

י"ד אדר תשפ"ג

07 מרץ 2023

לכבוד:

המציעים בהליך תחרותי מס' 09/2022

מסמך הבהרות מספר 4 – הליך תחרותי מספר 09/2022 לקבלת רישיונות להפעלת קווי

שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול עוטף ירושלים מערב

#### חלק א – שאלות ותשובות

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי ההליך מלכתחילה.

אלא אם נאמר אחרת, לכל המונחים והמושגים האמורים במכתב זה תהיה הפרשנות כאמור במסמכי ההליך.

אין להסתמך על כל הסבר או פירוש שניתן בעל פה או בכתב או בכל דרך אחרת על ידי מי מטעם המשרד או ועדת המכרזים, ככל שניתן, בכל פורום או צורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי ההליך וכן כל הפירושים וההבהרות להם, הינם כמפורט במכתב זה בלבד, ובמכתבי הבהרות נוספים שיצאו מטעם ועדת המכרזים, ככל שיצאו.

האמור במכתב זה אינו משנה או גורע מהאמור במסמכי ההליך אלא אם נאמר בו במפורש אחרת.

מכתב זה נשלח לכל המציעים הפוטנציאליים בהליך.

הנכם מתבקשים **לאשר בתוך 7 ימים מיום קבלת מכתב זה, באמצעות האישור המצ"ב שישלח למשרד לאחר חתימתו.**

לכבוד  
משרד התחבורה

הנדון : מכתב הבהרות מספר 4, הליך תחרותי מספר 09/2022 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול עוטף ירושלים מערב - אישור קבלת עדכונים.

הנני מאשר בזאת קבלת מכתב מספר 4, המהווה חלק ממסמכי הליך.

---

תאריך

---

שם המציע

---

חתימה

**חלק א' - הבהרות והשלמות**

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
1.	חלק ג'	הבהרות מס' 1 + 2 שניתנו בקשר עם הסעיף 28.4.2	<p>1. בהמשך לתשובות לשאלות הבהרה מיום 22.2.2023, הועדה מתבקשת להבהיר כי אשכול הרכבלית נכלל בחישוב מספר האשכולות של המציע (על אף שאינו נכלל בדוח הבקרה החציוני של המשרד).</p> <p>2. בנוסף, נודה להבהרת הסיפא של הסעיף כפי שתוקן במסגרת תשובות לשאלות הבהרה מיום 22.3.2023 הקובע כי "לעניין סעיף זה ככל והמציע טרם התאגד.... יילקחו אשכולות המופעלים עד ידי בעלי עניין במציע, המחזיקים לפחות 30% מהון מהמניות הנפרע של המציע".</p> <p>תיקון זה מעורר תהיות ואינו ברור משום שכלל לא ברור כיצד יכול להתאפשר מצב שיש מציע שיש לו ניסיון בהפעלת אשכולות שהוא לא התאגד. כמו כן, הקביעה של 30% מההון הנפרע מעלה תהיות רבות ועולה השאלה מדוע לא שליטה של מעל ל 50%? נודה להבהרה מפורטת בעניין זה</p> <p>3. הועדה מתבקשת להבהיר כיצד ינוקד סעיף זה, בשים לב לכך שהניקוד פר אשכול (לא פר חברה) מפורסם לפי עיריזון/ מטרופוליני או פרברי.</p>	<p>1. אשכול הרכבלית לא ייכלל בחישוב מספר האשכולות הואיל והאשכול אינו עוסק בהפעלת תחבורה ציבורית באוטובוסים.</p> <p>2. על פי מסמכי ההליך וההבהרות, יתכן מצב בו מציע שיש לו ניסיון בהפעלת תח"צ יגיש הצעה עם שותף אחר ושני הגופים לא יתאגדו טרם הגשת ההצעה.</p> <p>שיעור האחזקות כפי המפורט בסעיף לא השתנה ביחס להליכים קודמים.</p> <p>3. הניקוד יינתן על פי ציון הבקרה של כל אשכול ואשכול שהציון בהם יהיה שווה או גבוה מהציון הממוצע הענפי.</p> <p>4. הציון יינתן לאשכול שלו יש ציון בקרה. יילקחו בחשבון שתי תקופות בקרה</p>

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק ג'נספח במכרז	מספר שאלה
<p>אחרונות ידועות. ייבדק הציון הממוצע של שתי תקופות הבקרה ביחס לציון הממוצע הענפי לאותן תקופות בהתאמה, בדומה לעקרונות הקבועים בנספח י"ח.</p>	<p>4. כמו כן, הועדה מתבקשת להבהיר כי במקרה של אשכול בית שמש יש להתעלם מחציון 2 2021 (בשל ההפעלה החלקית בלבד, וגם זאת בתקופה המהווה תחילת הפעלה על כך המשתמע מכך, כאשר האשכול הופעל כמעט במלואו רק לקראת תחילת שנת 2022), ולהתייחס רק לחציון 1 שנת 2022, כך שיינתן למציעה נתיב אקספרס בגין הפעלת אשכול זה ובמסגרת סעיף זה עוד 0.25 נק'.</p>			



## חלק ב – עדכונים והבהרות

1. במסגרת ההליך התקבלו מספר פניות למשרד התחבורה, המתייחסות לשינוי נוסחת הניקוד בציון הבקרה התפעולית וציון סקר שביעות הרצון, ולעניין אי הכללת קווי 400 של אגד לתחרות.
2. לעניין הנושא הראשון, במסגרת הפניות שהוגשו הועלו טענות המתייחסות להגדלת הפער בין המציעים השונים ללא אבחנה בין מאפייני אשכולות, כמו מיקום גיאוגרפי או מורכבות הפעלה (מטרופולין אל מול אשכולות אחרים).  
תמצית מענה הוועדה לפנייה בנושא הראשון, היינו שינוי נוסחת הניקוד בציון הבקרה וציון סקר שביעות הרצון, מוצג להלן:

- **ציוני הבקרה התפעולית נועדו בראש ובראשונה לבחון באופן שוטף ותדיר את רמת השירות הניתנת לנוסע, בקריטריונים ברורים ושווים בכל הארץ, ללא אפליה בין נוסע ביישוב אחד על פני נוסעת ביישוב אחר. שיטת ניקוד ניסיון העבר בהליכים התחרותיים אינה נותנת יתרון למפעילים קטנים שאינם פעילים באזור מרכז הארץ, אלא בהתאם למטרה לה נועדה, היא נותנת יתרון למפעילים המפעילים את השירות ברמת שירות גבוהה ביחס למתמודדים האחרים, זאת ללא קשר לגודל המפעיל או לאזור בו הוא פועל.**
- **שיטת ניקוד זו, נועדה לעודד מפעילי שירות פעילים המעוניינים להשתתף בהליכים תחרותיים נוספים או עתידיים, להעניק לציבור במהלך פעילותם השוטפת רמת שירות גבוהה ואיכותית לאורך זמן ואז ישתפרו סיכוייהם לזכות בהליכים אלו.**
- **זאת בדיוק כוונתה של ועדת המכרזים, לפעול ללא ליאות להבטחת רמת שירות מיטבית לכל נוסע המשתמש בשירותי התחבורה הציבורית. ולמעלה מכך, ועדת המכרזים מתכוונת להמשיך לבחון שינויים במנגנונים המכרזים ולהעניק משקל נוסף לאיכות המציעים על פני ההצעה הכספית המוגשת. וזאת מהסיבה הפשוטה: משרד התחבורה שם את הנוסע במרכז, הוא בראש מעייניו והשירות שאותו הוא מקבל נמצא וימשיך להימצא בראש מעייניו.**
- **ככלל, לכל אשכול המאפיינים הייחודיים שלו – המרחב הגיאוגרפי בו הוא פועל, האוכלוסייה המשתמשת בתחבורה הציבורית במרחב האמור, תכניות התשתית העתידיות הצפויות במרחב ועוד. אין אשכול אחד דומה לשני, הגם אם יימצאו בשכונות גיאוגרפית.**
- **הטענה לחוסר הבחנה בין מאפיינים ייחודיים בין האשכולות השונים, נשיב כי עלות ההפעלה הנקבעת בבסיס ההליך התחרותי, היא הנגזרת ממאפייני**

האשכול הייחודיים ונועדה להבחין בין האשכולות השונים ולאפשר למפעיל אשר ייבחר במסגרת ההליך התחרותי להפעיל את האשכול, על דרישותיו ומאפייניו הייחודיים, בין בהתייחס למהירות המסחרית, לאופי ההפעלה, למאפייני האוכלוסייה המשתמשת בתחבורה ציבורית במרחב וכיו"ב. כאן תמצית הביטוי להבדלים בין האשכולות, וודאי שההבחנה אינה נדרשת בוותור או מתן פקטור בין האשכולות השונים, אשר המשמעות הישירה שלהם היא ויתור או מתן פקטור בשירות שניתן לנוסעים באותו המרחב.

- הקביעה כי לא ניתן להשוואת בין מפעילים הפעילים בפריפריה לאלו הפעילים במרכז, משום שהפעלה במרכז הארץ מורכבת וקשה יותר אינה מקובלת. הפעלת אשכול שירות במרכז היא מאתגרת ומורכבת, אך יחד עם זאת, המשרד והוועדה לא יכולים לקבל מצב, שהציבור במרכז הארץ יחווה רמת שירות ירודה ולבטא קבלה זו הלכה למעשה בניקוד.
- יתרה מזאת, לא נוכל לקבוע נחרצות כי רק לאשכולות הפעלה בלב המטרופולין אתגרים ומורכבות הפעלה, וגם אשכולות בעלי מאפיינים אחרים, מצויים תחת אתגרי הפעלה שונים. יתרה מכך, ישנם מפעילים הפעילים במרכז המטרופולינים שלנוכח רמת שירות גבוהה אותה הם מספקים לציבור, זכו לניקוד בקרה תפעולית גבוהה. איכות השירות של מפעילים אלה אינה נופלת מאיכות השירות באזורים אחרים על אף הקושי ואתגרי ההפעלה שיש באזורי ההפעלה השונים. כך לדוגמה חברת אגד, שפעילה בכל הארץ לרבות במרכז שלושת המטרופולינים הגדולים, הינה בעלת ציון בקרה בין הגבוהים בענף. חשוב להדגיש כי לאגד ציוני בקרה גבוהים גם באשכול אותם היא מפעילה במטרופולינים הגדולים תל אביב, חיפה וירושלים כמו גם באשכולות אחרים שאינם במרכזי המטרופולינים.
- לטענה לאי הלימה בין ציוני הבקרה התפעולית לבין ציוני סקר שביעות הרצון, הרי שאין כאן הכרח להלימה כאמור. המדובר בשני היבטים חשובים של הפעלה הנמדדים באופן שונה, ומייצגים היבטים שונים בהפעלת השירות. בעוד הראשונה נמדדת באמצעות מדדים אובייקטיביים ובניטור טכנולוגי, השנייה הינה בבסיס הגדרתה סובייקטיבית ואוספת את המידע על חווית הנסיעה המסוימת עליה נשאל הנוסע. משכך, אין הכרח כי תהיה הלימה קבועה בין הציונים, ויתירה מזאת, לא ברור מדוע נדרשת כזאת. זה קובע את איכות המציע בהיבטי השירות והתפעול וזה קובע את איכות המציע בהיבטי חווית הנסיעה וחווית הלקוח.



- הרחבת המשקל לציון הבקרה התפעולית, כפי שנעשה לפני מספר הליכים תחרותיים, נעשה באופן מכוון ועל מנת לתת משקל נכון ומייצג לאחד הרכיבים המבטאים באופן מיטבי את רמת השירות הניתנת על ידי המפעילים באופן שוטף באשכולות ההפעלה.

- נוסחת הניקוד, כפי שעודכנה הן בהתייחס לציוני הבקרה התפעולית והן בהתייחס לציוני סקר שביעות הרצון, נולדה מתוך הבחינה המתמדת של הוועדה את השינויים הנדרשים לביצוע בהליכים התחרותיים מתוך מטרה לשמר את המתח התחרותי בענף ולשפר את השירות לנוסע. יצירת רווח נוסף בין המציע בעל הניקוד הגבוה ביותר לזה הנמוך ביותר אינה משנה את הסקאלה והמדרג בין הטוב ביותר לגרוע ביותר, אלא מעניקה משקל רב יותר למפעיל בעל הציון הגבוה ביותר אל מול זה בעל הציון הנמוך ביותר, בדיוק מהסיבות שנמנו לעיל, הרצון לתת עדיפות ברורה לאיכות, וכאמור ציונים אלו משקפים הלכה למעשה את איכות המציע. שינוי הנוסחה נעשה לאחר בחינת הוועדה, שסברה שנוסחת הניקוד טרם העדכון לא שיקפה בצורה מספיקה את פערי האיכות בין המפעילים השונים, ולא השיגה את מטרותיה כאמור לעיל, כפי שהשתקף מהירידה המשמעותית ברמת השירות של מספר מפעילים בענף, שנצפתה בשנה האחרונה, שאף הולידה ביקורת הציבורית מוצדקת על זכייתם של מפעילי שירות לא איכותיים בהליכים התחרותיים האחרונים.

3. לעניין הפנייה בנושא אי הכללת קווי 400 של אגד בהליך, בה עיקר הטענה נוגעת ליצירת יתרון לאגד על פני מפעילים אחרים מעצם הפעלת קווי 400 במקביל לקווים המפורטים בהליך 09/2022, תמצית מענה הוועדה לפנייה הינה:

- תכנית התחרות מהווה מסגרת סדורה ומסודרת אודות פרסום ההליכים התחרותיים וקווי השירות שיימנו בכל אחד מהליכים אלה, לרבות הוצאת קווי שירות מהחברות ההסטוריות, דוגמת אגד, דן והחברות הנצרתיים, לתחרות. בסעיף 7.5 לתכנית התחרות מפורסמת טבלה שמפרטת את אשכולות הקווים שבעניינם עתיד להתפרסם הליך תחרותי, ואת המועד הצפוי לפרסום הליך תחרותי להפעלתם. בטבלה זו פורסם ונקבע מפורשות וברורות, כי הליך להפעלת אשכול "כביש 4 ירושלים-בני ברק" שמופעל ע ידי אפיקים, יפורסם ב-2021. בצורה ברורה ונכוחה לא צוינו ולא נכללו במסגרת אשכול זה קווי שירות כאלה ואחרים אשר מופעלים אל ידי אגד או מפעיל אחר. זאת מאחר ובהמשך הטבלה, נקבע שב-2029, צפוי להתפרסם הליך תחרותי להפעלת אשכול "ירושלים/ת"א

- דרום" שמופעל כיום על ידי אגד וכולל בתוכו את קווי אגד הפועלים מבני ברק לירושלים. אותם קווים שמרשתת מכהן קווי 400 של אגד בפנייתה שבסמך.
- תכנית התחרות מורה מפורשות כי קווי אגד הנ"ל (המכונים כאמור, על ידי מרשתת "קווי 400") יוצאו לתחרות בשנת 2029. 2029 ולא 2021, במסגרת הליך תחרותי נפרד ושונה להפעלת אשכול "ירושלים/ת"א דרום" ולא אשכול "כביש 4 ירושלים- בני ברק" שפורסם עתה.
  - התכנית פורסמה ב-21.06.2018, וככל שהיו למרשתת טענות שהן לרבות לגבי מבנה האשכולות בענף, היה עליה לטעון אותם אז ולא עתה, 4.5 שנים לאחר מכן.
  - אין זה תמוה, לא "מכרזית" ולא מקצועית שקווי אגד מבני ברק לירושלים לא נכללו במסגרת ההליך דנן. חלוקת קווי השירות המקשרים בין ירושלים לבני ברק וישובים אחרים במטרופולין תל אביב לשני אשכולות נפרדים, מקבילים, היא פועל יוצא של צורך מקצועי שנועד לשמר ולשפר את רמת השירות לציבור. על רקע האמור לעיל, מבלי שהוועדה נדרשת לכך, נציין שחלוקה זו נוצרה מזה שנים רבות (לפני אלקטרה אפיקים הופעל האשכול על ידי חברת דן), ונשמרה במפגיע בתכנית התחרות מטעמים מקצועיים. זאת בשל העובדה שהקשר בין ירושלים לבני ברק, מאופיין בביקוש גבוה ותנודתי שמצריך תגבורי שירות משמעותיים לעיתים קרובות. כדי לצמצם ככל הניתן תקלות שירות וחוסר יכולת לתת מענה מיטבי לתנודות הביקוש, הופעל כאמור מאז ומתמיד הקשר בין בני ברק לירושלים בשני אשכולות נפרדים.
  - עוד יובהר, שמסלולי הקווים בין בני ברק לירושלים אינם בגדר חלופות של מסלולים זהים אלא משרתים אזורים שונים בעיקר בבני ברק. לכן, החשש שאגד תבצע הסטות תגבור "לקו הרווחי" לכאורה (שכאמור אין כזה) אינה עומדת במבחן המציאות. כמובן, שהמשרד שאחראי על אישור הבקשות של המפעילים בוודאי לא ייתן לזה יד.
  - בהמשך לאמור בפנייתכם, לא ברור על מה מבוססת קביעתכם כי עלות הפעלת קווים אלו באגד גבוהה ב-100% מהעלות שקבעה הוועדה, כעלות הפעלת קווי ההליך. קביעה זו אינה נכונה ורחוקה מהמציאות.
  - נציין כי השתתפות אגד בהליך, גם היא תואמת את הוראות תכנית התחרות ומגבולות התחרות שנקבעו בה. בניגוד לאמור במכתבכם, גם אם אגד תזכה בהליך היא לא תוכל לאחד בין האשכולות ולהפעיל את הקווים כמקשה אחת. ראשית, מאחר שאגד אינה רשאית להשתתף בהליכים התחרותיים באופן ישיר אלא באמצעות חברת בת נפרדת. שנית, בהסכם התחרות בין אגד למדינה, מנובמבר 2018 נאסר על אגד לסבסד פעילות של חברות בנות המשתתפות בהליכים



תחרותיים באופן כללי ובמיוחד נאסרה העברה של אוטובוסים ונהגים. יצויין, שלאורך שנות הרפורמה בתחבורה, אושר לאגד להשתתף בהליכים תחרותיים באמצעות חברות בת לרבות מגבלות זכייה, ולא ברור מדוע נזכרתם זה עתה להתייחס לעניין זה.

- האמור בפנייתכם מבוסס על ההנחה השגויה, שעלות ההפעלה באגד גבוהה יותר, כאמור אין הדבר נכון וכל האמור בסעיף מתייתר.
- לסיכום – הוועדה דוחה את כל טענותיכם הן על רקע השיהוי הרב בהן הוגשו וכאמור, בעיקר לגופן.

#### 4. שמות יועצים מאושרים :

- 1..4 דלויט ייעוץ וטכנולוגיות בע"מ ח.פ. 514771427.
- 2..4 ד"ר אליה בן שבת הנדסת תחבורה תנועה ובקרה בע"מ ח.פ. 513313445.
- 3..4 משרד עו"ד פירון.
- 4..4 מר רן חקלאי.

בברכה,

שירלי שמואל

מ"מ יו"ר הוועדה  
ומרכזת הוועדה

העתק :  
חברי ועדת המכרזים