



הוועדה לתכנון ולקצוב | Planning & Budgeting Committee

**קול קורא להגשת הצעות
להקמת מרכז לקידום המחקר בתחום
תחבורה חכמה**

יולי 2018

קול קורא זה מופנה אל המוסדות להשכלה גבוהה, המתוקצבים ע"י הות"ת, בבקשה להגיש הצעות להקמתו של "מרכז לקידום המחקר בתחום תחבורה חכמה". הקמת המרכז מהווה רובד נוסף במכלול היוזמות הננקטת על ידי משרדי הממשלה השונים, בתכנית הלאומית לתחליפי דלקים ותחבורה חכמה שיזמה הממשלה ובאופן ספציפי מהחלטת ממשלה לתכנית לאומית לתחבורה חכמה 2316, סעיף 2 (ג).

על המרכז שיוקם להוות מרכז לאומי לנושא קידום המחקר בתחום תחבורה חכמה. לגבש את קהילת המחקר והחוקרים בישראל לצורך עידוד וקידום המחקר והפיתוח של נושא התחבורה החכמה. לפעול לעידוד שיתופי פעולה בין כלל בעלי העניין ביניהם חוקרים מאקדמיה וממרכזי מו"פ, מהארץ ומהעולם, בתחומים הרלוונטיים לתחבורה חכמה. לפעול לעידוד וקידום שיתופי פעולה בין הקהילה המדעית המקומית המתגבשת ובין יזמים ותעשייה מהארץ ומהעולם בתחום התחבורה החכמה.

1. רקע

בעקבות החלטות ממשלה מס' 1354 מיום 7.2.2010 ומס' 2790 מיום 30.1.2011 בדבר הפעלת תכנית לאומית לפיתוח טכנולוגיות המקטינות את השימוש העולמי בנפט בתחבורה, נרתמה הוועדה לתכנון ולתקצוב (להלן: ות"ת) למאמץ הממשלתי ומאז היא ממלאת תפקיד חשוב וחיוני בקידום הפעילות המחקרית והאקדמית לפיתוח טכנולוגיות המקטינות את השימוש העולמי בנפט. במסגרת זו מקודמות על ידי ות"ת פעילויות לעידוד המחקר האקדמי בתחום תחליפי הדלקים.

ביום 22.1.2017, בהמשך להחלטות ממשלה קודמות, התקבלה החלטת ממשלה מס' 2316 בדבר כינון תכנית לאומית לתחבורה חכמה (להלן: "התכנית") ולה שתי מטרות עיקריות: הראשונה היא לעודד מחקר ופיתוח, יזמות ותעשייה בתחום התחבורה החכמה בישראל. והשנייה היא ליעל את מערך התחבורה באמצעות שילובן של טכנולוגיות מתקדמות בתחום התחבורה. התכנית התקבלה לאחר עבודת מטה המשותפת למספר משרדי ממשלה שנמשכה כשנה ובמסגרתה נלמדו התחומים השונים כמו גם נקודות החוזק של מדינת ישראל בתחומים הרלוונטיים. התכנית כוללת מספר צעדים מרכזיים: הקמת מרכז ניסויים לתחבורה חכמה, איתור והנגשת מאגרי מידע בתחום, יזום פרויקט מיפוי ברזולוציה גבוהה, יצירת מסלול לביצוע פיילוטים על ידי חברות מסחריות, קידום והתאמת גולציה לתחום וכן קידום שיתוף פעולה אקדמי בתחום התחבורה החכמה בדגש על שיתופי פעולה בין-מגזריים - סעיף 2(ג) בהחלטה. למימוש התכנית הוקמה ועדת היגוי ויישום, בראשות מנכ"ל משרד התחבורה ומשרד ראש הממשלה ותחתיה הוקמו מספר צוותי משנה, כאשר ועדת ההיגוי הטילה על צוות המשנה לשיתוף פעולה אקדמי להציע דרכים ליישום סעיף 2(ג) בהחלטה.

צוות המשנה הורכב מנציגי מנהלת תחליפי דלקים ותחבורה חכמה ונציגים ממשרדי התחבורה, רוח"מ, אוצר, מדע וטכנולוגיה, הרשות לחדשנות וכן נציגי הוועדה לתכנון ותקצוב של המועצה להשכלה גבוהה. במהלך עבודתו קיים הצוות התייעצויות עם נציגי אקדמיה, תעשייה, ואנשי ממשל על מנת ללמוד על מודלים שונים לקידום שיתוף הפעולה האקדמי בתחום התחבורה. לאחר בחינת הנושא המליץ הצוות לות"ת לתמוך בהקמתו של מרכז ידע לנושא תחבורה חכמה, שיוקם ע"י מוסד להשכלה גבוהה המתוקצב ע"י ות"ת וכן על הקמת ועדת היגוי על ידי ות"ת שתבחן את צרכי האקדמיה בתחום זה (להלן "וועדת ההיגוי"). יעדי המרכז יפורטו בהמשך.

המחקר בתחום התחבורה חכמה

תחבורה חכמה כוללת תפיסה רחבה הנובעת מהשינויים החברתיים והטכנולוגיים אשר צפויים לשנות מהותית את תחום התחבורה, כפי שהכרנו בעבר. שינויים אלה כוללים התקנת אמצעים טכנולוגיים בתחום בטיחות הרכב והשליטה על הנהיגה, מחשוב כלי הרכב, השימוש הנפוץ בטלפונים חכמים ושימוש במאגרי מידע אשר יחד אמורים להביא לתחבורה מחוברת שהינה אוטונומית, שיתופית וחשמלית ועוד. אלו יובילו למגמות של סנכרון ואופטימיזציה בין אמצעי תחבורה שונים בזמן אמת, מעבר מבעלות על כלי רכב לנגישות וטשטוש הגבול בין הפרטי לציבורי. תחום התחבורה

החכמה נסמך על מגזר הטכנולוגיה בו לישראל יש יתרון יחסי, אשר מאפשר בשנים האחרונות דריסת רגל הולכת וגדלה של מדינת ישראל בתחום ענף הרכב והתחבורה העולמי שהינו בעל פוטנציאל כלכלי אדיר ממדים.

המחקר בתחום התחבורה החכמה הוא אינטרדיסציפלינרי במהותו, ושיתוף פעולה בין חוקרים במוסדות שונים ובין האקדמיה והתעשייה חשובים ביותר. על מנת להשיג התקדמות בתחום נדרש שיתוף פעולה מחקרי בקשת רחבה של תחומים למשל, מתמטיקה, מנהל עסקים, מחשבים, הנדסה, ארכיטקטורה וגאוגרפיה, ובתת התחומים כגון: מערכות תחבורה חכמה, נתוני עתק, תכנון ואופטימיזציה, רובטיקה ובינה מלאכותית, התנהגות אנושית, עיבוד תמונה, אופטימיזציה של רשתות, אבטחת סייבר ועוד. לאור זאת, קיים צורך לעודד ולתמרץ שיתופי פעולה בין תחומי מחקר שונים או משיקים ובין מוסדות המחקר השונים. כמו כן, קיים צורך לעודד ולתמרץ שיתופי פעולה בין המגזרים השונים הכוללים את הממשלה, האקדמיה, התעשייה והיזמות ולעודד שיתוף פעולה בינלאומי. שיתופי פעולה אלה אינם מתקיימים מאליהן ולכן נדרשת מסגרת תומכת שתיצור את התנאים שיעודדו את התרחשותם. בנוסף לכך, הקמת מסגרת מעודדת ותומכת עשויה להאיץ את היקף הפעילות הקיימת זה מכבר בתחום ולזמן לשותפים הזדמנויות חדשות.

2. המרכז לקידום המחקר בתחום תחבורה חכמה

2.1 קהל היעד של המרכז

- א. חוקרים מהארץ ומחו"ל
- ב. יזמים מהארץ ומחו"ל
- ג. התעשייה המקומית והעולמית

2.2 מבנה המרכז

- א. ראש המרכז - בראש המרכז יכהן מנהל מדעי שהינו חוקר בכיר במוסד להשכלה גבוהה המקיים או במוסד להשכלה גבוהה אחר. שכרו של ראש המרכז ימומן מתקציב המוסד ועלות תוספת התפקיד תמומן מתקציב הוצאות התפעול השוטף של המרכז.
- ב. מנהל מקצועי - למרכז ימונה מנהל מקצועי במשרה מלאה שהינו בעל ידע וניסיון בתחום התחבורה החכמה ו/או בניהול דאטה, בעל היכרות עם העולם האקדמי והמחקר ופיתוח. שכרו ימומן מתקציב הוצאות התפעול השוטף של המרכז. על מגיש הצעה לציין את כישורי המועמד, מידת התאמתו לתפקיד, תחום התמחותו וניסיונו ולציין את עלות העסקתו. במקרה שמגיש הצעה טרם איתר מנהל מקצועי ראוי עד למועד ההגשה, ניתן יהיה להגיש את הצעה לשיפוט ולהשלים פרט זה עד 30 יום מהמועד האחרון להגשת הצעות.
- ג. העסקת עובדים זמניים - המרכז יהיה רשאי להעסיק עובדים זמניים באמצעות מתן שכר ו/או מלגות לתלמידים לתארים מתקדמים בהתאם למגבלות תקציב הוצאות התפעול

השוטף של המרכז. על מגיש ההצעה לכלול בתקציב המרכז את פירוט המשרות, תחומי הידע הנדרשים, ואת עלויות ההעסקה.

2.3 יעדי המרכז

- א. לפעול למען חיזוק תחום התחבורה החכמה באקדמיה בישראל, לרבות באמצעות גיבוש קהילה אקדמית פעילה בתחום זה.
- ב. להוות מוקד ידע למחקר ופיתוח בתחום התחבורה החכמה, הן באקדמיה, והן בממשק אקדמיה-תעשייה, בישראל ומול גורמים דומים בעולם.
- ג. לעודד שיתופי פעולה בתחום התחבורה החכמה הן בממשק אקדמיה-תעשייה, באקדמיה הישראלית ומול גורמים אלה בעולם.
- ד. להוות מוקד ידע וקישוריות ליזמים ולתעשייה הישראלית לאקדמיה – (Point Of -POC Contact)
- ה. לפעול לקידום ועידוד המחקר בתחום התחבורה החכמה ברמה הארצית, באמצעות ייזום תכניות בהתבסס על תוצרי המרכז, ניתוח וזיהוי צרכים והיכרות עם הממשק אקדמיה-תעשייה.

2.4 תפקידי המרכז

- א. לאסוף, לעבד ולהנגיש נתונים אודות המחקר והפיתוח בתחום התחבורה החכמה באקדמיה בין היתר באמצעות:
 1. מיפוי ובחינת ההון האנושי המקומי הנדרש לתחום כגון: בעלי תארים מתקדמים, חברי סגל אקדמי בתחומים הרלוונטיים, הנדרשים לביסוס המחקר והפיתוח בתחום התחבורה החכמה.
 2. יצירת מאגר חוקרים בתחום, בישראל ובעולם.
 3. איתור, אפיון והגדרת הצרכים של החוקרים בתחום התחבורה החכמה.
 4. איתור גופים המממנים מחקרים ופרייקטים בתחום התחבורה החכמה והנגשתם לכל בעלי העניין בתחום התחבורה החכמה.
 5. ייזום ימי עיון וסדנאות בדגש על קשרים בין-תחומיים ובין-מגזריים עבור האקדמיה, התעשייה והממשלה - צרכים ופתרונות.
 6. אפיון תשתיות מחקר קיימות ונדרשות - ייתכן כי המרכז יהיה אחראי גם על הפעלת פלטפורמות מחקר משותפות, כפי שיוחלט בהמשך.
 7. במסגרת הדיווחים לוועדת ההיגוי בות"ת יצביע המרכז על חסמים או/גם על אמצעים שבאמצעותם ניתן יהיה לקדם ולעודד ישימות טכנולוגית וגישות חדשניות בתחום התחבורה החכמה בישראל בשיתוף האקדמיה.

- ב. להוות מוקד ידע למחקר ופיתוח בתחום התחבורה החכמה באקדמיה ובממשקים שלה מול התעשייה וגורמים דומים בעולם:
1. המרכז יהווה נקודת קשר (POC – Point Of Contact) להכוונת החוקרים לכלי סיוע קיימים בתחום ויהיה אחראי על מיסוד ויצירת קשר שוטף עם החוקרים בתחום, בין היתר באמצעות חברות המסחור.
 2. המרכז יפיץ את דבר קיומו ואת מגוון היבטי פעילותו באמצעות אתר אינטרנט לשירות המשתמשים.
 3. על המרכז ליצור עניין ואטרקטיביות בעיני השחקנים בתחום התחבורה החכמה, לשמור על רלוונטיות ועדכניות של הנעשה בתחום על מנת לשמש מוקד קשר ושיתופי פעולה דומיננטי ומשפיע, שמשמעותם יצירת התפתחות מתמשכת בתחום.
 4. איתור וידוע הקהילה המדעית הרלוונטית על ניתוחי שוק, מגמות, כנסים, פרסומים אקדמיים בתחום מהארץ ומהעולם וכיו"ב.
 5. יידוע הקהילה אודות קולות קוראים ו/או ערוצי מימון בתחום התחבורה החכמה.
 6. איתור והגדרת צרכי התעשייה והיזמים אל מול האקדמיה הישראלית בתחום.
 7. המרכז יהווה נקודת קשר ליזמים, לתעשייה, קרנות הון סיכון (POC – point of contact) אל מול האקדמיה הישראלית. המרכז יכווין גורמים אלה לכלי סיוע קיימים בתחום ויהיה אחראי על מיסוד ויצירת הקשר השוטף עימם.
- ג. לעודד שיתופי פעולה בתחום התחבורה החכמה הן בממשק אקדמיה-תעשייה, באקדמיה הישראלית ומול גורמים אלה בעולם על מנת לפתח ולקדם רעיונות חדשניים ופורצי דרך, ויצירת הזדמנויות משותפות:
1. המרכז יהווה POC לחוקרים ולתעשייה הכוללת תעשייה ויזמים מחו"ל, ויצירת חיבור בין חוקרים מהארץ ומהעולם. המרכז ישאף להנגיש את הפעילות המתקיימת בישראל בתחום התחבורה החכמה ולהוות ערוץ ידידותי ונוח לשחקנים בינ"ל בדרכם לישראל ושל שחקנים מקומיים.
 2. פעמיים בשנה לפחות, יקיים המרכז ימי עיון וסדנאות לקהילה המדעית והמקצועית, בעלי עניין ויזמים מהארץ ומחו"ל.
 3. יצירת ממשק בין חוקרים מהאקדמיה והתעשייה, יזמים, קרנות הון סיכון, מהארץ ומהעולם.
- ד. לפעול לקידום ועידוד המחקר בתחום התחבורה החכמה ברמה הארצית, באמצעות ייזום תכניות.
1. עד תום השנה הראשונה לפעילות המרכז, יציע המרכז תכניות לקידום ועידוד המחקר בתחום התחבורה החכמה בהתבסס על תוצרי המרכז, ניתוח וזיהוי צרכים, היכרות עם הממשקים השונים באקדמיה ובממשק אקדמיה-תעשייה.

2. התכניות יובאו לאישור ועדת ההיגוי הבלתי תלויה מטעם ות"ת לנושא.
3. התכניות צריכות להיות כאלה המקדמות את המחקר ואת שיתוף הפעולה בתחום ברמה הארצית. בתכניות אלה ניתן לכלול את כלל הממשקים עם האקדמיה.
4. הפצת דבר קיומן של התכניות והפעלתן, קבלת הבקשות, הכנתם לשיפוט והקמת צוות שיפוט ייעודי יהיו באחריות המרכז.
5. לדווח לות"ת ולועדת ההיגוי על התכניות ותרומתן לקידום המחקר ועידוד שיתוף הפעולה.

3. הנהלת המרכז

- א. הנהלת המרכז תורכב מ-7 חברים באופן הבא: מנהל מדעי בראש המרכז, מינימום שלושה חוקרים מכהנים במוסדות להשכלה גבוהה, כשלפחות שניים מהם אינם מהמוסד המקיים ו/או חוקרים ממכוני מחקר הפעילים מחקרית בתחום, מינימום שני נציגים מהתעשייה, מינימום נציג אחד שהינו יזם או המשמש מנטור פעיל ליזמים ובעל ניסיון בתחום התחבורה החכמה.

3.1 תפקידי הנהלת המרכז

- א. התווית תכנית עבודה שנתית למרכז, בהתבסס על תפקידי המרכז המפורטים לעיל.
- ב. לאשר את תכנית העבודה השנתית שלושה חודשים לפני תום כל שנת פעילות.
- ג. לבצע ליווי, מעקב ובקרה לעבודת המרכז ולקבוע יעדים ומדדים לפעילות המרכז.
- ד. לפעול לקידום ועידוד המחקר בתחום התחבורה החכמה ברמה הארצית, באמצעות ייזום תכניות.
- ה. ראש המרכז יוזמן להשתתף בישיבות וועדת ההיגוי, ימסור דווח על פעילות המרכז, יסקור בהרחבה את הזירה האקדמית-מחקרית, וכן את זירת שיתופי הפעולה אקדמיה-תעשייה בתחום התחבורה החכמה.
- ו. ראש המרכז ידווח לוועדת ההיגוי של ות"ת על הישגי המרכז, תרומתו ופעולותיו לקידום שיתופי פעולה של חוקרים, יזמים ותעשייה מהארץ ומהעולם.
- ז. הנהלת המרכז תתכנס לכל הפחות ארבע פעמים בשנה במהלך שנת הפעילות הראשונה של המרכז ושלוש פעמים בשנה בשנים שלאחר מכן.

4. דיווחים

- א. דו"ח על פעילות - אחת לשנה יגיש המרכז לוועדת ההיגוי דוח ביצוע הסוקר את פעילותו בשנה החולפת והמסכם את פעילותו בשנים שחלפו. בדוח יפורטו הישגי המרכז אל מול היעדים שהוגדרו לו בהלימה לתכנית הרב שנתית שגיבש המרכז. כמו כן, יפורטו הכלים השונים שנעשה בהם שימוש לצורך השגת היעדים, במידת הצורך יפורטו שינויים הכרחיים

שבוצעו בתכנית הרב שנתית המקורית שאושרה במסגרת ההצעה והסיבות לכך. בנוסף, יכלול הדוח סקירה על מצב המחקר והפעילות המגזרית והבין מגזרית בתחום התחבורה החכמה והשינוי שחל בהם בעקבות פעולות שיזם המרכז.

ב. דו"ח ביצוע תקציב שנתי – המרכז יעביר דיווח תקציבי מלא, הכולל את כל הכנסותיו וכל הוצאותיו עבור השנה החולפת אל מול התכנון התקציבי. לדוח יצורפו דברי הסבר מפורטים. תקופת הדיווח תהיה על בסיס שנה קלנדרית או אקדמית כפי שיקבע עם הפעלת המרכז. דוח הביצוע יועבר לות"ת לא יאוחר מתום שלושה חודשים מתקופת הדיווח שנקבעה. לצורך קבלת המימון עבור התכניות שיזם המרכז ואושרו בוועדת ההיגוי יגיש המרכז לות"ת דוח ביצוע תקציבי נפרד עבור כל תכנית ותכנית.

ג. דיווחים כלליים - למסור לוועדת ההיגוי של ותי"ת בנושא תחבורה חכמה נתונים וכל מידע אחר הדרושים למילוי תפקידה; במסגרת השתתפות המרכז בדיוני ועדת ההיגוי (אחת לרבעון), יעביר ראש המרכז לוועדה דיווחים וסקירה על סטטוס התקדמות הפעילות במרכז.

5. תקציב ומימון

- א. תקציב המרכז ינוהל במסגרת תקציב סגור של המוסד המקים.
- ב. התקציב שיועמד לרשות המרכז הינו בסך 25 מיליון ₪ לתקופה 2019-2023.
- ג. מתוך תקציב זה יועמד סכום של עד 5 מיליון ₪ לצורך מימון הפעילות השוטפת של המרכז. במסגרת בחינת ההצעות שיוגשו יושם דגש על גובה התקציב המבוקש עבור התפעול השוטף אל מול הפעילות והתרומה הצפויה. בנוסף לאמור, ועדת ההיגוי תהיה רשאית לאשר הגדלת המימון לפעילות שוטפת על חשבון התקציב המיועד עבור תכניות לקידום ועידוד המחקר אם היא השתכנעה בחיוניות ובתרומת המהלך לקידום יעדי המרכז.
- ד. יתרת התקציב מיועדת לייזום תכניות לקידום ועידוד המחקר בתחום התחבורה החכמה בהתבסס על תוצרי המרכז, ניתוח וזיהוי צרכים, היכרות עם הממשקים השונים באקדמיה ובממשק אקדמיה-תעשייה. התכניות יאושרו וישפטו על ידי ועדת ההיגוי.
- ה. סעיפי ההוצאה להשתתפות ותי"ת במסגרת המרכז, הינם:

- i. שכר ומלגות, למעט שכרו של המנהל המדעי שישולם ע"ח המוסד בו יש לו מינוי.
- ii. תוספת תפקיד למנהל המדעי. שיעור התוספת יבחן ע"י ועדת ההיגוי.
- iii. הקמת אתר אינטרנט, מערכת מידע, מסדי נתונים, כתיבת ועריכת Newsletters
- iv. הוצאות משרד
- v. חברות באגודות מקצועיות
- vi. כנסים וימי עיון

vii. תקורה בשיעור של עד 20% מההוצאות השוטפות

- ו. המרכז יפעל לגייס תקציבים לפעילותו השוטפת ו/או עבור פרויקטים ממוקדים ממקורות שאינם ממשלתיים, לדוגמא: חברות עסקיות, קרנות פילנתרופיות, תורמים, שותפים אסטרטגיים ובעלי עניין. נדרש אישור של ועדת ההיגוי בחמש השנים הראשונות.
- ז. מצופה מהמרכז לפעול ולתכנן את המשך פעילותו גם לאחר סיום תמיכת ות"ת במסגרת התכנית הלאומית לתחבורה חכמה.
- ח. ועדת ההיגוי תבחן את עמידת המרכז אל מול היעדים בתכנית שהוגשה ואושרה, ובהתאם ליעדים שנקבעו בקול הקורא. אם יתברר כי המרכז לא עמד ביעדים, תהיה רשאית הוועדה להורות על הפסקת ההשתתפות במימון המרכז.

6. תנאי סף להשתתפות בתכנית

- א. הצעות להקמת המרכז יוגשו על ידי אוניברסיטאות המחקר. האוניברסיטה המגישה תשמש כמוסד המתאם אשר יהיה חתום על מסמכי ההצעה ומסמכי ההתחייבויות הנדרשים בהליך זה.
- ב. המרכז יוקם במסגרת ובאחריות המוסד המקום ולא כתאגיד נפרד, בו ישמש המוסד המתאם כגוף המקשר בין המרכז לבין ות"ת בכל עניין.
- ג. הקניין הרוחני והידע הנצברים, וכן התשתיות שיוקמו במסגרת המרכז יהיו בבעלות המרכז והמוסדות השותפים, אך נגישים לציבור הרחב.
- ד. הצהרת המוסד המאשרת את הפעלת המרכז בתחומו, חתומה ע"י מנכ"ל המוסד.

7. אופן ההגשה ולוח זמנים

- המועד אחרון להגשה: 15 באוקטובר 2018
 - צפי להכרזה על ההצעה הזוכה: ינואר 2019
- על ההצעה לכלול את הנתונים הבאים:

א. מוסדות וחוקרים:

- i. המוסד להשכלה גבוהה המתאם.
- ii. פרטי המנהל המדעי של המרכז. על מגיש ההצעה לציין את כישורי המועמד, מידת התאמתו לתפקיד, תחום התמחותו וניסיונו.
- iii. פרטי המנהל המקצועי, כישוריו, מידת התאמתו לתפקיד, תחום התמחותו וניסיונו ולציין את עלות העסקתו.
- iv. שמות מוסדות או גופים השותפים להפעלת המרכז או במימונו.

v. באחריות מגיש ההצעה לגייס את חברי הנהלת המרכז ולשלבם במסגרת הגשת ההצעה, לציין את כישוריהם, את מידת התאמתם לתפקיד, תחום התמחותם וניסיונם.

ב. תכנית עבודה ושיתופי פעולה:

- i. תכנית אסטרטגית לפעילות המרכז העונה לכלל המטרות והיעדים המפורטים במסמך זה.
- ii. תכנית עבודה מפורטת לתקופה של חמש שנים שתכלול בין היתר, חזון ויעדים, לוחות זמנים, כוח אדם נדרש, אמצעים ושיטות, אירועים וכנסים וכיו"ב. בתכנית יפורטו כלל הצעדים והתכניות שמטרתם מימוש כלל יעדי המרכז המפורטים במסמך.
- iii. הצגת חזון, מטרות ויעדים ישימים לסוף התקופה, במסגרת התכנית הרב שנתית.
- iv. ציון התרומה הצפויה מפעילות המרכז שיוקם לתחום התחבורה החכמה בהלימה ליעדי המרכז.
- v. שיתופי פעולה מתוכננים – מקומיים ובין לאומיים.
- vi. הצגת יכולת ומוניטין של המוסד המקים.
- vii. הצגת ניסיון ו/או אוריינטציה של המוסד המקים לתחום המחקרי של תחבורה חכמה.

ג. תשתיות

- i. התשתיות הכלליות הנחוצות לפעילותו של המרכז
- ii. התשתיות הקיימות העומדות לרשות המרכז
- iii. תשתיות נוספות שברצון המרכז לרכוש, לאיזה צורך, עלויות, מקורות המימון וכיו"ב.

ד. תקציב ומימון

- i. תקציב חמש שנותי.
- ii. צפי ההוצאות בגין פעילות שוטפת, כגון: שכר מנהל מקצועי, עובדים זמניים, עלות הפעלה שוטפת וכיו"ב.
- iii. צפי הכנסות או גיוס של מקורות חיצוניים נוספים.
- iv. יש לצרף אישור מורשי החתימה של המוסד המקים המאשרים כי בכוונת המוסד להפעיל את המרכז בתחומו.
- v. במידה וישנם שותפים, יש לצרף את אישורי המוסדות השותפים על מחויבותם להשתתף ולפעול למימון פעילות המרכז.

8. הקריטריונים לשיפוט

ההצעות תוערכנה ותישפטנה ע"פ הקריטריונים הבאים:

- **תרומה צפויה:**
 - התרומה הצפויה לקידום המחקר בתחום, לרבות קיום ופיתוח שיתופי פעולה בין התעשייה והאקדמיה, בהתאמה עם יעדי התכנית;
 - עלויות תפעול המרכז אל מול התרומה הצפויה;
- **תשתיות אנושיות ומצוינות מחקרית:**
 - הרכב חברי ההנהלה, ניסיונם בתחום המחקר/החדשנות/הטמעת טכנולוגיות חדשות ובפרט בתחום התחבורה החכמה;
 - ניסיון המוסד המקים בקיום קשרי מחקר עם מרכזי מחקר בעולם ועם ענף התעשייה והיזמות הן בארץ והן בעולם, עם יתרון לתחום התחבורה החכמה;
 - היכולות והמוניטין של המוסד המקים בתחום המחקר הנדון;
 - ריכוז החוקרים המובילים בתחום התחבורה החכמה בקרב המוסד המקים – מהווה יתרון אך לא תנאי הכרחי
- **משאבים נוספים:**
 - יכולת המוסד המקים לגייס משאבים נוספים לטובת המרכז ו/או לטובת תכניות/פרויקטים שהמרכז מעוניין לקדם לטובת הגשמת יעדיו;
 - נכונות המוסד המקים לתמוך בפעילות המרכז לאחר תקופה של 5 שנים.
- **שיתופי פעולה:**
 - קיום קשרים עם חוקרים בארץ ובחו"ל עם התעשייה בארץ ובחו"ל בתחומים הרלוונטיים.
 - יכולת ליצור ולקדם קשרים בינלאומיים ארוכי טווח בתחום המחקר והעיסוק של המרכז.
- **התרשמות ועדת השיפוט:**
 - ועדת השיפוט תזמן את המציעים להציג את הצעתם בהתאם לאיכות ההצעות ועל פי שיקול דעתה.
 - הועדה תהיה רשאית לפנות אל מגישי ההצעות לצורך שיפור הצעתם או לצורך מתן הבהרות נוספות.