KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

**Ekonomika IDS JMK**

**Září 2018**



**I. Ekonomické jednotky**

Pro účely dělení tržeb z jízdného IDS JMK je rozděleno území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení tržeb a toku kompenzací.

Z důvodu rozdílného způsobu dotování dopravy je nutné oddělit tržby z **měst s vlastní MHD** (kompenzace z městských rozpočtů) od tržeb z **regionální dopravy** (kompenzace od státu, krajů a obcí). Města s vlastní MHD v IDS JMK: Adamov, Blansko, Brno, Břeclav, Bystřice nad Pernštejnem, Hodonín, Kyjov, Vyškov a Znojmo.

Oblast příměstské dopravy IDS JMK je rozdělena do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón.

Na základě výše popsaných principů dělení tržeb a toku kompenzací je stanoven následující systém rozdělení území IDS JMK.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ekonomická jednotka** | **Tarifní zóny** | **Ekonomická jednotka** | **Tarifní zóny** |
| Adamov | 225 | Miroslav | 458, 459 |
| Blansko | 235 | Moravská Nová Ves | 585, 912 |
| Benešov | 260 | Moravské Budějovice | 845, 855 |
| Boskovice | 245, 255, 262, 265 | Moravský Krumlov | 437, 448 |
| Brněnec | 285, 295 | Myjava | 965, 975 |
| Brno | 100, 101 | Nedvědice | 247, 257, 340, 350, 355 |
| Břeclav | 575 | Nesovice | 655, 657, 665, 666, 667 |
| Bučovice | 645, 647 | Nezamyslice | 765 |
| Bystré | 287, 297 | Olešnice | 267, 277 |
| Bystřice n. Pernšt. | 360, 370, 380 | Otnice | 620, 630, 640 |
| Čejč | 650, 660, 910 | Podivín | 555, 565 |
| Černá Hora | 226, 236, 246 | Pohořelice | 449, 530, 540 |
| Drnholec | 551, 561 | Poysdorf | 581, 592 |
| Dubňany | 685, 917 | Rapotice | 446, 456 |
| Dukovany | 457, 467, 468, 477, 478 | Rosice | 425, 435, 436, 445 |
| Heřmanov | 365 | Rousínov | 730, 735 |
| Hodonín | 900 | Říčany | 420, 430, 440 |
| Horní Štěpánov | 270 | Slavkov | 635 |
| Hrušovany nad J. | 550, 560, 570 | Strážnice | 915, 925 |
| Hustopeče | 535, 537, 545 | Střelice | 410, 427 |
| Ivančice | 447, 455 | Šatov | 817, 818 |
| Ivanovice na Hané | 750, 755, 760 | Šlapanice | 610, 720 |
| Jaroslavice | 829, 839 | Šumná | 815, 825, 835 |
| Jedovnice | 230, 232, 240, 250, 745 | Tišnov | 320, 330, 335, 345 |
| Jevišovice | 812, 823, 833, 843 | Velká nad Veličkou | 945, 955 |
| Křtiny | 210, 215, 220 | Velké Opatovice | 290, 292 |
| Kunštát | 256, 266 | Veselí nad Moravou | 695, 935 |
| Kuřim | 310, 325 | Višňové | 479, 822, 831, 832 |
| Kyjov | 675 | Vranov nad Dyjí | 837, 847, 857, 867, 877 |
| Laa an der Thaya | 580 | Vyškov | 740 |
| Lednice | 552, 562, 572, 582 | Znojmo | 800 |
| Lechovice | 810, 820 | Žádovice | 687,689 |
| Letovice | 275, 280, 286 | Žarošice | 643, 652, 653, 662 |
| Mikulov | 571 | Židlochovice | 510, 520, 525 |

Území jednotlivých ekonomických jednotek vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností. Výše uvedené rozdělení území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek může být dále upravováno na základě dalšího vývoje IDS JMK (např. na základě dílčích úpravy dopravního řešení, na základě rozšiřování zaintegrovaného území).

**II. Princip dělení TRŽEB – přehled**

Dělení tržeb se skládá ze dvou fází:

* dělení tržeb mezi ekonomické jednotky,
* dělení tržeb uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.

**III. Dělení TRŽEB mezi ekonomické jednotky**

Způsob rozdělení tržeb závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

* **Adresné jízdenky** (např. předplatní jízdenky) jsou zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky tržba patří.
* **Poloadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče autobusu z elektronického odbavovacího zařízení) jsou vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky tržba patří.
* **Neadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji) je většinou nutné označit před začátkem jízdy v označovači jízdenek ve vozidle, případně na vlakovém nástupišti, nelze tedy přesně určit, kde byla tato jízdenka využita. Existuje tedy pouze přehled o počtu prodaných jednotlivých druhů neadresných jízdenek. Rozdělení tržeb z neadresných jízdenek do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě **průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

**IV. Dělení TRŽEB uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům**

Pro dělení tržeb uvnitř ekonomické jednotky jsou rozděleni dopravci vzhledem k rozdílným způsobům integrace do dvou skupin.

* Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají **kromě jízdenek IDS JMK** **i** **jízdní doklady dle jiných tarifů.** Do této skupiny dopravců, využívajících i jízdní doklady dle jiných tarifů, spadají např. železniční dopravci. Podíl tržeb náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce bude stanoven na základě **průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích,** který je upřesněn níže v tomto dokumentu.
* Dopravci, jejichž **celé linky** jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat **pouze na jízdenky IDS JMK** (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení tržeb dle výkonů v dané ekonomické jednotce.

Princip algoritmu dělení tržeb je schematicky znázorněn v Příloze 1.

**V. Upřesnění některých dílčích průzkumů a algoritmů v principu dělení TRŽEB**

**V. 1. Průzkum používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**

Hlavním cílem tohoto průzkumu je určit podíl cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným zakoupeným v předprodeji ku cestujícím s předplatním jízdním dokladem v jednotlivých ekonomických jednotkách.

**Způsob provádění průzkumu**

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje:

* počet cestujících s předplatním jízdním dokladem XP,
* počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem adresným XJA,
* počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným XJN.

Vzhledem ke skutečnosti, že cestujícím jsou přiznány různé výše slev z jízdného, je potřeba tuto skutečnost zohlednit vahou u každého započteného cestujícího ve výši 1 – S / 100, kde S je výše poskytnuté slevy v procentech. Cestující přepravováni zdarma se do výpočtů tedy nezahrnují, cestující se základním jízdným mají váhu 1.

Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrový průzkum, není nutné se dotázat všech cestujících, ale pouze určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn pouze ve vybraných charakteristických úsecích dne:

* ranní špička 5 – 8 hod,
* dopolední sedlo 8 – 13 hod,
* odpolední špička 13 – 18 hod,
* večer 18 – 21 hod.

Nebude podmínkou, aby ve vybraných charakteristických úsecích dne byl proveden průzkum ve všech spojích, ale postačí pouze u určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn alespoň

* u 50% spojů v daném úseku pokud je počet spojů roven nebo nižší než 4 do hodiny,
* u 25% spojů v daném úseku v případě vyššího počtu spojů než 4 do hodiny.

Pro úseky na železnici budou využity výsledky z průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích.

Ve městě Brně (případně i v jiných městech s vlastní MHD) nebude vzhledem k rozsahu dopravy prováděn průzkum výše popsaným způsobem, ale odlišnou metodikou – bude dotázán náhodný vzorek 1 000 cestujících s rovnoměrným rozložením po území celého města. Tazatel může jít například s přepravní kontrolou.

**Vyhodnocení průzkumu**

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

* 1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách
* 2. krok: Výpočet koeficientu podílu tržeb z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku
* 3. krok: Dělení tržeb z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu tržeb

Krok 1 bude probíhat pouze po provedení průzkumu, kroky 2 a 3 budou probíhat s měsíční periodou a budou součástí měsíčních vyúčtování tržeb.

**1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách**

Pro každou ekonomickou jednotku budou výsledky průzkumu zpracovány do tabulky.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Typ dopravy | Úsek | časové období | počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů | | | koeficient přepočtu na všechny spoje v čas. období | počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v úseku | | |
| předplatní | jednorázové  adresné | jednorázové  neadresné | předplatní | jednorázové  adresné | jednorázové  neadresné |
| Autobus | Adamov – Křtiny | 5-8 | XP | XJA | XJN | kPS | YP | YJA | YJN |
| 8-13 |  |  |  |  |  |  |  |
| 13-18 |  |  |  |  |  |  |  |
| 18-21 |  |  |  |  |  |  |  |
| Vlak | Brno – Blansko | 5-8 |  |  |  |  |  |  |  |
| 8-13 |  |  |  |  |  |  |  |
| 13-18 |  |  |  |  |  |  |  |
| 18-21 |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | ∑ | | ∑YP | ∑YJA | ∑YJN |
|  |  |  |  |  | poměr | |  |  | kJN |

**Koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období**



kde: PSPD počet spojů, ve kterých proběhl průzkum v daném úseku v daném časovém období

PSPC celkový počet spojů v daném úseku v daném časovém období

**Počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v daném úseku v daném časovém období**

Příklad vzorce pro jednorázové neadresné jízdenky YJN, pro ostatní druhy jízdenek je vzorec analogický.



kde: XJN počet cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami

kPS koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

**Poměr používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám**

Bylo by možné jednorázové neadresné jízdenky ještě vztáhnout poměrově k jednorázovým adresným jízdenkám, ale vzhledem k specifičnosti těchto jízdních dokladů toto není vhodné.



kde: ∑YJN suma počtu cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

∑YP suma počtu cestujících s předplatními jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

**2. krok: Výpočet koeficientu podílu tržeb z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku**

Pro výpočet koeficientu podílu tržeb nejprve nutno vypočítat několik pomocných koeficientů.

**Koeficient poměru tržeb z předplatních jízdenek v ekonomické jednotce**



kde: TP (ek. jedn.) tržby z předplatních jízdenek pro danou ekonomickou jednotku vztažené k ceně měsíční jízdenky (tržby z předplatních jízdenek s delší platností než měsíc budou rozpočítány do jednotlivých měsíců s fiktivní cenou měsíční předplatní jízdenky, pokud by byla cena předplatní jízdenky pro danou tarifní zónu vyšší než u ostatních tarifních zón bude opět přepočtena na cenu měsíční zónové jízdenky)

∑TP suma tržeb z předplatních jízdenek pro všechny ekonomické jednotky vztažené k ceně měsíční jízdenky

**Váhový koeficient pro ekonomickou jednotku**



kde: kT (ek. jedn.) koeficient poměru tržeb z předplatních jízdenek v dané ekonomické jednotce

kJN (ek. jedn.) koeficient poměru používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v dané ekonomické jednotce

**Váhový koeficient vztažený k jednici – koeficient podílu tržeb**



kde: kV (ek. jedn.) váhový koeficient pro danou ekonomickou jednotku

∑kV suma váhových koeficientů všech ekonomických jednotek

**3. krok: Dělení tržeb z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu tržeb**

Bude probíhat podle následujícího vzorce.

****

kde: TJN celkové tržby z jednorázových neadresných jízdních dokladů

kV1 (ek. jedn.) koeficient podílu tržeb (váhový koeficient vztažený k jednici)

**Četnost provádění průzkumu**

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně, četnost opakování bude záviset především na reálné výši tržeb z jednorázových neadresných jízdenek. (Pokud by výše těchto tržeb mimo město Brno nebyla velká, mohly by být náklady na realizaci průzkumu v nepoměru vůči přerozdělovaným tržbám).

**V. 2. Průzkum využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích**

Hlavním cílem průzkumu je stanovit počty a strukturu využívaných jízdních dokladů IDS JMK na zaintegrovaných úsecích železničních tratí. Výsledky budou sloužit jako podklad při dělení tržeb mezi dopravci uvnitř ekonomických jednotek, přesněji pro výpočet tržeb náležících železničním dopravcům.

**Způsob provádění průzkumu**

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje.

* druh jízdenky (jednorázová, předplatní nepřenosná, předplatní přenosná)
* u jednorázových jízdenek:

- druh slevy (základní, dítě, student, kolo, osoba nad 65 let, ZTP)

- cenu jízdenky

* u předplatních nepřenosných jízdenek:

- platnost jízdenky (měsíční, čtvrtletní, roční)

- druh slevy (základní, dítě, student, důchodce, osoba nad 65 let,)

- pro které tarifní zóny byly zakoupeny

* u předplatních přenosných jízdenek:

- druh slevy (základní, zlevněná)

- cenu jízdenky

* stanici nástupu do vlaku a výstupu z vlaku
* použití jiného spoje IDS JMK před nástupem do vlaku a po výstupu z vlaku

Průzkum bude probíhat pro vybraný typický pracovní den a v jeden den o víkendu od 4 do 24 hodin. Jako typický pracovní den bude volena středa. Jedná se o úřední den, kdy cestuje velké množství cestujících i v dopoledních hodinách. Současně však není doprava ovlivněna pondělním nebo pátečním přesunem občanů. V úterý a ve čtvrtek je počet přepravených cestujících nižší. O víkendu bude dotazování provedeno v sobotu.

Ve spolupráci s železničním dopravcem budou tazatelé ve vlacích doprovázet vlakový doprovod nebo vlakového revizora případně pracovníka přepravní kontroly KORDIS při jejich kontrole. Ti budou instruováni, aby kontrolu prováděli aktivně po celou dobu jízdy vlaku a aby kontrolovali každého cestujícího. Průzkum je připravován tak, aby během průzkumu byli dotázáni všichni cestující ve všech vlacích v IDS JMK. U frekvenčně více zatížených vlaků bude prováděn více tazateli, kteří budou postupovat z obou konců vlakové soupravy. V případě, že nebudou dotázáni všichni cestující ve vlaku, poznamená tuto skutečnost tazatel do formuláře. Tazatel uvede počet železničních vozů, v kterých byl průzkum uskutečněn, a počet železničních vozů, ve kterých se nepodařilo průzkum uskutečnit. Na částech tratí, kde je vysoká frekvence cestujících, jsou stanoveny úseky, ve kterých se zvlášť určuje počet zkontrolovaných a nezkontrolovaných vozů. Celkový počet cestujících s jízdními doklady IDS JMK je pak určen poměrově z celkového počtu vozů, k počtu vozů, kde byl průzkum uskutečněn. U vlaků, kde nebylo z technických důvodů možno provést průzkum, se provede opakovaný průzkum. Vzhledem k tomu, že jednotlivé úseky tratí procházejí nebo jsou ukončeny v Brně, nebude na jeho území nutné realizovat speciální průzkum.

Během dotazování budou tazatelé vyplňovat tabulku podle následujícího vzoru.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1a Jednorázová  1b Univerzální | 1 Základní 6 Kolo  2 Dítě 7 Osoba 65+  3 Student Z ZTP | | Cena: | Stanice nástupu do tohoto vlaku:  Do stanice nástupu použitý  1 Regionální autobus IDS JMK  2 Městská doprava IDS JMK  3 Jiný vlak IDS JMK  4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK | Stanice výstupu z tohoto vlaku:  Ze stanice výstupu použitý  1 Regionální autobus IDS JMK  2 Městská doprava IDS JMK  3 Jiný vlak IDS JMK  4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK |
| 2a Předplatní  nepřenosná  2b Přenosná | 1 Základní  2 Dítě  3 Student  4 Důchodce  7 Osoba 65+ | 1 Měsíční  2 Čtvrtletní  3 Roční | Zóny platnosti: |
|  |  |
| 3 Předplatní  přenosná | 1 Základní  2 Zlevněná | | Cena: |

**Vyhodnocení průzkumu**

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

* 1. krok: Přerozdělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek
* 2. krok: Podíl tržeb v ekonomických jednotkách náležící železničnímu dopravci
* 3. krok: Koeficient podílu tržeb náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce

Kroky 1 a 2 budou probíhat pouze po provedení průzkumu, krok 3 bude probíhat s měsíční periodou a bude součástí měsíčních vyúčtování tržeb.

**1. krok: Přerozdělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek**

**Předplatní jízdenky**

Podle čísel tarifních zón, ve kterých předplatní jízdenka platí, se určí částky náležící do jednotlivých ekonomických jednotek. Výpočet bude probíhat podle následujícího vzorce.



kde: C celková cena jízdenky

CB cena ekvivalentní jízdenky platné pouze v zónách 100 + 101

kB koeficient platnosti jízdenky v Brně – pokud jízdní doklad platí současně v tarifních zónách 100 + 101, pak kB = 1, v ostatních případech je kB = 0

PZ počet tarifních zón, ve kterých je jízdenka platná

PZ (ek. jedn.) počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná

k(ek. jedn.) koeficient pro ekonomickou jednotku Brno – pokud se jedná o výpočet podílu ceny pro Brno, pak k(Brno) = 1, pro ostatní ekonomické jednotky je hodnota k(ek. jedn.) = 0

**Jednorázové jízdenky**

Na základě stanice nástupu do vlaku a výstupu z vlaku se odvodí čísla tarifních zón, kterými cestující projíždí. Následující zpracování je podle stejného vzorce jako u předplatních jízdenek, pouze kB = 0 ve všech případech vyjma jízdenek Zlevněných B na 3 a více zón.

**2. krok: Podíl tržeb v ekonomických jednotkách náležící železničnímu dopravci**

**Tržby za předplatní jízdenky**

Část ceny z předplatní jízdenky náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.



kde: CP (ek. jedn.) část ceny předplatní jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky

PZ (ek. jedn.) počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná

kK (Z) koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná. Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

**Určení koeficientu kK (Z)**

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

|  |  |
| --- | --- |
| **Způsob cesty v tarifní zóně** | **Koeficient kK (Z)** |
| Cestující v dané tarifní zóně použil na předplatní jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj. | 1,00 |
| Cestující v dané tarifní zóně mimo zón 100 a 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK. | 0,50 |
| Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný vlakový či regionální autobusový spoj zařazený do IDS JMK. | 0,50 |
| Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i spoj městské hromadné dopravy zařazený do IDS JMK. | 0,40 |
| Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na předplatní jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj. | 0,00 |

Předpokládáme, že každý cestující s předplatní jízdenkou vykoná denně stejným způsobem alespoň dvě cesty. To způsobí, že při sčítání ve vlacích každý držitel předplatní jízdenky bude započítán nejméně dvakrát. Proto je částka z předplatní jízdenky náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce dělena dvěma.

**Tržby za jednorázové jízdenky**

Část ceny z jednorázové jízdenky náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.



kde: CJ (ek. jedn.) část ceny jednorázové jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky

PZ (ek. jedn.) počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná

kK (Z) koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná. Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

**Určení koeficientu kK (Z)**

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

|  |  |
| --- | --- |
| **Způsob cesty v tarifní zóně** | **Koeficient kK (Z)** |
| Cestující v dané tarifní zóně použil na jednorázovou jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj. | 1,00 |
| Cestující v dané tarifní zóně použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK. | 0,50 |
| Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na jednorázovou jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj. | 0,00 |

U zlevněných jízdních dokladů je navíc nutné oddělit tržby náležící železničnímu dopravci v ekonomické jednotce Brno na základě odlišné výše poskytované slevy.

Z víkendového průzkumu budou zpracovávány výsledky pouze pro jednorázové jízdenky. Z hlediska předplatních jízdenek se dá předpokládat, že cestující nekoná cesty na předplatní jízdenky pouze o víkendu, ale i v pracovní dny, tedy již je započítán v průzkumu, který proběhl v pracovní den.

V dané ekonomické jednotce budou přepočtené tržby na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železničnímu dopravci vypočteny jako suma tržeb z jednotlivých jízdních dokladů náležící železničnímu dopravci dle následujícího vzorce.



kde: CŽD P?X (ek. jedn.) část ceny z předplatní jízdenky (M = měsíční, Q = čtvrtletní, R = roční) náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den

CŽD JX (ek. jedn.) část ceny z jednorázové jízdenky náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den

CŽD JV (ek. jedn.) část ceny z jednorázové jízdenky náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce zaznamenané ve víkendovém průzkumu

PDX počet pracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

PDP počet pracovních pátečních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

PDV počet nepracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

**3. krok: Koeficient podílu tržeb náležící železnici v dané ekonomické jednotce**

V každém měsíci budou tržby náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce vztaženy poměrově k celkovým reálným tržbám v dané ekonomické jednotce v daném měsíci.



kde: TŽD (ek. jedn.) přepočtené tržby na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce

TC (ek. jedn.) celkové přepočtené tržby na měsíc, kdy proběhl průzkum, v dané ekonomické jednotce

TCM (ek. jedn.)  celkové reálné tržby v dané ekonomické jednotce v daném měsíci

**Četnost provádění průzkumu**

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně.

**VI. Dělení TRŽEB mezi dopravci (mimo ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ) uvnitř ekonomické jednotky**

Tržby mezi dopravci (s rozlišením na jednotlivé objednatele dopravy) uvnitř ekonomické jednotky se rozdělí na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnosti jednotlivých typů vozů jsou stanoveny koeficienty obsaditelnosti.

|  |  |
| --- | --- |
| **Druh vozidla** | **Koeficient obsaditelnosti – kOB** |
| Autobus – minibus | 0,6 |
| Autobus – malý autobus | 0,8 |
| Autobus – klasický autobus | 1,0 |
| Autobus – velký autobus, kloubový autobus | 1,4 |
| Trolejbus – klasický trolejbus | 1,0 |
| Trolejbus – kloubový trolejbus | 1,4 |
| Tramvaj – T3, T6, VARIO LFR.E | 1,0 |
| Tramvaj – K2, Anitra, VARIO LF2R.E | 1,5 |
| Tramvaj – KT8, K3R, RT6, Škoda 13T | 2,0 |

Každý dopravce obdrží podíl z tržeb v dané ekonomické jednotce kromě Brna s rozdělením na jednotlivé objednatele dopravy po odečtení tržeb náležících železničním dopravcům podle následujícího vzorce.



kde: kOB koeficient obsaditelnosti vozidla

vDkm počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

vkm počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

TEJ tržby v dané ekonomické jednotce po odečtení podílu náležící železničním dopravcům

V ekonomické jednotce Brno se navíc budou rozlišovat tržby náležící spojům linek s provozním označením 1 – 99 vedeným pouze po území ekonomické jednotky Brno a tržby náležící ostatním spojům. Tyto dva druhy tržeb se budou dělit mezi dopravce na základě počtu ujetých vozokilometrů daných typů spojů se započtením koeficientu obsaditelnosti a se zohledněním využití daných druhů jízdních dokladů v jednotlivých spojích, které se stanoví na základě přepravních průzkumů v ekonomické jednotce Brno. Výpočet tedy bude probíhat dle následujícího vzorce.

kde: kOB koeficient obsaditelnosti vozidla

vBDkm počet vozokilometrů v ekonomické jednotce Brno spojů linek s provozním označením 1 – 99 vedeným pouze po území ekonomické jednotky Brno ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla

vBkm počet všech vozokilometrů v ekonomické jednotce Brno spojů linek s provozním označením 1 – 99 vedeným pouze po území ekonomické jednotky Brno ujetých s daným druhem vozidla

TB tržby v ekonomické jednotce Brno po odečtení podílu náležící železničním dopravcům náležící spojům linek s provozním označením 1 – 99 vedeným pouze po území ekonomické jednotky Brno

kB, kM koeficient využití spoje pro přepravu cestujících s příslušným jízdním dokladem

vMDkm počet vozokilometrů v ekonomické jednotce Brno ostatních spojů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla

vMkm počet všech vozokilometrů v ekonomické jednotce Brno ostatních spojů ujetých s daným druhem vozidla

TM tržby v ekonomické jednotce Brno po odečtení podílu náležící železničním dopravcům náležící ostatním spojům

**vii. Dělení KOMPENZACE ztráty z TARIFNÍHO ZÁVAZKU**

V případě, že v rámci IDS JMK dopravci poskytují např. státem nařízené zlevněné jízdné, u kterého je potřeba znát výši kompenzace ztráty způsobené státem nařízeným zlevněným jízdným, KORDIS provede výpočet výše kompenzace ztráty náležící jednotlivým dopravcům. Ke každému takovému prodanému zlevněnému jízdnímu dokladu se přiřadí výše kompenzace. Celkovou kompenzaci vzniklou ze všech takových zlevněných jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako tržby z jízdného. Tedy nejdříve se kompenzace rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících se zlevněným jízdním dokladem.

**VIII. Dělení TRŽEB a kompenzací DOPRAVCE**

Rozdělení tržeb a případných kompenzací dopravce na podíly připadající na jednotlivé segmenty dopravy či jejich částí dle potřeby vyčíslí KORDIS v souladu s postupy popsanými v tomto dokumentu. Toto vyčíslení předá dopravci buď ve formě zúčtovacího pokynu nebo v rámci vyúčtování.

**Příloha 1 Princip dělení tržeb**

