

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	7
Rozdział 1. PROBLEMY USTALANIA WIELKOŚCI DOPLAT DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W WARUNKACH INTEGRACJI	13
1.1. Osobliwości publicznego finansowania transportu zbiorowego	14
1.2. Organizacja rynków zbiorowego transportu zbiorowego w warunkach integracji	21
1.2.1. Dekompozycja procesu integracji transportu zbiorowego w miastach	21
1.2.2. Modele organizacji rynku transportu zbiorowego w miastach	23
1.3. Podział kosztów i przychodów w zintegrowanym transporcie zbiorowym – propozycja podejścia.....	27
1.3.1. Identyfikacja kosztów i przychodów w transporcie zbiorowym	28
1.3.2. Systemy finansowania transportu przez gminy członkowskie związku komunalnego.....	31
1.3.3. Problem podziału wyniku finansowego pomiędzy gminy	34
Rozdział 2. PRZESŁANKI ZMIAN W FINANSOWANIU PUBLICZNEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORGANIZOWANEGO PRZEZ KOMUNIKACYJNE ZWIĄZKI KOMUNALNE	41
2.1. Regulacje prawne dotyczące zasad finansowania działalności związków międzygminnych w Polsce	41
2.2. Zasady oraz kryteria udziału gmin we wspólnych przedsięwzięciach oraz podziału deficytu.....	46
2.3. Zróznicowanie ośrodków miejskich jako czynnik wpływający na zasady finansowania związków komunikacyjnych	51
2.4. Zasady finansowania dopłat w komunikacyjnych związkach międzygminnych w Polsce	62
2.5. Informatyczne wspomaganie rozliczeń podmiotów realizujących transport zbiorowy	69
Rozdział 3. KONCEPCJE PODZIAŁU DOPLATY NA JEDNOSTKI TERYTORIALNE UCZESTNICZĄCE W KOMUNIKACYJNYM ZWIĄZKU KOMUNALNYM OPARTE NA KRYTERIACH DOCHODOWYCH	73
3.1. Kryteria dochodowe jako instrument bezpośredniego podziału dopłaty na gminy uczestniczące w związku	73
3.1.1. Uwagi ogólne.....	73
3.1.2. Metoda pośrednia podziału dopłaty na gminy członkowskie związku komunalnego	76
3.1.3. Bezpośredni podział dopłaty na gminy uczestniczące w związku komunalnym	81
3.2. Koszty i przychody linii komunikacyjnych przy bezpośrednim podziale dopłat	87
3.2.1. Koszty linii komunikacyjnej.....	87
3.2.2. Przychodowość linii komunikacyjnych.....	93
3.3. Liczba przewożonych pasażerów jako nośnik przychodów linii komunikacyjnej	98
3.3.1. Badania pełne w szacowaniu liczby pasażerów	99

3.3.2. Badania częściowe w szacowaniu liczby pasażerów.....	104
3.4. Statystyczny wskaźnik wpływu taryfowego (WS) dla potrzeb metody określania przychodowości linii komunikacyjnych.....	114
3.5. Ustalenie dopłat dla gminy.....	116
3.5.1. Rozdział wyniku finansowego na poszczególne gminy według kryterium pracy eksploatacyjnej.....	118
3.5.2. Rozdział wyniku finansowego na poszczególne gminy według kryterium długości linii komunikacyjnej.....	119
3.5.3. Rozdział wyniku finansowego na poszczególne gminy według kryterium liczby pasażerów.....	120

Rozdział 4. TEORETYCZNE PODSTAWY BADAŃ STATYSTYCZNYCH

LICZBY PRZEWOŻONYCH PASAŻERÓW 123

4.1. Szacowanie liczby pasażerów przewożonych przez linię komunikacyjną.....	124
4.2. Szacowanie całkowitej liczby przewożonych pasażerów przewożonych na terenie związku komunikacyjnego.....	127
4.2.1. Badanie pełne.....	127
4.2.2. Badanie częściowe.....	130
4.3. Szacowanie liczby pasażerów przewożonych w gminie będącej członkiem związku komunikacyjnego.....	133
4.3.1. Badanie pełne.....	133
4.3.2. Badanie częściowe.....	135
4.4. Wykorzystanie informacji pomocniczych do poprawy precyzji oszacowań.....	136
4.4.1. Szacowanie liczby przewożonych pasażerów przewożonych na terenie związku komunikacyjnego.....	137
4.4.2. Szacowanie liczby przewożonych pasażerów przewożonych w gminie będącej członkiem związku komunikacyjnego.....	139
4.5. Ocena precyzji oszacowań na podstawie danych historycznych.....	142
4.5.1. Reprezentatywność próby.....	144
4.5.2. Ustalanie liczebności prób.....	148

Rozdział 5. PRAKTYCZNE ASPEKTY METODY ROZDZIAŁU ŁĄCZNEJ

DOPLATY DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA GMINY CZŁONKOWSKIE ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO

– PRZYPADEK KZK GOP KATOWICE..... 155

5.1. Wybór linii komunikacyjnych do badań liczby przewożonych pasażerów.....	155
5.1.1. Sposoby podejścia przy wyborze linii KZK GOP – ogólna prezentacja problemu.....	155
5.1.2. Wybór linii komunikacyjnych KZK GOP bezwzględnie wchodzących do próby badanych linii.....	164
5.1.3. Metoda dołosowania linii komunikacyjnych KZK GOP z całego zbioru pozostałych linii.....	171
5.1.4. Metoda dołosowania linii komunikacyjnych KZK GOP ze zredukowanego zbioru pozostałych linii.....	176
5.2. Szacowanie liczby pasażerów przewożonych w ciągu roku na liniach komunikacyjnych KZK GOP.....	179
5.2.1. Szacowanie liczby pasażerów w skali roku na każdej linii komunikacyjnej w KZK GOP.....	179
5.2.2. Szacowanie błędu metody wyznaczania liczby przewiezionych pasażerów w danym roku liniami KZK GOP.....	183
5.3. Określenie statystycznego wskaźnika wpływu taryfowego dla potrzeb metody obliczania przychodowości i dochodowości linii komunikacyjnych.....	190

