

Przewodniczący Komisji Przetargowej

Wykonawcy, którzy złożyli oferty:

**INFORMACJA O ODRZUCENIU OFERT ORAZ O WYBORZE OFERTY
NAJKORZYSTNIEJSZEJ**

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest wykonanie opracowania pt.: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne”, nr sprawy nadany przez Zamawiającego: RZP 8/06/08/PN/B.

Niniejsze postępowanie prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 39 i nast. ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”.

W terminie przewidzianym na składanie ofert w przedmiotowym postępowaniu, tj. do dnia 30 października 2008 r. do godz. 14:00 czasu lokalnego, do Zamawiającego wpłynęło 7 ofert:

1) oferta nr 1, złożona przez:

SYMBIOS AG
Amalienbadstr. 36
Raumfabrik 29
76227 Karlsruhe
Niemcy

2) oferta nr 2, złożona przez konsorcjum firm:

- a) Scott Wilson Ltd
Scott House
Alencon Link
Basingstoke, Hampshire
RG21 7PP
Zjednoczone Królestwo, reprezentowany przez:
Scott Wilson Ltd Sp. z o.o. Oddział w Polsce
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa
- b) Scott Wilson Sp. z o.o.

ul. Chłapowskiego 29
60-956 Poznań

3) oferta nr 3, złożona przez konsorcjum firm:

- a) Mott Macdonald Limited
St Anne House
20-26 Wellesey Road
Croydon, Surrey
CR9 2UL Zjednoczone Królestwo
- b) Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT Sp. z o.o.
ul. Grójecka 34
02-308 Warszawa
- c) SENER Sp. z o.o.
ul. Marszałkowska 76
00-517 Warszawa
- d) SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A.
Avenida de Zugazarte 56
48930 Las Arenas, Vizcaya
Hiszpania

4) oferta nr 4, złożona przez konsorcjum firm:

- a) Landrum & Brown Worldwide Services, Inc.
Ohio USA, 11279 Cornall Park Drive
Cincinnati
Ohio 45242 USA
- b) Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o.
ul. Stawki 2
00-193 Warszawa

5) oferta nr 5, złożona przez konsorcjum firm:

- a) Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.
ul. Rondo ONZ 1
00-124 Warszawa
- b) PM Group Polska Sp. z o.o.
ul. Klecińska 125
54-424 Wrocław
- c) Project Management Limited
Killakee House
Belgrad Square, Tallaght
Dublin 24
- d) NDI S.A.
ul. M. Reja 13/15
81-874 Sopot
- e) Dariusz Sawicki
ul. Wincentego Witosa 18/9
15-660 Białystok

6) oferta nr 6, złożona przez:

INECO
Ingeniería y Economía del Transporte S.A.
Calle Paseo de la Habana 138
28036 Madryt
Hiszpania

7) oferta nr 7, złożona przez konsorcjum firm:

- a) PwC Polska Sp. z o.o.
Al. Armii Ludowej 14
00-638 Warszawa
- b) Oliver Wyman Consulting GmbH
Marstallstrasse 11
80539 München
Niemcy
- c) MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH
Durlacher Allee 49
76131 Karlsruhe
Niemcy
- d) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Am DFS-Campus 10
63225 Langen
Niemcy

Zamawiający, po dokonaniu otwarcia ofert w dniu 30 października 2008 roku, rozpoczął prace dotyczące badania ofert pod kątem ich formalnej oceny (sprawdzanie spełnienia warunków udziału w postępowaniu przez Wykonawców), pod kątem odrzucenia ofert na podstawie art. 89 ustawy Pzp, jak i pod kątem zawartości merytorycznej ofert (zgodności treści ofert z treścią SIWZ). W przypadku braków formalnych możliwych do uzupełnienia na podstawie art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający wystąpiła do dwóch Wykonawców, (którzy złożyli oferty nr 4 i 5) o ich uzupełnienie. Uzupełnienia zostały złożone. Podczas badania ofert w kwestii merytorycznej Zamawiający stwierdził, że niektóre oferty będą podlegały odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 - tj. treść ofert nie odpowiada treści SIWZ. W związku z powyższym postanowiła zamawiający postanowił wstrzymać wysyłanie wystąpień do Wykonawców, którzy złożyli oferty w przedmiotowym postępowaniu, o uzupełnianie dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu. Po zakończeniu badania ofert Zamawiający stwierdził, że w przedmiotowym postępowaniu tylko jedna oferta, oferta nr 7, nie podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp. Oferta ta, jednakże nie potwierdza spełniania warunku udziału w postępowaniu, ponieważ zgodnie z wymaganiem zawartym w Rozdziale VI pkt 9 SIWZ, nie zawiera tłumaczenia na j. polski załączonego do oferty dokumentu potwierdzającego, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności zgodnej z przedmiotem niniejszego zamówienia na wartość równą co najmniej cenie brutto przedstawionej oferty. W związku ze stwierdzonym faktem Zamawiający dnia 28 stycznia 2009 r. postanowił wezwać tego Wykonawcę do uzupełnienia złożonej oferty, nie wzywając

do analogicznych uzupełnień Wykonawców którzy złożyli pozostałe oferty w tym postępowaniu, zgodnie z zapisem art. 26 ust. 3 ustawy Pzp, który stanowi: *„Zamawiający wzywa wykonawców, którzy w określonym terminie nie złożyli oświadczeń lub dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 1, lub którzy złożyli dokumenty, o których mowa w art. 25 ust. 1, zawierające błędy, do ich uzupełnienia w wyznaczonym terminie, chyba że mimo ich uzupełnienia oferta wykonawcy podlega odrzuceniu lub konieczne byłoby unieważnienie postępowania; oświadczenia lub dokumenty powinny potwierdzać spełnianie przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu oraz spełnianie przez oferowane dostawy, usługi lub roboty budowlane wymagań określonych przez zamawiającego, nie później niż w dniu wyznaczonym przez zamawiającego jako termin uzupełnienia oświadczeń lub dokumentów.”*

Po dokonaniu oceny ofert pod względem formalnym i merytorycznym **Zamawiający informuje o:**

- I odrzuceniu oferty nr 1**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- II odrzuceniu oferty nr 2**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- III odrzuceniu oferty nr 3**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- IV odrzuceniu oferty nr 4**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- V odrzuceniu oferty nr 5**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- VI odrzuceniu oferty nr 6**, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp;
- VII wyborze oferty nr 7 jako oferty najkorzystniejszej**, zgodnie z art. 91 ust. 1 ustawy Pzp

UZASADNIENIE OGÓLNE

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie opracowania pt.: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne” jest pierwszym z serii współfinansowanych przez Unię Europejską, których celem jest wszechstronna ocena tezy o strategicznym znaczeniu transportu lotniczego dla Polski w warunkach globalizacji i stworzenie warunków do jej realizacji.

Celem zamówienia jest uzyskanie podstawy dla podjęcia decyzji o budowie lotniska centralnego dla Polski (LCP) lub o przyjęciu scenariusza rozwoju infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska.

Zamawiający, stosując się do postanowień ustawy Pzp, w sposób jednoznacznie precyzyjny opisał przedmiot i cel zamówienia oraz wskazał na uwarunkowania i problemy, bez których uwzględnienia nie jest możliwe spełnienie wymagań opisanych w SIWZ. Przedmiotowa SIWZ na wykonanie opracowania pt.: „*Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne*” zawiera opis przedmiotu i celu zamówienia, wszelkie definicje, wyjaśnienia oraz ujęte w formie pytań wskazówki co do zagadnień wymagających szczególnego opracowania, których zrozumienie umożliwia Wykonawcy złożenie oferty zapewniającej wykonanie przedmiotu umowy w zakresie zgodnym z SIWZ.

W Załączniku Nr 8 do SIWZ „Istotne postanowienia umowy”, w § 2 ust. 1, zapisano:

„Zamawiający zamawia a Wykonawca zobowiązuje się do wykonania przedmiotu umowy w zakresie zgodnym ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia (...) oraz ofertą Wykonawcy (...) z należytą starannością oraz zachowaniem zasad profesjonalizmu zawodowego”.

Przedmiotem zamówienia jest studium analityczno-prognostyczne o strategicznym charakterze, którego celem jest umożliwienie podjęcia decyzji o budowie lotniska centralnego dla Polski lub o przyjęciu scenariusza rozwoju infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska na podstawie wyników wielowariantowej prognozy popytu na usługi transportu lotniczego, z uwzględnieniem całego systemu transportowego Polski. Wymaga to ujęcia koncepcji LCP w kontekście lokalnym, europejskim i globalnym oraz uwzględnienia znanych i prognozowanych zmian strumieni przepływów transportowych w globalnej sieci połączeń lotniczych, co wynika ze zmian potencjału gospodarczego i politycznego państw i regionów.

Rozdział X SIWZ, pkt. 1 określa, że: *„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:*

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,

- wykaz danych i ich źródeł, z których Wykonawca będzie korzystał, z podaniem zasad ich weryfikacji,

1.2.2. opis organizacji pracy (...) a także zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy.”

Powyższy zapis został następnie szczegółowo rozwinięty w Załączniku Nr 7 do SIWZ w pkt. 2 „Szczegółowy zakres przedmiotu zamówienia” oraz w pkt. 3 „Sposób realizacji opracowania „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - prace analityczne”, gdzie również podano szczegółowe wymagania stawiane przez Zamawiającego odnośnie treści raportów cząstkowych oraz raportu głównego.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 1 „Uzasadnienie i cel wykonania przedmiotu zamówienia”, Zamawiający rozwinął definicję przedmiotu zamówienia podaną w Rozdziale III SIWZ:

„(...) Wykonawca przeprowadzi kompleksowe badania analityczne i prognostyczne uwzględniające konkurencję LCP z realizującymi funkcje węzłów multimodalnych portami lotniczymi krajów sąsiadujących, również w kontekście aktualnej i możliwej do przewidzenia zmiany struktury aliansów o charakterze globalnym, jak również dokona analizy porównawczej dla dwóch scenariuszy rozwoju infrastruktury transportu lotniczego w Polsce, tj. dla:

- 1) scenariusza zakładającego budowę nowego centralnego portu lotniczego w Polsce,
- 2) scenariusza bez budowy takiego portu lotniczego,

a następnie dokona oceny wyników symulacji w/w scenariuszy i zarekomenduje jeden z nich, przedstawiając szczegółowe uzasadnienie dokonanego wyboru oraz opracuje wybrany scenariusz w sposób określony w pkt. 3.5.1 lub 3.5.2(...)”

Z cytowanych zapisów SIWZ jednoznacznie wynika, że Zamawiający wielokrotnie podkreśla analityczno-studialny charakter zamówienia wymagając zastosowania metodologii prognostycznej obejmującej wszystkie gałęzie transportu oraz uwzględniającej konkurencję portów lotniczych, linii lotniczych i globalnych aliansów w zmiennych warunkach politycznych, ekonomicznych i społecznych oraz gwarantującej wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 4 (str. 42) zapisano:

„Wykonawca (...) przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim”.

Zamawiający wymaga zastosowania metodologii adekwatnej do stopnia skomplikowania zadania oraz udowodnienie posiadania przez Wykonawcę doświadczenia, zespołu ekspertów i narzędzi, sprawdzonych w realizacji analogicznych projektów analityczno-prognostycznych o znaczeniu strategicznym, wykonanych dla rynku o cechach zbliżonych do rynku przewozów lotniczych w Polsce.

Stopień trudności i skomplikowania przedmiotu zamówienia, którego najistotniejszą częścią jest prognoza rynku i ruchu lotniczego w horyzoncie czasowym do roku 2035 oraz konieczność wykonania symulacji kilkunastu indywidualnych scenariuszy, w narzuconym

przez Zamawiającego terminie maksymalnie 180 dni, wymaga posiadania doświadczenia w realizacji projektów o analogicznym charakterze, zespołu sprawdzonych ekspertów własnych oraz odpowiednich do stopnia skomplikowania zadania narzędzi i systemów IT. Są to oczywiste wymagania, bowiem Zamawiający ma przedłożyć rekomendację o realizacji wielomiliardowej inwestycji o strategicznym znaczeniu dla przyszłości Polski, a horyzont czasowy analiz i prognoz określony w SIWZ wynosi ponad 25 lat i sięga do 2035 r.

W przypadku opracowania projektu objętego zamówieniem Ministerstwa Infrastruktury zapisy SIWZ wymagają wykonania prognozy popytu na usługi transportowe jednocześnie dla wszystkich analizowanych lotnisk, również dzisiaj nieistniejących a zamierzonych. W takim przypadku metody analityczne oparte o trendy historyczne nie zapewniają uzyskania wyników gwarantujących pewność w horyzoncie wieloletnim. W każdym przypadku konieczna jest weryfikacja wyników, najdokładniej metodami symulacji scenariuszy, co wymaga posiadania sprawdzonego i skalibrowanego danymi historycznymi modelu analizowanego rynku.

UZASADNIENIE SZCZEGÓŁOWE

Ad I

Oferta nr 1 firmy SYMBIOS AG podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia, dalej zwanej SIWZ, w niżej wymienionym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. Rozdział X ppkt 1.2.1 SIWZ
2. Rozdział X ppkt 1.2.2 SIWZ
3. Załącznik Nr 7 do SIWZ ppkt 3.2
4. Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 4

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X ppkt 1.2.1 SIWZ (str. 13), polegającą na braku opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

Z przytoczonych poniżej zapisów SIWZ wynika, że Zamawiający wymaga od Wykonawcy zapewnienia, iż dobór danych i ich jakość będą adekwatne do przedmiotu zamówienia. W Rozdziale X „Sposób przygotowania ofert”, ppkt 1.2.1 SIWZ zapisano:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.1 opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,*
- wykaz danych i ich źródeł, z których Wykonawca będzie korzystał, z **podaniem zasad ich weryfikacji (...)**”.*

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych informacji na temat zasad weryfikacji danych i ich źródeł i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Problematyka związana z danymi do analiz i prognoz pojawia się w kilku miejscach przedłożonej oferty.

Wykonawca w Rozdziale 1.4 pkt. 1.4.3 oferty (str. 17) „Studium przypadku projektu Warszawa-Okęcie (...)” zapisał:

„(...) W analizie wykorzystano taśmy magnetyczne z danymi marketingowymi (MIDT), które zawierają informacje o prawie wszystkich rezerwacjach z całego świata. W przypadku rezerwacji nieujętych na taśmach (np. rezerwacje bezpośrednio dokonywane przez strony internetowe linii lotniczych) dokonano ich emulacji z wykorzystaniem specjalnych algorytmów SABRE, aby w ten sposób otrzymać kompletny obraz przepływów ruchu (...).”

W Rozdziale 2.1 pkt. 2.1.1 oferty „Raport cząstkowy I.A – Analiza” Wykonawca zapisał: *„(...) W pierwszej części raportu cząstkowego (...) opracowana zostanie baza danych wykorzystywana następnie do analizy rynku oraz kolejnych etapów projektu (...).”*

W kolejnych akapitach na stronach 21, 22 i 23 oferty Wykonawca w nieusystematyzowany sposób wymienia niektóre źródła i rodzaje danych, np. *„(...) z odpowiedniej Instytucji ds. koordynacji planów w Polsce (...)”* – czyli z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, nie ustosunkowując się do znanego problemu niekompletności i jakości danych, również w kontekście ich weryfikacji.

Weryfikacja danych i ich źródeł polega między innymi na ocenie kompletności danych pozyskiwanych z danego źródła. Dane z globalnych systemów rezerwacyjnych, dane linii lotniczych, dane agentów handlingowych charakteryzują się różnym zakresem, aktualnością i dokładnością. Dane związane z ruchem lotniczym wymagają innych sposobów weryfikacji niż dane socjo-ekonomiczne czy też dane infrastrukturalne.

Dane oferowane przez instytucje międzynarodowe, np. dane BSP (IATA), dane operatorów globalnych systemów dystrybucyjnych (GDS – Global Distribution Systems) czy dane MIDT (Marketing Information Data Tape) nie są kompletne, bowiem nie obejmując danych ze sprzedaży internetowej przewoźników i agentów (w najlepszym przypadku zawierają niezbyt dokładne estymacje danych sprzedaży internetowej udostępniane po uzyskaniu danych z realizacji), nie są wystarczające dla realizacji przedmiotu i celu zamówienia. Ponadto, zagraniczne źródła danych nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych, co uzasadnia zapisane w SIWZ wymaganie odnośnie weryfikacji danych.

W ofercie brak jest jakiegokolwiek innego odniesienia do problematyki danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz, również w kontekście ich weryfikacji.

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X ppkt 1.2.2 SIWZ, polegającą na braku opisu zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy.

W Rozdziale X ppkt 1.2.2 SIWZ (str. 13) Zamawiający zapisał: „(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.2 opis organizacji pracy (...) a także zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy (...).”

Zgodnie z ww. zapisami SIWZ Wykonawca zobligowany był do przedłożenia w ofercie opisu zasad audytu wewnętrznego.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Badając treść oferty Zamawiający założyła, że Wykonawca mógł zamiast sformułowania „*audyt wewnętrzny*” użyć synonimu, bądź też ustosunkować się do przedmiotowego wymagania nie wprost, a w formie opisowej. Badanie oferty wykazało jednakże brak informacji potwierdzających, że Wykonawca przedmiotowe wymaganie spełnił.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2, polegającą na braku opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego.

Zamawiający, konsekwentnie podkreślając w SIWZ analityczny (i strategiczny) charakter przedmiotowego opracowania, co znalazło m.in. wyraz w tytule: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - **PRACE ANALITYCZNE**”, wymagał od Wykonawcy przedstawienia szczegółów oferowanej metodologii. W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2 (str. 33) zapisano: *”Wykonawca opisze i scharakteryzuje zastosowany model prognostyczny.”*

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zastosowanego modelu prognostycznego i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Z analizy treści przedłożonej oferty wynika, że:

a) w Rozdziale 1 pkt 1.1 „Warunki ramowe lotnictwa cywilnego” (str. 5 oferty) Wykonawca zapisał:

„(...) porty lotnicze oraz zarządzający portami lotniczymi powinni:

- dokonać oceny rozwoju ruchu lotniczego w przyszłości w okresie krótko- i długoterminowym stosując alternatywne scenariusze oraz
- przeobrazić te scenariusze w szczegółowe i wiarygodne liczby oraz struktury ruchu lotniczego, które będą stanowiły podstawę do opracowania krótko- i długoterminowego prognozowania przepustowości i zysków. (...)”

b) w Rozdziale 1 pkt. 1.4 ppkt 1.4.2 „Studium przypadku projektu: prognoza na okres Igrzysk Olimpijskich 2008 dla Pekinśkiego Międzynarodowego Portu Lotniczego BCIA” (str. 16 oferty) Wykonawca zapisał:

„(...) Oprogramowanie Airport Management –System firmy Symbios przedstawione na rys. 6-10 wykorzystane zostanie również jako **główne narzędzie** do opracowania prognozy ruchu lotniczego w Polsce w przedziałach czasowych na koniec roku 2015, 2025 i 2035. (...)”

Jeden z wyżej wymienionych rysunków, podpisany Figure 10: „Szczegóły prognozowania dla BCIA 2025: pasażerowie w ruchu krajowym”, przedstawia zrzut ekranowy z wzmiankowanego powyżej oprogramowania, na którym zawarte są wyrazy: „Econometric model”, „Linear regression”, „Macro regression”.

W Rozdziale 2 pkt 2.2 „Raport cząstkowy II: „Prognoza rozwoju rynku (...)” (str.28 oferty) Zamawiający znalazł kilka odniesień do problematyki modelowania dla celów wykonania prognozy. W Rozdziale 2 pkt 2.2 „Podejście metodyczne” (str. 31 oferty) Wykonawca zapisał:

„(...) SYMBIOS AG opracował model prognozowania długoterminowego w oparciu o:

- dane makroekonomiczne,
- czynniki wpływu: rynkowe i właściwe dla położenia oraz
- analizy matematyczno-stochastyczne szeregów czasowych. (...)”

Ponadto na str. 32 oferty Wykonawca zamieścił: Figure 16: „Model prognozowania średnio-/długoterminowego: mieszanka metod”. Rysunek ten zawiera kilka informacji o podejściu metodologicznym oferenta. Po lewej stronie powyższego rysunku, opatrzonej nagłówkiem „METHODS”, znajduje się kilka informacji, z których wynika, że Wykonawca stosuje klasyczne metody statystyczne wykorzystujące szeregi czasowe („Math.-statistical Time series analysis”); ponadto kilka informacji o czynnikach oddziałujących na popyt. Czarny prostokąt w części środkowej opatrzonej nagłówkiem „Forecasting model”, czyli model prognostyczny. W jego wnętrzu znajduje się napis: „AMS – Long Term Forecasting Module”, po prawej stronie z nadtytułem „Results” znajduje się krótka i niekompletna lista wyników, czyli wielkości wyjściowych. Na następnej stronie, tj. na str. 33 oferty, Wykonawca jako „Influencing factors” (czynniki wpływu) zamieścił listę danych, wskaźników oraz zagregowanych prognoz, które również nie są ani opisem ani charakterystyką modelu prognostycznego.

Na str. 36 oferty Wykonawca zamieścił rysunek Figure 19: „*Mieszanka metod w pierwszym etapie prognozowania*”. Wykonawca opatrzył ten rysunek dodatkowym tytułem: „*Metod-Mix Step 1*”, dokonując podziału na: - „*medium-term forecast*” i „*long-term forecast*”.

Używając języka polskiego, który jest językiem przetargu, Zamawiający stwierdził, że w odniesieniu do prognozy średnioterminowej Wykonawca proponuje wykorzystanie stosowanych w statystyce metod analizy regresyjnej do analizy szeregów czasowych oraz danych sezonowych o wysokim stopniu zagregowania (miesięczne i kwartalne), z zastosowaniem algorytmów wykładniczych do filtrowania danych. W przypadku prognozy długoterminowej Wykonawca proponuje zastosowanie analizy szeregów czasowych.

Podobnie rysunek zamieszczony na str. 37 oferty, opatrzony podpisem „Figure 20: „*Przykładowa metoda prognozowania,*” to po prostu tzw. „zrzut ekranowy”, czyli przedstawienie zobrazowania z ekranu komputera, w którym model firmy SYMBIOS jest implementowany. Nadtytuł ma brzmienie: „*Demand-oriented, economic forecasting model*”.

Rysunek opatrzony podpisem „Figure 21 – *Mieszanka metod w drugim etapie prognozowania*” (str. 38 oferty) nie może być uznany za opis i charakterystykę modelu prognostycznego, co jest wymagane przez SIWZ, bowiem – podobnie jak „Figure 20” jest tylko „zrzutem ekranowym”, który przedstawia listę metod proponowanych do wykonania prognozy długoterminowej opartych o zastosowanie analizy regresyjnej.

Na str. 38 oferty Wykonawca zapisał:

„(...) dla poszczególnych wyników różnych metod prognozowania zastosowany zostanie czynnik ważenia w tak zwanej „*Macierzy Ewaluacji Ważenia*” (por. rys 10). (...) Metody oparte na czynnikach wpływu o dużym znaczeniu dla rozwoju polskiego rynku transportu lotniczego będą ważone odpowiednio do powyższego opisu (...)”.

Powyższe sformułowanie oznacza daleko idącą dowolność w stosowaniu współczynników korekcyjnych, co nie jest zgodne z zapisami SIWZ. Wymaganie przez SIWZ stosowania scenariuszy do wykonywania prognoz wariantowych nie jest równoznaczne ze stosowaniem współczynników wagi, jak to proponuje Wykonawca.

W Rozdziale 1 pkt. 1.4 ppkt 1.4.2 „*Studium przypadku projektu: prognoza na okres Igrzysk Olimpijskich 2008 dla Pekińskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego BCIA*” (str. 16 oferty) Wykonawca stwierdził, że „oprogramowanie *Airport Management –System firmy Symbios wykorzystane zostanie również jako **główne narzędzie** do opracowania prognozy ruchu lotniczego w Polsce w przedziałach czasowych na koniec roku 2015, 2025 i 2035”.*

Wykonawca nie przedstawił żadnych szczegółowych informacji pozwalających Komisji Przetargowej dokonać badania treści oferty pod kątem identyfikacji własności modelu prognostycznego wykorzystanego przez Wykonawcę w „*Airport Management –System*”, który ma być „*głównym narzędziem do opracowania prognoz*”.

W przedłożonej ofercie brak jakiegokolwiek innego odniesienia do wymogu SIWZ dotyczącego „*przedstawienia opisu i charakterystyki proponowanego modelu*

prognostycznego”. Powyższe zapisy nie są opisem modelu prognostycznego; co najwyżej informują o podejściu Wykonawcy do problemu prognozowania popytu na usługi transportowe.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: *„Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”*.

Zapisane przez Wykonawcę informacje o narzędziach statystycznych to nie model prognostyczny, który uwzględnia oddziaływania innych gałęzi transportu oraz konkurencji wewnątrzgałęziowej, zwłaszcza konkurencji portów lotniczych w warunkach zmiennej dynamiki popytu i zmian determinant transportu lotniczego w kontekście rozwoju (zmian) innych gałęzi transportu.

Przedłożona oferta nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego. Wykonawca podał jedynie informacje o narzędziach statystycznych, które zamierza wykorzystać przy wykonywaniu zamówienia. Wykonawca zamierza zastosować podejście prognostyczne oparte o wykorzystanie szeregów czasowych i analizy regresyjnej.

Zrealizowanie opisanego w SIWZ przedmiotu zamówienia wymaga doboru technik symulacyjnych umożliwiających szczegółowe badanie struktury popytu na usługi transportu lotniczego w warunkach konkurencji sąsiadujących portów lotniczych, konkurencji portów węzłowych, konkurencji linii lotniczych oraz konkurencji (lub współdziałania) ze strony innych gałęzi transportu.

W przypadku opracowania projektu objętego zamówieniem Ministerstwa Infrastruktury konieczne jest wykonanie prognozy jednocześnie dla wszystkich analizowanych lotnisk, również nieistniejących a zamierzonych, zgodnie z opisanymi w SIWZ scenariuszami prognostycznymi. Ponadto należy zauważyć, że dokładność prognoz w sposób jednoznaczny zależy od długości szeregów czasowych. W Polsce kompleksowa sprawozdawczość statystyczna w zakresie transportu lotniczego ma miejsce zaledwie od kilku lat, co oznacza, że długość szeregów czasowych nie jest wystarczająca dla potrzeb symulacji.

Stosowane w statystyce techniki analizy regresyjnej nie umożliwiają przyporządkowania popytu do poszczególnych przewoźników na konkretnych trasach, co jest niezbędne dla opracowania prognoz indywidualnych dla portów lotniczych wykazanych w SIWZ oraz określenia udziału dominującego przewoźnika w rynku. Ponadto nie da się określić oddziaływania innych gałęzi transportu oraz konkurencji wewnątrzgałęziowej, zwłaszcza konkurencji portów lotniczych w warunkach zmiennej dynamiki popytu i zmian determinant transportu lotniczego w kontekście rozwoju (zmian) innych gałęzi transportu z dokładnością wymaganą dla zrealizowania przedmiotu zamówienia. Techniki analizy regresyjnej mogą być co najwyżej wykorzystywane przy opracowywaniu indywidualnych prognoz krótkoterminowych dla pojedynczych lotnisk. Wykorzystanie metod statystycznych do analizy trendów historycznych nie zapewnia uzyskania pewności wyników w horyzoncie wieloletnim.

Ad 4

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 4 „Metodologia”, polegającą na braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 4 „Metodologia” (str. 42) Zamawiający zapisał: *”(...) Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim. (...)*”.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający, badając ofertę, nie znalazł informacji odnoszących się do kwestii pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim. Ponadto stwierdziła w Ad pkt 3 niniejszego pisma niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ, polegającą na braku opisu i charakterystyki proponowanego modelu prognostycznego. Bez znajomości opisu i charakterystyki oferowanego modelu prognostycznego Zamawiający nie jest w stanie zbadać, czy z całokształtu oferty mogłoby wynikać, że metodologia oferowana przez Wykonawcę mogłaby zapewnić wymaganą pewność wyników w horyzoncie wieloletnim. Wykonawca zdecydował wykorzystać do wykonania prognozy metody statystyczne stosowane dla obróbki danych historycznych (trendów), jak to wykazano powyżej. Wykorzystanie analizy statystycznej danych historycznych do prognozowania popytu na usługi transportowe nie jest metodą prognostyczną odpowiednią dla wykonania Zamówienia, bowiem nie zapewnia wymaganej przez Zamawiającego pewności wyników prognozy długoterminowej do roku 2035, m. in. ze względu na dużą dynamikę zmian przewozów w Polsce. Oparcie prognozy ruchu zarówno pasażerskiego jak i cargo o funkcje regresji/korelacji w warunkach dużej zmienności rynku z jakim mieliśmy i mamy do czynienia w przypadku Polski jest podejściem błędnym. Ponadto analiza regresji potrzebuje relatywnie długich oraz wiarygodnych szeregów czasowych. W polskim transporcie lotniczym, kompleksowa sprawozdawczość statystyczna odbywa się zaledwie od kilku lat i to jest zdecydowanie niewystarczający okres ażeby metoda regresji/korelacji przyniosła wiarygodny wynik. Korzystanie z kolei z danych instytucji międzynarodowych, które zwykle nie są kompletne i tylko ogólne lub opierają się na rozkładach lotów oraz systemach rezerwacyjnych wydaje się być niewystarczające. Dane te nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych.

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełnienia przez Wykonawcę tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.1, 1.3 i 1.4 tego Rozdziału, przedstawione są poniżej.

Zamawiający żądał od Wykonawcy złożenia w ofercie dokumentów, o których mowa w:

1) Rozdziale VI, pkt 1.9 SIWZ, tj. informacji banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w którym Wykonawca posiada rachunek, potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową Wykonawcy w wysokości przynajmniej 2 mln PLN, wystawionej nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert.

Dokument złożony przez Wykonawcę nie potwierdza spełniania warunku udziału w postępowaniu, określonego w Rozdziale V, ppkt 1.3.1 SIWZ.

Przedstawiony przez firmę SYMBIOS AG dokument, tj. tłumaczenie przez tłumacza przysięgłego dokumentu wystawionego przez Deutsche Bank, potwierdza posiadanie zdolności kredytowej równej 550 000 euro, co daje 1 820 170 PLN (obliczone po kursie średnim NBP z dnia ogłoszenia niniejszego zamówienia).

2) Rozdziale VI, pkt 1.10 SIWZ, tj. polisy, a w przypadku jej braku innego dokumentu potwierdzającego, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności zgodnej z przedmiotem niniejszego zamówienia na wartość równą co najmniej cenie brutto przedstawionej ofert, w celu potwierdzenia spełniania warunku udziału w postępowaniu, określonego w Rozdziale V, ppkt 1.3.2 SIWZ.

Przedstawione w ofercie Wykonawcy, w zakładce nr 4 (strony nieponumerowane) 4 szt. dokumentów niepodpisanych przez Wykonawcę, tj. tłumaczenia przez tłumacza przysięgłego dokumentów (załączonych w kopii), wystawionych przez SV SPARKASSEN VERSICHERUNG, nie potwierdzają spełniania wyżej wymienionego warunku.

3) Rozdziale VI, pkt 1.7 SIWZ, tj. dokumentu potwierdzającego należyte wykonanie przez Wykonawcę usług wykazanych w Wykazie wykonanych usług w okresie ostatnich 3 lat, sporządzonym zgodnie z Załącznikiem Nr 4 do SIWZ.

Przedstawione przez firmę SYMBIOS AG dokumenty (8 sztuk) w zakładce nr 3 oferty (strony nieponumerowane), mające potwierdzać należyte wykonanie ww. usług, obejmują kopię dokumentu w języku niemieckim wraz z tłumaczeniem na język polski bez poświadczenia przez Wykonawcę za zgodność z oryginałem - jednakże nie są podpisane lub parafowane przez osobę (osoby) upoważnioną w dokumentach rejestracyjnych firmy lub posiadającą pełnomocnictwo do dokonywania określonych czynności prawnych (zgodnie z Rozdziałem X, pkt 6 SIWZ), a zatem nie potwierdzają spełniania warunku udziału w postępowaniu, o którym mowa w Rozdziale V, ppkt 1.2.1 SIWZ.

4) Rozdziale VI pkt 1.8 SIWZ, tj. informacji dotyczących kompetencji zespołu ekspertów, o którym mowa w Rozdziale V pkt 1.2.2 SIWZ.

Przedstawiony w ofercie Wykonawcy Wykaz osób i podmiotów, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia (Załącznik Nr 5 do oferty), nie zawiera informacji na temat szczegółowego zakresu czynności przewidzianych do wykonania zamówienia przez kluczowych ekspertów, określonych przez Zamawiającego we wzorze Załącznika Nr 5 do SIWZ.

Ponadto powyższych informacji nie zawierają przedstawione przez firmę Symbios AG dokumenty (zakładka nr 2 oferty, str. 1- 9), tj. życiorysy głównego zespołu projektu, które również nie zostały podpisane lub parafowane przez osobę (osoby) upoważnioną w dokumentach rejestracyjnych firmy lub posiadającą pełnomocnictwo do dokonywania określonych czynności prawnych (Rozdział X pkt 6 SIWZ).

Z uwagi na powyższe Zamawiający stwierdza, że przedstawione w ofercie Wykonawcy dokumenty nie potwierdzają spełnienia ww. warunku udziału w postępowaniu.

5) Rozdziale VI pkt 2 SIWZ, tj. dokumenty potwierdzające odpowiednio, że wobec Wykonawcy mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- a) nie otwarto jego likwidacji ani nie ogłoszono jego upadłości;
- b) nie zalega z uiszczaniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne albo że uzyskał przewidziane prawem zwolnienie, odroczenie lub rozłożenie na raty zaległych płatności lub wstrzymanie w całości wykonania decyzji właściwego organu;
- c) nie orzeczono wobec niego zakazu ubiegania się o zamówienie.

W złożonej przez Wykonawcę ofercie brak dokumentów potwierdzających powyższe, co oznacza, że Wykonawca nie potwierdził spełnienia warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w Rozdziale V pkt 1 pkt 1.1 oraz 1.4 SIWZ.

W związku z powyższym, na podstawie Art. 24 ust. 1 pkt 10 „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Co więcej zauważyć należy, iż zgodnie z Rozdziałem X pkt 5 SIWZ oferta winna być sporządzona w języku polskim, natomiast część treści przedmiotowej oferty sporządzona jest w języku angielskim i niemieckim. Dotyczy to stron: 11-19, 32-34, 36-41, 51-56, 64-67 oferty.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 1 firmy SYMBIOS AG podlega odrzuceniu.

Ad II

Oferta nr 2 złożona przez konsorcjum firm **Scott Wilson Ltd. i Scott Wilson Sp. z o. o.** podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści SIWZ, w niżej wymienionym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. **Rozdział III SIWZ, pkt 6 oraz Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.1.2 i pkt. 3.2.2**
2. **Rozdział X pkt 1.2.1**
3. **Załącznik 7 do SIWZ pkt 4**

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność złożonej oferty z SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale III, pkt. 6, oraz w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.1.2 i pkt 3.2.2 polegającą na braku odwołania do polskich portów lotniczych, które będą ujęte przez Wykonawcę przy opracowywaniu zamówienia.

W SIWZ zapisano:

a) w Rozdziale III pkt. 6 (str. 5):

(...) „• 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych: Warszawa-Okęcie, (...) Szymany koło Szczytna,”

b) w Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 3.1.2 (str. 32):

(...)- dokona analizy i oceny rozwoju pasażerskiego ruchu lotniczego w latach 2000-2008 (...) w zestawieniach ogółem dla wszystkich 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych i dla każdego z nich osobno (...)

c) w Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 3.2.2 (str. 35):

(...) Wykonawca opracuje: - prognozę rozwoju lotniczego ruchu pasażerskiego do roku 2035

(...) dla dwóch scenariuszy, tj. z LCP i bez LCP (...)

(...) oraz dla poszczególnych funkcjonujących 12 portów lotniczych (...)

(...) należy ponadto uwzględnić potencjał i rozwój ruchu lotniczego na budowanych lotniskach o charakterze lotnisk regionalnych (zgodnie z Regionalnymi Planami Operacyjnymi województw na lata 2007-2013 tj.: PL Modlin, PL Lublin S.A.(Świdnik), lotnisko w Kamieniu Śląskim i lotnisko w Zegrzu Pomorskim), lotniskach współużytkowanych z resortem obrony narodowej i przygotowywanych do obsługi lotnictwa cywilnego na podstawie umów zawartych pomiędzy Ministrem Transportu i Ministrem Obrony Narodowej w latach 2006-2007 (Lotnisko Gdynia-Oksywie, PL Mińsk Mazowiecki, PL Sochaczew-Bielice, PL Radom-Sadków) oraz na wybranych lotniskach aeroklubowych w podziale na przewozy krajowe i zagraniczne, regularne i nieregularne oraz średnio i długodystansowe, z wydzieloną- analizą przewozów obsługiwanych przez LCC (...)

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego potwierdzenia uwzględnienia analiz i prognoz dla 12 lotnisk oraz lotnisk pozostałych, w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt 1.2.2 SIWZ, polegającą na braku opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

W Rozdziale X pkt 1.2.1. SIWZ (str. 13) Zamawiający zapisał:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,*
- wykaz danych i ich źródeł (...)z **podaniem zasad ich weryfikacji, (...)**”.*

Zgodnie z ww. zapisami SIWZ Wykonawca zobligowany był do przedłożenia w ofercie opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Problematyka związana z danymi do analiz i prognoz pojawia się w kilku miejscach przedłożonej oferty.

- w pkt. 1.2. „Rozpoczęcie realizacji projektu i gromadzenie danych” - str. 137,
- w pkt. 1.3. „Zródła danych” - str. 138, 139,
- w pkt. 1.6.4. „Dystrybucja wg. Portów lotniczych” – str. 145, 146.

W przedłożonej ofercie aspekty związane z przygotowaniem danych do analiz i prognoz przedstawione są powierzchownie. Na stronie 146 w podpunktach „Dane podażowe odnośnie usług transportu lotniczego”, „Dane odnośnie rodzajów transportu”, „Dane historyczne odnośnie działania portów lotniczych” oraz „Dane odnośnie planowanych wydarzeń” (?) Wykonawca zamieścił kilka informacji o wyrywkowo wybranych rodzajach danych bez podania ich źródeł, za wyjątkiem „Danych podażowych.”, które pozyskane zostaną „(...) z bazy danych usług lotniczych **Innowator**.(...)” – patrz strona 146, pierwszy akapit.

W ofercie brak jest jakiegokolwiek innego odniesienia do problematyki danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz, również w kontekście ich weryfikacji.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią Załącznika Nr 7 do SIWZ pkt 4 „Metodologia” w zakresie braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

W pkt. 4 „Metodologia” Załącznika Nr 7 do SIWZ (str. 42) Zamawiający zapisał: „(...) „Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim”. (...)”.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera informacji potwierdzających wysoki stopień pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim, w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełnienia przez Wykonawcę tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.1, 1.3 i 1.4 tego Rozdziału, przedstawione są poniżej.

Zamawiający żądał od Wykonawcy złożenia w ofercie dokumentu, wymienionego w pkt 1.9 Rozdziału VI SIWZ, tj. informacji banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w którym wykonawca posiada rachunek, potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową w wysokości przynajmniej 2 mln PLN.

Przedstawiony w ofercie Wykonawcy dokument nie potwierdza spełniania przez konsorcjum warunku udziału w postępowaniu, o którym mowa w Rozdziale V, ppkt 1.3.1 SIWZ.

W związku z powyższym, na podstawie Art. 24 ust. 1 pkt 10 „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Ponadto Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie formularza oferty, polegającą na braku zaoferowania terminu realizacji zamówienia.

Zgodnie z formularzem oferty, w pkt. 14 tego formularza, Wykonawca miał podać termin wykonania przedmiotu zamówienia. Wykonawca nie podał terminu wykonania przedmiotu zamówienia.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 2 konsorcjum Scott Wilson Ltd. i Scott Wilson Sp. z o. o. podlega odrzuceniu.

Ad III

Oferta nr 3, złożona przez konsorcjum firm: Mott Macdonald Limited, Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT sp. z o.o., Sener Sp. z o.o., SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści SIWZ w poniższym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. **Rozdział X pkt 1.2.2 SIWZ**
2. **Rozdział X pkt. 1.2.1 SIWZ**
3. **Załącznik Nr 8 do SIWZ, § 5 ust.2**
4. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2**
5. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2 pytania nr 10, 11 i 12**
6. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 4**

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt 1.2.2 SIWZ, polegającą na braku opisu zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy.

W Rozdziale X pkt 1.2.2. SIWZ (str. 13) Zamawiający zapisał:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:”

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- *opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,*
- *wykaz danych i ich źródeł (...)z podaniem zasad ich weryfikacji, (...).*

1.2.2. opis organizacji pracy (...) a także zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy. (...)”

Zgodnie z ww. zapisami SIWZ Wykonawca zobligowany był do przedłożenia w ofercie opisu zasad audytu wewnętrznego.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zadając treść oferty Zamawiający założył, że Wykonawca mógł zamiast sformułowania „audyt wewnętrzny” użyć synonimu, bądź też ustosunkować się do przedmiotowego wymagania nie wprost, a w formie opisowej. Badanie oferty wykazało jednakże brak informacji potwierdzających, że Wykonawca przedmiotowe wymaganie spełnił.

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt 1.2.1 SIWZ, polegającą na braku opisu danych i ich źródeł oraz opisu zasad ich weryfikacji.

W Rozdziale X pkt. 1.2.1. SIWZ (str. 13) Zamawiający zapisał:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:”

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego (...) zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,*
- wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji (...).”*

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego wykazu danych i ich źródeł oraz zasad ich weryfikacji i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

W Rozdziale 2 oferty „Zadanie 1 – Analiza Rynku Transportu Powietrznego w Polsce 2008 do 2008” (str. 163), pkt. 2.1 „Dane wejściowe” Wykonawca zapisał:

„(...) W celu wyjaśnienia zmian we wzroście ruchu i dystrybucji, przeanalizowane zostaną informacje historyczne, żeby ustalić, kto będzie głównym przewoźnikiem w transporcie lotniczym – PKB dla Polski, inne dane socjoekonomiczne, poziom cen biletów oraz koszt paliwa lotniczego, zliberalizowany rozkład w lotnictwie po akcesji polski do UW. (...)

(...) Jeżeli będzie to możliwe, wszystkie dane zostaną porównane z danymi ze źródeł alternatywnych, aby zapewnić ich niezawodność. (...).”

oraz dalej:

„(...) Ministerstwo Infrastruktury zostanie poproszone o dostarczenie wszystkich informacji szczegółowych dotyczących danych statystycznych lotnisk dla okresu od roku 2000. Idealne byłoby, gdyby te informacje były dostępne w podziale na linie lotnicze. (...).”

Badając przedmiotową ofertę Zamawiający nie znalazł żadnych innych informacji dotyczących danych i ich źródeł. Zamawiający przystępując do badania oferty założył, że Wykonawca mógł spełnić powyższy wymóg SIWZ zapisując informacje o danych w sposób rozproszony w całym dokumencie, a nie w formie wykazu. Zamawiający stwierdził jednak, że przedłożona oferta nie zawiera w treści żadnego punktu odwołującego się do wymagania przedstawienia wykazu danych i ich źródeł oraz podania zasad ich weryfikacji.

Porównywanie danych z danymi ze źródeł alternatywnych, które według Wykonawcy ma być wykonane „jeżeli będzie to możliwe”, jest tylko drobnym fragmentem całokształtu problemów związanych z jakością danych rynku lotniczego. Zamawiający zażądał w SIWZ opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł, a więc przytoczone sformułowanie jest niedopuszczalne. W przedłożonej ofercie brak jakiegokolwiek innego odniesienia do problematyki danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz.

Wykonawca proponuje porównanie danych z danymi ze źródeł alternatywnych, a więc zastosowanie krzyżowej kontroli danych. Kontrola krzyżowa to procedura stosowana na etapie przygotowywania danych umożliwiająca sprawdzenie, czy np. podane przez linię lotniczą dane o ilości pasażerów danego rejsu wylatującego z konkretnego lotniska są zgodne z informacjami podanymi przez port lotniczy, straż graniczną itp. Kontrola krzyżowa jest stosowana dla wykrycia, czy ta sama informacja nie występuje w przetwarzanych danych wielokrotnie i tym samym nie jest równoważna z weryfikacją danych i ich źródeł, bowiem w procesie weryfikacji dokonuje się między innymi oceny kompletności danych pozyskiwanych z danego źródła. Dane z globalnych systemów rezerwacyjnych, dane linii lotniczych, dane agentów handlingowych charakteryzują się różnym zakresem, aktualnością i dokładnością. Dane związane z ruchem lotniczym wymagają innych sposobów weryfikacji niż dane socjo-ekonomiczne czy też dane infrastrukturalne.

Trzeba ponadto zauważyć, jak ważne jest ostrożne podejście do danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz. Dane oferowane przez instytucje międzynarodowe, np. dane BSP (IATA), dane operatorów globalnych systemów dystrybucyjnych (GDS – Global Distribution Systems) czy dane MIDT (Marketing Information Data Tape) nie są kompletne, bowiem nie obejmując danych ze sprzedaży internetowej przewoźników i agentów (w najlepszym przypadku zawierają niezbyt dokładne estymacje danych sprzedaży internetowej udostępniane po uzyskaniu danych z realizacji), nie są więc wystarczające dla realizacji przedmiotu i celu zamówienia. Ponadto, zagraniczne źródła danych nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych, co uzasadnia zapisane w SIWZ wymaganie odnośnie weryfikacji danych.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia wykazu danych i ich źródeł oraz zasad ich weryfikacji Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia oraz wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji”. (...)”.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 8 do SIWZ, § 5 ust.2, dotyczących pozyskania przez Wykonawcę we własnym zakresie i na własny koszt innych danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz.

W Załączniku Nr 8 do SIWZ w § 5 ust. 2 (str. 44) zapisano:

„(...) 2. Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt pozyska inne dane niezbędne do wykonania analiz i prognoz oraz inne niezbędne dane, dokumenty i materiały niezbędne do wykonania zamówienia.”

W Rozdziale 2 „Zadanie 1 – Analiza Rynku Transportu Powietrznego w Polsce 2008 do 2008” (str. 163 – czwarty akapit), pkt. 2.1. „Dane wejściowe” Wykonawca zapisał:

„(...) Ministerstwo Infrastruktury zostanie poproszone o dostarczenie wszystkich informacji szczegółowych dotyczących danych statystycznych lotnisk dla okresu od roku 2000. Idealne byłoby, gdyby te informacje były dostępne w podziale na linie lotnicze. (...)”

Zamawiający stwierdził, że Wykonawca w ofercie nie potwierdził gotowości do pozyskania innych niezbędnych danych we własnym zakresie i na własny koszt i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 4

Zamawiający stwierdził niezgodność złożonej oferty z SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2., polegającą na braku opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego.

Zamawiający konsekwentnie podkreślając w SIWZ analityczny (i strategiczny) charakter zamówienia, co znalazło m.in. wyraz w tytule: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - **PRACE ANALITYCZNE**” wymagał od Wykonawcy przedstawienia szczegółów oferowanej metodologii. W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2. (str. 33) zapisano: *”Wykonawca opisze i scharakteryzuje zastosowany model prognostyczny.”*

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zastosowanego modelu prognostycznego i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający zbadał przedmiotową ofertę, nie znajdując opisu (charakterystyki) modelu prognostycznego, stosowanego przez Wykonawcę.

W pkt. 3.2. „Harmonogram” (str. 175), drugi akapit, Wykonawca zapisał: „Zbieranie danych rozpocznie się w pierwszym tygodniu po rozpoczęciu prac, wraz z wstępnym projektem modelu prognozowania wymagającego populacji.”

W pkt. 3.3. „Metodologia” przedmiotowej oferty (str. 175-176) Wykonawca zapisał:

- „(...) Prognoza dla Polski zostanie następnie przeanalizowana w rozbiciu na porty lotnicze, a zaobserwowane tendencje będą zastosowane w celu określenia prawdopodobnego udziału w rynku (...)”
- „(...) Podobne, choć mniej szczegółowe prognozy sporządzone zostaną dla każdego istniejącego regionalnego portu lotniczego w Polsce (...)”
- „(...) Konieczne będzie także ustalenie założeń w celu określenia przybliżonej lokalizacji nowego lotniska oraz linii drogowych i kolejowych, które będą miały połączyć je z Warszawą i pozostałymi dużymi miastami. (...)”

„(...) Prognozy te przygotowywane będą na podstawie długoletniego doświadczenia Mott Mac Donald w zakresie prognozowania zapotrzebowania na usługi lotnicze dla państw i konkretnych lotnisk (...)”

Powyższe cytaty to najważniejsze fragmenty przedłożonej oferty istotne dla oceny spełnienia wymagań SIWZ. Wynika z nich, że prognoza zostanie wykonana na podstawie długoletniego doświadczenia Wykonawcy w zakresie prognozowania oraz, że Wykonawca w pierwszym tygodniu po podpisaniu umowy rozpocznie wstępny projekt modelu prognozowania. Na podstawie zapisów ze stron 175-176 oferty oraz analizy całego rozdziału Zamawiający stwierdza, że Wykonawca zamierza zastosować do wykonania prognoz metody statystyczne z analizą szeregów czasowych i analizą regresyjną. Powszechnie znane i stosowane metody statystyki matematycznej to nie model odpowiadający wymogom SIWZ.

W przedłożonej ofercie brak jakiegokolwiek innego odniesienia do wymogu „przedstawienia opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego”. Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”.

Zrealizowanie opisanego SIWZ przedmiotu zamówienia nie jest możliwe bez zastosowania technik symulacyjnych umożliwiających szczegółowe badanie struktury popytu na usługi transportu lotniczego w warunkach konkurencji sąsiadujących portów lotniczych, konkurencji portów węzłowych, konkurencji linii lotniczych oraz konkurencji (lub współdziałania) ze strony innych gałęzi transportu. Zastosowanie statystyki matematycznej, w tym technik analizy regresyjnej (o innych nie ma w ofercie mowy), nie daje możliwości przyporządkowania popytu do poszczególnych przewoźników na konkretnych trasach, co jest niezbędne dla opracowania prognoz indywidualnych objętych studium portów lotniczych i dla dominującego przewoźnika.

Opisane przez Wykonawcę podejście nie zapewnia wystarczającej dokładności analizy oddziaływania innych gałęzi transportu oraz konkurencji wewnątrzgałęziowej, zwłaszcza konkurencji portów lotniczych w warunkach zmiennej dynamiki popytu i zmian determinant transportu lotniczego w kontekście rozwoju (zmian) innych gałęzi transportu.

W przypadku projektu objętego zamówieniem Ministerstwa Infrastruktury mamy do czynienia z prognozą wykonywaną jednocześnie dla wszystkich analizowanych lotnisk, również nieistniejących a zamierzonych. W takim przypadku metody analityczne oparte o trendy historyczne nie zapewniają uzyskania wyników gwarantujących pewność w horyzoncie wieloletnim.

W warunkach dużej zmienności rynku z jakim mieliśmy i mamy do czynienia w przypadku Polski oparcie prognozy ruchu zarówno pasażerskiego jak i cargo o funkcje regresji/korelacji danych historycznych jest podejściem błędnym. Ponadto analiza regresji potrzebuje relatywnie długich oraz wiarygodnych szeregów czasowych. W Polsce kompleksowa sprawozdawczość statystyczna w zakresie transportu lotniczego ma miejsce zaledwie od kilku lat i to jest zdecydowanie niewystarczający okres, ażeby metoda regresji/korelacji przyniosła wiarygodne wyniki.

Ad 5

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2 pytanie nr 10, 11, 12, polegającą na braku rozgraniczenia przewozów cargo na fracht i pocztę.

Zamawiający wymagał ujęcia problematyki przewozów towarowych (cargo) w podziale na fracht i pocztę.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2. (str. 33) zapisano:

”(...)Ww. raport cząstkowy powinien także udzielić odpowiedzi na następujące pytania (w wariantach i scenariuszach j.w.) (...)

10) Jaka część przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na fracht i pocztę) odbywać się będzie w ruchu krajowym/międzynarodowym?

11) Jakie są przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na fracht i pocztę) w polskich portach lotniczych do roku 2035 oraz jakie rynki transportu lotniczego mieć będą największe znaczenie dla Polski (ruch wewnątrz krajowy, Europa, Europa-Ameryka Północna, Europa-Azja, Europa- kraje Zatoki Arabskiej)?

12) Jakie działania są potrzebne by zdynamizować przewozy cargo (w podziale na fracht i pocztę) w polskich portach lotniczych?(...)”.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2.1 (str. 35) zapisano:

(...) Wykonawca opracuje i przedstawi prognozę rozwoju lotniczego ruchu cargo (w podziale na fracht i pocztę) w Polsce do roku 2035, w przedziałach czasowych na koniec roku 2015, 2025 oraz 2035 (...) wskaże scenariusz jego zdaniem optymalny z punktu widzenia możliwości rozwoju przewozów cargo (w podziale na fracht i pocztę), szczegółowo uzasadniając jego wybór.

W zakresie prognozowania popytu na przewozy cargo (w podziale na fracht i pocztę) uwzględniane będą przede wszystkim dane dotyczące czynników o charakterze gospodarczym mających wpływ na rozwój tego segmentu, rozwój infrastruktury do obsługi lotniczych przewozów cargo, konkurencji innych sektorów transportu, skomunikowania portów lotniczych z infrastrukturą drogową i kolejową.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera potwierdzenia spełnienia wymogu odrębnego uwzględnienia w ramach przewozów cargo kategorii „fracht” i kategorii „poczta” i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

W ofercie przedłożonej przez Wykonawcę, w pkt. 3 „Zadanie 2 – Prognoza rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce” na stronach: 174-177 wyrazy „fracht” i „poczta” nie zostały przez Wykonawcę użyte. Rozgraniczenie analizy i prognozy na fracht i pocztę jest dla Zamawiającego niezbędne, m. in. ze względu odrębną specyfikę przewozów frachtu i poczty i przewidywane działania naprawcze. Ponadto należy zauważyć, że brak uwzględniania podziału na fracht i pocztę w konstrukcji modelu prognostycznego uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów towarowych.

Ad 6

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 4 „Metodologia”, polegającą na braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 4 „Metodologia” (str. 42) zapisano:
(...) „Zamawiający zakłada, że do opracowania raportów częściowych i raportu głównego oraz zrealizowania celu zamówienia konieczne jest odwołanie się do analizy materiałów źródłowych oraz danych statystycznych krajowych i zagranicznych, a także otrzymanych od zarządzających portami lotniczymi, przewoźników lotniczych, dostawców usług żeglugi powietrznej, wojska, CFMU-EUROCONTROL, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niezależnie od zebrania dodatkowych danych w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia (...)”
i dalej:

(...) „Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim”. (...).

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający w pkt. Ad. 4 udowodnił niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ polegającą na braku opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego. Bez znajomości opisu i charakterystyki oferowanego modelu prognostycznego Zamawiający nie jest w stanie zbadać, czy z całokształtu oferty mogłoby wynikać, że metodologia oferowana przez Wykonawcę mogłaby zapewnić wysoką pewność wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełniania przez Wykonawcę tych warunków.

W związku z powyższym, na podstawie Art. 24 ust. 1 pkt 10 „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 3 konsorcjum Mott Macdonald Limited, Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT sp. z o.o., Sener Sp. z o.o., SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., podlega odrzuceniu.

Ad IV

Oferta nr 4 konsorcjum firm Landrum & Brown Worldwide Services, Inc. oraz Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o. podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści SIWZ, w niżej wymienionym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. **Rozdział III SIWZ**
2. **Rozdział X pkt 1.2.1 SIWZ**
3. **Rozdział III pkt 6 SIWZ oraz Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.1.2, 3.2.2**
4. **Rozdział X pkt 1.2.1 SIWZ**
5. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.1.2.**
6. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2**
7. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2.2**
8. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.3**
9. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.4**
10. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.5**
11. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 4**

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie zdefiniowanego w Rozdziale III pkt 2, 3 i 4 SIWZ przedmiotu zamówienia, celu zamówienia i definicji lotniska centralnego dla Polski, a także sposobu realizacji przedmiotu zamówienia.

W Rozdziale III pkt 2, 3 i 4 SIWZ Zamawiający zapisał:

„(...) 2. Przedmiotem zamówienia (...) jest wykonanie oraz dostarczenie przez Wykonawcę Zamawiającemu opracowania studialno-analitycznego pt.: ”Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne.

3. Celem zamówienia jest uzyskanie podstawy dla podjęcia decyzji o budowie lotniska centralnego dla Polski lub o przyjęciu scenariusza rozwoju infrastruktury lotniskowej kraju bez takiego lotniska”.

4. Zamawiający definiuje lotnisko centralne dla Polski jako port lotniczy o charakterze regionalnego lub subregionalnego w skali Europy portu węzłowego, tzw. hubu, funkcjonujący na bazie siatki połączeń dominującego przewoźnika, o znaczącym udziale ruchu tranzytowego i połączeń dalekiego zasięgu oraz znaczącym udziale w lotniczym ruchu pasażerskim w Polsce, będący jednocześnie kluczowym elementem multimodalnego węzła systemu transportowego Polski.(...)”.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta zawiera informacje dotyczące sposobu realizacji przedmiotu zamówienia, jego definicji i celu zamówienia niezgodne z treścią SIWZ w ww. zakresie i w związku z tym treść oferty nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wykonawca w dwóch cytowanych poniżej akapitach Rozdziału 3 oferty: *”Studium – Analiza koncepcyjna lotniska centralnego w Polsce*„przedstawił swój sposób realizacji przedmiotu zamówienia, który jest niezgodny z SIWZ.

W Rozdziale 3 *„Analiza koncepcyjna lotniska centralnego w Polsce”* (str. 37oferty) Wykonawca zapisał:

”(...) Zawarty w pkt. 3.1 SIWZ opis wymagań w zakresie Raportu cząstkowego dotyczącego analizy obecnego stanu rynku lotniczego przedstawia katalog czynników i zagadnień, które Wykonawca musi uwzględnić w częściach opracowania dotyczących analizy i diagnozy rynku transportu lotniczego (...).”

„(...)Aby poprawnie ocenić, czy powinno być zbudowane LCP, musi najpierw być określona jego rola. Jeżeli LCP ma w zamierzeniach obsługiwać więcej ruchu lotniczego niż pozostałe polskie lotniska razem wzięte, potrzebę istnienia kilku z pozostałych portów lotniczych należy zmarginalizować. Gdyby LCP miał uzupełnić lub zastąpić warszawskie Okęcie lub Modlin, rola LCP i zakres jego przepustowości byłaby znacząco różna. Rola LCP będzie także miała wpływ na analizę potencjalnego węzłowego przewoźnika innego niż PLL LOT SA (...).”

*„(...) Proponuje się, aby niezwłocznie po podpisaniu kontraktu, przed rozpoczęciem prac w ramach zadań 3.1. i 3.2., zorganizować sesję roboczą z ważnymi podmiotami zainteresowanymi projektem LCP i Wykonawcą. Celem tej sesji roboczej będzie przeprowadzenie **debaty dotyczącej celów dla sieci transportowej w Polsce** w długim horyzoncie oraz **określenie roli LCP**. Po przeprowadzeniu tego można będzie lepiej ukierunkować prognozy opracowane w zadaniu 3.2., aby odpowiedzieć na pytanie, czy LCP powinno być zbudowane, a jeżeli tak – **kiedy budowa powinna mieć miejsce**. (...).”*

Zamawiający zapisał w SIWZ, że decyzja o przyszłym Lotnisku Centralnym dla Polski nie zostanie podjęta arbitralnie, lecz na podstawie wyników opracowania będącego przedmiotem zamówienia. Z analizy SIWZ wynika jednoznacznie, że program przyszłego Lotniska Centralnego dla Polski będzie wynikał z wielowariantowej prognozy popytu na usługi transportowe wykonanej na zweryfikowanych danych. Dane zebrane w zadaniu analizy i diagnozy rynku posłużą do sprecyzowania scenariuszy definiujących różne konstelacje układu portów lotniczych, ich programu oraz różne scenariusze dotyczące dominującego przewoźnika i aliansów.

Wykonawca domaga się dodatkowych informacji uzyskanych w dyskusji z Zamawiającym po otrzymaniu zamówienia. SIWZ nie przewiduje natomiast jakichkolwiek debat z Wykonawcą na temat *„zamierzeń”, „roli LCP”, „celów dla sieci transportowej w Polsce”*.

Dla Zamawiającego przedmiotem zamówienia jest „studium analityczno-prognostyczne”, które ma dostarczyć jednoznacznej odpowiedzi na pytanie dotyczące zasadności budowy LCP i określenia lokalizacji oraz terminu rozpoczęcia tej inwestycji, wraz z uwzględnieniem innych związanych z budową lub zaniechaniem budowy LCP aspektów.

SIWZ jednoznacznie określa, że to WYKONAWCA ma dokonać analiz umożliwiających mu zdefiniowanie scenariuszy rozwoju infrastruktury lotniskowej w Polsce w zidentyfikowanych

warunkach brzegowych, wykonanie na tej podstawie wszystkich niezbędnych symulacji i przedstawienie rekomendacji o wyborze najkorzystniejszego rozwiązania. Wykonawca w przedłożonej ofercie nie podjął problematyki symulacji scenariuszy w rozumieniu SIWZ.

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt 1.2.1 „Sposób przygotowania ofert” SIWZ (str. 13), polegającą na:

- a) braku opisu koncepcji pracy umożliwiającego ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,**
- b) braku opisu zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy.**

W Rozdziale X pkt 1.2.1 SIWZ zapisano:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu częściowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,

- wykaz danych i ich źródeł (...)z podaniem zasad ich weryfikacji,
1.2.2. opis organizacji pracy (...) a także zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy (...).”

Ad 2a

Zgodnie z ww. zapisami SIWZ Wykonawca zobligowany był do przedłożenia w ofercie opisu metodologii pracy, czyli opisu proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia, zawierającego **co najmniej opis koncepcji pracy umożliwiający ocenę zgodności oferty z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia.**

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: *„Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”.*

Komentarz

Zamawiający stwierdził, że Wykonawca dla potwierdzenia spełnienia zakresu wymagań zawartych w SIWZ a niezbędnych dla realizacji przedmiotu zamówienia zamiast przedstawić wymagany opis koncepcji przedmiotu zamówienia posługuje się wielokrotnie następującym sformułowaniem, za którym znajduje się ramka z wkopiowanym, nieco zmodyfikowanym fragmentem SIWZ:

„Przygotowany projekt spełniać będzie wszystkie założenia i wymogi zawarte w SIWZ (tabela poniżej)”.

Opisaną metodę Wykonawca zastosował na następujących stronach oferty:

- str. 35, 36 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt 2.1 Załącznik Nr 7 do SIWZ,
- str. 37, 38 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt 3.1, 3.1.1 i 3.1.2 Załącznik Nr 7 do SIWZ,
- str. 39, 40, 41 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt 3.2, 3.2.1 i 3.2.2 Załącznik Nr 7 do SIWZ
- str. 47 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt. 3.3 Załącznik Nr 7 do SIWZ,
- str. 49, 50 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt. 3.4 Załącznik Nr 7 do SIWZ,
- str. 53, 54 – potwierdzenie spełnienia wymagań pkt. 3.5, 4 i 5 Załącznik Nr 7 do SIWZ,

W pkt. 1.2 „Główne założenia proponowanego podejścia” (str. 28) oferty Wykonawca stwierdził:

„W niniejszym opracowaniu wprowadzamy fragmenty treści SIWZ z zał. Nr 7 ponieważ stanowią one integralną część naszej metodologii i potwierdzają naszą zdolność do pełnej realizacji oczekiwań zamawiającego.”

Zastosowany przez Wykonawcę sposób potwierdzania spełnienia wymagań Zamawiającego nie jest zgodny z wymogami SIWZ, zgodnie z którymi oferta musi zawierać „(...) opis koncepcji pracy umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia (...)”.

Precyzja zapisów w ofercie leży niewątpliwie w interesie Wykonawcy, bowiem umożliwi mu złożenie oferty zgodnej z zapisami SIWZ. Poniższy przykład dokumentuje, że bez zrozumienia SIWZ oraz bez dokładnego własnego opisu oferowanych usług spełnienie wymagań SIWZ nie jest możliwe. Na str. 55 w ramce dotyczącej pkt. 4. „Metodyka”, Wykonawca popełnia błąd przy przerabianiu oryginalnego tekstu SIWZ na tekst oferty. Oto porównanie:

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 4 „Metodologia” (str. 42) Zamawiający zapisał: „(...)Zamawiający zakłada, że do opracowania raportów cząstkowych i raportu głównego oraz zrealizowania celu zamówienia konieczne jest odwołanie się do analizy materiałów źródłowych oraz innych danych statystycznych krajowych i zagranicznych, a także otrzymanych od zarządzających portami lotniczymi, przewoźników lotniczych, dostawców usług żeglugi powietrznej, wojska, CFMU-EUROCONTROL, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niezależnie od zebrania dodatkowych danych w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia (...)”.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 4 „Metodologia” (str. 55) Zamawiający zapisał: „(...) **ZAMAWIAJĄCY** (powinno być Wykonawca!) rozumie, że aby opracować raporty cząstkowe i raport główny oraz wykonać swoje zobowiązania kontraktowe niezbędne jest dotarcie do materiałów źródłowych i danych statystycznych, zarówno w skali krajowej jak i międzynarodowej, a także do danych i materiałów otrzymanych od zarządów lotnisk, przewoźników, służb wsparcia ruchu lotniczego, instytucji wojskowych, organizacji takich jak **EUROCONTROL** i **Administracja Lotnictwa Cywilnego** jak również zebrać dane w trakcie realizacji kontraktu. (...)”

Zastąpienie prawidłowej nazwy „Urząd Lotnictwa Cywilnego” wyrażeniem „Administracja Lotnictwa Cywilnego” oraz pominięcie w opisie czynności związanych z uwzględnieniem działającej w ramach organizacji EUROCONTROL jej wyspecjalizowanej jednostki organizacyjnej CFMU – Central Flow Management Unit, odpowiedzialnej za zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, dodatkowo dokumentuje niezgodność treści oferty z treścią SIWZ.

Ad 2b

Zgodnie z ww. zapisami SIWZ Wykonawca zobligowany był do przedłożenia w ofercie opisu zasad audytu wewnętrznego.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zasad audytu wewnętrznego Wykonawcy i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Badając treść przedłożonej oferty Zamawiający założył, że Wykonawca mógł zamiast sformułowania „audyt wewnętrzny” użyć jakiegoś synonimu, bądź też ustosunkować się do przedmiotowego wymagania nie wprost, a w formie opisowej. Badanie oferty wykazało jednakże brak informacji pozwalających wnioskować, że Wykonawca przedmiotowe wymaganie spełnił.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale III pkt 6 SIWZ, Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.1.2 i pkt 3.2.2, polegającą na braku odwołania do polskich portów lotniczych, które będą ujęte przez Wykonawcę przy opracowywaniu przedmiotu zamówienia.

W SIWZ zapisano:

a) w Rozdziale III pkt 6(str. 5):

(...) „- 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych: Warszawa-Okecie, (...) Szymany koło Szczytna,” (...)

b) w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.1.2 SIWZ (str. 32):

(...)- dokona analizy i oceny rozwoju pasażerskiego ruchu lotniczego w latach 2000-2008 (...w zestawieniach ogółem dla wszystkich 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych i dla każdego z nich osobno (...)

w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.1.2 (str. 35):

(...)Wykonawca opracuje: - prognozę rozwoju lotniczego ruchu pasażerskiego do roku 2035 (... dla dwóch scenariuszy, tj. z LCP i bez LCP (...)

(...)oraz dla poszczególnych funkcjonujących 12 portów lotniczych (...)

(...)należy ponadto uwzględnić potencjał i rozwój ruchu lotniczego na budowanych lotniskach o charakterze lotnisk regionalnych (zgodnie z Regionalnymi Planami Operacyjnymi województw na lata 2007-2013 tj.: PL Modlin, PL Lublin S.A.(Świdnik), lotnisko w Kamieniu Śląskim i lotnisko w Zegrzu Pomorskim), lotniskach współużytkowanych z resortem obrony narodowej i przygotowywanych do obsługi lotnictwa cywilnego na podstawie umów zawartych pomiędzy Ministrem Transportu i Ministrem Obrony Narodowej w latach 2006-2007 (Lotnisko Gdynia-Oksywie, PL Mińsk Mazowiecki, PL Sochaczew-Bielice, PL Radom-Sadków) oraz na wybranych lotniskach aeroklubowych w podziale na przewozy krajowe i zagraniczne, regularne i nieregularne oraz średnio i długodystansowe, z wydzieloną- analizą przewozów obsługiwanych przez LCC (...).

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych informacji na temat wykonania analiz i prognoz dla wskazanych w SIWZ lotnisk i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 4

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt. 1.2.1 SIWZ, polegającą na braku opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

Z przytoczonych poniżej zapisów SIWZ wynika, że Zamawiający wymaga od Wykonawcy zapewnienia, iż dobór danych i ich jakość będą adekwatne do przedmiotu zamówienia.

W Rozdziale X pkt. 1.2.1. SIWZ (str. 13) Zamawiający zapisał:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.1. opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu częściowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,
- wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji (...).”

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych informacji na temat zasad weryfikacji danych i ich źródeł i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

W przedłożonej ofercie w pkt. 1.17 „Opis danych i ich źródła” (str. 55) Wykonawca zapisał:

„(...) Dominująca część danych pochodzić będzie od instytucji publicznych i mają one najczęściej charakter dokumentów. W takiej sytuacji nie ma potrzeby dodatkowego weryfikowania tych dokumentów. Gdyż należy zakładać, że z należytą starannością treść tych dokumentów została zweryfikowana w trakcie tworzenia tych dokumentów.(...)”

oraz w akapicie piątym (str. 56):

„(...) Źródłem danych i prognoz dotyczących ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Nie ma podstaw do zakładania, że dane te mogą być niewiarygodne i będą wymagać rzetelności pod względem ich weryfikacji. (...)”

Powyższe cytaty z przedłożonej oferty dowodzą, że Wykonawca w sprzeczności z zapisami SIWZ stwierdza brak konieczności weryfikacji pozyskiwanych z różnych źródeł danych. Jak wynika z pierwszego cytatu, Wykonawca zakłada *a priori*, że dane pochodzące z instytucji publicznych zostały sporządzone z należytą starannością, ich treść została zweryfikowana, a więc dane są wiarygodne i weryfikacji nie wymagają.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia wykazu danych i ich źródeł oraz zasad ich weryfikacji Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia oraz wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji”. (...)”.

Weryfikacja danych i ich źródeł polega między innymi na ocenie kompletności danych pozyskiwanych z określonego źródła. Dane z globalnych systemów rezerwacyjnych, dane linii lotniczych, dane agentów handlingowych charakteryzują się różnym zakresem, aktualnością i dokładnością. Dane związane z ruchem lotniczym wymagają innych sposobów weryfikacji niż dane socjo-ekonomiczne czy też dane infrastrukturalne.

Dane oferowane przez instytucje międzynarodowe, np. dane BSP (IATA), dane operatorów globalnych systemów dystrybucyjnych (GDS – Global Distribution Systems) czy dane MIDT (Marketing Information Data Tape) nie są kompletne, bowiem nie obejmując danych ze sprzedaży internetowej przewoźników i agentów (w najlepszym przypadku zawierają niezbyt dokładne estymacje danych sprzedaży internetowej udostępniane po uzyskaniu danych z realizacji), nie są więc wystarczające dla realizacji przedmiotu i celu zamówienia. Ponadto, zagraniczne źródła danych nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych, co uzasadnia zapisane w SIWZ wymaganie odnośnie weryfikacji danych.

Dane są niezbędne do wykonania analiz i prognoz. W tym zakresie treść przedłożonej oferty jest niezgodna z treścią SIWZ, bowiem nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego. Zamawiający badając treść oferty stwierdził, że Wykonawca operuje hasłami oferując jedynie wykorzystanie „(...) *najbardziej efektywnej metodologii (...)*” oraz „(...) *technik modelowania regresyjnego (...)*”, jak również „(...) *jedno i wielowariantowej analizy regresyjnej (...)*” i „(...) *analizy trendów (...)*”.

Zgodnie z zapisem SIWZ Wykonawca był zobligowany do przedstawienia zasad weryfikacji danych, czego oferta nie zawierała.

Ad 5

Zamawiający stwierdził niezgodność treści oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań dotyczących analizy konkurencyjności opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.1.2, polegającą na braku uwzględnienia aspektów cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej, intermodalności.

Zamawiający wymaga kompleksowej analizy konkurencyjności rynku lotniczego z uwzględnieniem aspektów cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej, intermodalności itp. Zamawiający zapisał w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.1.2 (str. 32):

„(...) *Wykonawca:*

- *dokona oceny konkurencyjności usług lotniczego transportu pasażerskiego i cargo (w podziale na fracht i pocztę) w stosunku do innych środków transportu w Polsce, w szczególności drogowego i kolejowego (aspekt cenowy, czasowy, jakość usług, dostępność czasowa i przestrzenna, intermodalność itp.).(...).*”

Zamawiający stwierdził, iż przedłożona oferta w zakresie wymagań dotyczących analizy konkurencyjności nie uwzględnia aspektów cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej, intermodalności i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający badając całość oferty zauważył, że aspekty konkurencyjności zawarte są w kilku miejscach:

- w pkt. 1.7 (str. 38-39) „Czynniki globalne (makroekonomiczne)” podano listę czynników „(...) wpływających na poziom aktywności w Polsce” (...). Wyraz „konkurencja” występuje w przedostatnim akapicie: „ • skutkami konkurencji ze strony europejskich portów węzłowych”.

Badając przedłożoną ofertę Zamawiający stwierdził, że w ofercie przedłożonej przez Wykonawcę brak jest uwzględnienia analizy konkurencyjności usług transportu lotniczego, a szczególnie aspektów: „... cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej, intermodalności itp.)”.

Ad 6

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2., polegającą na braku opisu zastosowanego modelu prognostycznego.

Zamawiający konsekwentnie podkreślając w SIWZ analityczny (i strategiczny) charakter zamówienia, co znalazło nawet wyraz w tytule: „Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski - PRACE ANALITYCZNE” wymagał od Wykonawcy przedstawienia szczegółów oferowanej metodologii.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2. (str. 33), zapisano:

“(...) Wykonawca opisz i scharakteryzuje zastosowany model prognostyczny. (...).”

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zastosowanego modelu prognostycznego i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Przedmiotowa oferta nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego. Zamawiający przystępując do badania oferty założył, że Wykonawca mógł spełnić wymóg SIWZ zapisując informacje w sposób rozproszony w całym opisie ofertowym.

W badanej ofercie wyrazy: „metodologia”, „model”, „modelowanie” występują w kilku miejscach

W Rozdziale „Metodologia i organizacja pracy” w punkcie „Podsumowanie” (str. 17-18) Wykonawca napisał:

„(...) W przedstawionym poniżej opisie metodologii pokazujemy działanie naszego zespołu zarówno w obszarach rozwiniętego, dojrzałego rynku lotniczego i historycznie ukształtowanej oferty lotniczej, ale również w obszarach gdzie każda inicjatywa jest nowa (...)brak ciągłości historycznej oferty i silnie kształtujące nowe uwarunkowania działające dopiero w ostatnich latach.(...)” (str. 17).

Zdaniem Komisji przetargowej jest to prawidłowe sformułowanie warunków brzegowych przed przystąpieniem do podejścia do doboru metod realizacji przedmiotu zamówienia dla osiągnięcia celu zamówienia, które nie zostało przez Wykonawcę rozwinięte w opis zastosowanego modelu prognostycznego, jak tego wymagają zapisy SIWZ. Takiego, wymaganego przez SIWZ, opisu wraz z charakterystyką w przedłożonej ofercie brak.

Na stronie 18 oferty w pkt. 4 zapisano:

*„Nasz zespół ma nie tylko olbrzymie doświadczenie w korzystaniu z zaawansowanych narzędzi i **modeli analitycznych**, ale wie najlepiej jak wykorzystać te narzędzia dla wypracowania innowacyjnych rozwiązań dla naszych klientów”*

Zamawiający zwrócił uwagę, że Wykonawca reklamuje doświadczenie własnych ekspertów w zakresie stosowania modeli analitycznych, nie w odniesieniu do modeli prognostycznych, których metodologia jest diametralnie różna.

W rozdziale 1.2 oferty na str. 28 znajduje się Rys. 4 „Schemat podejścia metodologicznego”. Rysunek jest opisany w sposób następujący:

„Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - Studium analityczne. Proponowany schemat metodologii”.

Rys. 4 nie jest spełnieniem wymagania przedstawienia przez Wykonawcę „ (...) opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego (...), bowiem przedstawia jedynie strukturę projektu z uwzględnieniem jego modułów i uwarunkowań. W rozdziale 1.9 „Podejście do prognozowania” (str. 42) oferty znajduje się Rys. 10 „Metodologia prognozowania”. Rysunek jest opisany w sposób następujący: „Wstępna i wtórny prognoza aktywności. Metodologia przeglądu”.

Na str. 30 przedłożonej oferty Wykonawca zapisał:

„ (...) Dla celów niniejszego opracowania przyjęliśmy szeroki zakres metodologii od analizy symulacji w czasie rzeczywistym i przyspieszonym oraz analizy sieci, przez wykorzystanie narzędzi heurystyki, benchmarkingu oraz analizy kolejki. Na podstawie zakresu dostępnych danych oraz dostępnego czasu przeznaczzonego na uzyskanie rzetelnych wyników analizy, nasz zespół zastosuje najbardziej efektywną metodologię pozwalającą na udzielenie odpowiedzi w kwestii zasadności koncepcji lotniska centralnego, a także zapewnienia solidnej bazy dla bardziej szczegółowych opracowań (...).”

i dalej:

„(...) Niniejsze opracowanie wykorzysta szczegółowe techniki modelowania regresyjnego aby określić zasadność posiadania lotniska centralnego.(...)”

W rozdziale 1.10. „Analiza jakościowa” (str. 42) Wykonawca zapisał: „(...) Analiza jakościowa obejmuje wywiady z przedstawicielami linii lotniczych obsługiwanych na lotnisku, kierownictwo lotniska, i władze odpowiedzialne za rozwój biznesu i turystyki, jak również przegląd innych informacji w celu uzyskania bieżących czynników stymulujących działalność lotnisk.

Uzyskana informacja zostanie następnie pogrupowana na ilościowe prognozy w skali makro przez połączenie informacji o trendach popytu na loty pasażerskie, plany przewoźników odnośnie floty oraz strategię rozwoju tras widziane przez przewoźników. Zostanie również uwzględniony planowany rozwój innych portów europejskich (...).”

W rozdziale 1.10. „Analiza statystyczna” (str. 42) Wykonawca zapisał co następuje:

„(...) - znaczna część tej analizy jest prowadzona za pomocą jedno- i wielowariantowej analizy regresyjnej.(...)” – str. 26,

„(...) -Wraz z analizą metodą regresji **mogłaby zostać** (???) użyta analiza trendów do określenia (...) względnych wpływów zmiennych niezależnych (...)” – str. 26,

Powyższe zapisy nie są opisem modelu prognostycznego; co najwyżej informują o podejściu Wykonawcy do problemu prognozowania popytu na usługi transportowe. Jedyne konkretne ślady próby opisanego modelu Zamawiający znalazł na stronie 43, gdzie przedstawiono elementarny wzór, bez związku z metodologią modelowania rynku transportu lotniczego stosowaną przy opracowywaniu prognoz długoterminowych z uwzględnieniem konkurencji / współdziałania innych gałęzi transportu.

Ponadto w opisie wzoru ze strony 42 Wykonawca stwierdził: „(...) Jak przedstawiono wyżej, projekcje ruchu pasażerskiego i towarowego dla różnych kategorii działalności **można by** (???) obliczyć za pomocą analizy statystycznej i regulacji jakościowych. Ponadto **możny by** (???) przeprowadzić **kilka** analiz wrażliwości (scenariusz konserwatywny, zrównoważony i agresywny), aby określić przedziały natężenia ruchu lotniczego. (...).”

Zapisy SIWZ nie dopuszczają uznaniowego podejścia do narzuconego przez Zamawiającego zakresu pracy przejawiającej się w stosowaniu wyrażen „można by”, „kilka”. Zamawiający wyklucza jakąkolwiek dowolność w decydowaniu o zakresie prac, których wykonanie zgodnie z zapisami SIWZ jest konieczne dla zrealizowania przedmiotu zamówienia.

Zapisane przez Wykonawcę informacje o narzędziach statystycznych to nie model prognostyczny, który uwzględnia oddziaływanie innych gałęzi transportu oraz konkurencji wewnątrzgałęziowej, zwłaszcza konkurencji portów lotniczych w warunkach zmiennej dynamiki popytu i zmian determinant transportu lotniczego w kontekście rozwoju (zmian) innych gałęzi transportu.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”.

Przedłożona oferta nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego. Wykonawca podał informacje o narzędziach statystycznych, które zamierza wykorzystać przy wykonywaniu zamówienia. Wykonawca zamierza zastosować podejście prognostyczne oparte o wykorzystanie szeregów czasowych i analizy regresyjnej.

Zrealizowanie opisanego w SIWZ przedmiotu zamówienia wymaga doboru technik symulacyjnych umożliwiających szczegółowe badanie struktury popytu na usługi transportu lotniczego w warunkach konkurencji sąsiadujących portów lotniczych, konkurencji portów węzłowych, konkurencji linii lotniczych oraz konkurencji (lub współdziałania) ze strony innych gałęzi transportu.

W przypadku projektu objętego zamówieniem Ministerstwa Infrastruktury konieczne jest wykonanie prognozy jednocześnie dla wszystkich analizowanych lotnisk, również nieistniejących a zamierzonych, zgodnie ze opisanymi w SIWZ scenariuszami prognostycznymi. Ponadto należy zauważyć, że dokładność prognoz w sposób jednoznaczny zależy od długości szeregów czasowych. W Polsce kompleksowa sprawozdawczość statystyczna w zakresie transportu lotniczego ma miejsce zaledwie od kilku lat, co oznacza, że długość szeregów czasowych nie jest wystarczająca dla potrzeb symulacji.

Stosowane w statystyce techniki analizy regresyjnej nie umożliwiają przyporządkowania popytu do poszczególnych przewoźników na konkretnych trasach, co jest niezbędne dla opracowania prognoz indywidualnych dla portów lotniczych wykazanych w SIWZ oraz określenia udziału dominującego przewoźnika w rynku. Ponadto nie da się określić oddziaływania innych gałęzi transportu oraz konkurencji wewnątrzgałęziowej, zwłaszcza konkurencji portów lotniczych w warunkach zmiennej dynamiki popytu i zmian determinant transportu lotniczego w kontekście rozwoju (zmian) innych gałęzi transportu z dokładnością wymaganą dla zrealizowania przedmiotu zamówienia. Techniki analizy regresyjnej mogą być co najwyżej wykorzystywane przy opracowywaniu indywidualnych prognoz krótkoterminowych dla pojedynczych lotnisk. Wykorzystanie metod statystycznych do analizy trendów historycznych nie zapewnia uzyskania pewności wyników w horyzoncie wieloletnim.

Ad 7

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2.2, polegającą na zawężeniu zakresu oferowanej pracy przez nieuwzględnienie „lotnisk aeroklubowych”.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2.2 (str. 35) zapisano:

”(...) Wykonawca opracuje (...) prognozę rozwoju (...) z uwzględnieniem potencjału i rozwoju ruchu lotniczego (...) na wybranych lotniskach aeroklubowych. (...)”.

Wykonawca w punkcie 1.8. „Czynniki lokalne i regionalne” na str. 41 oferty zapisał:

„(,,,) 3.2.2. „Prognozy wzrostu lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce”

Wykonawca opracuje:

- Prognozę wzrostu ruchu pasażerskiego w Polsce do roku 2035 (...). Ta prognoza będzie uwzględniać potencjalny wzrost ruchu lotniczego na nowo wybudowanych lotniskach regionalnych (...) oraz na niektórych lądowiskach aeroklubów, przydzielonych do lotów krajowych i międzynarodowych (...).”

Zamawiający stwierdził, że w przedłożonej ofercie Wykonawca nie spełnił wymogu uwzględnienia lotnisk aeroklubowych i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wykonawca zmienił zakres oferowanych usług, przez ograniczenie się do lądowisk aeroklubowych i brak uwzględnienia lotnisk aeroklubowych. Lądowisko nie posiada wymaganej dla lotnisk infrastruktury, co z kolei przekłada się na możliwość wykonywania regularnego transportu lotniczego (patrz Ustawa Prawo Lotnicze).

Ad 8

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.3, polegającą na:

- a) propozycji wykonania szczegółowej analizy wymagań w następnym studium,**
- b) zmianie zakresu wykonywanych prac przez uwzględnienie „*granic rozwoju infrastruktury lotniskowej*” zamiast „*ograniczeń rozwoju infrastruktury lotniskowej*”.**

Ad 8 a

Wykonawca w złożonej ofercie w pkt. 1.13 „Wymagania dotyczące infrastruktury lotniska,, , pkt. 3.3. „Raport cząstkowy dotyczący infrastruktury lotniskowej” (str. 47) zapisał:

*”(...) To zadanie pociągnie za sobą ocenę koncepcyjną wymagań do urządzeń lotniskowych bazującą na wynikach prognozy zapotrzebowania. Bardziej szczegółowa analiza takich wymagań będzie wykonana w **następnym studium**. (...)”.*

Zamawiający wymaga wykonania przedmiotowej analizy w ramach niniejszego zamówienia,.

Zamawiający stwierdził, że w przedłożonej ofercie Wykonawca zawęził – w stosunku do zapisów SIWZ - zakres wykonywanych analiz i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 8 b

Zamawiający w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.3 (str. 36) zapisał:

*”(...) Ww. raport cząstkowy powinien udzielić także odpowiedzi na następujące pytania:
1) **Jakie są granice rozwoju infrastruktury lotniskowej (...)**”*

Wykonawca w złożonej ofercie w pkt 1.13 „Wymagania dotyczące infrastruktury lotniska,, , pkt. 3.3 „Raport cząstkowy dotyczący infrastruktury lotniskowej” (str. 47) zapisał:

*(...)Powyższy raport cząstkowy powinien odpowiedzieć na następujące pytania:
1) **Jakie są ograniczenia rozwoju infrastruktury lotniskowej (...)**.*

Dokonana przez Wykonawcę zmiana cytowanego zapisu SIWZ polega na zamianie podejścia ilościowego na podejście jakościowe. Zgodnie z zapisem Zamawiającego wymagane jest określenie maksymalnego poziomu i rozkładu ruchu na danym lotnisku w zależności od jego przepustowości i innych lokalnych ograniczeń, zwłaszcza wynikających z położenia, aspektów operacyjnych, społecznych, środowiskowych itp.

Zamawiający stwierdził, że w przedłożonej ofercie Wykonawca dokonał merytorycznej zmiany treści SIWZ, dotyczącej określenia granic rozwoju infrastruktury lotniskowej, i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 9

Zamawiający stwierdził niezgodność treści oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań określonych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.4, polegającą na:

- a) merytorycznie błędnym podejściu do wymogu SIWZ w zakresie określenia sposobów zwiększenia pojemności powietrznej w FIR Warszawa,**
- b) zmianie zakresu przedmiotu zamówienia.**

Ad 9 a

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.4 (str. 37) Zamawiający zapisał:

”(...) Wykonawca wykona modele ruchu lotniczego i określi (...) przepustowość polskiej przestrzeni powietrznej lotnisk (...) z uwzględnieniem niezbędnych z punktu widzenia LCP rozwiązań w zakresie zwiększenia pojemności przestrzeni powietrznej W FIR Warszawa. (...)”.

Zamawiający oczekuje od Wykonawcy określenia **sposobów zwiększenia pojemności przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa.**

W przedłożonej ofercie w pkt. 13 „Wymagania dotyczące infrastruktury lotniska,, , pkt. 3.4. „Raport cząstkowy odnośnie infrastruktury nawigacyjnej” (str. 49) Wykonawca zapisał:

*”(...) Rozwiązania niezbędne z punktu widzenia LCP pod względem **rosnącej przepustowości w rejonie informacji powietrznej (FIR) Warszawa. (...)**”.*

Takie sformułowanie jest merytorycznie niezgodne z SIWZ, bowiem oznacza, iż Wykonawca zakłada, że przepustowość FIR Warszawa stale rośnie, co jest oczywiście błędnym podejściem.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta zawiera błędne merytorycznie – w odniesieniu do zapisów SIWZ – podejście do wymogu przedstawienia przez Wykonawcę rozwiązań dotyczących zwiększenia pojemności przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 9 b

W przedłożonej ofercie w pkt. 13 „Wymagania dotyczące infrastruktury lotniska”, pkt 3.4 „Raport cząstkowy odnośnie infrastruktury nawigacyjnej” (str. 59) Wykonawca zapisał:

“(…) Uznaje się, że opracowanie szczegółowego planu przestrzeni powietrznej zostanie przeprowadzone w następnym opracowaniu, bazującym na zaleceniach niniejszego studium (…)”.

Zamawiający wymaga wykonania w ramach przedmiotowego zamówienia wszystkich prac określonych przez SIWZ. Przedłożony przez Wykonawcę zapis należy uznać za odmowę wykonania zamówienia w sposób narzucony przez Zamawiającego w części opisanej w pkt. 3.4 Załącznika Nr 7 do SIWZ.

Ponadto, w części oferty potwierdzającej wykonanie pkt. 3.4. Załącznika Nr 7 do SIWZ Wykonawca kilkakrotnie zamiast nazwy TMA-Warszawa używa zwrotu „terminal” lub „terminal warszawski”. Zamawiający po raz kolejny stwierdził niezgodność treści oferty z treścią SIWZ, ponieważ użyte przez Wykonawcę pojęcia zastępcze nie są jednoznaczne. TMA Warszawa oznacza „rejon kontrolowany lotniska Warszawa”, a więc wydzielony element przestrzeni powietrznej, a nie „terminal”, czyli budynek będący częścią naziemnej infrastruktury portu lotniczego. Powyższa niezgodność oznacza zmianę zakresu wykonania przedmiotowego zamówienia określonego zapisami SIWZ.

Zamawiający stwierdził, że w przedłożonej ofercie Wykonawca przewiduje spełnienie części wymagań SIWZ w następnym opracowaniu i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 10

Zamawiający stwierdził niezgodność treści oferty z treścią Załącznika Nr 7 do SIWZ pkt. 3.5, polegającą na zmianie zakresu przedmiotu zamówienia w zakresie:

- a) oszacowania kosztów przyszłej inwestycji,
- b) konieczności wykonania następnego opracowania.

Ad 10a

Zamawiający na stronie 40 SIWZ zapisał: "(...) Wykonawca **oszacuje koszty przyszłej inwestycji (...)**".

Wykonawca w ofercie na stronie 54 zapisał: "(...) Wykonawca **oceni rząd negocjowanych (???) kosztów** przyszłych (???) projektów (...)".

Z oferty Wykonawcy nie wynika, że Wykonawca dokona szacunku kosztów w rozumieniu procedur kalkulacyjnych powszechnie przyjętych przy szacowaniu opłacalności inwestycji (CBA – Cost-Benefit-Analysis).

Ad 10b

Zamawiający stwierdza niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią SIWZ polegającą na zawężeniu zakresu przedmiotowego Zamówienia w części dotyczącej „Raportu głównego”.

W pkt. 3.5.3. SIWZ (str. 41) Zamawiający wymaga, aby raport główny udzielił odpowiedzi na 18 (osiemnaście) pytań. W przedłożonej ofercie Wykonawca odnosząc się do postawionych przez Zamawiającego pytań Wykonawca zapisał:

“(…)

Uznaje się, że szczegółowa ocena powyższej kwestii może nastąpić tylko po decyzji w sprawie LCP i będzie wymagać szeroko zakrojonej analizy w następnym opracowaniu. (...)”.

Powyższe zdanie jest kolejnym przykładem podjęcia przez Wykonawcę próby zmiany zapisanego w SIWZ zakresu prac przez zapis przewidujący ich wykonanie w „następnym opracowaniu”.

Zamawiający stwierdził, iż przedłożona oferta zmienia zakres przedmiotu zamówienia określony w SIWZ, dotyczący oszacowania kosztów przyszłej inwestycji oraz konieczności wykonania następnego opracowania i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający stwierdził, że:

- 1) Zamawiający wymaga udzielenia odpowiedzi na zadane przez SIWZ pytania w ramach przedmiotowego zamówienia i nie przewiduje w zakresie opisanym w treści pkt. 3.5.3 SIWZ kolejnych opracowań,
- 2) Zamawiający nie przewiduje podejmowania decyzji dotyczących LCP w trakcie trwania prac, przed odbiorem zamówienia, ponieważ zgodnie z treścią SIWZ to Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu rekomendacji dotyczącej Lotniska Centralnego dla Polski wraz z oceną skutków podjęcia lub zaniechania tej inwestycji.,
- 3) Wykonawca po raz kolejny samowolnie zmienia i zawęża zakres oferowanej pracy, uzurpując sobie prawo do uznaniowej decyzji w tym zakresie.

Ad 11

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią Załącznika Nr 7 do SIWZ pkt. 4 „Metodologia” w zakresie braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ w pkt. 4 „Metodologia” (str. 42) Zamawiający zapisał:

”(…) „Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim”. (…)

Zamawiający stwierdził iż przedłożona oferta nie zawiera wymaganego przez SIWZ potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający, badając ofertę, nie znalazł informacji odnoszących się do kwestii pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim. Ponadto stwierdziła w Ad pkt 3 niniejszego pisma niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ, polegającą na braku opisu i charakterystyki proponowanego modelu prognostycznego. Bez znajomości opisu i charakterystyki oferowanego modelu prognostycznego Zamawiający nie jest w stanie zbadać, czy z całokształtu oferty mogłoby wynikać, że metodologia oferowana przez Wykonawcę mogłaby zapewnić wymaganą pewność wyników w horyzoncie wieloletnim. Wykonawca zdecydował wykorzystać do wykonania prognozy metody statystyczne stosowane dla obróbki danych historycznych (trendów), jak to wykazano powyżej. Wykorzystanie analizy statystycznej danych historycznych do prognozowania popytu na usługi transportowe nie jest metodą prognostyczną odpowiednią dla wykonania zamówienia, bowiem nie zapewnia wymaganej przez Zamawiającego pewności wyników prognozy długoterminowej do roku 2035, m. in. ze względu na dużą dynamikę zmian przewozów w Polsce. Oparcie prognozy ruchu zarówno pasażerskiego jak i cargo o funkcje regresji/korelacji w warunkach dużej zmienności rynku z jakim mieliśmy i mamy do czynienia w przypadku Polski jest podejściem błędnym. Ponadto analiza regresji potrzebuje relatywnie długich oraz wiarygodnych szeregów czasowych. W polskim transporcie lotniczym, kompleksowa sprawozdawczość statystyczna odbywa się zaledwie od kilku lat i to jest zdecydowanie niewystarczający okres ażeby metoda regresji/korelacji przyniosła wiarygodny wynik.

Korzystanie z kolei z danych instytucji międzynarodowych, które zwykle nie są kompletne i tylko ogólne lub opierają się na rozkładach lotów oraz systemach rezerwacyjnych wydaje się być niewystarczające. Dane te nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych. Ponadto Wykonawca wielokrotnie używa sformułowań umożliwiających dowolność podejścia jak: „można by”, „można wykonać”, „można uwzględnić”. Zamawiający wyklucza takie podejście, bowiem Wykonawca w myśl zapisów SIWZ nie ma żadnej swobody w tym zakresie. Jakikolwiek odstępstwo od zapisów SIWZ jest dla Zamawiającego nie do przyjęcia. W ofercie brak informacji pozwalających Zamawiającemu ocenić, jaki stopień swobody interpretacji zapisów SIWZ usurpuje sobie Wykonawca.

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 4 do niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełniania przez Wykonawcę tych warunków.

W związku z powyższym, na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 10 *”Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”*, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 4 konsorcjum firm Landrum & Brown Worldwide Services, Inc. oraz Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o. podlega odrzuceniu.

Stwierdzone w ofercie braki formalne dotyczące spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.1, 1.3 i 1.4 tego Rozdziału, zostały przez Wykonawcę uzupełnione.

Dalsza część strony pozostaje pusta

Ad V

Oferta nr 5 konsorcjum firm Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o., PM Group Polska Sp. z o.o., Project Management Limited, NDI S.A., Dariusz Sawicki, podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt. 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści SIWZ, w niżej wymienionym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. **Rozdział III pkt 6 SIWZ oraz Załącznik Nr 7 do SIWZ: pkt. 3.1.2 i pkt. 3.2.2,**
2. **Rozdział X pkt 1.2.1 SIWZ**
3. **Załącznik Nr 7 do SIWZ, pkt 3.1.2.,**
4. **Załącznik Nr 7 do SIWZ, pkt 3.2,**
5. **Załącznik Nr 7 do SIWZ, pkt 3.2, pytanie 10, 11 i 12 oraz pkt. 3.2.3.,**
6. **Załącznik Nr 7 do SIWZ, pkt 3.4**
7. **Załącznik Nr 7 do SIWZ, pkt 4.**

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale III, pkt. 6 „Opis przedmiotu zamówienia” (str. 5), pkt. 3.1.2 Załącznika Nr 7 do SIWZ „Raport cząstkowy dotyczący analizy obecnego stanu rynku transportu lotniczego” (str. 32) oraz pkt. 3.2.2 (str. 35) polegającą na braku odwołania do polskich portów lotniczych, które będą ujęte przez Wykonawcę przy opracowywaniu zamówienia.

W SIWZ zapisano:

a) w Rozdziale III pkt. 6 (str. 5) zapisano:

„(...) - 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych: Warszawa-Okecie, (...) Szymany koło Szczytna,”

b) w Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 3.1.2 (str. 32) zapisano:

„(...) - dokona analizy i oceny rozwoju pasażerskiego ruchu lotniczego w latach 2000-2008 (...) w zestawieniach ogółem dla wszystkich 12 funkcjonujących polskich portów lotniczych i dla każdego z nich osobno (...)”

c) w Załączniku Nr 7 do SIWZ, w pkt. 3.2.2 (str. 35):

„(...) Wykonawca opracuje: - prognozę rozwoju lotniczego ruchu pasażerskiego do roku 2035 (...)

(...) dla dwóch scenariuszy, tj. z LCP i bez LCP (...)

(...) oraz dla poszczególnych funkcjonujących 12 portów lotniczych (...) (..) należy ponadto uwzględnić potencjał i rozwój ruchu lotniczego na budowanych lotniskach o charakterze lotnisk regionalnych (zgodnie z Regionalnymi Planami Operacyjnymi województw na lata 2007-2013 tj.: PL Modlin, PL Lublin S.A.(Świdnik), lotnisko w Kamieniu Śląskim i lotnisko w Zegrzu Pomorskim), lotniskach współużytkowanych z resortem obrony narodowej i przygotowywanych do obsługi lotnictwa cywilnego na podstawie umów zawartych pomiędzy Ministrem Transportu i Ministrem Obrony Narodowej w latach 2006-2007 (Lotnisko Gdynia-Oksywie, PL Mińsk Mazowiecki, PL Sochaczew-Bielice, PL Radom-Sadków) oraz na wybranych lotniskach aeroklubowych w podziale na przewozy krajowe i zagraniczne, regularne i nieregularne oraz średnio i długodystansowe, z wydzieloną analizą przewozów obsługiwanych przez LCC. (...)"

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera:

- potwierdzenia uwzględnienia analiz i prognoz dla 12 lotnisk oraz lotnisk pozostałych,
- potwierdzenia uwzględnienia prognozy dla dwóch scenariuszy z LCP i bez LCP, i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność złożonej oferty z SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt 1.2.1 SIWZ, polegającą na braku opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

Zamawiający wymagał od Wykonawcy zapewnienia, że dobór danych i ich jakość będą adekwatne do przedmiotu zamówienia.

W Rozdziale X pkt. 1.2.1 SIWZ zapisano:

„(...) Oferta winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i winna zawierać:

1.2.1 opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu cząstkowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,
- wykaz danych i ich źródeł, z których Wykonawca będzie korzystał, z **podaniem zasad ich weryfikacji, (...)**”.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganych informacji na temat zasad weryfikacji danych i ich źródeł i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia wykazu danych i ich źródeł oraz zasad ich weryfikacji Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia oraz wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji”. (...)”.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań dotyczących analizy konkurencyjności opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.1.2.

Zamawiający wymaga szczegółowej analizy konkurencyjności rynku lotniczego z uwzględnieniem aspektów cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej, intermodalności itp.:

„(...) Wykonawca:

- dokona oceny konkurencyjności usług lotniczego transportu pasażerskiego i cargo (w podziale na fracht i pocztę) w stosunku do innych środków transportu w Polsce, w szczególności drogowego i kolejowego (aspekt cenowy, czasowy, jakość usług, dostępność czasowa i przestrzenna, intermodalność itp.).(...).”

Badając treść przedłożonej oferty Zamawiający w pkt. 2.1.1. „Raport cząstkowy 1 - analizy rynkowe” (str. 247) nie znalazł żadnych zapisów dotyczących analizy konkurencyjności zgodnie z wymaganiem zapisanym w treści SIWZ odnośnie analizy konkurencyjności rynku lotniczego.

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań dotyczących analizy konkurencyjności rynku lotniczego z uwzględnieniem aspektów cenowego, czasowego, jakości usług, dostępności czasowej i przestrzennej i intermodalności przez co jej treść w ww. zakresie nie odpowiada SIWZ.

Ad 4

Zamawiający stwierdził niezgodność złożonej oferty z SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2., polegającą na braku opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego.

Zamawiający konsekwentnie podkreślając w SIWZ analityczny (i strategiczny) charakter zamówienia, co znalazło m.in. wyraz w tytule: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - PRACE ANALITYCZNE” wymagał od Wykonawcy przedstawienia szczegółów oferowanej metodologii. W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2. (str. 33) zapisano:

„(...) Wykonawca opisze i scharakteryzuje zastosowany model prognostyczny(...)”

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego w SIWZ opisu zastosowanego modelu prognostycznego i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający przystępując do badania oferty założył, że Wykonawca mógł spełnić wymóg SIWZ zapisując informacje w sposób rozproszony w całym opisie ofertowym, jednakże badanie oferty wykazało brak informacji potwierdzających, że Wykonawca przedmiotowe wymaganie spełnił.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: *„Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”*.

Ponadto Zamawiający kwestionuje fakt, że Wykonawca definiując w opisie Modułu 3 (str. 262 oferty) kluczowe działania w ramach modułu 3 zapisał:

„(...) -Zdefiniowanie rozsądnej segmentacji zmiennych do prognozowania (...)”.

Zamawiający analizując znaczenie wytłuszczonego powyżej wyrażenia w kontekście treści przedłożonej oferty i treści SIWZ stwierdził, że Wykonawca pozostawia sobie możliwość określenia segmentacji danych, definiując w ostatnim akapicie na str. 262 oferty, co przez segmentację rozumie.

Zamawiający wyklucza takie podejście, bowiem Wykonawca w myśl zapisów SIWZ nie ma żadnej swobody w tym zakresie. Jakikolwiek zmniejszenie stopnia segmentacji przez „rozsądne” zdaniem Wykonawcy podejście do zbiorów danych jest zapisami SIWZ wykluczone. Zamawiający wyklucza jakąkolwiek swobodę w decydowaniu o zakresie prac, których wykonanie zgodnie z zapisami SIWZ jest konieczne dla zrealizowania przedmiotu zamówienia.

Ad 5

Zamawiający stwierdził niezgodność przedłożonej oferty z wymaganiami SIWZ opisanymi w Załączniku Nr 7 do SIWZ, pkt 3.2.3, pytanie nr 10, 11 i 12, polegającą na braku rozgraniczenia przewozów cargo na fracht i pocztę.

Zamawiający wymagał ujęcia problematyki przewozów towarowych (cargo) w podziale na fracht i pocztę.

W ww. pkt. 3.2. SIWZ zapisano (str. 33):

„(...) Ww. raport cząstkowy powinien także udzielić odpowiedzi na następujące pytania (w wariantach i scenariuszach j.w.):

(....)

10) Jaka część przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na **fracht i pocztę**) odbywać się będzie w ruchu krajowym/międzynarodowym?

11) Jakie są przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na **fracht i pocztę**) w polskich portach lotniczych do roku 2035 oraz jakie rynki transportu lotniczego mieć będą największe znaczenie dla Polski (ruch wewnątrz krajowy, Europa, Europa-Ameryka Północna, Europa-Azja, Europa- kraje Zatoki Arabskiej)?

12) Jakie działania są potrzebne by zdynamizować przewozy cargo (w podziale na **fracht i pocztę**) w polskich portach lotniczych? (...)”

W ww. pkt. 3.2.3 SIWZ zapisano (str. 35):

„(...) Wykonawca opracuje i przedstawi prognozę rozwoju lotniczego ruchu cargo (w podziale na **fracht i pocztę**) w Polsce do roku 2035, w przedziałach czasowych na koniec roku 2015, 2025 oraz 2035 oraz (...) wskaże scenariusz jego zdaniem optymalny z punktu widzenia możliwości rozwoju przewozów cargo (w podziale na **fracht i pocztę**), szczegółowo uzasadniając jego wybór.

W zakresie prognozowania popytu na przewozy cargo (w podziale na **fracht i pocztę**) uwzględniane będą przede wszystkim dane dotyczące czynników o charakterze gospodarczym mających wpływ na rozwój tego segmentu, rozwój infrastruktury do obsługi lotniczych przewozów cargo, konkurencji innych sektorów transportu, skomunikowania portów lotniczych z infrastrukturą drogową i kolejową. (...).”

Brak uwzględniania podziału na **fracht i pocztę** w konstrukcji modelu uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów towarowych.

Znajduje to potwierdzenie w przedłożonej ofercie - Wykonawca opisując w Module 4 sposób realizacji wymaganego w ww. pkt.3.2.3. przedstawienia Zamawiającemu programu niezbędnych działań dla intensyfikacji przewozów towarowych, ogranicza się wyłącznie do cargo, pomijając istotny ze względu na specyfikę rynku i organizacji przewozów podział na **fracht i pocztę**.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego w SIWZ rozgraniczenia przewozów cargo na **fracht i pocztę i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.**

Komentarz

W ofercie przedłożonej przez Wykonawcę, w pkt. 3 ”Zadanie 2 – Prognoza rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce” na stronach: 174-177 wyrazy „fracht” i „poczta” nie zostały przez Wykonawcę użyte. Rozgraniczenie analizy i prognozy na **fracht i pocztę** jest dla Zamawiającego niezbędne, m. in. ze względu odrębną specyfikę przewozów **frachtu i poczty** i przewidywane działania naprawcze.

Ponadto należy zauważyć, że brak uwzględnienia podziału na fracht i pocztę w konstrukcji modelu prognostycznego uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów towarowych.

Wykonawca w opisie oferowanych działań w zakresie „Raportu cząstkowego 2” podaje na str. 264 przedłożonej oferty: Moduł 4 „Potencjał wzrostu oraz ryzyka i scenariusze”, że:

„(,,) Ocena ryzyk oraz potencjału wzrostu: (...) ryzyko oraz potencjał wzrostu będą bazowały na module 2. (...)”.

Zamawiający stwierdził, że w Module 2 „Potencjał rynku polskiego w przyszłości” (str. 262 oferty) brakuje istotnego rozgraniczenia na fracht i pocztę. W/w rozgraniczenia brak również w Module 1 „Aktualny rynek transportu lotniczego w Polsce”. Wykonawca stwierdza na str. 261, że celem Modułu 1 jest przygotowanie modelu prognostycznego. Brak uwzględnienia podziału na fracht i pocztę w konstrukcji modelu uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów towarowych. Znajduje to potwierdzenie w przedłożonej ofercie - Wykonawca opisując w Module 4 sposób realizacji wymaganego w ww. pkt.3.2.3. przedstawienia Zamawiającemu programu niezbędnych działań dla intensyfikacji przewozów towarowych, ogranicza się wyłącznie do cargo, pomijając istotny ze względu na specyfikę rynku i organizacji przewozów podział na fracht i pocztę.

Ad 6

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załącznika Nr 7 do SIWZ pkt 3.4 „Raport cząstkowy dot. infrastruktury nawigacyjnej (...) PL Warszawa-Okęcie”, polegającą na braku zapisu o zobowiązaniu do przekazania Zamawiającemu wyników symulacji w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową.

W pkt.3.4 Załącznika Nr 7 do SIWZ (siódmy akapit, str. 38) Zamawiający zapisał:

„(...) Wykonawca przekaze Zamawiającemu wyniki symulacji także w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową (profile dolotu/odlotu, parametry podejść, wpływ typu samolotu na poziom hałasu i rodzaj wykonywanej procedury podejścia itp.) (...)”.

Zamawiający badając ofertę nie znalazł żadnych informacji potwierdzających zobowiązanie do przekazania Zamawiającemu wyników symulacji w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową.

Biorąc powyższe pod uwagę Zamawiający stwierdził, że treść przedłożonej oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 7

Zamawiający stwierdził niezgodność treści przedłożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 4 „Metodologia”, polegającą na braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 4 „Metodologia” (str. 42) zapisano:

(...) „Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim”. (...).

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wykonawca zdecydował wykorzystać do wykonania prognozy metodologię wykorzystującą trendy historyczne, jak to wykazano w powyższej analizie zgodności oferty z SIWZ. Zamawiający stwierdził, że wykorzystanie trendów historycznych do prognozowania popytu na usługi transportowe nie zapewnia wymaganej przez Zamawiającego pewności wyników prognozy długoterminowej do roku 2035, ze względu na dużą dynamikę zmian przewozów.

Oparcie prognozy ruchu zarówno pasażerskiego, jak i cargo, o funkcje regresji/korelacji w warunkach dużej zmienności rynku z jakim mieliśmy i mamy do czynienia w przypadku Polski jest podejściem błędnym. Ponadto analiza regresji potrzebuje relatywnie długich oraz wiarygodnych szeregów czasowych. W polskim transporcie lotniczym, kompleksowa sprawozdawczość statystyczna odbywa się zaledwie od kilku lat i to jest zdecydowanie niewystarczający okres ażeby metoda regresji/korelacji przyniosła wiarygodny wynik. Korzystanie z kolei z danych instytucji międzynarodowych, które zwykle nie są kompletne i tylko ogólne lub opierają się na rozkładach lotów oraz systemach rezerwacyjnych wydaje się być niewystarczające. Dane te nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych.

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 5 do niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełnienia przez Wykonawcę tych warunków.

W związku z powyższym, na podstawie Art. 24 ust. 1 pkt 10 „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 5 podlega odrzuceniu.

Stwierdzone w ofercie braki formalne dotyczące spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.1, 1.3 i 1.4 tego Rozdziału, zostały przez Wykonawcę uzupełnione.

Dalsza część strony pozostaje pusta

AD VI

Oferta nr 6 firmy INECO Ingenieria y Economia del Transporte S.A. podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, gdyż jej treść nie odpowiada treści SIWZ w niżej wymienionym zakresie (jako kryterium porządkujące przyjęto kolejność zapisów w SIWZ):

1. **Rozdział X pkt 1.2.1 SIWZ**
2. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2**
3. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.2 pytanie nr 4, 5, 6, 10, 11, 12**
4. **Załącznik nr 7 do SIWZ pkt 3.3**
5. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 3.4**
6. **Załącznik Nr 7 do SIWZ pkt 4**

Ad 1

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Rozdziale X pkt. 1.2.1 SIWZ, polegającą na braku wykazu danych oraz braku opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł.

W Rozdziale X „*Sposób przygotowania ofert*” pkt 1.2.1 SIWZ (str. 13) zapisano:

„(...) **Oferta** winna być sporządzona (...) w oparciu o opis przedmiotu zamówienia, zawarty w Załączniku Nr 7 do SIWZ, i **winna zawierać**:

1.2.1 opis metodologii pracy, tj. opis proponowanego sposobu realizacji przedmiotu zamówienia sporządzony dla każdego raportu częściowego i raportu głównego, o których mowa w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym Załącznik Nr 7 do SIWZ, zawierający co najmniej:

- *opis koncepcji pracy sporządzony w sposób umożliwiający ocenę jej zgodności z przedmiotem zamówienia oraz ocenę doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia,*
- *wykaz danych i ich źródeł, z których Wykonawca będzie korzystał, z podaniem zasad ich weryfikacji, (...)*”.

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego wykazu danych oraz opisu zasad weryfikacji danych i ich źródeł i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wykonawca zamieścił w ofercie informację, która mogłaby nosić znamiona listy źródeł danych, jednakże bez wykazu danych pozyskiwanych z wymienionych źródeł. W Rozdziale 3 pkt 3.1. „*Działanie 1. Spotkanie wstępne i zbieranie danych*” (str. 337 oferty) Wykonawca zapisał:

„(...)Dane będziemy uzyskiwać z następujących źródeł:

1. Prognozy krajowe

- a. ULC,
- b. samorządy wojewódzkie i lokalne w miejscach portów lotniczych,
- c. naukowe (uniwersytety, politechniki),
- d. Główny urząd statystyczny,
- e. Porty lotnicze

2. Międzynarodowe

- a. Eurocontrol,
 - b. ACI,
 - c. Dane poszczególnych krajów (np. dane BA dotyczące lotów z Wielkiej Brytanii do Polsk
3. Dane przewoźników (...)”

Zamawiający przystępując do badania oferty złożonej przez firmę INECO, założył że Wykonawca mógł spełnić powyższy wymóg SIWZ zapisując informacje o przedmiotowych danych w sposób rozproszony w całym dokumencie (ofercie), a nie w formie wykazu. Po zbadaniu oferty Zamawiający stwierdził jednak, że nie zawiera ona w treści żadnego punktu odwołującego się do badanego wymagania.

Brak wykazu danych powoduje brak możliwości dokonania przez Zamawiającego oceny ich przydatności do wykonania wymaganych przez SIWZ analiz i prognoz. Ponadto badając ofertę stwierdzono, że Wykonawca nie wymienił w przedstawionej liście żadnych źródeł danych dotyczących determinant rozwoju transportu lotniczego, takich jak np. przewozy innych gałęzi transportu, dane dotyczące infrastruktury innych gałęzi transportu, zwłaszcza jej gęstości i parametrów czasowych, dane socjo- ekonomiczne, co nie jest zgodne z wymaganiem SIWZ.

Wykonawca w Rozdziale 3 ust. 3.1. oferty „Działanie 1. Spotkanie wstępne i zbieranie danych” (str. 337) zapisał:

„(...) Dane zostaną kupione lub udostępnione jako głównemu wykonawcy niniejszej koncepcji. Poszczególne **dane należy poddać kontroli krzyżowej. Prognozy będą weryfikowane** w podczas wykonywania opracowania (...)”. / cytata z błędami literowymi Wykonawcy /.

Wykonawca proponuje poddanie poszczególnych danych „kontroli krzyżowej”. Kontrola krzyżowa to procedura stosowana na etapie przygotowywania danych umożliwiająca sprawdzenie, czy dane np. o ilości pasażerów danego rejsu wylatującego z konkretnego lotniska podane przez linię lotniczą są zgodne z informacjami podanymi przez port lotniczy, straż graniczną itp.

Kontrola krzyżowa jest stosowana dla wykrycia, czy ta sama informacja nie występuje w przetwarzanych danych wielokrotnie i tym samym nie jest równoważna z weryfikacją danych i ich źródeł, bowiem w procesie weryfikacji dokonuje się między innymi oceny kompletności danych pozyskiwanych z danego źródła. Dane z globalnych systemów rezerwacyjnych, dane linii lotniczych, dane agentów handlingowych charakteryzują się różnym zakresem, aktualnością i dokładnością. Dane związane z ruchem lotniczym wymagają innych sposobów weryfikacji niż dane socjo-ekonomiczne czy też dane infrastrukturalne.

Dane oferowane przez instytucje międzynarodowe, np. dane BSP (IATA), dane operatorów globalnych systemów dystrybucyjnych (GDS – Global Distribution Systems) czy

dane MIDT (Marketing Information Data Tape) nie są kompletne, bowiem nie obejmując danych ze sprzedaży internetowej przewoźników i agentów (w najlepszym przypadku zawierają niezbyt dokładne estymacje danych sprzedaży internetowej udostępniane po uzyskaniu danych z realizacji), nie są więc wystarczające dla realizacji przedmiotu i celu zamówienia. Ponadto, zagraniczne źródła danych nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych, co uzasadnia zapisane w SIWZ wymaganie odnośnie weryfikacji danych.

Zapis zawarty w ostatnim zdaniu ww. punktu (str. 337): „*Prognozy będą weryfikowane podczas wykonywania opracowania*” jest niezgodny z treścią zapisów SIWZ w odniesieniu do spełnienia wymogu opisu weryfikacji pozyskiwanych danych i ich źródeł. Wykorzystanie błędnych danych prowadzi do błędnych wyników.

W ofercie brak jest jakiegokolwiek innego odniesienia do problematyki danych niezbędnych do wykonania analiz i prognoz, również w kontekście ich weryfikacji.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia wykazu danych i ich źródeł oraz zasad ich weryfikacji Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „*Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia oraz wykaz danych i ich źródeł (...) z podaniem zasad ich weryfikacji*”. (...)”.

Ad 2

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ w zakresie wymagań opisanych w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2, polegającą na braku opisu i charakterystyki zastosowanego modelu prognostycznego.

Zamawiający, konsekwentnie podkreślając w SIWZ analityczny (i strategiczny) charakter przedmiotowego opracowania, co znalazło m.in. wyraz w tytule: „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski - **PRACE ANALITYCZNE**”, wymagał od Wykonawcy przedstawienia szczegółów oferowanej metodologii. W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2 (str. 33) zapisano: „*Wykonawca opisz i scharakteryzuje zastosowany model prognostyczny.*”

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera wymaganego opisu zastosowanego modelu prognostycznego i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający przystępując do badania oferty założył, że Wykonawca mógł spełnić wymóg SIWZ zapisując informacje w sposób rozproszony w całym dokumencie. Przedmiotowa oferta nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego.

W Rozdziale 3 pkt 3.2 ppkt 3.2.2.1 „Rozwój transportu lotniczego” brak odniesień do problemu modelowania. Jedynie dwa wtrącenia na stronie 339 oferty dotyczą tematyki prognozowania:

(...) *W celu sprecyzowania prognozy ruchu lotniczego w 2035 **musielibyśmy** określić potencjalnych klientów linii lotniczych (???) w tym okresie, ustalić, kiedy nowe kraje (???) zaczną korzystać z transportu lotniczego (...)*”.

W Rozdziale 3 pkt 3.2 ppkt 3.2.2.2 „Prognoza dotycząca ruchu powietrznego” Wykonawca zapisał:

„(...) *Używając **wszystkich danych**, które wcześniej przeanalizowaliśmy, **zamierzamy** rozwinąć prognozy dotyczące ruchu powietrznego Światowego i Europejskiego Związku Transportu Powietrznego (2035).*”

Przedłożona oferta nie zawiera opisu i charakterystyki modelu prognostycznego. Wykonawca podał jedynie kilka informacji o narzędziach statystycznych, które zamierza wykorzystać przy wykonywaniu zamówienia. Wykonawca zamierza zastosować podejście prognostyczne oparte o wykorzystanie szeregów czasowych i analizy regresyjnej.

Wskutek niespełnienia wymogu SIWZ w zakresie przedstawienia opisu i charakterystyki modelu prognostycznego, który jest istotnym elementem opisu metodologii pracy, Zamawiający nie może przystąpić do czynności oceny, patrz Rozdział X pkt 1, pkt 1.2 oraz ppkt 1.2.1 SIWZ: „Oferta (...) winna zawierać (...) opis metodologii pracy (...) zawierający (...) opis koncepcji pracy (...) umożliwiający ocenę zgodności koncepcji pracy z przedmiotem zamówienia oraz oceny doboru metod pod kątem osiągnięcia celu zamówienia”.

Zrealizowanie opisanego w SIWZ przedmiotu zamówienia wymaga doboru technik symulacyjnych umożliwiających szczegółowe badanie struktury popytu na usługi transportu lotniczego w warunkach konkurencji sąsiadujących portów lotniczych, konkurencji portów węzłowych, konkurencji linii lotniczych oraz konkurencji (lub współdziałania) ze strony innych gałęzi transportu.

W przypadku projektu objętego zamówieniem Ministerstwa Infrastruktury konieczne jest wykonanie prognozy jednocześnie dla wszystkich analizowanych lotnisk, również nieistniejących a zamierzonych, zgodnie z opisanymi w SIWZ scenariuszami prognostycznymi. Ponadto należy zauważyć, że dokładność prognoz w sposób jednoznaczny zależy od długości szeregów czasowych. W Polsce kompleksowa sprawozdawczość statystyczna w zakresie transportu lotniczego ma miejsce zaledwie od kilku lat, co oznacza, że długość szeregów czasowych nie jest wystarczająca dla potrzeb symulacji.

Wymaga to komentarza w kontekście zapisów w Rozdziale 1 „Rozumienie projektu i pojęcie kluczowe” (str. 332):

„ (...) *Całkowicie zgadzamy się i mocno wspieramy globalne podejście przyjęte przez polskie Ministerstwo Przemysłu (!!!) przedstawione w dokumentacji przetargowej. (...) Jednocześnie rozumiemy, że jest silna troska o to, w jaki sposób wybrać odpowiednie rozwiązanie dla przyszłego sektora transportu lotniczego w Polsce.(...)*”.

„(...) *W oparciu o nasze doświadczenie, mocno popieramy nowe podejście do systemu lotnisk, ponieważ wierzymy w planowanie jako narzędzie do „rozwiązywania problemów” aby zapewnić efektywny proces podejmowania decyzji. Nasze ogromne doświadczenie jako planujących lotniska oraz projektantów koncepcji przestrzeni powietrznej pozwala nam na sprawdzenie czy odpowiedni wysiłek planistyczny pozwoli na uniknięcie przyszłych konfliktów (...)*”.

Ad 3

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ zawartą w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.2, pytania nr 4, 5, 6, 10, 11, 12, polegającą na braku segmentacji przewozów pasażerskich oraz braku rozgraniczenia przewozów cargo na fracht i pocztę.

Zamawiający wymagał ujęcia problematyki przewozów pasażerskich z uwzględnieniem segmentacji oraz ujęcia problematyki przewozów towarowych (cargo) w podziale na fracht i pocztę.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2. (str. 33) Zamawiający zapisał:

(...) „*Ww. raport cząstkowy powinien także udzielić odpowiedzi na następujące pytania (w wariantach i scenariuszach j.w.):*

”(...

4) ***Jakiego typu przewozy pasażerskie dominować będą w transporcie lotniczym do roku 2035? Jaka będzie ich struktura?***

5) ***Jaka będzie przyszłość rozwoju linii lotniczych na świecie (linie sieciowe, LCC, czarter)?***

6) ***Jak będzie się zmieniał udział LCC w europejskim i polskim rynku europejskich przewozów lotniczych?(...)***

10) ***Jaka część przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na fracht i pocztę) odbywać się będzie w ruchu krajowym/międzynarodowym?***

11) ***Jakie są przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i cargo (w podziale na fracht i pocztę) w polskich portach lotniczych do roku 2035 oraz jakie rynki transportu lotniczego mieć będą największe znaczenie dla Polski (ruch wewnątrz krajowy, Europa, Europa-Ameryka Północna, Europa-Azja, Europa- kraje Zatoki Arabskiej)?***

12) ***Jakie działania są potrzebne by zdynamizować przewozy cargo (w podziale na fracht i pocztę) w polskich portach lotniczych? (...)***”.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2.2 (str. 35) zapisano:

”(...) *Wykonawca opracuje: (...) prognozę rozwoju lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce do roku 2035 (...) ogółem oraz dla poszczególnych funkcjonujących 12 portów lotniczych (liczba pasażerów w podziale na ruch Schengen i non-Schengen, krajowy i międzynarodowy, regularny i czarterowy z uwzględnieniem lotnictwa ogólnego (General Aviation), liczby operacji lotniczych z uwzględnieniem prognozy struktury floty do obsługi tego ruchu) (...)*” Istotnym elementem prognozy będzie ***analiza możliwości rozwoju***

transkontynentalnych połączeń dalekiego zasięgu obsługiwanych przez polskie lotniska. W prognozie należy ponadto uwzględnić potencjał i rozwój ruchu lotniczego na budowanych lotniskach o charakterze lotnisk regionalnych (zgodnie z Regionalnymi Planami Operacyjnymi województw na lata 2007-2013 tj.: PL Modlin, PL Lublin S.A.(Świdnik), lotnisko w Kamieniu Śląskim i lotnisko w Zegrzu Pomorskim), lotniskach współużytkowanych z resortem obrony narodowej i przygotowywanych do obsługi lotnictwa cywilnego na podstawie umów zawartych pomiędzy Ministrem Transportu i Ministrem Obrony Narodowej w latach 2006-2007 (Lotnisko Gdynia-Oksywie, PL Mińsk Mazowiecki, PL Sochaczew-Bielice, PL Radom-Sadków) oraz na wybranych lotniskach aeroklubowych **w podziale na przewozy krajowe i zagraniczne, regularne i nieregularne oraz średnio i długodystansowe, z wydzieloną- analizą przewozów obsługiwanych przez LCC.** W prognozie popytu Wykonawca weźmie pod uwagę czynniki m. in. opisane w pkt. 3.2.1 (...)."

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.2.3 (str. 35) zapisano:

"(...) Wykonawca opracuje i przedstawi prognozę rozwoju lotniczego ruchu cargo (w **podziale na fracht i pocztę**) w Polsce do roku 2035, w przedziałach czasowych na koniec roku 2015, 2025 oraz 2035 oraz ... wskaże scenariusz jego zdaniem optymalny z punktu widzenia możliwości rozwoju przewozów cargo (w **podziale na fracht i pocztę**), szczegółowo uzasadniając jego wybór. W zakresie prognozowania popytu na przewozy cargo (w **podziale na fracht i pocztę**) uwzględniane będą przede wszystkim dane dotyczące czynników o charakterze gospodarczym mających wpływ na rozwój tego segmentu, rozwój infrastruktury do obsługi lotniczych przewozów cargo, konkurencji innych sektorów transportu, skomunikowania portów lotniczych z infrastrukturą drogową i kolejową (...)."

Zamawiający stwierdził, że przedłożona oferta nie zawiera potwierdzenia spełnienia wymogu segmentacji przewozów pasażerskich oraz odrębnego uwzględnienia w ramach przewozów cargo kategorii „fracht” i kategorii ”poczta” i w związku z tym jej treść w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Przewozy pasażerskie – Zamawiający sprawdził treść przedmiotowej oferty stwierdzając brak uwzględnienia segmentacji przewozów pasażerskich zapisanego w SIWZ w pkt. 3.2 pytanie 4,5, i 6 Załącznika Nr 7 do SIWZ oraz pkt. 3.2.2 (str. 35). Segmentacja ruchu pasażerskiego jest dla Zamawiającego niezbędna ze względu na odrębną charakterystykę popytu w poszczególnych segmentach oraz wynikające stąd programowanie rozwoju infrastruktury lotniskowej.

Ponadto należy zauważyć, że brak uwzględniania segmentacji przewozów pasażerskich uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów pasażerskich.

Przewozy cargo - Zamawiający sprawdził treść przedmiotowej oferty , nie znajdując potwierdzenia spełnienia wymagania odrębnego uwzględnienia w ramach przewozów cargo kategorii „fracht” i kategorii ”poczta” zapisanego w pkt. 3.2 pytanie 10, 11 i 12 Załącznika Nr

7 do SIWZ. Rozgraniczenie analizy i prognozy na fracht i pocztę jest dla Zamawiającego niezbędne, m. in. ze względu odrębną specyfikę przewozów frachtu i poczty i przewidywane działania naprawcze.

Ponadto należy zauważyć, że brak uwzględnienia podziału na fracht i pocztę uniemożliwia Wykonawcy prawidłowe opracowanie prognozy i opracowanie programu rozwoju przewozów towarowych.

Ad 4

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ zawartą w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.3, w zakresie:

- ▶ braku zapisu o wykonaniu kompleksowej oceny możliwości zwiększenia przepustowości PL Warszawa-Okęcie w dwóch wariantach: z budową nowej drogi startowej DS-2 i bez,
- ▶ braku zapisu o wykonaniu analizy wpływu wzrostu operacji lotniczych na poziom hałasu lotniczego w dwóch wariantach: z budową nowej drogi startowej DS.-2 i bez, oraz
- ▶ braku zapisu o wykonaniu szacunku kosztów zwiększenia przepustowości lotniska.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt. 3.3 (str. 36) Zamawiający zapisał:
„ (...) Wykonawca dokona kompleksowej oceny operacyjnych, technicznych i społeczno-ekonomicznych możliwości zwiększenia przepustowości PL Warszawa-Okęcie (...) w dwóch wariantach, tj.:

- z budową nowej drogi startowej (tzw. DS-2) równoległej do RWY 15-33,
- bez jej budowy,

biorąc w obu wariantach pod uwagę możliwości rozbudowy pozostałych elementów pola naziemnego ruchu lotniczego, tj. dróg kołowania, dróg szybkiego zejścia i płyt postojowych, usprawnienie procedur operacyjnych itp.

Wykonawca dokona analizy wpływu wzrostu liczby operacji lotniczych na poziom hałasu lotniczego w wariantach z nową drogą startową i bez niej.

Dla każdego z dwóch wariantów (z budową i bez budowy nowej drogi startowej DS-2) Wykonawca dokona szacunku kosztów działań w celu zwiększenia przepustowości lotniska z uwzględnieniem kosztów wykupu gruntów, niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, kosztów środowiskowych związanych z obszarem ograniczonego użytkowania i innych kosztów (...).”

Zamawiający stwierdził, iż przedłożona oferta nie zawiera potwierdzenia wykonania kompleksowej oceny możliwości zwiększenia przepustowości, analizy wpływu wzrostu operacji lotniczych na poziom hałasu lotniczego i wykonania szacunku kosztów działań w celu zwiększenia przepustowości lotniska i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Ad 5

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ zawartą w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.4, w zakresie braku zapisu o zobowiązaniu do przekazania Zamawiającemu wyników symulacji w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową.

W Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 3.4 (str. 38) Zamawiający zapisał:

„(...) Wykonawca prześle Zamawiającemu wyniki symulacji także w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową (profile dolotu/odlotu, parametry podejść, wpływ typu samolotu na poziom hałasu i rodzaj wykonywanej procedury podejścia itp.) (...)”.

Zamawiający stwierdził, iż przedłożona oferta nie zawiera żadnych informacji potwierdzających zobowiązanie do przekazania Zamawiającemu wyników symulacji w formie elektronicznej, umożliwiającej Zamawiającemu ich szczegółową analizę wielowymiarową, i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Zamawiający w Załączniku Nr 7 do SIWZ ust. 3 pkt 3.4. w sposób szczegółowy i wyczerpujący określił obszary przestrzeni powietrznej, dla których symulacje sytuacji ruchowych muszą być wykonane, nie dopuszczając żadnych ograniczeń.

Wykonawca zapisał (str. 351):

„ (...) • Przestrzenie objęte symulacją muszą być kompatybilne z przepustowością platform symulacji SENASA (...)”.

Wprowadzone w ofercie ograniczenie wynikające z cytowanego powyżej zapisu jest niezgodne z wymaganiami SIWZ.

Ad 6

Zamawiający stwierdził niezgodność treści złożonej oferty z treścią SIWZ zawartą w Załączniku Nr 7 do SIWZ pkt 4, w zakresie braku potwierdzenia wysokiego stopnia pewności wyników prognoz w horyzoncie wieloletnim.

„(...) Wykonawca: - przedstawi Zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia, a w zakresie prognozowania gwarantującą wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim. (...)”.

Zamawiający stwierdził, iż przedłożona oferta nie zawiera informacji dotyczących pewności wyników prognoz i w związku z tym treść oferty w ww. zakresie nie odpowiada treści SIWZ.

Komentarz

Wykonawca zdecydował wykorzystać do wykonania prognozy metody statystyczne dla obróbki danych historycznych (trendów). Wykorzystanie analizy statystycznej danych historycznych do prognozowania popytu na usługi transportowe nie jest metodą prognostyczną odpowiednią dla wykonania Zamówienia, bowiem nie zapewnia wymaganej przez Zamawiającego pewności wyników prognozy długoterminowej do roku 2035, m. in. ze względu na dużą dynamikę zmian przewozów w Polsce.

Oparcie prognozy ruchu zarówno pasażerskiego jak i cargo o funkcje regresji/korelacji w warunkach dużej zmienności rynku z jakim mieliśmy i mamy do czynienia w przypadku Polski jest podejściem błędnym. Ponadto analiza regresji potrzebuje relatywnie długich oraz wiarygodnych szeregów czasowych. W polskim transporcie lotniczym, kompleksowa sprawozdawczość statystyczna odbywa się zaledwie od kilku lat i to jest zdecydowanie niewystarczający okres ażeby metoda regresji/korelacji przyniosła wiarygodny wynik. Korzystanie z kolei z danych instytucji międzynarodowych, które zwykle nie są kompletne i tylko ogólne lub opierają się na rozkładach lotów oraz systemach rezerwacyjnych wydaje się być niewystarczające. Dane te nie są kompatybilne z danymi będącymi w posiadaniu polskich portów lotniczych.

* * *

Zamawiający w Rozdziale V SIWZ podał warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.2.1 i 1.2.2 tego Rozdziału, przedstawione są w tabeli stanowiącej załącznik nr 6 niniejszego pisma. Nie potwierdzają one spełnienia przez Wykonawcę tych warunków.

Wyniki badania spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 1.1, 1.3 i 1.4 tego Rozdziału, przedstawione są poniżej.

Należy zauważyć, że Zamawiający żądał od Wykonawcy złożenia w ofercie dokumentów, o których mowa w:

1) Rozdziale VI pkt 1.9 SIWZ, tj. informacji banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w którym Wykonawca posiada rachunek, potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową Wykonawcy w wysokości przynajmniej 2 mln PLN, wystawionej nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert, która miała potwierdzić spełnianie przez Państwa warunku, o którym mowa w Rozdziale V pkt 1.3.1 SIWZ.

Przedstawione w Państwa ofercie dokumenty nie potwierdzają spełniania przez Państwa ww. warunku dot. posiadania środków finansowych lub zdolności kredytowej w wysokości przynajmniej 2 mln PLN.

2) Rozdziale VI pkt 1.5 SIWZ, tj. aktualnej informacji z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 4-8 ustawy, wystawionej nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert, która miała potwierdzić spełnianie przez Państwa warunku, o którym mowa w Rozdziale V pkt 1.4.

Przedstawione w Państwa ofercie dokumenty nie potwierdzają spełnienia przez Państwa ww. warunku dotyczącego niepodlegania wykluczeniu z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie art. 24 ustawy Pzp.

W związku z powyższym, na podstawie Art. 24 ust. 1 pkt 10 „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawca podlega wykluczeniu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający nie wzywa Wykonawcy, który w określonym terminie nie złożył wymaganych przez Zamawiającego dokumentów (o których mowa powyżej) do ich uzupełnienia, gdyż mimo ich uzupełnienia oferta nr 6 podlega odrzuceniu.

Ponadto w trakcie badania i oceny ofert Zamawiający w Państwa ofercie zidentyfikował oczywistą omyłkę rachunkową. Przedmiotowa omyłka została zidentyfikowana w pkt. 3 Formularza Ofertowego.

W związku z powyższym działając na podstawie art. 87 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp Zamawiający powiadamia o poprawieniu powyższej oczywistej omyłki rachunkowej, z uwzględnieniem konsekwencji rachunkowych dokonanych poprawek w Państwa ofercie.

Było:

OFERUJEMY realizację przedmiotu zamówienia za

cenę ofertową netto: 3.274.590,5 PLN

+ podatek VAT: 720.409,91 PLN

Co daje razem:

cenę ofertową brutto: 3.995.000,41 PLN

(słownie: netto: trzy miliony dwieście siedemdziesiąt cztery tysiące pięćset dziewięćdziesiąt złotych i pięć groszy PLN

+ podatek VAT: siedemset dwadzieścia tysięcy czterysta dziewięć złotych i dziewięćdziesiąt jeden groszy PLN

brutto: trzy miliony dziewięćset dziewięćdziesiąt pięć tysięcy złotych i czterdzieści jeden groszy PLN)

Zamawiający poprawił na:

OFERUJEMY realizację przedmiotu zamówienia za

cenę ofertową netto: 3.274.590,5 PLN

+ podatek VAT: 720.409,91 PLN

Co daje razem:

cenę ofertową brutto: 3.995.000,41 PLN

(słownie: netto: trzy miliony dwieście siedemdziesiąt cztery tysiące pięćset dziewięćdziesiąt złotych i pięćdziesiąt groszy

+ podatek VAT: siedemset dwadzieścia tysięcy czterysta dziewięć złotych i dziewięćdziesiąt jeden groszy

brutto: trzy miliony dziewięćset dziewięćdziesiąt pięć tysięcy złotych i czterdzieści jeden groszy).

Ad VII

Oferta nr 7, złożona przez konsorcjum firm PwC Polska Sp. z o.o., Oliver Wyman Consulting GmbH, MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH oraz DFS Deutsche Flugsicherung GmbH jako jedyna w przedmiotowym postępowaniu nie podlega odrzuceniu. W trakcie badania oferty Zamawiający stwierdził brak formalny, polegający na niezłączeniu do oferty tłumaczenia dokumentu potwierdzającego, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności na wartość równą co najmniej cenie brutto przedstawionej oferty. Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający wezwał Wykonawcę, do uzupełnienia brakującego tłumaczenia, wyznaczając termin na jego uzupełnienie na dzień 2 lutego 2009 roku. Dokument został uzupełniony w dniu 30 stycznia 2009 roku.

Oferta złożona przez konsorcjum PWC wyróżnia się ze wszystkich złożonych ofert bardzo obszerną i wyczerpującą częścią merytoryczną, adresującą wszystkie zapisane w SIWZ aspekty związane z realizacją przedmiotu zamówienia. Precyzyjna struktura opisu koncepcji pracy, dokładnie odpowiada wymaganiom SIWZ. Oferta wyróżnia się bardzo dobrym stylem, bezbłędnym stosowaniem polskich terminów z zakresu problematyki objętej SIWZ.

Oferta zawiera wyczerpujące i spełniające wszelkie wymogi SIWZ informacje co do warunków udziału opisanych w Załączniku Nr 4 „Wykaz usług wykonanych w okresie ostatnich 3 lat” oraz Załączniku Nr. 5 „Wykaz osób i podmiotów, które będą uczestniczyć w wykonaniu zamówienia” do SIWZ. Wykonawca przedstawił silny skład wyspecjalizowanych ekspertów w każdej z dziedzin wymaganych w SIWZ. Przedstawione referencje nie pozostawiają żadnych wątpliwości i potwierdzają wysoki poziom wiedzy i doświadczenia, dobrze przystające do przedmiotu zamówienia.

Wykonawca prawidłowo zrozumiał cel i przedmiot zamówienia, zdefiniowanego jako studium analityczno-prognostyczne mające dostarczyć informacji umożliwiających podjęcie decyzji o budowie Lotniska Centralnego dla Polski. W ofercie szczegółowo przedstawiono opis i charakterystykę modelu prognostycznego, w konsekwentny sposób uwzględniającego wszystkie determinanty transportu oraz aspekty konkurencyjności w obszarze transportu lotniczego (porty lotnicze, huby, linie lotnicze, aliansy globalne). Wykonawca przedstawia i dyskutuje możliwości jakie technologia prognozowania z wykorzystaniem wielowarstwowych modeli socjo-ekonometrycznych oferuje w zakresie symulacji scenariuszy, szczególnie podejmując tematykę scenariuszy rozwoju infrastruktury, co z nadatkiem zaspokaja potrzeby Zamawiającego.

Wykonawca jako jedyny spośród wszystkich oferentów spełnia wymóg zapisany w §4 „Metodologia” Załącznika Nr 7 do SIWZ, zgodnie z którym „(...) Wykonawca przedstawi zamawiającemu koncepcję pracy z zastosowaniem metodologii zapewniającej osiągnięcie celu zamówienia; a w zakresie prognozowania gwarantującej wysoki stopień pewności wyników w horyzoncie wieloletnim. (...)”. Wykonawca udowodnił trafność prognoz wieloletnich wykonanych w okresie od roku 1993 do 2007 dla Berlina (studium wyboru lokalizacji nowego lotniska dla Berlina) oraz dla Hamburga.

PWC; MKmetric i DfS dysponują własnymi danymi adekwatnymi do wymagań SIWZ odpowiednio do zakresu czynności, odpowiadającej specjalizacji ww. w problematyce oferowanej w nin. projekcie. Wykonawca posiada świadomość niekompletności, błędów i ograniczeń w zakresie danych pozyskiwanych z wyczerpująco wymienionych źródeł zewnętrznych. Przy omawianiu zakresu raportów częściowych, przedstawioną informację o weryfikacji danych i ich źródeł wraz z dyskusją.

Harmonogram dokładnie odpowiada wymaganiom SIWZ. Wykonawca jako jedyny bardzo szczegółowo przedstawił zależności występujące pomiędzy poszczególnymi modułami projektu (raporty częściowe) i przedstawił całościowy harmonogram realizacji projektu z uwzględnieniem interakcji między poszczególnymi modułami.

Zamawiający dokonał oceny oferty zgodnie z kryteriami oceny ofert i ich punktacją zawartymi w Rozdziale XIV SIWZ. Indywidualna ocena oferty zawarta jest na formularzach ZP-20, stanowiących załączniki do Protokołu postępowania. Streszczenie oceny oferty zawarte jest na formularzu ZP-21, stanowiącym załącznik do Protokołu postępowania, zgodnie z którym oferta uzyskała 96,5 punktów na 100 możliwych.

Zestawienie cen ofert, które zostały złożone w postępowaniu zawarte jest na druku ZP-12, także będącym załącznikiem do Protokołu postępowania.

W terminie przewidzianym na składanie ofert w niniejszym postępowaniu, tj. do dnia 30 października 2008 r. do godz. 14:00 czasu lokalnego, do Zamawiającego wpłynęło 7 ofert. Oferty nr: 1, 2, 3, 4, 5 i 6 Zamawiający obowiązany jest odrzucić na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp, gdyż ich treść nie odpowiada treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia, z zastrzeżeniem art. 87 ust. 2 pkt 3 Pzp.

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 10 Pzp „Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się: (...) wykonawców, którzy nie spełniają warunków udziału w postępowaniu, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.”, Wykonawcy którzy złożyli oferty 1, 2, 3, 4, 5, i 6 podlegają wykluczeniu.

Wobec powyższego wymogi formalne i merytoryczne określone w SIWZ spełnia tylko jedna oferta tj. oferta nr 7.

Mając na względzie art. 91 ust. 1 Pzp (Zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w SIWZ) i zgodnie z kryteriami oceny ofert, wskazanymi w Rozdziale XIV SIWZ tj. „cena ofertowa brutto” – waga 60% i „metodologia i organizacja pracy” – waga 40%, punktacja kształtuje się następująco:

Nr oferty	Nazwa Wykonawcy	Kryterium			Suma przyznanych punktów
		Cena ofertowa brutto		Metodologia i organizacja pracy (liczba punktów)	
		Cena [zł]	Liczba [pkt]	Liczba [pkt]	Liczba [pkt]
1	SYMBIOS AG Amalienbadstr. 36, Raumfabrik 26 76227 Karlsruhe, Niemcy	<u>oferta odrzucona</u>			
2	a) Scott Wilson Ltd Scott HouseMouse, Alencon Link Basingstoke, Hampshire, RG21 7PP Zjednoczone Królestwo, reprezentowany przez: Scott Wilson Ltd Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, Warszawa b) Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Chłapowskiego 29, 60-956 Poznań	<u>oferta odrzucona</u>			
3.	a) Mott Macdonald Limited St Anne House, 20-26 Wellesey Road Croydon, Surrey, CR9 2UL, Anglia b) Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT Sp. z o.o. ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa c) SENER Sp. z o.o. ul. Marszałkowska 76, 00-517 Warszawa d) SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A. Avenida de Zugazarte 56 48930 Las Arenas, Vizcaya. Hiszpania	<u>oferta odrzucona</u>			
4.	a) Landrum & Brown Worldwide Services, Inc. Ohio USA, 11279 Cornall Park, Cincinnati Ohio 45242 USA b) Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o., ul. Stawki 2, Warszawa	<u>oferta odrzucona</u>			
5.	a) Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. ul. Rondo ONZ 1 00-124 Warszawa b) PM Group Polska Sp. z o.o. ul. Klecińska 125, 54-424 Wrocław c) Project Management Limited Killakee Mouse, Belgrad Square, Tallaght, Dublin 24 d) NDI S.A. ul. M. Reja 13/15, 81-874 Sopot e) Dariusz Sawicki ul. Wincentego Witosa 18/9, 15-660 Białystok	<u>oferta odrzucona</u>			

6.	INECO Ingeniería y Economía del Transporte S.A. Calle Paseo de la Habana 138 28036 Madryt , Hiszpania	<u>oferta odrzucona</u>			
7.	a) PwC Polska Sp. z o.o. Al. Armii Ludowej 14, 00-638 Warszawa b) Oliver Wyman Consulting GmbH Marstallstrasse 11, 80539 München, Niemcy c) MKmetric Ges. für Systemplanung mbH Durlacher Allee 49, 76131 Karlsruhe, Niemcy d) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Am DFS-Campus 10, 63225 Langen, Niemcy	11 076 524,00	60	36,5	96,5

Zgodnie z art. 91 ust.1 Pzp oraz zgodnie z Rozdziałem XIV, pkt 2.3 SIWZ, który stanowi, iż za najkorzystniejszą ofertę zostanie uznana oferta, która uzyska najwyższą liczbę punktów, Zamawiający **informuje o wyborze oferty nr 7 jako oferty najkorzystniejszej** w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Cena złożonej oferty wynosi 11 076 524,00 zł brutto.

Przewodniczący Komisji Przetargowej:

.....