

# BIROUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ AL REPUBLICII MOLDOVA

Aprobat prin Ordinul BNS al Republicii Moldova  
nr. 81 din 10 august 2010

## I N S T R U C Ț I U N I PENTRU COMPLETAREA RAPORTULUI STATISTIC PRIVIND TROLEIBUZELE (formular nr. 1 trol.)

### Principii generale

Raportul statistic «Troleibuze» (f. nr. 1 trol., anual), aprobat de BNS al Republicii Moldova, se întocmește de direcțiile de troleibuze din subordinea primăriilor orașenești și de alte subdiviziuni structurale, care au înscris în inventar mijloace de transport cu tracțiune electrică și se prezintă în termenele stabilite și pe adresele indicate în formular.

### 1. Lungimea liniilor

1.1. Lungimea liniilor în exploatare de o singură cale se calculează ca sumă între lungimea liniei de folosință generală (p.1.2.) și lungimea liniei de acces sau de folosință specială (p.1.3.).

1.2. Din lungimea totală a liniei în exploatare se raportează separat lungimea liniilor de folosință generală și de folosință specială.

Lungimea liniilor de troleibuz de folosință generală în exploatare se constituie din distanța efectivă între axele stațiilor terminus care servesc pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în cazul transporturilor cu plată sau încărcarea-descărcarea mărfurilor din mijloacele de transport. Lungimea liniilor de troleibuz de folosință generală în exploatare se determină conform axei căii magistrale (pe sectoarele cu două sau mai multe căi — conform axei cu cea mai mică lungime).

Ex. 1. Dacă sectorul de cale între axele celor mai apropiate stații e constituit dintr-o singură cale cu lungimea de 400 m, lungimea liniei în exploatare este egală cu 400 m.

Ex. 2. Dacă sectorul de cale între axele celor mai apropiate stații este constituit din două căi cu lungimea de 590 m și 600 m, lungimea în exploatare a acestui sector este egală cu 590 m înmulțită la 2.

Lungimea liniilor de folosință generală în exploatare cuprinde toate ramificațiile pe care se îmbarcă și se debarcă pasagerii la transporturile cu plată sau se încarcă și se descarcă mărfurile din mijloacele de transport.

Lungimea liniilor haltelor de încrucișare, ramificațiilor etc. (exceptând liniile magistrale) nu se include în lungimea totală a liniilor de folosință

generală în exploatare chiar și în situația când aceste linii servesc pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor la transporturile cu plată și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor din mijloace de transport.

Astfel, lungimea liniilor de folosință generală în exploatare se constituie din lungimea totală a liniilor de troleibuz (exceptând sectoarele care se suprapun) ce servesc pentru transportul de pasageri cu plată.

1.3. Lungimea liniilor de folosință specială în exploatare reprezintă lungimea efectivă a liniei date din punctul de racordare a ei la liniile de folosință generală pînă la axa celor mai îndepărtate stații terminus, indiferent de faptul dacă calea cea mai lungă este autonomă sau se constituie din cîteva căi, ramificații bretele ce se succed.

Lungimea liniilor de folosință specială se determină conform axei căii magistrale.

Lungimea căilor din stații, căilor haltelor de încrucișare, ramificațiilor și a altor căi (exceptând căile magistrale) nu se include în lungimea totală a liniei de folosință specială.

1.4. Lungimea desfășurată a liniei de o singură cale reprezintă suma lungimilor căilor magistrale, secundare (de retur) și a altor căi (linii), ramificații, halte de încrucișare, bretele, căi circulare ș. a., indiferent de faptul dacă aceste linii sînt de folosință generală (de pasageri) sau specială.

## **2. Depouri**

2.1. Numărul de depouri se raportează în conformitate cu datele din inventarul unității privind existența depourilor teritorial izolate la sfîrșitul anului raportat.

2.2. Capacitatea proiectată și capacitatea de primire a depoului reprezintă numărul de troleibuze care, în funcție de suprafețele și utilajele de producție, sînt întreținute tehnic și reparate și dispun de locuri pentru staționare în conformitate cu normele și regulile de reparații și întreținere în depouri.

## **3. Mijloacele de transport**

3.1. La numărul de inventar al mijloacelor de transport se raportează toate troleibuzele de pasageri înscrise în inventarul unității raportate la sfîrșitul anului: în exploatare, în rezervă, în staționare, în reparație și în așteptarea acesteia, inclusiv troleibuzele deteriorate care încă nu sînt scoase din inventar în ordinea stabilită.

Troleibuzele-școală nu se includ în numărul troleibuzelor de pasageri din inventar, ci se raportează ca troleibuze cu destinație specială.

3.2. Capacitatea în locuri a mijloacelor de transport se calculează ca

produs între numărul mijloacelor de transport din inventar și capacitatea troleibuzelor pe tipuri conform fișelor tehnice ale acestora, luându-se ca bază 5 persoane la 1 m. p. din suprafață și locurile pe scaune.

3.3. Capacitatea în locuri pe scaune se calculează ca produs între numărul mijloacelor de transport din inventar pe tipuri de troleibuze și numărul locurilor pe scaune în corespundere cu fișele tehnice.

3.4. La ieșiri de mijloace de transport se raportează troleibuzele casate în ordinea stabilită din cauza deteriorării, uzurii sau din alte cauze; troleibuzele predate altor unități; troleibuzele-școală și troleibuzele reutilitate în troleibuze cu destinație specială.

3.5. Numărul mijloacelor de transport reparate capital se determină în conformitate cu procesele-verbale de recepție întocmite în ordinea stabilită, indiferent de locul executării reparației: la uzină, în atelier sau în depou.

3.6. Durata de exploatare a troleibuzelor se specifică pe tipuri de troleibuze.

3.7. La mijloacele speciale de transport se raportează troleibuzele cu destinație specială de mărfuri și troleibuzele-școală (de pasageri). Troleibuzele cu destinație specială nu se includ în numărul total al mijloacelor de transport de pasageri.

#### **4. Prestațiile și utilizarea transportului electric**

4.1. Troleibuzele-zile ale mijloacelor de transport pentru pasageri la dispoziția unității se calculează ca sumă a zilelor calendaristice de aflare a troleibuzelor în unitate, inclusiv în zilele de odihnă și de sărbătoare. Troleibuzele-zile se raportează ca troleibuze-zile în circulație și în imobilizare în funcție de utilizarea și starea tehnică a mijloacelor de transport.

4.2. Troleibuzele-zile în circulație se calculează ca sumă a troleibuzelor de pasageri care au ieșit pe traseu în fiecare zi calendaristică a anului raportat. Se consideră troleibuz ieșit pe traseu mijlocul de transport care a realizat o tură (s-a pornit din stația terminus și a revenit în ea).

Dacă troleibuzul a ieșit pe traseu de mai multe ori în 24 de ore, la calcularea troleibuzelor-zile în circulație acest mijloc de transport se raportează o singură dată.

Troleibuzele-școală sau în rezervă, ieșite pe traseu în cursul zilei pentru optimizarea circulației sau înlocuirea unui troleibuz defect, se raportează la indicatorii «Troleibuze-zile» la dispoziția unității și «Din care în circulație», dacă au executat în cursul zilei cel puțin o tură.

Dacă troleibuzul defect (după înlăturarea defecțiunii) a reluat circulația pe traseu, iar troleibuzul de rezervă cu care era înlocuit s-a retras în depou, acesta din urmă nu se include în numărul total de troleibuze-zile în circulație.

Troleibuzul care s-a defectat în prima cursă și n-a mai ieșit pe traseu sau n-a fost înlocuit cu un troleibuz de rezervă nu se ia în calcul la determinarea troleibuzelor-zile în circulație.

4.3. Pe rîndul «Troleibuze-zile în imobilizare» se înregistrează mijloacele de transport cu tracțiune electrică în reparații programate și neprogramate. Reparații programate sînt considerate reparațiile executate în conformitate cu programul și cu normele de parcurs între reparații. Alte reparații (depanări, reparații ocazionale) sau curente (capitale) executate înainte de termen, adică pînă la realizarea parcursului între reparații, sînt considerate reparații neprogramate.

Durata de staționare a troleibuzelor în reparație se calculează începînd cu ziua instalării troleibuzului în zona de reparații din depou sau cu ziua transportării acestuia la atelier ori la uzină pînă în ziua de ieșire din reparație în baza unui proces-verbal de recepție, întocmit în ordinea stabilită, sau de sosire a troleibuzului din reparație (luîndu-se în calcul și zilele de aflare în drum).

Numărul de troleibuze-zile la dispoziția unității trebuie să depășească numărul de troleibuze-zile în circulație și în imobilizare pe contul troleibuzelor-zile de staționare în stare bună de circulație, care nu se raportează separat.

4.4. Durata de circulație a mijloacelor de transport cu tracțiune electrică pentru pasageri se calculează ca sumă a orelor de aflare a troleibuzelor pe traseu în fiecare zi de activitate pe parcursul anului raportat.

Orele efectiv realizate de mijloacele de transport se iau în calcul începînd cu ieșirea troleibuzelor pe traseu pînă la retragerea lor în depou sau în alte spații de staționare, exceptîndu-se durata staționărilor efective, dacă acestea depășesc 10 minute independent de cauzele staționării și de faptul dacă ele sînt programate conform orarului de circulație.

4.5. Parcursul mijloacelor de transport pentru pasageri în troleibuze-kilometri se calculează ca sumă a parcursurilor fiecărui troleibuz din momentul ieșirii acestuia pe traseu pînă la momentul retragerii lui în depou pentru fiecare zi a perioadei raportate.

4.6. Prestațiile de transport — parcursul troleibuzelor de pasageri în funcție de capacitatea lor — se calculează ca produs între parcursul troleibuzelor de pasageri și capacitatea lor pe tipuri conform fișelor tehnice, luîndu-se ca bază 5 persoane la 1 m. p. din suprafață plus locurile pe scaune.

4.7. Prestațiile de transport — parcursul troleibuzelor de pasageri în funcție de locurile pe scaune — se calculează ca produs între parcursul troleibuzelor de pasageri și capacitatea tipului respectiv al mijlocului de transport în locuri pe scaune conform fișei tehnice.

4.8. În raport se notează numărul pasagerilor transportați, inclusiv al pasagerilor care beneficiază de gratuități de transport. Din numărul total se

evidențiază numărul de pasageri transportați cu plată. Numărul pasagerilor transportați cu plată se determină în conformitate cu următoarele documente:

a) la transporturile de pasageri în trafic urban cu bilete de călătorie fără taxator numărul pasagerilor transportați se calculează ca raport între suma obținută din vânzarea de bilete și tariful unic aplicat în localitatea respectivă;

b) la transporturile de pasageri cu abonamente lunare (trimestriale) numărul pasagerilor transportați în cursul unei luni se calculează ca produs între numărul abonamentelor vândute și numărul de călătorii realizate într-o lună (tabelul 1).

**Tabelul 1**

	Numărul călătoriilor realizate în cursul unei luni cu diverse mijloace de transport	
	troleibuze	troleibuze și autobuze
Pentru unități	125	65
Pentru persoane fizice (inclusiv studenți și elevi ai instituțiilor de învățământ mediu de specialitate)	120	65
Pentru elevi (în cursul anului de studii)	100	50

4.9. Numărul persoanelor care beneficiază de gratuități de transport se determină în conformitate cu numărul documentelor care atestă acest drept. Datele cu privire la aceste documente se furnizează de Primăria orașului, Secția Administrativ-Militară Orășenească, organele de asistență socială ș. a. Numărul pasagerilor transportați se calculează în funcție de numărul convențional de 50 călătorii pe lună efectuate cu fiecare mijloc de transport de toate categoriile de persoane care beneficiază de gratuități de transport, sau conform numărului de călătorii aprobat de Primăria orașului, în baza cercetării selective realizate (de exemplu o dată în cinci ani).

4.10. În situația când în oraș se aplică un tarif unic și sînt valabile bilete de călătorie unice pentru mai multe mijloace de transport urban, numărul pasagerilor transportați se calculează ca raport între suma obținută din vânzarea biletelor de călătorie și tariful unic, urmînd ca rezultatele să fie repartizate de întreprinderile de autobuze și troleibuze conform prestațiilor (în locuri – kilometri).

4.11. Parcursul pasagerilor cu troleibuzele se calculează ca produs între numărul pasagerilor transportați și distanța medie de circulație a pasagerilor cu troleibuzele. Distanța medie de circulație se stabilește o dată în cinci ani în urma cercetării fluxului de pasageri pe traseele de troleibuze ale orașului respectiv, se aprobă în ordinea stabilită și se ia în calcul ca o mărime constantă.

4.12. Rîndul «Curse programate conform orarului» se completează în corespundere cu orarul de circulație a troleibuzelor de pasageri. Cursă a troleibuzului este parcursul acestuia de la o stație terminus pînă la cealaltă.

Numărul de curse efectiv realizate se raportează în baza foilor de parcurs și a situațiilor de curse efectuate (conform mențiunilor de sosire a troleibuzelor în stațiile terminus ale traseului).

Cursa se consideră executată conform orarului, dacă troleibuzul a parcurs traseul între stațiile terminus prin punctele de control în intervalul de timp indicat în orar sau cu abateri de plus 2 minute (întîrziere) sau minus 1 minut. Pe traseele cu intervalul de circulație de pînă la 2 minute se admit abateri de plus-minus 1 minut.

4.13. În situația cînd pentru transportul de pasageri a fost utilizat un troleibuz-școală, care în cursul zilei a executat cel puțin o tură, acest troleibuz se raportează la toți indicatorii din cap. IV privind utilizarea troleibuzelor și prestațiile lor.

## **5. Sistemul energetic**

5.1. În raport se înregistrează numărul substațiilor electrice de transformare pentru tracțiune înscrise în inventarul unității la sfîrșitul anului raportat.

5.2. Puterea instalată a substațiilor de tracțiune se calculează ca sumă a puterilor instalate ale tuturor redresoarelor în funcțiune și în rezervă din substațiile electrice de transformare, care figurează în inventar la sfîrșitul anului.

Puterea substațiilor electrice care alimentează cu energie electrică traseele de troleibuze se înscrie în raportul prezentat de întreprinderile de troleibuze.

5.3. Lungimea rețelelor de alimentare și de întoarcere a curentului continuu din inventarul unității la sfîrșitul anului se constituie din lungimea tuturor cablurilor subterane și a conductoarelor aeriene.

5.4. Din lungimea totală se evidențiază lungimea rețelei aeriene. Lungimea rețelei de contact nu se include în lungimea totală a rețelei de alimentare și de întoarcere.

## **6. Indicatori financiari**

6.1. La veniturile obținute din transporturile de pasageri și de bagaje se raportează veniturile obținute din transporturile de pasageri și de bagaje, finanțările de la bugetele local și republican, sumele alocate de unitățile industriale și alte surse.

6.2. La veniturile obținute din vînzarea билетelor de călătorie se

raportează încasările pentru toate categoriile de bilete de călătorie vândute în anul raportat.

Dacă în oraș se aplică un tarif unic și sînt valabile bilete (abonamente) unice pentru diverse mijloace de transport urban în comun, veniturile se repartizează între unitățile de transport de pasageri (de autobuze, de troleibuze) proporțional cu prestațiile.

6.3. La cheltuielile de exploatare aferente transporturilor de pasageri și de bagaje se raportează cheltuielile legate nemijlocit de transportarea pasagerilor cu troleibuzele, adică cheltuielile care constituie prețul de cost al transportului de pasageri.

Cheltuielile aferente gospodăriilor anexe și a altor activități auxiliare nu se includ în raport.

6.4. În raport nu se înregistrează valoarea de inventar a mijloacelor fixe cu destinația social-culturală (clădiri de locuit, cămine, instituții pentru copii, tabere de odihnă, unități medico-sanitare, combinate didactice etc.).

## **7. Munca**

7.1. Numărul scriptic mediu al personalului ocupat în activitatea de bază include numărul salariaților tuturor serviciilor unității de troleibuze, inclusiv personalul de exploatare și cel ocupat la lucrările auxiliare. La personalul ocupat în activitatea de bază se raportează și salariații care execută reparații ale mijloacelor fixe din inventarul întreprinderilor de exploatare a transportului electric.

În numărul scriptic mediu al personalului ocupat în activitatea de bază nu se include personalul de deservire a clădirilor de locuit, căminelor, grădinițelor și creșelor pentru copii, taberelor de odihnă etc.

În cazul depistării greșelilor e necesar să se facă urgent corectările respective în darea de seamă cu o remarcă corespunzătoare, comunicînd datele corectate pe toate adresele stabilite.

**И Н С Т Р У К Ц И Я**  
**ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИЧЕСКОЙ**  
**ОТЧЕТНОСТИ О ТРОЛЛЕЙБУСНОМ ТРАНСПОРТЕ**  
**(форма № 1-трол.)**

**Общие положения**

Статистическая отчетность о троллейбусном транспорте общего пользования, утвержденная НБС Республики Молдова (форма № 1-трол., годовая) составляется троллейбусными управлениями, находящимися в ведение Примэрии городов, предприятиями и организациями другой ведомственной принадлежности, имеющими на своем балансе хозяйство горэлектротранспорта и представляется в адреса и сроки, указанные на форме.

**1. Протяженность линий**

1.1. Протяжение эксплуатационной линии показывается в однопутном исчислении как сумма пассажирской линии, или линии общего пользования (пункт 1.2.) и подъездной линии, или линии необщего пользования (пункт 1.3.).

1.2. Из общей протяженности эксплуатационной линии выделяется длина пассажирской линии, или линии общего пользования и линии необщего пользования.

Эксплуатационная длина троллейбусных линий общего пользования представляет собой фактическую длину между осями остановочных пунктов (ограничивающих перегон), предназначенных для посадки, высадки пассажиров при платных перевозках пассажиров, погрузки, выгрузки грузов из подвижного состава. Эксплуатационная длина троллейбусных линий общего пользования измеряется по оси главного пути (на участках с двумя или более путями — по оси, пути с наименьшей длиной).

Пример 1. Если перегон между осями ближайших друг к другу остановочных пунктов является однопутным и равным 400 м., то его эксплуатационная длина равна 400 м.

Пример 2. Если перегон между осями ближайших друг к другу остановочных пунктов является двухпутным, длина одного из путей



равна 590 м., второго — 600 м., то эксплуатационная длина этого перегона 590 м. умноженная на два.

В эксплуатационную длину общего пользования включаются все ответвления, на которых производится посадка, высадка пассажиров при платных перевозках пассажиров, погрузка, выгрузка грузов из подвижного состава.

Длина линий разъездов, узлов и других (кроме главных) в общую эксплуатационную длину линий общего пользования не включается, даже если эти линии одновременно используются для посадки, высадки пассажиров при платных перевозках пассажиров, погрузки, выгрузки грузов из подвижного состава.

Таким образом, эксплуатационная длина линий общего пользования представляет собой общую длину троллейбусных линий (без перекрывающихся участков линий), предназначенных для платных перевозок пассажиров.

1.3. Эксплуатационная длина линий необщего пользования представляет собой фактическую длину от точки соединения этой линии с линиями общего пользования до оси наиболее удаленного (от точки соединения) конечного пункта линии независимо от того, является ли самый длинный путь самостоятельным или этот путь включает в себя несколько следующих друг за другом путей, съездов, ответвлений.

Эксплуатационная длина линий необщего пользования измеряется по оси главного пути.

Длина станционных путей, путей разъездов, узлов и других (кроме главных) в общую эксплуатационную длину линии необщего пользования не включается.

1.4. Протяжение развернутой линии в однопутном исчислении представляет собой сумму длины главных путей, вторых (обратных), третьих и т. д. путей (линий), путей (линий) ответвлений, разъездов, узлов, съездов, путей повторных колец и других путей, независимо от того, являются ли линии пассажирскими или путями необщего пользования.

## **2. Депо**

2.1. Количество депо отражается в отчете на основании инвентарных данных о наличии в хозяйстве территориально разобценных, отдельно стоящих депо, числящихся на балансе отчитывающейся организации на конец отчетного года.

2.2. Проектная (технологическая) мощность, вместимость депо - это количество троллейбусов, которое по наличию производственных

площадей и оборудования обеспечивается всеми видами технического обслуживания, ремонта и местами отстоя в соответствии с нормами и правилами деповского обслуживания и ремонтов.

### **3. Подвижной состав**

3.1. В инвентарное число пассажирского подвижного состава включается число всех пассажирских троллейбусов, числящихся на балансе отчитывающейся организации на конец отчетного года: находящихся в работе, резерве, простое, ремонте, ожидании ремонта, включая также непригодные для работы троллейбусы, но еще не списанные с баланса в установленном порядке.

Учебные троллейбусы не включаются в число инвентарных пассажирских троллейбусов и учитываются как троллейбусы специального назначения.

3.2. Общая пассажировместимость подвижного состава определяется произведением инвентарного числа подвижного состава на вместимость по типам, в соответствии с техническим паспортом, из расчета 5 человек на 1 квадратный метр свободной площади пола плюс места для сидения.

3.3. Вместимость по числу мест для сидения определяется произведением инвентарного числа подвижного состава по типам на количество мест для сидения, в соответствии с техническим паспортом.

3.4. В число выбывшего подвижного состава включаются троллейбусы, списанные с баланса в установленном порядке по причине их ветхости, износа и по другим причинам; троллейбусы, переданные другим предприятиям; переведенные в учебные, а также переоборудованные для хозяйственных и других нужд, учитываемые как троллейбусы специального назначения.

3.5. Число отремонтированного капитальным ремонтом подвижного состава определяется по актам приемки (оформленным в установленном порядке), независимо от того, где производился ремонт на заводе, в мастерской или силами и средствами самого депо.

3.6. Распределение троллейбусов по времени эксплуатации показывается суммарно по всем типам подвижного состава.

3.7. В инвентарное число специального подвижного состава включаются троллейбусы специального назначения: грузовые и учебные (пассажирские).

Подвижной состав специального назначения не включается в общее число пассажирского подвижного состава.

## 4. Услуги и использование электротранспорта

4.1. Пребывание пассажирского подвижного состава в распоряжении хозяйства в машино-днях определяется путем суммирования всех календарных дней пребывания троллейбуса в хозяйстве, включая выходные и праздничные дни. В зависимости от использования подвижного состава и его технического состояния дни пребывания в хозяйстве учитывают как машино-дни в движении и в неисправном состоянии.

4.2. Пребывание пассажирского подвижного состава в движении определяется путем суммирования числа пассажирских троллейбусов, выпущенных из депо на линию за каждый календарный день отчетного года. Троллейбус считается выпущенным из депо на линию, если по прибытии на конечную станцию он отправлен в очередной рейс по маршруту и вернулся обратно на конечную станцию.

При выпуске троллейбуса на линию в календарные сутки более одного раза, при подсчете машино-дней в движении, такой троллейбус учитывается только один раз.

Резервный или учебный троллейбус, выпущенный в течение дня на линию для усиления пассажирского движения или замены неисправного троллейбуса, при условии выполнения им не менее одного оборотного рейса в течение одного дня, включается в показатели «пребывание пассажирского подвижного состава, в распоряжении хозяйства» и «в том числе в движении».

Если замененный резервным пассажирский троллейбус после устранения неисправности возвратился на свой маршрут, а заменявший его резервный троллейбус возвратили в депо, то последний при определении общего количества машино-дней в движении не учитывается.

Троллейбус, вышедший из строя в первом рейсе по маршруту и до конца рабочего дня не выпущенный на линию или не замененный резервным, не включается в число машино-дней в движении.

4.3. В показатель «пребывание пассажирского подвижного состава в неисправном состоянии» включается пребывание подвижного состава в плановом и во внеплановом ремонте.

Плановыми считаются ремонты, производимые по графику на основании действующей системы ремонта пассажирского подвижного состава и в соответствии с установленными межремонтными пробегами. Внеплановыми считаются все случайные, аварийные и прочие ремонты, не предусмотренные действующей системой ремонта или когда категоричный (текущий, капитальный) ремонт производится досрочно,

то есть до выполнения установленного межремонтного пробега.

Время пребывания троллейбуса в ремонте считается со дня постановки его в ремонтную зону депо (или со дня отправки на ремонтный завод или в мастерскую) до дня выхода троллейбуса из ремонта, оформленного актом приемки в установленном порядке, или прибытия его из ремонта, то есть включая дни нахождения в пути.

Машино-дни пребывания в распоряжении хозяйства должны быть больше суммы машино-дней в движении и в неисправном состоянии за счет машино-дней пребывания в простое в исправном состоянии, которые в отчете самостоятельной строкой не выделяются.

4.4. Время пребывания пассажирского подвижного состава в движении определяется путем суммирования всех часов нахождения троллейбусов на линии за каждый день работы в отчетном году.

Часы фактической работы подвижного состава на линии учитываются с момента выпуска из депо на линию и до возвращения с линии в депо или в пункты отстоя пассажирского состава за вычетом фактического времени простоев, если они превышают 10 минут, независимо от причин простоя и от того, предусмотрены они расписанием движения или нет.

4.5. Показатель пробега пассажирского подвижного состава в натуральных тролл.-километрах определяется путем суммирования количества километров, пройденный каждым пассажирским троллейбусом, с момента выхода его из депо на линию и момента возвращения с линии в депо за каждый день отчетного периода.

4.6. Транспортная работа — пробег пассажирского подвижного состава, приведенный по вместимости, определяется, как произведение пробега пассажирского подвижного состава на вместимость по типам, согласно техническому паспорту, из расчета 5 человек на квадратный метр свободной площади пола плюс места для сидения.

4.7. Транспортная работа — пробег пассажирского подвижного состава, приведенный по местам для сидения, определяется как произведение пробега пассажирского подвижного состава на вместимость данного типа по количеству мест для сидения, согласно техническому паспорту.

4.8. В отчете показывается общее число перевезенных пассажиров, включая пользующихся правом бесплатного проезда, в т. ч. выделяются пассажиры с платным проездом.

Количество пассажиров с платным проездом определяется на основе следующих документов, положений:

а) при продаже отдельным гражданам по установленному тарифу разовых билетов на одну пассажиро-поездку в городском транспорте без

кондуктора количество перевезенных пассажиров определяется делением выручки от продажи разовых билетов на утвержденный для данного города единый тариф;

б) при продаже отдельным гражданам, предприятиям по установленному тарифу абонементного месячного (квартального) билета количество перевезенных пассажиров за месяц определяется умножением количества проданных билетов на количество поездок в месяц, приведенное в таблице 1.

**Таблица 1**

	Количество поездок в месяц для каждого вида транспорта	
	в троллейбус	в троллейбус и автобус
Для предприятий, организаций и учреждений	125	65
Для отдельных граждан (включая студентов и учащихся средних специальных учебных заведений)	120	65
Для школьников (в течение учебного года)	100	50

4.9. Количество лиц с правом бесплатного проезда устанавливается по справкам о количестве выданных документов, на основании которых разрешен бесплатный проезд. Эти справки представляются организациями, выдавшими документы на бесплатный проезд (городской Примэрией, городским военным комиссариатом, местными органами социального обеспечения и др.). Количество перевезенных пассажиров определяется из расчета 50 поездок в месяц на каждом виде транспорта для всех категорий лиц, пользующихся правом бесплатного проезда, либо по количеству поездок утвержденных городской Примэрией на основе выборочного обследования (например 1 раз в 5 лет).

4.10. При действии в городе единого тарифа и единых разовых проездных билетов (талонов) на нескольких видах городского пассажирского транспорта количество перевезенных пассажиров определяется делением выручки от реализации единых разовых проездных билетов (талонов) на действующий в данном городе единый тариф и между отдельными пассажирскими предприятиями (автобусными, троллейбусными) распределяются пропорционально выполненной работе в место-километрах.

4.11. Пассажиuroоборот троллейбусного транспорта определяется умножением количества перевезенных пассажиров на среднее расстояние поездки пассажира троллейбусным транспортом. Это среднее расстояние

исчисляется на основе разового (1 раз в пять лет) непосредственного обследования пассажиропотоков троллейбусных линий данного города, утверждается в порядке, устанавливаемом органом управления троллейбусным транспортом и используется как постоянная величина для определения пассажирооборота.

4.12. Предусмотрено рейсов по расписанию — заполняется на основании графика движения пассажирского подвижного состава на маршрутах. Рейсом называется пробег троллейбуса от одного конечного пункта до другого.

Фактически выполненное количество рейсов показывается в отчете на основании отметок в путевых листах и ведомостях исполненного движения о прибытии троллейбусов на конечный пункт маршрута.

Рейс считается выполненным по расписанию, если троллейбус отправился с конечного пункта, проследовал контрольные пункты и прибыл на другой конечный пункт во время, указанное в расписании или с отклонением от него плюс 2 минуты (опоздание) или минус одна минута. На маршрутах с интервалом движения менее 2 минут допускается отклонение от расписания плюс-минус одна минута.

4.13. В тех случаях, когда для перевозки пассажиров использован учебный троллейбус, который в течение дня выполнил хотя бы один оборотный рейс по маршруту, этот троллейбус за данный день включается во все показатели IV раздела, отражающие использование подвижного состава и выполненную им транспортную работу.

## **5. Энергохозяйство**

5.1. В отчете показывается общее число тяговых преобразовательных электрических подстанций, числящихся на балансе хозяйства на конец отчетного года.

5.2. Общая установленная мощность тяговых подстанций определяется путем суммирования мощности всех установленных в преобразовательных электрических подстанциях рабочих и резервных выпрямителей, числящихся по инвентарным данным на конец года по постоянному току.

Мощность электроподстанций снабжающих электроэнергией троллейбусное сообщение отражается в отчете троллейбусного хозяйства.

5.3. Протяженность питающей и отсасывающей сети постоянного тока, числящейся на балансе хозяйства на конец года — это суммарная длина всех подземных кабелей и воздушных проводов, каждый из которых включает все питающие и отсасывающие сети постоянного тока,

числящиеся на балансе хозяйства.

5.4. Из общей протяженности выделяется протяженность воздушной сети. Протяжение контактной сети не включается в общую длину питающей и отсасывающей сети.

## **6. Финансовые показатели**

6.1. В доходах от перевозки пассажиров и багажа показываются суммарные доходы от перевозки пассажиров, багажа, поступления средств из республиканского и местного бюджета, от промышленных предприятий и других источников за отчетный год.

6.2. В выручке от продажи пассажирских билетов отражается общая сумма фактической выручки только от продажи всех видов проездных билетов за отчетный год.

При действии в городе одного тарифа и единых проездных билетов (талон) разового и долговременного пользования на нескольких видах городского пассажирского транспорта доходы между отдельными пассажирскими предприятиями городского транспорта (автобусными, троллейбусными) распределяется пропорционально выполненной транспортной работе.

6.3. В эксплуатационные расходы на перевозку пассажиров и багажа включаются все затраты, непосредственно связанные с перевозкой троллейбусами пассажиров, то есть затраты, включаемые в полную себестоимость перевозки пассажиров.

Расходы по подсобным хозяйствам и другой деятельности в отчет не включаются.

6.4. В отчете не включается стоимость основных средств жилищного и культурно-бытового назначения (жилые дома, общежития, детские учреждения, медицинские учреждения, учебные комбинаты и т. п.).

## **7. Труд**

7.1. В среднесписочной численности работников основной деятельности показывается число работников всех служб и подразделений троллейбусного хозяйства, включая общеэксплуатационный персонал и работников подсобно-вспомогательных подразделений, состоящих как на самостоятельном балансе, так и на балансе предприятий горэлектротранспорта.

В число работников основной деятельности включается также персонал, занятый на ремонте основных средств управления горэлектротранспорта.

В среднесписочную численность работников основной деятельности хозяйств не включаются работники, занятые на обслуживании жилых домов, общежитий, детских садов и ясель и т. д.

В случае обнаружения ошибок необходимо безотлагательно внести исправления в отчет, сделав соответствующие примечания и сообщить исправленные данные во все установленные адреса.