

בילי פיין

ענבל גולן - עוזרת גזבר ומזכירת ועדת כספים <inbal_g@mail.tel-aviv.gov.il>
יום חמישי 09 יוני 2016 11:53
רענן פלאי - מנהל תקציב הכנסות וגיוס משאבים; חנן פרשטמן - חשב; עידו שמיר; בילי פיין
נושא: הקמת מערך שיתוף רכבים בעיר תל אביב-יפו
קטגוריות: חשוב

שלום,

הריני לאשר כי בוועדת כספים מס' 31/16 מתאריך 16.5.16 אושרה החלטה בדבר הקמת מערך שיתוף רכבים בעיר תל אביב-יפו, מצ"ב לנוחיותך נוסח ההחלטה.

פרוטוקול זה של ועדת כספים אושר בישיבת מועצה מס' 40 שהתקיימה ביום 6.6.16 (החלטה מס' 314).

בברכה,
ענבל גולן.

הקמת מערך שיתוף רכבים בעיר תל אביב-יפו

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

במהלך 2013 פרסמה הרשות מכרז דו שלבי. מאחר שחברת קאר 2 גו בע"מ ("קאר 2 גו") עברה לבדה את שלב המיון המוקדם במסגרת המכרז, בעקבות פסילה של מציעה נוספת, הוחלט על ניהול מו"מ מולה.

להלן עיקרי ההסכם המובאים לאישור:

כללי

- 1.1. ההקמה, התחזוקה והתפעול של מערך שיתוף הרכבים יבוצע על ידי תאגיד בשליטה של קאר 2 גו ("המפעיל").
- 1.2. מערך שיתוף הרכבים יוקם בפריסה כלל עירונית ויכלול 260 רכבים ולפחות- 520 חניות ייעודיות לרכבי מערך שיתוף הרכבים. הרכבים יוכלו לחנות בכל חניה ייעודית ובכל מקום חניה מוסדר אחר ("כחול לבן") ברחבי העיר.
- העירייה והרשות רשאיות להחליט על הגדלה או הקטנה של כמות הרכבים במערך שיתוף הרכבים והתאמת כמות החניות הייעודיות בהתאם.
- 1.3. 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.
- 1.4. שכירת הרכב והחזרתו ייעשו מכל מקום ברחבי העיר תל אביב-יפו כשנקודת ההשכרה וההחזרה יכולות להיות שונות זו מזו. הנסיעה עצמה יכולה להיעשות מחוץ לגבולות העיר.

1.5. המפעיל יהיה אחראי לפעילות הכוללת של מערך שיתוף הרכבים ובכלל כך: איפיון, פיתוח ותפעול המערכות הטכנולוגיות הנדרשות, הקמה ותפעול אתר אינטרנט ואפליקציה של המערך, רכישת ומכירת הרכבים, גיוס הלקוחות, מתן השירות, פעולות השיווק, תפעול, תחזוקה שוטפת וגביה.

תקופת חוזה

- 2.1. 137 חודשים ממועד אישור מועצת העיר את ההתקשרות בין הרשות לבין המפעיל, הכוללים 17 חודשים המיועדים להקמת המערך ועשר שנות תפעול שוטף של המערך.
- 2.2. לרשות קיימת אפשרות להארכת ההסכם לשתי תקופות נוספות בנות 3 שנים כל אחת בכפוף להסכמת העירייה.
- 2.3. המפעיל יכול לסרב להארכת ההסכם במידה ויוכיח הפסד גולמי שנתיים ברציפות ו/או הפסד תפעולי 3 שנים ברציפות.
- 2.4. שלבי ההקמה יהיו בדלקמן:

2.4.1. שלב ההכנה – שימשך 8 חודשים, וכולל את מרבית הפיתוחים הטכנולוגיים הנדרשים.

2.4.2. שלב האלפא – שימשך 4 חודשים. וכולל את יתר הפיתוחים הטכנולוגיים הנדרשים וכן פיילוט ראשוני של כ-500 לקוחות שיעשו שימוש ללא תשלום ב-85-40 רכבים.

2.4.3. שלב הבטא – שימשך 3 חודשים וכולל אינטגרציה בין המערכות הטכנולוגיות השונות וכן פיילוט נרחב של כ-1500 לקוחות משלמים אשר יעשו שימוש ב-170-90 רכבים.

2.4.4. השקת הפרוייקט - עם סיום שלב הבטא תבוצע ההשקה מסחרית מלאה של המערך ובמהלך 6 החודשים הראשונים מההשקה ירכשו רכבים נוספים עד 260 רכבים.

מנגנון סבסוד העירייה בגין הקמת המערך

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

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

3.2.1. 3.5% מהשקל הראשון ועד לכיסוי סך ההוצאות הקבועות.

3.2.2. 5.5% מעבר לסך ההוצאות הקבועות ועד לכיסוי נוסחת התפעול השוטף.

3.2.3. 10.5% מעבר לכיסוי נוסחת התפעול השוטף.

3.3. העירייה תסבסד את הפער שבין ההכנסות מהמשתמשים לבין כלל הוצאות הקמת והפעלת המערך (קרי: עלות הרכבים, עלות התפעול השוטף, עלות הקמת המערך, עלות פרוסום המרדכי וכיו"ב).

סבסוד עלות הקמת המערך ורכישת הרכבים

- 4.1. לאורך כל תקופת החסכס 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.
- 4.2. בנוסף תסבסד העירייה את פיתוח המערכת הטכנולוגית המיועדת למערך שיתוף הרכבים.
- 4.3. עלות רכישת הרכבים נטו (עלות רכישת רכב חדש בניכוי הכנסות ממכירת רכב משומש) ועלות רכישת מחשבי הדרך לאורך 10 שנות החסכס מוערכת בכ 45 מיליון ₪ (הצעות מחיר יועברו ע"י המפעיל לרשות בסמוך למועד הרכישה) ועלות פיתוח המערכת הינה 9.4 מיליון ₪.
- 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 בהסכס וזאת בהתאם למחיר המכירה ופרק הזמן שלקח למכור את הרכבים, כך שלמפעיל יהיה תמריץ למכירת הרכבים במחיר הגבוה ביותר ובפרק הזמן הקצר ביותר.

סבסוד התפעול השוטף של מערך שיתוף הרכבים

- 5.1. על מנת לקבוע את עלות תפעולו ותחזוקתו השוטפים של מערך השכרת הרכבים נקבע מנגנון התשלומים שלהלן:
 - 5.1.1. תשלום חודשי קבוע בסכום של 760 אלף ₪ לחודש.
 - 5.1.2. תשלום בגין כל ק"מ שימוש של הרכבים במערך בסכום של 0.73 ₪.
 - 5.1.3. 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.
 - 5.1.4. תשלום בגין מתן שירות ללקוחות הקיימים (עד 7,499 לקוחות) בסכום של 126 אלף ₪ לחודש. תשלום זה יגדל בכ- 17 ₪ עבור כל מנוי מעבר למכסה של 7500 מנויים.
 - 5.1.5. תשלום הכולל טיפול ברכבים (רישוי, תחזוקה, פחחות וכו') בסך של כ- 2,130 ₪ לרכב לחודש.
- 5.2. עד מועד ההשקה ישולם למפעיל סכום חלקי בלבד בגין כל אחד מהרכבים לעיל.
- 5.3. כל אחד מהסכומים שצוינו לעיל יוצמד לפי מנגנון הצמדה שונה המותאם לרכיבי העלות שעל בסיסם חושב, הכוללים את הפרמטרים הבאים: מחיר הדלק, מדד המחירים לצרכן, שכר מינימום במשק והשכר הממוצע במשק.

תעריפים למשתמשים

6.1. תעריפי השירות יקבעו סמוך למועד ההשקה, וזאת תוך כוונה להציע תעריפים הזולים בכ-30%
40% מתעריפי מוניות

התעריפים המוערכים כיום הינם :

6.1.1. דמי מנוי - כ-40 ₪ - 50 ₪ לחודש.

6.1.2. דמי שימוש - כ-1.5 ₪ לדקה.

6.2. תהיה גמישות מלאה בקביעת התעריפים, למעט :

6.2.1. מחיר המינימום לדקת שימוש לא יפחת מ-1 ₪. הפחתה מתעריף זה תגרור בחינת עלויות נוספת למפעיל.

6.2.2. התעריף לדקה בגין נסיעה מעבר לטווח של 25 ק"מ מגבולות העיר תל אביב-יפו יהיה כפול מהתעריף שיקבע בתוך העיר, ולא יפחת מ-3 ₪ לדקה.

6.3. בנוסף הרשות תוכל לקבוע תעריפים למבצעים שונים לתקופות מוגבלות.

סך סבסוד העירייה בפרויקט

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

הגדלת והרחבת מערך שיתוף הרכבים

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 ₪.

8.2. בנוסף, ניתן להרחיב את מערך לרשויות מקומיות נוספות :

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).

8.2.2. אופן ועלות הרחבת מערך שיתוף הרכבים לרשויות שאינן גובלות עם העיר תל אביב-יפו יקבע במו"מ בין הרשות למפעיל.

ערבויות

9.1. ערבות בנקאית אוטונומית בלתי מותנת :

9.1.1. במהלך כל שלב ההכנה – 3.5 מיליון ₪.

9.1.2. משלב האלפא ועד תום 3 השנים הראשונות להשקה – 2.5 מיליון ₪.

9.1.3. מהשנה הרביעית להפעלה – 1.5 מיליון ₪.

9.2. ערבות בלתי מוגבלת של חברת קארטגו.

9.3. ערבות חברת האם שגריר בסכום של 6 מיליון ₪.

ביטול ההסכם

10.1. ההסכם מאפשר לעירייה לבטל את ההסכם בכל שלב ומכל סיבה תוך מתן התראה מוקדמת של 6 חודשים, וזאת בהתאם למנגנון פיצוי שנקבע, לפיו סכום הפיצוי אשר יקבל המפעיל יהיה 1 מיליון ₪ לכל היותר, ויפחת לאורך תקופת ההסכם.

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

פרסום – העירייה תסבסד את עלויות השיווק והפירסום של הפרוייקט על סמך תוכנית ותקציב פרסום שיאושר מראש על ידי הרשות.

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

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 להוראות התקנון, אי דיווח על נזקים.

חניות

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

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

14.2.1. 520 חניות לכל הפחות במידה וניתן יהיה לחנות במקום חניה מוסדר (יחס 1:2).

14.2.2. 780 חניות במידה ולא ניתן יהיה לחנות במקום חניה מוסדר (יחס 1:3).

הרשות לפיתוח כלכלי ת"א יפו בע"מ תנהל עבור העירייה את פרוייקט מערך שיתוף הרכבים לכל אורך תקופת ההסכם עם המפעיל. שכר טרחת הרשות בגין ניהול הפרוייקט יקבע בהמשך ויובא לאישור.

כניסתו של ההסכם לתוקף עם המפעיל מותנה באישור ועדת המכרזים של הרשות ובאישור מועצת העיר תל אביב יפו.

השלב הראשון לפרוייקט תוקצב בבסיס תקציב 2016.

בהמשך להתייחסויות חברי המועצה דן להט, ראובן לדיאנסקי והרב אלנתן הובהר כי ההחלטה היום הינה החלטה הנדרשת כדי להוציא לפועל את הפרוייקט.

ראש העירייה הוסיף כי מדובר בפרוייקט שלטעמו היה ראוי שמדינת ישראל תוביל אותו כפרוייקט ארצי. ביצוע הפרוייקט ברמה העירונית בלבד אכן כרוך בקושי לנוכח הפריסה המצומצמת שלו אך בהעדר הובלה ארצית ישנה חשיבות, כמו בנושאים אחרים, שעיריית ת"א יפו תהיה חלוצה ותוביל מהלך שכזה לצמצום השימוש ברכב פרטי, בתקווה שהמדינה ועוד רשויות יצטרפו אליה.

ועדת הכספים החליטה לאשר את עקרונות ההסכם אשר תואר לעיל ואת ניהול הפרוייקט על ידי הרשות.

[Click here to report this message as SPAM](#)

-- Powered by ATERA Networks --