

ملحق رقم ٢ ملحق الشروط المالية

لتلزم إدارة و تشغيل /٢٤/ حافلة للنقل المشترك على خطوط النقل المحددة مسبقاً واستثمار الأنشطة الإعلانية المرتبطة بها.

١. المقدمة

تحديد الموجبات المالية لكل الأطراف المعنية يُعد جزءاً من الهدف الرئيسي للعرض المالي لمقدم الخدمات - الملتزم، وذلك من خلال تحديد التكاليف والإيرادات المرتبطة بتقديم الخدمة، بما في ذلك تكاليف الاستثمار والتشغيل والصيانة والتطوير، إلى جانب تحديد الإيرادات المتوقعة من الخدمة، من خلال هذا التحليل المالي، يمكن تحديد تكاليف الخدمة وتحديد التعرفة المناسبة التي من المفترض أن تغطي هذه التكاليف وتحقق الربحية المناسبة.

وبالإضافة إلى ذلك، يجب على العرض المالي أن يقترح آلية لتقدير العائدات المتوقعة من الخدمات والأنشطة وتحديد نسبة العائد على الاستثمار (ROI) و إستراتيجيات تحسين الأداء، مما يشكل قاعدة لتحديد الإجراءات المناسبة لتطوير الخدمات وتحسين جودتها. يشكل العرض المالي لمقدمي الخدمات أداة هامة لتقييم إدارة الأعمال، وإطاراً يساعد على تقييم الربحية الاقتصادية وإقتراح الاستراتيجيات المناسبة لتطوير الخدمات وتحسين جودتها، كما يسهل التفاوض بين الأطراف المعنية بتوفير الخدمة.

٢. الوثائق

تهدف الوثائق المالية والإدارية التي يجب تقديمها من قبل العارض / مقدم الخدمات (أو الملتزم) إلى التأكد من القدرة المالية والتنظيمية للعارض على تحمل أعباء وتكاليف تقديم الخدمات ؛ من أهمها:

- براءة ذمة من الصندوق الوطني للضمان الإجتماعي
- شهادة تسجيل لدى السجل التجاري أو إذاعة تجارية: وهي وثيقة تثبت تسجيل العارض / مقدم الخدمات كشركة او مؤسسة تجارية في السجل التجاري، وأنه يستوفي الشروط الإدارية اللازمة.
- شهادة تسجيل لدى وزارة المالية وهي وثيقة تثبت تسجيل العارض / مقدم الخدمات لدى وزارة المالية، وأنه يستوفي الشروط الضريبية والمالية اللازمة.
- التأمين المؤقت والتأمين النهائي
- تصريح وتعهّد
- إفادة تبين تسجيل العارض كمقدم خدمات نقل الركاب لدى المديرية العامة للنقل البري والبحري في وزارة الأشغال العامة والنقل.

على العارض أن يقدم شهادات الخبرة والمؤهلات الفنية التي تبين قدرته على تحمل المسؤولية الفنية لتقديم الخدمات.

٣. الجداول المالية

يجب على العارض تقديم جداول بالنفقات التقريبية المتوقعة لتحقيق التشغيل الأمثل للباصات. وتشمل هذه الجداول ما يلي:

١. تكلفة الحافلات يجب على العارض تحديد عدد الحافلات اللازمة لتقديم الخدمة، وتحديد التكلفة التشغيلية لكل حافلة بما في ذلك التأمين والصيانة (يعرض الملف الفني الأعداد التقريبية لكل خط وفقاً للدراسة الأولية المنجزة من قبل المصلحة).
٢. نفقات التشغيل الجاري: يجب تقدير كمية الوقود والزيوت وقطع الغيار اللازمة للتشغيل اليومي للحافلات وتحديد التكلفة المتوقعة.
٣. نفقات الصيانة والإصلاح: يجب أن تشمل الجداول التقريبية تقديراً لتكلفة صيانة وإصلاح الحافلات، والتي يمكن أن تتضمن تكاليف تغيير الإطارات والزيوت والفلاتر وغيرها من المصاريف المتعلقة بصيانة الحافلات.
٤. الأجور: يجب أن تحتوي الجداول على تقدير لقيمة الأجور للسائقين والمرافقين والإداريين.
٥. التأمين: يجب تحديد أعباء التأمين اللازمة للحافلات والركاب (تغطية الحوادث والكوارث والأضرار).
٦. العائد المتوقع: يجب على العارض إحتساب العائد المتوقع من تقديم الخدمة، ويتم تحديد هذا العائد بناء على توقعات عدد الركاب وتقدير الدخل الإجمالي من بيع التذاكر والأنشطة الإعلانية ذات الصلة.
٧. تأهيل المركبات: قد تتطلب المركبات المتوفرة تنفيذ أعمال صيانة وإعادة تأهيل لوضعها في الخدمة. لذلك على العارض إدخال تلك الأكاليف ضمن خطة فعالة وعرض السيناريوهات التي تناسب منهجيته التشغيلية والتي سيتم تقييمها من قبل المصلحة.
٨. أعباء أخرى: (غير ملحوظة في البنود أعلاه).

وتشكل هذه الجداول التقريبية الركيزة الأساسية للتخطيط المالي الصحيح لتقييم عملية التشغيل والخدمات المقدمة وبالتالي المساهمة بتكوين المنظومة المستدامة لنقل الركاب.

٤. التعرفة والعائدات

تعرففة النقل المشترك هي المبلغ المحدد الذي يتم تسديده من قبل الركاب للإستفادة من خدمة النقل، وتحدده المصلحة بناءً على العوامل المختلفة، مثل التكلفة الإجمالية للخدمة (التشغيل والصيانة والإصلاح) والطلب المتوقع (عدد الركاب والحركة التجارية). أما العائدات فهي المبلغ الإجمالي الذي يتم جمعه من الركاب والخدمات الإعلانية، ويتم إستخدامه لتغطية تكاليف الخدمات وبشكل خاص نفقات الوقود والصيانة والتأمين وأجور العاملين. يعتمد تحديد التعرفة على دراسة العناصر المكونة للتشغيل وأهمها:

- أجور السائقين والعمال والإداريين
- أسعار المحروقات
- تكاليف الصيانة الدورية (زيوت- قطع غيار --)
- بوالص التأمين

بناءً للمعطيات الأولية التقريبية لهذه العناصر تم إعتد التعرفة المبدئية للرحلة الواحدة لكل رزمة من خدمات النقل تبعاً للجدول المبين لاحقاً وذلك لتقدير حجم العائدات وتحضير الجداول المالية ذات الصلة إستناداً إلى قاعدة موحدة تسهلاً للمقارنة وبالتالي إختيار العرض الأنسب.

يُسمح للعارضين بإقتراح آلية لتعديل التعرفة تأخذ بالاعتبار التغييرات التي قد تطرأ على العناصر المكونة لها. ستقوم المصلحة بتحليل الأليات المقترحة وإعتد معادلة مناسبة ومتوازنة تتضمن الحفاظ على مبدأ الخدمة العامة (النقل المشترك) وعلى التوازن المالي لعملية التشغيل.

يتم تقدير العائدات بناءً على العدد المتوقع من الركاب والمسافات التي ستقطعها الباصات وتطبق عليها الإجراءات والخطوات التالية:

- تحفيز الملتمزم لتعزيز المداخل من خلال أنشطة تجارية محصورة بالإعلانات على المركبات وفي المحطات وداخل المساحات الموضوعة بتصرفه من قبل المصلحة، مع مراعاة النصوص القانونية بهذا الشأن.
- يمكن تنظيم أنشطة إدارية رديفة لبيع التذاكر في مراحل لاحقة.
- تطبيق نسبة مقطوعة من العائدات الإجمالية للمصلحة (نسبة مقطوعة) مع الإبقاء على مراقبة عمل الملتمزم ومتابعة الأداء مع تدقيق أهم المؤشرات ومنهما الحاصل الصافي والتأمين الإلزامي والإلتزام بالصيانة الدورية للمركبات وبقواعد التشغيل.
- تحديد تعرفة مرجعية وفقاً لرزم الخدمات للرحلة الواحدة ويلتمزم بها العارض ومن الممكن مراجعة قاعدة التعرفة وفقاً لتطور العناصر المرتبطة بالتشغيل (أجور - محروقات - زيوت) ؛ وبالتالي يستطيع الملتمزم طلب تعديل التعرفة مرة واحدة شهرياً على أن توافق المصلحة على هذا التعديل بشكل رسمي. (*)
- الحد الأدنى للنسبة المقطوعة لصالح مصلحة سكك الحديد و النقل المشترك هو ١٠% من الإيرادات الإجمالية.

(*) : معادلة تعديل التعرفة تعتمد على إحتساب نسبة مركبة تطبق على التعرفة ٣٠% من تغير مؤشر الإستهلاك + ٦٠% من تغيير أسعار المحروقات + ١٠% من تغير سعر صرف الدولار الأميركي (النقدي).
يبين الجدول التالي مبلغ التعرفة للرحلة الواحدة لكل خط:

الرحلة الواحدة / ل.ل.			
قسم من الخط	كامل الخط		
٥٠,٠٠٠	٨٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM1
١٠٠,٠٠٠	١٥٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM2
١٠٠,٠٠٠	١٥٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM3
١٠٠,٠٠٠	١٥٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM4
	١٠٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM5
	١٠٠,٠٠٠ ل.ل.	ذهاباً وإياباً	خط KM6

(*) يحق للعارض إقتراح تعديلات على هذه التعرفة المرجعية أو تجزئتها وفقاً للمسافات المقطوعة أو للإشتراكات الشهرية أو الأسبوعية ويعود للمصلحة المصادقة عليها بناءً على رأي لجنة الاشراف والمتابعة وذلك بقرار يصدر عن مجلس الإدارة بحسب الأصول.

٥. العرض المالي

يجب أن يتضمن العرض المالي المعطيات المالية والتشغيلية التي تعكس توقعات العائدات والتكاليف المستقبلية. يتم إختيار مقدم الخدمة وفقاً للمعيار الذي يقدم أعلى إيراد للمصلحة عبر أعلى نسبة من المداخل الإجمالية غير الصافية التي يجنيها الإستثمار ويتم تقديم العرض المالي وفق النموذج المبين في الملحق رقم ٨/ لدفتر الشروط.

بعد المصادقة على الشروط والمعايير اللازمة للخدمة، سيتم صياغة إتفاقية نهائية بين الطرفين (إستناداً إلى مسودة الإتفاقية المعدة من ضمن دفتر الشروط) وستلحظ هذه الإتفاقية تفاصيل وآليات التسديد، بما في ذلك آلية معادلة تعديل التعرفة وكيفية تسديد المبالغ العائدة لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك، وشروط أخرى إدارية أو فنية. وسيتم توثيق هذه الإتفاقية بشكل رسمي وتوقيعها من قبل الطرفين.