średnie	Wzrost cen zakupu oleju napędowego, ponad założony poziom przyjęty do kalkulacji kosztów na 2026 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.
Ryzyko wzrostu cen pozostałych towarów i usług	Średnie	Przedłużająca się wojna w Ukrainie, 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 MPK S.A. w Krakowie uczestniczy w grupach zakupowych, w których skład wchodzi spółki miejskie i jednostki GMK, w celu wykorzystania efektu skali i uzyskania korzystnych cen tych towarów.
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.
Ryzyko zwrotu kredytu inwestycyjnego EBI	Średnie	Umowa na współfinansowanie przez EBI projektu zakupu wagonów tramwajowych Tango Kraków Lajkonik oraz modernizacji wagonów tramwajowych GT8S została zawarta 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.

Wyszczególnienie	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Strategia zarządzania ryzykiem
<p>Ryzyko niedoboru pracowników na rynku pracy. Ryzyko to dotyczy zarówno kierowców jak również wykwalifikowanych pracowników zaplecza, a szczególnie elektryków samochodowych. Braki kierowców odczuwa branża komunikacyjna w Polsce i w Unii Europejskiej. Natomiast braki elektryków samochodowych to wynik zmniejszenia ilości szkół branżowych oraz niechęć ludzi młodych do pracy na zapleczu</p>	<p>Wysokie</p>	<p>W celu uzupełniania braków wśród prowadzących pojazdy i pracowników zaplecza 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.</p>
<p>Ryzyko wynikające z wojny w Ukrainie skutkujące trudnymi do określenia ograniczeniami prawnymi narzuconymi przez rząd, wpływającymi w sposób znaczący na proces normalnej działalności gospodarczej</p>	<p>Średnie</p>	<p>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.</p>
<p>Ryzyko korekt finansowych wydatków kwalifikowanych projektów współfinansowanych z programów pomocowych, w tym z UE</p>	<p>Niskie</p>	<p>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 nałożenia korekty finansowej. Proces udzielania zamówień na autobusy zeroemisyjne był przedmiotem kontroli uprzednich przeprowadzanych przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, które nie wykazały naruszeń mogących skutkować korektami finansowymi. W przypadku zamówienia na niskopodłogowe tramwaje dwukierunkowe podobną kontrolę przeprowadziło Centrum Unijnych Projektów Transportowych, która również nie wykazała naruszeń. Nietrzymanie umownych terminów realizacji projektu polegającego na zakupie autobusów zeroemisyjnych i osiągnięcia wskaźników efektu rzeczowego może skutkować pomniejszeniem wsparcia finansowego ze środków UE, ale na chwilę obecną ryzyko opóźnień w dostawach autobusów w stosunku do umownych terminów dostaw ocenia się jako niskie (szczegóły w ryzyku poniżej).</p>
<p>Ryzyko opóźnienia dostaw taboru zeroemisyjnego, które Spółka planuje zakupić przy wsparciu ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej</p>	<p>Średnie</p>	<p>Dostawa, wprowadzenie do ruchu i zapłata za wszystkie 47 pojazdów objętych projektem musi nastąpić do 30 czerwca 2026 roku, która to data jest końcowym terminem realizacji projektu wynikającym z ram czasowych dla Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Spółka zawarła umowy z dostawcami taboru, w których ostateczne terminy dostaw autobusów przypadają wcześniej niż w czerwcu 2026 roku. Do tej pory do MPK S.A. nie dotarły żadne informacje, które dotyczyłyby problemów w procesie produkcyjnym pojazdów, stwarzających ryzyko niedotrzymania umownych terminów dostaw.</p>

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

### 1. KONTROLE

W 2025 roku podmioty zewnętrzne przeprowadziły w MPK S.A. w Krakowie 60 kontroli, których łączny czas trwania wyniósł 200 dni.

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

Tabela 44. Wykaz kontroli zewnętrznych

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość kontroli
<b>A.</b>	<b>ŁĄCZNA LICZBA KONTROLI</b>	<b>60</b>
1.	Państwowa Inspekcja Pracy - Okręgowy Inspektorat Pracy w Krakowie	3
2.	Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie	10
3.	Komenda Powiatowa Policji w Krakowie	1
4.	Prezydent Miasta Krakowa	4
5.	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie	37
6.	Małopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie	1
7.	Prezes Urzędu Zamówień Publicznych	2
8.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	2

W okresie od marca do maja 2025 Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadził, przed zawarciem umowy, dwie kontrole uprzednie postępowań prowadzonych przez MPK S.A. w Krakowie współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Podczas kontroli postępowania: „Dostawa autobusów komunikacji miejskiej zasilanych wodorem” – znak sprawy LP.281.188.2024, kontrolujący stwierdzili naruszenia:

- Zaniechanie obowiązku zmiany ogłoszenia o zamówieniu w zakresie wykazu podmiotowych środków dowodowych;
- Zaniechanie wezwania wykonawcy PAK - PCE Polski Autobus Wodorowy Sp. z o.o. do udzielenia wyjaśnień treści przedmiotowych środków dowodowych, tj. załączonych do oferty Załączników nr 9 i 13 do SWZ - w przypadku przedmiotowego naruszenia sformułowane zostało zalecenie jego usunięcia;
- Poprawę omyłki pisarskiej na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp, który nie ma zastosowania do przedmiotowych środków dowodowych potwierdzających zawartość złożonej oferty;
- Zaniechanie odtajnienia informacji niezasadnie objętych tajemnicą przedsiębiorstwa i niepoinformowanie wykonawcy w tym zakresie.

Stosownie do sformułowanego zalecenia, naruszenie zostało usunięte. Pismem z dnia 26 maja 2025 Urząd Zamówień Publicznych potwierdził prawidłowe wykonanie ww. zalecenia. Pozostałe stwierdzone naruszenia nie miały wpływu na wynik postępowania.

Podczas kontroli postępowania: „Dostawa autobusów komunikacji miejskiej zasilanych energią elektryczną” – znak sprawy LP.281.179.2024, kontrolujący stwierdzili naruszenie poprzez uznanie dokumentów wykonawcy Solaris Bus&Coach Sp. z o.o. oraz wykonawcy Irizar e-mobility S.L., za skutecznie objęte tajemnicą przedsiębiorstwa - pomimo braku wykazania przez wykonawcę, że zastrzeżone informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa, a tym samym, poprzez niedokonanie odtajnienia informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa i niepoinformowanie wykonawcy o powyższym. Powyższe naruszenie nie miało wpływu na wynik postępowania.

Podczas kontroli higieniczno-sanitarnych warunków pracy realizowanych przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie w obiekcie Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze zalecono odmalowanie jadalni, szatni i umywalni na pierwszym piętrze. Pismem DB.081.2.2.2025 z 20 lutego 2026 roku poinformowano PPIŚ w Krakowie o wykonaniu zaleceń wg decyzji 412D/2025.

Podczas analogicznej kontroli Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie przeprowadzonej w obiekcie Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce zalecono remont pomieszczenia biurowego przy magazynie oraz umywalni. Ustalono termin wykonania do dnia 31 sierpnia 2026 roku.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał także decyzję w sprawie stwierdzenia choroby zawodowej byłego pracownika z uznaniem istnienia czynników narażenia w środowisku pracy w MPK S.A. w Krakowie.

W trakcie przeprowadzonej w I kwartale ubiegłego roku, kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy, w tym BHP przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy Okręgowy Inspektorat Pracy w Krakowie w zakresie BHP stwierdzono brak ostrzegawczego oznakowania zbiegu schodów klatek schodowych. W nakazie Państwowej Inspekcji Pracy z dnia 26 marca 2025 roku zobowiązano Spółkę do usunięcia powyższych nieprawidłowości do dnia 30 kwietnia 2025 roku. W zakresie prawa pracy w protokole zamieszczono informację, iż w poddanych kontroli aktach dwóch pracowników Spółki nie złożono informacji o udostępnieniu pracownikowi treści przepisów w zakresie równego traktowania w zatrudnieniu. Pismami DB.081.1.1.2025 (w zakresie BHP) oraz DK.081.1.2025.1 (w zakresie prawa pracy) z 25 kwietnia 2025 roku poinformowano PIP o sposobie realizacji zaleceń i przedstawiono zasady realizacji wymagań.

Podczas mającej miejsce w październiku 2025 roku kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy, w tym BHP i przestrzegania przepisów dotyczących legalności zatrudnienia, kontrolujący z Państwowej Inspekcji Pracy Okręgowego Inspektoratu Pracy w Krakowie wydali decyzję ustną odnowienia oznakowania stopni schodów barwami bezpieczeństwa. Decyzja została zrealizowana w trakcie kontroli.

Zrealizowana przez przedstawicieli Państwowej Inspekcji Pracy Okręgowego Inspektoratu Pracy w Krakowie w listopadzie i grudniu 2025 roku kontrola przestrzegania wybranych przepisów prawa pracy ujawniła brak w karcie szkolenia instruktora ogólnego pracownika Spółki podpisu osoby, której udzielono szkolenia. W wystąpieniu pokontrolnym wniesiono o uzupełnienie wymaganego podpisu. Pismem z 12 stycznia 2026 roku poinformowano PIP o realizacji wniosku.

W 2025 roku inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Krakowie przeprowadzili 37 kontroli dokumentów, kierowcy i stanu technicznego autobusów, podczas których sprawdzili 57 autobusów Spółki i ich kierowców. Odnotowano także kontrolę stanu technicznego autobusu przeprowadzoną przez funkcjonariuszy Policji. W sześciu przypadkach ujawniono usterki techniczne – po przeprowadzeniu wymaganych napraw i przeprowadzeniu badań technicznych w OSKP, odblokowano dowody rejestracyjne i przywrócono autobusy do ruchu. Ponadto, w związku z wynikami kontroli ITD w marcu 2025 przeprowadzono doraźne przeglądy wszystkich autobusów Solaris Urbino 18, pod kątem ewentualnych wycieków technologicznych silników spalinowych i usunięto zidentyfikowane usterki.

## 2. AUDYTY

### 2.1. AUDYT NADZORU ZINTEGROWANEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA

W 2025 roku Spółka poddała się procesowi audytu nadzoru Zintegrowanego Systemu Zarządzania na zgodność z wymaganiami norm ISO 9001:2015 i ISO 14001:2015. W dniach od 1 do 2 lipca 2025 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 podtrzymano 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 Politykę Zintegrowanego Systemu Zarządzania oraz zapewniło jej realizację.** 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 wspomaganie 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”:

- Zaangażowanie Najwyższego Kierownictwa w rozwój Spółki i projekty inwestycyjne;
- Przyjęty sposób zarządzania procesami będącymi w zakresie ZSZ;
- Ład i porządek w miejscach realizacji zadań mających wpływ na środowisko, np. miejsca przechowywania odpadów czy serwisowania pojazdów.

**Audytorzy nie odnotowali niezgodności.**

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

- Prowadzonych zapisów, związanych z identyfikowaniem niezgodności w Zintegrowanym Systemie Zarządzania;
- Podnoszenia świadomości personelu w zakresie aspektów środowiskowych.

### 2.2. AUDYTY REKOMPENSTATY OPERATORA LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W drugim kwartale 2025 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 2024 rok. Celem niniejszego audytu było zbadanie wysokości oraz zasadności wypłaty rekompensaty przekazanej operatorowi PTZ Gminy Miejskiej Kraków za usługi powierzone świadczone w 2024 roku.

Audytorzy firmy REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa w podsumowaniu audytu ex post rekompensaty za 2024 rok przedstawili następując wnioski:

- w zakresie dotyczącym sprawdzenia kosztów potwierdzono zgodność kalkulacji z przepisami prawa i umowami powierzenia (w tym także w zakresie dotyczącym kluczy podziałowych) oraz stwierdzono zasadność i celowość ich poniesienia;
- za analizowany okres Spółka nie otrzymała rekompensaty mogącej zostać uznana za nielegalną pomoc publiczną pod warunkiem dokonania stosownego rozliczenia i zwrotu zidentyfikowanej w ujęciu ex post nadwyżki ponad dopuszczalny limit określony w ramach niniejszego audytu;
- po przeprowadzeniu weryfikacji stwierdzono, że Spółka spełnia 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 2024 roku 98,46% usług w ramach wykonywania zadań powierzonych mu przez organy władzy publicznej;
- analiza występowania subsydiowania skrośnego obejmująca m.in. ocenę stosowanej przez MPK S.A. 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. nie wystąpiło;
- rekomendowaną metodą do dalszego stosowania w kontekście kalkulacji i rozliczenia rekompensaty jest wyliczanie rozsądnego zysku jako stopy zwrotu z kapitału własnego;
- w 2024 roku między Spółką, a powiązanim z nią podmiotem KrakTransRem Sp. z o.o. wystąpiły transakcje niezaburzające w swej treści warunków istotnych dla obliczenia rekompensaty.

Ponadto, w drugim kwartale 2025 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 okres I-III 2025 roku. Konieczność przeprowadzenia audytu wynikała z zawartego w dniu 30 grudnia 2024 roku Aneksu nr 86 do Umowy nr 338/ZIKIT/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 roku, według którego okres obowiązywania Umowy został przedłużony do dnia 31 marca 2025 roku. Zgodnie z § 2 Aneksu nr 86 strony zobowiązały się do wyrównania różnicy pomiędzy otrzymanym wynagrodzeniem, a rzeczywistymi kosztami świadczenia usług przewozowych w transporcie autobusowym w okresie od 1 stycznia 2025 roku do 31 marca 2025 roku. Przeprowadzony audyt stanowił podstawę rozliczenia między Miastem, a Spółką za analizowany okres.

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

### **1. UZYSKANA POMOC PUBLICZNA**

W latach 2021-2025 Spółka otrzymała pomoc publiczną zaprezentowaną w tabeli 45.

Tabela 45. Pomoc publiczna netto (w zł)

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2021	2022	2023	2024	2025
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:	8 975 211,59	0	0	0	0
		a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów uprawniających do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie	4 670 019,30	0	0	0	0
		b) Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej na terenie przystanków komunikacyjnych i dworców	1 693 249,98	0	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	2 611 942,31	0	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	251 182 010,71	284 886 157,99	405 131 028,84	448 201 987,64	455 762 117,39

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2021	2022	2023	2024	2025
3.	Umowa 338/ZIKIT/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 roku oraz umowa 34/01/ZTP/2025 z dnia 31 marca 2025 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	295 183 646,99	352 715 553,79	399 677 445,51	460 065 288,50	496 182 947,06
4.	Umowa wykonawcza nr 90/ZTP/2021 z dnia 30 czerwca 2021 roku oraz umowa 101/01/ZTP/2025 z dnia 30 lipca 2025 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie utrzymania infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków	Wynagrodzenie za utrzymanie infrastruktury przystankowej	1 852 833,70	4 029 350,00	4 512 999,96	4 878 850,02	4 108 014,38
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, umowa 59/ZTP/2025 z dnia 31 marca 2025 w zakresie dystrybucji biletów, umowa 121/01/ZTP z dnia 5 sierpnia 2025 w zakresie	a) Wynagrodzenie za dystrybucję biletów	8 313 019,14	16 626 038,28	15 668 521,14	15 500 968,68	15 707 425,97

	dystrybucji biletów, umowa nr 89/01/ZTP/2025 z dnia 24 czerwca 2025 roku o świadczenie usług w zakresie windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałej przed dniem 1 lutego 2016 roku	b) Wynagrodzenie za kontynuację windykacji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej i należności przewozowej powstałych przed dniem 1 lutego 2016 roku	3 107 676,40	5 449 270,02	5 322 156,69	3 779 819,07	2 206 677,96
6.	Porozumienie z dnia 20 listopada 2025 roku w sprawie rozliczenia rekompensaty oraz faktura korygująca nr KP202500008 z tytułu rozliczenia rekompensaty za 2024 rok		0	0	0	0	-20 000 000,00
7.	Umowa nr W/I/1008/PT/33/2018 z dnia 10 marca 2018 roku w sprawie realizacji programu „Karta Krakowska”	Wynagrodzenie za realizację programu „Karta Krakowska”	320 325,20	57 500,00	0	0	0
8.	Umowa nr W/I/495/SZ/115/2022 z dnia 10 marca 2022 roku w sprawie realizacji programu „Karta Krakowska”	Wynagrodzenie za realizację programu „Karta Krakowska”	0	579 202,44	502 211,63	0	0

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2021	2022	2023	2024	2025
8.	<b>Środki uzyskane z funduszy europejskich oraz dotacji zewnętrznych dla wsparcia projektów</b>		<b>173 903 092,01</b>	<b>0</b>	<b>127 459 325,57</b>	<b>190 848 218,02</b>	<b>127 931 256,00</b>
a	Umowa nr KPOD.10.02-IW.02-0006/24 z dnia 28 marca 2025 roku oraz Aneks nr KPOD.10.02-IW.02-0006/24-01 z dnia 30 lipca 2025 roku	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie – część IV i V”	0	0	0	0	127 931 256,00
b	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	„Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I i II”	64 210 592,01	0	0	140 656 377,48	0

	dnia 31.07.2024 r., Aneks nr POIS.06.01.00-00-0002/16-10 z dnia 03.09.2024 r.						
c	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”	109 692 500,00	0	0	0	0
d	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	55 577 709,87	12 372 362,42	0
e	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	30 181 615,70	37 819 478,12	0
f	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	41 700 000,00	0	0

Lp.	Podstawa udzielenia pomocy publicznej (przysporzenia)	Wyszczególnienie	2021	2022	2023	2024	2025
9.	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	1 088 748,51	0	0	0	0
10.	Porozumienie zawarte z Gminą Miejską Kraków nr OC-02.5556.4.2025 - dofinansowanie wydatków związanych z budowaniem Systemu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej	Dofinansowanie z Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej do zakupu wyposażenia do prowadzenia akcji ratowniczych, szkolenia z pierwszej pomocy przedmedycznej, szkolenie z ochrony i ratowania ludności i mienia na wypadek sytuacji wyjątkowych	0	0	0	0	279 600,00

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

W drugim kwartale 2025 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków zostały przeprowadzone dwa audyty:

1. 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 windykcji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej, za okres I-III 2025 roku. Audyt przeprowadzono na podstawie zawartego w dniu 30 grudnia 2024 roku. Aneksu nr 86 do Umowy nr 338/ZIKiT/2014 z dnia 7 sierpnia 2014 roku, według którego okres obowiązywania Umowy został przedłużony do dnia 31 marca 2025 roku. Zgodnie z § 2 Aneksu nr 86 strony zobowiązały się do wyrównania różnicy pomiędzy otrzymanym wynagrodzeniem, a rzeczywistymi kosztami świadczenia usług przewozowych w transporcie autobusowym w okresie od 1 stycznia 2025 roku do 31 marca 2025 roku.

Audyt przeprowadziła firma REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Wartość należnej rekompensaty w ramach Umowy nr 338/ZIKiT/2014, wynikającą z przeprowadzonego audytu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 46 Rozliczenie rekompensaty bez rozsądnego zysku za I-III 2025 roku

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za okres I-III 2025 roku	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	135 072
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	63
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	8 018
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	1 644
5.	Rekompensata należna bez rozsądnego zysku (1-2-3-4)	125 347
6.	Rekompensata wypłacona za I-III 2025 roku	116 757
<b>7.</b>	<b>Niedopłata (6-5)</b>	<b>- 8 590</b>

Z wyżej wymienionego raportu wynika, że przekazana Spółce w okresie I-III 2025 roku rekompensata wynosi 116 757 164,12 zł, natomiast należna rekompensata bez rozsądnego zysku wynosi 125 346 799,62 zł. Niedopłata rekompensaty wynosi 8 589 635,50 zł. Miasto wypłaciło Spółce należną kwotę na podstawie faktury korygującej nr KP202500003.

2. 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 windykcji i egzekucji należności z tytułu opłaty dodatkowej, za 2024 rok. Audyt przeprowadziła firma REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Wynik rozliczenia rekompensaty w ramach audytu przedstawiono w tabeli 47.

Tabela 47 Rozliczenie rekompensaty za 2024 rok

w tys. zł

Lp.	Rozliczenie rekompensaty za 2024 rok	Kalkulacja w ramach audytu
1.	Koszty świadczenia usług publicznych	968 240
2.	Zyski z innych prowadzonych działalności (-)	9 887
3.	Inne pomniejszenia rekompensaty (-)	107 177
4.	Zysk z pozostałej działalności operacyjnej i finansowej (-)	9 071
5.	Rozsądny zysk (+)	28 965
6.	Podatek dochodowy od rozsądnego zysku (+)	19 284
7.	Rekompensata skalkulowana zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1370/2007 (1-2-3-4+5+6)	890 354
8.	Otrzymane wynagrodzenie za świadczenie usług komunalnych	932 389
<b>9.</b>	<b>Nadpłata (8-7)</b>	<b>42 035</b>

Z wyżej wymienionego raportu wynika, że przekazana Spółce w 2024 roku rekompensata wynosi 932 389 290,39 zł, natomiast należna rekompensata z uwzględnieniem maksymalnego rozsądnego zysku wynosi 890 354 163,05 zł. Nadpłata rekompensaty wynosi 42 035 127,34 zł i została wyliczona według zmienionej metodologii liczenia rozsądnego zysku, która została zakwestionowana przez MPK S.A. i Europejski Bank Inwestycyjny. Ponadto wpływ na rozliczenie rekompensaty za dany rok obrachunkowy miały uzyskane dotacje dotyczące projektów UE zakończonych w latach poprzednich (nie dotyczące 2024 roku).

Mając na uwadze powyższe, w dniu 20 listopada 2025 roku, Strony zawarły porozumienie, na mocy którego zgodnie postanowiły, że Spółka jest zobowiązana do zwrotu na rzecz Miasta kwoty 20 000 000,00 zł netto z tytułu rozliczenia wynagrodzenia za 2024 rok. Kwota ta została uregulowana przez Spółkę na podstawie faktury korygującej nr KP202500008.

Przedstawienie rozliczenia za powierzone przez Gminę zadania realizowane przez MPK S.A. w Krakowie w 2025 roku będzie możliwe po audycie rekompensaty, który jest spodziewany w II kwartale 2026 roku.

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

#### 1. Działania zmierzające do zwiększenia udziału autobusów zeroemisyjnych.

Na koniec 2025 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 1 autobus elektryczny, 4 autobusy wodorowe (testowe), 2 elektryczne samochody osobowe (umowa zawarta w ramach udziału w Grupie Zakupowej „E-mobilność dla GMK” organizowanej przez KHK S.A.).

W 2025 roku Spółka realizowała budowę kolejnych stacji ładowania pantografowego na terenie Miasta Krakowa – wybudowano 6 nowych stanowisk ładowania autobusów. W Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka zrealizowano drugi etap budowy placów do ładowania autobusów elektrycznych. Temat szerzej opisano w rozdziale V, tiret „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 prowadziło postępowania przetargowe, wyłoniło dostawców i zawarło umowy na dostawy w 2026 roku 47 sztuk zeroemisyjnych autobusów będących przedmiotem finansowego wsparcia ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.2 „Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny”. Zakres rzeczowy projektu obejmuje: zakup 37 autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami (w tym 22 autobusów standardowych o długości 12 metrów i 15 autobusów przegubowych o długości 18 metrów) oraz zakup 10 autobusów wodorowych standardowych o długości 12 metrów. Temat 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”.

#### 2. 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 II, pkt. 3 pt. „Realizacja polityki zidentyfikowanych potrzeb Gminy Miejskiej Kraków oraz opis kluczowych działań powierzonych Spółce przez Gminę Miejską Kraków”.

#### 3. 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 zostały zamontowane ogniwa fotowoltaiczne, w celu uzyskania energii elektrycznej dla potrzeb własnych budynków obsługowo-naprawczych na terenie Stacji. W 2025 roku wykonano instalację fotowoltaiczną na dachu przebudowanej hali SO2 o mocy 123,3 kWp. W tym przypadku nadwyżka energii będzie odsprzedawana do Dystrybutora.

#### **4. Rozwój terenów zielonych**

Innym kierunkiem zmniejszania emisji CO<sub>2</sub> będzie rozwój terenów zielonych na obszarze własnego działania, które będą zmniejszały zanieczyszczenia powietrza, pochłaniały CO<sub>2</sub> i wytwarzały tlen.

#### **5. Zbieranie i wykorzystanie wody deszczowej do celów technologicznych lub gospodarczych.**

MPK S.A. w Krakowie wdrożyło w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, w Stacji Obsługi i Remontów oraz w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze 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, co jest szczególnie ważne w obliczu zagrożeń spowodowanych nawałnymi deszczami czy powodzią. Wybudowano zbiorniki retencyjne na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta i na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka mające na celu gromadzenie nadmiaru ilości wody z terenu Stacji.

#### **6. Budowa zajezdni autobusowej Nowa Huta Przyszłości**

MPK S.A. w Krakowie prowadzi ustalenia w zakresie zakupu od spółki Nowa Huta Przyszłości działki o powierzchni do 16 hektarów, na której planuje budowę zajezdni autobusowej obsługującej tabor zasilany wodorem oraz olejem napędowym. Ponadto na tym obszarze rozważane jest prowadzenie na rzecz Miasta działalności związanej z obsługą infrastruktury torowo-sieciowej. W ramach tej działalności planowany jest zakup niezbędnych urządzeń, w tym w szczególności szlifierki, frezerki do torów. W dalszej perspektywie rozważane jest przeniesienie na te tereny Zajezdni Autobusowej Płaszów.

#### **7. Obrona cywilna**

Spółka została uznana za Podmiot ochrony ludności cywilnej zgodnie z decyzją nr 3 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 grudnia 2025 roku. Wśród zadań, które zostały narzucone MPK S.A. w Krakowie jest utrzymywanie zasobów do realizacji zadań ochrony cywilnej i obrony cywilnej (z uwzględnieniem planowanej specjalizacji obrony cywilnej).

Ponadto w dniu 12 grudnia 2025 roku MPK S.A. w Krakowie otrzymało pismo z Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w sprawie nałożenia zadań szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, w szczególności militaryzacji, obejmującej przygotowanie i utrzymanie w gotowości jednostki przewidzianej do militaryzacji, w tym powołanie stałego dyżuru, uzupełnienie potrzeb kadrowych i sprzętowych wynikających ze struktury jednostki przewidzianej do militaryzacji. Przygotowaniem do militaryzacji podlegać będzie infrastruktura transportowa.

Dodatkowo, zgodnie z ustawą z dnia 5 grudnia 2024 roku Dz.U. 2024 poz. 1907 o ochronie ludności i obronie cywilnej MPK S.A. w Krakowie może zostać uznane przez Marszałka Województwa oraz Wojewodę za podmiot ochrony ludności i każdy z nich może nałożyć na Spółkę zalecenia w zakresie ilości, rodzaju, dostępności i dyspozycyjności posiadanych zasobów w celu ochrony ludności i obrony cywilnej. Zasoby, jakimi powinna dysponować Spółka w zakresie ochrony, zostaną określone w projekcie umowy, który zostanie przesłany przez Wojewodę w terminie późniejszym.

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

W 2025 roku 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.**

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 2025 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 2025 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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>1.</b>	<b>PRZYCHODY OGÓŁEM, z tego:</b>	<b>1 104 940</b>	<b>1 167 029</b>	<b>1 146 080</b>	<b>103,7</b>	<b>98,2</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	980 860	1 068 288	992 845	101,2	92,9
	- pozostałe przychody operacyjne	111 811	87 359	125 746	112,5	143,9
	- przychody finansowe	12 269	11 382	27 489	224,1	241,5
	w tym: zysk z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	2 472	1 200	2 664	107,8	222,0
<b>2.</b>	<b>KOSZTY OGÓŁEM, z tego:</b>	<b>1 014 033</b>	<b>1 135 892</b>	<b>1 120 849</b>	<b>110,5</b>	<b>98,7</b>
	- koszty operacyjne	970 493	1 091 659	1 052 970	108,5	96,5
	- pozostałe koszty operacyjne	5 152	4 694	31 411	609,7	669,2
	- koszty finansowe	38 388	39 539	36 468	95,0	92,2
	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
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>I.</b>	<b>Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi, z tego:</b>	<b>980 860</b>	<b>1 068 288</b>	<b>992 845</b>	<b>101,2</b>	<b>92,9</b>
1.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów tramwajowych	448 202	488 773	455 762	101,7	93,2
2.	Wynagrodzenie za świadczone usługi w zakresie przewozów autobusowych	462 438	515 776	496 752	107,4	96,3
3.	Rozliczenie umów powierzenia za 2024 rok	0	0	-20 000	x	x
4.	Wynagrodzenie za zamawianie i organizację dystrybucji biletów	15 501	15 863	15 707	101,3	99,0
5.	Wynagrodzenie z tytułu utrzymania przystanków i dworców	4 879	2 549	4 108	84,2	161,2
6.	Wynagrodzenie za windykację i egzekucję opłat dodatkowych	3 779	4 408	2 207	58,4	50,1
7.	Przychody z innej działalności pozostałej	46 061	40 919	38 309	83,2	93,6

Tabela nr 3. Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.żł	2025 tys.żł	2025 tys.żł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>I.</b>	<b>Koszty działalności operacyjnej, w tym:</b>	<b>970 493</b>	<b>1 091 659</b>	<b>1 052 970</b>	<b>108,5</b>	<b>96,5</b>
1.	Amortyzacja	177 660	189 233	175 375	98,7	92,7
2.	Zużycie materiałów i energii	267 709	278 650	254 419	95,0	91,3
3.	Usługi obce	174 790	221 124	216 950	124,1	98,1
4.	Podatki i opłaty	13 105	14 226	14 150	108,0	99,5
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	317 602	363 307	369 738	116,4	101,8
	- wynagrodzenia osobowe	254 225	290 293	296 383	116,6	102,1
	- wynagrodzenia bezosobowe	4 145	4 650	4 652	112,2	100,0
	- świadczenia na rzecz pracowników	59 232	68 364	68 703	116,0	100,5
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	19 627	24 129	22 338	113,8	92,6
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	990	0	x	x

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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>I.</b>	<b>Przewozy tramwajowe</b>	<b>402 662</b>	<b>486 706</b>	<b>443 990</b>	<b>110,3</b>	<b>91,2</b>
1.	Amortyzacja	109 377	104 264	110 291	100,8	105,8
2.	Zużycie materiałów i energii	110 830	124 297	103 215	93,1	83,0
3.	Usługi obce	50 327	87 583	70 486	140,1	80,5
4.	Podatki i opłaty	5 671	5 878	6 086	107,3	103,5
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	120 572	155 631	145 555	120,7	93,5
	- wynagrodzenia osobowe	96 718	x	116 969	120,9	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	1258	x	1 451	115,3	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	22 596	x	27 135	120,1	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	5 885	9 053	8 357	142,0	92,3
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0	0	x	x
<b>II.</b>	<b>Przewozy autobusowe, w tym:</b>	<b>504 188</b>	<b>542 950</b>	<b>545 594</b>	<b>108,2</b>	<b>100,5</b>
1.	Amortyzacja	67 064	83 680	64 448	96,1	77,0
2.	Zużycie materiałów i energii	130 111	131 684	123 978	95,3	94,1
3.	Usługi obce	116 286	121 604	139 957	120,4	115,1
4.	Podatki i opłaty	6 992	6 361	7 717	110,4	121,3
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	172 527	188 291	197 208	114,3	104,7
	- wynagrodzenia osobowe	137 950	x	157 875	114,4	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	2 123	x	2 349	110,6	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	32 454	x	36 984	114,0	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	11 208	11 330	12 286	109,6	108,4
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0	0	x	x

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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>III.</b>	<b>Dystrybucja biletów</b>	<b>14 483</b>	<b>15 863</b>	<b>13 923</b>	<b>96,1</b>	<b>87,8</b>
1.	Amortyzacja	840	925	480	57,1	51,9
2.	Zużycie materiałów i energii	2 288	2 186	965	42,2	44,1
3.	Usługi obce	3 222	3 193	3 534	109,7	110,7
4.	Podatki i opłaty	46	46	47	102,2	102,2
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	7 982	8 493	8 628	108,1	101,6
	- wynagrodzenia osobowe	6 471	x	6 955	107,5	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	182	x	172	94,5	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	1 329	x	1 501	112,9	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	105	1 020	269	256,2	26,4
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0	0	x	x
<b>IV.</b>	<b>Utrzymanie przystanków</b>	<b>4 968</b>	<b>2 549</b>	<b>4 134</b>	<b>83,2</b>	<b>162,2</b>
1.	Amortyzacja	58	36	45	77,6	125,0
2.	Zużycie materiałów i energii	1 029	496	764	74,2	154,0
3.	Usługi obce	1 649	814	971	58,9	119,3
4.	Podatki i opłaty	0	0	1	x	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	2 137	1 198	2 299	107,6	191,9
	- wynagrodzenia osobowe	1 773	x	1 894	106,8	x
	- wynagrodzenia bezosobowe	0	x	0	x	x
	- świadczenia na rzecz pracowników	364	x	405	111,3	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	95	5	54	56,8	x
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0	0	x	x

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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
-----	------------------	-----------	------	-----------	----------	----------

		<b>2024</b> <i>tys.zł</i>	<b>2025</b> <i>tys.zł</i>	<b>2025</b> <i>tys.zł</i>	<b>2025/2024</b> %	<b>2025/2025P</b> %
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
<b>V.</b>	<b>Windykacja i egzekucja</b>	<b>3 741</b>	<b>4 408</b>	<b>2 325</b>	<b>62,1</b>	<b>52,7</b>
1.	Amortyzacja	1	3	0	0,0	0,0
2.	Zużycie materiałów i energii	26	53	34	130,8	64,2
3.	Usługi obce	420	540	213	50,7	39,4
4.	Podatki i opłaty	0	0	0	x	x
5.	Koszty wynagrodzeń, w tym:	1 220	1 363	1 434	117,5	105,2
	- <i>wynagrodzenia osobowe</i>	689	x	804	116,7	x
	- <i>wynagrodzenia bezosobowe</i>	334	x	402	120,4	x
	- <i>świadczenia na rzecz pracowników</i>	197	x	228	115,7	x
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	2 074	2 449	644	31,1	26,3
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0	0	x	x
<b>VI</b>	<b>RAZEM WSZYSTKIE ZADANIA POWIERZONE</b>	<b>930 042</b>	<b>1 052 476</b>	<b>1 009 966</b>	<b>108,6</b>	<b>96,0</b>

Tabela nr 5. Wynik finansowy

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>1.</b>	<b>Zysk / strata na działalności, z tego:</b>	<b>90 907</b>	<b>31 137</b>	<b>25 231</b>	<b>27,8</b>	<b>81,0</b>
	- operacyjnej	10 367	-23 371	-60 125	-580,0	257,3
	- pozostałej operacyjnej	106 659	82 665	94 335	88,4	114,1
	- finansowej	-26 119	-28 157	-8 979	34,4	31,9
	w tym: zysk (strata) z udziałów w jednostkach podporządkowanych wycenianych wg MPW	2 472	1 200	2 664	107,8	222,0
<b>2.</b>	<b>Podatek dochodowy</b>	<b>19 218</b>	<b>6 883</b>	<b>7 067</b>	<b>36,8</b>	<b>102,7</b>
<b>3.</b>	<b>Zysk / strata netto</b>	<b>71 689</b>	<b>24 254</b>	<b>18 164</b>	<b>25,3</b>	<b>74,9</b>

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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>I.</b>	<b>Przewozy tramwajowe</b>					
<b>1.</b>	<b>Przychody ogółem, z tego:</b>	<b>522 951</b>	<b>541 666</b>	<b>524 301</b>	<b>100,3</b>	<b>96,8</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	448 202	488 773	455 762	101,7	93,2
	- pozostałe przychody operacyjne*	74 749	52 893	68 539	91,7	129,6
	- przychody finansowe	0	0	0	x	x
<b>2.</b>	<b>Koszty ogółem, z tego:</b>	<b>437 998</b>	<b>519 909</b>	<b>475 398</b>	<b>108,5</b>	<b>91,4</b>
	- koszty operacyjne	402 662	486 706	443 990	110,3	91,2
	- pozostałe koszty operacyjne	0	0	0	x	x
	- koszty finansowe**	35 336	33 203	31 408	88,9	94,6
<b>3.</b>	<b>Wynik finansowy na działalności, z tego:</b>	<b>84 953</b>	<b>21 757</b>	<b>48 903</b>	<b>57,6</b>	<b>224,8</b>
	- operacyjnej	45 540	2 067	11 772	25,8	569,5
	- pozostałej operacyjnej	74 749	52 893	68 539	91,7	129,6
	- finansowej	-35 336	-33 203	-31 408	88,9	94,6
<b>II.</b>	<b>Przewozy autobusowe</b>					
<b>1.</b>	<b>Przychody ogółem, z tego:</b>	<b>492 494</b>	<b>549 201</b>	<b>525 094</b>	<b>106,6</b>	<b>95,6</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	460 065	515 776	496 183	107,9	96,2
	- pozostałe przychody operacyjne*	32 429	33 425	28 911	89,2	86,5
	- przychody finansowe	0	0	0	x	x
<b>2.</b>	<b>Koszty ogółem, z tego:</b>	<b>507 052</b>	<b>549 202</b>	<b>550 378</b>	<b>108,5</b>	<b>100,2</b>
	- koszty operacyjne	504 188	542 950	545 594	108,2	100,5
	- pozostałe koszty operacyjne	0	0	0	x	x
	- koszty finansowe**	2 864	6 252	4 784	167,0	76,5
<b>3.</b>	<b>Wynik finansowy na działalności, z tego:</b>	<b>-14 558</b>	<b>-1</b>	<b>-25 284</b>	<b>173,7</b>	<b>x</b>
	- operacyjnej	-44 123	-27 174	-49 411	112,0	181,8
	- pozostałej operacyjnej	32 429	33 425	28 911	89,2	86,5
	- finansowej	-2 864	-6 252	-4 784	167,0	76,5

\* Przedstawione kwoty to przychody z tytułu dofinansowania UE

\*\* Przedstawione kwoty to koszty z tytułu odsetek od kredytów i leasingów

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

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>III.</b>	<b>Dystrybucja biletów</b>					
<b>1.</b>	<b>Przychody ogółem, z tego:</b>	<b>15 501</b>	<b>15 863</b>	<b>15 707</b>	<b>101,3</b>	<b>99,0</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	15 501	15 863	15 707	101,3	99,0
	- pozostałe przychody operacyjne	0	0	0	x	x
	- przychody finansowe	0	0	0	x	x
<b>2.</b>	<b>Koszty ogółem, z tego:</b>	<b>14 483</b>	<b>15 863</b>	<b>13 923</b>	<b>96,1</b>	<b>87,8</b>
	- koszty operacyjne	14 483	15 863	13 923	96,1	87,8
	- pozostałe koszty operacyjne	0	0	0	x	x
	- koszty finansowe	0	0	0	x	x
<b>3.</b>	<b>Wynik finansowy na działalności, z tego:</b>	<b>1 018</b>	<b>0</b>	<b>1 784</b>	<b>175,2</b>	<b>x</b>
	- operacyjnej	1 018	0	1 784	175,2	x
	- pozostałej operacyjnej	0	0	0	x	x
	- finansowej	0	0	0	x	x
<b>IV.</b>	<b>Utrzymanie przystanków</b>					
<b>1.</b>	<b>Przychody ogółem, z tego:</b>	<b>4 879</b>	<b>2 549</b>	<b>4 108</b>	<b>84,2</b>	<b>161,2</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 879	2 549	4 108	84,2	161,2
	- pozostałe przychody operacyjne	0	0	0	x	x
	- przychody finansowe	0	0	0	x	x
<b>2.</b>	<b>Koszty ogółem, z tego:</b>	<b>4 968</b>	<b>2 549</b>	<b>4 134</b>	<b>83,2</b>	<b>162,2</b>
	- koszty operacyjne	4 968	2 549	4 134	83,2	162,2
	- pozostałe koszty operacyjne	0	0	0	x	x
	- koszty finansowe	0	0	0	x	x
<b>3.</b>	<b>Wynik finansowy na działalności, z tego:</b>	<b>-89</b>	<b>0</b>	<b>-26</b>	<b>29,2</b>	<b>x</b>
	- operacyjnej	-89	0	-26	29,2	x
	- pozostałej operacyjnej	0	0	0	x	x
	- finansowej	0	0	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
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>V.</b>	<b>Windykacja i egzekucja</b>					
<b>1.</b>	<b>Przychody ogółem, z tego:</b>	<b>3 779</b>	<b>4 408</b>	<b>2 207</b>	<b>58,4</b>	<b>50,1</b>
	- przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	3 779	4 408	2 207	58,4	50,1
	- pozostałe przychody operacyjne	0	0	0	x	x
	- przychody finansowe	0	0	0	x	x
<b>2.</b>	<b>Koszty ogółem, z tego:</b>	<b>3 741</b>	<b>4 408</b>	<b>2 325</b>	<b>62,1</b>	<b>52,7</b>
	- koszty operacyjne	3 741	4 408	2 325	62,1	52,7
	- pozostałe koszty operacyjne	0	0	0	x	x
	- koszty finansowe	0	0	0	x	x
<b>3.</b>	<b>Wynik finansowy na działalności, z tego:</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>-118</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
	- operacyjnej	38	0	-118	x	x
	- pozostałej operacyjnej	0	0	0	x	x
	- finansowej	0	0	0	x	x
<b>VI</b>	<b>RAZEM WSZYSTKIE ZADANIA POWIERZONE</b>					
1.	RAZEM przychody ogółem	1 039 604	1 113 687	1 071 417	103,1	96,2
2.	RAZEM koszty ogółem	968 242	1 091 931	1 046 158	108,0	95,8
3.	RAZEM wynik finansowy	71 362	21 756	25 259	35,4	116,1

Tabela nr 7. Zatrudnienie i płace

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>I</b>	<b>Zatrudnienie i płace<sup>1</sup></b>					
1.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (etaty) <sup>2</sup>	2 412	2 470	2 506	103,9	101,5
2.	Średnioroczna liczba zatrudnionych (osoby) <sup>2</sup>	2 412	2 470	2 506	103,9	101,5
3.	Liczba zatrudnionych na koniec roku (etaty) <sup>2</sup>	2 456	2 470	2 523	102,7	102,1
4.	Wynagrodzenia pracowników ogółem (tys. zł) <sup>3</sup>	254 225	290 293	296 383	116,6	102,1
	w tym: nagrody	401	2 000	3 752	935,7	187,6
	odprawy i ekwiwalenty	1 558	2 169	1 811	116,2	83,5
5.	Przeciętne wynagrodzenie ogółem (zł/etat/m-c) <sup>4</sup>	8 760	9 802	9 802	111,9	100,0
6.	Przeciętne wynagrodzenie bez nagród, odpraw i ekwiwalentów (zł/etat/m-c) <sup>4</sup>	8 693	9 661	9 617	110,6	99,5
<b>II</b>	<b>Koszty organów Spółki</b>	<b>2 717</b>	<b>2 861</b>	<b>2 805</b>	<b>103,2</b>	<b>98,0</b>
	w tym: wynagrodzenie zarządu stałe (tys. zł)	1 770	1 770	1 770	100,0	100,0
	wynagrodzenie zarządu zmienne (tys. zł)	368	443	398	108,2	89,8
	wynagrodzenie rady nadzorczej (tys. zł)	579	648	637	110,0	98,3

<sup>1)</sup> zatrudnienie i przeciętne wynagrodzenie nie zawierają danych, dotyczących osób niepełnosprawnych, zatrudnionych w ramach programu aktywizacyjnego

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

<sup>3)</sup> pozycja obejmuje: wynagrodzenia osobowe, nagrody, odprawy i ekwiwalenty

<sup>4)</sup> przeciętne wynagrodzenie 2025 r. - nie zawiera kosztów godzin nadliczbowych prowadzących pojazdy wypłaconych w 2025 r.

Tabela nr 8. Przepływy pieniężne

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE
		2024	2025	2025
		tys.zł	tys.zł	tys.zł
1	2	3	4	5
<b>A.</b>	<b>PRZEPIŁYWY Z DZIAŁNOŚCI OPERACYJNEJ</b>			
1.	Zysk netto	<b>71 689</b>	<b>24 254</b>	<b>18 164</b>
2.	Korekty o pozycje	<b>101 498</b>	<b>139 152</b>	<b>36 553</b>
	- amortyzacja	177 660	189 233	175 375
	- odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	28 532	39 455	11 459
	- zysk (strata) z tytułu różnic kursowych	0	0	0
	- zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-3 173	0	-2 793
	- zmiana stanu rezerw	4 350	507	17 020
	- zmiana stanu zapasów	-5 193	-2 000	-5 955
	- zmiana stanu należności	-1 905	0	-51 169
	- zmiana stanu zobowiązań	6 792	0	3 158
	- zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-105 565	-88 043	-110 542
	- pozostałe korekty (odpis na straty MPK S.A.)	0	0	0
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej razem ( 1 + 2)	173 187	163 406	54 717
<b>B.</b>	<b>PRZEPIŁYWY Z DZIAŁNOŚCI INWESTYCYJNEJ</b>			
1.	Wpływy	9 098	0	13 481
2.	Wydatki	44 004	77 226	20 980
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej razem ( 1 - 2)	<b>-34 906</b>	<b>-77 226</b>	<b>-7 499</b>
<b>C.</b>	<b>PRZEPIŁYWY Z DZIAŁNOŚCI FINANSOWEJ</b>			
1.	Wpływy	190 848	0	128 211
2.	Wydatki	117 418	89 961	116 557
3.	Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej razem ( 1 - 2)	<b>73 430</b>	<b>-89 961</b>	<b>11 654</b>
<b>D.</b>	<b>PRZEPIŁYWY PIENIEŻNE RAZEM (A+B+C)</b>	<b>211 711</b>	<b>-3 781</b>	<b>58 872</b>
<b>E.</b>	<b>BILANSOWA ZMIANA STANU ŚRODKÓW</b>	<b>211 711</b>	<b>-3 781</b>	<b>58 872</b>
	- zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	0	0	x
<b>F.</b>	<b>ŚRODKI PIENIEŻNE NA POCZĄTEK OKRESU</b>	<b>67 087</b>	<b>249 133</b>	<b>278 798</b>
<b>G.</b>	<b>ŚRODKI PIENIEŻNE NA KONIEC OKRESU (D+F)</b>	<b>278 798</b>	<b>245 352</b>	<b>337 670</b>

Tabela nr 9. Bilans Aktywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>A.</b>	<b>Aktywa trwałe</b>	<b>1 610 057</b>	<b>1 669 832</b>	<b>1 595 375</b>	<b>99,1</b>	<b>95,5</b>
1.	Wartości niematerialne i prawne	3 707	4 030	3 005	81,1	74,6
2.	Rzeczowe aktywa trwałe	1 568 204	1 599 534	1 542 352	98,4	96,4
3.	Należności długoterminowe	0	0	0	x	x
4.	Inwestycje długoterminowe	14 110	11 638	16 774	118,9	144,1
5.	Długoterminowe rozl. międzyokres.	24 036	54 630	33 244	138,3	60,9
<b>B.</b>	<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>348 485</b>	<b>319 781</b>	<b>469 042</b>	<b>134,6</b>	<b>146,7</b>
1.	Zapasy	41 688	40 000	47 643	114,3	119,1
2.	Należności krótkoterminowe, w tym:	24 255	22 350	75 423	x	337,5
	- z tyt. robót, dostaw i usług	6 960	7 307	42 262	x	x
3.	Inwestycje krótkoterminowe, w tym:	278 798	245 352	337 670	121,1	137,6
	- środki pieniężne	278 798	245 352	337 670	121,1	137,6
4.	Krótkoterminowe rozl. międzyokres.	3 744	12 079	8 306	221,8	68,8
<b>C.</b>	<b>Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
<b>D.</b>	<b>Udziały (akcje) własne</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
	<b>SUMA AKTYWÓW</b>	<b>1 958 542</b>	<b>1 989 613</b>	<b>2 064 417</b>	<b>105,4</b>	<b>103,8</b>

Tabela nr 10. Bilans pasywa

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>A.</b>	<b>Kapitał własny</b>	<b>537 669</b>	<b>549 174</b>	<b>555 833</b>	<b>103,4</b>	<b>101,2</b>
1.	Kapitał podstawowy	84 882	84 882	84 882	100,0	100,0
2.	Kapitał zapasowy	371 818	430 276	443 507	119,3	103,1
3.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	9 280	9 762	9 280	100,0	95,1
4.	Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	0	x	x
5.	Zysk/strata netto	71 689	24 254	18 164	25,3	74,9
6.	Odpisy zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)	0	0	0	x	x
<b>B.</b>	<b>Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	<b>1 420 873</b>	<b>1 440 439</b>	<b>1 508 584</b>	<b>106,2</b>	<b>104,7</b>
1.	Rezerwy na zobowiązania	105 874	101 870	122 893	116,1	120,6
2.	Zobowiązania długoterminowe, w tym:	478 437	617 068	300 638	62,8	48,7
	- z tyt. kredytów i pożyczek	462 499	437 962	224 493	48,5	51,3
3.	Zobowiązania krótkoterminowe, w tym:	169 690	146 727	386 742	227,9	263,6
	- z tyt. dostaw i usług	53 372	58 822	69 074	129,4	117,4
	- z tyt. kredytów i pożyczek	32 711	27 896	228 353	698,1	818,6
4.	Rozliczenia międzyokresowe	666 872	574 774	698 311	104,7	121,5
	<b>SUMA PASYWÓW</b>	<b>1 958 542</b>	<b>1 989 613</b>	<b>2 064 417</b>	<b>105,4</b>	<b>103,8</b>

Tabela nr 11. Wydatki inwestycyjne i źródła ich finansowania

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	PLAN	WYKONANIE	Dynamika	Dynamika
		2024 tys.zł	2025 tys.zł	2025 tys.zł	2025/2024 %	2025/2025P %
	1	2	3	4	5	6
<b>1.</b>	<b>Wydatki na inwestycje, w tym:</b>	<b>55 112</b>	<b>231 271</b>	<b>149 441</b>	<b>271,2</b>	<b>64,6</b>
1.1	Nakłady MPK S.A. realizowane ze środków własnych	52 407	77 226	77 896	148,6	100,9
	<i>Modernizacja taboru tramwajowego</i>	15 236	10 605	13 831	90,8	130,4
	<i>Zakup taboru autobusowego</i>	19	0	21	110,5	x
	<i>Zakup taboru tramwajowego</i>	0	0	0	x	x
	<i>Modernizacja budynków i budowli</i>	28 751	55 900	51 279	178,4	91,7
	<i>Zakup maszyn, urządzeń specjalistycznych</i>	5 194	3 161	3 875	74,6	122,6
	<i>Informatyzacja</i>	2 442	5 198	7 713	315,8	148,4
	<i>Pozostałe zadania inwestycyjne/projekty</i>	765	2 362	1 177	153,9	49,8
1.2	Nakłady współfinansowane ze środków unijnych	0	0	0	x	x
1.3	Leasing taboru autobusowego	2 705	154 045	71 545	2 644,9	46,4
<b>2.</b>	<b>Źródła sfinansowania nakładów inwestycyjnych</b>	<b>55 112</b>	<b>231 271</b>	<b>149 441</b>	<b>271,2</b>	<b>64,6</b>
2.1	- amortyzacja	52 407	77 226	77 896	148,6	100,9
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:	2 705	154 045	71 545	2 644,9	46,4
	- kredyty i pożyczki	0	0	0	x	x
	- dotacje i subwencje i śr. UE	0	0	0	x	x
	- leasing taboru i najem długoterminowy sprzętu komputerowego	2 705	154 045	71 545	2 644,9	46,4

\* 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	
				2024	2025
<b>I. Ocena rentowności Spółki</b>					
1.	Rentowność netto sprzedaży	(wynik finansowy netto* / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	7,1%	1,6%
2.	Rentowność brutto sprzedaży	(wynik na sprzedaży / przychody netto ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 100%	%	1,1%	-6,1%
3.	Zyskowność majątku ogółem (stopa zwrotu ROA)	(wynik finansowy netto*/ aktywa ogółem) x 100	%	3,5%	0,8%
4.	Zyskowność kapitału własnego (stopa zwrotu ROE)	(wynik finansowy netto*/ kapitał własny) x 100	%	12,9%	2,8%
<b>II. Ocena sprawności działania</b>					
1.	Szybkość obrotu należnościami	(przeciętny <sup>1)</sup> stan należności z tytułu dostaw i usług / przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów) x 365	dni	3	9
2.	Szybkość obrotu zobowiązaniami	(przeciętny <sup>1)</sup> 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 <sup>1)</sup> 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"

<sup>1)</sup> 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	
				2024	2025
<b>III.</b>	<b>Ocena stopnia płynności</b>				
1.	Wskaźnik płynności I	aktywa obrotowe <sup>2)</sup> / zobowiązania krótkoterminowe	-	2,1	1,2
2.	Wskaźnik płynności II	aktywa obrotowe <sup>2)</sup> - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	-	1,8	1,1
3.	Średnioroczny wskaźnik płynności III - szybki	(przeciętny <sup>1)</sup> stan środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych / przeciętny <sup>1)</sup> stan zobowiązań krótkoterminowych)	-	1,0	1,1
<b>IV.</b>	<b>Ocena stopnia zadłużenia</b>				
1.	Stopa zadłużenia	(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe / pasywa ogółem) x 100	%	33,1%	33,3%
2.	Stopa zadłużenia z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek	(zobowiązania z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek / pasywa ogółem) x 100	%	25,3%	21,9%
3.	Finansowanie majątku trwałego kapitałem własnym	(kapitał własny + rezerwy na zobowiązania / aktywa trwałe) x 100	%	40,0%	42,5%
<b>V.</b>	<b>Pozostałe wskaźniki</b>				
1.	Wydajność pracy na zatrudnionego ogółem	(przychody ze sprzedaży produktów towarów i materiałów / liczba etatów)	tys.zł /etat	406,7	396,2
2.	Stopień zużycia majątku trwałego	(wartość brutto aktywów trwałych - wartość netto aktywów trwałych / wartość brutto aktywów trwałych)	%	50,9%	55,5%

<sup>1)</sup> 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]

<sup>2)</sup> Bez „z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy”

**Tabela nr 14. Zbiorcze (Nowa ustawa kominowa)**

Lp.	Wyszczególnienie	WYKONANIE	
		2024	2025
	1	2	3
1	Średnioroczne zatrudnienie pracowników (etaty)	2 412	2 506
2	Średni kurs euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski w ostatnim dniu danego roku obrotowego	4,2730	4,2267
3	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. euro)	232 420	241 402
4	Obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych (tys. zł)	993 129	1 020 334
5	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. euro)	458 353	488 423
6	Sumy aktywów jej bilansu sporządzonego na koniec okresu (tys. zł)	1 958 542	2 064 417

**Tabela nr 15. Informacje o danych finansowych i niefinansowych związanych z realizacją SRK i Usług publicznych**

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 w 2025 roku w zł
1	Leasing taboru autobusowego	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	Zakup 45 sztuk autobusów zasilanych olejem napędowym w formie leasingu finansowego	Zadanie inwestycyjne	45 sztuk nowych autobusów wyposażonych w klimatyzację, automat biletowy, nowoczesne tablice informacji pasażerskiej. 37 z nich to pojazdy Mild Hybrid, które są wyposażone w rozwiązania przekładające się na zmniejszenie zużycia paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń	Poprawa komfortu, zmniejszenie zużycia paliwa, redukcja zanieczyszczeń	Transport	IV.4	Środki własne	71 545 256
2	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 12 sztuk NGT6 - wyposażenie wagonów w klimatyzację przedziału pasażerskiego	Zadanie inwestycyjne	12 wagonów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Poprawa komfortu przejazdu	Transport	IV.4	Środki własne	6 340 747

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 w 2025 roku w zł
3	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	Zakup 5 wagonów GT8S z Dusseldorfu w celu przeprowadzenia modernizacji 3 z nich. W 2025 roku zakończono modernizację 1 sztuki.	Zadanie inwestycyjne	1 zmodernizowany wagon GT8S, wyposażony 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	4 377 248
4	Remonty tramwajów	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Przeglądy taboru tramwajowego wyszczególnione w rozdziale V, pkt. 2 pt. "Działalność remontowa" niniejszego Sprawozdania	Zadanie remontowe	Wykonanie przeglądów 48 pojazdów (3 w toku)	Zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu przez utrzymanie sprawności eksploatowanego taboru tramwajowego	Transport	IV.4	Środki własne	30 496 249
5	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa 2 stanowisk ładowania pantografowego autobusów elektrycznych ul. Stojałowskiego (Kurdwanów autobusy)	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	1 502 378
6	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa 3 stanowisk ładowania pantografowego autobusów elektrycznych przy ul. Weissa, os. Azory	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	3 218 559

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 w 2025 roku w zł
7	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa stacji ładowania autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	Budowa stanowisk do ładowania pantografowego autobusów elektrycznych autobusów elektrycznych ul. Rydygiera, osiedle Rżąka	Zadanie inwestycyjne	Zwiększenie usługi transportowej autobusami zeroemisyjnymi	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych	Transport	IV.4	Środki własne	1 415 747
8	Modernizacja budynków i budowli (rozbudowa placu postojowego dla autobusów elektrycznych)	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”	II etap budowy placu postojowego dla autobusów elektrycznych oraz budowa stacji transformatorowej w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka	Zadanie inwestycyjne	Place postojowe do ładowania autobusów elektrycznych, stanowiska ładowania, zbiornik retencyjny o objętości 546m3 wraz z kolektorami do zbierania wód opadowych, stacja transformatorowa	Rozszerzenie strefy poruszania się autobusów zeroemisyjnych, dostosowanie infrastruktury do zmian klimatu (ochrona przed zalewaniem)	Transport	IV.4	Środki własne	5 246 539,0
9	Modernizacja budynków i budowli	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Budowa zadaszania placu postojowego nad torami postojowymi nr od 11 do 24 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta (etap I)	Zadanie inwestycyjne	W trakcie realizacji budowa zadaszzonego placu postojowego dla pojazdów szynowych. W 2025 roku zrealizowano I etap	Po zakończeniu zadania nastąpi poprawa parkowania tramwajów	Transport	IV.4	Środki własne	10 368 768

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 w 2025 roku w zł
10	Modernizacja budynków i budowli	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	II etap budowy hali SO2 w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta	Zadanie inwestycyjne	Hala obsługowo-naprawcza dla taboru tramwajowego (na dachu zainstalowano instalację fotowoltaiczną), zbiornik retencyjny o pojemności 58 m3, separator substancji ropopochodnych zintegrowany z osadnikiem	Usprawnienie pracy diagnostycznych i naprawczych, produkcja energii na potrzeby własne, a nadwyżka może być odsprzedawana do Dystrybutora	Transport	IV.4	Środki własne	13 737 902
11	Modernizacja budynków i budowli	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Wykonanie przebudowy toru obwodowego nr 28 zgodnie z opracowaną koncepcją- w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze- etap I	Zadanie inwestycyjne	Tor obwodowy zamknął ruch na stacji obsługi bez konieczności wyjazdów na tory szlakowe	Usprawnienia cyklu przeglądowo - serwisowego pojazdów	Transport	IV.4	Środki własne	5 758 642
12	Modernizacja budynków i budowli	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Budowa podstacji trakcyjnej w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze	Zadanie inwestycyjne	Dostosowanie zasilania do ilości taboru tramwajowego, poprawa warunków obsługi tramwajów	Wzmocnienie zasilania pojazdów tramwajowych	Transport	IV.4	Środki własne	9 658 882

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 w 2025 roku w zł
13	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	994 080
14	Remonty obiektów niemieszkalnych	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Remont placu postojowego wraz z podziemną infrastrukturą, wymianą kabli trakcyjnych zasilających i powrotnych oraz wzmocnieniem zasilania, remont kanałów, remont posadzek, wymiana bram wjazdowo-wyjazdowych, remont dachu w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze	Zadanie remontowe	Wyremontowany, nowoczesny plac postojowy obejmującego tory 11-14 wraz z podziemną infrastrukturą, wzmocnione zasilanie obiektu, wyremontowane kanały, posadzki, wymienione bram wjazdowo-wyjazdowych, wymieniony dach w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze	Zapewnienie sprawności infrastruktury torowo-sieciowej dla potrzeb tramwajów, usprawnienie cyklu przeglądowo-serwisowego pojazdów	Transport	IV.4	Środki własne	17 509 090

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 w 2025 roku w zł
15	Remont infrastruktury torowo-sieciowej na terenie Stacji Obsługi Tramwajów MPK S.A. w Krakowie	Plan zrównoważonego 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. Wymiana krzyżownic.	Zapewnienie sprawności infrastruktury torowo-sieciowej dla potrzeb tramwajów	Transport	IV.4	Środki własne	737 854
16	Zakup maszyn i urządzeń	Porozumienie zawarte z Gminą Miejską Kraków nr OC-02.5556.4.2025 - dofinansowanie wydatków związanych z budowaniem Systemu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej	Dofinansowanie z Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej do zakupu wyposażenia do prowadzenia akcji ratowniczych, szkolenia z pierwszej pomocy przedmedycznej, szkolenie z ochrony i ratowania ludności i mienia na wypadek sytuacji wyjątkowych	Zadanie inwestycyjno-kosztowe	Zakup urządzeń do programu Obrony Ludności Cywilnej: pompy Niagara (6 szt.), piły spalinowe (6 szt.), motopompy szlamowe (6 szt.), agregaty prądotwórcze (6 szt.), pracownicy przeszkoleni z pierwszej pomocy przedmedycznej, z ochrony i ratowania ludności i mienia na wypadek sytuacji wyjątkowych	Zwiększenie odporności Spółki i zatrudnionych pracowników na wypadek sytuacji wyjątkowych	Transport	IV.5	dotacja	279 600,0

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 w 2025 roku w zł
17	Współpraca z Komendą Miejską Policji w Krakowie oraz Strażą Miejską Miasta Krakowa	Program poprawy bezpieczeństwa dla miasta Krakowa „Bezpieczny Kraków”	Kontynuacja akcji „Bezpieczny powrót”, „Wystarczy 1 metr”, współpracy z funkcjonariuszami Wydziału Ruchu Drogowego i Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, współpraca w Zespole ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu	zadanie ciągłe	Zmniejszenie liczby przypadków zakłócania porządku publicznego, blokowania przejazdu tramwajów, poprawa bezpieczeństwa przejazdu w godzinach nocnych	Poprawa bezpieczeństwa pasażerów, pieszych i innych niechronionych uczestników ruchu	Transport	IV.5	Środki własne	Koszty działalności Spółki
18	Współpraca z Komendą Miejską Policji w Krakowie, Strażą Miejską Miasta Krakowa, Zarządem Transportu Publicznego w zakresie wykorzystania monitoringu w pojazdach.	Program poprawy bezpieczeństwa dla Miasta Krakowa „Bezpieczny Kraków”, Porozumienie z 19 grudnia 2022 roku z Komendą Miejską Policji w Krakowie	Współpraca z Komendą Miejską Policji w Krakowie, Strażą Miejską Miasta Krakowa, Zarządem Transportu Publicznego w zakresie zabezpieczenia monitoringu z pojazdów komunikacji miejskiej w zakresie wykorzystania monitoringu w pojazdach.	zadanie ciągłe	Udostępnienie na bieżąco danych z monitoringu w pojazdach jednostkom, które o nie wnioskuje	Zwiększenie dostępu do danych z monitoringu w pojazdach	Transport	IV.5	Środki własne	Koszty działalności Spółki

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 w 2025 roku w zł
19	Kontynuacja zapobiegania nielegalnemu graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, budynkach zarządzanych przez Spółkę oraz usuwanie ujawnionych przypadków graffiti	Program poprawy bezpieczeństwa dla miasta Krakowa „Bezpieczny Kraków”	Kontynuacja zapobiegania nielegalnemu graffiti na pojazdach, infrastrukturze przystankowej, automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, budynkach zarządzanych przez Spółkę oraz usuwanie ujawnionych przypadków graffiti	zadanie ciągłe	Ograniczenie liczby przypadków pseudograffiti	Zapobieganie akcjom wandalizmu i niszczenia mienia, ograniczenie liczby przypadków pseudograffiti, szkodliwie wpływającego na estetykę Miasta	Transport	IV.1	Środki własne	Koszty działalności Spółki
20	Wspomaganie partnerów, w tym Wydziałów Urzędu Miasta Krakowa, krakowskich szpitali i inne instytucji w zakresie nagłaśniania informacji o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej	wieloletnia współpraca - bieżące umowy	Wspomaganie partnerów, w tym Wydziały Urzędu Miasta Krakowa, krakowskie szpitale i inne instytucje w zakresie nagłaśniania informacji o dostępnych programach profilaktyki prozdrowotnej.	zadanie ciągłe	Zwiększenie wiedzy nt. profilaktyki prozdrowotnej wśród mieszkańców	Zwiększenie wiedzy nt. profilaktyki prozdrowotnej wśród mieszkańców	Transport	IV.6	Środki własne	Koszty działalności Spółki

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 w 2025 roku w zł
21	Zapewnienie czytelności informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji zbiorowej	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących	Kontynuacja oznakowania na rozkładach jazdy linii obsługiwanych taborem wyłącznie niskopodłogowym (piktogram wózka dla osób niepełnosprawnych); wyposażania przystanków komunikacji miejskiej w informacje o obowiązującym cenniku przejazdów i systemie ulg (w języku polskim i angielskim) oraz w mapy wielkoformatowe na wybranych przystankach, nadawanie komunikatów Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK bezpośrednio do przestrzeni pasażerskiej na pokładach pojazdów	zadanie ciągłe	Dostępność do aktualnej informacji dla pasażerów i jej czytelność	Zwiększenie dostępności do aktualnej informacji dla pasażerów i poprawa jej czytelności	Transport	IV.1	Środki własne	Koszty działalności Spółki

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 w 2025 roku w zł
22	Kontynuowanie eksploatacji autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych	„Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych” , polecenie WZ MPK S.A.	Kontynuowanie eksploatacji autobusów wodorowych w ruchu komunikacyjnym w ramach świadczonych usług przewozowych	zadanie na polecenie WZ MPK S.A.	Zmniejszenie emisji komunikacyjnej	Pozyskanie praktycznej wiedzy na temat eksploatacji autobusów wodorowych pozwalającej na podjęcie strategicznych decyzji w przyszłości	Transport	IV.4	Środki własne	2 128 542,0