

ג' אייר תשע"ח
18 אפריל 2018
סימוכין: 06871718

לכבוד :

המציעים במכרזים קווי אשכול בית שמש - 26/2017 וקווי אשכול פרוזדור ירושלים 27/2017

הנדון : מסמך הבהרות מס' 7 - מכרז עירוני בית שמש ומכרז פרוזדור ירושלים

חלק א - שאלות ותשובות

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי המכרז מלכתחילה. אלא אם נאמר אחרת, לכל המונחים והמושגים האמורים במכתב זה תהיה הפרשנות כאמור במסמכי המכרז.

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 הצורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי המכרז 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 המכרז אלא אם נאמר בו במפורש אחרת.

מכתב זה נשלח לכל המציעים הפוטנציאליים במכרז.

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

אישור קבלת מכתב זה הינו תנאי להשתתפות במכרז.



מדינת ישראל
משרד התחבורה
אגף תחבורה ציבורית



לכבוד
משרד התחבורה

הנדון : מסמך הבהרות מספר 7 מרכזי קווי שירות אשכול בית שמש ואשכול פרוזדור ירושלים אישור קבלת עדכונים.

הנני מאשר בזאת קבלת מסמך מספר 7, המהווה חלק ממסמכי המכרז.

תאריך

שם המציע

חתימה

מספר שאלה	חלק נספח/ במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
1.	כללי		התיקון לצו הבלו על דלק פורסם ברשומות רק לאחרונה, ביום 28.3.18 והתיקון ייכנס לתוקף ביום 1.5.18. איך נתייחס לזה?	ההסדר שיחול על המפעילים של האשכולות הקיימים, בעניין האמור יחול גם על שני המפעילים הזוכים באשכולות דנן, היינו המציע יניח בהצעתו את מודל הישבון שהיה תקף טרם תיקון זה.
2.	כללי		בקשה לדחיית מועד ההגשה ב- 30 יום מהטעמים הבאים: דחיית המועד האחרון להגשת הצעות מתבקשת, בן היתר, נוכח הצורך בהכנת מודל תנועה חדש, כתוצאה מעדכון נתונים במסגרת הבהרות מס' 5 ו- 6 מהימים 19.03.2018 ו- 22.03.2018. עדכון הנתונים מחייב "הרצת" מודל תנועה חדש, המבוסס על הפחתת כמות הנסיעות והאוטובוסים, בהשוואה למודל שהוכן בהתבסס על הנתונים המקוריים. על רקע האמור, ובשים לב למועדי ישראל החלים במהלך חודש אפריל – פסח ויום העצמאות, אשר חלים בתקופה שממועד קבלת הבהרות האחרונות כאמור ועד למועד הקבוע להגשת הצעות למכרזים, נדרש פרק זמן נוסף על מנת להיערך להגשת הצעות למכרזים.	את ההצעות יש להגיש עד ליום ה- 7 במאי 2018, בשעה 12:00 בתיבת המכרזים במשרד התחבורה בניין ג'נרי א' בירושלים.
3.	חלק א	סעיף 4.1.1.1	אחד מתנאי הסף שעל המציע הינו לצרף העתק מאושר כמתאים למקור של רישיונות האוטובוסים ורישיונות הקווים התקפים	לסיפא של סעיף 4.1.1.1 יתווסף, להוכחת עמידתו של המציע בתנאי סף זה, רשאי

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
המציע להגיש מכתב החתום על ידי המפקח על התעבורה המצביע על קיומם של רישיונות קווים כנדרש בתנאי הסף, כמו כן יוכל המציע להמציא מכתב בנוסח דומה בכל הקשור לקיומם של אוטובוסים בבעלותו כנדרש בתנאי הסף.	למועד הצעת ההצעות. דרישה זו תגרום להדפסת מאות דפים להוכחת עמידתם בתנאי סף זה, בעוד שהמידע מצוי בידי המשרד.			
אין שינוי במסמכי המכרז. מפעיל תחבורה ציבורית שציוני הבקרה וסקר שביעות הרצון שלו נמוכים נפגע קשות בציונים שמוענקים מכח סעיפים 28.4.1 ו-28.4.4 למכרזים. כאן בא לביטוי אחד מהאיזונים שמפעילה ועדת המכרזים בין המטרה לספק על אתר שירות מיטבי לציבור שממנה נגזר הצורך בניסיון, מקצועיות והתמחות בתחום לבין הרצון לשמור על מתח תחרותי גם על ידי הכנסה לתחום של מפעילים חדשים. הדברים אמורים בכך	סעיף 28.4, וסעיפים 28.4.2, 28.4.3, ו-28.4.4 בפרט, מבטאים העדפה מובנית ובלתי שוויונית במכרז, למציע שהינו מפעיל תחבורה ציבורית, ביחס למציע אחר, לרבות מפעיל תחבורה פרטית, רק מעצם היותו מפעיל תחבורה ציבורית. כך למשל, הציון של מפעיל פרטי אינו יכול להגיע לעולם לציון מקסימלי של 100, שכן אין ביכולתו לקבל ניקוד כלל בפרק 28.4.2 שעניינו "נסיון המציע בהפעלת שירותי תחבורה ציבורית באוטובוסים", פרק המנוקד בנקודה אחת (וראו גם ניקוד ממוצע ביחס לפרקים אחרים, כמפורט להלן). המשמעות הינה, שמציעים האחרים, שאינם מפעיל ציבורי, נדרשים להגיש הצעה כספית נמוכה באופן משמעותי ממפעיל ציבורי, על מנת להתגבר על החסם והחסר בניקוד הניסיון (בהתאם לחישוב שהציגה ועדת המכרזים בסיוור קבלנים, כל נקודה שוות ערך לכ-24 מילוני שקלים). מדובר בהעדפה פסולה ואשר יוצרת פגיעה בלתי מידתית בחופש	28.4	חלק ג'	4.

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>שסך הניקוד עבור שני סעיפים אלה (סעיפי הבקרה וסקר שביעות הרצון) הוא 10 נקודות תמימות שמשקפות את מדיניות המשרד להעלאת רמת השירות ולתגמול שלילי למפעילים בעלי ציוני בקרה וסקר שביעות רצון נמוכים. זאת אל מול נקודה אחת בלבד שניתנת כתמרוץ מפעילים קיימים, שהיא פועל יוצא של המטרה העיקרית של המכרזים – אספקת שירות ברמה מקצועית גבוהה לציבור. בחינה מדוקדקת של פני הדברים מצביעה כי במכלול הדברים מפעילים חדשים שזוכים לציון הממוצע יוצאים נשכרים מכך אל מול מפעילים בעלי ציונים נמוכים ממנו.</p> <p>לאורך השנים נקטה הוועדה בסעיף ניקוד הבקרה בשתי גישות עיקריות:</p> <p>הגישה הסבירה - מניחה כי מציע ללא ציון</p>	<p>העיסוק של מציעים אחרים, ובפרט מפעילי תחבורה פרטית, ונוטעת את התחושה או החשש, כי למזמין העדפה בזכייה של גוף שהינו מפעיל תחבורה ציבורית, ולנוכח האמור אף הסדרי המכרז נוסחו באופן התואם העדפה זו.</p> <p>יודגש, כי העדפה מובנית זו למפעיל תחבורה ציבורית במכרזים מסוג אלו הינה תקדימית. עצם היות מציע מפעיל תחבורה ציבורית, אינה מהווה מדד לטיב או לאיכות השירות המוענק על-ידי המציע, ולכן מדובר בהעדפה שאינה עניינית (שהרי, ידועים מפעילים של תחבורה ציבורית שמדד האיכות ושביעות הרצון מהם נמוכה, ואף אינה עומדת בדרישות הסף של המזמין)</p> <p>על רקע האמור, ועדת המכרזים מתבקשת לשנות את רכיבי הניקוד, כך שלמפעיל תחבורה ציבורית לא תינתן העדפה על פני מציעים אחרים, והניקוד למציעים יינתן על בסיס קריטריונים הניתנים להשוואה מלאה בין המציעים השונים, בין אם מדובר במפעילי תחבורה ציבורית ובין אם לאו, וכאשר כולם מונחים על אותו קו זינוק, ללא העדפה מובנית למציעים מסוימים.</p> <p>כך למשל, מתבקשת הוועדה להורות על ביטול סעיף 28.4.2 וקביעת קריטריון אחר של נקודה אחת, שניתן לבצע בו השוואה הוגנת ומלאה בין כל המציעים הפוטנציאליים.</p>			

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>בקרה תפעולית, יהיה בעל ביצועי בקרה דומה לממוצע הענפי. היינו, מציע ללא ציון בקרה תפעולית יפעל כמו מפעיל שירות ממוצע.</p> <p>הגישה השמרנית - מניחה כי מציע ללא ציון בבקרה תפעולית, יהיה בעל ניקוד בקרה תפעולית, דומה לזה מציע בעל ניקוד הבקרה התפעולית הגרוע ביותר. היינו, מציע ללא ניסיון יפעל כמו מפעיל השירות הגרוע ביותר שהגיש הצעה למכרז.</p> <p>עם תחילת שילוב, ציון הבקרה התפעולית, כחלק מניקוד המכרז נקטה הוועדה בגישה הסבירה ולאחר מספר מכרזים עברה לגישה השמרנית.</p> <p>במכרז ביתר עילית שקדם לפרסום המכרזים נשוא מכתב זה, לאחר מספר מכרזים בהם בוטל סעיף ניקוד הבקרה</p>				

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>התפעולית (ניקוד הבקרה התפעולית הופסק בשל הפעלה חלקית של הבקרה התפעולית במשך כשנה וחצי בשל סיבות טכניות), שקלה הוועדה את אופן שילוב ניקוד הבקרה מחדש והחליטה לחזור לגישה הסבירה, זאת גם כדי לאפשר תחרותיות גבוהה יותר וגם מחמת העובדה כי תנאי המכרז מונעים ממציע או בעל שליטה במציע או בעל עניין במציע שהינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל להגיש הצעה משותפת עם אף גוף אחר, לרבות מפעיל תחבורה ציבורית פעיל אחר.</p> <p>על רקע זה סבורה הוועדה כי על בסיס שיקול הדעת והחלטת ועדת המכרזים עובר למכרז בית"ר עילית מתחוויר כי מתן ניקוד ממוצע למציעים ללא ציון בקרה או ציון סקר שביעות רצון מהווה שינוי לטובה</p>				

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>ממכרזים קודמים שבהם מציעים ללא ציוני בקרה "זכו" לקבל את הציון הגרוע ביותר.</p> <p>ניקוד המציע בהפעלת שירותי תחבורה ציבורית שקבוע בסעיף 28.4.2 למכרזים, נתקבל ונקבע כאמור, לאחר דיון קודם בוועדת המכרזים. על רקע שינויים בהיקפי המכרזים ועל בסיס מטרתם – מתן שירות מיטבי לציבור – נתבקשה וועדת המכרזים בתחילת הדרך לקבוע רף ניקוד של 3 נקודות בגין נסיון עבר. אולם, לנוכח איזון שהתבקש בין הצרכים המקצועיים והרצון להגמיש את אפשרות הכניסה של מפעילים חדשים החליטה הוועדה כי "יש לתת יתרון מסוים למפעיל בעל נסיון תח"צ (בארץ ובחו"ל) וכן למציעים בעלי נסיון בהפעלת אוטובוסים בהיקף משמעותי". על כן</p>				

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>במקום קביעת ניקוד של 3 נקודות רק למפעיל בעל נסיון קודם בהפעלת תח"צ הופחת סך הניקוד לשתי נקודות ופוצל לנקודה אחת למפעיל בעל נסיון בהפעלת תח"צ ולנקודה למציע בעל נסיון בהפעלת מאה אוטובוסים ומעלה (נזכיר כי תנאי הסף למציע שאינו מפעיל תח"צ מורה על מינימום הפעלה של 80 אוטובוסים).</p> <p>לדעת חברי הוועדה לא סביר כי מפעיל קיים המשלם פיצוי מוסכם בגין הפרות בשירותי התח"צ יקבל ניקוד הזהה למציע שלא התנסה בכך ואף לא נושא בנטל הכלכלי הנגזר מכך.</p> <p>החלטה הוועדה הינה החלטה מקצועית גרידא שמאזנת איזון ראוי בין שיקולי אספקת השירות ברמת שירות נחוצה לבין שיקולי שמירת מתח תחרותי. החלטה</p>				

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>מקצועית שהיא בהחלט סבירה ואף מעבר לכך, שלא מתגמלת רק מפעיל תח"צ קיים אלא מתגמלת גם מציע בעל נסיון בהפעלת צי אוטובוסים גדול אל מול מציע חסר נסיון כזה. החלטה בעלת בסיס מקצועי – הצורך בהפעלה על אתר של כמות אוטובוסים גדולה, שעוד תגדל משמעותית לאורך הפעלת אשכולות השירות, תוך עמידה ברמת השירות שמכתיב משרד התחבורה – שמתגמלת נסיון ומקצועיות של מפעילי תח"צ בארץ, וגם שומרת על מתח תחרותי בתגמול של מפעילי תח"צ בחו"ל ושל מציעים בעלי התמחות בהפעלת צי אוטובוסים גדול.</p>				
<p>אין שינוי במסמכי במכרז. נציין עוד כי, הציון הממוצע, כשם שהוא מושפע מציון</p>	<p>בהמשך לאמור לעיל, על רקע ההעדפה המובנת למציעים, שהינם מפעילי תחבורה ציבורית כאמור, נקבע בהוראות סעיפים 28.4.1 ו-28.4.4 מנגנון, שמטרתו לצמצם לכאורה את הפגיעה במציעים שאינם מפעילי תחבורה ציבורית, שאין באפשרותם להציג ציון בקרה וסקר</p>	28.4	חלק ג'	.5

מדינת ישראל

תשובה	שאלה/הבהרה	סעיף	חלק נספח/ במכרז	מספר שאלה
<p>של המפעיל הגרוע ביותר, הוא גם מושפע מציונו של המפעיל הטוב ביותר. בהתאמה מפעיל ללא ציון בקרה שקיבל ציון ממוצע עשוי לקבל ציון טוב יותר ממציעים שהם מפעילי תחבורה שציוני הבקרה וסקר שביעות הרצון מהם נמוכים מהציון הממוצע. וזאת על אף שמציע חדש זה לא נבחן, רמת שירותו לא נמדדה והוא לא הפעיל מימיו תחבורה ציבורית.</p>	<p>שביעות רצון (מפעילי תחבורה ציבורית פרטית), באמצעות מתן ניקוד המשקף את הציון הממוצע של כל ההצעות הכשרות. אלא שמנגנון זה, מנציח את הפגיעה במפעילי תחבורה פרטית, שכן במסגרת המיצוע נלקחים בחשבון כל המציעים הכשרים, לרבות מציעי קצה, אשר עלולים ל"משוך" את הציון כלפי מטה, כך שבפועל מציעים ללא ציון בקרה ינוקדו תמיד בחסר ביחס למציעים בטווח האמצע. על רקע האמור, מתבקשת ועדת המכרזים להטמיע מגנון אריתמטי או מתמטי אחר, המצמצם או המאיים את היתרון המובנה למפעילי שירות ציבורי. כך למשל, הוועדה מתבקשת להורות, כי הציון הממוצע ייקבע מבין כל ההצעות הכשרות, בנטרול "מציעי קצה", אשר הניקוד שלהם חורג באופן משמעותי מניקוד יתר ההצעות (וזאת, למשל, באמצעות קביעת מנגנון, ולפיו לצורך קביעת ציון הממוצע בפרקים אלו, יבוצע נטרול של הצעות החורגות בשיעור מסוים מחציון ההצעות בפרק זה).</p>			

חלק ב - עדכונים

1. עדכון לנספח מד סעיף 10.3 : מגבלת הק"מ לאוטובוסים העירוניים המופעלים תחת הסכם ליסינג מוסב מהמפעיל היוצא תבוטל .
2. עדכון לסעיף 28.5.3 למכרזים : לסיפא של הסעיף יתווסף : " יובהר כי תוספת האוטובוסים צריכה לכלול אוטובוסים עירוניים/בינעירוניים/מפרקיים ביחס דומה למצבת האוטובוסים אותה הציע המציע בהצעתו כאמור בשורות 9-11 בטבלה מס' 1 בנספח י' למכרז .
3. הבהרה למכרז פרוזדור ירושלים 27/2017 בלבד : במסגרת מו"מ שנוהל בין אגד למשרד התחבורה סוכם כי למפעיל שיזכה באשכול פרוזדור י"ם תינתן אפשרות לשכור מאגד את החניון התפעולי באזור התעשייה בבית שמש, ובלבד שתנאי השכירות, כולל הקניית זכויות למשרד התחבורה, יסוכמו בינו לבין אגד בתוך 90 ימים ממועד קבלת הודעה על זכייתו במכרז האמור .
4. ערבות ההגשה תהיה בתוקף עד ליום 4/11/2018 ועד בכלל .