

IZBA GOSPODARCZA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

KOMUNIKACJA MIEJSKA W LICZBACH

Objaśnienia wybranych definicji

WERSJA 2.0

Warszawa, maj 2024 r.

W tytule parametru, za jego nazwą, w nawiasie podano numerację tabel, punktów i podpunktów, w których parametr występuje.

CZĘŚĆ DLA OPERATORÓW

Zakres działalności

Wskazania w tej pozycji mają kluczowe znaczenie przy interpretacji innych pozycji ankiety. Prawidłowe określenie co wchodzi w zakres działalności danego operatora pozwala na właściwą ocenę np. wskaźników ekonomicznych. Aby otrzymać porównywalność analizowanych danych wskaźniki ekonomiczne są zestawiane właśnie z zakresem działalności. Błędem bowiem jest analiza porównawcza czystych wskaźników ekonomicznych bez uwzględnienia różnicy w zakresie działalności.

Przykład: Operator X w zakresie swojej działalności ma utrzymanie torowisk na terenie całego miasta, w przypadku operatora Y utrzymanie torowisk leży po stronie innego podmiotu miejskiego. Oczywiście jest więc, że koszt realizowanego wozokilometra/pociągo kilometra będzie w przypadku operatora Y zauważalnie niższy niż w przypadku operatora X.

Za działalność wykonywaną jako działalność/usługa własna rozumie się działalność wykonywaną przez własnych pracowników lub z wykorzystaniem własnego zaplecza.

Przykład 1: jeżeli podmiot posiada własną SKP to niezależnie od formy zatrudnienia jej pracowników przeglądy rejestracyjne dokonywane na tej stacji są traktowane jako działalność własna. Jeżeli operator nie posiada własnej SKP i dokonuje przeglądów rejestracyjnych w obcej SKP to jest to działalność zlecona (na zewnątrz). W praktyce może zdarzyć się również koegzystencja obu tych form, gdy część badań diagnostycznych jest realizowana we własnej SKP, a część jest zlecona na zewnątrz np. ze względu na specyficzny zakres danego badania diagnostycznego, niewykonywany we własnej SKP (dotyczy to w szczególności SKP,

które nie posiadają statusu Stacji Okręgowej). W tym ostatnim przypadku mamy więc do czynienia jednocześnie z działalnością własną i zleconą.

Przykład 2: jeżeli działalność przewozowa prowadzona jest przez operatora w oparciu o własną licencję przewozową, traktujemy to jako działalność własną (niezależnie od formy zatrudnienia kierowców). Jeżeli jednak przewozy są podzlecane innemu operatorowi, działającemu w oparciu o odrębną licencję przewozową, działalność taką rozumiemy jako zleconą podmiotowi zewnętrznemu.

Przykład 3: w przypadku działalności takich jak np. mycie taboru komunikacyjnego doszło do wyraźnego outsourcingu usług i są one realizowane przez zewnętrzną podmiot, to traktujemy to jako działalność zleconą. Jeżeli jednak całą organizacją mycia pojazdów, stosowne wyposażenie techniczne oraz środki czystości pozostają w gestii operatora, a jedynie pracownicy funkcjonują w formie samozatrudnienia, to należy zakwalifikować to do działalności własnej.

Przeglądy techniczne (obsługa okresowa) (2.1.2.2)

Za przeglądy techniczne rozumie się przeglądy okresowe taboru komunikacyjnego wykonywane w ramach rutynowej obsługi eksploatacyjnej.

Przeglądy rejestracyjne (SKP) (2.1.2.3)

Za przeglądy rejestracyjne rozumie się okresowe badania techniczne wykonywane na Stacji Kontroli Pojazdów (SKP), których przeprowadzanie wymagane jest stosownymi przepisami prawa.

Układ komunikacyjny

Prawą część tabeli wypełnia się w przypadku wystąpienia zlecenia przewozów opisanego w przykładzie 2 na stronie 2.

UWAGA: w przypadku **nie występowania zlecenia przewozów**

podwykonawcy należy nie wpisywać żadnych wartości (w tym wartości 0)

ponieważ wystąpienie jakiegokolwiek znaku w tej części powoduje wygenerowanie w tabeli końcowej dodatkowego rekordu z danymi podzlecenia.

Liczba obsługiwanych gmin (3.1.1)

Za obsługiwaną gminę uważamy taką, która ma na swoim terenie minimum jedną linię przebiegającą po jej obszarze, oraz co najmniej jeden przystanek dla wysiadających i wsiadających.

Linia - liczba linii (3.1.2, 3.1.3)

Linia komunikacyjna: trasa łącząca krańcowe punkty przebiegu wozów oznaczona cyfrowo lub literowo.

Liczba linii: suma wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez operatora w regularnej komunikacji miejskiej lub komunikacji gminnej.

Liczba wozokilometrów (3.1.4)

Wozokilometr (wkm) - jednostka miary długości drogi wyrażona w kilometrach, obrazująca przebieg wykonany przez środki transportu w określonym czasie. W liczbie wozokilometrów należy uwzględnić tzw. **kilometry płatne** czyli te, które podlegają faktycznemu rozliczeniu z organizatorem transportu.

W liczbie wozokilometrów powinno się uwzględnić kilometry przejechane przez wozy z pasażerami, uwzględnia się także dojazdy i zjazdy do zajezdni, o ile są płatne przez organizatora. Nie należy natomiast uwzględniać:

- przejazdów okazjonalnych na podstawie umowy wynajmu wozów do celów specjalnych,
- zjazdów z trasy i powrotów na trasy spowodowanych awariami wozów,
- innych przejazdów mających charakter techniczny.

Jeżeli z jakichś powodów nie jest możliwe wykazanie tzw. kilometrów płatnych, wykazać należy sumę kilometrów przejechanych w ciągu okresu sprawozdawczego w czasie wykonywania pracy na liniach regularnych i oznaczonych liniach komunikacji miejskiej dostępnych dla pasażerów.

Liczbę wozokilometrów należy podawać w tysiącach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku.

W komunikacji tramwajowej dla pociągu złożonego np. z dwóch wagonów, który przejechał trasę o długości 15 km wykonanych zostało:

$$2 \text{ wozy} \times 15\text{km} = 30 \text{ wozokm.}$$

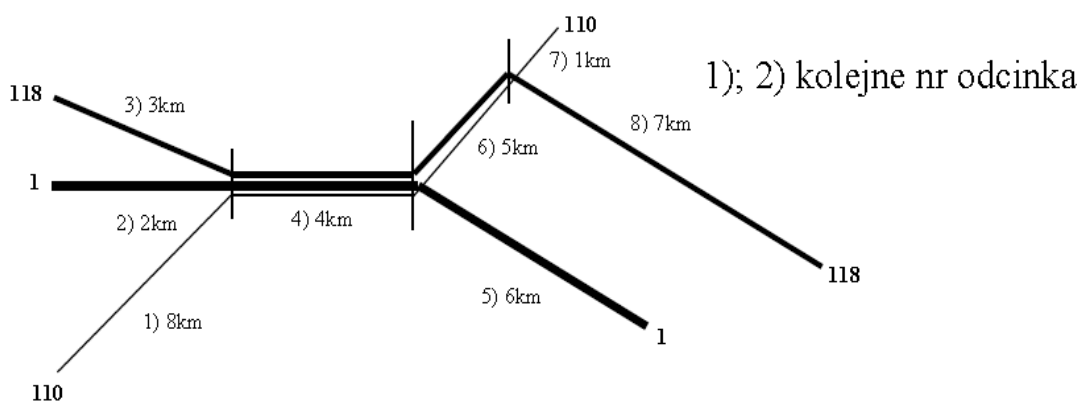
Wagon przegubowy wieloczlony należy traktować jako jeden wóz.

Operatorzy, którzy rozliczają się z organizatorem wyłącznie w pociągokilometrach i nie posiadają precyzyjnej informacji o wykonanych wozokilometrach proszeni są o zastosowanie przelicznika stosownie do liczby składów 2 i 3 wagonowych lub wyraźne wskazanie, że podawana wartość w polu wozokilometry dotyczy pociągokilometrów.

Długość tras (3.1.5)

Trasy: Odcinki ulic i placów w miastach i poza granicami administracyjnymi miast, po których kursują autobusy, tramwaje, trolejbusy powszechnie dostępne dla ludności, niezależnie od tego, czy na danej trasie odbywa się ruch jedno lub dwukierunkowy. Trasy komunikacyjne liczy się odrębnie dla każdego rodzaju środków komunikacji miejskiej. Długość tras ogółem stanowi sumę tras poszczególnych środków komunikacji miejskiej. Długość tras należy podawać na koniec okresu sprawozdawczego z dokładnością do jednego kilometra.

Przykład obliczania długości tras: W sieci kursuje 1 linia tramwajowa nr 1 oraz dwie linie autobusowe 110 oraz 118. Plan przebiegu linii:



- Długość trasy tramwajowej wynosi:

Suma odcinków $2)+4)+5)=$

$2 \text{ km}+4 \text{ km}+6 \text{ km}=12 \text{ km}.$

- Długość tras autobusowych wynosi:

Suma odcinków $1)+3)+4)+6)+7)+8)=$

$8 \text{ km}+3 \text{ km}+4 \text{ km}+5 \text{ km}+1 \text{ km}+7 \text{ km} = 28 \text{ km}.$

- Długość tras ogółem wynosi:

Suma odcinków $1)+2)+3)+4)+5)+6)+7)+8)=$

$8 \text{ km}+2 \text{ km}+3 \text{ km}+4 \text{ km}+6 \text{ km}+5 \text{ km}+1 \text{ km}+7 \text{ km} = 36 \text{ km}.$

UWAGA: Dla sieci posiadających zarówno tramwaje jak i autobusy, długość tras ogółem nie powinna być obliczana wprost jako suma długości tras autobusowych i długości tras tramwajowych. Różnicę stanowią odcinki, na których trasy tramwajowe dublują się z trasami autobusowymi.

Linie, długość linii (3.1.6)

Linia komunikacyjna - trasa łącząca krańcowe punkty przebiegu wozów oznaczonych tym samym numerem lub znakiem literowym.

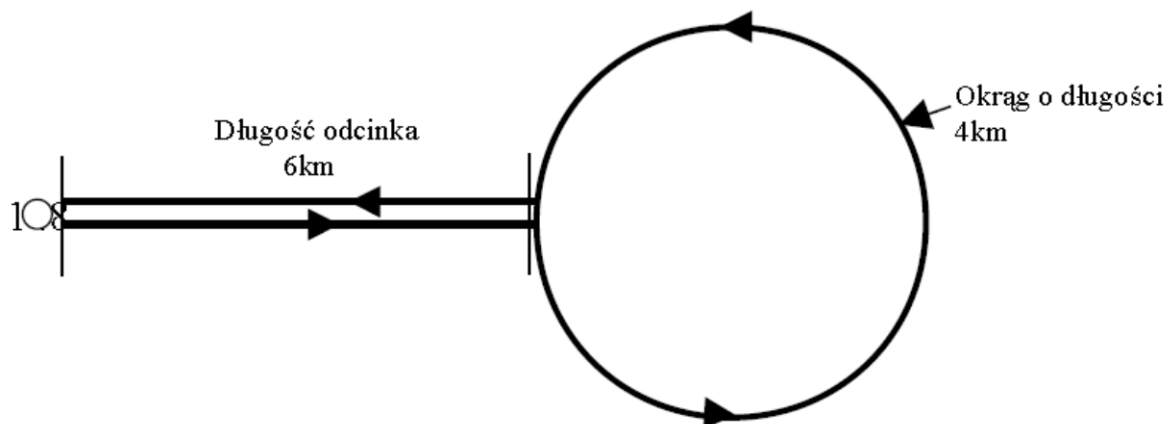
Długość linii komunikacyjnej jest to długość trasy łączącej końcowe punkty przebiegu wozów, oznaczonych wspólnym numerem, znakiem literowym itp. "od pętli do pętli" niezależnie od tego, czy na pętlach są ekspedycje nadzoru ruchu (np. tramwaj nr 5, autobus linii „A”).

Długość linii: długość wszystkich stałych dziennych linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, po których kursują wozy oznaczone odrębnymi numerami lub znakami literowymi.

Jeżeli linia ma np. w jedną stronę: długość 15 km, a z powrotem 18 km (jedzie z powrotem np. innymi ulicami) to do liczenia długości linii należy uwzględnić średnią z dwóch kierunków tj. $(15 \text{ km}+18 \text{ km})/2=16,5 \text{ km}$

Linie przebiegające w sposób dwukierunkowy okrężny należy uwzględnić w całej długości okręgu. Linie lub ich części przebiegające jednokierunkowo okrężnie należy liczyć w połowie długości okręgu tak jak podano to na przykładzie i rysunku.

Przykład: Linia autobusowa nr 148 przebiega na długości 6 km dwukierunkowo, a na długości 4 km - jednokierunkowo okrężnie. Długość tej linii wyniesie więc: 8 km (6 km + połowa 4 km).



Należy podawać długość stałych linii komunikacyjnych, (w tym również stałych linii szczytowych/sezonowych o ile funkcjonują w danym okresie) na koniec okresu sprawozdawczego tak, jak długość tras. Długość linii podajemy z dokładnością do jednego kilometra.

W przypadku tzw. linii na żądanie należy podać teoretyczną liczbę kilometrów, która wynikałaby ze stworzenia linii łączącej/-cych wszystkie dostępne przystanki z oferowaną usługą z uwzględnieniem powyższych wytycznych związanych z odcinkami jednokierunkowymi.

Liczba wozogodzin (3.2.2)

Jest to całkowita suma czasu pracy pojazdów podczas eksploatacji na liniach komunikacji miejskiej. Liczba wozogodzin obejmuje jedynie ten czas, w którym wozy znajdują się na liniach ujętych w rozkładzie jazdy i są w tym czasie dostępne dla pasażerów w ramach rozkładu jazdy (kilometry płatne), tak jak zostało to określone dla liczby wozokilometrów. Nie obejmuje natomiast przejazdów awaryjnych, technicznych, gospodarczych i na podstawie umów wynajmu do celów specjalnych. Liczbę wozogodzin należy podawać w zaokrągleniu do liczby całkowitej.

Liczba wozów w inwentarzu (3.2.3)

Jest to średnia liczba wozów jakimi dysponował operator w danym okresie sprawozdawczym wyrażona w sztukach bez względu na prawną formę ich posiadania i ich pojemność. Obowiązuje wyodrębnienie wg rodzaju taboru: autobusy, tramwaje, trolejbusy, ogółem (tj. sumę wszystkich rodzajów). Parametr obejmuje wszystkie wozy do przewozu pasażerów bez wozów technicznych, gospodarczych i zabytkowych, przeznaczone do realizacji rozkładu jazdy. Średnią liczbę wozów w inwentarzu liczymy wg reguły: Suma liczby wozodni posiadania wszystkich wozów w okresie sprawozdawczym dzielona przez liczbę dni w tym okresie. Średnią liczbę wozów w inwentarzu należy podać w zaokrągleniu do jednego miejsca po przecinku.

Liczba wozów w ruchu (3.2.4)

Jest to średnia liczba wozów w ruchu wykonująca przewóz osób, kursujących jednocześnie na trasach w godzinach najwyższego szczytu w dni powszednie. Średnią liczbę wozów w ruchu należy obliczać tylko dla dni powszednich. Godziny szczytu dziennego są to godziny, na które przypada największa liczba przewozów na wszystkich liniach. Liczbę wozów w ruchu, jako wartość średnią, należy liczyć wg reguły: liczba wozodni w ruchu w dni robocze dzielona przez liczbę dni. Wartość podawać z dokładnością do jednego miejsca po przecinku.

Liczba pasażerów (3.2.7, 3.3.10)

Liczba przewiezionych pasażerów powinna być zgodna z informacją statystyczną DT-IT (DG-1) składaną corocznie przez operatorów. Liczbę pasażerów podaje się w tysiącach.

Za pasażera uznajemy także osobę podróżującą z prawem do przejazdu bezpłatnego.

Liczba pociągokilometrów (3.3.2)

Wielkość ta dotyczy wyłącznie komunikacji tramwajowej. Za pociąg uważa się jeden lub kilka wagonów tramwajowych połączonych ze sobą mechanicznie i elektrycznie,

z których co najmniej jeden wagon jest wagonem silnikowym z kabiną motorniczego.

Liczba pociągokilometrów jest to całkowita suma iloczynów liczby pociągów i liczby przejechanych kilometrów przez te pociągi w ciągu okresu sprawozdawczego na regularnych i oznaczonych liniach komunikacji miejskiej dostępnych dla pasażerów.

Uwaga:

W liczbie pociągokilometrów należy uwzględnić jedynie kilometry przejechane przez pociągi w ramach rozkładu jazdy. Nie należy uwzględniać:

- przejazdów okazjonalnych na podstawie umowy wynajmu wozów do celów specjalnych,
- zjazdów z trasy i powrotów na trasy spowodowanych awariami pociągów, przejazdów technicznych (prób wozów), gospodarczych itp.,

Liczbę pociągokilometrów należy podawać w tysiącach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku.

Liczba pociągogodzin (3.3.4)

Jest to całkowita suma iloczynów liczby pociągów i liczby godzin w ciągu których pociągi były eksploatowane na liniach komunikacji miejskiej. Liczba pociągogodzin obejmuje jedynie ten czas, w którym pociągi znajdują się na liniach ujętych w rozkładzie jazdy i są w tym czasie dostępne dla pasażerów w ramach rozkładu jazdy, tak jak zostało to określone dla liczby pociągokilometrów. Nie obejmuje natomiast przejazdów awaryjnych, technicznych, gospodarczych i na podstawie umów wynajmu do celów specjalnych. **Liczbę pociągogodzin** należy podawać w tysiącach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku.

Liczba pociągów w ruchu (3.3.7)

Średnia liczba pociągów w ruchu powinna być liczona w sposób podobny jak średnia liczba wozów w ruchu tzn. dla godzin najwyższego szczytu (w dni powszednie).

Wskaźnik wykorzystania taboru (parametr wynikowy)

Jest to wynik (wyrażony w %) podzielenia średniej liczby wozów w ruchu przez średni stan inwentarzowy. Wynik jest zaokrąglony do jednego miejsca po

przecinku.

ZATRUDNIENIE

Wszystkie dane w tym segmencie należy podawać jako wartość średnioroczną w przeliczeniu osób niepełnozatrudnionych na pełne etaty z dokładnością do 1 pełnego etatu. Wykazuje się etaty osób będących w stanie ewidencyjnym.

W pozycji zatrudnienie, nie należy ujmować:

- osób wykonujących pracę na podstawie umowy-zlecenia, umowy o dzieło, pracowników samozatrudnionych, pracowników agencji pracy tymczasowej, pracowników zatrudnionych na kontraktach, których umowa nie ma charakteru umowy o pracę;
- uczniów przyzakładowych szkół zawodowych w okresie pobierania nauki, uczniów na praktykach skierowanych do przedsiębiorstwa na podstawie umowy ze szkołą;
- osób skreślonych czasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę oraz innych, między innymi osób: korzystających w miesiącu sprawozdawczym z urlopów wychowawczych, z urlopów bezpłatnych w wymiarze powyżej 3 miesięcy (nieprzerwanie) oraz osób przebywających na świadczeniu rehabilitacyjnym.

Pracownicy na stanowiskach nierobotniczych (4.1.1)

Do tej grupy zaliczamy pracowników sfery administracyjnej, a więc księgowości, informatyki, BHP, kasy, kadr, sekretariatu wraz z zarządem/dyrekcją wraz ze służbami pomocniczymi pracującymi na rzecz administracji.

Kierujący pojazdami (4.1.2; 4.1.3)

Do tej grupy zaliczamy osoby prowadzące pojazdy (autobusy, tramwaje, trolejbusy) zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. W przypadku zatrudniania osób kierujących pojazdami na zasadzie „dwu-zawodowców” tj. jako kierującego autobusami oraz tramwajami, ilość osób zatrudnionych w obydwu grupach podać proporcjonalnie do faktycznie wykonywanych zadań. Metodę obliczania należy przyjąć wg struktury czasu pracy wykonywanej w kierowaniu autobusami /

tramwajami, chyba, że operator stosuje już inny system podziału. (UWAGA: ZASADĘ TA NALEŻY PRZYJAĆ TAKŻE PRZY KOSZTACH WYNAGRODZEN I OBLICZANIU ŚREDNIEJ PŁACY).

Pracownicy (robotnicy) warsztatów naprawczych zajezdni (odpowiednio: autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej) (4.1.5, 4.1.7)

Grupę stanowią pracownicy warsztatów i zaplecza technicznego zajmujący się utrzymaniem sprawności technicznej pojazdów. Hierarchicznie, zaliczamy tu kierowników warsztatów, brygadzystów i mechaników oraz kontrolerów technicznych. Wykazujemy odrębnie dla warsztatów autobusowych i warsztatów tramwajowych/trolejbusów.

Przykład: Elektryk samochodowy zajmujący się bezpośrednio naprawą taboru komunikacyjnego jest pracownikiem warsztatu naprawczego.

Pracownicy (robotnicy) obsługi zaplecza technicznego zajezdni autobusowych/tramwajowych/trolejbusowych (4.1.4. 4.1.6)

Do tej grupy zaliczamy pozostałych pracowników, których praca jest związana z utrzymaniem ruchu i eksploatacją pojazdów a więc magazynierów, pracowników stacji paliw i stacji diagnostycznych (jeżeli służą one wyłącznie dla potrzeb własnych), służby zaopatrzenia, programowania i kontroli ruchu.

Przykład: Elektryk zajmujący się siecią elektroenergetyczną i urządzeniami elektrycznymi takimi np. jak oświetlenie zakładu czy rozdzielnice elektryczne jest pracownikiem obsługi zaplecza technicznego.

Pozostali pracownicy (4.1.9)

Grupę stanowią pracownicy innych sfer działalności zatrudnieni na stanowiskach robotniczych, takich jak np. dyspozytorzy, pracownicy gospodarczy, pracownicy sprzedaży biletów i kontroli przewozów.

STRUKTURA ZATRUDNIENIA KIEROWCÓW/MOTORNICZYCH

Wszystkie dane w tym segmencie należy podawać jako wartość na dzień 31 grudnia w postaci liczby osób wykonujących czynności kierowcy/motorniczego bez względu na wymiar etatu wskazany w umowie o pracę jak i inny rodzaj zatrudnienia niż stosunek pracy.

W stanie zatrudnienia na dzień 31 grudnia **wykazuje się** osoby zatrudnione na podstawie:

- umowy o pracę będące w stanie ewidencyjnym na dzień 31 grudnia (**nie ujmuje się** osób skreślonych czasowo z ewidencji, z którymi nie rozwiązano umowy o pracę oraz innych, między innymi osób: korzystających z urlopów wychowawczych, z urlopów bezpłatnych w wymiarze powyżej 3 miesięcy (nieprzerwanie) oraz osób przebywających na świadczeniu rehabilitacyjnym),
- umowy zlecenia, pracowników samozatrudnionych, pracowników zatrudnionych przez agencję pracy tymczasowej i inne formy zatrudnienia.

Struktura zatrudnienia wg rodzajów kwalifikacji (4A1, 4B1)

Za kierowców/motornicznych – patronów uznaje się tych pracowników, którzy w ramach poszerzenia obowiązków służbowych zajmują się wdrażaniem nowoprzyjętych pracowników.

Za kierowców/motornicznych – mechaników uznaje się tych pracowników, którzy w ramach poszerzenia obowiązków służbowych mogą zajmować się dodatkowymi czynnościami związanymi np. z awaryjnym holowaniem pojazdów.

Za kierowców/motornicznych - instruktorów nauki jazdy uznaje się tych pracowników, którzy w ramach obowiązków służbowych prowadzą naukę jazdy lub jazdy sprawdzająco-doszkalające.

Czas pracy

Wykorzystanie czasu pracy (5.1)

Wskaźnik wykorzystania czasu pracy jest to wyrażony w procentach stosunek ilości godzin przepracowanych w okresie sprawozdawczym (bez godzin nadliczbowych oraz ponadwymiarowych - ponad harmonogram) ogółem w firmie i dla po-

szczególnych grup zawodowych do czasu nominalnego w okresie sprawozdawczym i wyraża się wzorem:

$$\text{Wskaźnik wykorzystania czasu pracy} = \frac{A}{B \times C} \times 100 \%$$

gdzie:

A – efektywna liczba godzin przepracowanych w okresie sprawozdawczym bez godzin nadliczbowych wszystkich zatrudnionych jak i dla poszczególnych grup zawodowych.

B - wymiar czasu pracy jednego pracownika w okresie sprawozdawczym ogółem w firmie jak i dla poszczególnych grup zawodowych.

C - liczba pracowników w etatach przeliczeniowych (zgodnie z tabelą 4) ogółem w firmie jak i dla poszczególnych grup zawodowych w zależności od rubryki w ankiecie.

Uwaga: Do efektywnej liczby przepracowanych godzin nie wlicza się okresu zwolnień lekarskich, urlopów, oddelegowań itp. Średni **wskaźnik wykorzystania czasu pracy nie może być wyższy niż 100%**.

Godziny nadliczbowe (5.2)

Tę wartość należy podać jako średnią wartość godzin nadliczbowych i ponadwymiarowych w miesiącu w przeliczeniu na 1 etat w danej grupie pracowniczej.

Średnia płaca miesięczna – (bez zarządu!) (tabela 6)

Średnia płaca miesięczna to wynagrodzenie zasadnicze z umowy o pracę wraz ze stałymi elementami wynagrodzenia. W przypadku stawki godzinowej określonej w umowie o pracę, należy przyjąć jako średniomiesięczną płacę zasadniczą nominalny roczny podzielony przez 12 miesięcy.

Płaca miesięczna ze wszystkimi dodatkami: wynagrodzenie średniomiesięczne z kolumny „Płaca miesięczna” powiększone o wszystkie pozostałe wypłacone

składniki wynagrodzeń osobowych, w tym nagrody z zysku i składniki zmienne wynagrodzenia. Szczegółowy katalog pomocniczy w zakresie składników wynagrodzeń osobowych w gospodarce narodowej został określony przez GUS (m.in. premie, nagrody uznaniowe, dodatki w godzinach nadliczbowych i ponadwymiarowych, nagrody jubileuszowe, wynagrodzenie za czas niewykonywania pracy wypłacane ze środków pracodawców, ekwiwalenty itp.).

W obu kolumnach średnia płaca obliczana jest jako stosunek kosztu wynagrodzeń: odpowiednio „Płaca miesięczna” lub „Płaca miesięczna ze wszystkimi dodatkami” do przeciętnego zatrudnienia liczonego w pełnych etatach w okresie sprawozdawczym, przy czym zarówno w kosztach wynagrodzeń, jak i liczbie etatów nie ujmuje się zarządu. Płace należy podawać brutto z dokładnością do 1 zł. Pozycja obejmuje wyłącznie wynagrodzenia osobowe i tylko osób zatrudnionych na podstawie umowy o pracę.

W przypadku stawki godzinowej określonej w umowie o pracę, należy przyjąć jako średniomiesięczną płacę zasadniczą nominal roczny podzielony przez 12 miesięcy.

Wynik finansowy usług publicznych (tabela 7)

Przychody ze sprzedaży biletów (7.4) Pozycja obejmuje przychód ze **emisji** wszystkich rodzajów biletów, wykonanej we własnych kasach, sprzedaży przez kierowców oraz sprzedaży dla innych podmiotów gospodarczych, którzy w ramach swojej działalności sprzedają je dla pasażera (np. sklepy i kioski prywatne).

UWAGA: Pozycja nie zawiera przychodu ze sprzedaży biletów, którą Operator wykonuje w imieniu Organizatora przewozów, za którą może otrzymywać wynagrodzenie (prowizję), będące przychodem pozostałym uzyskiwanym na mieniu służącym do wykonywania przewozów rozkładowych.

Przychody z podstawowej działalności przewozowej (zgodnie ze wskazaniem w poz. 2.1 bez 2.1.4) (7.5) Pozycja obejmuje przychody otrzymane

od organizatora jako zapłatę za usługi zleczone, wykonywane na podstawie umowy cywilnoprawnej zawartej z organizatorem przewozów

Refundacja utraconych wpływów/Rekompensata (7.6) Pozycja obejmuje przede wszystkim przychody otrzymane jako rekompensatę przysługującą podmiotowi wewnętrznemu na podstawie ustawy PTZ. Pozycja obejmuje również inne tzw. refundacje utraconych wpływów np. refundację ulg.

Przychody pozostałe (7.7) pozycja obejmuje wszystkie inne rodzaje przychodów, wcześniej nie wymienione, a uzyskiwane z mienia posiadanego w związku z usługami publicznymi (np. za udostępnienie miejsca na reklamę na autobusach i tramwajach, za dzierżawę pomieszczeń, za wykonywanie przewozów zamkniętych, które wykonywane były pojazdami używanymi do usług publicznych a także wpływy z opłat specjalnych a także prowizje uzyskane od Organizatora przewozów za sprzedaż biletów w jego imieniu).

Dopłaty (7.8) Operatorzy będący spółkami w pozycji tej wykazują wartość dopłat wniesionych przez wspólników przeznaczonych na dofinansowanie operatora, a przyznanych w trybie art. 172 KSH. Nie należy tu podawać wartości dopłat celowych, wniesionych na finansowanie inwestycji.

Koszty wykonywania usług publicznych (7.9) Pozycja obejmuje wszystkie koszty wykonywania przewozów w ramach usług publicznych poniesionych dla uzyskania przychodów wymienionych w pozycjach wyżej podanych (7.4, 7.5). Pozycja obejmuje także przypadające we właściwej części dla usług publicznych pozostałe koszty operacyjne, koszty finansowe i straty nadzwyczajne oraz koszty ogólnozakładowe.

Koszt jednego wozokilometra

Koszt jednego wozokilometra i jego składników należy podać w zł/km z dokładnością do jednego grosza.

Koszt wozokilometra powinien odniesiony być do dwóch wartości:

- Kosztu wykonywania usług publicznych (7.9)
- Liczby wykonanych wozokilometrów płatnych autobusami (3.2.1) lub odpowiednio tramwajami lub trolejbusami (3.3.1)

Ze względu na zróżnicowaną specyfikę rozliczeń w poszczególnych przedsiębiorstwach tramwajowych możliwe jest rozliczanie kosztu pociągekilometrów, o ile zostanie to wskazane w opisie.

Parametr należy obliczać osobno dla każdego rodzaju pojazdów (autobus, tramwaj, trolejbus). Parametr obliczamy jako całkowity koszt jednego wozokilometra i w układzie kalkulacyjnym obejmującym pozycje:

- Amortyzacja taboru komunikacyjnego
- Zużycie paliwa w pojazdach komunikacyjnych (wyłącznie paliwa płynne bez płynów technologicznych i smarów) / Zużycie energii trakcyjnej – dla pojazdów o napędzie elektrycznym.
- Zużycie części zamiennych (w tym akumulatorów i ogumienia)
- Techniczne utrzymania pojazdów (jest to wartość wszystkich nakładów poniesionych na utrzymanie pojazdów w sprawności bez zużycia części zamiennych). Stanowiąc to będą głównie koszty funkcjonowania zaplecza technicznego wykonującego naprawy taboru, **w tym także wynagrodzenia mechaników**, oraz remonty obce a także materiały pozostałe do których między innymi zaliczamy żarówki, smary, oleje i płyny eksploatacyjne).
- Koszty osobowe i pochodne (wynagrodzenia, ZUS oraz inne świadczenia na rzecz pracowników) **grupy kierowców/motorniczych** oraz koszty kierowców/motorniczych kontraktowych oraz na innych umowach cywilnoprawnych. Jeżeli jest możliwe do wyodrębnienia - to w tej pozycji należy uwzględnić koszty zatrudnienia kierowców/motorniczych przez podmioty zewnętrzne takie jak agencje pracy.
- Pozostałe koszty rodzajowe związane z obsługą przewozów (np. leasing, koszty funkcjonowania nadzoru ruchu, koszty szkoleń i badań **kierowców/motorniczych**, koszty zezwoleń przewozowych). W przypadku przedsiębiorstw autobusowo-tramwajowych lub autobusowo-trolejbusowych koszty te powinny być proporcjonalnie odniesione do poszczególnych trakcji.

- Koszty ogólnozakładowe. W przypadku przedsiębiorstw autobusowo-tramwajowych lub autobusowo-trolejbusowych koszty te powinny być proporcjonalnie odniesione do poszczególnych traktacji.
- Ponadto, z kosztów finansowych i pozostałych kosztów operacyjnych, jako pozycję odrębną z poza układu kalkulacyjnego, podajemy kwotę opłaconych odsetek za obsługę kredytów zaciągniętych na zakup taboru oraz pozostałe koszty operacyjne bezpośrednio dotyczące przewozów rozkładowych.

UWAGA: W pozycji koszty osobowe prowadzących autobusy/tramwaje/trolejbusy nie można przypisywać wszystkich kosztów osobowych w firmie. Koszty osobowe z innych obszarów należy odpowiednio przypisać do innych pozycji.

Stawka wozokm zakontraktowana na rok 20XX (7.12.1) pozycja dotyczy zakontraktowanej stawki wozokilometra na rok następujący po roku sprawozdawczym – jako parametr porównawczy do kosztu wozokilometra w roku sprawozdawczym z pozycji 7.12.2. Pozycja dotyczy operatorów, którzy otrzymują od organizatora zapłatę określoną w umowie za wykonane usługi.

W innych przypadkach można ewentualnie wskazać iloraz sumy zabudżetowanej na dany rok przez zakontraktowaną liczbę wozokilometrów.

Taryfy biletowe (tabela 8)

Bardzo prosimy o stosowanie jednolitego formatu danych, czyli podawanie ciągiem oddzielając poszczególne rodzaje biletów średnikiem wg wzoru:

2,50 zł (2,30 zł); 3,00 zł (2,80 zł) – podmiejski; 8,00 zł (7,00 zł) – dobowy

Pierwsza wartość w ciągu to cena podstawowego biletu jednorazowego, w nawiasie podawane są ceny biletów elektronicznych, dalej wskazywane są ceny innych biletów z opisem.

Inwestycje (tabela 9)

Wykazujemy wyłącznie nakłady na budowę i ulepszenie środków trwałych związanych z wykonywaniem usług publicznych. Przy nakładach inwestycyjnych przeznaczonych na zakup taboru należy rozgraniczyć nakłady ze środków własnych i ze środków obcych. Przez pojęcie „Środki własne” należy rozumieć środki

wypracowane przez operatora oraz środki przekazane na ten cel przez miasto/gminę, jako właściciela. Jako środki „obce” rozumiemy środki uzyskane z funduszy UE oraz ze źródeł innych niż od Właściciela. Nakłady inwestycyjne finansowane kredytem kwalifikować należy do kategorii „Środki własne” lub „Środki obce” w zależności od pochodzenia środków, które będą użyte na spłatę zobowiązań kredytowych. Wszystkie dane finansowe podawać należy w pełnych tysiącach złotych.

Nakłady inwestycyjne na modernizację i wymianę (łącznie z kredytami i leasingiem zwrotnym, bez leasingu operacyjnego i dzierżawy/najmu) (9.1)

Pozycja odzwierciedla nakłady na modernizację i wymianę taboru i pozostałego zaplecza w danym roku sprawozdawczym.

Specyfikacja bieżących form zapłaty za pojazdy i objekty (przypadające na rok bieżący) (9.3 i 9.4)

Pozycja odzwierciedla narastająco płatności związane z modernizacją i wymianą taboru pozyskanego roku sprawozdawczym, ale również w okresie poprzedzającym rok sprawozdawczy, których realizacja przypada w roku sprawozdawczym.

Bezpieczeństwo (tabela 10)

W tym segmencie wykazujemy zdarzenia w ruchu drogowym i wypadki przy pracy. Klasyfikację zdarzeń dla wypadków przy pracy należy wykonać z zastosowaniem definicji obowiązujących dla Statystycznej Karty Wypadku (symbol Z-KW). Dla zdarzeń drogowych obowiązuje klasyfikacja z Prawa o Ruchu drogowym i Kodeksie Karnym. (Wypadek: jest to zdarzenie drogowe, w wyniku którego uczestnik ruchu drogowego poniósł śmierć lub doznał jakichkolwiek obrażeń ciała. Ofiara śmiertelna wypadku drogowego: osoba zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od wypadku. Osoba ranna: osoba, która wskutek wypadku doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską). pracy w zawodzie albo trwał, istotne zeszpecenie lub zniekształcenie ciała.

TABOR (w tabelach 11, 12, 17, 18, 19)

Prawidłowe wypełnienie tabeli dostawy taboru i stan taboru powinno uwzględniać poprawność bilansu z danymi z poprzedniego roku w taki sposób, że stan inwentarzowy z ankiety z poprzedniego roku - po dodaniu liczby pojazdów nowodostarczonych oraz odjęciu liczby pojazdów zdjętych z inwentarza w roku sprawozdawczym - powinien być zgodny z bieżącym stanem inwentarzowym.

Liczba miejsc

Oznacza liczbę miejsc siedzących i stojących w pojeździe wpisaną w dowód rejestracyjny pojazdu lub określoną w świadectwie homologacji.

Tabor niskopodłogowy

Pojazd niskopodłogowy to pojazd, w którym co najmniej 35% powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części w przypadku pojazdów przegubowych lub na pokładzie dolnym w przypadku pojazdów dwupokładowych) tworzy powierzchnię bez stopni, do której dostęp z zewnątrz możliwy jest przez co najmniej jedne drzwi główne.

Średni wiek taboru

Suma lat jakie upłynęły do pierwszej rejestracji pojazdów będących w użytkowaniu przewoźnika do dnia 31 grudnia roku sprawozdawczego, wyliczona dla wszystkich pojazdów będących w inwentarzu na dzień 31 grudnia roku sprawozdawczego, podzielona przez liczbę jednostek taboru.

Liczba wozów wyposażonych w ekrany dla pasażerów

Dotyczy monitorów prezentujących pasażerom inne treści niż pochodzące z systemu informacji liniowej.

CZĘŚĆ DLA ORGANIZATORÓW**Wyniki finansowe usług (tab. 31)**

Tabela obejmuje bieżące funkcjonowanie przewozów.

Jako wpływy ze sprzedaży biletów rozumie się wszystkie wpływy z biletów nie pomniejszone o koszty związanych z ich wytworzeniem, dystrybucją, sprzedażą, odsprzedażą, obsługą, itp.

Jako wpływy z gmin ościennych należy rozumieć kwoty pozyskane na prowadzenie przewozów wynikające z porozumień międzygminnych.

Jako inne wpływy rozumie się kwoty wypracowane w inny sposób np. jako przychody z reklam na przystankach komunikacyjnych lub przychody z dzierżawy taboru komunikacyjnego.

W tej tabeli nie uwzględniamy pozycji o charakterze inwestycyjnym (patrz tab. 37).

Układ komunikacyjny (tab. 32)

Należy wyszczególnić wszystkie gminy, na których obszarze funkcjonuje sieć komunikacyjna organizowana przez ankietowanego organizatora transportu. Dla każdej z tych gmin należy podać odrębnie długość tras komunikacyjnych funkcjonujących na terenie tej gminy z rozbiciem na trasy, którymi kursują odrębnie linie autobusowe, tramwaje i trolejbusy lub metro. Zasady wyliczania długości tras (w tym długość tras ogółem) przedstawiono na stronie 5.

Wozy w ruchu (tab. 33)

W przypadku, gdy nie można wyodrębnić liczby wozów/wagonów dopuszcza się wskazanie liczby pociągów. Konieczne jest w takim przypadku wyraźne wskazanie, że wartość odnosi się do pociągów a nie wozów/wagonów (w formie np. dopisku).

Dopuszcza się wypełnienie tej pozycji uwzględniając obie wartości w następujący sposób:

127 (99)

- gdzie 127 oznacza liczbę wagonów a 99 oznacza liczbę pociągów.

W takich przypadkach może pojawić się komunikat o możliwej niepoprawności danych, który należy zignorować.

Jako wskaźnik wykonania pracy przewozowej rozumie się iloraz wykonanych faktycznie wozokilometrów do wozokilometrów pierwotnie zleconych.

Jako wskaźnik punktualności rozumie się odsetek przejazdów punktualnych w punktach kontrolnych we wszystkich przejazdach zrealizowanych przez te punkty. Jako przejazd niepunktualny rozumie się przejazd zrealizowany z rzeczywistym odchyleniem czasowym w stosunku do rozkładu jazdy, większym niż określona przez organizatora tolerancja. Zaleca się aby tolerancja rozkładowa nie była większa niż +2 min (przyspieszenia) i -3 min (opóźnienia).

Wskaźniki ekonomiczne (tab. 34)

Jako średnią cenę zapłaconą przewoźnikowi (operatorowi) rozumie się średnią cenę netto zapłaconą w danym roku sprawozdawczym wyliczoną jako suma stawek za 1 wzkm/pckm płaconych przez poszczególne dni w roku podzieloną przez liczbę dni w roku .

Przykład:

Stawka w okresie od 1.01.2023 – 31.01.2023 (31 dni) – 10,00 zł,

Stawka w okresie od 1.02.2023 – 31.11.2023 (303 dni) – 11,00 zł,

Stawka w okresie od 1.12.2023 – 31.12.2023 (31 dni) – 17,00 zł,

Średnia stawka w roku 2023: $(10,00 \text{ zł} \times 31 \text{ dni} + 11,00 \text{ zł} \times 303 \text{ dni} + 17,00 \text{ zł} \times 31 \text{ dni}) / 365 \text{ dni} = 11,42 \text{ zł}.$

Wskaźnik można również zaprezentować jako całkowitą roczną zapłatę za pracę przewozową wykonaną danym rodzajem taboru podzieloną przez rzeczywiście wykonaną pracę przewozową liczoną w wzkm.

Stawki średnioroczne należy podać za każdy rodzaj taboru oddzielnie w

kolejnych wierszach: autobusy midi (do 10 m), autobusy maxi, autobusy mega (powyżej 13 m), tramwaj jednoczłonowy, tramwaj wieloczłonowy.

Wyniki kontroli przewozu pasażerów (tab. 36)

Jako liczbę kontrolerów rozumie się liczbę osób prowadzących kontrole biletów z możliwością wyegzekwowania opłaty specjalnej – niezależnie od formy zatrudnienia/zakontraktowania. Nie należy wliczać tu osób upoważnionych do kontroli biletów (np. kierowców), którzy samodzielnie nie mogą w pełni sfinalizować efektów kontroli.

Jako jedno wejście kontrolerskie rozumie się kontrole wykonane w pojeździe przez kontrolera na jednym odcinku międzyprzystankowym.

Przykład: Grupa 3 kontrolerów wsiadła na przystanku Nr 1 i wysiadła na przystanku Nr 5 – oznacza to, że wykonała trzy wejścia kontrolerskie, nawet jeśli na tym odcinku międzyprzystankowym nie skontrolowała wszystkich pasażerów w pojeździe.

Jako pojedynczą kontrolę rozumie się każdorazowe sprawdzenie biletu pasażera przez kontrolera.

Jako liczba wykonanych kontroli na jednego kontrolera (przeliczeniowego) rozumie się roczną sumę wykonanych kontroli jednostkowych podzieloną przez roczną sumę efektywnego czasu pracy kontrolerów i podzieloną dalej przez roczny wymiar czasu pracy dla jednego etatu przeliczeniowego.

Przykład:

Roczna liczba kontroli jednostkowych: 50 000,

Roczna suma efektywnego czasu pracy kontrolerów (bez zwolnień lekarskich i urlopów bezpłatnych): 20 000,

Roczny wymiar czasu pracy: 2000 godzin.

Liczba kontrolerów: $20\ 000 / 2\ 000 = 10$

Liczba wykonanych kontroli na jednego (przeliczeniowego) kontrolera: $50\ 000 / 10 = 5\ 000$.

Inwestycje (tab. 37)

Jako nakłady inwestycyjne infrastruktury należy rozumieć nakłady na budowę lub przebudowę infrastruktury związane *stricto* z transportem publicznym lub w których transport publiczny stanowi dominującą rolę. Należy wskazać w szczególności budowę i przebudowę: torowisk,

wydzielonych pasów dla autobusów, pętli, węzłów przesiadkowych, zajezdni, systemów ITS czy systemów sterowania ruchem.

W tej grupie należy uwzględnić również inwestycje w infrastruktury przystankowej (wiaty wraz z wyposażeniem, znaki, gabloty informacyjne, tablice informacji pasażerskiej, perony, wygradzenia, itp.).

Należy mieć przy tym na uwadze, że nakłady na utrzymanie, remonty i eksploatację nie mają charakteru inwestycyjnego i powinny być uwzględniane w tabeli nr 31.

Za nakłady inwestycyjne w taborze rozumie się zakup lub modernizację taboru oraz jego wyposażenia.