

BFZ4-073-1739/2017

Biuro Zakupów
02-305 Warszawa
Aleje Jerozolimskie 142A
e-mail: magdalena.czajka@intercity.pl

Warszawa, 11 października 2017 r.

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia, oznaczonego numerem referencyjnym 26/01/TUT/2017, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę 20 lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania, opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2017/S 144-197818 z dnia 29 lipca 2017 r.

Przekazanie treści pytań wraz z odpowiedziami

„PKP Intercity” S.A. działając jako Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę 20 lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579), przekazuje poniżej treść zapytań otrzymanych od jednego z Wykonawców wraz z udzielonymi na nie przez Zamawiającego wyjaśnieniami. Wykonawcy zobowiązani są uwzględnić poniższe wyjaśnienia podczas sporządzania oferty.

Pytanie 1

Wnioskujemy o usunięcie w całości ust. 10 pkt 2) w Rozdziale V SIWZ.

Zamawiający obecnie traktuje jako zdarzenie powodujące utratę zasadniczych cech eksploatacyjnych, całkowitą utratę możliwości jazdy oraz brak możliwości wyprawienia pojazdu. Jednocześnie jako takie zdarzenie kwalifikuje wystąpienie Awarii, Uszkodzenia/Usterki, w konsekwencji której opóźnienie pociągu na stacji końcowej wyniesie powyżej 15 minut. W ocenie Wnioskującego jest to wymaganie rażąco wygórowane i o nieporównywalnej skali do pozostałych dwóch, dlatego wnioskujemy o jego całkowite wykreślenie. Podkreślić należy również, że Wykonawcy nie dysponują żadnymi narzędziami do identyfikacji i weryfikacji rzeczywistej przyczyny opóźnienia pociągu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. W ocenie Zamawiającego podmioty funkcjonujące na rynku taboru kolejowego posiadają obecnie bardzo zaawansowane systemy ewidencji pracy umożliwiające zdalne reagowanie na występujące opóźnienia w podróży pojazdu. Tym samym, istnieje możliwość zarówno wcześniejszego zidentyfikowania występujących opóźnień, ale też ewentualnego wsparcia maszynisty w naprawie zidentyfikowanej usterki (często nawet diagnozowanej w sposób zdalny z centrali wykonawcy). Z doświadczeń Zamawiającego wynika, że tzw. „granicą bólu” klienta, czyli poziomem, od którego należy liczyć się z brakiem jego satysfakcji z powodu świadczonej usługi jest opóźnienie pociągu trwające powyżej 15 minut. Co istotne, opóźnienie, o którym mowa powyżej, dotyczy stacji końcowej. Jeżeli bowiem w trakcie podróży pociągiem występuje nawet opóźnienie przekraczające wskazany pułap, to w trakcie podróży maszynista jest w stanie

(odpowiednio zwiększając prędkość prowadzonego Pojazdu w miarę sytuacji ruchowej i możliwości technicznych infrastruktury) zminimalizować to opóźnienie, tak aby na stacji końcowej nie przekraczało ono 15 minut.

Pytanie 2

Wnoskujemy o zmianę zapisów w Rozdziale VI ust. 1 pkt 1) SIWZ oraz sekcji II.2.4) pkt 3.1) ogłoszenia o zamówieniu oraz §19 ust. 1 załącznika nr 2 do SIWZ, poprzez wydłużenie terminu na wykonanie zamówienia do 36 miesięcy w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji.

Zamawiający przewidział skorzystanie z prawa opcji w zakresie dostawy dodatkowych 10 sztuk lokomotyw. Zgodnie z zapisami Rozdziału V ust. 19 SIWZ Zamawiający może skorzystać z prawa opcji przed upływem 20 miesięcy od dnia udzielenia zamówienia, nie wcześniej jednak niż 60 dni od dnia odbioru końcowego pierwszego Pojazdu. Może to prowadzić do sytuacji, w której Wykonawcy pozostanie jedynie 10 miesięcy na wykonanie 10 dodatkowych lokomotyw, gdzie niejednokrotnie taki czas jest potrzebny na dostarczenie kluczowych komponentów od dostawców. Z przywołanych powodów wnoskujemy o wydłużenie terminu na wykonanie zamówienia do 36 miesięcy w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 3

Wnoskujemy o zmianę zapisów w Rozdziale VIII ust. 2 pkt 2) SIWZ oraz sekcji III.1.2) pkt 2.1) ogłoszenia o zamówieniu, poprzez obniżenie wymaganej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do 45 milionów złotych.

Zamawiający wymaga zdolności kredytowej na poziomie jedynie 30 milionów złotych, a ubezpieczenia OC na sumę aż 60 milionów złotych. Zdaniem Wnoskującego warunkiem zapewniającym wykonanie zamówienia powinna być wyższa zdolność kredytowa, a wymagana obecnie suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest wygórowana i nieadekwatna do wartości przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokumentem pn. „Zmiana nr 1 SIWZ” dokonał zmiany warunku udziału w postępowaniu.

Pytanie 4

Wnoskujemy o zmianę zapisów w Rozdziale VIII ust. 2 pkt 3) ppkt a) SIWZ oraz sekcji III.1.3) pkt 2.1) ogłoszenia o zamówieniu, poprzez dopuszczenie wykazania się doświadczeniem w zakresie dostawy nie mniej niż 10 fabrycznie nowych lokomotyw elektrycznych w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, lub alternatywnie o dopuszczenie wykazania się doświadczeniem w zakresie dostawy niemniej niż 5 (pięciu) fabrycznie nowych lokomotyw elektrycznych w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert.

Obecne wymagania Zamawiającego dotyczące zdolności technicznej i zawodowej prowadzą do istotnego ograniczenia kręgu wykonawców mogących ubiegać się o udzielenie zamówienia. W okresie ostatnich lat w Polsce zamówionych zostało jedynie kilkanaście nowych lokomotyw. Zamawiający obecnymi wymaganiami wyklucza między innymi wszystkich krajowych producentów lokomotyw, gdyż obecny warunek spełniają tylko zagraniczni producenci. Wprowadzenie wnioskowanej przez nas

zmiany zapewni odpowiednią konkurencyjność postępowania oraz umożliwi uzyskanie Zamawiającemu w postępowaniu bardziej korzystnych, niższych cen.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokumentem pn. „Zmiana nr 1 SIWZ” dokonał zmiany warunku udziału w postępowaniu.

Pytanie 5

Wnioskujemy o zmianę zapisów w Rozdziale VIII ust. 2 pkt 3) ppkt b) SIWZ oraz sekcji III.1.3) pkt 2.2) ogłoszenia o zamówieniu na następujące: „co najmniej 20 usług utrzymania lokomotyw elektrycznych obejmujących czynności utrzymaniowe na co najmniej 2-gim Poziomie utrzymania oraz należycie wykonał co najmniej 5 usług utrzymania lokomotyw elektrycznych obejmujących czynności utrzymaniowe co najmniej 4-tego Poziomu utrzymania.”

Zamawiający zawarł wymóg wykazania się doświadczeniem obejmującym co najmniej 20 usług utrzymania lokomotyw elektrycznych obejmujących czynności utrzymaniowe na 2-gim poziomie utrzymania. Zapis ten prowadzi do istotnego ograniczenia konkurencyjności postępowania ponieważ większość lokomotyw elektrycznych jest utrzymywana w zakresie przeglądów PI i P2 bezpośrednio przez operatorów (w tym przez Zamawiającego). Z uwagi na długie cykle przeglądowe i małą ilość lokomotyw w Polsce, które są utrzymywane w całości przez producentów, podobnie jak w przypadku wniosku nr 4, opisane obecnie wymagania mogą spełnić jedynie wykonawcy zagraniczni. Nie bez znaczenia jest też fakt, że podmiot, który jest w stanie wykazać się doświadczeniem w wykonaniu obsługi utrzymaniowych na wyższych poziomach np. na 4-tym poziomie utrzymania, jest również w stanie i posiada zdolności do wykonania przeglądu niższego poziomu. Wprowadzenie wnioskowanej przez nas zmiany zapewni odpowiednią konkurencyjność postępowania oraz umożliwi uzyskanie Zamawiającemu w postępowaniu bardziej korzystnych, niższych cen.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż dokumentem pn. „Zmiana nr 1 SIWZ” dokonał zmiany w przedmiotowym warunku udziału w postępowaniu.

Pytanie 6

Wnioskujemy o zmianę zapisów w Rozdziale XV ust. 5. SIWZ poprzez wprowadzenie tabelarycznej punktacji w miejsce obecnego wzoru.

Zamawiający określa w SIWZ maksymalną liczbę zdarzeń w ilości 3. jednocześnie Zamawiający nie określił minimalnej możliwej ilości zdarzeń, w związku z czym możliwe jest zaoferowanie przez Wykonawców ilości wynoszącej zero. Obecnie zastosowany przez Zamawiającego wzór w sytuacji zaproponowania przez któregoś z wykonawców braku wystąpienia zdarzeń w cyklu 250 tys. km spowoduje iż pozostali wykonawcy otrzymają zero punktów, niezależnie od zaoferowanej przez nich liczby zdarzeń. W celu uniknięcia takiej sytuacji wnioskujemy o zastosowanie w tym kryterium punktacji w formie tabeli, w której konkretnej wartości ilości zdarzeń (0,1,2 lub 3) zostanie przypisana odpowiednia ilość punktów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż dokumentem pn. „Zmiana nr 1 SIWZ” dokonał zmiany w przedmiotowym kryterium oceny ofert.

Pytanie 7

Wnioskujemy o usunięcie w całości ust. 6. w Rozdziale XV SIWZ oraz z sekcji II.2.5) ogłoszenia o zamówieniu kryterium maksymalnej prędkości eksploatacyjnej.

Zamawiający wymaga dostarczenia lokomotyw o prędkości eksploatacyjnej wynoszącej co najmniej 160 km/h. Zamawiający jednocześnie przyznaje 10 punktów w kryteriach oceny ofert wykonawcy, który zaoferuje pojazd o prędkości eksploatacyjnej równej bądź większej niż 200 km/h. Zamawiający nie przewiduje tutaj oceny proporcjonalnej, czyli wykonawcy, którzy zaoferują lokomotywę o prędkości eksploatacyjnej niższej niż 200 km/h otrzymają zero punktów. Należy także zauważyć, że tak wysoka waga tego kryterium i obecny sposób przyznawania punktów powoduje, że wykonawca który zaoferuje lokomotywę o prędkości eksploatacyjnej 200 km/h będzie mógł zaoferować niemal 30% wyższą cenę za dostawę lokomotywy. Zdaniem Wnioskującego tego typu preferowanie dostarczenia pojazdu o prędkości eksploatacyjnej 200 km/h negatywnie wpływa na konkurencyjność postępowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż dokumentem pn. „Zmiana nr 1 SIWZ” usunął przedmiotowe kryterium oceny ofert.

*Osoba upoważniona do dokonywania czynności
zastrzeżonych dla Kierownika Zamawiającego*


Adam Wawrzyniak