



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, 4343826 fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

PO-II-370/ZZP-3/5 /11

Szczecin, dnia 17 luty 2011r.

dotyczy: przetargu nieograniczonego na : Sukcesywną dostawę paliwa żeglugowego MGO-DMA, zgodnie z norma ISO 8217:2010, dla jednostek Urzędu Morskiego w Szczecinie, na okres 12 miesięcy od daty podpisania umowy - numer sprawy PO-II-370/ZZP-3/5/11

W związku z pytaniami z dnia 17.02.2011r. dotyczącymi wymienionego w tytule przetargu skierowanymi przez jednego z Wykonawców, działając w oparciu o art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (t. jedn. Dz. U. z 2007 r. nr 223, poz. 1655; z późn. zmianami), Zamawiający wyjaśnia:

Pytanie:

Zgodnie z SIWZ wnioskujemy, że ceny producenta [zł/litr], o których mowa w SIWZ i umowie są równe iloczynowi trzech czynników:

1. wartości niższej z notowań z dnia poprzedzającego dostawę z pozycji Gasoil 0.1 z tabeli Cargoes CIF NWE/basis ARA raportu Platts European Marketscan [notowania te są raportowane w USD/Mg] oraz
2. kursu średniego NBP dla USD z dnia poprzedzającego dostawy oraz
3. gęstości paliwa wyrażonej w Mg/ltr

W związku z możliwą zmiennością gęstości dostarczanych w ramach kontraktu paliw, jaką jej wartość każdy oferent powinien przyjąć do obliczenia ceny w ofercie, aby zapewnić porównywalność ofert?

Odpowiedź:

Ceny producenta (zł/litr), o których mowa w SIWZ i umowie są równe iloczynowi trzech czynników:

- wartości niższej z notowań z dnia poprzedzającego dostawę z pozycji Gasoil 0.1 z tabeli Cargoes CIF NWE/basis ARA raportu Platts European Marketscan (notowania te są raportowane w USD/Mg),
- kursu średniego NBP dla USD z dnia poprzedzającego dostawy,
- gęstość paliwa wyrażonej w Mg/ltr. Gęstość paliwa powinna być obliczona w temperaturze 15⁰C.

Pytanie:

Zgodnie z Załącznikiem nr 1 do SIWZ (formularz ofertowy) *cena producenta powinna być wyliczona na podstawie notowań giełdowych oraz średniego kursu NBP dla USD ze stanu na 7 dni przed terminem składania ofert.* Czy oznacza to, że cena producenta powinna być wyliczona na podstawie notowań raportowanych przez Platts European Marketscan oraz średniego kursu NBP dla USD z dnia 28 lutego 2011?

Odpowiedź:

Cena producenta podana w ofercie powinna być wyliczona na podstawie notowań raportowanych przez Platts European Marketscan oraz średniego kursu NBP dla USD z dnia 28 lutego 2011 r. czyli 7 dni przed wyznaczonym terminem składania ofert.

Pytanie:

W rozdziale XIV SIWZ (Opis przedmiotu zamówienia) ani w umowie Zamawiający nie określił żadnej minimalnej gwarantowanej wielkości pojedynczej dostawy. W celu rzetelnej kalkulacji narzutu cenowego Wykonawcy do każdego dostarczonego litra paliwa musi on znać tę wielkość. Jest oczywiste, że jednostkowy koszt dowozu jest większy dla dostarczanej jednorazowo ilości np. 1000 ltr niż np. dla ilości 10000 ltr. Tylko znając minimalne gwarantowane ilości Wykonawca może właściwie oszacować koszty i możliwości swojego transportu (m.in. wielkość potrzebnych autocystern do obsługi kontraktu itp.). Czy w związku z powyższym Zamawiający może podać jaka będzie minimalna wielkość zamawianej przez niego pojedynczej dostawy w ramach umowy?

Odpowiedź:

Minimalne gwarantowane pojedyncze dostawy paliwa:

- 8 000 litrów w przypadku BON Szczecin,
- 25 000 litrów w przypadku BON Świnoujście.

Pytanie:

Oferta ma być złożona na sukcesywne dostawy paliwa MGO-DMA zgodnego z normą ISO 8217:2010, jednak Zamawiający w rozdziale XIV cz. III ust. 2 dodatkowo określa parametry zawartości siarki i gęstości. O ile rozumiałe jest ograniczenie zawartości siarki ze względu na przepisy EU i MARPOL, o tyle nie rozumiemy dlaczego gęstość paliwa w 15°C nie może przekraczać max 850 kg/m³. Przytoczona w SIWZ norma ISO określa maksymalną gęstość paliwa typu DMA na poziomie 890 kg/m³. Sprzedawane na polskim rynku oleje napędowe do celów żeglugowych (zgodne z DMA) posiadają gęstość do 860 kg/m³. Jako jeden z większych dostawców takich olejów w Polsce sami sprzedajemy je na różne rodzaje jednostek (o różnej wielkości i mocy silników – począwszy od łodzi rybackich, a kończąc na dużych oceanicznych kontenerowcach/masowcach/zbiornikowcach) i ich gęstość powyżej 850 kg/m³ nie budzi zastrzeżeń. Czy w związku z powyższym Zamawiający zgodzi się na modyfikację SIWZ i umowy wykreślając wymogi dotyczące gęstości lub przynajmniej podnieść limit do 860 kg/m³?

Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się podnieść limit gęstości paliwa do 860 kg/m³.

Pytanie:

Czy Zamawiający zgadza się na modyfikację umowy poprzez wykreślenie §3 ust. 1 i 2, gdyż zgodnie z SIWZ oraz §3 ust. 8 umowy, ceny dostaw, a w związku z tym również wynagrodzenie ogółem netto, będą się zmieniać w trakcie trwania umowy? Obecne brzmienie §3 ust. 1 i 2 sugeruje, że wynagrodzenie jest stałe (niezmienne w trakcie obowiązywania umowy).

Odpowiedź:

Zamawiający nie zgadza się na modyfikację umowy poprzez wykreślenie §3 ust 1 i 2 ponieważ w umowie musi być ustalone wynagrodzenie ogółem netto za wykonanie przedmiotu umowy. Na wynagrodzenie ogółem netto składa się stały narzut wykonawcy, zmienna cena producenta oraz podatek VAT w stawce 23%.

Pytanie:

Czy w przypadku, w którym wykonawca jest importerem lub nabywcą wewnątrzwspólnotowym dostarczanego paliwa i zagraniczny producent jest mu nieznany może wskazać siebie jako producenta dostarczanego paliwa w rozumieniu §3 ust. 6 umowy?

Odpowiedź:

Wykonawca powinien wskazać producenta dostarczanego paliwa żeglugowego.