



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. (+48) 91 430 82 20; fax (+48) 91 462 48 42
e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Szczecin, 22.12.2020r.

Nr referencyjny: OZ-092/2/UE-19/2020

DO WYKONAWCÓW

dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy - Prawo zamówień publicznych, pod nazwą „Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna”.

Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2004r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843) Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Zestaw nr 4 z dnia 07.12.2020r.

Pytanie nr 1

W przedmiotowym opisie technicznym wymagane jest uzyskanie prędkości 15 węzłów przy jednoczesnym uzyskaniu uciągu na palu minimum 45 ton. Otóż dla tego typu holownika taka kombinacja wymagań **jest po prostu niemożliwa z projektowego punktu widzenia**. Statki tego typu zwykle pływają z prędkością około 10-12 węzłów, a pokonanie wymaganej prędkości 15 węzłów wymagałoby ogromnej ilości mocy napędowej, co skutkowałoby wysokimi kosztami paliwa i kosztami utrzymania. Ponadto konstrukcja śruby napędowej jest optymalizowana bądź pod kątem siły uciągu na palu, bądź prędkości. Osiągnięcie prędkości 15 węzłów przy jednoczesnym uzyskaniu uciągu na palu 45 ton jest niemożliwe z punktu widzenia konstrukcji (zaprojektowania) śrub napędowych, biorąc pod uwagę rozmiar i typ tego statku. W przypadku, gdyby ze względu na wymagania Terminalu Gazowego w Świnoujściu wymagany uciąg na palu 45 ton byłby dla Państwa priorytetem wyboru, wówczas **proponujemy zmniejszenie prędkości** tego holownika maksymalnie **do 12 węzłów**.

Odpowiedź.

Zamawiający dokona modyfikacji SIWZ w zakresie Opisu Technicznego Statku (OTS) poprzez zmianę treści pkt. 3.2 Prędkość, rozdziału 00.1. Wymagania ogólne i podstawowe dane – wymagania techniczne.

Pytanie nr 2

Podobna **sprzeczność występuje w kombinacji zanurzenia i rodzaju napędu**. W naszej opinii spełnienie tego wymagania również nie jest możliwe. Azymutalny napęd rufowy umożliwiający uzyskanie 45ton uciągu wymaga znacznie większego zanurzenia. Ograniczenie do 4,20 m zanurzenia na rufie nie jest w tym przypadku możliwe. Dlatego sugerowalibyśmy co najmniej 5,00 m zanurzenia

na rufie. Zwłaszcza mając na uwadze wymaganą klasę lodową holownika. Jeśli zanurzenia nie można (z jakichkolwiek znanych Państwu powodów) zwiększyć, stanowczo sugerowalibyśmy **zastosowanie napędu konwencjonalnego zamiast azymutalnego napędu rufowego**.

Odpowiedź.

Zamawiający wyjaśnia, że w zakresie wniosku Wykonawcy dotyczącego maksymalnego zanurzenia, które powinien osiągnąć holownik, Zamawiający nie dokonuje zmiany w Opisie Technicznym Statku oraz SIWZ.

Jednocześnie, Zamawiający informuje, iż dokona modyfikacji siwz w zakresie zmiany Opisu Technicznego Statku przez zmianę treści ppkt 2.2. lit. a ust. 2 FUNKCEJ OPERACYJNE STATKU, rozdziału 00.1. WYMAGANIA OGÓLNE I PODSTAWOWE DANE – WYMAGANIA TECHNICZNE.

Pytanie nr 3

Wymagany jest ster strumieniowy o mocy 250 KM. **W przypadku rufowego napędu azymutalnego instalacja steru strumieniowego pozbawiona jest praktycznego zastosowania.** Wynika to z faktu, iż azymutalne napędy rufowe obracają się o 360 stopni mogąc kierować swoją moc napędową w każdym dowolnym kierunku. W tym przypadku funkcja dziobowego steru strumieniowego jest nie tylko elementem archaicznym, ale wręcz niepotrzebnym. W przypadku, gdyby napęd konwencjonalny został zaakceptowany, wówczas sugerowalibyśmy zastosowanie dziobowego steru strumieniowego. Jednakże w takim przypadku należałoby obniżyć jego moc do maksymalnie 200 KM.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż dokona modyfikacji siwz w zakresie zmiany Opisu Technicznego Statku (OTS) polegającej na wykreśleniu z rozdziału 04.2 Układ napędowy punktu 2 w całości.

Pytanie nr 4

Równoległa praca zespołów prądotwórczych nie jest użyteczna i niepotrzebnie skomplikowana dla tego typu statku; również równoległa praca zespołów prądotwórczych z generatorem awaryjnym nie jest typowa. Sugerowalibyśmy, aby agregaty prądotwórcze (każdy o wystarczającej wydajności do pojedynczej pracy) mogły przejmować przeciążenia tylko w przypadku tymczasowej pracy równoległej.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż dokona modyfikacji SIWZ w zakresie zmiany w Opisie Technicznego Statku (OTS) polegającej na zmianie treści rozdziału 06.3 w pkt. 1, 2 i 3.

Pytanie nr 5

Wymagane są 2 samooczyszczające separatory (wirówki) paliwa; wydaje się nam to obecnie rzadkością i sugerujemy 1 napędzany elektrycznie separator paliwa do napełniania dziennego zbiornika oleju napędowego. Biorąc pod uwagę wysoką jakość paliwa w Polsce uważamy, iż nie ma potrzeby zastosowania 2 samooczyszczających separatorów paliwa. Sugerujemy zmniejszenie liczby separatorów paliwa tylko do jednego.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż dokona modyfikacji SIWZ w zakresie zmiany w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OTS) polegającej na zmianie treści rozdziału 05.3. INSTALACJE RUROCIĄGÓW, ust. 1 INSTALACJE SIŁOWNI, pkt 1.3.1 Mechanizmy.

Pytanie nr 6

Wymagany jest 1 samoczyszczący separator (wirówka) oleju smarnego; jest to rzadki wymóg i sugerujemy jego usunięcie. Dostępne na rynku w Polsce oleje smarne są wysokiej jakości i nie wymagają czyszczenia separatorem. Sugerujemy usunięcie samoczyszczącego się separatora oleju smarnego.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż dokona modyfikacji SIWZ w zakresie zmiany w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OTS) polegającej na wykreśleniu lit b, w pkt. 1.4. Instalacja rurociągów oleju smarnego, ust. 1 INSTALACJE SIŁOWNI rozdziału 05.3. INSTALACJE RUROCIĄGÓW.

Pytanie nr 7

Wymagany jest rozruch silników głównych sprężonym powietrzem. Obecnie stosowane nowoczesne silniki są uruchamiane elektrycznie. Sugerujemy zmianę na elektryczny rozruch silników.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza oba rozwiązania w zakresie rozruchu tak silników głównych jak i zespołów prądotwórczych, tj. zarówno rozruch sprężonym powietrzem jak i rozruch elektryczny.

Zamawiający dokona modyfikacji siwz w tym zakresie w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OTS).

Pytanie nr 8

Napęd hybrydowy to raczej złożona technologia, której korzyści w zakresie kosztów operacyjnych w dużym stopniu zależą od profilu operacyjnego statku. Biorąc pod uwagę, że głównym zadaniem statku jest gaszenie pożarów, sugerowalibyśmy usunięcie tego wymogu i trzymanie się sprawdzonych standardowych układów napędowych.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż nie uwzględnia wniosku Wykonawcy (Oferenta) dot. usunięcia z OTS wymagania w zakresie współpracy układów napędowych z pędnikami, tworzącego hybrydowy system napędowy. Zamawiający informuje, iż pozostawia zapisy OTS w tym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 9

Wymagane jest oddzielne pomieszczenie dla głównej rozdzielnicy; rozmiar tego statku jest zbyt mały, aby pomieścić oddzielne pomieszczenie rozdzielnicy. Sugerowalibyśmy w tym celu notację klasy AUT UMS.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż nie wymaga oddzielnego pomieszczenia dla rozdzielnicy głównej. Mając na uwadze powyższe Zamawiający informuje, że w przypadku, w którym rozdzielnica główna

zostanie umieszczona w pomieszczeniu siłowni, wymagania OTS dot. systemu gaszenia pomieszczenia rozdzielnic głównej opisane w rozdziale 05.4. INSTALACJE GAŚNICZE ust 2 DANE OGÓLNE, lit. d. nie będą obowiązywały.

Pytanie nr 10

Wymagane są 4 fotele operatora na mostku, rozmiar tego statku jest zbyt mały, aby pomieścić 4 fotele operatora. Sugerujemy 1 stanowisko operatora skierowane do dziobu i 1 skierowane w stronę pokładu na rufie oraz niewielką kanapę wypoczynkową.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie znajduje potwierdzenia dla wniosku Wykonawcy dot. zmiany ilości foteli operatorskich na mostku Zamawiający informuje, iż pozostawia zapisy OTS w tym zakresie bez zmian. Korzystając z okazji Zamawiający wyjaśnia, że opisane w pkt 2 rozdziału 06.8. STANOWISKA MANEROWE/PULPITY/WSKAŹNIKI W STERÓWCE wymaganie dla stanowiska operatora windy holowniczej jest uzupełnieniem funkcji stanowiska operatora opisanego przez Wykonawcę jako skierowanego w stronę pokładu na rufie.

Pytanie nr 11

Wymagane jest ogrzewanie zbiornika paliwowego; sugerujemy usunięcie tego systemu. W Polsce eksploatowanych jest od wielu lat kilka holowników i żaden z nich nie posiada systemu ogrzewania zbiorników paliwowych. Nigdy do tej pory nie zgłaszano nam problemów z zamarzaniem zbiorników.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że nie wymaga systemu ogrzewania zbiorników paliwowych.

Pytanie nr 12

Mając na uwadze powagę i złożoność przedstawionych przez nas uwag do dalszych wyjaśnień, uważamy, że wszystkim potencjalnym oferentom w tym przetargu byłoby bardzo trudno przygotować jakiegokolwiek poważne propozycje w pozostałym bardzo krótkim czasie do złożenia ofert (04.01.2021). Również zbliżający się okres świąteczny (zwykle związany z ok. 2-tygodniową przerwą wakacyjną) i sytuacja pandemiczna COVID-19 są dość poważnymi przeszkodami dla przygotowania technicznie rozsądnych i poważnych propozycji w tak krótkim terminie, nawet w przypadku, gdyby odpowiedzi Państwa byłyby przekazane nam bezzwłocznie tj. w ciągu kilku następnych dni.

W związku z tym zwracamy się z uprzejmą prośbą o przedłużenie terminu składania ofert o co najmniej 30 dni kalendarzowych.

Odpowiedź

Zamawiający dokona modyfikacji siwz w zakresie terminu składania i otwarcia ofert na dzień 15.02.2021 r.