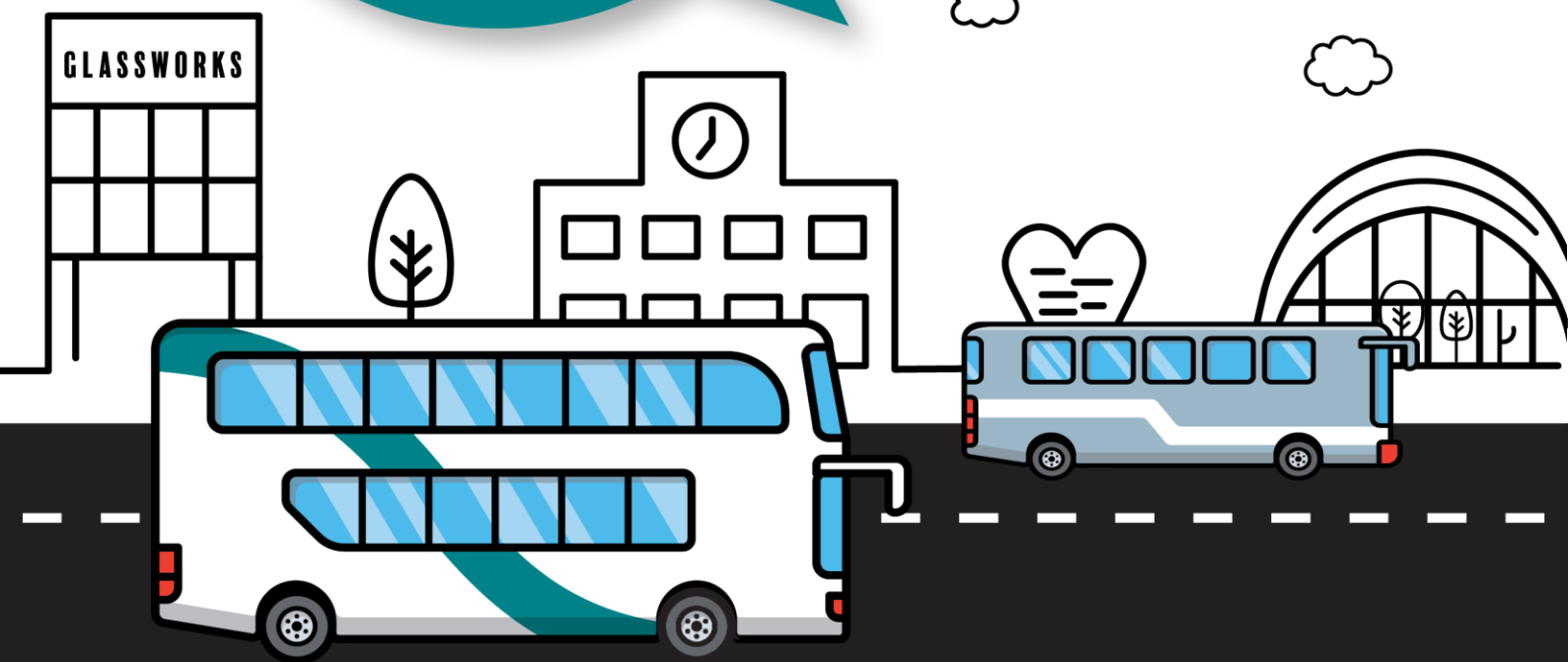


**Spuneți-vă
părerea despre
preluarea
controlului
asupra
autobuzelor
noastre**



Sinteza consultării privind francizarea SYMCA Bus

Participați la southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform

Termenul limită pentru primirea răspunsurilor este 15 ianuarie 2025, ora 23.59.

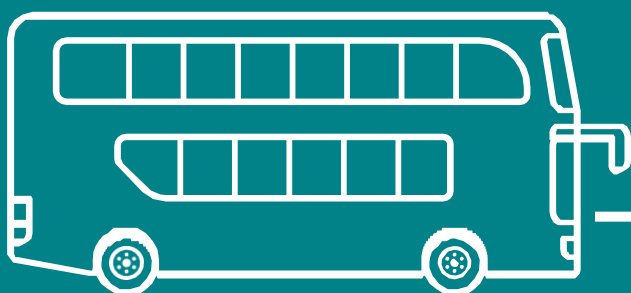
Scanati
Pentru sondaj



1 Cuprins

2	Rezumat	4
2.1	De ce această consultare?	4
2.2	Ce acoperă această consultare?	4
2.3	Participarea la consultare	5
2.3.1	Cine poate participa?	5
2.3.2	Răspunsul la consultare	5
2.3.3	Chestionar de consultare	5
2.4	Rezumatul evenimentelor de consultare	6
2.5	Etapele următoare	6
2.6	Contextul consultării și al reformei transportului cu autobuzul	6
2.7	Prezentare generală a procesului de reformă a transportului cu autobuzul până în prezent	8
2.8	Descrierea sistemului de franciză propus	8
2.9	Rezumatul evaluării	9
2.9.1	Opțiuni pentru reforma transportului cu autobuzul	9
2.9.2	Analiza strategică	10
2.9.3	Analiza economică	12
2.9.4	Analiza comercială	15
2.9.5	Analiza financiară	18
2.9.6	Analiza de management	21
2.9.7	Concluzii generale ale evaluării	24
2.9.8	Chestionar scurt	24

2 — Rezumat



2 Rezumat

2.1 De ce această consultare?

Autoritatea locală combinată South Yorkshire („Mayoral Combined Authority – MCA”) este formată din primarul din South Yorkshire („primarul”) și cele patru autorități locale din South Yorkshire: Barnsley, Doncaster, Rotherham și Sheffield. Aceasta este responsabilă pentru dezvoltare economică, transport și regenerare în South Yorkshire.

Primarul și MCA recunosc importanța serviciilor de transport cu autobuzul pentru viața de zi cu zi. În 2021 a fost elaborat un plan de îmbunătățire a serviciilor de transport cu autobuzul (Bus Service Improvement Plan - BSIP) pentru South Yorkshire, iar MCA și-a stabilit obiectivele strategice pentru a îmbunătăți modul în care sunt gestionate aceste servicii, inclusiv:

- creșterea gradului de acoperire și conectivitate a rețelei de autobuze din regiune;
- îmbunătățirea punctualității și a fiabilității;
- încurajarea sustenabilității mediului;
- asigurarea raportului calitate-preț și a accesibilității; și
- sprijinirea celor mai vulnerabile persoane

Serviciile de transport cu autobuzul sunt în declin în South Yorkshire. Unii dintre indicatorii acestui declin sunt:

- distanța parcursă de rețeaua de autobuze din South Yorkshire a scăzut de la 43 de milioane de mile în 2006/7 la 20 de milioane de mile în 2024/25;
- doar aproximativ 80-85% din autobuze ajung la timp; și
- peste 60% dintre utilizatori sunt nemulțumiți sau foarte nemulțumiți de mersul autobuzelor în South Yorkshire.

Nu există o soluție ușoară pentru a oferi servicii de transport cu autobuzul mai bune, însă primarul și MCA își doresc ca aceste servicii să se îmbunătățească în timp. MCA a comandat o evaluare a opțiunilor de operare a autobuzelor în raport cu obiectivele strategice, iar această evaluare a concluzionat că sistemul de franciză pentru autobuze este modelul care ar oferi cele mai bune rezultate în raport cu aceste obiective. În cadrul sistemului de franciză pentru autobuze, MCA va prelua controlul asupra modului de exploatare a autobuzelor; va deține depourile și flotele de autobuze. Acest lucru îi va permite să decidă rutele, orarele, standardele de calitate, planurile de tarificare, costul biletelor, modul de îmbunătățire a fiabilității rețelei de autobuze și modul de interconexiune între rutele de autobuz, tramvai și tren. Prin urmare, MCA dorește să procedeze la punerea în aplicare a sistemului propus de franciză pentru autobuze prezentat în această consultare și să audă opiniile dumneavoastră cu privire la această propunere.

MCA dorește să audă opiniile utilizatorilor, organizațiilor și întreprinderilor din întreaga regiune cu privire la aceste propuneri. Întrebările pe care le punem în cadrul consultării sunt rezumate în **anexa A**.

Consultarea se desfășoară de miercuri, 23 octombrie 2024, ora 09:00, până miercuri, 15 ianuarie 2025, iar toate răspunsurile la consultare trebuie să fie primite până la 15 ianuarie 2025, ora 23:59.

2.2 Ce acoperă această consultare?

MCA a analizat dacă există modalități mai bune de furnizare a serviciilor de autobuz în South Yorkshire („Reforma autobuzelor”). În prezent, serviciile de transport cu autobuzul sunt concepute, planificate și furnizate în cea mai mare parte de operatori de transport din sectorul privat, inclusiv rutele, orarele, planurile de tarificare și biletele. MCA poate lua în considerare modalități alternative de furnizare a acestor servicii, una dintre acestea fiind francizarea serviciilor de transport cu autobuzul. Acesta este modul în care MCA proiectează și planifică serviciile de transport cu autobuzul, inclusiv rutele, orarele, planurile de tarificare și biletele.

Furnizarea serviciilor de transport cu autobuzul este apoi subcontractată sectorului privat.

MCA a elaborat o propunere de franciză pentru autobuze („schema propusă de franciză a serviciilor de transport cu autobuzul”) și a evaluat și revizuit/auditat independent această propunere. Documentul de consultare prevede:

- **Secțiunea 2: Rezumat** - prezintă contextul reformei autobuzelor și diferitele opțiuni.
- **Secțiunea 3:** o prezentare generală a **sistemului propus de franciză pentru autobuze**, care menționează rutele și serviciile de autobuz care sunt incluse (cu o listă completă furnizată în **anexa B**).
- **Secțiunea 4:** un rezumat al **evaluării sistemului de franciză pentru autobuze propus („evaluarea”)** și a opțiunilor alternative de parteneriat consolidat („PE”) și parteneriat consolidat Plus („PE Plus”). Acesta prezintă motivele pentru care schema propusă de franciză pentru autobuze a fost aleasă ca opțiune preferată pentru ca MCA să își îndeplinească obiectivele de îmbunătățire a serviciilor de autobuz din regiune.

2.3 Participarea la consultare

2.3.1 Cine poate participa?

Consultarea este deschisă tuturor membrilor publicului, întreprinderilor și organizațiilor. Nu trebuie să locuiți în South Yorkshire pentru a participa.

Toate răspunsurile primite de la membrii publicului vor rămâne anonime. Răspunsurile organizațiilor pot fi publicate. Vă rugăm să citiți notificarea privind confidențialitatea la adresa www.djsresearch.co.uk/dataprotection

2.3.2 Răspunsul la consultare

Puteți răspunde în următoarele moduri:

- Opțiunea noastră preferată: completați și trimiteți un chestionar la adresa: www.southyorkshire-ca.gov.uk/bus-reform
- Trimiteți un chestionar completat prin e-mail la adresa: southyorkshirebusconsultation@djsresearch.com
- Trimiteți un chestionar completat la: **FREEPOST SOUTH YORKSHIRE BUS CONSULTATION**

2.3.3 Chestionar de consultare

Există două versiuni ale chestionarului:

- **Un chestionar scurt:** acesta conține întrebările-cheie pentru care dorim să aflăm opiniile dumneavoastră și este potrivit pentru majoritatea membrilor publicului și organizațiilor. Pentru a răspunde la aceste întrebări, trebuie citită doar secțiunea 2 - Rezumat (dar vă invităm să citiți întregul document dacă doriți să aflați mai multe detalii).
- **Un chestionar lung:** acesta conține întrebări suplimentare detaliate și se adresează persoanelor sau organizațiilor care au un interes semnificativ și cunoștințe despre modul în care funcționează sectorul transportului cu autobuzul.

Vă rugăm să rețineți că:

- Nu trebuie să răspundeți la toate întrebările din chestionar.
- Puteți furniza răspunsul într-un format alternativ, dacă vă este mai ușor.

2.4 Rezumatul evenimentelor de consultare

MCA va găzdui o serie de evenimente de informare a publicului cu privire la această consultare, în locații ușor accesibile din cele patru districte ale South Yorkshire. Pentru informații actualizate privind aceste evenimente, accesați următorul link:

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

2.5 Etapele următoare

MCA a desemnat DJS Research Limited („DJS”), care este o organizație externă independentă cu experiență în analiza răspunsurilor la consultări. DJS va examina în mod independent răspunsurile din cadrul procesului de consultare.

Primarul, în numele MCA, va lua în considerare aceste răspunsuri la consultare atunci când va lua o decizie cu privire la continuarea sau nu a schemei de franciză propuse.

Legea transporturilor din 2000 („Legea”) permite ca schema de franciză propusă să fie modificată în urma consultării, în funcție de modificările aduse rețelei de autobuze sau de răspunsurile la consultare.

2.6 Contextul consultării și al reformei transportului cu autobuzul

În 1986, serviciile de transport cu autobuzul din South Yorkshire au fost dereglementate. Aceasta înseamnă că operatorii de autobuze din sectorul privat sunt responsabili pentru stabilirea rutelor, orarelor, standardelor de serviciu, planurilor tarifare și prețului biletelor. Serviciile de transport cu autobuzul sunt, în cea mai mare parte, gestionate în scop comercial, operatorii încercând să obțină profit. În cadrul acestui model, unele servicii sunt finanțate de MCA, inclusiv rutele de noapte și de weekend care nu ar fi viabile din punct de vedere comercial fără finanțare suplimentară.

MCA a analizat opțiunile de reformare a modului în care sunt gestionate serviciile de transport cu autobuzul în regiune și a lansat o consultare privind aplicarea unui nou model de franciză pentru autobuze în South Yorkshire. În cadrul acestui sistem de franciză pentru autobuze, MCA are controlul asupra rețelei de autobuze - deținând depozitele și flota de autobuze și stabilind rutele, orele, standardele de serviciu, planurile tarifare și prețul biletelor. Exploatarea efectivă a serviciilor de transport cu autobuzul este apoi încredințată unor companii private prin intermediul unui proces competitiv de licitație. Sectorul public va plăti operatorii din sectorul privat pentru furnizarea acestor servicii și va păstra veniturile obținute din vânzarea biletelor. Acest lucru înseamnă că orice sume în plus rezultate din exploatarea serviciilor de autobuz ar putea fi reinvestite în îmbunătățirea serviciilor, a rețelei de transport în general sau a serviciilor publice în ansamblul lor.

În egală măsură, MCA va suporta permanent riscul privind veniturile în cazul în care serviciile nu reușesc să genereze un excedent financiar și necesită finanțare suplimentară pentru a continua să funcționeze. MCA va decide cum să gestioneze această situație. În prezent, deciziile privind rutele neprofitabile sunt luate de operatorii privați de autobuze.

Au fost luate în considerare și alte opțiuni pentru reforma autobuzelor. Un **parteneriat consolidat (EP)** este un parteneriat legal între autoritatea locală de transport (care în South Yorkshire este MCA) și operatorii locali de autobuze. Acesta stabilește modul în care vor coopera pentru a obține rezultatele din Planul de îmbunătățire a serviciilor de autobuz (BSIP) al MCA.

O caracteristică esențială a PE este faptul că orice modificări sau îmbunătățiri trebuie să fie convenite de comun acord atât de MCA, cât și de operatorii locali de autobuze - operatorii continuând să exploateze rețeaua de autobuze pe o bază comercială. MCA, împreună cu consiliile din South Yorkshire, a semnat cu operatorii locali de autobuze, în aprilie 2022, un Plan EN pentru autobuze. Această opțiune constituie modelul actual de funcționare în

South Yorkshire. În prezentul document, această opțiune este denumită și opțiunea **A nu face nimic** sau opțiunea **Caz de referință**. Această opțiune este cea cu care sunt comparate în evaluare opțiunile de franciză pentru autobuze și opțiunea de parteneriat consolidat Plus (a se vedea mai jos).

În scopul evaluării, a fost elaborată o altă opțiune alternativă ipotetică de **parteneriat consolidat Plus (EP Plus)**. Această opțiune ar oferi un pachet mai mare de îmbunătățiri ale rețelei de autobuze, ale flotei și ale sistemului de bilete în comparație cu sistemul actual al PE. Rolurile și responsabilitățile MCA și ale operatorilor locali de transport cu autobuzul rămân aceleași ca în cazul sistemului EP existent. Această opțiune a fost elaborată în scopuri de analiză, nefiind încheiat niciun acord real cu operatorii locali de autobuze.

Pentru a evalua aceste opțiuni și a acționa în vederea punerii în aplicare a reformei autobuzelor în South Yorkshire, MCA a urmat pașii ceruți de lege. Acest lucru necesită efectuarea unei evaluări detaliate a sistemului de franciză propus, care să stabilească tipul de sistem de franciză pe care MCA îl va furniza, să confirme că acesta este accesibil și realizabil și să permită luarea unei decizii dacă reprezintă cea mai bună opțiune pentru viitor. MCA a efectuat evaluarea, un rezumat la nivel înalt al acesteia fiind prezentat în secțiunea 2.8, cu detalii suplimentare în secțiunea 4. Evaluarea completă este disponibilă la următorul link:

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

În tabelul 1 de mai jos este prezentat un rezumat al modului în care prezentul document de consultare respectă cerințele legale.

Tabelul 1 Cerințe legale pentru documentul de consultare

"	Referință la secțiunea din documentul de consultare
Rezumat al evaluării sistemului de franciză propus	A se vedea secțiunea 2.1 din rezumat și secțiunea 4
Zona în care va funcționa sistemul de franciză și subzone ale acesteia	A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat și secțiunea 3.1 și anexa B
Descriere a serviciilor francizate pe care autoritatea propune să le furnizeze	A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat, secțiunea 3.2 și anexa B
Descriere a oricăror servicii sau tipuri de servicii pe care autoritatea propune să le excepteze de la reglementare ca urmare a sistemului de franciză - inclusiv rute sau servicii care vor continua să fie furnizate de sectorul comercial prin autorizații de serviciu	A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat, secțiunea 3.2 și anexa B
Data la care autoritatea propune să elaboreze sistemul de franciză, împreună cu prima dată până la care autoritatea propune să încheie contracte cu operatorii pentru furnizarea de servicii francizate	A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat și secțiunea 3.3
Perioadele care trebuie să expire între momentul în care autoritatea încheie un contract și în care serviciile încep să fie exploatate pentru respectivul contract	A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat și secțiunea 3.3
Descriere a planurilor autorității privind implicarea continuă pe parcursul sistemului de franciză pentru a obține feedback despre modul în care sistemul funcționează	A se vedea secțiunea 3.4
Descriere a modului în care autoritatea sau autoritățile intenționează să faciliteze implicarea operatorilor mici și mijlocii prin intermediul procesului de achiziții publice	A se vedea secțiunea 2.9.4 din rezumat și secțiunea 4.4
Data până la se primesc răspunsurile la consultare	A se vedea secțiunea 2.1 de mai sus

2.7 Prezentare generală a procesului de reformă a transportului cu autobuzul până în prezent

MCA a parcurs procesul detaliat prevăzut de lege pentru evaluarea și punerea în aplicare a planului de franciză pentru serviciile de transport cu autobuzul. Acestea sunt prezentate în tabelul 2, împreună cu etapele următoare.

Tabelul 2 Prezentare generală a procesului de aplicare a reformei autobuzelor de către MCA

Data	Etapă
4 martie 2022	MCA publică un aviz pentru efectuarea unei evaluări a unui sistem de franciză
27 octombrie 2022	Consiliul de administrație al MCA aprobă un document de justificare pentru reforma autobuzelor
Februarie 2024	Evaluarea francizei pentru autobuze este prezentată Consiliului de administrație al MCA
12 martie 2024	Consiliul MCA decide să treacă la etapa de audit
31 august 2024	Este încheiată evaluarea auditorului independent
8 octombrie 2024	Consiliul MCA examinează evaluarea auditorului independent și convine să înceapă o consultare legală
23 octombrie 2024	Începerea consultării legale
15 ianuarie 2025	Consultarea legală se încheie
Primăvara 2025	MCA va decide dacă va continua sau nu punerea în aplicare a francizei pentru autobuze

2.8 Descrierea sistemului de franciză propus

Schema de franciză propusă este un proiect al planului juridic care trebuie elaborată în conformitate cu legea pentru a pune în aplicare sistemul de franciză a autobuzelor în South Yorkshire. Acesta stabilește zona geografică acoperită de franciză, serviciile de autobuz care urmează să fie francizate și datele-cheie la care franciza va intra în funcțiune.

Sistemul de franciză propus acoperă întreaga zonă din South Yorkshire și coincide cu granițele MCA, inclusiv autoritățile locale din Barnsley, Doncaster, Rotherham și Sheffield. O hartă este furnizată în **secțiunea 3.0** de mai jos.

Sistemul de franciză propus se aplică tuturor serviciilor de transport cu autobuzul din South Yorkshire (altele decât cele care sunt excluse în mod specific din sistemul de franciză propus sau în cazul cărora s-ar aplica un sistem de autorizare a serviciilor). Serviciile sunt enumerate în **anexa B** și sunt aceleași cu cele incluse în evaluare.

Datele cheie pentru sistemul de franciză propus includ:

- Data la care se preconizează că va fi realizată schema de franciză propusă: 1 mai 2025
- Prima dată la care MCA își propune să încheie contracte cu operatorii pentru furnizarea de servicii francizate: 1 aprilie 2027
- Perioada de mobilizare propusă pentru un contract de franciză (intervalul de timp dintre data de începere a contractului și punerea în circulație a autobuzelor) este de 6 luni, sistemul urmând să intre în funcțiune la 1 octombrie 2027.

2.9 Rezumatul evaluării

Evaluarea ia forma unei analize cost-beneficiu care include:

- **Justificarea strategică**, care prezintă argumentele în favoarea schimbării, obiectivele MCA pentru serviciile de transport cu autobuzul și o evaluare a măsurii în care franciza pentru autobuze și alte opțiuni de reformă a transportului cu autobuzul ating aceste obiective.
- **Analiza economică**, care evaluează dacă franciza autobuzelor și alte opțiuni de reformă a transportului cu autobuzul sunt rentabile.
- **Analiza comercială**, care prezintă considerentele comerciale și de achiziție pentru franciza autobuzelor și alte opțiuni de reformă a autobuzelor.
- **Analiza financiară**, care oferă o evaluare a accesibilității francizei autobuzelor și a altor opțiuni de reformă a autobuzelor.
- **Analiza de management**, care detaliază abordarea propusă pentru gestionarea și punerea în aplicare a francizei autobuzelor și a altor opțiuni de reformă a autobuzelor.
- **Concluzia evaluării**, care oferă o prezentare generală a concluziilor evaluării pe baza probelor din cele cinci analize.

2.9.1 Opțiuni pentru reforma transportului cu autobuzul

Evaluarea ia în considerare variante ale opțiunilor de reformă a sistemului de franciză pentru autobuze, EP și EP Plus Bus. A fost explorată și evaluată o listă lungă de șase opțiuni. Aceste opțiuni sunt prezentate mai jos.

Opțiunile diferă în ceea ce privește faptul dacă MCA sau operatorii de autobuze ar deține depourile de autobuze și/sau vehiculele și cine ar fi responsabil pentru riscul asociat incertitudinii veniturilor (cunoscut și ca risc de venituri).

Analiza strategică și comercială oferă o evaluare a tuturor celor șase opțiuni de pe lista lungă și ajunge la concluzia că **opțiunea de franciză B (în care MCA deține depourile și flota) este opțiunea preferată.**

Prin urmare, opțiunea de franciză B este denumită „schema de franciză propusă”.

Pe baza acestei evaluări, **analizele economică, financiară și management iau în considerare doar o listă scurtă de opțiuni, inclusiv EP, EP Plus și opțiunea de franciză B („sistemul de franciză propus”).**

Lista lungă a opțiunilor luate în considerare în analiza strategică și cea comercială:

Tabelul 3 Lista lungă a opțiunilor din analiza strategică și cea comercială

	EP (opțiunea A nu face nimic/caz de referință)	EP Plus	Opțiunea de francizare A	Opțiunea de francizare B. Sistemul de franciză propus Deținute de MCA	Opțiunea de francizare C	Opțiunea de francizare D
Depouri	Deținute de operator operator	Deținute de operator operator	Deținute de operator	Deținute de MCA	Deținute de operator	Deținute de MCA
Vehicule	Deținute de operator	Deținute de operator	Deținute de operator	Deținute de MCA	Deținute de MCA	Deținute de operator
Risc de venituri	Risc al operatorilor	Risc al operatorilor	Risc al operatorilor	Risc al MCA	Risc al MCA	Risc al MCA

Lista scurtă a opțiunilor luate în considerare în analizele economică, financiară și de management:

Tabelul 4 Lista scurtă a opțiunilor din analiza economică, financiară și de management

	EP (opțiunea A nu face nimic/caz de referință)	EP Plus	Opțiunea de francizare B. Sistemul de franciză propus
Depouri	Deținute de operator	Deținute de operator	Deținute de MCA
Vehicule	Deținute de operator	Deținute de operator	Deținute de MCA
Risc de venituri	Risc al operatorilor	Risc al operatorilor	Risc al MCA

2.92 Analiza strategică

Analiza strategică evaluează argumentele în favoarea schimbării și potențialul diferitelor moduri în care serviciile de autobuz din South Yorkshire pot fi reformate pentru a atinge obiectivele MCA pentru rețeaua de autobuze. Analiza strategică ia în considerare toate cele șase opțiuni pentru reforma autobuzelor prezentate în secțiunea de mai sus.

Autobuzele joacă un rol cheie în economia regiunii South Yorkshire, ajutând oamenii să ajungă la locul de muncă, să aibă acces la oportunități de educație și să își viziteze prietenii și familia. Importanța autobuzelor în realizarea obiectivelor MCA de a dezvolta economia regiunii South Yorkshire, de a realiza ambițiile climatice ale regiunii și de a combate excluziunea socială este semnificativă.

Tendința utilizării autobuzelor în Anglia indică o scădere constantă a numărului de persoane care călătoresc cu autobuzul între 2010 și 2019. South Yorkshire a înregistrat un declin mai rapid decât zonele similare și va continua să scadă.

2.92.1 Obiective pentru reforma transportului cu autobuzul

Unsprezece obiective pentru rețeaua de autobuze au fost elaborate de MCA pentru a evalua diferitele opțiuni de reformă în acest domeniu. Între acestea se numără:

- **Obiectivul 1 - Accesibilitate:** modelul de furnizare trebuie să fie accesibil pentru MCA.
- **Obiectivul 2 - Raportul calitate-preț:** modelul de furnizare trebuie să fie rentabil pentru MCA.
- **Obiectivul 3 - Cerere:** modelul de furnizare ar trebui să determine o creștere a cererii din partea călătorilor.

- **Obiectivul 4 - Acoperire și conectivitate:** modelul de furnizare ar trebui să crească acoperirea și conectivitatea în întreaga regiune.
- **Obiectivul 5 - Punctualitate și fiabilitate:** modelul de furnizare ar trebui să sporească punctualitatea și fiabilitatea serviciilor de autobuz.
- **Obiectivul 6 - Condițiile pieței:** modelul de furnizare ar trebui să sporească prezența operatorilor în rețeaua de transport cu autobuzul.
- **Obiectivul 7 - Sustenabilitatea mediului:** modelul de furnizare ar trebui să conducă la o rețea de autobuze durabilă din punct de vedere ecologic.
- **Obiectivul 8 - Receptivitate socială:** modelul de furnizare ar trebui să conducă la o mai mare receptivitate la nevoile societății prin îmbunătățirea conectivității.
- **Obiectivul 9 - Sprijinirea celor mai vulnerabili:** modelul de furnizare va sprijini o rețea care ajută persoanele cele mai vulnerabile din societate.
- **Obiectivul 10 - Echitate în experiența clienților:** modelul de furnizare va conduce la o experiență echitabilă pentru clienți.
- **Obiectivul 11 - Capacitatea de realizare:** modelul de furnizare trebuie să fie realizabil

2.9.2.2 Argumentul pentru schimbare

În ciuda tendinței pe termen lung de scădere a utilizării autobuzelor, acestea rămân cel mai utilizat mod de transport public în South Yorkshire. Evaluarea serviciului de transport cu autobuzul din South Yorkshire a fost efectuată în iunie 2020 și a inclus consultarea a peste 5.900 de locuitori. Analiza a identificat problemele și provocările cu care se confruntă utilizatorii de autobuze și care împiedică autobuzele să își joace pe deplin rolul în atingerea obiectivelor regiunii. Aceste provocări includ:

- **Punctualitate redusă** - doar aproximativ 80-85% din autobuze ajung la timp.
- **Fiabilitate redusă** - peste 60% dintre utilizatori sunt nemulțumiți sau foarte nemulțumiți de fiabilitatea autobuzelor în South Yorkshire.
- **Standarde și accesibilitate neuniforme** - standardele de calitate ale rețelei de autobuze, furnizării de informații și vehiculelor sunt variabile, iar oferta pentru clienți diferă foarte mult în South Yorkshire.
- **Schimbări majore și frecvente ale serviciilor** - în 2006/2007, rețeaua de autobuze din South Yorkshire a parcurs 43 de milioane de mile, iar până în 2024/25 se preconizează că aceasta se va reduce la 20 de milioane de mile.
- **Frecvență variabilă a serviciilor** - frecvența serviciilor este slabă în unele zone deoarece sunt concentrate pe perioadele de vârf.
- **Conectivitate slabă** - conectivitate slabă pentru cei care folosesc mai mult de un autobuz pentru a ajunge la destinație.
- **Tarife și bilete complexe** - structura tarifelor este complexă, cu peste 100 de tipuri de bilete disponibile, ceea ce poate fi derutant pentru călător.

În cadrul sistemului actual, operatorii de autobuze, autoritățile locale și părțile interesate relevante au stimulente și obiective diferite în ceea ce privește planificarea și exploatarea rețelei de autobuze. De exemplu, autoritățile locale pot obține beneficii de pe urma unui serviciu de transport cu autobuzul, cum ar fi creșterea numărului de vizitatori în centrul orașului, în timp ce un operator privat de transport cu autobuzul trebuie să genereze un randament financiar din vânzarea de bilete care să acopere costurile de funcționare a serviciilor.

Această lipsă de coordonare poate reduce stimulentele pentru investițiile sectorului public în măsuri de sprijinire a rețelei de autobuze, deoarece autoritățile locale au un control limitat asupra orarelor și tarifelor și, prin urmare, nu pot garanta că beneficiile asociate investițiilor se vor materializa.

Pe lângă aceasta, operatorii privați pot alege să nu investească în rețeaua de autobuze, deoarece scăderea utilizării autobuzelor poate descuraja investițiile în servicii sau autobuze noi.

Fără o schimbare a stimulentele, obiectivele rețelei de autobuze vor continua să nu reflecte strategiile și ambițiile mai largi ale regiunii.

2.92.3 Evaluarea opțiunilor în raport cu obiectivele

Evaluarea opțiunilor de reformă a transportului cu autobuzul în raport cu obiectivele indică:

- EP Plus și toate opțiunile de franciză ar oferi beneficii mai mari decât opțiunea existentă de parteneriat consolidat.
- Majoritatea beneficiilor asociate opțiunii EP Plus depind de încheierea unor acorduri cu operatorii, ceea ce este foarte incert, iar EP Plus este mai puțin accesibil decât opțiunile de franciză.
- Toate opțiunile de franciză ar permite MCA să controleze serviciile, tarifele și standardele flotei pentru a îmbunătăți rezultatele pentru călători și pentru a menține calitatea și uniformitatea în întreaga rețea - astfel, acestea ar oferi o mai mare certitudine a beneficiilor pentru MCA.
- Opțiunea de franciză B (care presupune ca MCA să dețină depozitele și flota) ar asigura cel mai mare control pentru MCA, ar facilita o concurență mai mare și ar fi mai accesibilă decât celelalte opțiuni de franciză.

2.92.4 Concluzii ale analizei strategice

Analiza strategică arată că există argumente puternice în favoarea schimbării, având în vedere provocările cu care se confruntă rețeaua de autobuze existentă, lipsa de coordonare și stimulentele necorelate. Analiza concluzionează că, pe baza unei evaluări a opțiunilor în raport cu obiectivele, opțiunea de franciză B (în care MCA deține depozitele și flota) este opțiunea de franciză preferată, deoarece este accesibilă, demonstrează rentabilitatea, este realizabilă și îndeplinește mai bine obiectivele MCA în comparație cu alte opțiuni. Opțiunea de franciză B oferă, de asemenea, o mai mare siguranță cu privire la obținerea beneficiilor în comparație cu EP Plus, deoarece nu depinde de acordul cu operatorii locali de autobuze. Prin urmare, opțiunea de franciză B este denumită „schema de franciză propusă”.

2.9.3 Analiza economică

Scopul analizei economice este de a analiza raportul calitate-preț (value for money - VfM) al opțiunilor. Doar opțiunile de franciză B, EP și EP Plus sunt luate în considerare în analiza economică, reflectând concluziile analizelor strategice și comerciale. Raportul calitate-preț (VfM) este evaluat prin efectuarea unei analize cost-beneficiu pentru fiecare opțiune, care ia în considerare beneficiile și costurile acestor opțiuni pentru societate în ansamblu, spre deosebire de analiza financiară primară a veniturilor și costurilor.

2.9.3.1 Ipoteze de evaluare economică

Evaluarea economică este un proces sistematic care compară beneficiile și costurile diferitelor opțiuni.

Principalele ipoteze ale evaluării economice includ:

- **Rețea:**
 - EP: Serviciile se bazează pe rețeaua de la sfârșitul lunii octombrie 2023, cu o scădere modestă în martie 2025 pentru a corespunde reducerii finanțării pentru serviciile de autobuz în această perioadă.
 - EP Plus și sistemul de franciză propus: serviciile se bazează pe rețeaua de la sfârșitul lunii octombrie 2023, cu un declin inițial modest, urmând ca serviciile să fie restabilite atunci când sunt aplicate EP Plus sau franciza. Aceeași rețea a fost evaluată pentru opțiunile EP Plus și de francizare.
- **Cerere:** cererea subiacentă de călătorii cu autobuzul ar scădea având în vedere scăderea din ultimii ani și scăderea continuă a numărului de călători pe parcursul perioadei de evaluare de 30 de ani (conform

previziunilor naționale ale Departamentului pentru Transporturi).

2932 Beneficii

O serie de beneficii ale EP Plus și ale sistemului de franciză propus au fost evaluate în raport cu EP. Există două mari categorii de beneficii: beneficii pentru utilizatori, care revin călătorilor existenți și noi ai autobuzelor, și beneficii pentru neutilizatori, care revin societății în general, inclusiv persoanelor care nu călătoresc niciodată cu autobuzul. Exemple de tipuri de beneficii incluse sunt:

- Beneficiile generale pentru călători ale îmbunătățirilor aduse serviciilor de autobuz, cum ar fi creșterea fiabilității și reducerea timpului de călătorie.
- Beneficiile asociate cu reducerea numărului de deplasări cu mașina și creșterea numărului de călătorii cu autobuzul. Acest lucru ia în considerare reducerea traficului auto, îmbunătățirea calității aerului și reducerea zgomotului cauzat de trafic.
- Modificări ale veniturilor din transportul cu autobuzul datorită creșterii utilizării.
- Creșterea flotei de autobuze cu emisii zero (ZEB) și beneficiile de mediu asociate.

2933 Costuri

Costurile de capital și de exploatare au fost estimate pentru fiecare dintre opțiunile EP, EP Plus și sistemul de franciză propus. Costurile de capital includ costurile activelor, inclusiv autobuzele și depourile, în timp ce costurile de exploatare includ costurile de funcționare a serviciilor de autobuze, inclusiv personalul de conducere, personalul de întreținere și combustibilul. A fost efectuată o evaluare detaliată a costurilor pentru a înțelege modificările costurilor nete, care reprezintă diferența dintre costurile și veniturile pe care MCA ar trebui să le primească în cadrul opțiunii de francizare și a opțiunii EP Plus. Costurile luate în considerare includ:

- Modificări ale costurilor de exploatare a autobuzelor, inclusiv costurile de întreținere a vehiculelor și costurile cu angajații.
- Modificări ale costurilor cu angajații și de gestionare suportate de MCA ca urmare a instituirii și administrării sistemului de franciză propus.
- Costurile asociate investițiilor în flota de autobuze și în depouri, inclusiv necesitatea de a lua în considerare trecerea flotei de autobuze la emisii zero, cu lucrările de infrastructură asociate necesare în depouri.

2934 Rezultatele analizei economice

Rezultatele evaluării economice sunt prezentate în tabelul 5 de mai jos.

Valoarea monetară a impactului opțiunilor a fost calculată și însumată pe o perioadă de evaluare de 30 de ani. Valorile pentru anii viitori au fost ajustate pentru a ține seama de inflație și de valoarea în scădere a costurilor și beneficiilor viitoare. Acest proces are rolul de a asigura compararea costurilor și a beneficiilor în mod similar, ambele fiind exprimate ca „valoare actuală 2010”, denumită valoare actualizată netă (Net Present Value - NPV). NPV prezintă diferența dintre valoarea actuală a beneficiilor și a costurilor pe o perioadă de timp (30 de ani în acest caz) și este utilizată pentru a ilustra beneficiile globale ale opțiunilor. Acesta este raportat împreună cu raportul cost-beneficiu (BCR), care compară valoarea actuală a beneficiilor cu costurile și investițiile unui proiect sau ale unei investiții.

Tabelul 5 Rezultatele evaluării economice

Beneficii	mii GBP, prețuri 2010	
	EP Plus	Sistemul de franciză propus
Economii de timp - Modificări ale rețelei și creșterea fiabilității	97.079	97.079
Ambuteiaje	1.596	2.074
Infrastructură	8	10
Accidente	173	225
Calitatea aerului la nivel local	10	13
Zgomot	12	16
Gaze cu efect de seră	148	193
Taxe indirecte	-1.250	-1.536
Beneficiile ZEB	31.505	31.505
Marja de profit	158.185	78.162
Dezavantaj - sectorul privat	-106.925	0
Beneficii	Sistemul de franciză propus	
Valoarea actuală a beneficiilor (PVB)	180.543	207.741
Valoarea actuală a costurilor (PVC)	102.019	97.367
Valoarea actualizată netă (NPV)	78.523	110.374
BCR	1.77	2.13

Rezultatele arată că, pe baza analizei actuale și a scenariului de rețea actual, EP Plus și sistemul de franciză propus ar obține o valoare actualizată netă (NPV) pozitivă - ceea ce înseamnă că beneficiile opțiunilor depășesc costurile. Sistemul de franciză propus are o NPV și BCR mai mari decât opțiunea EP Plus. Prin urmare, sistemul de franciză propus oferă un raport calitate-preț „înalt”, în timp ce opțiunea PE Plus ar obține un raport calitate-preț „mediu”.

2.9.3.5 Scenarii economice și aspecte sensibile

Pentru a face față incertitudinii din cadrul analizei, au fost elaborate mai multe scenarii pentru a evalua performanța EP Plus și a sistemului de franciză propus în raport cu diferite previziuni viitoare privind veniturile, costurile, cererea și alți factori. Tabelul 6 arată impactul asupra rezultatelor în cazul în care veniturile sunt la niveluri diferite. De exemplu, dacă veniturile sunt cu 10% mai mari decât previziunile, atunci BCR pentru franciză crește semnificativ la 8,45, iar dacă veniturile sunt cu 10% mai mici decât previziunile, atunci BCR scade la 1,22.

Tabelul 6 Test de sensibilitate a veniturilor

Beneficii	mii GBP, prețuri 2010		
	Sistemul de franciză propus	Scenariu: creșterea veniturilor (10%)	Scenariu: scăderea veniturilor (10%)
Valoarea actuală a beneficiilor (PVB)	207.741	207.741	207.741
Valoarea actuală a costurilor (PVC)	97.367	24.579	170.154
Valoarea actualizată netă (NPV)	110.374	183.161	37.586
BCR	2.13	8.45	1.22

2.9.3.6 Concluzia analizei economice

Rezultatele arată că, pe baza analizei și a rețelei actuale, atât EP Plus, cât și sistemul de franciză propus ar genera mai multe beneficii și venituri decât costurile necesare pentru punerea în aplicare și exploatarea lor, ambele realizând o NPV pozitivă. Analiza arată că sistemul de franciză propus are o NPV mai mare decât opțiunea EP Plus și ar oferi un raport calitate-preț (VfM) mai bun.

2.9.4 Analiza comercială

Analiza comercială stabilește modalitățile comerciale de punere în aplicare a diferitelor opțiuni pentru reforma sistemului de transport cu autobuzul în South Yorkshire. Acesta analizează modul în care MCA poate structura structurarea comercială a opțiunilor pentru a oferi serviciile de autobuz de înaltă calitate pe care le urmărește MCA. Acesta ia în considerare întreaga listă lungă de șase opțiuni, inclusiv EP, EP Plus și opțiunile de franciză A, B, C și D, care sunt rezumate în secțiunea 2.7.1.1, opțiunea de franciză B fiind schema de franciză propusă.

2.9.4.1 Prezentare generală a structurii comerciale actuale

Serviciile comerciale de autobuz din South Yorkshire sunt operate în prezent de 23 de companii de autobuz diferite. Cei mai mari trei operatori - First South Yorkshire, Stagecoach Yorkshire și TM Travel - acoperă peste 90% din distanțele parcurse de autobuze în fiecare an și transportă 98% din călători. Serviciile de autobuz necomerciale sociale sunt furnizate de operatori care în baza unui contract cu MCA. Acestea sunt cunoscute ca „servicii licitate”.

2.9.4.2 Abordare comercială a EP Plus

În cadrul opțiunii EP și EP Plus, controlul strategic și operațional al rețelei de autobuze din South Yorkshire revine operatorilor comerciali. În timp ce opțiunea EP reflectă acordul actual dintre MCA și operatorii locali de autobuze, opțiunea EP Plus este teoretică și, în practică, ar necesita negocieri și acorduri între MCA și operatorii de autobuze.

2.9.4.3 Modele de franciză comercială

În cadrul opțiunii de franciză, controlul strategic ar fi deținut de MCA, în timp ce controlul operațional ar rămâne în sarcina operatorilor de autobuze.

29.4.4 Alocarea generală a riscurilor financiare

Cele două riscuri financiare cele mai relevante în examinarea structurii comerciale a operațiunilor de transport cu autobuzul în regim de franciză sunt riscul de cost și riscul de venit. Riscul de cost apare atunci când costurile de funcționare a serviciilor de autobuz sunt diferite de cele anticipate; riscul de venit se referă la riscul ca veniturile obținute din biletele de autobuz și alte venituri să fie diferite de cele anticipate.

În urma unei analize detaliate și a angajamentului pieței, evaluarea concluzionează că (i) **riscul de cost cu operatorii de autobuze francizați** și (ii) **riscul de venit cu MCA** reprezintă abordarea adecvată pentru franciză.

29.4.5 Active în franciză

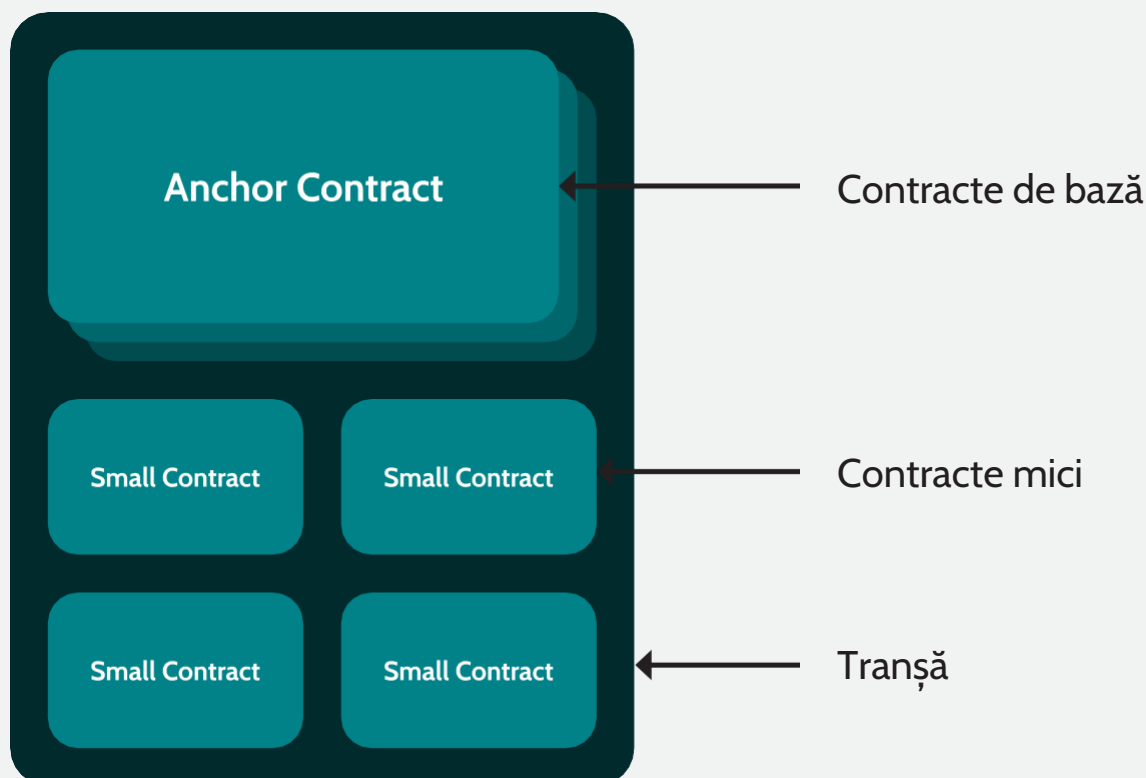
Principalele active care trebuie luate în considerare pentru franciză sunt depourile de autobuze și flotele de autobuze.

În cazul în care ar deține depouri, MCA ar trebui să intre în negocieri comerciale cu actualii proprietari pentru a achiziționa depourile existente. Este posibil ca în urma acestor negocieri, MCA să nu poată să achiziționeze depouri la valoarea de piață. Alternativ, MCA ar putea fi nevoită să caute alte locații pentru depouri.

În cazul în care MCA ar deține o flotă de vehicule, o serie de responsabilități ar putea reveni MCA în ceea ce privește proprietatea sa asupra acestor vehicule. Aceste responsabilități includ specificațiile vehiculelor, inclusiv interfața cu cei care proiectează experiența clienților și achiziția vehiculelor, inclusiv atât achiziția inițială, cât și un program de reînnoire continuă.

29.4.6 Lotizare și achiziționarea de francize

„Lotizarea” se referă la modul în care rețeaua de autobuze este împărțită în pachete separate, fiecare dintre acestea putând fi licitat în cadrul unor proceduri separate. Abordarea asumată pentru South Yorkshire este prezentată în diagrama de mai jos.



Se presupune că vor fi închiriate trei tranșe, fiecare dintre acestea având contracte de bază pentru servicii care sunt în prezent operate de la unul dintre cele șapte depouri strategice. Contractele mai mici nu pot fi atribuite unui depou strategic și ar putea fi atractive pentru operatorii mici și mijlocii (Small and Medium Operators - SMO).

Poate fi oportun să se limiteze numărul de contracte de franciză pe care le poate deține o singură entitate, deoarece acest lucru poate sprijini diversificarea pieței pentru furnizorii de servicii de transport cu autobuzul.

În vederea elaborării ipotezelor pentru evaluare, au fost luate în considerare mai multe ordonări diferite. Prima ipoteză a MCA este că ordinea tranșelor va fi următoarea.

- Tranșa 1: servicii operate în prezent de la depourile Ledger Way și Olive Grove
- Tranșa 2: servicii operate în prezent de la depourile Barnsley și Rawmarsh
- Tranșa 3: servicii operate în prezent de la depourile Holbrook, Ecclesfield și Halfway

29.4.7 Concurență

În cadrul sistemului de franciză, MCA va contracta operatori privați de autobuze pentru a furniza servicii în conformitate cu specificațiile MCA. MCA va recurge la licitații competitive pentru a decide căror operatori de autobuze să le atribuie contracte și pentru a stabili taxele care vor fi plătite operatorilor. În cadrul acestor proceduri, MCA va analiza probabil atât calitatea ofertelor diferiților operatori, cât și prețurile pe care aceștia le oferă.

Concurența este de așteptat să ofere:

- stabilirea unor prețuri optime pentru contracte, prin utilizarea mediului concurențial de pe piața serviciilor de transport cu autobuzul pentru a stimula operatorii să identifice și să realizeze eficiențe operaționale și reduceri ale marjelor de profit
- inovare, prin recompensarea prin evaluare a propunerilor creative ale operatorilor de autobuze care pot crește beneficiile așteptate din fiecare contract.

Pe baza angajamentului structurat cu operatorii de autobuze existenți și cu posibili viitori operatori de autobuze, au fost realizate următoarele evaluări:

- Opțiunea de franciză A (operatorul francizat pune la dispoziție atât depourile, cât și vehiculele) și opțiunea de franciză C (operatorul francizat pune la dispoziție depourile, iar MCA îi pune la dispoziție o flotă) impun bariere ridicate la intrarea pe piață pentru operatorii care nu dețin depozite sau nu au acces la acestea. Aceste opțiuni sunt evaluate ca **nefiind capabile** să susțină o concurență puternică pentru contractele de franciză.
- Opțiunea de franciză D (operatorul francizat furnizează vehiculele; MCA furnizează depozitele) este evaluată ca fiind capabilă să susțină o concurență puternică. În timp ce punerea la dispoziție a unei flote reprezintă o barieră semnificativă la intrarea pe piață, studiul pieței a indicat că un timp suficient de mobilizare poate surmonta acest obstacol.
- Opțiunea de franciză B, în cadrul căreia MCA pune la dispoziția operatorilor francizați atât vehicule, cât și depouri, este evaluată ca reușind să susțină o concurență puternică pentru contractele de franciză, deoarece barierele la intrarea pe piață sunt cele mai mici dintre cele patru opțiuni de franciză.

29.4.8 Concluzii ale analizei comerciale

Au fost trase următoarele concluzii cu privire la cele patru opțiuni de franciză luate în considerare:

- Toate cele patru opțiuni de franciză sunt complexe din punct de vedere comercial și vor necesita resurse adecvate din partea MCA și gestionarea programului, astfel cum se descrie în analiza de management.
- Opțiunile de franciză A și C **nu pot să susțină o concurență solidă** și ar duce la un raport calitate-preț dezavantajos pentru MCA și, prin urmare, **sunt neviabile din punct de vedere comercial**.

În urma acestei evaluări, opțiunea de franciză B este identificată ca fiind opțiunea preferată, constatându-se că aceasta reduce barierele la intrare prin punerea la dispoziția operatorilor a flotei și a depozitelor, sprijinind astfel creșterea concurenței pentru contractele de franciză. **Prin urmare, opțiunea de franciză B este opțiunea preferată, denumită „schema de franciză propusă”.**

Din punct de vedere comercial, EP Plus este mai puțin complex și nu necesită asumarea de către MCA a unui risc financiar direct. Totuși, în acest stadiu, nu putem fi siguri că ipotezele formulate cu privire la rezultatele obținute de EP Plus sunt corecte, deoarece acestea ar face obiectul unui acord cu operatorii și, prin urmare, există riscuri semnificative privind obținerea acestor rezultate.

2.9.5 Analiza financiară

Analiza financiară examinează în detaliu costurile, veniturile și poziția financiară netă ale EP, EP Plus și ale sistemului de franciză propus și analizează dacă acestea sunt accesibile. Aceasta include analiza cerințelor privind veniturile și costurile de capital pe parcursul perioadei de evaluare de 30 de ani.

2.9.5.1 Necesarul total de cheltuieli de capital

Evaluarea a fost elaborată pe baza faptului că pot fi obținute **rezultate comparabile atât în cadrul EP Plus, cât și în cadrul sistemului de franciză propus**. Ca urmare, se presupune că EP Plus și francizarea oferă aceeași rețea și același nivel de investiții. Ca urmare, cele două opțiuni vor împărți aceleași costuri în toate aceste domenii.

Costurile de reînnoire și modernizare a depourilor și ale flotei au fost presupuse a fi suportate pe parcursul a două cicluri de reînnoire în timpul perioadei de evaluare de 30 de ani:

- Există o perioadă inițială de achiziție și de reînnoire între 2027/28 și 2031/32. Aproximativ 350 de milioane GBP de cheltuieli de capital sunt necesare în această perioadă. Se presupune că finanțarea nerambursabilă ar fi principala sursă de finanțare în acest scop.
- Al doilea ciclu de reînnoire are loc atunci când autobuzele achiziționate inițial încep să se uzeze și depourile trebuie renovate. Aceasta se va întâmpla la începutul anilor 2040. Se presupune că acest ciclu de reînnoire va fi finanțat prin împrumuturi.

2.9.5.2 Prezentare financiară a EP Plus

Există o serie de ipoteze specifice pentru EP Plus, având în vedere rolul sectorului privat și modul în care sunt gestionate finanțele:

- Se presupune că rata dobânzii este de 7% pentru orice împrumut necesar din sectorul privat (de exemplu, pentru cheltuieli de capital).
- Există costuri de tranziție pentru EP Plus, inclusiv costuri cu angajații, care s-ar ridica la aproximativ 5,5 milioane GBP între 2024/25 și 2027/28, cu o creștere recurentă a costurilor cu angajații.
- Există costuri suplimentare pentru susținerea sistemului de bilete unificat.

Există ipoteze suplimentare în ceea ce privește finanțarea:

- În acest scenariu, se presupune că taxa de transport disponibilă pentru cheltuielile cu serviciile de autobuz va crește cu 2% pe an până în 2029/30. Taxa de transport este o finanțare plătită de autoritățile locale din Barnsley, Doncaster, Rotherham și Sheffield către MCA și este calculată în funcție de mărimea populației din aceste zone.
- Începând cu 2030/31, taxa de transport disponibilă pentru cheltuielile cu serviciile de transport cu autobuzul poate crește în funcție de indicele prețurilor cu amănuntul (RPI)+1%, ceea ce este în conformitate cu scenariul de finanțare realizat și pentru franciză.

- Pentru a finanța cheltuielile de capital, se presupune că, între 2027/28 și 2031/32, se pot găsi 350 de milioane GBP fie din sectorul privat, fie prin intermediul finanțării nerambursabile din partea terților. După 2031/32, se presupune că sectorul privat se împrumută pentru a finanța reînnoirea flotei.

Rezultatele evaluării arată că EP Plus **nu poate fi susținut financiar** pe o perioadă de 30 de ani. Acest lucru se datorează deficitelor anuale semnificative care apar din cauza împrumuturilor pentru finanțarea reînnoirii flotei în timpul celui de-al doilea ciclu de reînnoire. Această analiză indică faptul că, în cazul în care opțiunea EP Plus urmărește obținerea acelorași rezultate ca cele obținute în cadrul francizei, este puțin probabil ca sectorul să fie sustenabil financiar pe termen lung.

2.9.5.3 Francizare

În cadrul sistemului de franciză propus, MCA ar controla specificațiile principale ale rețelei de autobuze, iar serviciile de autobuze ar fi operate de sectorul privat în baza unui contract. Acest lucru ar însemna că:

- MCA ar urma să primească acum venituri din biletele plătite de pasagerii care folosesc serviciile de autobuz:
 - MCA poate utiliza apoi veniturile provenite din serviciile comerciale profitabile pentru a subvenționa serviciile sociale care nu sunt viabile din punct de vedere comercial.
 - MCA ar fi mai expusă riscurilor, deoarece veniturile se bazează pe cererea de servicii de autobuz, care poate fi volatilă.
- MCA ar face plăți de franciză către operatorii de autobuze pentru a acoperi costurile de funcționare a serviciilor, plus o marjă de profit. Sectorul privat ar fi responsabil pentru operarea serviciilor în cadrul acestui pachet de costuri și ar risca să suporte costuri suplimentare în cazul în care acestea ar crește peste suma convenită.

Există o serie de ipoteze specifice pentru franciză, care includ:

- Se presupune că rata dobânzii este de 5% pentru orice împrumut necesar din sectorul privat (de exemplu, pentru cheltuieli de capital)
- Există costuri de tranziție pentru francizare, inclusiv costuri cu angajații, care s-ar ridica la aproximativ 20,8 milioane GBP între 2024/25 și 2029/30, cu o creștere recurentă a costurilor cu angajații.
- În cadrul francizei, depourile ar trebui achiziționate de la operatori din sectorul privat, în conformitate cu strategia de lotizare stabilită în cazul comercial. Costul de capital estimat pentru acest lucru a fost inclus în evaluare. Acesta este un cost suplimentar pentru modernizarea depourilor (un cost care se regăsește și la EP Plus).
- Există și alte costuri de capital relativ modeste pentru sprijinirea intervențiilor, cum ar fi biletele combinate și

costurile IT. În plus, în ceea ce privește ipotezele de finanțare:

- În acest scenariu, se presupune că taxa de transport disponibilă pentru cheltuielile cu serviciile de autobuz va crește cu 2% pe an până în 2029/30.
- Începând cu 2030/31, taxa de transport disponibilă pentru cheltuielile cu serviciile de transport cu autobuzul poate crește în funcție de indicii de prețuri cu amănuntul (RPI)+1%, ceea ce este în conformitate cu scenariul de finanțare realizat și pentru franciză.
- Pentru a finanța cheltuielile de capital, se presupune că, între 2027/28 și 2031/32, pot fi utilizate 350 de milioane de lire sterline din cel de-al doilea acord privind transportul durabil al regiunii urbane South Yorkshire (City Region Sustainable Transport Settlement - CRSTS2). După 2031/32, se presupune că MCA se împrumută pentru a finanța reînnoirea depourilor și a flotei.

Pe baza acestor ipoteze, franciza se dovedește a fi accesibilă pe întreaga perioadă de evaluare, ca urmare a finanțării cheltuielilor de capital de către CRSTS2 și a reinvestirii excedentelor financiare în primii ani pentru a acoperi deficitele ulterioare care apar.

2.9.4 Riscuri financiare și dezavantaje ale francizării

Există o serie de riscuri care, dacă se manifestă, ar putea afecta accesibilitatea sistemului de franciză propus:

- MCA și-ar asuma riscul privind veniturile în cadrul francizei și, prin urmare, ar fi mai expusă la schimbările în cerere datorate unor factori precum încetinirea creșterii economice sau schimbările demografice.
- Există riscul ca costurile să fie mai mari decât cele anticipate ca urmare a inflației sau a altor incertitudini legate de costul achiziționării de autobuze și depouri.
- Există riscuri cu privire la disponibilitatea viitoare a finanțării veniturilor sau a capitalului, deoarece finanțarea pe termen lung este incertă, inclusiv în ceea ce privește CRSTS2 și creșterile taxei de transport necesare pentru susținerea francizei pentru autobuze.

Au fost efectuate o serie de analize de sensibilitate care arată că accesibilitatea EP Plus sau a francizei este îmbunătățită sau afectată în mod negativ. De exemplu, dacă costurile de exploatare sunt cu 10% mai mari sau dacă veniturile sunt cu 10% mai mici decât cele anticipate, atunci franciza nu mai este sustenabilă financiar pe o perioadă de 30 de ani. În schimb, dacă costurile de exploatare sunt cu 10% mai mici sau veniturile sunt cu 10% mai mari, toate opțiunile vor deveni mai viabile din punct de vedere financiar. Există riscuri similare pentru EP Plus.

2.9.5 Concluzii ale analizei financiare

Concluziile analizei financiare arată că:

- Sistemul EP Plus și sistemul de franciză propus au fost elaborate pe o bază comparabilă, cu aceleași intervenții presupuse asupra rețelei, îmbunătățirea flotei și modernizarea depourilor.
- **EP Plus nu este viabil financiar pe parcursul perioadei evaluate de 30 de ani**, deoarece situația financiară se deteriorează rapid în timpul celui de-al doilea ciclu de reînnoire, odată ce cheltuielile de capital nu mai sunt finanțate din subvenții și sunt finanțate în schimb prin împrumuturi la o rată mai mare decât cea asumată în cadrul francizei.
- **Sistemul de franciză propus este accesibil pe parcursul perioadei evaluate de 30 de ani**, cu intervențiile presupuse, datorită disponibilității finanțării CRSTS2 până în 2031/32 pentru finanțarea cheltuielilor de capital și a unei rate de împrumut mai scăzute pentru sectorul public pentru finanțarea cheltuielilor de capital ulterioare.
- Există riscuri suplimentare care pot afecta accesibilitatea tuturor opțiunilor și care ar trebui gestionate cu atenție.

2.9.6 Analiza de management

Analiza de management studiază modul în care MCA ar gestiona și ar pune în aplicare sistemul de franciză propus sau EP Plus, în raport cu EP.

2.9.6.1 Administrarea sistemului de franciză propus

Sistemul de franciză propus ar însemna o extindere semnificativă a responsabilităților MCA, inclusiv:

- **Planificarea întregii rețele** de autobuze, inclusiv rutele, frecvența serviciilor și calendarul serviciilor pe parcursul zilei. Planificarea rețelei de autobuze va fi integrată cu alte moduri de transport, cum ar fi călătoriile active, transportul feroviar și cu tramvaiul, pentru a oferi clienților acces la un număr mai mare de destinații.
- **Revizuirea și consultarea rețelei** pentru îmbunătățirea permanentă a acesteia. Pe baza consultării clienților, a feedback-ului din partea autorităților locale partenere și a datelor comerciale, rețeaua va fi îmbunătățită pentru a răspunde nevoilor comunităților locale.

- **Licitarea și gestionarea contractelor**, deoarece MCA va fi responsabilă pentru licitație, contractare și performanța contractelor de servicii de autobuz.
- **Planuri tarifare și bilete** pentru a stabili structura tarifară, tipurile de bilete și nivelurile de tarificare.
- **Achiziționarea și gestionarea flotei și a vehiculelor** în conformitate cu un standard stabilit, inclusiv dimensiunea vehiculului, tipul de combustibil și facilitățile de la bord, cum ar fi Wi-Fi și încărcare pentru telefoane. La achiziția de vehicule noi, MCA va putea stabili specificațiile autobuzelor și va cumpăra direct de la un producător de autobuze.
- **Gestionarea depourilor**, inclusiv achiziționarea de depouri, stabilirea standardelor de exploatare și întreținere și instalarea infrastructurii de încărcare.
- **Sistemul de permise de serviciu** pentru rutele care nu sunt incluse în contractele de franciză, cum ar fi serviciile transfrontaliere.

Pentru a gestiona aceste responsabilități suplimentare, se estimează că vor fi necesare încă 13 funcții permanente într-o nouă direcție de autobuze.

Trecerea de la un EP la sistemul de franciză propus ar fi o schimbare semnificativă a activității. În urma deciziei primăriei de a continua, va exista o fază de tranziție. Pentru punerea în aplicare a acestui program, se estimează că vor fi necesare încă 28 de posturi temporare. Activitățile din faza de tranziție includ proiectarea organizației, planificarea rețelei, specificațiile flotei, proiectarea activităților comerciale, achiziția depourilor, achiziția flotei, achiziția loturilor de franciză și pregătirea operațională.

2.9.2 Administrarea sistemului EP Plus propus

În cadrul EP Plus, responsabilitățile principale nu se vor schimba față de configurația actuală. Cu toate acestea, MCA ar avea o mai mare implicare în diferitele domenii detaliate în analiza strategică, cum ar fi planul tarifar, biletele și brandingul.

Pentru EP Plus ar fi necesară consolidarea echipei de autobuze existente în cadrul MCA. Un model organizațional viitor ar include roluri dedicate următoarelor procese, spre deosebire de persoane care sunt simultan responsabile pentru toate procesele:

- **Planificarea rețelei** implică o colaborare mai strânsă cu operatorii de autobuze din rețea pentru a răspunde mai bine cerințelor clienților și cerințelor strategice și pentru a deschide mai multe rute decât în prezent. Acest lucru se datorează faptului că, în cadrul EP Plus, este propusă aceeași rețea ca și cea din sistemul de franciză, astfel cum se subliniază în analizele strategică și economică. În plus, MCA ar putea influența rețeaua de autobuze astfel încât aceasta să fie mai eficientă dintr-o perspectivă holistică și să se conecteze mai bine cu rețeaua de transport mai largă.
- **Achizițiile și gestionarea contractelor** implică continuarea licitării rutelor sociale de către operatori și asigurarea îndeplinirii obligațiilor contractuale prin accesarea și analizarea datelor privind performanța autobuzelor. În cadrul EP Plus, MCA ar pune în aplicare modalități mai avansate de gestionare a performanțelor și a contractelor.
- **Planurile tarifare și biletele** oferă posibilitatea de a stabili tarifele pe rutele licitate. MCA va lucra în strânsă colaborare cu operatorii pentru a oferi clienților o structură tarifară simplificată.

Pentru a îndeplini procesele suplimentare, EP Plus ar necesita o modificare a capacităților și a resurselor MCA. Vor fi necesare încă 13 funcții permanente într-o nouă direcție de autobuze.

EP Plus ar necesita un program de implementare în două etape - proiectare și tranziție. Acest program ar fi mai scurt și ar necesita mai puțin personal pentru implementare decât schema de franciză propusă, dar MCA ar avea nevoie în continuare de până la 17 funcții pentru a realiza schimbarea.

2.9.3 Concluziile analizei de management

Analiza de management concluzionează că atât schema de franciză propusă, cât și EP Plus pot fi aplicate de MCA din perspectiva resurselor. Aceste schimbări ar fi posibile în cadrul structurilor și strategiilor corporative existente.

Ambele opțiuni ar necesita unele modificări ale proceselor, noi capacități MCA, și ambele ar necesita personal suplimentar.

Tabelul 7 Rezumatul necesarului de resurse - posturi echivalente cu normă întreagă necesare

		Cazul de referință EP	Francizare	EP Plus
Resursă de tranziție		N/A	Până la 28	Până la 17
Resurse de afaceri existente	Funcții pentru autobuze	9	22	20
	Funcții la nivelul întregii organizații	N/A	12	13

2.9.7 Concluzii generale ale evaluării

Există motive clare pentru reformarea serviciilor de transport cu autobuzul în South Yorkshire, având în vedere provocările existente cu care se confruntă călătorii, inclusiv fiabilitatea redusă, conectivitatea și standardele neuniforme. În prezent, rețeaua de autobuze nu este coordonată eficient și, în lipsa unei schimbări, stimulentele pentru rețeaua de autobuze vor continua să nu corespundă strategiilor și ambițiilor mai largi ale regiunii.

Sistemul de franciză propus (opțiunea de franciză B, în care MCA deține depourile și flota) este opțiunea de franciză preferată, deoarece îndeplinește mai bine obiectivele MCA în comparație cu alte opțiuni de franciză. Opțiunea de franciză B este considerată a fi mai realizabilă din punct de vedere comercial, deoarece maximizează concurența pentru contractele de franciză în comparație cu alte opțiuni de franciză.

De asemenea, sistemul de franciză propus îndeplinește mai bine obiectivele MCA în comparație cu opțiunile EP. Franciza oferă MCA un control mai mare în comparație cu EP și EP Plus și, prin urmare, oferă un nivel mai ridicat de încredere în obținerea rezultatelor dorite. Obținerea acestor rezultate în cadrul EP Plus depinde de încheierea unui acord cu operatorii, ceea ce reprezintă un risc semnificativ.

Prin urmare, sistemul de franciză propus este considerat a fi opțiunea preferată, deoarece este accesibil, demonstrează rentabilitate, este realizabil și îndeplinește mai bine obiectivele MCA în comparație cu alte opțiuni.

Q1

(a) În general, în ce măsură susțineți sau vă opuneți introducerii sistemului de franciză propus?

- Sprijin puternic
- Sprijin parțial
- Nici nu susțin, nici nu mă opun
- Mă opun parțial
- Mă opun puternic
- Nu știu

(b) Explicați răspunsul

Q2

Sistemul de franciză propus va acoperi întreaga zonă South Yorkshire. Aceasta include cele patru autorități districtuale din Barnsley, Doncaster, Rotherham și Sheffield. Se va aplica tuturor serviciilor din South Yorkshire (cu excepția anumitor servicii exceptate de la sistemul de franciză propus și a serviciilor supuse autorizării).

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.2 din rezumat (sau 3.1 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q3

Analiza strategică rezumă provocările de zi cu zi ale rețelei de autobuze din South Yorkshire și concluzionează că aceasta nu funcționează cum ar trebui.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.8 din rezumat (sau 4.2.4.2 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q4

Analiza strategică concluzionează că sistemul de franciză propus este cea mai bună opțiune pentru Autoritatea locală combinată South Yorkshire (în comparație cu EP și EP Plus) pentru a-și atinge scopurile și obiectivele strategice pentru transportul cu autobuzul în regiune.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.2 din rezumat (sau 4.2 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q5

(a) În ce măsură sunteți de acord sau nu că introducerea sistemului de franciză propus va îmbunătăți serviciile de autobuz din regiunea South Yorkshire?

- Foarte de acord
- Tind să fiu de acord
- Nici de acord, nici dezacord
- Tind să nu fiu de acord
- Dezacord total
- Nu știu

(b) Explicați răspunsul

Q6

Analiza economică concluzionează că, dintre toate opțiunile de reformă a transportului cu autobuzul luate în considerare, sistemul de franciză propus ar oferi cel mai bun raport calitate-preț pentru Autoritatea locală combinată South Yorkshire.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.3 din rezumat (sau 4.3 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q7

Analiza comercială concluzionează că sistemul de franciză propus reduce barierele la intrarea pe piață prin punerea la dispoziția operatorilor a flotei și a depourilor, sprijinind astfel creșterea concurenței pentru contractele de franciză.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.4 din rezumat (sau 4.4 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q8

Analiza financiară concluzionează că sistemul de franciză propus ar fi accesibil pentru Autoritatea locală combinată South Yorkshire, dar că există riscuri suplimentare care ar trebui gestionate cu atenție.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.5 din rezumat (sau 4.5 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q9

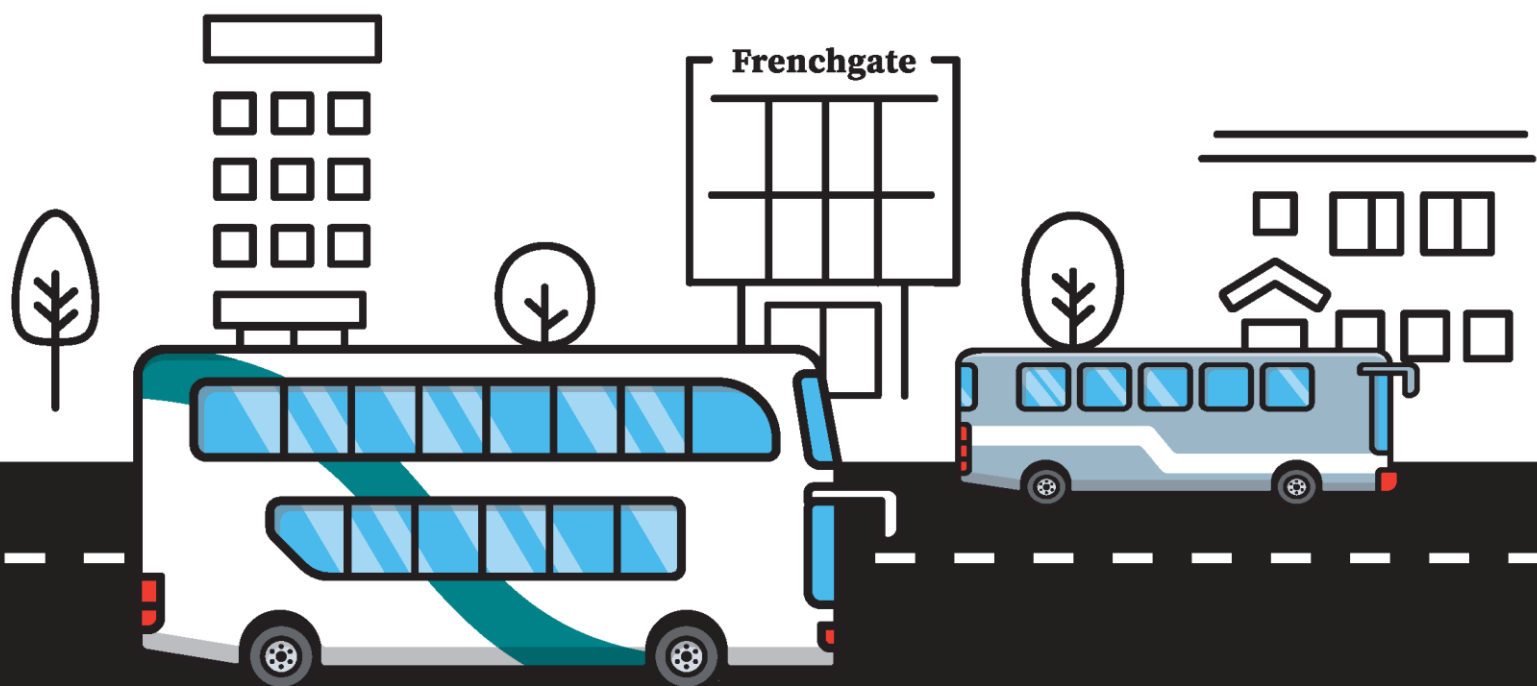
Analiza de management concluzionează că sistemul de franciză propus este realizabil și stabilește modul în care Autoritatea locală combinată South Yorkshire îl va pune în aplicare și îl va gestiona.

Aveți comentarii pe această temă?

A se vedea secțiunea 2.9.6 din rezumat (sau 4.6 din documentul de consultare) pentru informații care vă ajută să răspundeți la această întrebare.

Q10

Aveți alte observații?



 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

