Настоящим ТОО «City Transportation Systems» (далее – Товарищество) рассмотрев запрос касательно предоставления разъяснений по конкурсной документации для реализации проекта «Модернизация электронной системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта города Астаны» сообщает следующее.

Просим пояснить по какой причине подача документов производится в бумажном виде в то время, как в Республике Казахстан, в рамках Национальной задачи о противодействии коррупции внедрены текущие правила электронных закупок с 2007 года?

**Ответ:** Данный вопрос не относиться к содержанию и разъяснению положений конкурсной документации.

Просим также организатора конкурса предоставить перечень нормативноправовых актов и/или иных документов, <u>на основании которых и в соответствии</u> <u>с которыми организован данный конкурс</u>.

**Ответ:** Данный вопрос не относиться к содержанию и разъяснению положений конкурсной документации.

Основной документ конкурса - <u>Договор о совместной хозяйственной деятельности вызывает массу вопросов.</u> Если "Сторона-2" Партнёр вкладывается оборудованием, самостоятельно инвестирует деньги на его покупку и вкладывается интеллектуальной собственностью и человеческими ресурсами, то просим пояснить необходимость участия ТОО «City Transportation Systems» в данном проекте?

Полагаем, что предоставление оператору/поставщику системы электронного билетирования возможности автономной работы со всеми компаниями-перевозчиками в городе Астана путем самостоятельного заключения договоров позволит значительно удешевить весь проект, сохранив для ТОО «City Transportation Systems» доступ к данным о пассажиропотоке, отчетам, статистике и прочей необходимой информации для осуществления деятельности компании.

**Ответ:** Данный вопрос не относиться к содержанию и разъяснению положений конкурсной документации.

1. Просим пояснить каким образом потенциальные партнёры, не принимавшие ранее участие в пилотных проектах, в которых они продемонстрировали работу систем в реальных промышленных условиях в рамках действующей в городе Астана электронной системы оплаты могут принять участие в конкурсе?

**Ответ:** Ранее проведенные пилотные проекты были проведены в целях мониторинга эффективности предлагаемых электронных систем оплаты проезда действующие в режиме онлайн и систем диспетчеризации, а также технические возможности интеграции с действующими транспортными картами Transcard. В открытом конкурсе могут принять участие любые компании, соответствующие заявленным требованиям.

2. Считаем основным требованием к системам потенциальных поставшиков должно быть требование работы системы в режиме оффлайн как у действующей системы, а поддержка онлайн должно быть сопутствующим требованием с учетом того, что город Астана не покрыт на 100% качественной сотовой связью и имеются установленные специальные устройства подавления сотовой связи. Просим включить данное требование в обязательный перечень требований к потенциальным партнерам.

## Ответ:

Не принимается для включения в обязательный перечень требований, так как основным требованием является работа системы в режиме онлайн, оффлайн режим должен быть предусмотрен для случаев сбоя или отсутствия каналов связи между периферийным и центральным оборудованием.

3. В требованиях конкурсной документации отсутствует важное техническое требование к терминальному оборудованию (валидаторы) — наличие встроенного модуля безопасности SAM модуля. Существующее оборудование имеет встроенные SAM модули и все транспортные системы в мире имеют встроенные SAM модули, это базовое требование всех транспортных систем для безопасного хранения ключей безопасности и соответствие требованиям надёжности и безопасности оборудования. Просим включить данное требование в обязательный перечень требований к потенциальным партнерам.

## Ответ:

Не принимается для включения в обязательный перечень требований, так как исходя из мирового опыта эксплуатации аналогичных систем, утверждение о том, что все транспортные системы в мире работают со встроенным SAM модулем, является неверным. Имеются ряд иных решений по безопасному считыванию транспортных карт, которые работают в режиме онлайн.

4. В требованиях к потенциальным партнерам отсутствует пункт о модернизации 198 табло информирования на остановочных пунктах. В рамках развития существующей системы Акиматом ведется поэтапная работа по установке табло на автобусных остановках, в том числе в 2023 году планируется установка дополнительно 95 табло информирования. Просим включить данное требование в обязательный перечень требований к потенциальным партнерам.

## Ответ:

Не принимается для включения в обязательный перечень требований, так как в Приложении №4 проекта договора о совместной хозяйственной деятельности (консорциальное соглашение) в требованиях к системе диспетчеризации, 23-им пунктом является: «Возможность интеграции ПО диспетчеризации к действующему оборудованию Товарищества - табло информирования на остановках (обязательно)».

Nº	Марка транспортного средства	Длина автобуса	Количество дверей	Всего
		12 M		
	PU сочл	18 M		
3		М		
4	lveco сочл.	18 M		
5		13 M		
6		6 м		
7		12 M		
8		12 M		
9		12 M		
10	Голаз — 6228	M		
11	MA3-103	12 M		
12		Μ		
13	ЛиА3-5293	12 M		
14		Μ		
11		12 M		
12		M		
13		5,125 M		
		6, 59 м		

- **5.** В п.4 раздела 1 «Общие положения», предусмотрено внедрение электронной системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта в городе Астана, соответствующей требованиям настоящей конкурсной документации, к 01 июля 2023 года на не менее чем 200 автобусов.
  - Просим указать точное количество автобусов, их тип, метраж, указать точные требования по составу оборудования (наличие валидатора на каждой входной двери, наличие монитора водителя и пр.). Эти данные являются необходимыми для расчёта финансовой модели проекта.
- 6. модернизация действующей электронной системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта в городе Астана, соответствующей требованиям настоящей конкурсной документации, поэтапно в течении 2023 года. Просим указать количество автобусов подлежащих модернизации в разрезе типа автобусов 2-х, 3-х, 4-х дверные, а также указать количество мобильных терминалов контролера, подлежащих модернизации. Эти данные являются необходимыми для расчёта финансовой модели проекта.

**Ответ:** На сегодняшний в общественном транспорте города Астаны 1120 ед. автобусов, марку и количество данных автобусов прилагаем.

Справочная информация по количеству автобусов в городе Астана (актуально на январь 2023 г.

\*Также, в АП-7 имеются 38 ед. (21 ед. MA3-103, 4 ед. MA3-203 (длина-12 м, количество дверей - 3), 11 ед. MAN SL 283, 2 ед. Iveco Citelis) автобусов на консервации.

ИТОГО: 1120 ед. автобуса

Так же до конца текущего года планируется поставка 500 ед. автобусов, модели в том числе Yutong 260 автобусов (длина 12 м., 3 двери), 60 автобусов (длина 18м., 4 двери).

Количество мобильных терминалов контролера – 150 единиц.

7. п.п. g п.39 Раздела 9 «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено, что потенциальный партнер должен иметь собственные или заемные денежные средства для реализации проекта (оригинал справки с банка о наличии текущих счетов и

остатков денежных средств, справка подтверждении о наличие заемных средств на счете не позднее 3-х рабочих дней до даты приема конкурсной заявки, договора с инвестором/письмо гарантия от инвестора). Просим пояснить необходимость данного требования? Означает ли это, что потенциальный партнёр должен закупать оборудование за свой счёт?

And the property of the second of the second

**Ответ:** Товарищество не устанавливает размер достаточности денежных средств, основное требование — это достаточность заемных и/или собственных средств на приобретение и запуск новой системы ЭСОП и Диспетчеризации.

- 8. п.п. L п.39 Раздела 9 «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено, что потенциальный партнер должен иметь следующие материальные и трудовые ресурсы, необходимые для исполнения обязательств по договору о совместной деятельности:
  - -не менее 2 архитекторов программного обеспечения;
  - -не менее 1 специалиста по дизайну проектов;
  - -не менее 7 специалистов по разработке программного обеспечения;
  - -не менее 4 специалистов по управлению проектом;
  - -не менее 3 специалистов по системному администрированию;
  - -не менее 3 специалистов по обеспечению качества программного обеспечения;
  - -не менее 2 специалистов по службе поддержке клиентов;
  - -не менее 5 специалистов по аварийно-восстановительным работам оборудования.
  - -не менее 2 специалистов, сертифицированных для проведения работы в Центре обработки данных.

Потенциальный партнер в подтверждение указанных требований предоставляет копии дипломов/сертификатов, приказов о приеме на работу не позднее чем за месяц до даты объявления конкурса, трудовых договоров, должностных инструкций, выписок пенсионных отчислений egov.

Потенциальный партнёр предлагает готовый продукт, конкурс проводиться непосредственно с целью оценки такой готовности. Данное требование говорит о том, что организатор конкурса намеревается выбрать сырой продукт и затем его дорабатывать. Для готовой системы нет необходимости в таких специалистах как архитектор, дизайнер, специалисты по управлению проектом, по обеспечению качества программного обеспечения и нет необходимости в таком количестве разработчиков. Считаем, что потенциальный партнёр вправе сам определять необходимые трудовые ресурсы для поддержания и развития своего программного продукта (системы). Просим убрать данное требование из списка обязательных требований к потенциальным партнерам.

Ответ: Данное требование составлено в целях подтверждения необходимых трудовых ресурсов для реализации и дальнейшего развития систем. Наличие специалистов, указанных в Конкурсной документации указывает на вариативность действующей и следовательно предлагаемой системы участника, которая необходима для постоянного совершенствования системы электронной системы оплаты проезда и диспетчеризации. Мы ищем партнера, а не поставщика услуг/продукта, который имеет опыт и ресурсы для дальнейшего развития системы.

9. пп. О п.39 Раздела 9 «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено требование о наличии выгрузки за 1 (один) календарный месяц из системы потенциального партнера о приеме в совокупности не менее 700 тыс. билетов (транзакций) за 1 (один) календарный день в городах Республики Казахстан. Считаем неуместным требовать от потенциального партнёра количественные показатели, которые соответствуют городам с населением более одного миллиона, а требовать только качественные показатели – наличие такой выгрузки. Просим убрать следующее предложение в этом требовании: «о приеме в совокупности не менее 700 тыс. билетов (транзакций) за 1 (один) календарный день в городах Республики Казахстан».

Ответ: Данное требование основывается исходя из опыта реализации подобных систем и с учетом что население столицы растет соответственно вырастит пассажиропоток. Требование не менее 700 тыс. билетов (транзакций) за 1 (один) календарных направлена на обеспечение стабильной работы предлагаемой системы, при действующих нагрузках и при росте нагрузок в системе электронной оплаты проезда в столице.

10. пп. Р п.39 Раздела 9. «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено наличие подтверждение возможности приема и учета безналичных нетранспортных платежей посредством электронных денег на транспортной карте (акты выполненных работ с поставщиками нетранспортных услуг за 1 (один) месяц).

Просим исключить данное требование, т.к. оно не имеет прямого отношения к транспорту, в самом названии требования это прямо указано «нетранспортных» и является завышенным!

**Ответ:** Для удобства пользователей, есть необходимость развития единой карты жителя, в котором будут доступны посещения соц. объектов, туристических и развлекательных объектов с помощью валидации транспортных карт. Так, например, транспортной картой в г. Алматы жители могут оплачивать дельфинарий, каток Медеу и другие объекты.

11. п.37 Раздела 9 «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено, что потенциальный партнер обязан предоставить техническую документацию на оборудование предлагаемого для реализации проекта (паспорт, техническая спецификация и иные технические документы на предлагаемое оборудование).

Поскольку паспорт на поставляемое оборудование предоставляется одновременно с поставкой оборудования, предоставление паспорта на момент конкурсных процедур не является возможным. <u>Просим убрать данное</u> требование из списка обязательных требований к потенциальным партнерам.

**Ответ:** Допускается приложить паспорт оборудования, которое будет использоваться при демонстрации требований конкурсной документации.

12. п.38 Раздела 9 «Требования к потенциальным партнерам» предусмотрено, что потенциальный партнер обязан предоставить документы к предлагаемому оборудованию и (или) программному обеспечению от международных платежных систем VISA и MasterCard, подтверждающие сертифицированный бесконтактный прием оплаты банковскими картами.

Просим исключить из данного требования выражение, касающееся программного обеспечения «и (или) программному обеспечению». Для транспортных систем подлежит сертификации только оборудование, это требование платёжных систем VISA и MasterCard: Mastercard Transit Terminal Requirements от 28 марта 2019 и Visa Urban Mobility Terminal Requirements and Implementation Guide октябрь 2020.

**Ответ:** Не принимается. Участник конкурса обязан предоставить необходимую документацию от платежных систем VISA и Mastercard подтверждающие сертифицированный бесконтактный прием оплаты банковскими картами.

13. п.12 опросного листа предусмотрена демонстрация удаленной идентификация личности на основе полного фиксирования лица пассажира и документа, удостоверяющего личность.

Просим убрать данный пункт из опросного листа, т.к. считаем его завышенным и не относящимся непосредственно к модернизации системы.

**Ответ:** Не принимается. Функция удаленной идентификации личности на основе полного фиксирования лица пассажира и документа, удостоверяющего личность не относится к общим и специальным требованиям и относится к опросному листу. Функция нацелена на упрощение процедуры выдачи именных школьных и льготных транспортных карт без необходимости посещения специализированных касс.

14. п.35 опросного листа, предусмотрена демонстрация функции подачи заявок обслуживающей организации системы (для ремонта и исправления багов системы). Согласно п.5 Приложения №4 к Договору о совместной хозяйственной деятельности, прием заявок для устранения неисправностей принимается посредством программного обеспечения Help Desk, которое принадлежит ТОО «Сіту Transportation Systems». Просим пояснить какая демонстрация подразумевается в п.35 опросного листа и для чего требуется указанная демонстрация, если в договоре уже предусмотрен прием заявок через программное обеспечение Help Desk?

**Ответ:** Необходимость демонстрации функции подачи заявок обслуживающей организации системы (для ремонта и исправления багов системы) относится к опросному листу. Каждый участник должен продемонстрировать собственную платформу для подачи заявки на исправление ошибок и его принцип работы.

15. п.39 опросного листа предусмотрено наличие платформы для отработки заявок по ремонту оборудования ЭСОП, диспетчеризации с возможностью выгрузки. Согласно п.5 Приложения №4 к Договору о совместной хозяйственной деятельности, прием заявок для устранения неисправностей принимается посредством программного обеспечения Help Desk, которое принадлежит ТОО «City Transportation Systems». Просим пояснить это требование?

**Ответ:** Каждый участник должен продемонстрировать наличие собственной платформы для подачи заявки на исправление ошибок.

16. В требовании к автоматическому составлению расписаний автобусов по маршруту указано максимальное количество контрольных точек - не более 6 единиц (обязательно). Считаем, такое требование заниженным, т.к. контрольными точками могут быть даже все остановочные пункты! Просим изменить данное требование на неограниченное количество контрольных точек.

Ответ: Не принимается. В приложении №4 п. №44 требований автоматическому составлению расписания движения прописано, что расписание движение должно составляться на все остановочные пункты одного маршрута, при внесений исходных данных, только для основных остановочных пунктов (контрольных точек). Общее количество основных остановочных пунктов (контрольных точек) не более 6 единиц. То есть, бед. основных остановочных пунктов (контрольных точек) это вводимые исходные данные, а не все расписание. Соответственно ухудшение условий нет.