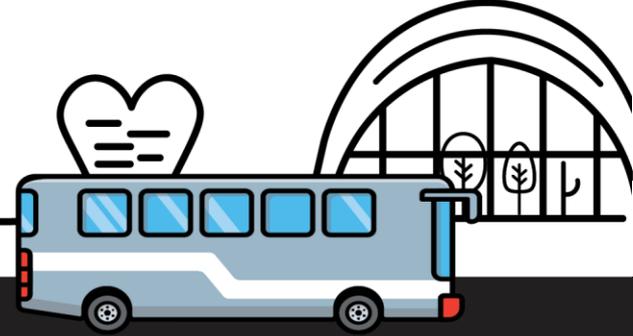
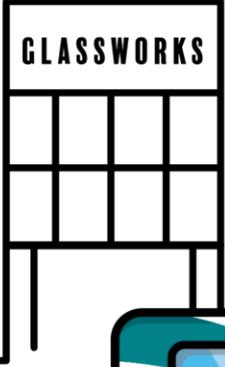




أبْدِ رَأْيِكَ فِي
استعادة التحكم
في تشغيل
حافلاتنا



ملخص التشاور بشأن مخطط هيئة رئاسة
مقاطعة جنوب يوركشاير المشتركة لامتياز
الحافلات

شارك على southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform



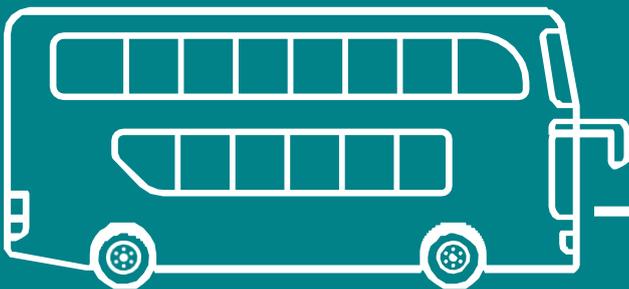
امسح الرمز
للمشاركة في الاستطلاع

آخر موعد للمشاركة هو الساعة 11.59 مساءً في 15 يناير 2025.

1 الفهرس

5	الملخص التنفيذي	2
8	لماذا نتشاور؟	2.1
8	ما موضوع التشاور؟	2.2
9	كيفية المشاركة في التشاور	2.3
9	من يمكنه المشاركة؟	2.3.1
9	كيفية الرد على أسئلة التشاور	2.3.2
9	استبيان التشاور	2.3.3
10	ملخص فعاليات التشاور	2.4
10	الخطوات التالية	2.5
10	المعلومات الأساسية المتعلقة بالتشاور وإصلاح الحافلات	2.6
12	نبذة عن إجراءات إصلاح الحافلات المتخذة حتى الآن	2.7
12	وصف لمخطط الامتياز المقترح	2.8
13	ملخص التقييم	2.9
13	خيارات إصلاح الحافلات	2.9.1
14	الدراسة الاستراتيجية	2.9.2
16	الدراسة الاقتصادية	2.9.3
19	الدراسة التجارية	2.9.4
22	الدراسة المالية	2.9.5
24	الدراسة الإدارية	2.9.6
26	استنتاجات التقييم العامة	2.9.7
26	الاستبيان القصير	2.9.8

2 - الملخص التنفيذي



2 الملخص التنفيذي

2.1 لماذا نتشاور؟

تتكون هيئة رئاسة مقاطعة جنوب يوركشاير المشتركة (South Yorkshire Mayoral Combined Authority) ("الهيئة") من رئيس مقاطعة جنوب يوركشاير ("رئيس المقاطعة") والسلطات المحلية للمناطق الأربعة في جنوب يوركشاير (South Yorkshire)؛ وهي بارنزلي (Barnsley) ودونكاستر (Doncaster) وروذرهام (Rotherham) وشيفيلد (Sheffield)، وهذه الهيئة مسؤولة عن التنمية الاقتصادية والنقل والتجديد في جنوب يوركشاير.

يدرك رئيس المقاطعة وكذلك الهيئة أهمية خدمات الحافلات للحياة اليومية. ووضعت خطة لتحسين خدمة الحافلات (الخطة) في عام 2021 لجنوب يوركشاير، وحددت الهيئة أهدافها الإستراتيجية لتحسين أسلوب تشغيل خدمات الحافلات بما في ذلك:

- توسيع نطاق شبكة الحافلات وزيادة خطوطها في جميع أنحاء المقاطعة.
- تحسين مستوى الالتزام بالمواعيد والاعتمادية.
- تعزيز الاستدامة البيئية.
- ضمان جودة الخدمات مقابل أفضل الأسعار.
- دعم أكثر الفئات ضعفًا.

تراجع مستوى خدمات الحافلات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير، ويتضح ذلك فيما يلي:

- انخفاض حجم شبكة الحافلات في جنوب يوركشاير من 43 مليون ميل في 2006-2007 إلى 20 مليون ميل في 2024-2025.
- لا يصل سوى 80-85% من الحافلات تقريبًا في الوقت المحدد.
- كان أكثر من 60% من الأشخاص غير راضين أو غير راضين تمامًا عن مستوى الاعتمادية على الحافلات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير.

لا يوجد حل سهل لتحسين مستوى خدمات الحافلات، ولكن رئيس المقاطعة وكذلك الهيئة يريدان أن يشهدا تحسن خدمات الحافلات بمرور الوقت. لذلك كلفت الهيئة بإجراء تقييم لخيارات تشغيل الحافلات طبقًا للأهداف الإستراتيجية، وخُص هذا التقييم إلى أن امتياز الحافلات هو النموذج الذي سيحقق أفضل النتائج طبقًا لتلك الأهداف. عند تطبيق نموذج امتياز الحافلات، ستتحكم الهيئة في أسلوب تشغيل الحافلات لأنها ستملك المستودعات وأسطول الحافلات، وسيمنحها هذا النموذج صلاحية تحديد مسارات الحافلات، وجدول المواعيد، ومعايير الجودة، وخيارات التذاكر، وتكلفة الأجرة، وكيفية تحسين الاعتمادية على شبكة الحافلات، وكيفية ربط الحافلات بالترام والقطارات. لذلك ترغب الهيئة في الشروع في تنفيذ مخطط امتياز الحافلات المقترح والمنصوص عليه في وثيقة التشاور الماثلة، وتريد الآن معرفة آرائكم بشأن هذا الاقتراح.

ترغب الهيئة في معرفة آراء الأشخاص والمنظمات ومؤسسات الأعمال في جميع أنحاء المنطقة بشأن المقترحات.

يمكن الاطلاع على ملخص الأسئلة التي نطرحها للتشاور في الملحق أ.

يجري التشاور من الساعة 09:00 في صباح يوم الأربعاء 23 أكتوبر 2024 إلى يوم الأربعاء 15 يناير 2025، ويجب استلام جميع الردود على أسئلة التشاور قبل أو في الساعة 23:59 من مساء يوم 15 يناير 2025.

2.2 ما موضوع التشاور؟

تدرس الهيئة طرق تقديم خدمات الحافلات في جنوب يوركشاير ("إصلاح الحافلات") لتعرف هل هناك طرق أفضل لتقديمها. في الوقت الحالي، تقوم غالبًا شركات تشغيل الحافلات من القطاع الخاص بتصميم خدمات الحافلات وتخطيطها وتقديمها بما في ذلك مسارات الحافلات، ومواعيد تشغيلها، والأجر، والتذاكر. يُسمح للهيئة بالنظر في طرق بديلة لتقديم هذه الخدمات بما فيها منح امتياز لخدمات الحافلات ("امتياز الحافلات") حيث ستقوم الهيئة بتصميم وتخطيط خدمات الحافلات بما فيها مسارات الحافلات، ومواعيد تشغيلها، والأجر، والتذاكر. بعد ذلك سيتم التعاقد مع شركات من القطاع الخاص لتقديم خدمات الحافلات.

قدمت الهيئة اقتراحًا لامتياز الحافلات ("مخطط امتياز الحافلات المقترح")، وكلفت بتقييم هذا الاقتراح ومراجعته/تدقيقه بشكل مستقل. تنص وثيقة التشاور على ما يلي:

- القسم 2: الملخص التنفيذي - بما في ذلك المعلومات الأساسية المتعلقة بإصلاح الحافلات والخيارات المختلفة.
- القسم 3: نظرة عامة إلى مخطط امتياز الحافلات المقترح بما في ذلك مسارات وخدمات الحافلات المضمنة (إلى جانب قائمة كاملة مقدمة في الملحق ب).

- القسم 4: ملخص تقييم مخطط امتياز الحافلات المقترح ("التقييم") والخيارات البديلة للشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة، ويوضح هذا الملخص سبب اختيار مخطط امتياز الحافلات المقترح وتفضيل الهيئة له من أجل تحقيق أهدافها لتحسين خدمات الحافلات في المنطقة.

2.3 كيفية المشاركة في التشاور

2.3.1 من يمكنه المشاركة؟

يمكن لجميع أفراد الجمهور ومؤسسات الأعمال والمنظمات المشاركة في التشاور، ولا تُشترط الإقامة في جنوب يوركشاير للمشاركة فيه.

ستظل جميع ردود أفراد الجمهور مجهولة الهوية، وقد يتم نشر ردود المنظمات. يرجى قراءة إشعار الخصوصية على

www.djsresearch.co.uk/dataprotection

2.3.2 كيفية الرد على أسئلة التشاور

يمكنك الرد بالطرق التالية:

- خيارنا المفضل: إكمال الاستبيان وإرساله على: www.southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform
- إرسال الاستبيان المكتمل عبر البريد الإلكتروني إلى: southyorkshirebusconsultation@djsresearch.com
- إرسال الاستبيان المكتمل إلى: البريد المجاني التشاور بشأن حافلات جنوب يوركشاير

2.3.3 استبيان التشاور

هناك نوعان من الاستبيان:

- استبيان قصير: يحتوي على الأسئلة الرئيسية التي نريد معرفة ردودك عليها، وهو مناسب لمعظم أفراد الجمهور والمنظمات. للإجابة عن هذه الأسئلة، يجب فقط قراءة القسم 2، الملخص التنفيذي (يمكنك أيضاً قراءة الوثيقة بالكامل إذا كنت ترغب في فهم مزيد من التفاصيل).
- استبيان طويل: يحتوي على أسئلة تفصيلية إضافية، ويستهدف الأفراد أو المنظمات التي لديها اهتمام كبير وعلى علم بكيفية إدارة سوق الحافلات.

يرجى العلم بما يلي:

- لا يتعين عليك الإجابة عن جميع أسئلة الاستبيان.
- يمكنك تقديم إجابتك بصيغة بديلة إذا كان ذلك يناسبك أكثر.

2.4 ملخص فعاليات التشاور

ستقيم الهيئة سلسلة من الفعاليات غير الرسمية التي تهدف إلى تقديم معلومات عامة عن التشاور في جميع أنحاء المناطق الأربعة في جنوب يوركشاير في مواقع يمكن الوصول إليها بسهولة. لمعرفة أحدث المعلومات عن هذه الفعاليات، يرجى استخدام الرابط التالي:

www.southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform

2.5 الخطوات التالية

استعانت الهيئة بشركة دي جيه إس للأبحاث المحدودة (DJS Research Limited) ("دي جيه إس")، وهي منظمة مستقلة خارجية لديها خبرة في تحليل إجابات المشاورات، وستقوم دي جيه إس بمراجعة الردود على أسئلة التشاور بشكل مستقل في إطار من عملية التشاور.

بعد ذلك، سيقوم رئيس المقاطعة، نيابة عن الهيئة، بدراسة إجابات أسئلة التشاور عند اتخاذ قرار بشأن المضي قدماً في تنفيذ مخطط الامتياز المقترح.

يسمح قانون النقل لعام 2000 ("القانون") بتعديل مخطط الامتياز المقترح بعد التشاور طبقاً للتغييرات التي تطرأ على شبكة الحافلات أو بناءً على إجابات أسئلة التشاور.

2.6 المعلومات الأساسية المتعلقة بالتشاور وإصلاح الحافلات

تم تحرير خدمات الحافلات في جنوب يوركشاير من القيود التنظيمية في عام 1986، وهذا يعني أن شركات تشغيل الحافلات في القطاع الخاص هي المسؤولة عن تحديد المسارات ومواعيد التشغيل ومعايير الخدمة والأسعار والتذاكر. يتم تشغيل خدمات الحافلات في الغالب على أساس تجاري لأن الشركات التي تقدمها تسعى إلى تحقيق أرباح. بناءً على ذلك، تمول الهيئة بعض الخدمات بما فيها الخدمات المساندة وخدمات عطلات نهاية الأسبوع التي لن تكون مجدية تجاريًا بدون تمويل إضافي.

نظرت الهيئة في خيارات لإصلاح أسلوب إدارة خدمات الحافلات في المنطقة، وتجري الآن تشاورًا بشأن تنفيذ نموذج جديد لامتياز الحافلات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير. عند تطبيق نموذج امتياز الحافلات، ستستعيد الهيئة التحكم في شبكة الحافلات، ومن ثم ستمتلك المستودعات وأسطول الحافلات، وستقوم بتحديد المسارات ومواعيد التشغيل ومعايير الخدمة والأجور والتذاكر. ثم سيتم التعاقد على التشغيل الفعلي لخدمات الحافلات مع شركات خاصة من خلال عملية تقديم عطاءات تنافسية. سيدفع القطاع العام لشركات تشغيل الحافلات من القطاع الخاص رسوم تقديم هذه الخدمات، وسيحتفظ بالإيرادات الناتجة عن أجور الحافلات، وهذا يعني أنه يمكن إعادة استثمار أي فائض من إيرادات تشغيل خدمات الحافلات في تحسين خدمات الحافلات أو شبكة النقل بشكل عام أو الخدمات العامة التي هي أوسع نطاقًا. وبنفس القدر، ستتحمل الهيئة مسؤولية المخاطر المستمرة والمتعلقة بالإيرادات إذا لم تحقق الخدمات فائضًا وتطلبت تمويلًا إضافيًا ليستمر تشغيلها، وستقرر الهيئة كيفية إدارة هذا الوضع. حاليًا تتخذ شركات تشغيل الحافلات الخاصة القرارات المتعلقة بالمسارات غير المربحة.

تم النظر أيضًا في خيارات أخرى لإصلاح الحافلات. الشراكة المعززة هي شراكة قانونية بين هيئة النقل المحلية (وهي هيئة رئاسة مقاطعة جنوب يوركشاير المشتركة) وشركات تشغيل الحافلات المحلية، وتحدد هذه الشراكة كيفية تعاونهما لتحقيق أهداف خطة تحسين خدمة الحافلات (الخطة) التي وضعتها الهيئة. تتضمن السمات الرئيسية للشراكات المعززة ضرورة اتفاق الهيئة مع شركات تشغيل الحافلات المحلية على أي تغييرات أو تحسينات - مع استمرار الشركات في تشغيل شبكة الحافلات على أساس تجاري. وقَّعت الهيئة مع مجالس جنوب يوركشاير مخطط شراكة معززة لإدارة شبكة الحافلات مع شركات تشغيل الحافلات المحلية في أبريل 2022، وهذا الخيار هو نموذج التشغيل المطبق حاليًا في جنوب يوركشاير. يُشار إلى هذا الخيار أيضًا باسم خيار "عدم التغيير" أو "الحالة المرجعية" في هذه الوثيقة. تتم مقارنة هذا الخيار بخيارات امتياز الحافلات وخيار الشراكة المعززة المنقحة (انظر أدناه) في التقييم.

تم اقتراح خيار بديل افتراضي آخر، وهو الشراكة المعززة المنقحة، لغرض التقييم، وسيقدم هذا الخيار مزيدًا من التحسينات لشبكة الحافلات والأسطول والتذاكر مقارنةً بمخطط الشراكة المعززة المطبق حاليًا. طبقًا للشراكة المعززة المنقحة، لن تتغير أدوار ومسؤوليات الهيئة وشركات تشغيل الحافلات المحلية الواردة في مخطط الشراكة المعززة، وقُدِّم هذا الخيار ليتم تحليله فحسب، وهو لا يدل على إجراء أي اتفاق فعلي مع شركات تشغيل الحافلات المحلية.

لتقييم هذه الخيارات والعمل على إصلاح الحافلات في جنوب يوركشاير، اتبعت الهيئة الخطوات المطلوبة بموجب القانون. يتطلب هذا الأمر تقييمًا مفصلاً لمخطط الامتياز المقترح الذي سيتم تطبيقه، وسيحدد التقييم نوع مخطط الامتياز الذي ستنفذه الهيئة، ثم تؤكد الهيئة مدى قدرتها على تحمل تكاليفه وإمكانية تطبيقه، وتسمح باتخاذ قرار يحدد هل هذا المخطط هو أفضل وسيلة لتحقيق الأهداف أم لا. أجرت الهيئة التقييم، ويرد ملخص رفيع المستوى لهذا التقييم في القسم 2.8، ويرد بمزيد من التفصيل في القسم 4، ويمكن الاطلاع عليه بالكامل على الرابط التالي:

www.southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform

يرد ملخص لكيفية امتثال وثيقة التشاور الماثلة لمتطلبات القانون في الجدول 1 أدناه.

الجدول 1 المتطلبات القانونية لوثيقة التشاور

المتطلب القانوني	مرجع قسم وثيقة التشاور
ملخص لتقييم مخطط الامتياز المقترح	راجع القسم 2.1 من الملخص التنفيذي والقسم 4
المنطقة التي سيطر عليها مخطط الامتياز، وأي مناطق فرعية فيها	راجع القسم 2.8 من الملخص التنفيذي والقسم 3.1 والملحق ب
وصف لخدمات الامتياز التي تقترح الهيئة تقديمها	راجع القسم 2.8 من الملخص التنفيذي والقسم 3.2 والملحق ب
وصف لأي خدمات أو أنواع من الخدمات التي تقترح الهيئة إعفاؤها من القواعد التنظيمية الناشئة بسبب مخطط الامتياز – بما فيها أي مسارات أو خدمات سيظل القطاع التجاري يقدمها بموجب تصاريح لتقديم الخدمات.	راجع القسم 2.8 من الملخص التنفيذي والقسم 3.2 والملحق ب
التاريخ الذي تقترح الهيئة تنفيذ مخطط الامتياز فيه إضافة إلى التاريخ الأول أو التواريخ الأولى التي تقترح الهيئة إبرام عقود فيها مع شركات تشغيل الحافلات لتقديم خدمات الامتياز.	راجع القسم 2.8 من الملخص التنفيذي والقسم 3.3
الفترات التي يجب أن تنقضي بين وقت إبرام الهيئة لأي عقد ووقت بدء تشغيل الخدمات بموجب هذا العقد.	راجع القسم 2.8 من الملخص التنفيذي والقسم 3.3
وصف لمخطط الهيئة أو الهيئات لاستمرار التفاعل طوال مدة سريان مخطط الامتياز لمعرفة الآراء في مدى نجاح المخطط	راجع القسم 3.4
وصف لكيفية قيام خطط الهيئة أو الهيئات بتيسير مشاركة الشركات الصغيرة والمتوسطة لتشغيل الحافلات أثناء تنفيذ عملية المشتريات	راجع القسم 2-9-4 من الملخص التنفيذي والقسم 4-4
الموعد النهائي لاستلام الردود على أسئلة التشاور	راجع القسم 2.1 أعلاه

2.7 نبذة عن إجراءات إصلاح الحافلات المتخذة حتى الآن

اتخذت الهيئة الإجراءات التفصيلية المطلوبة بموجب القانون لتقييم امتياز الحافلات وتنفيذه، ويوضح الجدول 2 هذه الإجراءات إلى جانب الخطوات التالية.

الجدول 2 نبذة عن إجراءات الهيئة لتنفيذ إصلاح الحافلات

التاريخ	الإجراء
4 مارس 2022	نشرت الهيئة إشعارًا بإجراء تقييم لمخطط الامتياز
27 أكتوبر 2022	وافق مجلس إدارة الهيئة على دواعي التغيير من أجل إصلاح الحافلات
فبراير 2024	تم تقديم تقييم امتياز الحافلات إلى مجلس إدارة الهيئة
12 مارس 2024	قرر مجلس إدارة الهيئة الشروع في مرحلة التدقيق
31 أغسطس 2024	انتهت مراجعة المدقق المستقل
8 أكتوبر 2024	نظر مجلس إدارة الهيئة في مراجعة المدقق المستقل، ووافق على بدء تشاور قانوني
23 أكتوبر 2024	بدء التشاور القانوني
15 يناير 2025	سيانتهي التشاور القانوني
ربيع 2025	ستنقر الهيئة هل ستمضي قدمًا في تنفيذ امتياز الحافلات أم لا

2.8 وصف مخطط الامتياز المقترح

يُعد مخطط الامتياز المقترح مسودة للمخطط القانوني المطلوب إعداده وفقًا للقانون لتنفيذ امتياز الحافلات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير. يحدد هذا المخطط المنطقة الجغرافية التي سيشملها الامتياز، وخدمات الحافلات المستهدفة بالامتياز، والتواريخ الرئيسية التي سيبدأ فيها سريان الامتياز.

يشمل مخطط الامتياز المقترح مقاطعة جنوب يوركشاير بالكامل، ويصل إلى جميع حدود مناطق الهيئة بما فيها المناطق المحلية في بارنزلي ودونكاستر وروذرهام وشيفيلد. يمكنك الاطلاع على خريطة توضيحية في القسم 3.0 أدناه.

سيُطبق مخطط الامتياز المقترح على جميع خدمات الحافلات في جنوب يوركشاير (بخلاف الخدمات المستثناة على وجه التحديد من مخطط الامتياز المقترح أو التي ينطبق عليها مخطط تصريح الخدمة). توجد قائمة بالخدمات المعنية في الملحق ب، وهي توضح الخدمات المدرجة في التقييم.

تتضمن التواريخ الرئيسية لمخطط الامتياز المقترح ما يلي:

- التاريخ المتوقع لبدء تنفيذ مخطط الامتياز المقترح: 1 مايو 2025.
- أول تاريخ تقترحه الهيئة لإبرام عقود مع شركات تشغيل الحافلات لتقديم خدمات الامتياز: 1 أبريل 2027.
- فترة التغطية المقترحة لعقد الامتياز (الفترة بين تاريخ بدء العقد ووقت تقديم خدمات الحافلات) هي 6 أشهر، ومن المتوقع أن يبدأ تنفيذ المخطط في 1 أكتوبر 2027.

2.9 ملخص التقييم

التقييم عبارة عن دراسة جدوى تتضمن:

- الدراسة الإستراتيجية، وهي تحدد دواعي التغيير وأهداف الهيئة المتعلقة بخدمات الحافلات، وتقيم كون خيار امتياز الحافلات وخيارات إصلاح الحافلات الأخرى تحقق هذه الأهداف أو لا.
- الدراسة الاقتصادية، وهي تقيم كون خيار امتياز الحافلات وخيارات إصلاح الحافلات الأخرى تضمن جودة الخدمة بأفضل الأسعار أو لا.
- الدراسة التجارية، وهي تحدد الاعتبارات التجارية واعتبارات المشتريات التي تخص خيار امتياز الحافلات وخيارات إصلاح الحافلات الأخرى.

- الدراسة المالية، وهي تقيّم مدى القدرة على تحمل تكاليف تنفيذ خيار امتياز الحافلات وخيارات إصلاح الحافلات الأخرى.
- الدراسة الإدارية، وهي توضح بالتفصيل النهج المقترح لإدارة وتنفيذ خيار امتياز الحافلات وخيارات إصلاح الحافلات الأخرى.
- استنتاجات التقييم، وهي تقدم نبذة عن الاستنتاجات العامة للتقييم بناءً على الأدلة الواردة في الدراسات الخمس.

2.9.1 خيارات إصلاح الحافلات

يتناول التقييم خيارات مختلفة تتنوع بين مخططات امتياز الحافلات والشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة لإصلاح الحافلات، وقد تم بحث وتقييم قائمة مطولة تضم ستة خيارات، وهي موضحة فيما يلي.

تختلف الخيارات في كون الهيئة أو شركات تشغيل الحافلات هي من ستمتلك مستودعات الحافلات و/أو المركبات أو لا، ومن سيكون مسؤولاً عن تحمل المخاطر المرتبطة بالشك في كفاية الإيرادات (أو ما يُعرف باسم مخاطر الإيرادات).

قدمت الدراسات الإستراتيجية والتجارية تقييمًا للخيارات الستة، وتوصلنا إلى أن خيار الامتياز ب (حيث تمتلك الهيئة المستودعات والأسطول) هو خيار الامتياز المفضل. لذلك يشار إلى خيار الامتياز ب باسم "مخطط الامتياز المقترح".

بناءً على هذا التقييم، تتناول الدراسات الاقتصادية والمالية والإدارية قائمة مختصرة من الخيارات تتضمن خيار الشراكة المعززة وخيار الشراكة المعززة المنقحة وخيار الامتياز ب ("مخطط الامتياز المقترح").

القائمة المطولة للخيارات التي تم بحثها في الدراسات الإستراتيجية والتجارية:

الجدول 3 قائمة مطولة بالخيارات التي تم بحثها في الدراسات الإستراتيجية والتجارية

خيار الامتياز د	خيار الامتياز ج	خيار الامتياز ب مخطط الامتياز المقترح	خيار الامتياز أ	الشراكة المعززة المنقحة	الشراكة المعززة (خيار عدم التغيير/ الحالة المرجعية)	
تملكها الهيئة	تملكها شركة تشغيل	تملكها الهيئة	تملكها	تملكها	تملكها	المستودعات
تملكها	تملكها الهيئة	تملكها الهيئة	شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	المركبات
شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	تملكها	تملكها	تملكها	
تتحملها الهيئة	تتحملها الهيئة	تتحملها الهيئة	شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	شركة تشغيل الحافلات	مخاطر الإيرادات
			تتحملها الهيئة	تتحملها شركة تشغيل الحافلات	تتحملها شركة تشغيل الحافلات	

قائمة مختصرة بالخيارات التي تم بحثها في الدراسات الاقتصادية والمالية والإدارية:

الجدول 4 قائمة مختصرة بالخيارات التي تم بحثها في الدراسات الاقتصادية والمالية والإدارية

خيار الامتياز مخطط الامتياز المقترح	الشراكة المعززة المنقحة	الشراكة المعززة (خيار عدم التغيير/ الحالة المرجعية)	
تملكها الهيئة	تملكها شركة تشغيل الحافلات	تملكها شركة تشغيل الحافلات	المستودعات
تملكها الهيئة	تملكها شركة تشغيل الحافلات	تملكها شركة تشغيل الحافلات	المركبات
تحملها الهيئة	تحملها شركة تشغيل الحافلات	تحملها شركة تشغيل الحافلات	مخاطر الإيرادات

2.9.1 الدراسة الإستراتيجية

تقيم الدراسة الإستراتيجية دواعي التغيير وإمكانية تطبيق أساليب مختلفة لإصلاح خدمات الحافلات في جنوب يوركشاير من أجل تحقيق أهداف الهيئة لشبكة الحافلات. تتناول الدراسة الإستراتيجية جميع الخيارات الستة لإصلاح الحافلات الموضحة في القسم الوارد أعلاه.

تؤدي الحافلات دورًا رئيسيًا في اقتصاد جنوب يوركشاير؛ حيث إنها تساعد الأشخاص على الوصول إلى أماكن العمل والحصول على فرص التعليم وزيارة الأصدقاء والعائلة. إن للحافلات أهمية كبيرة في تحقيق أهداف الهيئة لتنمية اقتصاد جنوب يوركشاير، وبلوغ طموحاتها في مجال المناخ بالمنطقة، والتصدي للإقصاء الاجتماعي.

شهد استخدام الحافلات في جميع أنحاء إنجلترا تراجعًا مستمرًا في أعداد الأشخاص الذين يتنقلون بالحافلات بين عامي 2010 و 2019. شهدت منطقة جنوب يوركشاير تراجعًا أسرع من المناطق المماثلة، ومن المتوقع أن يستمر هذا التراجع.

2.9.2.1 أهداف إصلاح الحافلات

وضعت الهيئة أحد عشر هدفًا لشبكة الحافلات لتقييم الخيارات المختلفة لإصلاح الحافلات. وتشمل هذه الأهداف:

- الهدف 1- القدرة على تحمل التكاليف: يجب أن تكون الهيئة قادرة على تحمل تكاليف تنفيذ النموذج المختار.
- الهدف 2- جودة الخدمة بأفضل الأسعار: يجب أن يحقق النموذج المختار أعلى جودة بأفضل الأسعار للهيئة.
- الهدف 3- مستوى إقبال الركاب: يجب أن يعمل النموذج المختار على زيادة مستوى إقبال الركاب على استخدام الحافلات.
- الهدف 4- توسيع نطاق الشبكة والترابط: يجب أن يوسع النموذج المختار نطاق شبكة الحافلات، ويزيد من ترابط خطوطها في جميع أنحاء المنطقة.
- الهدف 5- الالتزام بالمواعيد والاعتمادية: يجب أن يزيد النموذج المختار من الالتزام بالمواعيد ومستوى الاعتمادية على خدمات الحافلات.
- الهدف 6- ظروف السوق: يجب أن يزيد النموذج المختار من خدمات شركات التشغيل في شبكة الحافلات.
- الهدف 7- الاستدامة البيئية: يجب أن يحفز النموذج المختار الاستدامة البيئية في شبكة الحافلات.
- الهدف 8- الاستجابة المجتمعية: يجب أن يحسن النموذج المختار مستوى تلبية الخدمات للاحتياجات المجتمعية من خلال الترابط.
- الهدف 9- دعم أكثر الفئات ضعفًا: سيقدم النموذج المختار شبكة تخدم أكثر الفئات ضعفًا في المجتمع.
- الهدف 10- المساواة في خدمة العملاء: سيدعم النموذج المختار المساواة في خدمة العملاء.
- الهدف 11- قابلية التنفيذ: يجب أن يكون النموذج المختار قابلاً للتنفيذ.

2.9.2.2 دواعي التغيير

يشهد استخدام الحافلات تراجعًا كبيرًا منذ فترة طويلة، ولكن الحافلات هي أكثر وسيلة استخدامًا للنقل العام في جنوب يوركشاير. تم إجراء تقييم لحافلات مقاطعة جنوب يوركشاير في يونيو 2020، وشمل هذا التقييم تشاورًا مع أكثر من 5900 شخص من سكان المقاطعة. أوضح التقييم المشكلات والتحديات التي واجهها مستخدمو الحافلات والتي تعوق مشاركة الحافلات في تحقيق أهداف المنطقة. تشمل هذه التحديات:

- قلة الالتزام بالمواعيد - تصل نحو 80-85% فقط من الحافلات في الوقت المحدد في جنوب يوركشاير.
- انخفاض مستوى الاعتمادية - أكثر من 60% من المشاركين في استطلاع رأي كانوا إما غير راضين أو غير راضين تمامًا عن مستوى الاعتمادية على الحافلات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير.
- عدم اتساق المعايير وعدم المساواة في إتاحة خدمات الحافلات - يختلف مستوى شبكة الحافلات وتوفير المعلومات وجودة المركبات إلى حد كبير باختلاف مستوى إقبال العملاء في جميع أنحاء جنوب يوركشاير.

- حدوث تغييرات مستمرة وواسعة النطاق في الخدمة - في عامي 2006 و2007، عملت شبكة الحافلات في جنوب يوركشاير على مسافة 43 مليون ميل، ومن المتوقع أن تتقلص إلى 20 مليون ميل بحلول عامي 2024 و2025.
- تباين مستويات توفر الخدمة - يقل مستوى توفر الخدمة في بعض المناطق لاقتصار الإقبال عليها على فترات الذروة.

- قلة الترابط - يعاني من يستخدمون أكثر من حافلة للقيام برحلة واحدة قلة الترابط.
- تعقيد نظام الأجرة والتذاكر - نظام الأسعار معقد نظرًا إلى وجود أكثر من 100 نوع من التذاكر، وهذا قد يسبب ارتباكًا للركاب.

في ظل النظام الحالي، تعمل شركات تشغيل الحافلات والسلطات المحلية والجهات المعنية بناءً على حوافز وأهداف مختلفة فيما يتعلق بتخطيط شبكة الحافلات وتشغيلها. على سبيل المثال، تسعى السلطات المحلية إلى تحقيق فوائد معينة من خدمة الحافلات مثل زيادة عدد الركاب في وسط المدينة، في حين أن شركات تشغيل الحافلات الخاصة تسعى إلى تحقيق عائد مالي من بيع التذاكر لتعويض تكلفة تشغيل الخدمات.

قد يؤدي هذا الافتقار إلى التنسيق إلى قلة استعداد القطاع العام للاستثمار في الإجراءات الرامية إلى دعم شبكة الحافلات، حيث إن السلطات المحلية لا تتدخل في تحديد المواعيد والأسعار إلا على نحو محدود، ومن ثم لا يمكنها ضمان تحقيق الفوائد المرتبطة بالاستثمار.

فضلاً على ذلك، قد تختار شركات تشغيل الحافلات من القطاع الخاص عدم الاستثمار في شبكة الحافلات لأن انخفاض مستوى استخدام الحافلات قد لا يشجع على الاستثمار في تقديم خدمات أو حافلات جديدة.

إذا لم يتغير وضع حوافز الاستثمار، فستظل أهداف شبكة الحافلات غير متوافقة مع إستراتيجيات وطموحات المنطقة التي هي أوسع نطاقاً.

2.9.2.3 تقييم الخيارات طبقاً للأهداف

يشير تقييم خيارات إصلاح الحافلات طبقاً للأهداف إلى ما يلي:

- سيقدم خيار الشراكة المعززة المنقحة وجميع خيارات الامتياز فوائد أكثر من خيار الشراكة المعززة المطبق حالياً.
- تعتمد غالبية الفوائد المرتبطة بخيار الشراكة المعززة المنقحة على التوصل إلى اتفاقيات مع شركات تشغيل الحافلات، وهو أمر غير مؤكد إلى حد كبير، ثم إن خيار الشراكة المعززة المنقحة أقل يسراً في التكلفة من خيارات الامتياز.
- ستسمح جميع خيارات الامتياز للهيئة بالتحكم في الخدمات والأسعار ومعايير أسطول الحافلات لتحسين مستوى تلبية احتياجات الركاب والحفاظ على الجودة والاتساق في جميع أنحاء الشبكة - ومن ثم سترجح فوائد الهيئة.
- سيوفر خيار الامتياز ب (الذي يتضمن امتلاك الهيئة للمستودعات والأسطول) أكبر قدر من التحكم للهيئة، وسيسهل المنافسة بشكل أكبر، وسيكون أيسر في التكلفة من خيارات الامتياز الأخرى.

2.9.2.4 استنتاجات الدراسة الإستراتيجية

توضح الدراسة الإستراتيجية أن هناك دواعي قوية إلى التغيير نظرًا إلى التحديات التي تواجه شبكة الحافلات الحالية، والافتقار إلى التنسيق وعدم توافق الحوافز. توصلت الدراسة، بناءً على تقييم الخيارات طبقاً للأهداف، إلى أن خيار الامتياز ب (حيث تمتلك الهيئة المستودعات والأسطول) هو خيار الامتياز المفضل لأنه يُعد ميسور التكلفة، ويقدم أعلى جودة بأفضل الأسعار، ويمكن تنفيذه، ويلبي أهداف الهيئة بشكل أفضل عند مقارنته بالخيارات الأخرى. يرجح خيار الامتياز ب أيضًا تحقيق الفوائد المرجوة مقارنةً بخيار الشراكة المعززة المنقحة لأنه لا يعتمد على الاتفاق مع شركات تشغيل الحافلات المحلية، ولذلك يُشار إلى خيار الامتياز ب باسم مخطط الامتياز المقترح.

2.9.3 الدراسة الاقتصادية

تستهدف الدراسة الاقتصادية تحليل قدرة الخيارات على تقديم أعلى جودة بأفضل الأسعار، وتتناول الدراسة الاقتصادية خيار الامتياز ب والشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة فقط نظرًا إلى استنتاجات الدراسات الإستراتيجية والتجارية. يتم تقييم القدرة على تقديم أعلى جودة بأفضل الأسعار من خلال إجراء تحليل الفوائد مقارنةً بالتكاليف لكل خيار، ويوضح هذا التحليل فوائد وتكاليف هذه الخيارات للمجتمع كله، على عكس التحليل المالي الأساسي للإيرادات والتكاليف.

2.9.3.1 افتراضات التقييم الاقتصادي

التقييم الاقتصادي هو عملية منهجية تقارن بين فوائد وتكاليف الخيارات المختلفة. تتضمن افتراضات التقييم الاقتصادي الرئيسية ما يلي:

• الشبكة:

- الشراكة المعززة: اعتمدت الخدمات على الشبكة في نهاية أكتوبر 2023، وستشهد انخفاضاً طفيفاً في مارس 2025 نظراً إلى انخفاض التمويل

- الشراكة المعززة المنقحة وخطة الامتياز المقترحة: اعتمدت الخدمات على الشبكة في نهاية أكتوبر 2023، وستشهد انخفاضاً طفيفاً في البداية، ثم ستستعيد كفاءتها عند تنفيذ الشراكة المعززة المنقحة أو الامتياز. تم تقييم الشبكة نفسها لخيارات الشراكة المعززة المنقحة والامتياز.

• الطلب: من المتوقع أن يكون الطلب الأساسي على التنقل بالحافلات قد تراجع بانخفاض مستوى رعاية خدمات الحافلات الذي شهدته السنوات الأخيرة، وتأثر كذلك بالانخفاض المستمر في الرعاية طوال فترة التقييم الممتدة ثلاثين عاماً (وفقاً للتوقعات الوطنية لوزارة النقل).

2.9.3.2 الفوائد

تم تقييم عدد من الفوائد المترتبة على الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح مقارنةً بالشراكة المعززة. هناك فئتان واسعتا النطاق من الفوائد: فوائد المستخدمين، وهي التي تعود على ركاب الحافلات الحاليين والجدد، وفوائد غير المستخدمين، وهي التي تعود على المجتمع عمومًا، يشمل ذلك الأشخاص الذين لا يتنقلون بالحافلات مطلقاً. من أمثلة أنواع الفوائد المُتضمنة ما يلي:

- الفوائد الإجمالية التي ستعود على مستخدمي الحافلات بعد إجراء تحسينات في خدمات الحافلات، مثل تحسين مستوى الاعتمادية على الحافلات والالتزام بمواعيد الرحلات.
- الفوائد المرتبطة بانخفاض التنقل بالسيارات وزيادة التنقل بالحافلات، وسيؤدي هذا الأمر إلى الحد من الازدحام وتقليل الضوضاء المرتبطة بالمرور وتحسين جودة الهواء.
- التغييرات في إيرادات الحافلات ذات الصلة بسبب زيادة استخدام الحافلات.
- زيادة أسطول الحافلات الخالية من الانبعاثات والفوائد البيئية المترتبة على ذلك.

2.9.3.3 التكاليف

تم تقدير التكاليف الرأسمالية والتشغيلية لكل من خيارات الشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح. تشمل التكاليف الرأسمالية تكاليف الأصول بما في ذلك الحافلات والمستودعات، وتشمل التكاليف التشغيلية تكلفة تشغيل خدمات الحافلات بما فيها تكاليف طاقم القيادة وطاقم الصيانة والوقود. تم إجراء تقييم مفصل للتكاليف لفهم التغييرات في صافي التكاليف، وهو الفرق بين التكلفة والإيرادات التي من المتوقع أن تكسبها الهيئة بعد تنفيذ خيار الامتياز والشراكة المعززة المنقحة. تشمل التكاليف التي تم أخذها في الاعتبار ما يلي:

- التغييرات في تكاليف تشغيل الحافلات، بما في ذلك تكاليف صيانة المركبات وأجور الموظفين.
- التغييرات في تكاليف الموظفين والإدارة التي تتحملها الهيئة بسبب تنفيذ مخطط الامتياز المقترح وإدارته.
- التكاليف المرتبطة بالاستثمار في أسطول الحافلات والمستودعات، بما في ذلك الحاجة إلى مراعاة التحول إلى استخدام أسطول حافلات خالية من الانبعاثات بعد إنشاء البنية الأساسية المطلوبة لذلك في المستودعات.

2.9.3.4 نتائج الدراسة الاقتصادية

ترد نتائج التقدير الاقتصادي للتقييم في الجدول 5 أدناه.

تم حساب القيمة النقدية لتأثيرات الخيارات وإجماليها على مدى فترة تقييم مدتها 30 عاماً. تم تعديل قيم السنوات المستقبلية لحساب تأثير التضخم وتناقص قيمة التكاليف والفوائد المستقبلية. تهدف هذه العملية إلى ضمان مقارنة التكاليف بالفوائد على أساس المثل بالمثل، مع التعبير عن كليهما على أنها "القيمة الحالية لعام 2010"، التي يشار إليها بصافي القيمة الحالية (NPV). يوضح صافي القيمة الحالية الفرق بين القيمة الحالية للفوائد والقيمة الحالية للتكاليف على مدى فترة زمنية معينة (30 عاماً في هذه الحالة)، وتستخدم لبيان الفائدة الإجمالية للخيارات. يتم الإبلاغ بذلك إلى جانب نسبة الفوائد إلى التكاليف، التي تقارن القيمة الحالية للفوائد بتكاليف ورؤوس أموال مشروع أو استثمار.

الجدول 5 نتائج التقييم الاقتصادي

أسعار 2010 بالآف الجنيه الإسترليني		الفوائد
مخطط الامتياز المقترح	الشراكة المعززة المنقحة	
97,079	97,079	توفير الوقت - تغييرات الشبكة وتحسين مستوى الاعتمادية
2,074	1,596	الازدحام المروري
10	8	البنية الأساسية
225	173	الحوادث
13	10	جودة الهواء المحلية
16	12	الضوضاء
193	148	الغازات المسببة للاحتباس الحراري
-1,536	-1,250	الضرائب غير المباشرة
31,505	31,505	فوائد الحافلات الخالية من الانبعاثات
78,162	158,185	هامش الربح
0	-106,925	الخسارة - القطاع الخاص
مخطط الامتياز المقترح		الفوائد
207,741	180,543	القيمة الحالية للفوائد (PVB)
97,367	102,019	القيمة الحالية للتكاليف (PVC)
110,374	78,523	صافي القيمة الحالية (NPV)
2,13	1,77	نسبة الفوائد إلى التكاليف

توضح النتائج، بناءً على التحليل الحالي وحالة الشبكة الحالية، أن الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح سيحققان صافي قيمة حالية إيجابياً - وهذا يعني أن فوائد هذين الخيارين تتجاوز التكاليف. يتفوق مخطط الامتياز المقترح من حيث صافي القيمة الحالية ونسبة الفوائد إلى التكاليف على خيار الشراكة المعززة المنقحة، ومن ثم يقدم مخطط الامتياز المقترح جودة "عالية" مقابل أفضل الأسعار وسيحقق خيار الشراكة المعززة المنقحة جودة "متوسطة" مقابل أفضل الأسعار.

2.9.3.5 التصورات والتوقعات المختلفة المطروحة في الدراسة الاقتصادية

تحسباً لاحتمال عدم الدقة في التحليل، تم طرح عدة تصورات لتقييم أداء الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح طبقاً لتوقعات مستقبلية مختلفة للإيرادات والتكاليف والطلب وعوامل أخرى. يوضح الجدول 6 تأثير مستويات مختلفة من الإيرادات في النتائج. على سبيل المثال، إذا كانت الإيرادات أعلى بنسبة 10% من التوقعات، فإن نسبة الفوائد إلى التكاليف لامتياز ستزداد زيادةً كبيرة إلى 8.45، أما إذا كانت الإيرادات أقل بنسبة 10% من التوقعات، فستتخف نسبة الفوائد إلى التكاليف إلى 1.22.

أسعار 2010 بألف الجنيه الإسترليني			الفوائد
مخطط الامتياز المقترح	تصور: زيادة الإيرادات (%10)	تصور: انخفاض الإيرادات (%10)	
207,741	207,741	207,741	القيمة الحالية للفوائد (PVB)
97,367	24,579	170,154	القيمة الحالية للتكاليف (PVC)
110,374	183,161	37,586	صافي القيمة الحالية (NPV)
2.13	8.45	1.22	نسبة الفوائد إلى التكاليف

2.9.3.6 استنتاجات الدراسة الاقتصادية

تُظهر النتائج، بناءً على التحليل والشبكة الحالية، أن كلاً من الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح سيجلب فوائد وإيرادات أكثر من التكلفة المطلوبة لتنفيذه وتشغيله، وأن كلاً منهما سيحقق صافي قيمة حالية إيجابياً. يوضح التحليل أن مخطط الامتياز المقترح سيحقق صافي قيمة حالية أعلى من قيمة خيار الشراكة المعززة المنقحة، وسيقدم جودة أعلى مقابل أفضل الأسعار.

2.9.4 الدراسة التجارية

تحدد الدراسة التجارية الترتيبات التجارية لتنفيذ الخيارات المختلفة لإصلاح الحافلات في جنوب يوركشاير، وتبحث في كيفية قيام الهيئة بهيكل الترتيبات التجارية للخيارات لضمان تقديم خدمات الحافلات بأعلى جودة تسعى الهيئة إلى تحقيقها. تتناول هذه الدراسة القائمة المطولة الكاملة المكونة من ستة خيارات بما في ذلك الشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة وخيارات الامتياز (أ) و(ب) و(ج) و(د) التي تم تلخيصها في القسم 2.7.1.1 مع توضيح أن خيار الامتياز ب هو مخطط الامتياز المقترح.

2.9.4.1 نبذة عن الترتيبات التجارية الحالية

تقوم حالياً 23 شركة حافلات مختلفة بتشغيل خدمات الحافلات التجارية في جنوب يوركشاير، وتعمل أكبر ثلاث شركات -وهي فيرست ساوث يوركشاير (First South Yorkshire) وستيدج كوتش يوركشاير (Stagecoach Yorkshire) وتي إم ترافل (TM Travel) - لأكثر من 90% من الأميال التي تقطعها الحافلات كل عام، وتنتقل 98% من الركاب. تُقدم خدمات الحافلات غير التجارية والضرورية اجتماعياً من قبل شركات تشغيل حافلات تعمل بموجب عقود أبرمتها مع الهيئة، وتُعرف هذه الخدمات باسم "الخدمات المقدمة بموجب عقود مناقصات".

2.9.4.2 النهج التجاري للشراكة المعززة المنقحة

طبقاً لخيار الشراكة المعززة وخيار الشراكة المعززة المنقحة، ستقع السيطرة الإستراتيجية والتشغيلية على شبكة الحافلات في جنوب يوركشاير على عاتق شركات تشغيل الحافلات التجارية. يعتمد خيار الشراكة المعززة على الاتفاقية السارية حالياً بين الهيئة وشركات تشغيل الحافلات المحلية، أما خيار الشراكة المعززة المنقحة فما زال نظرياً، وعند تطبيقه سيتطلب التفاوض والاتفاق بين الهيئة وشركات تشغيل الحافلات.

2.9.4.3 نماذج الامتياز التجاري

طبقاً لخيار الامتياز، ستتولى الهيئة السيطرة الإستراتيجية، وستظل شركات تشغيل الحافلات مسؤولة عن السيطرة التشغيلية.

2.9.4.4 نبذة عن تحمل المخاطر المالية

إن أكثر المخاطر المالية أهمية عند النظر في الهيكل التجاري لعمليات تشغيل الحافلات المتعلقة بالامتياز هي مخاطر التكلفة ومخاطر الإيرادات. تتعلق مخاطر التكلفة باحتمال اختلاف التكاليف الفعلية عن التكاليف المتوقعة لتشغيل خدمات الحافلات، وتتعلق مخاطر الإيرادات باحتمال اختلاف الإيرادات الفعلية المكتسبة من أجور الحافلات ومصادر الدخل الأخرى عن الإيرادات المتوقعة.

بناءً على التحليل التفصيلي ومعاملات السوق، يخلص التقييم إلى أن (أ) شركات تشغيل الحافلات الحاصلة على الامتياز تتحمل مخاطر التكلفة، و(ب)

تتحمل الهيئة مخاطر الإيرادات، وسيكون هذا هو النهج المناسب للامتياز.

2.9.4.5 الأصول في إطار الامتياز

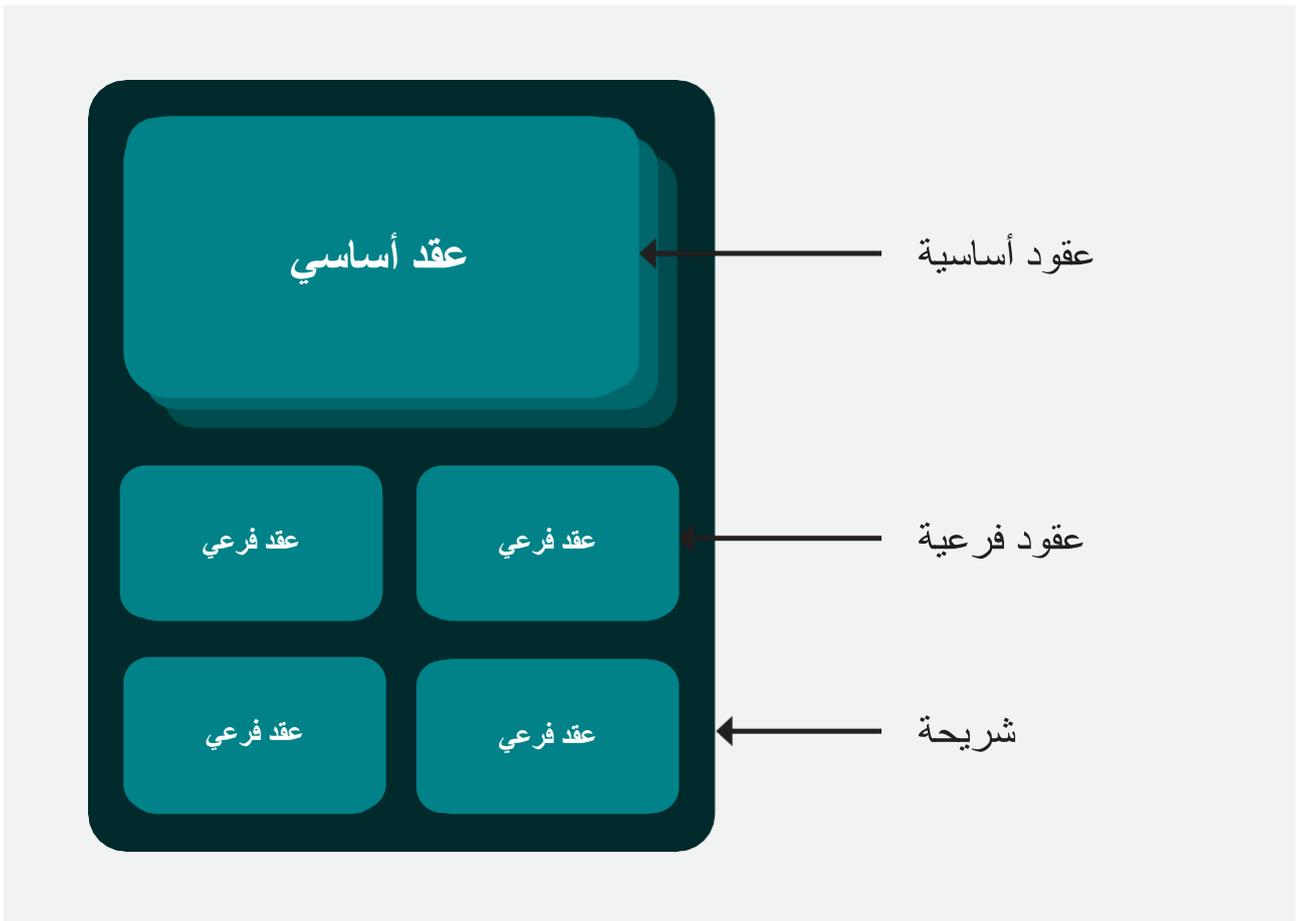
الأصول الرئيسية التي يجب أخذها في الاعتبار عند تنفيذ مخطط الامتياز هي مستودعات وأساطيل الحافلات.

إذا سعت الهيئة إلى امتلاك المستودعات، فسيتعين عليها إجراء مفاوضات تجارية مع المالكين الحاليين لشراء المستودعات القائمة. قد لا تنجح هذه المفاوضات، ومن ثم لا تستطيع الهيئة شراء المستودعات بالقيمة السوقية. بدلاً من ذلك، قد تحتاج الهيئة إلى البحث عن مواقع مستودعات أخرى.

إذا سعت الهيئة إلى امتلاك الأسطول، فستقع غالبًا على عاتقها عدة مسؤوليات تتعلق بملكيته لتلك المركبات، وتتضمن هذه المسؤوليات تحديد مواصفات المركبة، بما في ذلك التعامل مع مصممي تجربة العملاء وشراء المركبات، بما في ذلك كل من الشراء الأولي وبرنامج التجديد المستمر.

2.9.4.6 تخصيص الامتيازات وشراؤها

يشير مصطلح "التخصيص" إلى كيفية تقسيم شبكة الحافلات إلى حزم منفصلة، يمكن طرح كل منها في مناقصة مستقلة. يوضح الرسم البياني التالي النهج المقترح لجنوب يوركشاير .



من المفترض أن يتم طرح ثلاث شرائح، كل منها سيكون لها عقد أساسي أو عقود أساسية للخدمات التي يتم تشغيلها حاليًا من أحد المستودعات الإستراتيجية السبعة. قد لا تناسب العقود الفرعية مستودعًا إستراتيجيًا، ولكنها قد تكون جذابة لشركات التشغيل الصغيرة والمتوسطة.

ربما يكون من المناسب تحديد عدد عقود الامتياز التي يمكن لجهة واحدة إبرامها، حيث إنه قد يساهم هذا الأمر في تنويع سوق مقدمي خدمات الحافلات.

من أجل وضع الافتراضات الخاصة بالتقييم، تم النظر في عدة ترتيبات مختلفة. طبقًا لافتراض العمل الخاص بالهيئة، سيكون ترتيب الشرائح على النحو التالي.

- الشريحة 1: الخدمات التي يتم تشغيلها حاليًا من مستودعات ليدجر واي (Ledger Way) وأوليف جروف (Olive Grove).
- الشريحة 2: الخدمات التي يتم تشغيلها حاليًا من مستودعات بارنزلي (Barnsley) ورومارش (Rawmarsh).
- الشريحة 3: الخدمات التي يتم تشغيلها حاليًا من مستودعات هولبروك (Holbrook) وإكليسفيلد (Ecclesfield) وهاف واي (Halfway).
-
-

2.9.4.7 المنافسة

في إطار الامتياز، ستتعاقد الهيئة مع شركات تشغيل الحافلات الخاصة لتشغيل الخدمات طبقاً لمواصفات الهيئة، وستطرح الهيئة مناقصات تنافسية لتحديد شركات تشغيل الحافلات التي ستمنحها العقود ولتحديد الرسوم التي ستقاضاها تلك الشركات. في هذه المنافسات، ستنظر الهيئة غالباً في جودة عطاءات الشركات المختلفة والأسعار التي تعرضها.

من المتوقع أن تضمن المنافسة:

- التسعير الأمثل للعقود، من خلال استغلال الضغط التنافسي في سوق خدمات الحافلات لتحفيز شركات التشغيل على تمييز الكفاءة التشغيلية وتحقيقها إضافة إلى خفض هوامش الأرباح.
- الابتكار، من خلال تقييم ومكافأة العروض المبتكرة المقدمة من شركات تشغيل الحافلات التي قد تزيد الفوائد المتوقعة من كل عقد.

بناءً على تعاملات منظمة مع شركات تشغيل الحافلات الحالية والمحتملة مستقبلاً، تم إجراء التقييمات التالية:

- إن خيار الامتياز أ (شركة تشغيل الحافلات الحاصلة على الامتياز تقدم مرافق المستودعات والمركبات) وخيار الامتياز ج (شركة تشغيل الحافلات الحاصلة على الامتياز تقدم المستودعات وتزودها الهيئة بأسطول الحافلات) يفرضان قيوداً كبيرة أمام مشاركة الشركات التي لا تمتلك مستودعات أو لا يتاح لها استخدامها. ومن ثم لا يمكن لهذين الخيارين دعم التنافس بقوة في عقود الامتياز.
- خيار الامتياز د (شركة تشغيل الحافلات الحاصلة على الامتياز تقدم المركبات، وتقدم الهيئة مرافق المستودعات) يمكنه دعم التنافس بقوة. يُعد اشتراط توفير الأسطول عائناً كبيراً أمام المشاركة، ورغم ذلك وضحت التعاملات السوقية أن كفاية وقت التعبئة سيؤدي إلى تخطي هذا العائق.
- خيار الامتياز ب، الذي بموجبه تقدم الهيئة المركبات ومرافق المستودعات لشركات تشغيل الحافلات الحاصلة على الامتياز، يمكنه دعم التنافس بقوة في عقود الامتياز، حيث إنه يفرض على المشاركة أقل قيود من بين خيارات الامتياز الأربعة.

2.9.4.8 استنتاجات الدراسة التجارية

تم التوصل إلى الاستنتاجات التالية فيما يتعلق بخيارات الامتياز الأربعة قيد الدراسة:

- جميع خيارات الامتياز الأربعة معقدة تجارياً، وتتطلب من الهيئة توفير الموارد المناسبة وإدارة البرامج وفقاً للموضح في الدراسة الإدارية.
- خيارا الامتياز (أ) و(ج) غير قادرين على دعم المنافسة بقوة، وسيؤديان إلى تقديم خدمات رديئة للهيئة بما لا يكافئ الموارد المالية المرصودة لها، ومن ثم يُعد هذان الخياران غير مُجديين تجارياً.
- طبقاً لهذا التقييم، يُعد خيار الامتياز (ب) خيار الامتياز المفضل نظراً إلى أنه يقلل من قيود المشاركة من خلال توفير الأسطول والمستودعات لشركات تشغيل الحافلات، وهو بذلك يدعم زيادة المنافسة على عقود الامتياز. لذلك يُعد خيار الامتياز (ب) خيار الامتياز المفضل، ويشار إليه باسم مخطط الامتياز المقترح.
- من الناحية التجارية، تُعد الشراكة المعززة المنقحة أقل تعقيداً، ولا تتطلب من الهيئة تحمل مخاطر مالية مباشرة. مع ذلك، لا يمكن حالياً تأكيد دقة الافتراضات المتعلقة بالنتائج المتوقعة للشراكة المعززة المنقحة لأنها ستكون خاضعة لاتفاق مع شركات تشغيل الحافلات، ومن ثم هناك مخاطر كبيرة تتعلق بتحقيق هذه النتائج.

2.9.5 الدراسة المالية

تتناول الدراسة المالية بالتفصيل التكلفة والدخل والوضع المالي الصافي للشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح، وتنتظر في تكاليفها ومدى معقولية هذه التكاليف، بما في ذلك مراعاة متطلبات الإيرادات والتكاليف الرأسمالية على مدى فترة التقييم التي تبلغ 30 عاماً.

2.9.5.1 إجمالي متطلبات النفقات الرأسمالية

تم إجراء التقييم على أساس إمكانية تحقيق نتائج قابلة للمقارنة في إطار كل من الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح. ومن ثم يُفترض أن الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح سيقدمان الشبكة ذاتها وسيحققان مستوى الاستثمار ذاته، ولذلك سيتساويان في التكاليف في هذين الجانبين.

تم افتراض أن تكلفة تجديد وتطوير المستودعات والأسطول سيتم تمويلها على مدى دورتين للتجديد خلال فترة التقييم التي تبلغ 30 عاماً:

- ستمتد فترة الشراء والتجديد الأولى من 2028/2027 إلى 2032/2031، وتتطلب نفقات رأسمالية قدرها 350 مليون جنيه إسترليني تقريباً، ومن المفترض أن يكون التمويل من المنح هو المصدر الرئيسي لتمويل هذه الدورة.

- ستُجرى دورة التجديد الثانية بعدما تنتهي صلاحية الحافلات الأصلية المشتراة، وتتطلب المستودعات تجديدًا، وستبدأ هذه الدورة في أوائل العقد الرابع من القرن الحادي والعشرين، ومن المفترض أن يتم تمويل دورة التجديد الثانية عن طريق الاقتراض.

2.9.5.2 نبذة عن الأداء المالي للشراكة المعززة المنقحة

تم وضع عدة افتراضات محددة للشراكة المعززة المنقحة نظرًا إلى دور القطاع الخاص وأسلوب إدارة الشؤون المالية:

- من المفترض أن يكون معدل الفائدة 7% لأي قرض مطلوب من القطاع الخاص (على سبيل المثال للنفقات الرأسمالية).
- هناك تكاليف انتقالية للشراكة المعززة المنقحة بما في ذلك تكاليف الموظفين التي ستبلغ نحو 5.5 ملايين جنيه إسترليني بين 2025/2024 و 2028/2027، وستزيد تكاليف الموظفين تكرارياً.
- هناك تكاليف إضافية لدعم التذاكر الموحدة.

هناك افتراضات أخرى تتعلق بالتمويل:

- من المفترض أن تزيد ضريبة النقل المتاحة لتمويل نفقات خدمات الحافلات بنسبة 2% سنويًا حتى عام 2030/2029 طبقًا لهذا التصور. تُقدم ضريبة النقل تمويلًا من سلطات المناطق المحلية في بارنزلي ودونكاستر وروذرهام وشيفيلد إلى الهيئة، ويتم تقديره بناءً على عدد سكان تلك المناطق.
 - بدايةً من عام 2031/2030 فصاعدًا، يمكن أن تزيد ضريبة النقل المتاحة لتمويل نفقات خدمات الحافلات طبقًا لمؤشر أسعار التجزئة +1% (RPI)، وهو ما يتماشى مع تصور التمويل المخصص للامتياز أيضًا.
 - لتمويل النفقات الرأسمالية، يُفترض أنه بين عامي 2028/2027 و 2032/2031 يمكن توفير 350 مليون جنيه إسترليني من رأس المال إما من القطاع الخاص أو من خلال منحة تمويلية من طرف خارجي. بعد عام 2032/2031، يُفترض أن القطاع الخاص سيقترض لتمويل تجديد الأسطول.
- تُظهر نتائج التقييم أن خيار الشراكة المعززة المنقحة ليس ميسور التكلفة على مدى فترة 30 عامًا، ويرجع هذا الأمر إلى العجز السنوي الكبير الذي سينشأ عن الاقتراض لتمويل تجديد الأسطول خلال دورة التجديد الثانية. يشير هذا التحليل إلى أنه إذا كان خيار الشراكة المعززة المنقحة يسعى إلى تحقيق نفس النتائج المرجوة من الامتياز، فغالبًا لن تتحقق الاستدامة المالية في المجال على المدى الطويل.

2.9.5.3 الامتياز

طبقًا لمخطط الامتياز المقترح، ستكون الهيئة مسؤولة عن تحديد السمات الرئيسية لشبكة الحافلات وخدمات الحافلات التي يديرها القطاع الخاص بموجب عقد. وهذا يعني أنه:

- ستتلقى الهيئة إيراداتها الآن من الأجور التي سيدفعها ركاب الحافلات:
- يمكن للهيئة بعد ذلك استخدام الإيرادات المكتسبة من الخدمات التجارية المربحة لدعم خدمات غير مربحة تجاريًا، ولكنها مهمة اجتماعيًا.
- ستكون الهيئة أكثر عرضة للمخاطر لأن الإيرادات تعتمد على مستوى الطلب على خدمات الحافلات الذي قد يكون متقلبًا.

- ستقوم الهيئة بسداد مدفوعات الامتياز إلى شركات تشغيل الحافلات لتغطية تكاليف تشغيل الخدمات إضافة إلى هامش ربح، وسيكون القطاع الخاص مسؤولاً عن تشغيل الخدمات ضمن هذا الحد من التكاليف، وقد يتحمل تكاليف إضافية إذا تجاوز المبلغ المتفق عليه.

تم وضع عدة افتراضات محددة للامتياز، وهي تتضمن:

- يُفترض أن يكون معدل الفائدة 5% لأي قرض مطلوب للقطاع العام (على سبيل المثال: على النفقات الرأسمالية).
- هناك تكاليف انتقالية للامتياز بما في ذلك تكاليف الموظفين التي ستبلغ نحو 20.8 مليون جنيه إسترليني بين 2025/2024 و 2030/2029، وستزيد تكاليف الموظفين تكرارياً.
- في إطار الامتياز، سيتعين شراء مستودعات من شركات تشغيل الحافلات الخاصة بما يتماشى مع إستراتيجية التخصيص المذكورة في الدراسة التجارية، وتم احتساب التكلفة الرأسمالية المقدرة لذلك في التقييم. هناك تكلفة إضافية لتطوير المستودعات (وهي أيضًا من تكاليف الشراكة المعززة المنقحة).
- هناك تكاليف رأسمالية أخرى متواضعة نسبيًا لدعم التدخلات، مثل تكاليف التذاكر الموحدة وتكاليف تكنولوجيا المعلومات.

فضلاً على ذلك، فيما يتعلق بافتراضات التمويل:

- من المفترض أن تزيد ضريبة النقل المتاحة لتمويل نفقات خدمات الحافلات بنسبة 2% سنويًا حتى عام 2030/2029 طبقًا لهذا التصور.
- بدايةً من عام 2031/2030 فصاعدًا، يمكن أن تزيد ضريبة النقل المتاحة لتمويل نفقات خدمات الحافلات طبقًا لمؤشر أسعار التجزئة +1%،

- وهو ما يتماشى مع تصور التمويل المخصص أيضًا للامتياز.
 - لتمويل النفقات الرأسمالية، من المفترض أنه بين عامي 2028/2027 و2032/2031، يمكن استخدام 350 مليون جنيه إسترليني من منحة النقل المستديم الثانية للمناطق المدنية في جنوب يوركشاير (المنحة). بعد عام 2032/2031، من المفترض أن تقتصر الهيئة لتمويل تجديد المستودعات والأسطول.
- بناءً على هذه الافتراضات، ثبت أن الامتياز ميسور التكلفة على مدى فترة التقييم بالكامل نظرًا إلى تمويل النفقات الرأسمالية من خلال المنحة وإعادة استثمار الفوائض المالية في السنوات الأولى لسد أي عجز ينشأ لاحقًا.

2.9.5.4 المخاطر المالية والتوقعات المختلفة للامتياز

هناك عدة مخاطر قد تؤثر سلبيًا في يُسر تكاليف مخطط الامتياز المقترح إذا تمت ملاحظتها:

- ستتحمل الهيئة مخاطر الإيرادات في إطار الامتياز، ومن ثم ستكون أكثر عرضة للتقلبات في معدل الطلب بسبب عوامل مثل الركود الاقتصادي والتغيرات السكانية.
 - قد تزيد التكاليف على المتوقع بسبب التضخم أو بسبب متغيرات أخرى متعلقة بتكلفة شراء الحافلات والمستودعات.
 - هناك مخاطر تتعلق بإتاحة تمويلات الإيرادات أو التمويلات الرأسمالية في المستقبل نظرًا إلى عدم ضمان توفر التمويل على مدى فترة طويلة، بما في ذلك التمويلات المتاحة من المنحة وزيادات ضريبة النقل المطلوبة لدعم امتياز الحافلات.
- أجريت مجموعة من الدراسات على التوقعات المختلفة للنتائج، وأظهرت هذه الدراسات مدى تحسن أو تراجع القدرة على تحمل تكاليف الشراكة المعززة المنقحة أو الامتياز. على سبيل المثال، إذا كانت تكاليف التشغيل أعلى بنسبة 10% أو كانت الإيرادات أقل بنسبة 10% من المتوقع، فلن يكون الامتياز ميسور التكلفة على مدى 30 عامًا. على العكس من ذلك، إذا كانت تكاليف التشغيل أقل بنسبة 10% أو كانت الإيرادات أعلى بنسبة 10% من المتوقع، فستكون جميع خيارات الامتياز أسير في التكلفة. هناك مخاطر مماثلة تتعلق بالشراكة المعززة المنقحة.

2.9.5.5 استنتاجات الدراسة المالية

توضح استنتاجات الدراسة المالية ما يلي:

- تم طرح الشراكة المعززة المنقحة ومخطط الامتياز المقترح على أساس قابل للمقارنة لأنهما يتضمنان نفس التدخلات المقترضة فيما يتعلق بالشبكة وزيادة حجم أسطول الحافلات وتطوير المستودعات.
- لا يمكن تحمل تكاليف الشراكة المعززة المنقحة على مدى فترة الثلاثين عامًا المقدره لأن الوضع المالي سيتهور سريعًا خلال دورة التجديد الثانية بمجرد توقف تمويل النفقات الرأسمالية عن طريق المنح واللجوء إلى التمويل عن طريق الاقتراض بمعدل أعلى من المعدل المقترض في إطار الامتياز.
- يمكن تحمل تكاليف مخطط الامتياز المقترح على مدى فترة الثلاثين عامًا المقدره مع التدخلات المقترضة بسبب إتاحة تمويل المنحة حتى 2032/2031 من أجل تمويل النفقات الرأسمالية وانخفاض معدل الاقتراض للقطاع العام من أجل تمويل النفقات الرأسمالية اللاحقة.
- هناك مخاطر أخرى يمكن أن تؤثر سلبيًا في القدرة على تحمل تكاليف جميع الخيارات، ويجب إدارة تلك المخاطر بعناية.

2.9.6 الدراسة الإدارية

تتناول الدراسة الإدارية كيفية قيام الهيئة بإدارة وتنفيذ مخطط الامتياز المقترح أو الشراكة المعززة المنقحة مقارنةً بالشراكة المعززة.

2.9.6.1 إدارة مخطط الامتياز المقترح

سيؤدي تنفيذ مخطط الامتياز المقترح إلى توسع كبير في نطاق مسؤوليات الهيئة بما في ذلك:

- تخطيط شبكة الحافلات كلها بما في ذلك المسارات ووتيرة الخدمة وتوقيت الخدمة على مدار اليوم. سيتم دمج تخطيط شبكة الحافلات مع وسائل النقل الأخرى مثل وسائل النقل بدون محركات والقطارات والترام ليسهل على العملاء الوصول إلى نطاق أوسع من الوجهات.
- تقييم الشبكة وإجراء مشاورات لتحديث الشبكة باستمرار. بناءً على مشورات العملاء وتعليقات شركاء السلطة المحلية والبيانات التجارية، سيتم تقييم الشبكة لتلبية احتياجات المجتمعات المحلية.
- إدارة المشتريات والعقود حيث ستكون الهيئة مسؤولة عن طرح المناقصات والتعاقد وتنفيذ وإدارة عقود خدمات الحافلات.
- الأسعار والتذاكر لتحديد هيكل الأسعار وأنواع التذاكر ومستويات التسعير.
- شراء وإدارة الأسطول والمركبات وفقًا لمعايير محددة بما في ذلك حجم المركبات ونوع الوقود والمرافق الموجودة على متن الحافلات مثل الواي فاي وشحن الهواتف. بالنسبة إلى المركبات الجديدة، ستحدد الهيئة مواصفات الأسطول، وستشتري المركبات من مصنع حافلات.

- إدارة المستودعات بما في ذلك شراء المستودعات، وتحديد معايير التشغيل والصيانة، وتركيب البنية الأساسية للشحن.
- مخطط تصريح الخدمات للمسارات غير المدرجة في عقود الامتياز مثل الخدمات عبر الحدود.

يُعتقد أن مديرية الحافلات الجديدة ستحتاج إلى 13 وظيفة دائمة إضافية لإدارة هذه المسؤوليات الإضافية.

إن التحول من الشراكة المعززة إلى مخطط الامتياز المقترح سيؤدي إلى تغيير إداري كبير، ولذلك ستكون هناك مرحلة انتقالية بعدما يقرر رئيس المقاطعة الشروع في تطبيق مخطط الامتياز المقترح. يُعتقد أن برنامج الإنجاز يتطلب 28 وظيفة مؤقتة إضافية لتنفيذه. تتضمن المهام المطلوبة في المرحلة الانتقالية تصميم المنظمة، وتخطيط الشبكة، وتحديد مواصفات الأسطول، وتصميم الأنشطة التجارية، وشراء المستودعات، وشراء الأسطول، ومشتريات حزم الامتياز، والاستعداد التشغيلي.

2.9.6.2 إدارة مخطط الشراكة المعززة المنقحة المقترح

في إطار الشراكة المعززة المنقحة، لن تتغير المسؤوليات الرئيسية عن وضعها الحالي. مع ذلك، ستزيد تدخلات الهيئة في المجالات المختلفة المذكورة بالتفصيل في الدراسة الإستراتيجية، مثل الأجرة والتذاكر والعلامة التجارية.

بالنسبة إلى الشراكة المعززة المنقحة، ستقتضي الضرورة تحسين أوضاع فريق إدارة الحافلات الحالي في الهيئة. سيتضمن النموذج التنظيمي المستقبلي تعيين مسؤولين لأداء وظائف معينة لكل من العمليات التالية بدلاً من تكليف أفراد بتحمل مسؤوليات جميع العمليات في آن واحد:

- يتضمن تخطيط الشبكة تعاوناً وثيقاً مع شركات تشغيل الحافلات على الشبكة لتلبية متطلبات العملاء والمتطلبات الإستراتيجية على نحو أكثر كفاءة ولزيادة المسارات على عددها الحالي، وذلك لأن الشراكة المعززة المنقحة تقترح نفس مقومات الشبكة المقترحة في مخطط الامتياز وفقاً للموضح في الدراستين الإستراتيجية والاقتصادية. فضلاً على ذلك، قد تتاح فرصة للهيئة للتدخل في تنظيم شبكة الحافلات لتكون أكثر كفاءة من منظور شامل وأكثر ترابطاً مع شبكة النقل على نطاق أوسع.
- تتضمن إدارة المشتريات والعقود استمرار طرح المسارات الضرورية اجتماعياً على شركات تشغيل الحافلات و ضمان الوفاء بالالتزامات التعاقدية من خلال الاطلاع على بيانات أداء الحافلات وتحليلها. ستقوم الهيئة بإجراء ترتيبات أكثر تقدماً لإدارة الأداء والعقود في الشراكة المعززة المنقحة.
- ترتيبات الأسعار والتذاكر تُيسر تحديد أجرة الحافلات على المسارات المطروحة. ستعزز الهيئة تعاونها مع شركات تشغيل الحافلات لتقديم للعملاء هيكل أجرة مبسطاً.

ستتطلب الشراكة المعززة المنقحة تغييراً في قدرات الهيئة ومواردها لأداء العمليات الإضافية، وستقتضي الضرورة إضافة 13 وظيفة دائمة لإدارة هذه العمليات الإضافية.

ستتطلب الشراكة المعززة المنقحة برنامج تنفيذ مكوناً من مرحلتين: التصميم والانتقال. سيستغرق تنفيذ هذا البرنامج وقتاً أقصر، وسيطلب تنفيذه عدداً أقل من الموظفين مقارنةً بمخطط الامتياز المقترح، لكن الهيئة ستظل بحاجة إلى ما يصل إلى 17 وظيفة إضافية للقيام بهذا التغيير.

2.9.6.3 استنتاجات الدراسة الإدارية

خلّصت الدراسة الإدارية إلى أن كلاً من مخطط الامتياز المقترح والشراكة المعززة المنقحة سيكون قابلاً للتنفيذ من حيث توفير الموارد من قبل الهيئة، ويمكن إجراء التغييرات المصاحبة لكل منهما ضمن الهياكل والإستراتيجيات المؤسسية الحالية. سيستدعي كلا الخيارين، بدرجات متفاوتة، إجراء تغييرات في عمليات الهيئة وقدراتها، وسيطلب كلاهما موظفين إضافيين.

الجدول 7 ملخص متطلبات الموارد - الوظائف المكافئة المطلوبة بدوام كامل

الشراكة المعززة المنقحة	الامتياز	الحالة المرجعية للشراكة المعززة	مورد المرحلة الانتقالية
ما يصل إلى 17	ما يصل إلى 28	لا يوجد	مورد الأعمال المعقدة
20	22	9	وظائف الحافلات
13	12	لا يوجد	الوظائف على مستوى المنظمة

2.9.7 استنتاجات التقييم العامة

هناك دواع واضحة لإصلاح خدمات الحافلات في جنوب يوركشاير نظراً إلى التحديات الحالية التي يواجهها مستخدمو الحافلات، بما في ذلك انخفاض مستوى الاعتمادية على الحافلات، وعدم ترابطها مع وسائل المواصلات الأخرى، وعدم اتساق معاييرها. لا يتم تنسيق شبكة الحافلات حالياً بشكل فعال، وإذا لم يتغير هذا الوضع فستظل الحوافز المقدمة لشبكة الحافلات غير متوافقة مع إستراتيجيات وطموحات المنطقة التي هي أوسع نطاقاً.

يُعد مخطط الامتياز المقترح (خيار الامتياز ب؛ حيث ستمتلك الهيئة المستودعات والأسطول) خيار الامتياز المفضل لأنه يحقق أهداف الهيئة بشكل أفضل عند مقارنته بخيارات الامتياز الأخرى. يُعد خيار الامتياز ب أكثر قابلية للتنفيذ تجارياً لأنه يزيد من المنافسة في عقود الامتياز عند مقارنته بخيارات الامتياز الأخرى.

يحقق مخطط الامتياز المقترح أيضًا أهداف الهيئة بشكل أفضل عند مقارنته بخيارات الشراكة المعززة. يتيح الامتياز للهيئة سيطرة أكبر عند مقارنته بالشراكة المعززة والشراكة المعززة المنقحة، ومن ثم يزيد الثقة بتحقيق النتائج المطلوبة. يعتمد تحقيق هذه النتائج في إطار الشراكة المعززة المنقحة على التوصل إلى اتفاق مع شركات تشغيل الحافلات، وهو ما يشكل مخاطرة كبيرة.

لذلك يُعد مخطط الامتياز المقترح الخيار المفضل لأنه ميسور التكلفة، ويقدم أعلى جودة مقابل أفضل الأسعار، ويمكن تنفيذه، وهو يحقق أهداف الهيئة بشكل أفضل عند مقارنته بخيارات أخرى.

2.9.8 استبيان قصير

س 1

(أ) بشكل عام، إلى أي مدى تؤيد أو تعارض تطبيق مخطط الامتياز المقترح؟

- أؤيد تمامًا
- أؤيد جزئيًا
- لا أؤيد ولا أعارض
- أعارض جزئيًا
- أعارض تمامًا
- لا أعرف

(ب) لماذا قدمت هذا الرأي؟

س 2

سيشمل مخطط الامتياز المقترح مقاطعة جنوب يوركشاير بالكامل، بما فيها المناطق المحلية الأربع، وهي بارنزلي ودونكاستر وروذرهام وشيفيلد، وسيُطبَّق على جميع الخدمات في جميع أنحاء جنوب يوركشاير (ما عدا بعض الخدمات المستثناة من مخطط الامتياز المقترح والخدمات التي ينطبق عليها مخطط تصريح الخدمة).

هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-9-2 من الملخص التنفيذي (أو 3-1 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

س 3

لخصت الدراسة الإستراتيجية التحديات اليومية التي تواجهها شبكة حافلات جنوب يوركشاير، وخلصت إلى أنها لا تعمل كما ينبغي.

هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-8 من الملخص التنفيذي (أو 4-2-4-2 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

س 5

(أ) إلى أي مدى تؤيد أو تعارض أن تطبيق مخطط الامتياز المقترح سيحسن خدمات الحافلات في منطقة جنوب يوركشاير؟

- أؤيد تمامًا
- أؤيد جزئيًا
- لا أؤيد ولا أعارض
- أعارض جزئيًا
- أعارض تمامًا
- لا أعرف

(ب) لماذا قدمت هذا الرأي؟

س 6

خأصت الدراسة الاقتصادية إلى أنه من بين جميع خيارات إصلاح الحافلات التي تم النظر فيها، سيقدم مخطط الامتياز المقترح أعلى جودة بأفضل الأسعار للهيئة.

هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-9-3 من الملخص التنفيذي (أو 3-4 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

س 7

خأصت الدراسة التجارية إلى أن مخطط الامتياز المقترح يقلل عوائق المشاركة من خلال توفير الأسطول والمستودعات لشركات تشغيل الحافلات، ومن ثم يدعم زيادة المنافسة في عقود الامتياز.

هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-9-4 من الملخص التنفيذي (أو 4-4 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

س 8

خأصت الدراسة المالية إلى أن الهيئة بإمكانها تحمل تكاليف تنفيذ مخطط الامتياز المقترح، ولكن هناك مخاطر أخرى يجب إدارتها بعناية.

هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-9-5 من الملخص التنفيذي (أو 4-5 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

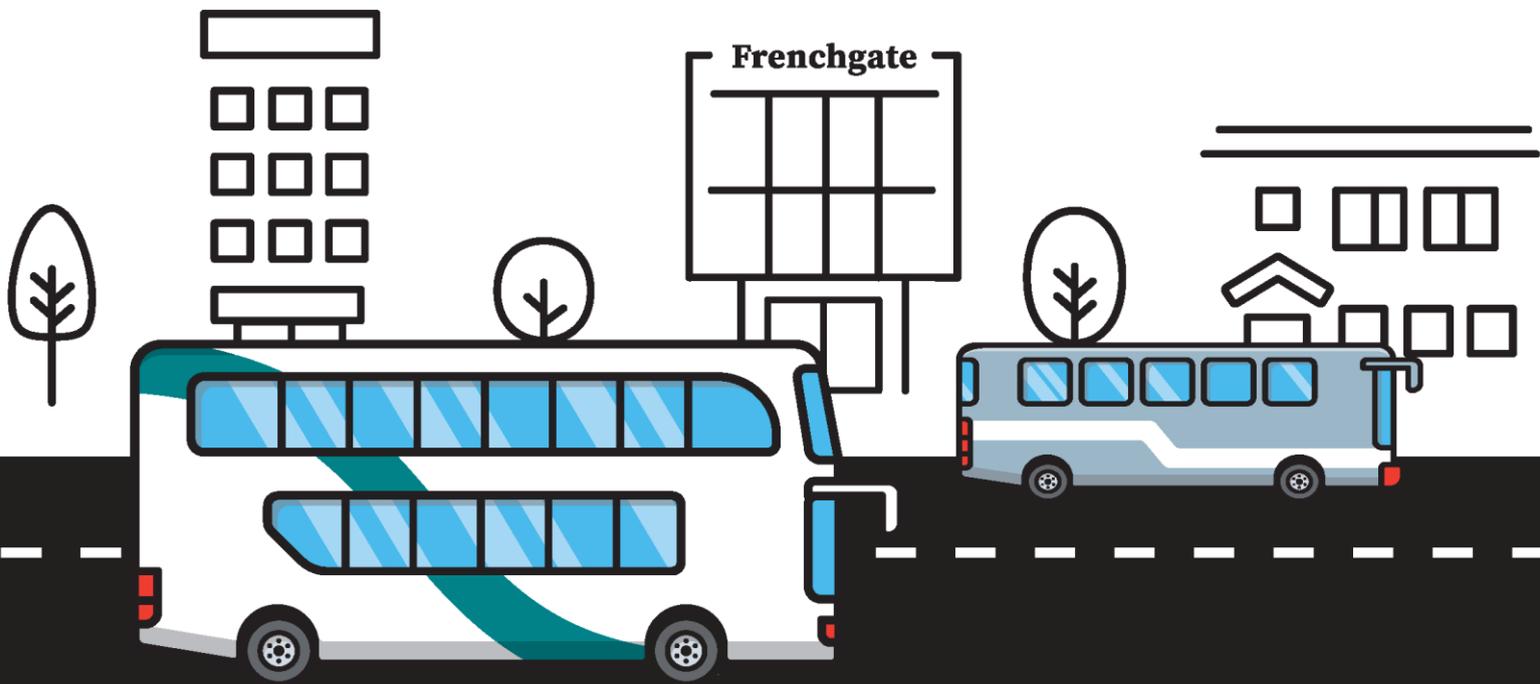
س 9

خلّصت الدراسة الإدارية إلى إمكانية تنفيذ مخطط الامتياز المقترح، وحددت كيفية تنفيذه وإدارته من قبل الهيئة.
هل لديك أي تعليق على هذا الأمر؟

راجع القسم 2-9-6 من الملخص التنفيذي (أو 4-6 من وثيقة التشاور) للحصول على معلومات تساعدك في الإجابة عن هذا السؤال.

هل لديك أي تعليقات أخرى؟

س 10



[southyorkshire-ca.gov.uk](https://www.southyorkshire-ca.gov.uk)
enquiries@southyorkshire-ca.gov.uk
+44 (0) 114 220 3400
11 Broad Street West, Sheffield, S1 2BQ

SOUTH YORKSHIRE
SYMCA
MAYORAL
COMBINED
AUTHORITY