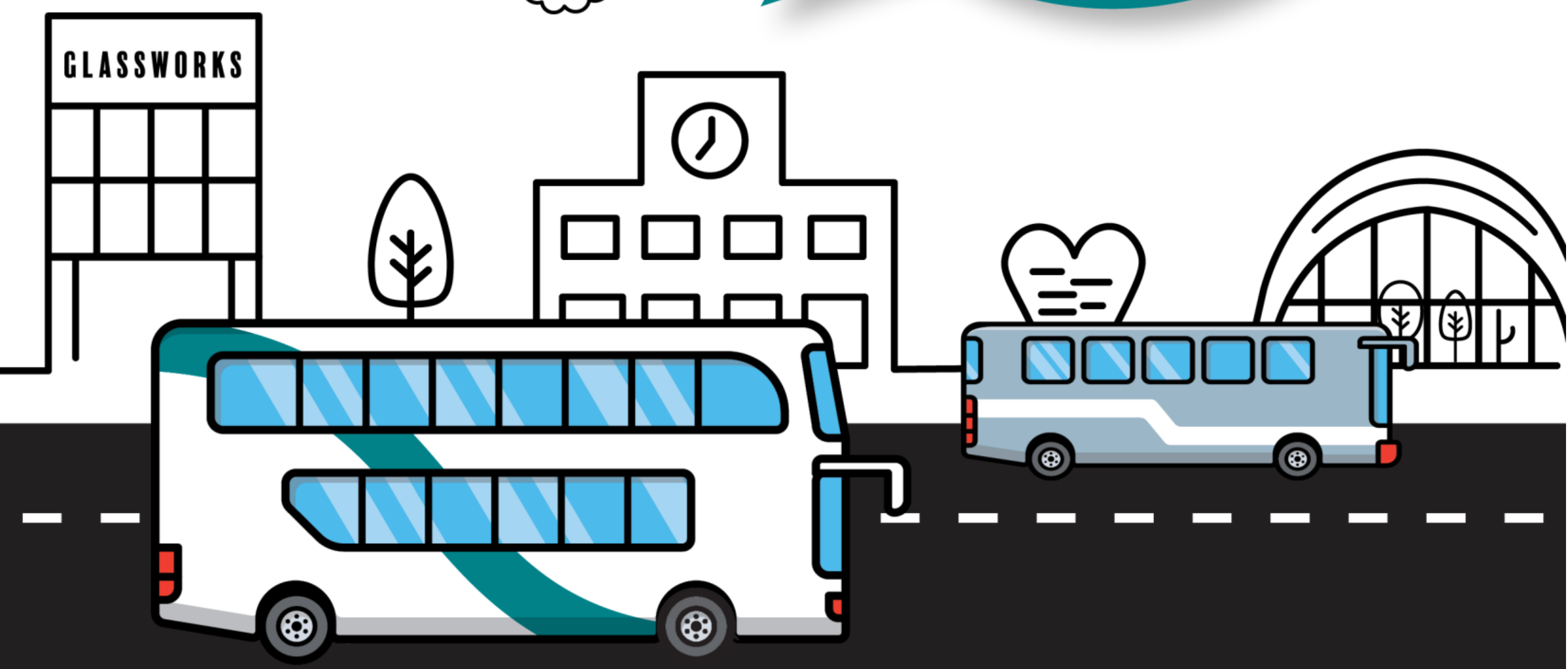
SOUTH YORKSHIRE
SYMCA
MAYORAL COMBINED AUTHORITY

ہماری بسوں کا کنٹرول واپس لینے کے بارے میں اپنی رائے پیش کریں



SYMCA بس فرنچائزنگ مشاورت کا خلاصہ

southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform میں حصہ لیں

سروے کے لئے
اسکین کریں

جوابات کی آخری تاریخ 15 جنوری 2025 کو رات 11.59 بجے ہے۔

1 مشمولات

2	ایگزیکٹو سمری	5
2.1	**ہم مشاورت کیوں کر رہے ہیں؟**	**8**
2.2	**اس مشاورت میں کیا کچھ شامل ہے؟**	**8**
2.3	**مشاورت میں حصہ لینے کا طریقہ**	**9**
2.3.1	کون حصہ لے سکتا ہے؟	9
2.3.2	مشاورت کا جواب کیسے دیں	9
2.3.3	مشاورت کا سوالنامہ	9
2.4	**مشاورتی تقریبات کا خلاصہ**	**10**
2.5	**اگلے مراحل**	**10**
2.6	**مشاورت اور بسوں کی اصلاحات کا پس منظر**	**10**
2.7	**بسوں کی اصلاحات کے اب تک کے عمل کا جائزہ**	**12**
2.8	**مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی تفصیل**	**12**
2.9	**جائزے کا خلاصہ**	**13**
2.9.1	بسوں کی اصلاحات کے اختیارات	13
2.9.2	حکمت عملی پر مبنی کیس	14
2.9.3	اقتصادی کیس	16
2.9.4	تجارتی کیس	19
2.9.5	مالی کیس	22
2.9.6	انتظامیہ کیس	24
2.9.7	مجموعی جائزے کے نتائج	26
2.9.8	مختصر سوالنامہ	26

2 — ایگزیکٹو سمری

2 ایگزیکٹو سمری

2.1 ہم مشاورت کیوں کر رہے ہیں؟

جنوبی یارکشائر میئرل کمبائنڈ اتھارٹی ("MCA") جنوبی یارکشائر کے میئر (میئر) اور جنوبی یارکشائر کے بارنسلے، ڈونکیسٹر، رودرہیم اور شیفیلڈ کے چار مقامی حکام پر مشتمل ہے۔ یہ جنوبی یارکشائر میں معاشی ترقی، نقل و حمل اور تخلیق نو کے لئے ذمے دار ہے۔

میئر اور MCA روزمرہ کی زندگی میں بسوں کی خدمات کی اہمیت کو سمجھتے ہیں۔ 2021 میں جنوبی یارکشائر کے لئے بسوں کی خدمات کی بہتری کا منصوبہ (BSIP) تیار کیا گیا تھا اور MCA نے بسوں کی خدمات کو چلانے کے طریقے کو بہتر بنانے کے لئے اپنی حکمت عملی کے مقاصد کا تعین کیا ہے، جن میں شامل ہیں:

- پورے خطے میں بس نیٹ ورک کے احاطے اور ربط میں اضافہ؛
- وقت کی پابندی اور بھروسہ مندی کو بہتر بنانا؛
- ماحولیاتی استحکام کو فروغ دینا؛
- خرچ کردہ رقم کے صلے اور کم قیمت رکھنے کو یقینی بنانا؛ اور
- سب سے زیادہ کمزور لوگوں کی مدد کرنا

پورے جنوبی یارکشائر میں بسوں کی خدمات میں تنزلی آئی ہے۔ اس کے کچھ اشارے یہ ہیں:

- جنوبی یارکشائر میں بس نیٹ ورک کا سائز 2006/7 میں 43 ملین میل سے گھٹ کر 2024/25 میں 20 ملین میل ہو گیا ہے؛
- صرف 80-85 فیصد بسیں وقت پر پہنچتی ہیں؛ اور
- 60 فیصد سے زیادہ لوگ جنوبی یارکشائر میں بسوں کی بھروسہ مندی سے غیر مطمئن یا بہت غیر مطمئن تھے۔

بسوں کی بہتر خدمات فراہم کرنے کا کوئی آسان حل نہیں ہے، لیکن میئر اور MCA وقت کے ساتھ ساتھ بسوں کی خدمات میں بہتری دیکھنا چاہتے ہیں۔ MCA نے حکمت عملی کے مقاصد کے مقابل بسیں چلانے کے اختیارات کا جائزہ لیا اور اس جائزے سے یہ نتیجہ اخذ کیا گیا کہ بس فرنچائزنگ وہ ماڈل ہے جو ان مقاصد کے مقابل بہترین کارکردگی کا مظاہرہ کرے گا۔ بس فرنچائزنگ کے تحت، MCA اس بات کو کنٹرول کرے گا کہ بسیں کس طرح چلائی جاتی ہیں اور ڈپو اور بس فلیٹ (بسوں کے گروہ) کی ملکیت رکھے گا۔ یہ انہیں بس روٹ، ٹائم ٹیبل، معیار کے اصولوں، ٹکٹ کے اختیارات، کرایوں کی قیمت، بس نیٹ ورک کی معتبریت کو بہتر بنانے کے طریقے، اور بسوں، ٹراموں اور ٹرینوں کو ایک دوسرے سے کیسے جوڑ سکتے ہیں، اس کا فیصلہ کرنے کا اختیار دے گا۔ لہذا MCA اس مشاورت میں طے شدہ مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم کو نافذ کرنے کے لئے آگے بڑھنا چاہتا ہے اور اب اس تجویز پر آپ کے خیالات سننا چاہتا ہے۔

MCA پورے خطے کے لوگوں، تنظیموں اور کاروباری اداروں سے ان تجاویز پر رائے سننا چاہتا ہے۔ مشاورت میں ہم جو سوالات پوچھ رہے ہیں ان کا خلاصہ **ضمیمہ A** میں دیا گیا ہے۔

مشاورت بدھ مورخہ 23 اکتوبر 2024 کو 09:00 بجے سے بدھ مورخہ 15 جنوری 2025 تک جاری رہے گی اور تمام مشاورتی جوابات 15 جنوری 2025 کو 23:59 تک موصول ہو جانے چاہئیں۔

2.2 اس مشاورت میں کیا کیا شامل ہیں؟

MCA اس بات پر غور کر رہا ہے کہ آیا جنوبی یارکشائر میں بسوں کی خدمات کی فراہمی کے بہتر طریقے ("بسوں کی اصلاحات") موجود ہیں یا نہیں۔ فی الحال، بسوں کی خدمات زیادہ تر نجی شعبے کے بس آپریٹرز کے ذریعہ ڈیزائن، منصوبہ بندی اور فراہم کی جاتی ہیں جن میں روٹ، ٹائم ٹیبل، کرایہ اور ٹکٹ شامل ہیں۔ MCA کو ان خدمات کو فراہم کرنے کے متبادل طریقوں پر غور کرنے کی اجازت ہے، جن میں سے ایک فرنچائزنگ بسوں کی خدمات ("بس فرنچائزنگ") ہے۔ یہاں MCA روٹس، ٹائم ٹیبل، کرایوں اور ٹکٹوں سمیت بسوں کی خدمات کا ڈیزائن اور منصوبہ بندی کرتا ہے۔ اس کے بعد بسوں کی خدمات کی فراہمی کا ٹھیکہ نجی شعبے کو دیا جاتا ہے۔

MCA نے ایک بس فرنچائزنگ تجویز ("مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم") تیار کی ہے اور اس تجویز کا تجزیہ کروایا ہے اور آزادانہ طور پر نظر ثانی کروائی ہے/آڈٹ کروایا ہے۔ مشاورتی دستاویز درج ذیل فراہم کرتی ہے:

- **سیکشن 2: ایگزیکٹو سمری** – جس میں بسوں کی اصلاحات کا پس منظر اور مختلف اختیارات شامل ہیں۔
- **سیکشن 3: مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم** کا ایک جائزہ جس میں شامل شدہ بس روٹ اور خدمات ضم ہیں (**ضمیمہ B** میں فراہم کردہ مکمل فہرست کے ساتھ)۔
- **سیکشن 4: مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم کے جائزے ("جائزہ")** کا خلاصہ اور بہتر شراکت داری ("EP") اور بہتر شراکت داری پلس ("EP Plus") کے متبادل اختیارات۔ اس میں درج ہے کہ مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم کو خطے میں بسوں کی خدمات کو بہتر بنانے کے اپنے مقاصد کو پورا کرنے کی خاطر MCA کو ترجیحی اختیار کے طور پر کیوں منتخب کیا گیا تھا۔

2.3 مشاورت میں حصہ لینے کا طریقہ

2.3.1 کون حصہ لے سکتا ہے؟

مشاورت عوام، کاروباری اداروں اور تنظیموں کے تمام ارکان کے لئے کھلی ہے۔ حصہ لینے کے لئے آپ کو جنوبی یارکشائر میں رہائش پذیر ہونے کی ضرورت نہیں ہے۔

عوام کے تمام جوابات گمنام رہیں گے۔ تنظیموں کے جوابات شائع کیے جا سکتے ہیں۔ براہ مہربانی ذیل پر رازداری نوٹس پڑھیں: **www.djsresearch.co.uk/dataprotection**

2.3.2 مشاورت کا جواب کیسے دیں

آپ مندرجہ ذیل طریقوں سے جواب دے سکتے ہیں:

- ہمارا ترجیحی اختیار: یہاں پر سوالنامہ مکمل کریں اور جمع کروائیں: **www.southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform**
- مکمل سوالنامہ درج ذیل پر ای میل کریں: **southyorkshirebusconsultation@djsresearch.com**
- مکمل سوالنامہ یہاں ارسال کریں: **FREEPOST SOUTH YORKSHIRE BUS CONSULTATION**

2.3.3 مشاورت کا سوالنامہ

مشاورتی سوالنامے کے دو فارم ہیں:

- **مختصر سوالنامہ:** اس میں اہم سوالات شامل ہیں جن پر ہم آپ کے خیالات جاننا چاہتے ہیں اور عوام اور تنظیموں کے زیادہ تر ارکان کے لئے موزوں ہے۔ ان سوالات کا جواب دینے کے لئے صرف سیکشن 2، ایگزیکٹو سمری پڑھنے کی ضرورت ہے (اگر آپ مزید تفصیلات کو سمجھنا چاہتے ہیں تو پوری دستاویز پڑھنے کے لئے بھی آپ کا خیر مقدم ہے)۔

- **طویل سوالنامہ:** اس میں اضافی تفصیلی سوالات شامل ہیں اور یہ ان افراد یا تنظیموں کے لئے ہے جو بس مارکیٹ کے کام کرنے میں اہم دلچسپی اور اس کا علم رکھتے ہیں۔

براہ مہربانی نوٹ کریں کہ:

- آپ کو سوالنامے میں تمام سوالات کے جواب دینے کی ضرورت نہیں ہے۔

- اگر اپنا جواب متبادل شکل میں فراہم کرنا آپ کے لئے زیادہ مناسب ہے تو آپ ایسا کر سکتے ہیں۔

2.4 مشاورتی تقریبات کا خلاصہ

MCA جنوبی یارکشائر کے چار اضلاع میں ایسے مقامات پر مشاورت کے بارے میں عوامی معلومات کی ڈراپ اِن تقریبات منعقد کرے گا جو قابل رسائی ہیں۔ ان تقریبات کے بارے میں تازہ ترین معلومات کے لئے براہ مہربانی مندرجہ ذیل لنک کی طرف رجوع کریں:

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

2.5 اگلے اقدامات

MCA نے DJS ریسرچ لمیٹڈ ("DJS") کو مقرر کیا ہے جو مشاورتی جوابات کا تجزیہ کرنے میں مہارت رکھنے والی ایک بیرونی آزاد تنظیم ہے۔ DJS مشاورتی عمل کے حصے کے طور پر مشاورتی جوابات کا آزادانہ طور پر نظر ثانی کرے گا۔

MCA کی جانب سے میئر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے ساتھ آگے بڑھنے کا فیصلہ کرتے وقت ان مشاورتی جوابات پر غور کریں گے۔

ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 ("ایکٹ") مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو بس نیٹ ورک میں تبدیلیوں کی رو سے مشاورت کے بعد ترمیم کرنے یا مشاورتی ردعمل کی عکاسی کرنے کی اجازت دیتا ہے۔

2.6 مشاورت اور بسوں کی اصلاحات کا پس منظر

1986 کے بعد سے جنوبی یارکشائر میں بسوں کی خدمات کا ضابطہ ہٹا دیا گیا ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ نجی سیکٹر کے بس آپریٹرز روٹ، ٹائم ٹیبل، خدمات کے معیارات، کرایوں اور ٹکٹوں کے تعین کے ذمہ دار ہیں۔ بسوں کی خدمات زیادہ تر تجارتی بنیادوں پر چلائی جاتی ہیں جس میں آپریٹرز منافع کمانے کی کوشش کرتے ہیں۔ اس ماڈل کے تحت، کچھ خدمات کو MCA کی طرف سے مالی اعانت فراہم کی جاتی ہے جن میں شام اور اختتام ہفتہ کی خدمات شامل ہیں جو اضافی فنڈنگ کے بغیر تجارتی طور پر قابل عمل نہیں ہوں گی۔

MCA نے خطے میں بسوں کی خدمات چلانے کے طریقہ کار میں اصلاحات کے اختیارات پر غور کیا ہے اور اب وہ اس بات پر مشاورت کر رہا ہے کہ آیا جنوبی یارکشائر میں بس فرنچائزنگ کے نئے ماڈل کو نافذ کیا جائے یا نہیں۔ **بس فرنچائزنگ** کے تحت، ڈپو اور بس فلیٹ کو ملکیت میں لے کر، MCA بس نیٹ ورک پر کنٹرول حاصل کرے گا - اور روٹ، ٹائم ٹیبل، خدمات کے معیار، کرایوں اور ٹکٹوں کا تعین کرے گا۔ اس کے بعد مسابقتی بولی کے عمل کے ذریعے بسوں کی خدمات کو چلانے کا ٹھیکہ نجی کمپنیوں کو دیا جاتا ہے۔ عوامی شعبہ ان خدمات کی فراہمی کے لئے نجی شعبے کے آپریٹروں کو ادائیگی کرے گا اور بس کرایوں سے حاصل ہونے والی آمدنی کو اپنے پاس رکھے گا۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ چلنے والی بسوں کی خدمات سے حاصل ہونے والی اضافی رقم کو بسوں کی خدمات، عام طور پر نقل و حمل نیٹ ورک یا وسیع تر عوامی خدمات کو بہتر بنانے میں دوبارہ استعمال کیا جاسکتا ہے۔ اسی طرح، اگر خدمات منافع پیدا نہیں کرتی ہیں اور کام جاری رکھنے کے لئے اضافی فنڈنگ کی ضرورت ہوتی ہے تو MCA آمدنی پر جاری خطرہ مول لے گا۔ MCA فیصلہ کرے گا کہ اس صورتحال سے کیسے نمٹا جائے۔ فی الحال غیر منافع بخش طریقوں کے بارے میں فیصلے نجی بس آپریٹروں کے ذریعے لئے جاتے ہیں۔

بسوں کی اصلاحات کے لئے دیگر اختیارات پر بھی غور کیا گیا ہے۔ بہتر شراکت داری (EP) مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹی (جو کہ جنوبی یارکشائر میں MCA ہے) اور مقامی بس آپریٹروں کے درمیان ایک قانونی شراکت ہوتی ہے۔ یہ طے کرتی ہے کہ وہ MCA کے بسوں کی خدمات کی بہتری کے منصوبے (BSIP) کے نتائج حاصل کرنے کے لئے کس طرح مل کر کام کریں گے۔ EP کی ایک اہم خصوصیت یہ ہے کہ کسی بھی تبدیلی یا بہتری پر MCA اور مقامی بس آپریٹروں دونوں کی طرف سے مشترکہ طور پر اتفاق کیا جانا چاہیے- آپریٹر تجارتی بنیادوں پر بس نیٹ ورک چلانا جاری رکھیں گے۔ اپریل 2022 میں MCA نے جنوبی یارکشائر میں کونسلوں کے ساتھ مل کر مقامی بس آپریٹروں کے ساتھ بسوں کے لئے ایک EP اسکیم پر دستخط کیے۔ یہ اختیار جنوبی یارکشائر میں موجودہ آپریٹنگ ماڈل ہے۔ اس دستاویز میں **کچھ بھی نہ کرنے** یا **حوالہ کیس** اختیار کے طور پر بھی اس اختیار کا حوالہ دیا گیا ہے۔ یہ وہ اختیار ہے جس کا موازنہ جائزے میں بس فرنچائزنگ اختیارات اور بہتر شراکت داری پلس اختیار (نیچے دیکھیں) سے کیا گیا ہے۔

جائزے کے مقاصد کے لئے **بہتر شراکت داری پلس (EP Plus)** کا ایک اور فرضی و متبادل اختیار تیار کیا گیا ہے۔ یہ اختیار موجودہ EP اسکیم کے مقابلے میں بس نیٹ ورک، فلیٹ اور ٹکٹ فراہم کرنے میں بہتری کا ایک بڑا پیکیج فراہم کرے گا۔ MCA اور مقامی بس آپریٹروں کے کردار اور ذمہ داریاں موجودہ EP اسکیم کی طرح ہی رہیں گے۔ یہ اختیار تجزیاتی مقاصد کے لئے تیار کیا گیا ہے اور مقامی بس آپریٹروں کے ساتھ کسی حقیقی معاہدے کی عکاسی نہیں کرتا۔

ان اختیارات کا جائزہ لینے اور جنوبی یارکشائر میں بسوں کی اصلاحات کو نافذ کرنے کی سمت میں کام کرنے کے لئے MCA نے ایکٹ کے تحت ضروری اقدامات پر عمل کیا ہے۔ اس کے لئے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا تفصیلی جائزہ لینے کی ضرورت ہے جس میں یہ طے کیا جائے کہ MCA کس قسم کی فرنچائزنگ اسکیم فراہم کرے گا، اس بات کی تصدیق کی جائے کہ یہ کم قیمت اور فراہمی کے قابل ہے اور اس بارے میں فیصلہ کیا جائے کہ آیا یہ پیشرفت کا بہترین طریقہ ہے یا نہیں۔ MCA نے جائزہ انجام دیا ہے اور سیکشن 2.8 میں، سیکشن 4 میں مزید تفصیلات کے ساتھ جائزے کا ایک اعلی سطح کا خلاصہ فراہم کیا گیا ہے۔ مکمل جائزہ مندرجہ ذیل لنک پر دستیاب ہے:

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

یہ مشاورتی دستاویز کس طرح ایکٹ کے قانونی تقاضوں کی تعمیل کرتی ہے اس کا خلاصہ ذیل میں ٹیبل 1 میں فراہم کیا گیا ہے۔

ٹیبل 1 مشاورتی دستاویز کے لئے قانونی تقاضے

قانونی تقاضے	مشاورتی دستاویز کے سیکشن کا حوالہ
مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے جائزے کا خلاصہ	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.1 اور سیکشن 4 ملاحظہ کریں
وہ علاقہ جس کے اندر فرنچائزنگ اسکیم کام کرے گی، اور اس کے اندر کوئی بھی ذیلی علاقہ	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.8 اور سیکشن 3.1 اور ضمیمہ B ملاحظہ کریں
فرنچائز کردہ خدمات کی تفصیل جو اتھارٹی فراہم کرنے کی تجویز کرتی ہے	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.8 اور سیکشن 3.2 اور ضمیمہ B ملاحظہ کریں
کسی بھی خدمات، یا خدمات کی اقسام کی وضاحت، جسے اتھارٹی فرنچائزنگ اسکیم کی وجہ سے پیدا ہونے والے ضوابط سے مبرا کرنے کی تجویز دیتی ہے - بشمول کوئی بھی راستہ یا خدمات جو خدمات اجازت نامہ کے تحت تجارتی شعبے کی طرف سے فراہم کی جاتی رہیں گی۔	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.8 اور سیکشن 3.2 اور ضمیمہ B ملاحظہ کریں
وہ تاریخ جس پر اتھارٹی فرنچائزنگ اسکیم بنانے کی تجویز پیش کرتی ہے، اس پہلی تاریخ یا تاریخوں کے ساتھ جس تک اتھارٹی فرنچائز کردہ خدمات فراہم کرنے کے لئے آپریٹروں کے ساتھ معاہدوں میں داخل ہونے کی تجویز دیتی ہے۔	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.8 اور سیکشن 3.3 ملاحظہ کریں
وہ دورانیے جو معاہدے میں داخل ہونے والی اتھارٹی اور اس معاہدے کے تحت خدمات کے کام شروع کرنے کے درمیان ختم ہونا ضروری ہیں	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.8 اور سیکشن 3.3 ملاحظہ کریں
فرنچائزنگ اسکیم کی زندگی بھر جاری مصروفیات کے لئے اتھارٹی یا اتھارٹیز کے منصوبوں کی وضاحت تاکہ اس بارے میں رائے حاصل کی جاسکے کہ یہ اسکیم کتنی اچھی طرح کام کر رہی ہے	سیکشن 3.4 ملاحظہ کریں
خریداری کے عمل کے ذریعے چھوٹے اور درمیانے درجے کے آپریٹروں کی شمولیت کو آسان بنانے کے لئے اتھارٹی یا اتھارٹیز کے منصوبوں کی وضاحت	ایگزیکٹو سمری کا سیکشن 2.9.4 اور سیکشن 4.4 ملاحظہ کریں
وہ تاریخ جس تک مشاورت کے جوابات موصول ہونا ضروری ہیں	مندرجہ بالا سیکشن 2.1 ملاحظہ کریں

2.7 بسوں کی اصلاحات کے اب تک کے عمل کا جائزہ

MCA اس تفصیلی عمل سے گزر چکا ہے جو بس فرنچائزنگ کا جائزہ لینے اور اس پر عمل درآمد کرنے کے لئے ایکٹ کے تحت ضروری ہے۔ یہ اگلے اقدامات کے ساتھ ٹیبل 2 میں بیان کیا گیا ہے۔

ٹیبل 2 بسوں کی اصلاحات کے نفاذ کے لئے MCA کے عمل کا مجموعی جائزہ

تاریخ	سنگ میل
4 مارچ 2022	MCA فرنچائزنگ اسکیم کا جائزہ لینے کے لئے ایک نوٹس شائع کرتا ہے
27 اکتوبر 2022	MCA بورڈ بسوں کی اصلاحات میں تبدیلی کے کیس کی منظوری دیتا ہے
فروری 2024	بس فرنچائزنگ کا جائزہ MCA بورڈ کو پیش کیا گیا ہے
12 مارچ 2024	MCA بورڈ نے آڈٹ کا مرحلہ انجام دینے کا فیصلہ کیا
31 اگست 2024	آزاد آڈیٹر کا جائزہ مکمل ہو چکا ہے
8 اکتوبر 2024	MCA بورڈ آزاد آڈیٹر کے جائزے پر غور کرتا ہے اور قانونی مشاورت شروع کرنے پر اتفاق کرتا ہے
23 اکتوبر 2024	قانونی مشاورت کا آغاز
15 جنوری 2025	قانونی مشاورت کی تکمیل
موسم بہار 2025	MCA فیصلہ کرے گا کہ بس فرنچائزنگ کے نفاذ کو آگے بڑھانا ہے یا نہیں

2.8 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی تفصیل

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم قانونی اسکیم کا ایک مسودہ ہے جسے جنوبی یارکشائر میں بس فرنچائزنگ کے نفاذ کے ایکٹ کے مطابق بنانا ضروری ہے۔ یہ اس جغرافیائی علاقے کا تعین کرتا ہے جس کا احاطہ فرنچائزنگ کرے گا، اور جن بسوں کی خدمات کی فرنچائزنگ کا ارادہ ہے اور جن اہم تاریخیں پر فرنچائزنگ عمل میں آئے گی، ان کا بھی تعین کرتا ہے۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم جنوبی یارکشائر کے پورے علاقے کا احاطہ کرتی ہے اور بارنسلے، ڈونکیسٹر، رودرہیم اور شیفیلڈ کے مقامی حکام سمیت MCA کی حدود سے میل کھاتی ہے۔ ذیل میں **سیکشن 3.0** میں ایک نقشہ فراہم کیا گیا ہے۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا اطلاق جنوبی یارکشائر میں تمام بسوں کی خدمات پر ہو گا (ان کے علاوہ جو خاص طور پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم سے خارج ہیں یا جہاں خدمات کے اجازت نامے کی اسکیم لاگو ہو گی)۔ خدمات **ضمیمہ B** میں درج ہیں اور جائزے میں شامل افراد کی عکاسی کرتی ہیں۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی اہم تاریخوں میں شامل ہیں:

- مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی تشکیل کی متوقع تاریخ: 1 مئی 2025
- پہلی تاریخ جس پر MCA فرنچائز کردہ خدمات فراہم کرنے کے لئے آپریٹروں کے ساتھ معاہدے کرنے کی تجویز پیش کرتا ہے: 1 اپریل 2027
- فرنچائز شراکت داری کے لئے مجوزہ نفاذ کی مدت (معاہدے کے آغاز کی تاریخ اور بسوں کے سڑکوں پر آنے کے درمیان کا وقت) 6 ماہ ہے جبکہ اسکیم کے 1 اکتوبر 2027 سے نافذ العمل ہونے کی توقع ہے۔

2.9 جائزے کا خلاصہ

جائزہ کاروباری کیس کی ایک شکل ہے جس میں درج ذیل شامل ہیں:

- **حکمت عملی پر مبنی کیس،** جو تبدیلی کے لئے کیس اور بسوں کی خدمات کے لئے MCA کے مقاصد بیان کرتا ہے اور اس بات کا جائزہ لیتا ہے کہ آیا بس فرنچائزنگ اور بسوں کی دیگر اصلاحات کے اختیارات ان مقاصد کو حاصل کرتے ہیں یا نہیں۔
- **اقتصادی کیس،** جو اس بات کا اندازہ فراہم کرتا ہے کہ آیا بس فرنچائزنگ اور بسوں کی دیگر اصلاحات کے اختیارات خرچ کی گئی رقم کا صلہ فراہم کرتے ہیں۔
- **تجارتی کیس،** جو بس فرنچائزنگ اور بسوں کی دیگر اصلاحات کے اختیارات کے لئے تجارتی اور خریداری کے خیالات کا خاکہ پیش کرتا ہے۔
- **مالی کیس،** جو اس بات کا اندازہ فراہم کرتا ہے کہ آیا بس فرنچائزنگ اور بسوں کی دیگر اصلاحات کے اختیارات کم قیمت ہیں۔
- **انتظامیہ کیس،** جس میں بس فرنچائزنگ اور بسوں کی دیگر اصلاحات کے اختیارات کے انتظام اور فراہمی کے لئے مجوزہ نقطہ نظر کی تفصیل ہے۔
- **جائزہ کا نتیجہ،** جو پانچ معاملات میں شواہد کی بنیاد پر جائزے کے مجموعی نتائج کا تبصرہ فراہم کرتا ہے۔

2.9.1 بسوں کی اصلاحات کے اختیارات

جائزے میں بس فرنچائزنگ، EP اور EP Plus بسوں کی اصلاحات کے اختیارات کے تغیرات پر غور کیا گیا ہے۔ چھ اختیارات کی ایک طویل فہرست دریافت کی گئی اور اس کا جائزہ لیا گیا۔ یہ اختیارات ذیل میں بیان کیے گئے ہیں۔

اختیارات اس لحاظ سے مختلف ہیں کہ آیا MCA یا بس آپریٹر بس ڈپو اور / یا گاڑیوں کے مالک ہوں گے اور آمدنی میں غیر یقینی صورتحال (جسے آمدنی کے خطرے کے طور پر جانا جاتا ہے) سے وابستہ خطرے کے لئے کون ذمہ دار ہو گا۔

حکمت عملی اور تجارتی معاملات تمام چھ اختیارات کی طویل فہرست کا جائزہ فراہم کرتے ہیں اور اس نقطہ نظر تک پہنچتے ہیں کہ **فرنچائزنگ اختیار B (جس میں MCA ڈپو اور فلیٹ کا مالک ہے) ترجیحی فرنچائزنگ اختیار ہے۔ لہذا فرنچائزنگ اختیار B کو "مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم" کہا گیا ہے۔**

اس جائزے کی بنیاد پر، **اقتصادی، مالی اور انتظامی معاملات صرف اختیارات کی ایک مختصر فہرست پر غور کرتے ہیں جن میں EP، EP Plus اور فرنچائزنگ اختیار B ("مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم") شامل ہیں۔**

حکمت عملی اور تجارتی معاملات میں زیر غور اختیارات کی طویل فہرست:

ٹیبل 3 حکمت عملی اور تجارتی معاملات میں زیر غور اختیارات کی طویل فہرست

	EP (کچھ بھی نہ کریں اختیار / حوالہ کیس)	EP Plus	فرنچائزنگ اختیار A	فرنچائزنگ اختیار B مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	فرنچائزنگ اختیار C	فرنچائزنگ اختیار D
ڈپو	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	MCA کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	MCA کی ملکیت
گاڑیاں	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	MCA کی ملکیت	MCA کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت
آمدنی کا خطرہ	آپریٹروں کا خطرہ	آپریٹروں کا خطرہ	MCA کا خطرہ	MCA کا خطرہ	MCA کا خطرہ	MCA کا خطرہ

اقتصادی، مالیاتی اور انتظامی معاملات میں زیر غور اختیارات کی مختصر فہرست:

ٹیبل 4 اقتصادی، مالیاتی اور انتظامی معاملات میں زیر غور اختیارات کی مختصر فہرست

	EP (کچھ بھی نہ کریں اختیار / حوالہ کیس)	EP Plus	فرنچائزنگ اختیار B مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم
ڈپو	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	MCA کی ملکیت
گاڑیاں	آپریٹروں کی ملکیت	آپریٹروں کی ملکیت	MCA کی ملکیت
آمدنی کا خطرہ	آپریٹروں کا خطرہ	آپریٹروں کا خطرہ	MCA کا خطرہ

2.9.2 حکمت عملی پر مبنی کیس

حکمت عملی پر مبنی کیس میں تبدیلی کے کیس اور مختلف طریقوں کی صلاحیت کا جائزہ لیا گیا ہے جن سے بس نیٹ ورک کی خاطر MCA کے مقاصد کو حاصل کرنے کے لئے جنوبی یارکشائر میں بسوں کی خدمات میں اصلاحات کی جا سکتی ہیں۔ حکمت عملی پر مبنی کیس مندرجہ بالا سیکشن میں بیان کردہ بسوں کی اصلاحات کے لئے تمام چھ اختیارات پر غور کرتا ہے۔

بسیں جنوبی یارکشائر کی معیشت میں کلیدی کردار ادا کرتی ہیں، لوگوں کو کام پر جانے، تعلیم کے مواقع تک رسائی حاصل کرنے اور دوستوں اور کنبے سے ملنے میں مدد دیتی ہیں۔ MCA کے مقاصد کو پورا کرنے میں بسوں کی اہمیت جنوبی یارکشائر کی معیشت کو بڑھانے، خطے کے آب و ہوا کے عزائم تک پہنچنے اور سماجی اخراج سے نمٹنے کے لئے اہم ہے۔

پورے انگلینڈ میں بس کے استعمال کے رجحان نے 2010 اور 2019 کے درمیان بس سے سفر کرنے والے افراد کی تعداد میں مسلسل تنزلی ظاہر کی ہے۔ جنوبی یارکشائر نے اسی طرح کے علاقوں کے مقابلے میں تیزی سے تنزلی کا سامنا کیا ہے اور تنزلی مسلسل جاری ہے۔

2.9.2.1 بسوں کی اصلاحات کے مقاصد

MCA نے بسوں کی اصلاحات کے لئے مختلف اختیارات کا جائزہ لینے کے لئے بس نیٹ ورک کے گیارہ مقاصد تیار کیے ہیں۔ ان میں شامل ہیں:

- **مقصد 1 - کفایت شعاری:** ڈیلیوری ماڈل MCA کے لئے کم قیمت ہونا چاہیے۔
- **مقصد 2 - پیسے کی قدر:** لازم ہے ڈیلیوری ماڈل MCA کی خرچ کردہ رقم کا صلہ وصول کرے۔
- **مقصد 3 - مسافروں کی مانگ:** ڈیلیوری ماڈل کو مسافروں کی مانگ میں اضافہ کرنا چاہیے۔

- **مقصد 4 - احاطه اور ربط:** ڈیلیوری ماڈل کو خطے بھر میں احاطے اور ربط میں اضافہ کرنا چاہیے۔
- **مقصد 5 - وقت کی پابندی اور بھروسہ مندی:** ڈیلیوری ماڈل کو بسوں کی خدمات کی وقت کی پابندی اور بھروسا مندی میں اضافہ کرنا چاہیے۔
- **مقصد 6 - مارکیٹ کے حالات:** ڈیلیوری ماڈل کو بس نیٹ ورک میں آپریٹروں کی موجودگی میں اضافہ کرنا چاہیے۔
- **مقصد 7 - ماحولیاتی استحکام:** ڈیلیوری ماڈل کو ماحولیاتی طور پر مستحکم بس نیٹ ورک چلانا چاہیے۔
- **مقصد 8 - سماجی جوابدہی:** ڈیلیوری ماڈل کو ربط کے ذریعے سماجی ضروریات کے لئے بہتر جوابدہی پر عمل کرنا چاہیے۔
- **مقصد 9 - سب سے زیادہ کمزور لوگوں کی مدد کرنا:** ڈیلیوری ماڈل ایک ایسے نیٹ ورک کی حمایت کرے گا جو معاشرے کے سب سے کمزور افراد کی مدد کرتا ہے۔
- **مقصد 10 - صارف کے تجربے میں یکسانیت:** ڈیلیوری ماڈل صارفین کے لئے تجربے میں یکسانیت پر زور دے گا۔
- **مقصد 11 - ڈیلیوری کی قابلیت:** ڈیلیوری ماڈل ڈیلیوری کے قابل ہونا چاہیے۔

2.9.2.2 تبدیلی کے لئے کیس

بس کے استعمال میں تنزلی کے طویل مدتی رجحان کے باوجود، بسیں جنوبی یارکشائر میں عوامی نقل و حمل کا سب سے زیادہ استعمال ہونے والا ذریعہ ہیں۔ جنوبی یارکشائر کی بسوں پر نظر ثانی جون 2020 میں کی گئی تھی اور اس میں 5900 سے زیادہ رہائشیوں کے ساتھ مشاورت کی گئی تھی۔ نظر ثانی میں ان مسائل اور مشکلات کی نشاندہی کی گئی جن کا بس صارفین کو سامنا کرنا پڑتا تھا اور جو بسوں کو خطے کے مقاصد کے حصول میں مکمل طور پر اپنا کردار ادا کرنے سے روکتے تھے۔ ان مشکلات میں شامل ہیں:

- **وقت کی ناقص پابندی** – جنوبی یارکشائر میں صرف 85-80 فیصد بسیں وقت پر پہنچتی ہیں۔
- **ناقص بھروسہ مندی** - ایک سروے میں 60 فیصد سے زیادہ جواب دہندگان جنوبی یارکشائر میں بس کی بھروسہ مندی سے یا تو غیر مطمئن تھے یا بہت غیر مطمئن تھے۔
- **غیر مستحکم معیارات اور رسائی** - بس نیٹ ورک، معلومات کی فراہمی اور گاڑیوں کا معیار متغیر ہے، جس میں صارف کی پیش کش پورے جنوبی یارکشائر میں بہت مختلف ہے۔
- **باقاعدگی سے بڑے پیمانے پر خدمات میں تبدیلیاں** - 2006/7 میں جنوبی یارکشائر میں بس نیٹ ورک 43 ملین میل کام کرتا تھا، 2024/25 تک یہ 20 ملین میل تک کم ہو گیا ہے۔
- **خدمات کی متغیر کثرت** - خدمات کی توجہ زیادہ مانگ والے اوقات پر مرکوز ہونے کی وجہ سے کچھ علاقوں میں خدمات کی کثرت بہت کم ہے۔
- **خراب ربط** – سفر کرنے کے لئے ایک سے زیادہ بسوں کے استعمال کرنے والوں کے لئے ناقص ربط ہے۔
- **پیچیدہ کرایہ اور ٹکٹ کی فراہمی** – کرایوں کا ڈھانچہ پیچیدہ ہے جس میں 100 سے زیادہ قسم کے ٹکٹ دستیاب ہیں جو مسافروں کے لئے الجھن کا باعث بن سکتے ہیں۔

موجودہ نظام کے تحت بس آپریٹروں، مقامی حکام اور متعلقہ ذمہ داران کے پاس بس نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور آپریشن کے بارے میں مختلف ترغیبات اور مقاصد ہیں۔ مثال کے طور پر، مقامی حکام بسوں کی خدمات سے فوائد حاصل کرسکتے ہیں جیسے ٹاؤن سینٹر میں آمد میں اضافہ، جبکہ نجی بس آپریٹر کو چلانے والی خدمات کی لاگت کے مقابلے میں ٹکٹوں کی فروخت سے مالی منافع حاصل کرنا پڑتا ہے۔

باہمی تعاون کا یہ فقدان بس نیٹ ورک کی حمایت کے اقدامات میں سرکاری شعبے کی سرمایہ کاری کی مراعات کو کم کر سکتا ہے، کیونکہ مقامی حکام کا ٹائم ٹیبل اور کرایوں پر محدود کنٹرول ہے اور لہذا اس بات کو یقینی نہیں بنایا جاسکتا کہ سرمایہ کاری سے وابستہ فوائد حاصل ہوں گے۔

اس کے علاوہ، نجی شعبے کے آپریٹرز بس نیٹ ورک میں سرمایہ کاری نہ کرنا پسند کر سکتے ہیں کیونکہ بس کے استعمال میں کمی سے نئی خدمات یا نئی بسوں میں سرمایہ کاری کی حوصلہ شکنی ہو سکتی ہے۔

مراعات میں تبدیلی کے بغیر، بس نیٹ ورک کے جو مقاصد ہیں وہ خطے کی وسیع تر حکمت عملی اور عزائم کے ساتھ غلط مطابقت رکھتے رہیں گے۔

2.9.2.3 مقاصد کے مد مقابل اختیارات کا جائزہ

مقاصد کے مد مقابل بسوں کی اصلاحات کے اختیارات کا جائزہ اس بات کی نشاندہی کرتا ہے:

- EP Plus اور تمام فرنچائزنگ اختیارات موجودہ بہتر شراکت داری کے اختیار سے زیادہ فوائد پیش کریں گے۔
- EP Plus سے وابستہ زیادہ تر فوائد آپریٹروں کے ساتھ معاہدے کرنے پر منحصر ہیں جو انتہائی غیر یقینی ہیں، اور EP Plus کی قیمت فرنچائزنگ اختیار کے مقابلے میں زیادہ ہے۔
- تمام فرنچائزنگ اختیارات MCA کو مسافروں کے لئے نتائج کو بہتر بنانے اور پورے نیٹ ورک میں معیار اور استحکام کو برقرار رکھنے کے لئے خدمات، کرایوں اور فلیٹ کے معیارات کو کنٹرول کرنے کے قابل بنائیں گے - لہذا وہ MCA کے لئے فوائد کو زیادہ یقینی بنائیں گے۔
- فرنچائزنگ اختیار B (جس میں MCA ڈپو اور فلیٹ کا مالک ہے) MCA کو سب سے زیادہ کنٹرول فراہم کرے گا، زیادہ مسابقت کی سہولت فراہم کرے گا اور دیگر فرنچائزنگ اختیارات کے مقابلے میں کم قیمت ہو گا۔

2.9.2.4 حکمت عملی پر مبنی کیس کے نتائج

حکمت عملی پر مبنی کیس سے پتہ چلتا ہے کہ موجودہ بس نیٹ ورک کو درپیش مشکلات، باہمی تعاون کی کمی اور گمراہ ترغیبات کے پیش نظر تبدیلی کا ایک مضبوط کیس موجود ہے۔ یہ نتیجہ نکلتا ہے کہ مقاصد کے مد مقابل اختیارات کے جائزے کی بنیاد پر، فرنچائزنگ اختیار B (جس میں MCA ڈپو اور فلیٹ کا مالک ہے) ترجیحی فرنچائزنگ اختیار ہے کیونکہ یہ کم قیمت ہے، رقم کی قیمت کو ظاہر کرتا ہے، ڈیلیوری کے قابل ہے اور دیگر اختیارات کے مقابلے میں MCA کے مقاصد کو بہتر طریقے سے پورا کرتا ہے۔ فرنچائزنگ اختیار B اس بات کا زیادہ یقین بھی فراہم کرتا ہے کہ فوائد EP Plus کے مقابلے میں فراہم کیے جائیں گے کیونکہ یہ مقامی بس آپریٹروں کے ساتھ معاہدے پر منحصر نہیں ہے۔ لہذا فرنچائزنگ اختیار B کو مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کہا جاتا ہے۔

2.9.3 اقتصادی کیس

اقتصادی کیس کا مقصد اختیارات کے لئے رقم کی قدر (VfM) کا تجزیہ کرنا ہے۔ حکمت عملی اور تجارتی کیسوں کے نتائج کی وجہ سے اقتصادی کیس میں صرف فرنچائزنگ اختیار B، EP اور EP Plus اختیارات کو زیر غور لایا گیا ہے۔ رقم کی قدر (VfM) کا اندازہ ہر اختیار میں لاگت کے فوائد کا تجزیہ کرکے کیا جاتا ہے جو بنیادی طور پر آمدنی اور اخراجات کے مالی تجزیے کے برعکس مجموعی طور پر معاشرے کے لئے ان اختیارات کے فوائد اور اخراجات پر غور کرتا ہے۔

2.9.3.1 اقتصادی تشخیص کے مفروضے

اقتصادی تشخیص ایک منظم عمل ہے جو مختلف اختیارات کے فوائد اور اخراجات کا موازنہ کرتا ہے۔ اہم اقتصادی تشخیص کے مفروضے میں شامل ہیں:

- **نیٹ ورک:**
  - EP: خدمات اکتوبر 2023 کے آخر میں نیٹ ورک پر مبنی ہیں جس میں مارچ 2025 میں معمولی کمی آئی ہے تاکہ اس مدت کے دوران بسوں کی خدمات کے لئے فنڈنگ میں کمی کو پورا کیا جاسکے۔
  - EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم: خدمات اکتوبر 2023 کے آخر میں نیٹ ورک پر مبنی ہوتی ہیں جس میں ابتدائی معمولی کمی واقع ہوتی ہے، جب EP Plus یا فرنچائزنگ نافذ ہوتی ہے تو خدمات بحال ہوجاتی ہیں۔ اسی نیٹ ورک کا EP Plus اور فرنچائزنگ اختیارات کے لئے جائزہ لیا گیا ہے۔
- **مانگ:** بس کے سفر کی بنیادی مانگ حالیہ برسوں میں بسوں کی سرپرستی میں کمی اور 30 سالہ تشخیصی مدت کے دوران سرپرستی میں مسلسل کمی کے مطابق ہو گی (محکمہ نقل و حمل کی قومی پیشگوئیوں کے مطابق)۔

2.9.3.2 فوائد

EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے متعدد فوائد کا EP کے مقابلے میں جائزہ لیا گیا ہے۔ فوائد کی دو وسیع اقسام ہیں: صارف کے فوائد، جو موجودہ اور نئے بس مسافروں کو حاصل ہوتے ہیں، اور غیر صارف فوائد، جو وسیع تر معاشرے میں حاصل ہوتے ہیں جن میں وہ لوگ بھی شامل ہیں جو کبھی بھی بس سے سفر نہیں کرتے۔ شامل فوائد کی اقسام کی مثالیں یہ ہیں:

- بسوں کی خدمات میں بہتری کا بسوں کے صارفین کے لئے مجموعی فوائد، جیسے بھروسہ مندی اور سفر کے وقت کے فوائد میں تبدیلی۔
- کار سے کم سفر کرنے اور بس کے ذریعہ زیادہ سفر کرنے سے وابستہ فوائد۔ اس میں بھیڑ میں کمی اور ٹریفک سے متعلق شور اور ہوا کے معیار میں بہتری پر غور کیا جاتا ہے۔
- بس کے استعمال میں اضافے سے وابستہ بسوں کی آمدنی میں تبدیلی۔
- زیرو امیشن بس (ZEB) فلیٹ میں اضافہ اور متعلقہ ماحولیاتی فوائد۔

2.9.3.3 اخراجات

EP، EP Plus اختیارات اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم میں سے ہر ایک کے لئے سرمائے اور کاروائیوں کے اخراجات کا تخمینہ لگایا گیا ہے۔ سرمائے کے اخراجات میں بسوں اور ڈپوؤں سمیت اثاثوں کے اخراجات شامل ہیں جبکہ کارروائیوں اخراجات میں ڈرائیونگ عملہ، دیکھ بھال کا عملہ اور ایندھن سمیت بسوں کی خدمات چلانے کی لاگت شامل ہے۔ خالص اخراجات میں تبدیلیوں کو سمجھنے کے لئے اخراجات کا ایک تفصیلی جائزہ لیا گیا تھا، جو لاگت اور اس آمدنی کے درمیان فرق ہے جو MCA کو فرنچائزنگ اور EP Plus اختیار کے تحت ملنے کی توقع ہے۔ غور کردہ اخراجات میں شامل ہیں:

- بس آپریٹنگ اخراجات میں تبدیلیاں، بشمول گاڑیوں کی دیکھ بھال اور ملازمین کے اخراجات۔
- مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے نفاذ اور انتظامیہ کی وجہ سے MCA کی طرف سے ادا کردہ ملازمین کے اور انتظامی اخراجات میں تبدیلیاں۔
- بس فلیٹ اور ڈپو میں سرمایہ کاری سے وابستہ اخراجات، بشمول ڈپو میں درکار متعلقہ بنیادی ڈھانچے کے کام کے ساتھ بس فلیٹ کو زیرو امیشن میں منتقل کرنے پر غور کرنے کی ضرورت۔

2.9.3.4 اقتصادی کیس کے نتائج

جائزے کے لئے اقتصادی تشخیص کے نتائج ذیل میں ٹیبل 5 میں بیان کیے گئے ہیں۔

اختیارات کے اثرات کی مالیاتی قدر کا حساب لگایا گیا اور 30 سالہ تشخیصی مدت میں اس کا تخمینہ لگایا گیا۔ مستقبل کے سالوں کے لئے اقدار کو مہنگائی اور مستقبل کے اخراجات اور فوائد کی گرتی ہوئی قدر کے حساب سے ایڈجسٹ کیا گیا ہے۔ یہ عمل اس بات کو یقینی بنانے کے لئے ہے کہ اخراجات اور فوائد کا موازنہ ایک جیسی بنیاد پر کیا جائے، دونوں کو '2010 کی موجودہ قیمت' کے طور پر ظاہر کیا جائے، جسے نیٹ پریزنٹ ویلیو (NPV) کہا جاتا ہے۔ NPV فوائد کی موجودہ قدر اور وقت کی مدت (اس معاملے میں 30 سال) میں اخراجات کی موجودہ قدر کے درمیان فرق پیش کرتا ہے اور اختیارات کے مجموعی فوائد کو ظاہر کرنے کے لئے استعمال کیا جاتا ہے۔ یہ فوائد کی لاگت کے تناسب (BCR) کے ساتھ رپورٹ کیا جاتا ہے، جو کسی منصوبے یا سرمایہ کاری کے اخراجات اور سرمایہ کاری کے ساتھ فوائد کی موجودہ قدر کا موازنہ کرتا ہے۔

ٹیبل 5 اقتصادی تشخیص کے نتائج

فوائد	£'000s، 2010 کی قیمتیں	
	EP Plus	مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم
وقت کی بچت - نیٹ ورک میں تبدیلیاں اور بھروسہ مندی میں بہتری	97, 079	97, 079
بھیڑ بھاڑ	1,596	2,074
انفراسٹرکچر	8	10
حادثہ	173	225
مقامی ہوا کا معیار	10	13
شور و غل	12	16
گرین ہاؤس گیسز	148	193
بالواسطہ ٹیکسیشن	-1,250	-1,536
ZEB فوائد	31,505	31,505
منافع کی بچت	158,185	78,162
عدم فائدہ - نجی سیکٹر	-106,925	0
فوائد	**مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم**	
فوائد کی موجودہ قدر (PVB)	180,543	207,741
لاگت کی موجودہ قدر (PVC)	102,019	97,367
خالص موجودہ قدر (NPV)	78,523	110,374
BCR	1.77	2.13

نتائج سے پتہ چلتا ہے کہ، موجودہ تجزیے اور موجودہ نیٹ ورک کے خاکے کی بنیاد پر، EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم ایک مثبت خالص موجودہ قدر (NPV) حاصل کرے گی - جس کا مطلب ہے کہ اختیارات کے فوائد اخراجات سے زیادہ ہیں۔ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم میں EP Plus اختیار کے مقابلے میں زیادہ NPV اور BCR ہے۔ لہذا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم رقم کے لئے 'اعلی' قدر فراہم کرتی ہے جبکہ EP Plus اختیار رقم کے لئے 'درمیانی' قدر حاصل کرے گا۔

2.9.3.5 اقتصادی کیس کا خاکہ اور حساسیت

تجزیے میں غیر یقینی صورتحال کو دور کرنے کے لئے، آمدنی، اخراجات، مطالبہ اور دیگر عوامل کے لئے مستقبل کی مختلف پیشگوئیوں کے مدمقابل EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی کارکردگی کا اندازہ لگانے کے لئے متعدد خاکے تیار کیے گئے ہیں۔ ٹیبل 6 نتائج پر اثرات کو ظاہر کرتا ہے اگر آمدنی مختلف سطحوں پر ہو۔ مثال کے طور پر، اگر آمدنی پیش گوئی سے 10 فیصد زیادہ ہو تو فرنچائزنگ کے لئے BCR نمایاں طور پر بڑھ کر 8.45 ہوجاتا ہے، جبکہ اگر آمدنی پیش گوئی سے 10 فیصد کم ہو تو BCR 1.22 تک بدتر ہوجاتا ہے۔

ٹیبل 6 آمدنی کی حساسیت کا ٹیسٹ

فوائد		£’000s، 2010 کی قیمتیں	
	مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	خاکہ: آمدنی میں اضافہ (10٪)	خاکہ: آمدنی میں کمی (10٪)
فوائد کی موجودہ قدر (PVB)	207,741	207,741	207,741
لاگت کی موجودہ قدر (PVC)	97,367	24,579	170,154
خالص موجودہ قدر (NPV)	110,374	183,161	37,586
BCR	2.13	8.45	1.22

2.9.3.6 اقتصادی کیس کے نتائج

نتائج سے پتہ چلتا ہے کہ تجزیہ اور موجودہ نیٹ ورک کی بنیاد پر، EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم دونوں ان کے نفاذ اور چلانے کے لئے درکار لاگت سے زیادہ فوائد اور آمدنی پیدا کریں گے، دونوں مثبت NPV حاصل کریں گے۔ تجزیے سے پتہ چلتا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم میں EP Plus اختیار کے مقابلے میں زیادہ NPV ہے اور یہ رقم کے لئے قدر (VfM) زیادہ فراہم کرے گی۔

2.9.4 تجارتی کیس

تجارتی کیس میں جنوبی یارکشائر میں بسوں کی اصلاحات کے مختلف اختیارات کی فراہمی کے لئے تجارتی انتظامات کا تعین کیا گیا ہے۔ یہ اس بات پر غور کرتا ہے کہ MCA اعلی معیار کی بسوں کی خدمات کو بہترین طریقے سے محفوظ بنانے کے لئے اختیارات کے تجارتی انتظامات کو کس طرح تشکیل دے سکتا ہے جو MCA چاہتا ہے۔ یہ EP, EP Plus اور فرنچائزنگ اختیارات A, B, C اور D سمیت چھ اختیارات کی مکمل لمبی فہرست پر غور کرتا ہے جن کا خلاصہ سیکشن 2.7.1.1 میں کیا گیا ہے جبکہ فرنچائزنگ اختیار B مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم ہے۔

2.9.4.1 موجودہ تجارتی انتظامات کا عمومی جائزہ

جنوبی یارکشائر میں تجارتی بسوں کی خدمات فی الحال 23 مختلف بس کمپنیوں کے ذریعے چلائی جاتی ہیں۔ تین بڑے آپریٹر - پہلا جنوبی یارکشائر، اسٹیج کوچ یارکشائر، اور TM ٹریول - ہر سال بسوں کے ذریعے چلائے جانے والے میلوں کا 90 فیصد سے زیادہ فراہم کرتے ہیں اور 98 فیصد مسافروں کو لے جاتے ہیں۔ غیر تجارتی، سماجی طور پر ضروری بسوں کی خدمات MCA کے ساتھ معاہدے کے تحت کام کرنے والے بس آپریٹروں کے ذریعے فراہم کی جاتی ہیں۔ وہ 'ٹینڈرڈ سروسز' کے نام سے جانے جاتے ہیں۔

2.9.4.2 EP Plus کے لئے تجارتی طریق کار

EP اور EP Plus اختیارات کے تحت، جنوبی یارکشائر میں بس نیٹ ورک کی حکمت عملی اور آپریشنل کنٹرول دونوں تجارتی بس آپریٹروں کے پاس ہوتا ہے۔ اگرچہ EP اختیار MCA اور مقامی بس آپریٹروں کے مابین موجودہ معاہدے کی عکاسی کرتا ہے، EP Plus اختیار نظریاتی ہے اور عملی طور پر MCA اور بس آپریٹروں کے مابین مذاکرات اور معاہدے کی ضرورت ہو گی۔

2.9.4.3 تجارتی فرنچائز ماڈلز

فرنچائزنگ اختیار کے تحت حکمت عملی کا کنٹرول MCA کے پاس ہو گا جبکہ آپریشنل کنٹرول بس آپریٹروں کے پاس رہے گا۔

2.9.4.4 مالی خطرات کی تقسیم کا عمومی جائزہ

فرنچائز کردہ بس آپریشنوں کے تجارتی ڈھانچے پر غور کرنے میں دو مالی خطرات جو سب سے زیادہ متعلقہ ہیں، وہ لاگت کا خطرہ اور آمدنی کا خطرہ ہیں۔ لاگت کے خطرے کا تعلق جو بسوں کی خدمات چلانے کے اخراجات توقعات سے مختلف ہونے کے خطرات سے ہے؛ آمدنی کا خطرہ بس کے کرایوں اور دیگر آمدنی سے حاصل ہونے والی آمدنی متوقع اخراجات سے مختلف ہونے کے خطرے سے متعلق ہے۔

تفصیلی تجزیے اور مارکیٹ کی مصروفیت سے، جائزہ یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ (i) **فرنچائز کردہ بس آپریٹروں کے ساتھ لاگت کا خطرہ، اور (ii) MCA کے ساتھ آمدنی کا خطرہ** فرنچائزنگ کے لئے مناسب طریق کار ہے۔

2.9.4.5 فرنچائزنگ کے تحت اثاثے

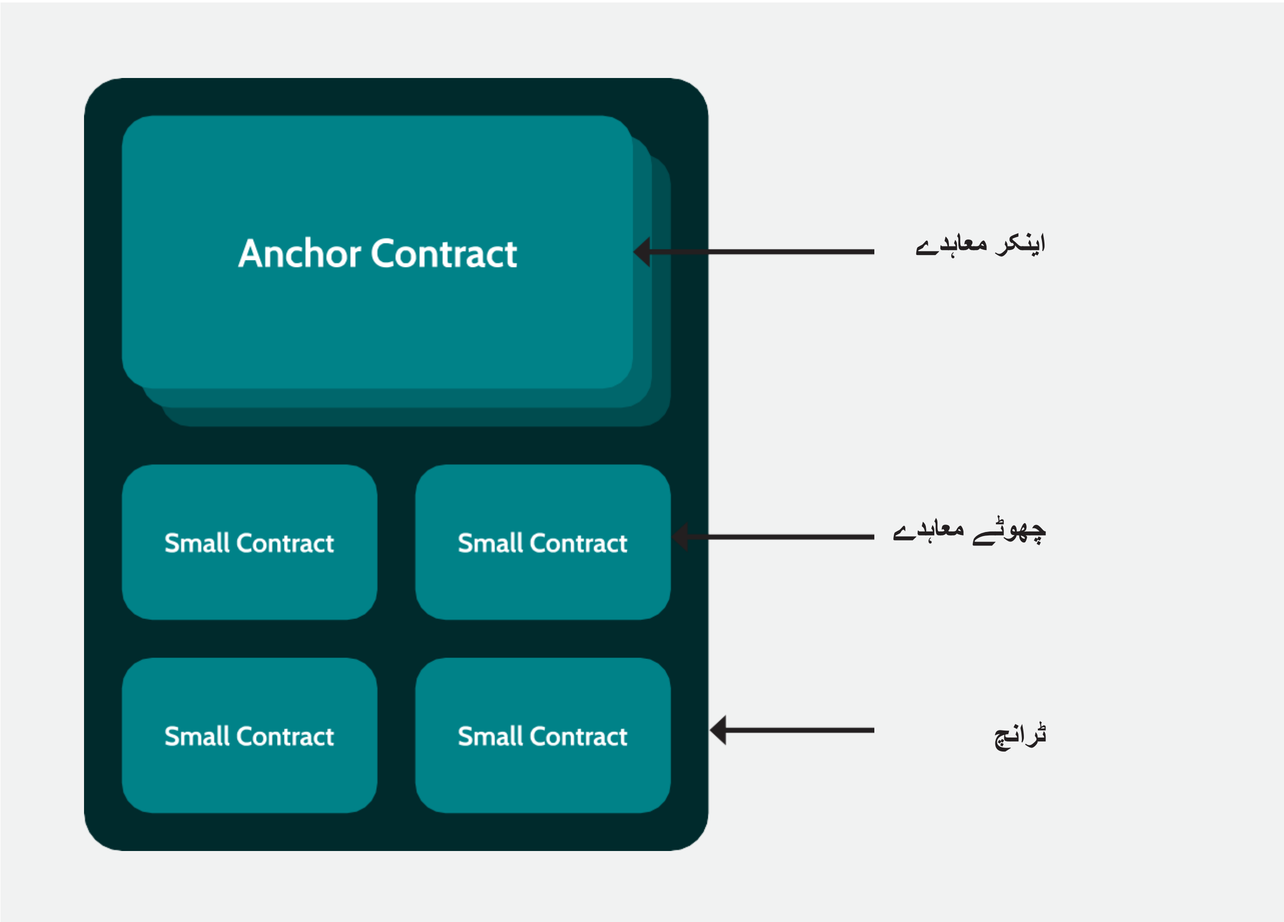
فرنچائزنگ کے لئے غور کرنے والے اہم اثاثے بس ڈپو اور بس فلیٹ ہیں۔

جہاں MCA ڈپوؤں کا مالک ہو گا، وہاں MCA کو موجودہ ڈپوؤں کے حصول کے لیے موجودہ مالکوں کے ساتھ تجارتی گفت و شنید کرنی ہو گی۔ ممکن ہے کہ یہ گفت و شنید MCA کو مارکیٹ کی قدر پر ڈپو حاصل کرنے کی اجازت دینے میں کامیاب نہ ہو۔ متبادل کے طور پر، MCA کو ڈپو کے دیگر مقامات تلاش کرنے کی ضرورت ہو سکتی ہے۔

جہاں MCA کے فلیٹ ہوں گے، وہاں ان گاڑیوں کی ملکیت کے سلسلے میں MCA کے پاس کئی ذمہ داریاں ہوں گی۔ ان ذمہ داریوں میں گاڑی کی وضاحت شامل ہے، جس میں صارف کے تجربے اور گاڑی کی خریداری کو ڈیزائن کرنے والوں کے ساتھ انٹرفیس شامل ہے، جس میں ابتدائی خریداری اور جاری تجدیدی پروگرام دونوں شامل ہیں۔

2.9.4.6 فرنچائزز کی نیلامی اور خریداری

'نیلامی' سے مراد یہ ہے کہ کس طرح بس نیٹ ورک کو الگ الگ پیکیجوں میں تقسیم کیا جاتا ہے، جن میں سے ہر ایک کو الگ الگ مقابلوں میں ٹینڈر کیا جاسکتا ہے۔ جنوبی یارکشائر کے لئے فرض کیا گیا نقطۂ نظر نیچے ڈایاگرام میں دکھایا گیا ہے۔



یہ فرض کیا جاتا ہے کہ تین حصے (ٹرانچیں) دیے جائیں گے، جن میں سے ہر ایک میں ان خدمات کے لئے اینکر معاہدہ ہو گا جو فی الحال سات حکمت عملی ڈپو میں سے ایک سے چلائی جاتی ہیں۔ چھوٹے معاہدوں کو حکمت عملی ڈپو سے منسلک نہیں کیا جا سکتا اور ممکنہ طور پر یہ چھوٹے اور درمیانے آپریٹروں (SMOs) کے لئے پرکشش ہو گا۔

ان فرنچائز معاہدوں کی تعداد کو محدود کرنا مناسب ہو سکتا ہے جو ایک واحد ادارے کے زیر ملکیت آتے ہیں کیونکہ یہ بسوں کی خدمات فراہم کنندگان کے لئے مارکیٹ کے تنوع کی حمایت کر سکتا ہے۔

جائزے کی خاطر مفروضے تیار کرنے کے لئے، متعدد مختلف احکامات پر غور کیا گیا تھا۔ MCA کا کام کرنے والا مفروضہ یہ ہے کہ ٹرانچوں کا آرڈر مندرجہ ذیل ہو گا۔

- ٹرانچ 1: فی الحال لیجر وے اور اولیو گروپ ڈپو سے چلائی جانے والی خدمات
- ٹرانچ 2: فی الحال بارنسلے اور راؤمارش ڈپو سے خدمات چل رہی ہیں
- ٹرانچ 3: فی الحال ہولبروک، ایکلیس فیلڈ اور ہاف وے ڈپو سے خدمات چل رہی ہیں

2.9.4.7 مقابلہ

فرنچائزنگ کے تحت MCA نجی بس آپریٹروں کو MCA کی وضاحت کے مطابق خدمات چلانے کا ٹھیکہ دے گا۔ MCA مسابقتی ٹینڈرنگ کا استعمال یہ فیصلہ کرنے کے لئے کرے گا کہ کون سے بس آپریٹروں کو ٹھیکہ دینا ہے اور آپریٹروں کو ادا کی جانے والی فیس کا تعین کرنا ہے۔ ان مقابلوں میں، MCA مختلف آپریٹروں کی بولیوں کے معیار اور ان کی پیش کردہ قیمتوں دونوں کو دیکھے گا۔

توقع ہے کہ مقابلے سے درج ذیل چیزیں حاصل ہوں گی:

- معاہدوں کے لئے بہترین قیمتوں کا تعین، بسوں کی خدمات کے لئے مارکیٹ میں مسابقتی تناؤ کا استعمال کرتے ہوئے آپریٹروں کو آپریشنل کارکردگی اور منافع کی بچت میں کمی کی نشاندہی اور فراہم کرنے کی ترغیب دینا
- جدت طرازی، بس آپریٹروں کی طرف سے ملنے والی تعین قدر کی تخلیقی تجاویز کا انعام دے کر، جو ہر معاہدے سے متوقع فوائد میں اضافہ کرسکتے ہیں۔

موجودہ اور ممکنہ مستقبل کے بس آپریٹروں کے ساتھ منظم مصروفیت کی بنیاد پر، مندرجہ ذیل جائزے کیے گئے ہیں:

- فرنچائزنگ اختیار A (فرنچائز کردہ آپریٹر ڈپو کی سہولیات اور گاڑیاں دونوں فراہم کرتا ہے) اور فرنچائزنگ اختیار C (فرنچائز کردہ آپریٹر ڈپو فراہم کرتا ہے اور MCA کی طرف سے ایک فلیٹ فراہم کرتا ہے) دونوں ان آپریٹروں کے داخلے میں کافی رکاوٹیں ڈالتے ہیں جن کے پاس ڈپو نہیں ہیں یا ان تک رسائی نہیں ہے۔ ان اختیارات کا اندازہ اس طرح لگایا جاتا ہے کہ وہ فرنچائز معاہدوں کے لئے مضبوط مقابلے کی حمایت **کرنے کے قابل** نہیں ہیں۔
- فرنچائزنگ اختیار D (فرنچائز کردہ آپریٹر گاڑیاں فراہم کرتا ہے؛ MCA ڈپو کی سہولیات فراہم کرتا ہے) کا اندازہ مضبوط مقابلے کی حمایت کرنے کے قابل ہونے کے طور پر کیا جاتا ہے۔ اگرچہ فلیٹ کی فراہمی داخلے کے لئے ایک معنی خیز رکاوٹ بنتی ہے، لیکن مارکیٹ کی مصروفیت سے اشارہ ملا کہ کافی متحرک وقت اس رکاوٹ کو دور کر سکتا ہے۔
- فرنچائزنگ اختیار B، جس کے تحت MCA فرنچائز کردہ آپریٹروں کو گاڑیاں اور ڈپو دونوں سہولیات فراہم کرتا ہے، کا اندازہ فرنچائز معاہدوں کے لئے مضبوط مقابلے کی حمایت کرنے کے قابل ہونے کے طور پر کیا جاتا ہے، کیونکہ اس میں شامل داخلے کی رکاوٹیں چاروں فرنچائزنگ اختیارات میں سب سے کم ہیں۔

2.9.4.8 تجارتی کیس کے نتائج

زیر غور چار فرنچائزنگ اختیارات کے بارے میں مندرجہ ذیل نتائج اخذ کیے گئے ہیں:

- فرنچائزنگ کے تمام چار اختیارات تجارتی طور پر پیچیدہ ہیں، اور مناسب MCA ریسورسنگ اور پروگرام مینجمنٹ کی ضرورت ہو گی، جیسا کہ انتظامیہ کیس میں بیان کیا گیا ہے۔
- فرنچائزنگ اختیار A اور C **مضبوط مقابلے کی حمایت کرنے کے قابل نہیں ہیں** اور MCA کے لئے رقم کی کم قدر کا باعث بنیں گے

اور **اس وجہ سے تجارتی طور پر ناقابل عمل ہیں۔**

- اس جائزے سے، فرنچائزنگ اختیار B کو اس کے ترجیحی فرنچائزنگ اختیار کے طور پر شناخت کیا گیا ہے، یہ دھیان میں رکھتے ہوئے کہ یہ آپریٹروں کوفلیٹ اور ڈپو فراہم کر کے داخلے کی رکاوٹوں کو کم کرتا ہے، اس طرح فرنچائز معاہدوں کے لئے بڑھتے ہوئے مقابلے کی حمایت کرتا ہے۔ **لہذا، فرنچائزنگ اختیار B ترجیحی فرنچائزنگ اختیار ہے، جسے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کہا جاتا ہے۔**

تجارتی نقطہ نظر سے EP Plus کم پیچیدہ ہے اور MCA کو براہ راست مالی خطرہ اٹھانے کی ضرورت نہیں ہے۔ تاہم، اس مرحلے پر یہ یقینی بنانا ممکن نہیں ہے کہ EP Plus کے ذریعے نتائج کے بارے میں لگائے گئے مفروضے درست ہیں کیونکہ وہ آپریٹروں کے ساتھ معاہدے کے تابع ہوں گے اور اس لئے ان نتائج کو حاصل کرنے کے سلسلے میں اہم خطرات موجود ہیں۔

2.9.5 مالی کیس

مالی کیس EP, EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی تفصیلی لاگت، آمدنی اور خالص مالی صورتحال کی جانچ پڑتال کرتا ہے، اور اس بات پر غور کرتا ہے کہ آیا وہ کم قیمت ہیں۔ اس میں 30 سالہ جائزے کی مدت کے دوران آمدنی اور سرمائے کی لاگت کی ضروریات پر غور کرنا شامل ہے۔

2.9.5.1 کل سرمائے کے اخراجات کی ضرورت

جائزہ اس بنیاد پر تیار کیا گیا ہے کہ **EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم دونوں کے تحت تقابلی نتائج حاصل کیے جاسکتے ہیں۔** نتیجے کے طور پر، EP Plus اور فرنچائزنگ کو ایک ہی نیٹ ورک اور سرمایہ کاری کی ایک ہی سطح فراہم کرنے کے لئے فرض کیا جاتا ہے۔ نتیجے کے طور پر، وہ ان علاقوں میں یکساں اخراجات کا اشتراک کریں گے۔

ڈپو اور فلیٹ کی تجدید اور اپ گریڈ کرنے کی لاگت 30 سالہ تشخیصی مدت کے دوران دو تجدیدی سائیکلوں میں ہونے کا اندازہ لگایا گیا ہے:

- 2027/28 سے 2031/32 کے درمیان ابتدائی حصول اور تجدید کی مدت ہے۔ اس مدت کے دوران تقریبا 350 ملین پاؤنڈ کے سرمائے کے اخراجات کی ضرورت ہے۔ یہ فرض کیا جاتا ہے کہ گرانٹ فنڈنگ اس کے لئے فنڈنگ کا اہم ذریعہ ہو گی۔
- تجدید کا دوسرا سائیکل اس وقت ہوتا ہے جب خریدی گئی اصل بسوں کی میعاد ختم ہونے لگتی ہیں اور ڈپو کو تجدید کی ضرورت ہوتی ہے۔ یہ 2040 کی دہائی کے اوائل میں شروع ہو گا۔ یہ فرض کیا جاتا ہے کہ تجدید کے اس سلسلے کو قرض کے ذریعے مالی اعانت فراہم کی جائے گی۔

2.9.5.2 *EP Plus* مالی مجموعی جائزہ

نجی سیکٹر کے کردار اور مالی معاملات کے انتظام کے طریقے کو دیکھتے ہوئے EP Plus کے لئے بہت سے مخصوص مفروضے بنائے گئے ہیں:

- نجی سیکٹر (مثال کے طور پر سرمائے کے اخراجات) سے درکار کسی بھی قرض کے لئے سود کی شرح 7فیصد مانی گئی ہے۔
- EP Plus میں منتقلی کے اخراجات ہیں جن میں ملازمین کے اخراجات بھی شامل ہیں جو 2024/25 اور 2027/28 کے درمیان تقریبا 5.5 ملین پاؤنڈ ہوں گے، جس میں ملازمین کے اخراجات میں بار بار اضافہ ہو گا۔
- متحدہ ٹکٹوں کی حمایت کرنے کے لئے اضافی اخراجات ہوں گے۔

فنڈنگ کے حوالے سے مزید مفروضے موجود ہیں:

- اس صورت حال میں 2029/30 تک بسوں کی خدمات کے اخراجات کے لئے دستیاب ٹرانسپورٹ لیوی میں ہر سال 2 فیصد اضافے کی توقع کی جاتی ہے۔ ٹرانسپورٹ لیوی MCA کو بارنسلے، ڈونکیسٹر، رودرہیم اور شیفیلڈ کے مقامی حکام کی طرف سے فراہم کی جانے والی مالی اعانت ہے اور ان حکام کی آبادی کی بنیاد پر اس کی پیمائش کی جاتی ہے۔

- 2030/31 کے بعد سے بسوں کی خدمات کے اخراجات کے لئے دستیاب ٹرانسپورٹ لیوی ریٹیل پرائس انڈیکس (RPI)+1 فیصد تک بڑھ سکتی ہے جو فرنچائزنگ کے لئے بھی فنڈنگ کے خاکے کے مطابق ہے۔
- سرمائے کے اخراجات کو فنڈ کرنے کے لئے یہ فرض کیا جاتا ہے کہ 2027/28 سے 2031/32 کے درمیان، 350 ملین پاؤنڈ کا سرمایہ ی نجی سیکٹر سے یا فریق ثالث کے گرانٹ فنڈنگ کے ذریعے حاصل کیا جا سکتا ہے۔ 2031/32 کے بعد، یہ فرض کیا جاتا ہے کہ نجی سیکٹر فلیٹ کی تجدید کے فنڈ فراہم کرنے کے لئے قرض لے گا۔

تشخیص کے نتائج سے پتہ چلتا ہے کہ EP Plus 30 سال کی مدت میں **کم قیمت نہیں** ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ دوسرے تجدیدی سلسلے کے دوران فلیٹ کی تجدید کے لئے قرض لینے کی وجہ سے نمایاں سالانہ خسارہ پیدا ہوتا ہے۔ اس تجزیے سے پتہ چلتا ہے کہ اگر EP Plus اختیار فرنچائزنگ کے تحت حاصل کردہ نتائج کی طرح ہی نتائج فراہم کرنا چاہتا ہے تو صنعت کا لمبے وقت تک مالی طور پر پائیدار ہونے کا امکان نہیں ہے۔

2.9.5.3 فرنچائزنگ

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تحت MCA کے پاس بس نیٹ ورک کی اہم خصوصیات اور نجی شعبے کی جانب سے چلائے جانے والے بسوں کی خدمات کو کنٹریکٹ کے تحت متعین کرنے کا اختیار ہو گا۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ:

- MCA اب بسوں کی خدمات استعمال کرنے والے مسافروں کے کرایوں سے آمدنی حاصل کرے گا:
  - اس کے بعد MCA منافع بخش تجارتی خدمات سے حاصل ہونے والی آمدنی کو سماجی طور پر اہم خدمات پر مراعات دینے کے لئے استعمال کر سکتا ہے جو تجارتی طور پر قابل عمل نہیں ہیں۔
  - MCA کو زیادہ خطرات کا سامنا کرنا پڑے گا کیونکہ آمدنی بسوں کی خدمات کی مانگ پر مبنی ہے جو غیر مستحکم ہو سکتی ہے۔
- MCA بس آپریٹروں کو فرنچائز کی ادائیگی کرے گا تاکہ خدمات کو چلانے کے اخراجات کے ساتھ ساتھ مارجن کو پورا کیا جاسکے۔ نجی شعبہ اس لاگت کے اندر خدمات کو چلانے کا ذمہ دار ہو گا اور اگر وہ طے شدہ رقم سے زیادہ بڑھ جائے تو اضافی اخراجات کا خطرہ ہو گا۔

فرنچائزنگ کے لئے کئی مخصوص مفروضے بنائے گئے ہیں جن میں درج ذیل شامل ہیں:

- سرکاری شعبے کے لئے درکار کسی بھی قرض کے لئے سود کی شرح 5 فیصد مانی جاتی ہے (مثال کے طور پر سرمائے کے اخراجات پر)
- فرنچائزنگ میں منتقلی کے اخراجات ہیں جن میں اسٹافنگ بھی شامل ہے جو 2024/25 اور 2029/30 کے درمیان تقریباً 20.8 ملین پاؤنڈ ہو گی اور عملے کے اخراجات میں بار بار اضافہ ہو گا۔
- فرنچائزنگ کے تحت تجارتی کیس میں طے شدہ نیلامی حکمت عملی کے مطابق نجی شعبے کے آپریٹروں سے ڈپو حاصل کرنے کی ضرورت ہو گی۔ جائزے میں اس کی تخمینہ سرمائے کی لاگت کا حساب لگایا گیا ہے۔ یہ ڈپو کو اپ گریڈ کرنے کے لئے ایک اضافی لاگت ہے (جو EP Plus کے تحت بھی ایک لاگت ہے)۔
- متحدہ ٹکٹوں کی فراہمی اور IT اخراجات جیسی مداخلتوں کی حمایت کرنے کے لئے سرمائے کے نسبتاً معمولی دیگر اخراجات ہیں۔

مزید برآں، فنڈنگ کے مفروضوں کے لحاظ سے:

- اس صورت حال میں 2029/30 تک بسوں کی خدمات کے اخراجات کے لئے دستیاب ٹرانسپورٹ لیوی میں ہر سال 2 فیصد اضافے کی توقع کی جاتی ہے۔
- 2030/31 کے بعد سے بسوں کی خدمات کے اخراجات کے لئے دستیاب ٹرانسپورٹ لیوی ریٹیل پرائس انڈیکس (RPI)+1 فیصد تک بڑھ سکتا ہے جو فرنچائزنگ کے لئے بھی فنڈنگ کے خاکے کے مطابق ہے۔
- سرمائے کے اخراجات کو فنڈ کرنے کے لئے، یہ فرض کیا جاتا ہے کہ 2027/28 سے 2031/32 کے درمیان، جنوبی یارکشائر کے دوسرے سٹی ریجن سسٹین ایبل ٹرانسپورٹ سیٹلمنٹ (CRSTS2) میں سے 350 ملین پاؤنڈ استعمال کیے جاسکتے ہیں۔ 2031/32 کے بعد، یہ فرض کیا جاتا ہے کہ MCA فنڈ ڈپو اور فلیٹ کی تجدید کے لئے قرض لے گا۔

ان مفروضات کی بنیاد پر، فرنچائزنگ کو CRSTS2 کے ذریعہ مالی اعانت فراہم کرنے والے سرمائے کے اخراجات اور بعد میں ابھرنے والے خسارے کو پورا کرنے کے لئے ابتدائی سالوں میں مالیاتی سرپلس کی دوبارہ سرمایہ کاری کے نتیجے میں مکمل تشخیصی مدت میں سستا دکھایا گیا ہے۔

2.9.5.4 مالیاتی خطرات اور حساسیت کو فرنچائز کرنا

بہت سے خطرات ہیں جو اگر دیکھے جائیں تو مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی استطاعت کو متاثر کرسکتے ہیں:

- MCA فرنچائزنگ کے تحت آمدنی کا خطرہ مول لے رہا ہے اور اس وجہ سے معاشی مندی یا آبادیاتی تبدیلیوں جیسے عوامل کی وجہ سے مانگ میں تبدیلیوں کا زیادہ سامنا کرنا پڑے گا۔
- اس بات کا خطرہ ہے کہ مہنگائی یا بسوں اور ڈپوؤں کی خریداری کی لاگت سے متعلق دیگر غیر یقینی صورتحال کے نتیجے میں اخراجات توقع سے زیادہ ہوں گے۔
- مستقبل میں آمدنی یا سرمائے کی فنڈنگ کی دستیابی کے لئے خطرات موجود ہیں کیونکہ طویل مدتی فریم میں فنڈنگ غیر یقینی ہے، بشمول CRSTS2 اور بس فرنچائزنگ کو برقرار رکھنے کے لئے ضروری ٹرانسپورٹ لیوی میں اضافہ کے ساتھ۔

حساسیت کی ایک رینج کا مطالعہ کیا گیا ہے جس سے پتہ چلتا ہے کہ EP Plus یا فرنچائزنگ کی کفایت شعاری میں بہتری آئی ہے یا اس پر منفی اثر پڑا ہے۔ مثال کے طور پر، اگر آپریٹنگ لاگت 10 فیصد زیادہ ہے یا آمدنی توقع سے 10 فیصد کم ہے تو فرنچائزنگ اب 30 سال کی مدت میں کم قیمت نہیں ہو گی۔ اس کے برعکس، اگر آپریٹنگ لاگت 10 فیصد کم ہے یا آمدنی 10 فیصد زیادہ ہے تو اس سے تمام اختیارات زیادہ کم قیمت ہو جائیں گے۔ EP Plus کے لئے بھی اسی طرح کے خطرات موجود ہیں۔

2.9.5.5 مالیاتی کیس کے نتائج

مالیاتی کیس کے نتائج سے پتہ چلتا ہے کہ:

- EP Plus اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو نیٹ ورک، فلیٹ میں اضافے اور ڈپو اپ گریڈ پر اسی مفروضہ مداخلت کے ساتھ موازنے کی بنیاد پر تیار کیا گیا ہے۔
- **EP Plus تخمینہ شدہ 30 سالہ مدت میں اس بنیاد پر کم قیمت نہیں ہے** کہ دوسری تجدید کے سلسلے کے دوران مالی حالت تیزی سے خراب ہوتی ہے جب سرمائے کے اخراجات کو گرانٹ نہیں دی جاتی اور اس کے بجائے فرنچائزنگ کے تحت فرض کردہ شرح سے زیادہ شرح پر قرض لے کر مالی اعانت کی جاتی ہے۔
- **مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم مفروضہ مداخلتوں کے ساتھ تخمینہ شدہ 30 سال کی مدت کے دوران کم قیمت ہے** جس کی وجہ 32/2031 تک CRSTS2 فنڈنگ کی دستیابی اور بعد میں سرمائے کے اخراجات کو فنڈ کرنے کے لئے سرکاری شعبے کے لئے قرض لینے کی کم شرح ہے۔
- مزید خطرات موجود ہیں جو تمام اختیارات کی استطاعت کو متاثر کرسکتے ہیں اور ان کو احتیاط سے منظم کرنے کی ضرورت ہو گی۔

2.9.6 *انتظامیہ کیس*

انتظامیہ کیس غور کرتا ہے کہ MCA EP کے مقابلے میں مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم یا EP Plus کا انتظام اور فراہمی کیسے کرے گا۔

2.9.6.1 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا انتظام

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی بدولت MCA کی اکاؤنٹس کی قابلیت میں نمایاں توسیع ہو گی جس میں درج ذیل شامل ہیں:

- پورے بس نیٹ ورک کے لئے **نیٹ ورک کی منصوبہ بندی** بشمول روٹ، خدمات کی کثرت اور دن بھر سروس کا وقت۔ بس نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کو دیگر نقل و حمل کے طریقوں جیسے فعال سفر، ریل اور ٹرام کے ساتھ مربوط کیا جائے گا تاکہ صارفین کو زیادہ سے زیادہ مقامات تک رسائی مل سکے۔
- **نیٹ ورک کی نظر ثانی اور مشاورت** مسلسل نیٹ ورک کو اپ ڈیٹ کرنے کے لئے۔ صارفین کی مشاورت، مقامی اتھارٹی شراکت داروں کی آراء اور مالیاتی ڈیٹا کا استعمال کرتے ہوئے نیٹ ورک کا جائزہ لیا جائے گا تاکہ مقامی برادریوں کی ضروریات کو پورا کیا جا سکے۔
- **حصولی اور معاہدے کا انتظام** جیسا کہ MCA بس سروس کے معاہدوں کی ٹینڈرنگ، کنٹریکٹنگ اور کارکردگی کے انتظام کے لئے

جوابدہ ہو گا۔

- **کرائے اور ٹکٹوں کی فراہمی** کرائے کی ساخت، ٹکٹوں کی فراہمی کی اقسام اور قیمت کی سطح طے کرنے کے لئے۔
- **فلیٹ اور گاڑیوں کی خریداری اور انتظام** ایک طے شدہ فلیٹ کے معیار کے مطابق ہے جس میں گاڑی کا سائز، ایندھن کی قسم اور وائی فائی اور فون چارجنگ جیسی سہولیات شامل ہیں۔ نئی گاڑیوں کے لیے MCA فلیٹ کی وضاحت کرے گا اور بس بنانے والوں سے خریدے گا۔
- **ڈپو مینجمنٹ** بشمول ڈپو کا حصول، آپریٹنگ اور دیکھ بھال کے معیارات کا تعین، اور چارجنگ انفراسٹرکچر کی تنصیب۔
- فرنچائز معاہدوں میں شامل نہ ہونے والے روٹ کے لئے **خدمات اجازت نامہ اسکیم** جیسی سرحد پار خدمات۔

تصور کیا جاتا ہے کہ ان اضافی اکاؤنٹس کو منظم کرنے کے لئے ایک نئے بس ڈائریکٹوریٹ میں اضافی 13 مستقل کرداروں کی ضرورت ہے۔

EP سے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم میں منتقل ہونا ایک اہم کاروباری تبدیلی ہو گی۔ میئرل کے فیصلے کے بعد آگے بڑھنے کا مرحلہ ہو گا۔ تصور کیا جاتا ہے کہ ڈیلیوری کے پروگرام کو اس پروگرام کے نفاذ میں اضافی 28 عارضی کرداروں کی ضرورت ہے۔ منتقلی کے مرحلے میں سرگرمیوں میں تنظیمی ڈیزائن، نیٹ ورک پلاننگ، فلیٹ کی تفصیلات، تجارتی سرگرمی کی ڈیزائن، ڈپو کا حصول، فلیٹ کی خرید داری، فرنچائز لاٹس کی خریداری اور آپریشنل تیاری شامل ہیں۔

2.9.6.2 مجوزہ *EP Plus* اسکیم کا انتظام

EP Plus کے تحت، اصل جوابدہی موجودہ سیٹ اپ سے تبدیل نہیں ہوں گی۔ تاہم ، MCA کو حکمت عملی پر مبنی کیس میں تفصیل سے بیان کردہ مختلف شعبوں میں زیادہ سے زیادہ شمولیت حاصل ہو گی، جیسے کرایہ، ٹکٹ اور برانڈنگ۔

EP Plus کے لئے MCA کے اندر موجودہ بس ٹیم کو بڑھانے کی ضرورت ہو گی۔ مستقبل کے تنظیمی ماڈل میں مندرجہ ذیل عمل کے لئے وقف شدہ کردار شامل ہوں گے جو ان افراد کے برعکس ہیں جو بیک وقت تمام عمل کے ذمہ دار ہیں:

- **نیٹ ورک کی منصوبہ بندی** میں نیٹ ورک پر بس آپریٹروں کے ساتھ قریبی تعاون شامل ہے تاکہ صارفین اور حکمت عملی ضروریات کو مکمل طور پر پورا کیا جا سکے اور فی الحال زیادہ روٹس حاصل کیے جا سکیں۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ EP Plus کے تحت، وہی نیٹ ورک تجویز کیا جا رہا ہے جو فرنچائزنگ اسکیم کے لئے تجویز کیا جا رہا ہے، جیسا کہ حکمت عملی اور اقتصادی معاملات میں بیان کیا گیا ہے۔ مزید برآں، MCA کے لئے بس نیٹ ورک پر اثر انداز ہونے کی گنجائش ہوسکتی ہے تاکہ یہ مجموعی نقطہ نظر سے زیادہ موثر ہو اور وسیع تر نقل و حمل کے نیٹ ورک کے ساتھ بہتر طور پر جڑ سکے۔
- **حصولی اور معاہدوں کے انتظام** میں آپریٹروں کو سماجی طور پر ضروری راستوں کی ٹینڈرنگ جاری رکھنا اور بسوں کی کارکردگی کے اعداد و شمار تک رسائی اور تجزیہ کرکے معاہدے کی ذمہ داریوں کو پورا کرنے کو یقینی بنانا شامل ہے۔ MCA، EP Plus میں زیادہ اعلی درجے کی کارکردگی اور معاہدوں کی مینجمنٹ انتظامات انجام دے گا۔
- **کرایوں اور ٹکٹوں کی فراہمی** کے انتظامات ٹینڈر شدہ راستوں پر کرایہ مقرر کرنے کی صلاحیت فراہم کرتے ہیں۔ MCA آپریٹروں کے ساتھ قریبی تعاون سے کام کرے گا تاکہ صارفین کو آسان کرایہ اسٹرکچر فراہم کیا جا سکے۔

اضافی عمل کو پورا کرنے کے لئے، EP Plus کو MCA کی صلاحیتوں اور ریسورسنگ میں تبدیلی کرنے کی ضرورت ہو گی۔ ان اضافی اکاؤنٹس کو منظم کرنے کے لئے اضافی 13 مستقل کرداروں کی ضرورت ہے۔

EP Plus کو 2 مرحلوں - ڈیزائن اور منتقلی میں عمل درآمد کے پروگرام کی ضرورت ہو گی۔ یہ پروگرام مختصر ہو گا اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے مقابلے میں عمل درآمد کے لئے کم عملہ درکار ہو گا، لیکن MCA کو تبدیلی لانے کے لئے تب بھی 17 کرداروں کی ضرورت ہو گی۔

2.9.6.3 انتظامیہ کیس کے نتائج

انتظامیہ کیس اس نتیجے پر پہنچا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور EP Plus دونوں MCA کے ذریعہ ریسورسنگ نقطہ نظر سے فراہم کیے جائیں گے۔ یہ تبدیلیاں موجودہ کارپوریٹ ڈھانچے اور حکمت عملی کے اندر ممکن ہوں گی۔ دونوں اختیارات کے لئے مختلف حد تک MCA کے عمل اور صلاحیتوں میں تبدیلیوں کی ضرورت ہو گی اور دونوں کے لئے اضافی عملے کی ضرورت ہو گی۔

ٹیبل 7 وسائل کی ضروریات کا خلاصہ - کل وقتی مساوی کردار کی ضرورت

		EP حوالہ کیس	فرنچائزنگ	EP Plus
منتقلی کا وسیلہ		ناقابل اطلاق	28 تک	17 تک
معمول کے وسائل کے طور پر کاروبار	بس کے افعال	9	22	20
	تنظیمی سطح پر کام	ناقابل اطلاق	12	13

2.9.7 مجموعی جائزے کے نتائج

جنوبی یارکشائر میں بسوں کی خدمات میں اصلاحات کی ایک واضح مثال موجود ہے، جس کی وجہ بس صارفین کو درپیش موجودہ مشکلات بشمول ناقص اعتماد، رابطے اور غیر مستحکم معیارات ہیں۔ بس نیٹ ورک کو فی الحال مؤثر طریقے سے مربوط نہیں کیا جارہا ہے اور کسی تبدیلی کے بغیر، بس نیٹ ورک کے لئے مراعات خطے کی وسیع تر حکمت عملی اور عزائم کے ساتھ غلط طور پر منسلک ہوتی رہیں گی۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم (فرنچائزنگ اختیار B، جہاں MCA ڈپو اور فلیٹ کا مالک ہے) ترجیحی فرنچائزنگ اختیار ہے کیونکہ یہ دیگر فرنچائزنگ اختیارات کے مقابلے میں MCA کے مقاصد کو بہتر طریقے سے پورا کرتا ہے۔ فرنچائزنگ اختیار B کو تجارتی طور پر زیادہ قابل فراہمی سمجھا جاتا ہے کیونکہ یہ دیگر فرنچائزنگ اختیارات کے مقابلے میں فرنچائز معاہدوں کے لئے زیادہ سے زیادہ مقابلے کو بڑھاتا ہے۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم EP اختیارات کے مقابلے میں MCA کے مقاصد کو بھی بہتر طریقے سے پورا کرتی ہے۔ فرنچائزنگ EP اور EP Plus کے مقابلے میں MCA کو زیادہ کنٹرول فراہم کرتی ہے، اور لہذا مطلوبہ نتائج کی فراہمی میں اعتماد کی زیادہ سطح فراہم کرتی ہے۔ EP Plus کے تحت ان نتائج کی فراہمی آپریٹروں کے ساتھ معاہدے ہونے پر منحصر ہے، جو ایک اہم خطرہ ہے۔

لہذا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو ترجیحی اختیار سمجھا جاتا ہے کیونکہ یہ کم قیمت ہے، رقم کی قیمت کو ظاہر کرتی ہے، ڈیلیوری کے قابل ہے اور دیگر اختیارات کے مقابلے میں MCA کے مقاصد کو بہتر طریقے سے پورا کرتی ہے۔

2.9.8 مختصر سوالنامہ

Q1

a) مجموعی طور پر، آپ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تعارف کی کس حد تک حمایت یا مخالفت کرتے ہیں؟

- **بھرپور حمایت**
- **جزوی حمایت**
- **نہ حمایت اور نہ مخالفت**
- **جزوی مخالفت**
- **بھرپور مخالفت**
- **معلوم نہیں**

b) آپ ایسا کیوں کہہ رہے ہیں؟

Q2

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم جنوبی یارکشائر کے پورے علاقے کا احاطہ کرے گی۔ اس میں بارنسلے، ڈونکیسٹر، رودرہیم اور شیفیلڈ کے چار ضلعی حکام شامل ہیں۔ اس کا اطلاق پورے جنوبی یارکشائر میں تمام خدمات پر ہو گا (مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور خدمات سے مستثنی کچھ خدمات کے علاوہ جن پر خدمات کے اجازت نامے کی اسکیم لاگو ہو گی)۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

Q3

حکمت عملی پر مبنی کیس میں جنوبی یارکشائر بس نیٹ ورک کی روز مرہ کی مشکلات کا خلاصہ پیش کیا گیا ہے اور یہ نتیجہ اخذ کیا گیا ہے کہ یہ اتنی اچھی کارکردگی کا مظاہرہ نہیں کر رہا ہے جتنی ہونی چاہیے۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

اس سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کی خاطر ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.2.4.2) کا سیکشن 2.8 ملاحظہ کریں۔

Q4

حکمت عملی پر مبنی کیس اس نتیجے پر پہنچا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم جنوبی یارکشائر میئرل کمبائنڈ اتھارٹی کے لئے خطے میں بسوں کی خاطر اپنے مقاصد اور حکمت عملی کے مقاصد کو پورا کرنے کے لئے بہترین اختیار ہے(جب EP اور EP Plus سے موازنہ کیا جائے)۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

اس سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کی خاطر ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.2) کا سیکشن 2.9.2 ملاحظہ کریں۔

Q5

(a) آپ کس حد تک اتفاق یا اختلاف کرتے ہیں کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تعارف سے جنوبی یارکشائر خطے میں بسوں کی خدمات میں بہتری آئے گی؟

- بھر پور متفق ہیں
- متفق ہونے پر مائل ہیں
- نہ اتفاق نہ اختلاف
- اختلاف کرنے پر مائل ہیں
- بھر پور غیر متفق ہیں
- معلوم نہیں

(b) آپ ایسا کیوں کہہ رہے ہیں؟

Q6

معاشی کیس یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ بسوں کے متعلق زیرِ غور تمام اصلاحات کے اختیارات میں سے، مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم جنوبی یارکشائر میئرل کمبائنڈ اتھارٹی کے لئے رقم کا بہترین صلہ پیش کرے گی۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

س سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کی خاطر ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.3) کا سیکشن 2.9.3 ملاحظہ کریں۔

Q7

تجارتی کیس یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم آپریٹرز کو فلیٹ اور ڈپو فراہم کرکے داخلے کی رکاوٹوں کو کم کرتی ہے، اس طرح فرنچائز معاہدوں کے لئے زیادہ مسابقت میں مدد ملتی ہے۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

س سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کی خاطر ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.4) کا سیکشن 2.9.4 ملاحظہ کریں۔

.

Q8

مالی کیس اس نتیجے پر پہنچا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم جنوبی یارکشائر میئرل کمبائنڈ اتھارٹی کے لئے کم قیمت ہو گی، لیکن مزید خطرات موجود ہیں جن کے متعلق احتیاط برتنے کی ضرورت ہو گی۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

س سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کی خاطر ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.5) کا سیکشن 2.9.5 ملاحظہ کریں۔

Q9

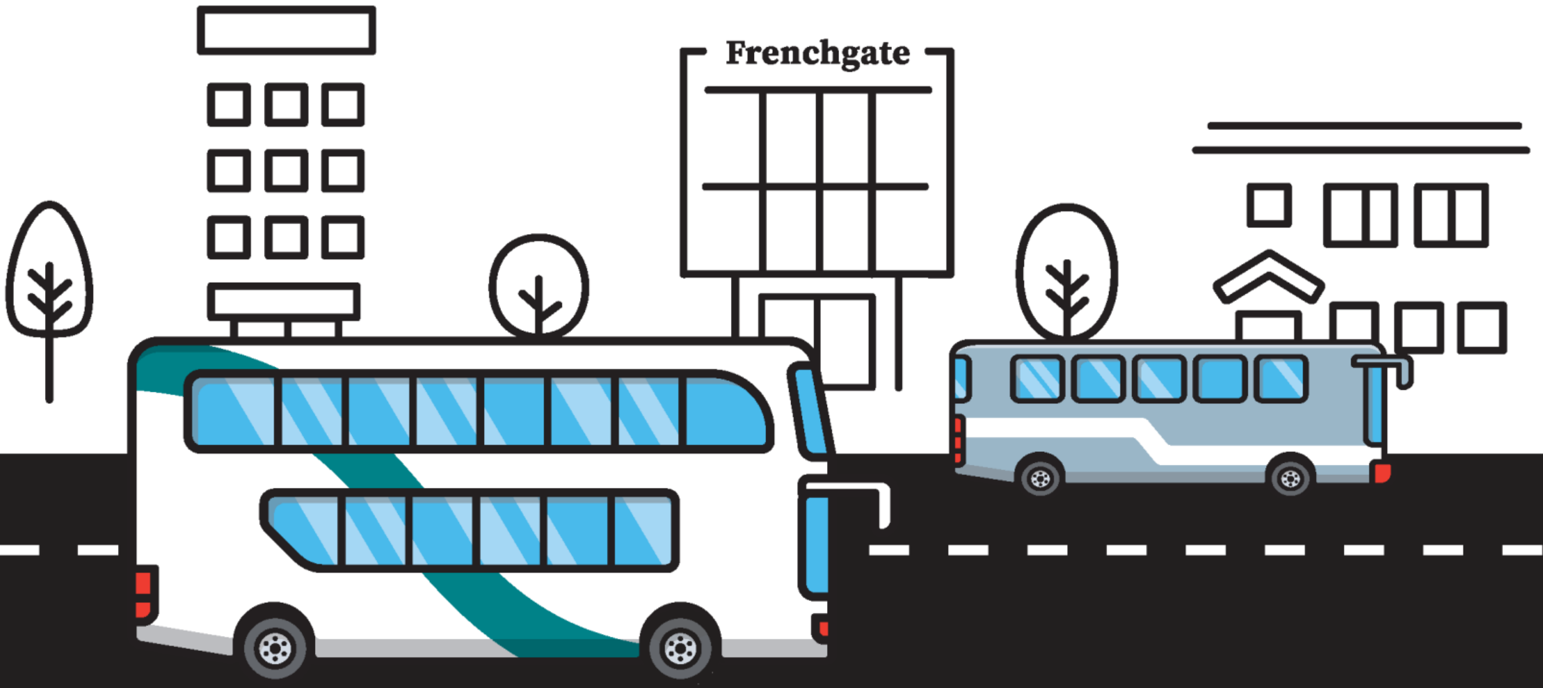
مینجمنٹ کیس اس نتیجے پر پہنچا ہے کہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم ڈیلیوری کے قابل ہے اور اس بات کا تعین کرتا ہے کہ جنوبی یارکشائر میئرل کمبائنڈ اتھارٹی اس پر کس طرح عمل درآمد اور انتظام کرے گی۔

کیا آپ کے پاس اس پر کوئی تبصرہ ہے؟

س سوال کا جواب دینے کے لئے معلومات کے لئے ایگزیکٹو سمری (یا مشاورتی دستاویز کا 4.6) کا سیکشن 2.9.6 ملاحظہ کریں۔

Q10

کیا آپ کے پاس مزید کوئی تبصرہ ہے؟



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