

**Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o.
w Sandomierzu**

Aneks nr 3 do Studium wykonalności dla projektu

**„Zakup autobusów w celu świadczenia usług
transportu publicznego dla miasta Sandomierza”**

InicjatywaLokalna.pl

PRZEDSIĘBIORSTWO GOSPODARKI
KOMUNALNEJ I MIESZKANIOWEJ w Sandomierzu Sp. z o.o.
27-600 Sandomierz, ul. Przemysłowa 12
tel.(015) 832 28 44, tel./fax 832 28 76
BP O/Sandomierz 94 1020 4926 0000 1802 0008 3840
REGON 830338452* NIP 864-000-25-49

Sandomierz, sierpień 2011

Liczba stron od 1 do 24

Za zgodność z oryginałem

.....PREZES ZARZĄDU

marcin Tadeusz Przyłucki

W związku ze zmianami w harmonogramie wniosku o dofinansowanie zmianie ulegają zapisy rozdziałów nr 8 (tabela nr 7), 9, 15, 16 i 17 w SW oraz załączniki.

8. Szczegółowy zakres inwestycji

W ramach kosztów kwalifikowalnych ujęto – zgodnie z „Podręcznikiem Kwalifikowalności Wydatków objętych dofinansowaniem w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 - 2013”:

- wydatki poniesione na opracowanie dokumentacji związanej z przygotowaniem projektu: studium wykonalności (s. 24),
- wydatki związane z zakupem nowych środków transportu publicznego spełniających wymogi środowiskowe przewidziane we właściwych regulacjach prawnych (str. 59)
- zakup niezbędnego sprzętu i wyposażenia w zakresie transportu publicznego i realizacji projektu (s. 60),
- koszty systemów monitoringu wizyjnego w ramach transportu publicznego (s. 60),
- koszty działań promocyjnych i informacyjnych, pod warunkiem, że w działaniach tych przekazywana jest informacja o wsparciu finansowym pochodzącym z Unii Europejskiej (s. 62).

Wnioskodawca ma możliwość odzyskania podatku VAT, w związku z czym stanowi on koszt niekwalifikowalny w niniejszym projekcie.

Szczegółowy zakres inwestycji wraz z kosztami kwalifikowalnymi i niekwalifikowalnymi przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 7. Szczegółowy zakres inwestycji.

Lp.	Opis	Wartość brutto [zł]	Koszty kwalifikowalne	Koszty niekwalifikowalne
			Wartość netto [zł]	VAT [zł]
1.	Studium Wykonalności	8 540,00	7 000,00	1 540,00
2.	Zakup autobusów wraz z wyposażeniem	4 093 686,00	3 328 200,00	765 486,00
3.	Zakup systemów dystrybucji biletów	470 033,43	382 141,00	87 892,43
4.	Zakup systemu informatycznego	18 880,50	15 350,00	3 530,50

5.	Promocja projektu	2 460,00	2 000,00	460,00
	Razem	4 593 599,93	3 734 691,00	858 908,93

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Sandomierzu.

9. Harmonogram realizacji inwestycji

Harmonogram realizacji inwestycji wraz z podaniem najważniejszych faz realizacji projektu oraz kwartałów planowanych działań zamieszczono w tabeli 8.

Tabela 8. Harmonogram realizacji inwestycji.

Lp	Etap	Rok 2011			
		I	II	III	IV
1.	Termin rzeczowego rozpoczęcia realizacji projektu				
2.	Zakup autobusów z wyposażeniem				
3.	Zakup systemu dystrybucji biletów				
4.	Zakup systemu informatycznego				
5.	Planowany termin rzeczowego zakończenia inwestycji				
6.	Planowane rozliczenie projektu				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Sandomierzu.

15. Analiza ekonomiczna

Realizacja projektu przyczyni się do osiągnięcia wielu korzyści społeczno – ekonomicznych m.in.:

- poprawy komfortu, warunków i jakości podróżowania;
- wzrostu poziomu bezpieczeństwa w środkach transportu;
- zwiększenia dostępu do miejskiego taboru autobusowego dla osób niepełnosprawnych;
- spadku emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń;
- zmniejszenia nakładów na bieżące naprawy;
- poprawy estetyki przestrzeni miejskiej;

- poprawy warunków do rozwoju turystyki;
- podniesienia standardu życia mieszkańców;
- poprawy atrakcyjności i konkurencyjności Sandomierza w stosunku do okolicznych regionów;
- zmniejszenia poziomu przestępczości i wykroczeń.

Sandomierz jest bardzo ważnym miejscem na turystycznej mapie województwa świętokrzyskiego. Przyjeżdża tu każdego roku wiele tysięcy turystów z kraju i z zagranicy. W związku z tym ważnym jest, aby miasto systematycznie się rozwijało, również poprzez poprawę funkcjonowania układu komunikacyjnego. Umożliwi to realizacja planowanego zadania. Nowoczesny tabor autobusowy służyć będzie nie tylko mieszkańcom miasta, ale także osobom przyjezdnym – turystom, którzy będą mogli przemieszczać się po całym obszarze Sandomierza. Sprawi to, że miasto stanie się bardziej atrakcyjne i konkurencyjne w stosunku do innych regionów oraz wrośnie standard życia mieszkańców.

Analiza ekonomiczna została oparta o sporządzone finansowe przepływy pieniężne, do których dodano korzyści ekonomiczne. Dla założonej stopy dyskontowej 5 % wskazała, że warto zrealizować projekt.

Realizacja projektu niesie ze sobą korzyści ekonomiczne. Beneficjent obecnie na naprawę przeznaczonych do wymiany autobusów przeznaczają rocznie kwotę 133 000 zł. W przypadku wykonania niniejszego projektu środki te zostaną zaoszczędzone. Korzyścią wynikającą z realizacji projektu będzie także oszczędność wynikająca z faktu, że wnioskodawca w przypadku braku zakupu nowych środków transportu musiałby wynajmować od innego operatora autobusy. Oszczędność przy posiadaniu własnych zakupionych autobusów wyniesie 442 718 zł. W analizie korzyści te zostały umieszczone pod pozycją wpływy ekonomiczne projektu.

Tabela 14. Korzyści generowane przez projekt

Korzyść	Rok 2011 i lata następne
Oszczędność związana z brakiem konieczności napraw zniszczonych autobusów	133 000 zł
Oszczędność związana z brakiem konieczności wynajmu autobusów od innych przewoźników	442 718 zł
Razem	575 718 zł

Potwierdzeniem opłacalności inwestycji są wartości wskaźników, a mianowicie:

- ♦ ekonomiczna wartość bieżąca netto jest dodatnia (1 163 604,03), co świadczy o tym, że zdyskontowane oszczędności przewyższają zdyskontowane koszty netto,
- ♦ wskaźnik koszty-korzyści B/C jest większy od jedności (1,25), czyli spełnia warunek efektywności inwestycji ($B/C > 1$),
- ♦ wewnętrzna stopa zwrotu plasuje się na poziomie 11,44% (ERR jest większa od stopy dyskontowej, zatem projekt jest efektywny ekonomicznie).

Analizę ekonomiczną zamieszczono w załączniku 2.

Wskaźnik efektywności kosztowej

Obliczenie wskaźnika efektywności kosztowej wymaga podzielenia średniorocznej miary rezultatu przez średnioroczny koszt operacyjny.

❖ **wariant podstawowy (dla roku 2011)**

$$WEK = \frac{11000}{146100} = 0,08$$

❖ **wariant pesymistyczny (dla roku 2014)**

Liczba użytkowników została pomnożona przez wagę 0,7.

$$WEK = \frac{7700}{146100} = 0,05$$

16. Analiza finansowa

Analiza została przeprowadzona:

- w cenach stałych, netto,
- dla stopy dyskontowej 5%,
- w złotych,
- przez okres referencyjny 15 lat licząc od roku złożenia wniosku (Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego).

Przewidywane całkowite nakłady inwestycyjne projektu wyniosą 4 593 599,93 zł, w tym koszty kwalifikowane 3 734 691,00 zł. Nakłady na realizację przedsięwzięcia w poszczególnych latach zaprezentowano w tabeli 15. Zakłada się, że inwestycja uzyska dofinansowanie 60%, w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013”. Pozostała kwota 40 %, zostanie wniesiona do projektu, jako wkład własny beneficjenta. Zakłada się zaciągnięcie kredytu, jako część wkładu

własnego na kwotę 1 700 000,00 zł. Kredyt zostanie zaciągnięty na 6 lat (raty malejące, częstotliwość spłaty – kwartał).

W skład rekompensaty oprócz przychodów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów, środków otrzymywanych od macierzystej JST oraz przychodów z dodatkowych usług realizowanych przez Przedsiębiorstwo wchodzi również dofinansowanie ze środków EFRR. Maksymalne dofinansowanie na poziomie 60% Przedsiębiorstwo otrzyma, gdy nie będzie ono powodowało nadmiernej rekompensaty. Zysk beneficjenta (mierzony, jako zwrot na kapitale własnym), dotyczący prowadzonej działalności zgodnie z umową wykonawczą, będzie wynosił 3%. W związku z tym nie będzie on nadmierny (poniżej 6% średniorocznie w okresie umowy). Stosowne obliczenia zostały zamieszczone jako Załącznik do wniosku.

Tabela 15. Nakłady na realizację projektu.

	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	RAZEM
Nakłady całkowite	8 540,00	0,00	4 585 059,93	4 593 599,93
Nakłady kwalifikowane netto	7 000,00	0,00	3 727 691,00	3 734 691,00
Dotacja z EFRR	4 200,00	0,00	2 236 614,60	2 240 814,60
Wkład gotówkowy	4 340,00	0,00	648 445,33	652 785,33
Kredyt	0	0,00	1 700 000,00	1 700 000,00

Obecne i przyszłe koszty eksploatacyjne (po realizacji projektu) ponoszone przez beneficjenta zostały zaprezentowane w tabeli 16.

Tabela 16. Obecne i przyszłe koszty eksploatacyjne ponoszone przez beneficjenta.

Koszty eksploatacyjne	Obecne koszty [zł]	Koszty po realizacji projektu [zł]
Zużycie materiałów i energii	422 600,00	376 100,00
Usługi obce	20 100,00	15 000,00
Podatki i opłaty	22 200,00	22 500,00
Wynagrodzenia	403 900,00	444 000,00
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	80 200,00	92 200,00
Pozostałe koszty rodzajowe	300 900,00	446 200,00

Projekt generuje przychody, wynikające ze sprzedaży biletów autobusowych. Do analizy założono w 2010 roku przychody zgodnie z obliczeniami założonymi w umowie wykonawczej – 450 499 zł. W kolejnych latach przychód obliczono zgodnie z prognozą

wzrostu liczby przejazdów osób korzystających z usług, mnożąc ją przez koszt biletu ulgowego 1 zł i normalnego 2 zł.

Rok 2011: $109\ 000 \cdot 2\text{zł} + 342\ 000 \cdot 1\text{zł} = 560\ 000\ \text{zł}$

Rok 2012: $110\ 000 \cdot 2\text{zł} + 345\ 000 \cdot 1\text{zł} = 565\ 000\ \text{zł}$

Rok 2013: $111\ 000 \cdot 2\text{zł} + 348\ 000 \cdot 1\text{zł} = 570\ 000\ \text{zł}$

Mimo uzyskiwanych przychodów nie przekroczą one kosztów eksploatacyjnych ponoszonych przez beneficjenta. Analiza finansowa wskazuje, iż suma zaktualizowanych wartości netto jest ujemna:

♦ FNPV/C – -3 986 918,87,

♦ FNPV/K – -2 751 401,04.

Wskaźniki finansowej stopy zwrotu inwestycji i kapitału własnego (FRR/C i FRR/K) nie istnieją. Ujemne wartości wskaźników FNPV/C i FNPV/K wskazują na to, iż przedsięwzięcie nie jest rentowne, czyli projekt potrzebuje dotacji z EFRR w ramach RPOWŚ, która jest niezbędna do jego finansowej opłacalności.

Powyższe wyniki wskazują, iż przedsięwzięcie nie jest rentowne. Nie oznacza to jednak, że projekt nie powinien być realizowany, gdyż analiza ekonomiczna wykazała, że warto go wdrożyć ze względu na główne korzyści osiągane przez mieszkańców Gminy Sandomierz, a także turystów.

Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi transportu publicznego i załącznikiem związanym z obliczeniem rekompensaty amortyzację zakupionych autobusów rozłożono na 10 lat zakładając stawkę amortyzacji 10%.

Analizę finansową, plan amortyzacji, rachunek zysków i strat oraz rachunek przepływów pieniężnych zamieszczono w załączniku nr 2.

Analiza pomocy publicznej

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym w przypadku operatora, któremu zostało powierzzone świadczenie usług publicznych w sposób władczy (spółki komunalnej spełniającej kryteria podmiotu wewnętrznego) przyjmuje się, że środki przekazywane przez jednostkę samorządu terytorialnego operatorowi stanowią rekompensatę, która stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art.87 TWE. Środki finansowe przekazywane operatorowi (któremu zostało powierzzone świadczenie usług w sposób władczy), a przy obliczaniu wysokości rekompensaty zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia nr 1191/69 albo od 3 grudnia 2009 r. z rozporządzenia nr

1370/07, są zgodne z zasadami wspólnego rynku na podstawie art. 73 TWE i nie podlegają obowiązkowi notyfikacji. Stwierdza się, że projekt nie podlega pomocy publicznej.

Analiza luki w finansowaniu

Kierując się zasadą równego traktowania projektów, niezależnie od przyjętego sposobu organizacji transportu zbiorowego, zasadą neutralności pod względem prawa własności prawa wspólnotowego (art. 295 TWE) oraz zasadą należytego i gospodarnego zarządzania finansowego w rozumieniu art. 274 TWE oraz art. 60 rozporządzenia Nr 1083/06 w *Wytycznych w zakresie transportu zbiorowego* przyjęto, w odniesieniu do wszystkich projektów, obowiązek badania konieczności stosowania określonego w art. 55 ust. 1-5 tego rozporządzenia mechanizmu luki finansowej dla obliczenia wysokości dofinansowania z Programu Operacyjnego. Obowiązek ten istnieje niezależnie od spełnienia przesłanki braku pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE, o której mówi art. 55 ust. 6 rozporządzenia Nr 1083/06.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 „projektem generującym dochód jest jakakolwiek operacja obejmująca inwestycję w infrastrukturę, korzystanie z której podlega opłatom ponoszonym bezpośrednio przez korzystających lub jakakolwiek operacja pociągająca za sobą sprzedaż gruntu lub budynków lub dzierżawę gruntu lub najem budynków, lub jakiejkolwiek inne odpłatne świadczenie usług”.

Stwierdza się, że projekt jest projektem generującym dochód, gdyż korzystanie z przewozów autobusowych podlega opłatom ponoszonym bezpośrednio przez użytkowników. Mimo wszystko suma zdyskontowanych przychodów będzie niższa niż suma zdyskontowanych kosztów, zatem wartość bieżąca przepływów pieniężnych netto generowanych w ramach projektu będzie ujemna. Ze względu na specyfikę transportu zbiorowego obniżenie grantu UE nie będzie miało miejsca (ponieważ przychody w rozumieniu art. 55 rozporządzenia Nr 1083/06 generowane przez projekt będą mniejsze niż koszty operacyjne).

W celu uzasadnienia powyższego przeprowadzono analizę luki w finansowaniu.

1. Określenie wskaźnika luki finansowej R

$R = DIC - DNR / DIC$, gdzie DIC – zdyskontowany koszt inwestycyjny

DNR – zdyskontowany przychód netto

2. Określenie kwoty decyzji DA

$DA = EC * R$, gdzie EC jest kosztem kwalifikowalnym

3. Określenie maksymalnej dotacji UE

$Dotacja\ UE = DA * Max\ CRpa$

gdzie Max CRpa to maksymalna stopa współfinansowania określona dla osi priorytetowej

Tabela 17. Analiza luki w finansowaniu

Nazwa	Wartości
DIC	4 167 324,52
DNR	-598 793,25
$R = DIC - DNR / DIC$	$R = 114,37\%$
EC	3 734 691,00 zł
$DA = EC * R$	$DA = 3\ 734\ 691,00\ zł * 114,37\% = 4\ 271\ 366,10$
Max CRpa	85%
$dotacja\ UE = DA * Max\ CRpa$	$dotacja\ UE = 4\ 271\ 366,10 * 85\% = 3\ 630\ 661,18\ zł$

Analiza luki w finansowaniu wykazała, iż wskaźnik luki finansowej R wynosi 114,37%, natomiast wartość maksymalnego dofinansowania – dotacja UE – 3 630 661,18 zł. Przedsiębiorstwo stara się o dofinansowanie na poziomie 60% czyli kwotę niższą, a mianowicie 2 240 814,60 zł.

17. Analiza wrażliwości i ryzyka

Przy analizowaniu ryzyka mogącego mieć wpływ na realizację projektu wzięto pod uwagę: ryzyko zmniejszenia się liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej, ryzyko dewastacji i zniszczenia zakupionego taboru i wyposażenia oraz ryzyko awarii autobusów w początkowym okresie eksploatacji. Analizę ryzyka przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 18. Analiza ryzyka.

Ryzyko	Prawdopodobieństwo H - wysokie M - średnie S - niskie	Ocena ryzyka/Komentarz
Ryzyko zmniejszenia się liczby osób korzystających z komunikacji	S	Ryzyko zmniejszenia się liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej w Sandomierzu określa się jako niskie. Z autobusów miejskich korzysta rocznie ponad 450 tys. osób zamieszkałych w mieście

miejskiej		i przyjezdnych, mimo że stan techniczny i wizualny części z nich nie jest zadowalający. W ramach projektu wymieniona zostanie najstarsza część taboru, w związku z czym nastąpi ogromna poprawa warunków i komfortu podróżowania. Dodatkowo dzięki systemowi monitoringu wizyjnego znacznie wzrośnie poziom bezpieczeństwa, a niskopodłogowe nadwozie i specjalne platformy ułatwią podróżowanie komunikacją miejską osobom niepełnoprawnym. Realizacja projektu z pewnością sprawi, że więcej osób zechce skorzystać z miejskich autobusów, rezygnując z przemieszczania się własny samochodem bądź komunikacją prywatną.
Ryzyko dewastacji i zniszczenia zakupionego taboru i wyposażenia	S	Ryzyko dewastacji zakupionego taboru i wyposażenia ocenia się jako niskie. Z dotychczasowego doświadczenia beneficjenta wynika, że akty wandalizmu prowadzące do zniszczenia autobusów zdarzają się w Sandomierzu co jakiś czas. Po realizacji projektu w pojazdach zostaną jednak zamontowane kamery, które wraz z całym systemem monitoringu powinny odstraszyć ewentualnych chuliganów, a w razie popełnienia niedozwolonych czynów, ułatwią ich ujęcie.
Ryzyko awarii autobusów w początkowym okresie eksploatacji	S	Ryzyko awarii autobusów w początkowym okresie eksploatacji określa się jako niskie. Zakupione pojazdy będą najwyższej jakości w stosunku do poniesionych nakładów, w związku z czym spełniać muszą wszystkie normy technologiczne. Ponadto Przedsiębiorstwo będzie regularnie dokonywać wszelkich koniecznych przeglądów technicznych w trakcie eksploatacji. Na zakupione autobusy będzie dodatkowo udzielona gwarancja w przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości, awarii bądź usterek.

Po przeprowadzeniu analizy wrażliwości suma zaktualizowanych wartości netto uległa zmianie. W analizie finansowej po wzroście nakładów finansowych o 20% zaktualizowana wartość netto nadal pozostała ujemna – FNPV zwiększyło wartość ujemną do -4 664 544,00.

FNPV zachowało się odwrotnie (zmniejszyło wartość) przy zmniejszeniu nakładów inwestycyjnych (-3 309 293,75), lecz nie osiągnęło wartości dodatniej. Przeprowadzanie analizy wrażliwości dla analizy ekonomicznej wykazało, że przy założeniu osobno wzrostu i spadku nakładów inwestycyjnych o 20% projekt nadal będzie opłacalny (ENPV jest zawsze dodatnie, wskaźnik B/C jest większy od 1). Zestawienie wskaźników zostało zaprezentowane w tabeli 19.

Analiza wrażliwości została zamieszczona w załączniku 3 i 4.

Tabela 19. Zestawienie wskaźników analizy wrażliwości

Czynnik	NPV/C	NPV/K	ENPV	ERR	B/C
Wzrost nakładów inwestycyjnych o 20%	-4 664 544,00	-3 584 865,95	485 978,91	7,30%	1,09
Spadek nakładów inwestycyjnych o 20%	-3 309 293,75	-2 324 511,22	1 841 229,16	17,44%	1,46

Załącznik 1. Analiza ekonomiczna

[illegible]

Załącznik 2. Analiza finansowa

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Rachunek Zysków i Strat

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rachunek Zysków i Strat															
A Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	0,00	0,00	72 081,00	77 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00
B Koszt działalności operacyjnej	0,00	0,00	72 081,00	77 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00	82 081,00
I Przychody netto ze sprzedaży produktów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II Zmiana stanu produktów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IV Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B Koszt działalności operacyjnej	0,00	0,00	146 100,00	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	618 688,10	146 100,00	146 100,00
I Amortyzacja	0,00	0,00	0,00	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	372 568,10	0,00	0,00
II Zdobycie materiałów i energii	0,00	0,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00	-46 500,00
III Usługi obce	0,00	0,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00	-6 100,00
IV Podatki i opłaty	0,00	0,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00	300,00
V Wynagrodzenia	0,00	0,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00	40 100,00
VI Wypłacone na poczekanie	0,00	0,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00	12 000,00
VII Zobowiązania	0,00	0,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00	146 300,00
VIII Wzrost wartości sprzedanych towarów i materiałów	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	0,00	-13 025,00	-74 049,00	-441 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-44 049,00	-44 049,00
D Pozostałe przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I Zysk ze zbycia nieruchomości aktywów trwałych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II Odsetki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III Inne przychody operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E Pozostałe koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I Strata ze zbycia nieruchomości aktywów trwałych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III Inne koszty operacyjne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	0,00	-13 025,00	-74 049,00	-441 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-44 049,00	-44 049,00
G Przychody finansowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I Dywidendy i udziały w zyskach	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II Odsetki w tym od jednostek powiązanych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III Zysk ze zbycia inwestycji	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IV Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
V Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
H Koszt finansowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I Odsetki	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II Strata ze zbycia inwestycji	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IV Inne	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	0,00	-13 025,00	-74 049,00	-441 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-44 049,00	-44 049,00
J Wynik z tytułu działalności	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
K Zysk nadwyżkowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
L Zysk strata brutto	0,00	-13 025,00	-74 049,00	-441 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-44 049,00	-44 049,00
M Podatek dochodowy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N Porozumienie odczuwane zmniejszenie zysku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
O Zysk (strata) netto	0,00	-13 025,00	-74 049,00	-441 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-436 618,10	-44 049,00	-44 049,00

2009 201

17

Plan amortyzacji

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
autobusy	3 725 691,00									
stawka amortyzacji 10%	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10	372 569,10
wartość netto	3 353 121,90	2 980 552,80	2 607 983,70	2 235 414,60	1 862 845,50	1 490 276,40	1 117 707,30	745 138,20	372 569,10	0,00

Amortyzację sporządzono od 2012 roku, gdyż zakłada się, że autobusy będą użytkowane od początku tego roku

– Wzrost nakładów o 20%

[illegible]

13. Wskaźniki produktu i rezultatu inwestycji

Produktami, czyli bezpośrednimi, materialnymi efektami, będą:

- liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej,
- pojemność jednostek zakupionego taboru komunikacji miejskiej,
- liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (EPC),
- liczba projektów dotyczących walki z przestępczością i poprawy bezpieczeństwa mieszkańców.

Rezultatami inwestycji będą:

- liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej,
- przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (EPC),
- przyrost ludności korzystającej ze zmodernizowanej komunikacji miejskiej.

Źródłem informacji o wartościach poszczególnych wskaźników będą: umowy o pracę, ewidencja środków trwałych, faktury zakupu oraz monitoring własny Przedsiębiorstwa.

Kluczowe wskaźniki produktu i rezultatu zostały zaprezentowane w tabelach 10 i 12.

Pozostałe wskaźniki produktu i rezultatu zaprezentowano w tabelach 11 i 13.

Tabela 10. Kluczowe wskaźniki produktu

Wskaźnik produktu	Źródło danych	Jedn. miary	Rok „0” 2009	Rok 2010	Rok 2011
Liczba zakupionych jednostek taboru komunikacji miejskiej	Faktura zakupu	szt.	0	0	6
Pojemność jednostek zakupionego taboru komunikacji miejskiej	Ewidencja środków trwałych	osoby	0	0	360
Liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC)	Umowa o pracę	szt.	0	1	2

Tabela 11. Pozostałe wskaźniki produktu.

Wskaźnik produktu	Źródło danych	Jedn. miary	Rok „0” 2009	Rok 2010	Rok 2011
Liczba projektów dotyczących walki z przestępczością i poprawy bezpieczeństwa mieszkańców	Monitoring własny	szt.	0	0	1

Tabela 12. Kluczowe wskaźniki rezultatu

Wskaźnik rezultatu	Źródło danych	Jedn. miary	Rok „0” 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014
Liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej	Monitoring własny	osoby/rok	451000	455000	459000	463000
Przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych etatów (EPC)	Umowa o pracę	szt.	2	2	2	2

Tabela 13. Pozostałe wskaźniki rezultatu

Wskaźnik rezultatu	Źródło danych	Jedn. miary	Rok „0” 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014
Przyrost ludności korzystającej ze zmodernizowanej komunikacji miejskiej	Monitoring własny	%	0	2	6	10