



פרוטוקול ישיבת ועדת מכרזים מס' 4/2016

אשר התקיימה ביום 18/05/2016

בעיריית ת"א-יפו בע"מ

נוכחים:

- | | | |
|------------------------|---|-------------------|
| גבי אפרת טולקובסקי | - | יו"ר וחברת הועדה; |
| גבי רחלי גרסטלר | - | חברת ועדה; |
| מר דורי צייקו | - | חבר הועדה |
| גבי מירית איב רוזנבאום | - | חברת ועדה; |
| גבי טל גלאור | - | חברת ועדה; |

מזומנים:

- | | | |
|-----------------|---|--------------------------|
| מר עידו שמיר | - | מנכ"ל הרשות; |
| עו"ד בילי פיין | - | היועצת המשפטית ברשות; |
| מר בעז אופיר | - | מנהל נמל יפו |
| עו"ד ענת ברקת | - | היועצת המשפטית בנמל יפו; |
| גבי אפרת אביאל | - | מזכירת התברת; |
| גבי עינבר פורשט | - | רכזת תוזים והתקשרויות; |

על סדר היום:

- בחירת זוכה במכרז מס' 1/2016 לרכישת מתקנים פוטו-וולטאים אספקתם והתקנתם על גבי גגות בכסי העירייה בתל אביב יפו.
- בחירת זוכה במכרז מס' 2/2016 לשכירות יחידה במבנה הידוע כמחסן מס' 1 בנמל יפו למטרות תרבות, בידור, בילוי, מסחר, פנאי, תיירות, נופש, שייט וספורט.
- הקמת מערך שיתוף רכבים בעיר תל אביב-יפו.

עיסקי הדיון:

- בחירת זוכה במכרז מס' 1/2016 לרכישת מתקנים פוטו-וולטאים אספקתם והתקנתם על גבי גגות בכסי העירייה בתל אביב יפו.

1.1 ביום 10/6/2015 אישרה ועדת המכרזים יציאה למכרז שבגדון (להלן: "תמבלי"). במועד זה הועדה אישרה יציאה למכרז בשני מודלים אפשריים: הסדרת עודפים ומתה נטו. עקב הוולת תעריפי החשמל במודל הסדרת עודפים, נותר מודל "מונה נטו" לפיו לא משולם תעריף מובטח עבור החשמל המיוצר, אלא החשמל המיוצר על ידי המערכת חסולארית מקוון מהחשמל הנצרך במבנה הציבור/בית הספר (ההכנסה הנוצרת בגין ייצור החשמל הינה למעשה תסכון בחשבון החשמל).

1.2 המכרז פורסם ביום 28/2/2016.

1.3 שש מציעות השתתפו בכנסי הקבלנים שערכה הרשות, אשר כללו סיור בכל המבנים המיועדים להתקנת המתקנים.

1.4 במועד הקובע להגשת הצעות, שנקבע ליום 11/4/2016 בשעה 12:00, נמצאו בתיבת המכרזים 5 מעטפות.



3. חקמת מערך שיתוף רכבים בעיר תל אביב-יפו.

עיריית תל אביב יפו ("מעירייה") מעוניינת לעודד פתרונות לשיפור התחבורה וההתניידות בעיר תל אביב יפו, ובמסגרת כך חסמיכה את הרשות לפיתוח כלכלי תל אביב - יפו בע"מ ("הרשות") לקדם פרויקט לחקמת תפעול ותחזוקת מערך שיתוף רכבים ("מערך שיתוף הרכבים" או "המערך").

במהלך 2013 פרסמה הרשות מכרז דו שלבי. בהתאם לתחלטת ועדת המכרזים של הרשות מיום 26 במאי 2014, חברת קאר 2 גו בע"מ ("קאר 2 גו"), עברה לבדה את שלב המיון המוקדם במסגרת המכרז, בעקבות פסילה של מציעה נוספת. לפיכך התייחד השלב השני של המכרז וועדת המכרזים אישרה לרשות לנהל משא ומתן עם קאר 2 גו, לחקמת מערך שיתוף רכבים, תפעולו ואחזוקתו, על בסיס המתווה והעקרונות שהוצגו בשלב המיון המוקדם במסגרת המכרז.

במהלך התקופה שמאז תחלטת ועדת המכרזים ועד עתה, ניהלה הרשות, בשיתוף העירייה, מ"מ עם קאר 2 גו וחתגבש חסכם, אשר עיקריו מובאים לאישור:

3.1 כללי

3.1.1. ההקמה, התחזוקה והתפעול של מערך שיתוף רכבים יבוצע על ידי תאגיד בשליטה של קאר 2 גו ("התמפעיל").

3.1.2. מערך שיתוף רכבים יוקם בפריסה כלל עירונית ויכלול 260 רכבים ולפחות- 520 חגיות ייעודיות לרכבי מערך שיתוף הרכבים. הרכבים יוכלו לחנות בכל חניה ייעודית ובכל מקום חניה מוסדר אחר ("יכול לבחור ברחבי העיר).

File

3.1.3. העירייה והרשות רשאיות להחליט על הגדלה או הקטנה של כמות הרכבים במערך שיתוף הרכבים והתאמת כמות התניות הייעודיות בהתאם.

3.1.4. מערך שיתוף הרכבים ישמש את כלל הציבור (בעלי רישיון נהיגה של שנתיים לפחות ומגיל 21 ומעלה) אשר יוכל לעשות בו שימוש לפרקי זמן משתנים לאחר רכישת מנוי ותוך תשלום דמי שימוש.

3.1.5. שכירת הרכב והחזרתו ייעשו מכל מקום ברחבי העיר תל אביב-יפו כשנקודת התשורה והחזרה יכולות להיות שונות זו מזו. תסיעה עצמה יכולה להיעשות מחוץ לגבולות העיר.

3.1.6. המפעיל יחיה אחראי לפעילות הכוללת של מערך שיתוף הרכבים ובכלל כן: איפיון, פיתוח ותפעול המערכות הטכנולוגיות הנדרשות, הקמה ותפעול אתר אינטרנט ואפליקציה של המערך, רכישת ומכירת הרכבים, גיוס חלקוחות, מתן השירות, פעולות השיווק, תפעול, תחזוקה שוטפת וגביית.

3.1.7. גבי אפרת טולקובסקי שאלה האם יתיה שינוע של רכבים. לשאלתה השיב מר עידו שמיר כי לא מתוכנן שינוע יזום בשלב הזה וכי ההנחה היא שחשינוע יעשה מעצמו עפ"י היצע וביקוש. יחד עם זאת מבנה ההסכם מאפשר להוסיף כל אופציה שתידרש, לרבות לדוגמא החלטה על מתן הטבה למשתמשים בנסיעות בשעות מסוימות ואו לכיוון מסויים לעודד את השינוע על ידי המשתמשים עצמם.

בדיון אודות מטרת הפרוייקט ציין מר עידו שמיר כי תרכבים במערך מיועדים לנסיעות קצרות ולא אמור להחליף רכב פרטי שיהיה צמוד למשתמש לאורך שעות. נסיעה ברכב השיתופי מתאימה לנסיעה מנקודה A לנקודה B והמשתמשים יוכלו לחזור חזרה עם רכבים אחרים של המערך ככל שיתנו זמינים באזור או להשתמש בתחבורה אחרת. מר עידו שמיר הדגיש כי מערך שיתוף הרכבים הוא מערך משלים של התחבורה הציבורית והמשתמשים יוכלו לפי שיקול דעתם וזמינותם לשלב בין השימוש במערך, אוטובוסים, מוניות, תל אופן, הליכה ברגל וכו'.

3.2. תקופת חוזה

3.2.1. 137 חודשים ממועד אישור מועצת העיר את ההתקשרות בין הרשות לבין המפעיל, הכוללים 17 חודשים המיועדים להקמת המערך ועשר שנות תפעול שוסף של המערך.

3.2.2. לרשות קיימת אפשרות להארכת ההסכם לשתי תקופות נוספות בנות 3 שנים כל אחת בכפוף להחלטת הרשות.

3.2.3. המפעיל יכול לסרב להארכת ההסכם במידה ויוכיח הפסד גולמי שנתיים ברציפות ואו הפסד תפעולי 3 שנים ברציפות.

3.2.4. שלבי החקמה יחיו כדלקמן:

3.2.4.1. שלב ההכנה – שימשך 8 חודשים ממועד אישור מועצת העיר את ההתקשרות. שלב זה כולל את מרבית הפיתוחים הטכנולוגיים הנדרשים והוא עשוי להמשך זמן קצר יותר וזאת לאור העובדה כי המפעיל החל לקדם חלק משלבי התערכות במהלך החודשים האחרונים של חמ"מ.

3.2.4.2. שלב האלפא – שימשך 4 חודשים עם סיום שלב ההכנה. שלב זה כולל את יתר הפיתוחים הטכנולוגיים הנדרשים וכן פיילוט ראשוני של כ-500 לקוחות שיעשו שימוש ללא תשלום ב-40 85 רכבים.

3.2.4.3. שלב הבטא – שימשך 3 חודשים שיחלו עם סיום שלב האלפא. שלב זה כולל אינטגרציה בין המערכות הטכנולוגיות השונות וכן פיילוט נרחב של כ-1500 לקוחות משלמים אשר יעשו שימוש ב-170-90 רכבים.

3.2.4.4. השקת הפרוייקט - עם סיום שלב הבטא ובמידת הדרושה תאשר כי מערך שיתוף הרכבים עומד בכל הפרמטרים שנקבעו, תבוצע ההשקה מסחרית מלאה של המערך ובמהלך 6 החודשים הראשונים מההשקה ירכשו רכבים נוספים עד 260 רכבים.

3.3. מנגנון סביבת העירייה בגין תקמת המערך

3.3.1. מר עידו שמיר הסביר כי לאחר בחינת הנושא הרשות הגיעה למסקנה כי פרויקט כזה, בדומה למערך האופניים ולפרויקטים תחבורתיים אחרים, מחייב סבסוד היות ואינו ריווחי. מטרת הרשות הייתה לפתח מודל בו הסיכונים לעירייה נמוכים ולכן המודל מבוסס על כך שהעירייה תסבסד את חולתא בלבד בין עלויות הפרוייקט שימומנו על ידה לבין הכנסותיו עקב השימושים. כך למשל אם ההכנסות מהפרוייקט עומדות על מיליון ₪ ועלות הפרוייקט עומדת על 2 מיליון ₪, העירייה תסבסד מיליון ₪.

3.3.2. לשאלת גבי טל גלאור מה הצפי לסבסוד השיב מר עידו שמיר כי עפ"י מה שתוצג להנחלת העירייה הסבסוד לעשר שנים יהיה 10 מיליון ₪ לשנה. ככל שהכנסות יגדלו היקף הסבסוד יקטן.

3.3.3. הוגדרה נוסחת תשלום למפעיל במטרה לאפשר תשלום דינאמי, בהתאם להיקף השימושים בפרוייקט וליצור ככל הניתן זרות אינטרסים בין העירייה לבין המפעיל להצלחת הפרוייקט. נוסחת התשלום הינה על בסיס פרמטרים המשפיעים על הוצאות המפעיל, כגון: מספר מנויים, כמות רכבים והיקף נסועה.

3.3.4. ההכנסות מהמשתמשים ייגבו ע"י המפעיל, כאשר המפעיל יהיה זכאי לתגמול בגין הגברת ההכנסות בצורת עמלה מזורגת כמפורט להלן:

3.3.2.1. 3.5% מהשקל הראשון ועד לכיסוי סך ההוצאות הקבועות.

3.3.2.2. 5.5% מעבר לסך ההוצאות הקבועות ועד לכיסוי נוסחת התפעול השוטף.

3.3.2.3. 10.5% מעבר לכיסוי נוסחת התפעול השוטף.

העירייה תסבסד את הפער שבין ההכנסות מהמשתמשים לבין כלל הוצאות הקמת והפעלת המערך (קדמי: עלות הרכבים, עלות התפעול השוטף, עלות הקמת המערך, עלות פרסום המערך וכו'').

3.4. סבסוד עלות הקמת המערך ורכישת הרכבים

3.4.1. לאורך כל תקופת ההסכם מתחייבת העירייה לסבסד רכישת 260 רכבים (לרבות אבזור נלווה כפי שיוחלט על ידי העירייה) אשר יוחלפו אחת ל- 39 חודשים, וכן מחשבי דרך הכוללים מערכת מולטימדיה עם מסך מגע ומערכת לאיתור וניהול צי הרכבים.

3.4.2. בנוסף תסבסד העירייה את פיתוח המערכת הטכנולוגית המיועדת למערך שיתוף הרכבים.

3.4.3. עלות רכישת הרכבים נטו (עלות רכישת רכב חדש בניכוי הכנסות ממכירת רכב משומש) ועלות רכישת מחשבי הדרך לאורך 10 שנות ההסכם מוערכת בכ 45 מיליון ₪ (הצעות מחיר יועברו ע"י המפעיל לרשות בסמוך למועד הרכישה) ועלות פיתוח המערכת הינה 9.4 מיליון ₪.

3.4.4. העירייה תסבסד את פעילות המפעיל בגין הטיפול במכירת הרכבים בשיעור של 500 ₪ בגין כל רכב שימכר על ידו. סכום זה ישתנה בהתאם לכללים שנקבעו בחסכם וזאת בהתאם למחיר המכירה ופרק הזמן שלקח למכור את הרכבים, כך שלמפעיל יהיה תמריץ למכירת הרכבים במחיר הגבוה ביותר ובפרק הזמן הקצר ביותר.

3.5. סבסוד התפעול השוטף של מערך שיתוף הרכבים

3.5.1. מר עידו שמיר הסביר כי קיים קושי לקבוע את עלות ההוצאות בפרוייקט היות ומורכב מפרמטרים משתנים כמו: כמות הרכבים, כמות המנויים, מחיר הדלק וכיתוציב. לפיכך יצרה הרשות מעין כתב כמוות תמורכב מרכיבי החוצאה והערכת עלות כל רכיב ורכיב.

3.5.2. על מנת לקבוע את עלות תפעולו ותחזוקתו השוטפים של מערך השכרת הרכבים נקבע מנגנון התשלומים שלהלן:

3.5.3. תשלום חודשי קבוע בסכום של 760 אלף ₪ לחודש.

3.5.4. תשלום בגין כל ק"מ שימוש של הרכבים במערך בסכום של 0.73 ₪ (סכום זה יעודכן בהתאם למחיר הדלק במועד התימת החוזה).



- 3.5.5. תשלום בגין פעולות לצורך גיוס לקוחות חדשים בסך של 34 אלף ₪ לחודש. תשלום זה יגדל ב 17 אלף ₪ לחודש במידה וכמות המנויים החדשים יעלו על 175 מנויים בחודש, וב-15 אלף ₪ לחודש נוספים במידה וכמות המנויים החדשים יעלו על 246 לחודש.
- 3.5.6. תשלום בגין מתן שירות ללקוחות הקיימים (עד 7,499 לקוחות) בסכום של 126 אלף ₪ לחודש. תשלום זה יגדל בכ-17 ₪ עבור כל מנוי מעבר למסכה של 7500 מנויים.
- 3.5.7. תשלום הכולל טיפול ברכבים (רישוי, תחזוקה, פתחות וכ"ו) בסך של כ-2,130 ₪ לרכב לחודש.
- 3.5.8. עד מועד החשקת ישולם למפעיל סכום חלקי בלבד בגין כל אחד מהרכבים לעיל.
- 3.5.9. כל אחד מחסכומים שצוינו לעיל יוצמד לפי מנגנון הצמדה שונה המותאם לרכיבי העלות שעל בסיסם חושב, הכוללים את הפרמטרים הבאים: מחיר חדלק, מדד המתירים לצרכן, שכר מינימום במשק והשכר הממוצע במשק.
- 3.5.10. גבי אפרת טולקובסקי שאלה אם המנגנון מבוסס על מודלים בעולם. לשאלתה השיב מר עידו שמיר כי אין בעולם מערכים דומים משתי סיבות: השטח של תיא-יפו קטן מאוד ובנוסף רוב המערכים בעולם ממומנים ע"י גורמים פרטיים.
גבי טל גלאור שאלה מדוע הרשות לא פנתה גם היא לגורמים מחו"ל. מר עידו שמיר השיב כי לפני המכרז הרשות נפגשה עם כמה גורמים מחו"ל לעניין אותם ובנוסף ציין כי המכרז היה פומבי ובין לאומי אך חברות מחו"ל לא חביעו עניין בפרויקט, בק היתר כנראה בגלל המצב הבטחוני בארץ (באותה תקופה צוק איתן) ובעיקר משום שמערך בשטח של תל אביב הוא מערך קטן יחסית עם פוטנציאל התרחבות מוגבל.

3.6. תעריפים למשתמשים

- 3.6.1. תעריפי השירות יקבעו סמוך למועד החשקה, וזאת תוך כוונה להציע תעריפים הזולים בכ-30% 40% מתעריפי מוניות, שיאושרו על ידי העירייה.
- 3.6.2. התעריפים המוערכים כיום הינם:
- 3.6.3. דמי מני - כ-40 ₪ - 50 ₪ לחודש.
- 3.6.4. דמי שימוש - כ-1.5 ₪ לדקה.
- 3.6.5. תהיה גמישות מלאה בקביעת התעריפים, למעט:
 - 3.6.5.1. מחיר המינימום לדקת שימוש לא יפחת מ-1 ₪. הפחתה מתעריף זה תגרור בחינת עלויות נוספת למפעיל.
 - 3.6.5.2. התעריף לדקה בגין נסיעה מעבר לטווח של 25 ק"מ מגבולות העיר תל אביב-יפו יחיה כפול מהתעריף שיקבע בתוך העיר, ולא יפחת מ-3 ₪ לדקה. הרציונל מאחורי הכפלת התעריף הוא לעודד נסיעות קצרות בתוך העיר ולהבטיח כי רכבי המערך ישמשו כמה שיותר משתמשים שונים לאורך היום. כמו כן, נסיעות ארוכות אינן כלכליות גם למפעיל בשל הוצאות דלק ופחת וגם למשתמש שחשתלום בהתאם לזמן השימוש יחיה יקר באופן יחסי. לצורך נסיעה שאורכת מספר שעות עדיף לשכור את השירות המסופק כבר היס ע"י חברת קאר טו גו או שירותי השכרת רכב ולא להשתמש במערך שיתוף הרכבים.
 - 3.6.5.3. בנוסף הרשות תוכל לקבוע תעריפים למבצעים שונים לתקופות מוגבלות. כמו כן, תיבחן אפשרות למתן הנחות קבועות/משנתנות לנהגים לצורך שינוע הרכבים למרכז העיר לדוגמא או הפחתה בתעריפים בשעות מסוימות.
היות והשירות ינתן באמצעות אפליקציה ייעודית המערך יוכל לשמור על קשר באמצעותה עם המשתמשים.

Gik



3.7. סד שבסוד העירייה בפרויקט

סד הסבסוד העירוני לפרויקט הינו תלוי מאוד בהיקף ובמאפייני השימושים שיבוצעו במערך. סד הסבסוד לכל תקופת הפרויקט נאמד בכ- 105 מליון ₪, בהנחה שחיקף המנויים יגיע לכ- 9,000 מנויים קבועים חמבצעים כ- 9 נסיעות בחודש, והגעה לניצולת של כ- 3.4 שעות לרכב ליום.

3.8. הרחבת מערך שיתוף הרכבים

3.8.1. ניתן להגדיל את כמות הרכבים במערך לפי שיקול דעת העירייה. בגין תוספת של כל קבוצת רכבים נוספת, בין במועד אחד או בין במספר מועדים, מרכב אחד ועד 25 רכבים נוספים (במצטבר) למערך שיתוף הרכבים מעבר ל-300 רכבים, יתווסף לרכיב ההוצאות הקבועות סך כולל של כ-24 אלף ₪.

3.8.2. בנוסף, ניתן לתרוב את מערך לרשויות מקומיות נוספות:

3.8.2.1. רשויות הגובלות בעיר תל אביב-יפו (או הגובלות ברשויות אליהן יורחב מערך שיתוף הרכבים) – בתוספת של עד 36 אלף ₪ לתשלום החודשי הקבוע (בתלות של שטח הרשות אליה יורחב מערך שיתוף הרכבים).

3.8.2.2. אופן ועלות הרחבת מערך שיתוף הרכבים לרשויות שאינן גובלות עם העיר תל אביב-יפו יקבעו במ"מ בין הרשות למפעיל.

3.9. ערבויות

3.9.1. ערבות בנקאית אוטוטמית בלתי מותנת:

3.9.1.1. במחלך כל שלב ההכנה – 3.5 מיליון ₪.

3.9.1.2. משלב האלפא ועד תום 3 השנים הראשונות לתשקה – 2.5 מיליון ₪.

3.9.1.3. מהשנה הרביעית להפעלה – 1.5 מיליון ₪.

3.9.2. ערבות בלתי מוגבלת של חברת קארגו.

3.9.3. ערבות חברת האם שגורר בסכום של 6 מיליון ₪.

בטוחה נוספת שיש לרשות לפיקוח על כספי המערך הוא זכויות חתימה בחשבון הפרויקט, כך שכל משיכת כספים מחשבון הפרויקט תצריך חתימה של מורשה חתימה אחד לפחות מטעם הרשות ומורשה חתימה אחד לפחות מטעם המפעיל.

3.10. ביטול החסכם

3.10.1. החסכם מאפשר לעירייה לבטל את החסכם בכל שלב ומכל סיבה תוך מתן התראת מוקדמת של 6 חודשים, וזאת בהתאם למנגנון מיצוי שנקבע, לפיו סכום המיצוי אשר יקבל המפעיל יהיה 1 מיליון ₪ לכל תיזר, ויפחת לאורך תקופת החסכם.

3.10.2. המפעיל רשאי לדרוש הפסקת החתקשרות במידה והעירייה לא תעמיד את כמות החניות שצוינו לעיל ופעולה זו תפגע משמעותית במערך השכרת הרכבים.

3.11. **פרסום** – העירייה תסבסד את עלויות השיווק והפרסום של הפרויקט על סמך תכנית ותקציב פרסום שיאושר מראש על ידי הרשות.

3.12. **חסויות** – הרשות רשאית ליתן חסות לגורם מסחרי. ההכנסות שיתקבלו ממתן החסות יהיו חלק מההכנסות הפעלת המערך.

File

3.13 קנסות

על מנת לשמר את רכבי המערך ואת זמינותם לכלל הציבור, בגין הפרת תנאי השימוש במערך יוטלו על המנויים קנסות כגון בגין לכלוך חריג המצריך טיפול מיוחד ברכב, שימוש בניגוד לחוראות התקנון, אי זיווח על נזקים.

3.14 חניות

3.14.1 העירייה תפעל לאשר לרכבי מערך שיתוף הרכבים לחנות ללא תשלום בכל מקום חניה מועדף ומוסדר ברחבי העיר.

3.14.2 העירייה תקצה ותסדיר חניות ייעודיות עבור מערך שיתוף הרכבים אשר יהיו פרוטות בכל רחבי העיר:

3.14.2.1 520 חניות לכל הפחות במידה וניתן יהיה לחנות במקום חניה מוסדר (יחס 2:1).

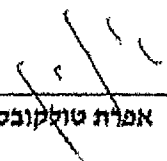
3.14.2.2 780 חניות במידה ולא ניתן יהיה לחנות במקום חניה מוסדר (יחס 3:1).

3.15 ביטוח

ביטוח ייערך בהתאם לתנחיות יועצי הביטוח של הרשות והעירייה. כניסתו של ההסכם לתוקף עם המפעיל מותנה באישור ועדת המכרזים של הרשות ובאישור מועצת העיר תל אביב יפו.

החלטת

ועדת המכרזים מאשרת את ההתקשרות עם התאגיד בשליטת קאר טו גו בהתאם למתווה המפורט לעיל.


 אמיר טולקובסקי, י"ר