

PROTOKÓŁ Z DIALOGU TECHNICZNEGO

I. Informacje ogólne.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi w Śródlądowej na podstawie art. 31a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2017.1579 tj.) zorganizowało w dniach od 21.08.2017 r. do 08.09.2017 r. dialog techniczny, mający na celu uzyskanie informacji dotyczących planowanego zamówienia publicznego polegającego na zleceniu wykonania opracowania pn. „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”.

Informacja o zamiarze przeprowadzenia dialogu technicznego została opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej MGiMiŻŚ w dniu 01.08.2017 r. Do udziału w dialogu zgłosiło się 15 podmiotów. Jeden z podmiotów wycofał się przed rozpoczęciem dialogu. W związku z powyższym do dialogu zostało zaproszonych 14 podmiotów.

Dialog prowadzony był w formie indywidualnych spotkań trwających do 1,5 godziny. Podczas zorganizowanych spotkań przedstawiciele zgłoszonych podmiotów udzielili informacji w zakresie niezbędnym do przygotowania opisu przedmiotu zamówienia oraz specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w formie odpowiedzi na 11 pytań, umieszczonych w ogłoszeniu o dialogu technicznym oraz przekazanych przed rozpoczęciem spotkań. Jeden z podmiotów zrezygnował z indywidualnego spotkania.

II. Uzyskane informacje.

W ramach przeprowadzonego dialogu uzyskano następujące informacje:

1. Jaka metodyka lub metodyki badań obejmujące m.in. badanie ilościowe i jakościowe są najbardziej efektywne i korzystne w celu wykonania analizy transportowej?

Podmiot 1: Podkreślano fakt, że podobne badania były wykonywane, w związku z powyższym istnieją odpowiednie metodyki badań tej gałęzi transportu. Metodyka powinna obejmować badania w formie:

- ankiet;
- bezpośrednich spotkań.

Przy współpracy Wykonawcy z armatorami i samorządami terytorialnymi można wytypować odpowiednich adresatów, do których należy skierować ankiety, które powinny zawierać pytania określające planowany rozwój drogi wodnej. Następnie wobec zidentyfikowanych adresatów należy zastosować wywiad bezpośredni, który pozwoli określić potencjał transportowy dróg wodnych.

Podmiot 2: Ze względu na praktyczny brak danych historycznych metodyka powinna być dedykowana dla tego badania. Model metodyki dedykowanej powinien uwzględniać wiele czynników, w tym:

- analizę potencjału regionów na poziomie powiatów (w odległości do 100-150 km od drogi wodnej);
- podział interesariuszy na grupy beneficjentów;
- bieguny wzrostu przemysłu poprzez lokalizację infrastruktury przeładunkowej/multimodalnej (transport wodny śródlądowy jako element transportu multimodalnego).

Następnie dane wejściowe otrzymane w postaci ankiet i badań bezpośrednich należy uwzględnić w modelu matematycznym, który określi jak w różnych wariantach inwestycyjnych zareaguje gospodarka regionalna oraz jak przy odpowiednich założeniach (danych wejściowych) kształtował się będzie popyt na transport wodny śródlądowy.

Cześć danych wejściowych powinna pochodzić z analizy rzek o podobnej charakterystyce (np. Łaby) – analiza ta powinna dotyczyć przede wszystkim prognoz i statystyk przewozu towarów.

Podmiot 3: Metodyka powinna obejmować:

- analizę kosztów i korzyści;
- analizę „wrażliwości” (badanie odchyłów od normy) z uwzględnieniem hydrotechniki.

Podmiot 4: Bez odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 5: Metodyka poza kwestiami transportowymi powinna uwzględniać również kwestie hydrologiczne oraz ogólne uwarunkowania ekologiczne.

Podmiot 6: Metodyka powinna uwzględniać aspekt hydrologiczny.

Podmiot 7: Przeprowadzenie badania jakościowego i ilościowego na podstawie:

- ankiet,
- wywiadów bezpośrednich ze spedytorami, armatorami, przedsiębiorcami oraz przedsiębiorstwami – uzupełnione wywiadem telefonicznym.

Następnie przeprowadzenie warsztatów z ekspertami oraz naukowcami związanymi z transportem wodnym śródlądowym w celu potwierdzenia i weryfikacji uzyskanych danych.

Podmiot 8: Metodyka powinna uwzględniać przede wszystkim badanie ilościowe i jakościowe w formie ankiet i wywiadów bezpośrednich oraz model symulacyjny.

Podmiot 9: Metodyka powinna uwzględniać:

- badanie statystyczne na bazie danych historycznych,
- metody symulacyjne w oparciu o projekt statku żeglugi śródlądowej, który wyznaczy ilość niezbędnych zmian w zakresie infrastruktury drogi wodnej (dostosowanie drogi wodnej do statku).

Podmiot 10: Bez odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 11: Badanie uwzględniające istniejące dane statystyczne poparte ankietami z miejscowymi izbami handlowymi i wywiadem bezpośrednim z armatorami/spedytorami. Przy badaniu powinno się uwzględnić również wartość ładunku, a nie tylko wielkość/tonaż ładunku.

Podmiot 12: Analiza zapotrzebowania na transport wodny śródlądowy powinna obejmować wcześniejsze badania dostępnej literatury polskiej i zagranicznej oraz wykorzystanie różnych metodyk badawczych zakładających triangulację badań jakościowych i ilościowych. Badania jakościowe można podzielić na 3 etapy:

- „focus” – spotkania z interesariuszami;

- panel ekspercki – organizacja panelu z ekspertami polskimi i zagranicznym w celu weryfikacji danych uzyskanych z pierwszego etapu;
- wywiady indywidualne – wywiady bezpośrednie z usługodawcami i odbiorcami usług transportu.

Natomiast badanie ilościowe obejmować będzie przeprowadzenie ankiety internetowej oraz bezpośrednich wywiadów telefonicznych.

W końcowej fazie nastąpi budowa modelu ekonometrycznego z zastosowaniem danych wejściowych uzyskanych w badaniach jakościowych i ilościowych. Model ekonometryczny zostanie także zasilony odpowiednimi informacjami dot. szacunków potencjalnych potoków towarów, określonych na podstawie dostępnych danych rynków transportu kolejowego i drogowego (analiza międzygałęziowa).

Podmiot 13: Metodyka badań powinna uwzględniać:

- badanie ankietowe;
- wywiady bezpośrednie;
- analizy danych statystycznych.

Zastosowane badania jakościowe powinny uwzględnić przede wszystkim wpływ rozwoju transportu wodnego śródlądowego na otoczenie biznesowe, prawne, a także powinno uwzględnić specyfikę transportu wodnego np. ilość miejsc postojowych przy śluzach.

Weryfikacja wyników przeprowadzonych badań powinna nastąpić na zorganizowanym przez Wykonawcę panelu ekspertów.

- 2. Jakie dane wejściowe, opracowane dotychczas przez inne podmioty publiczne, a pozyskane przez Zamawiającego lub Wykonawcę, pozwolą zwiększyć efektywność przygotowania analizy (skrócić czas lub obniżyć koszty)? W jakim stopniu?**

Podmiot 1: Wskazano na poprzednio wykonane badania popytu i podaży w transporcie wodnym śródlądowym tj.:

- badanie prof. Wojewódzkiej-Król w zakresie Drogi Wodnej Wisły;
- opracowanie prof. Plucińskiego dla Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- opracowanie dot. studium wykonalności drogi wodnej E-40.

Podmiot 2: Należy wykorzystać następujące opracowania:

- ogólnodostępne opracowanie naukowe;
- dane administracji wodnej i użytkowników wód;
- dane zagraniczne dotyczące rzek o podobnej charakterystyce np. Łaby;
- dane Krajowej Administracji Skarbowej dot. wskaźników importu i eksportu;
- regionalne mapy, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Podmiot 3: Należy uwzględnić istniejące opracowania, takie jak: projekt stopnia wodnego w Niepołomicach, studium wykonalności dla modernizacji górnej Wisły oraz materiały dotyczące Kanału Śląskiego.

Podmiot 4: Źródła danych to:

- Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej;
- armatorzy;
- rada ds. promocji żeglugi śródlądowej;
- uczelnie wyższe oraz ośrodki naukowe zajmujące się tematyką żeglugi.

Podmiot 5: Dane będące w dyspozycji Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Podmiot 6: Dane z IMGW oraz krajowe i regionalne dokumenty strategiczne, a także regionalne plany zagospodarowania przestrzennego.

Podmiot 7:

- Statystyka publiczna – GUS;
- ogólnodostępne opracowania naukowe;
- opracowania zagraniczne i weryfikacja przez zagranicznych ekspertów.

Podmiot 8: Podejście do badania powinno być multimodalne, w związku z czym powinno się wykorzystać dane dot. rynku przewozów kolejowych i drogowych.

Podmiot 9: Istniejące opracowania, np. opracowanie prof. Plucińskiego dot. Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz zakresy projektów inwestycyjnych w portach morskich np. terminal kontenerowy w Świnoujściu.

Podmiot 10: Istniejące opracowania naukowe:

- opracowanie prof. Plucińskiego;
- badania batymetryczne Odry od Szczecina do Kędzierzyna Koźła;
- opracowanie „Křižovatka tří moří”.

Podmiot 11: Bez odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 12: Dane wejściowe można podzielić na dwie kategorie:

- Dane krajowe: dane pochodzące z GUS oraz dane z Urzędu Transportu Kolejowego, dane pozyskane od przedsiębiorców korzystających z transportu wodnego, dane od armatorów, dane z krajowych opracowań naukowych, dane pozyskane od MGMIŻŚ oraz dane Eurostatu dot. krajowych statystyk transportowych.
- Dane zagraniczne: dane z Komisji Europejskiej, dane zgromadzone w Eurostat dot. europejskich statystyk transportowych, dane z OECD oraz CCNR, raporty i opracowania naukowe z innych krajów oraz baza wewnątrz podmiotu.

Podmiot 13: Lista danych obejmuje:

- dane GUS;

- dane Eurostatu i niemieckie dane statystyczne;
- dostępne opracowania naukowe np. opracowanie prof. Plucińskiego;
- dane urzędów marszałkowskich – w zakresie środków unijnych i regionalnych programów operacyjnych;
- dane finansowe spółek publicznych oraz przedsiębiorców sektora rynku transportu wodnego śródlądowego;
- dane Zarządów Portów w zakresie statystyki ładunków obsługiwanych przez porty morskie;
- ogólnodostępne dane zgromadzone na stronach internetowych stowarzyszeń i związków związanych z transportem wodnym śródlądowym
- dane RZGW, w szczególności w zakresie śluzowań i opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych;
- dane Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej,
- dane operatorów portów śródlądowych.

W opinii Podmiotu 13 pozyskanie danych we współpracy Zamawiającego z Wykonawcą nie powinny skrócić czasu ani obniżyć kosztów zamówienia.

- 3. Czy jest możliwość uwzględnienia w modelu zmian strukturalnych w popycie na transport wskutek ulokowania się na terenach nadrzecznych w Polsce specyficznych gałęzi przemysłu (przemysł maszynowy o dużej wartości dodanej oraz ponadnormatywnych gabarytach produktów – np. produkcja turbin wiatrowych, maszyn produkcyjnych, urządzeń transportu wewnętrznego), dzięki łącznej dostępności transportu śródlądowego oraz atrakcyjnych warunków inwestycyjnych w Polsce? W jaki sposób?**

Podmiot 1: Tak, przy określaniu potencjału transportowego dróg wodnych należy wziąć pod uwagę aktualne tendencje gospodarcze i możliwość lokowania się przemysłu przy drogach wodnych np. budowlane elementy ponadgabarytowe oraz elementy zabudowy biurowej importowane ze Szwecji.

Podmiot 2: Tak, kluczowe zagadnienie do analizy. Oceny możliwości zmian strukturalnych można dokonać analizując podobne zagadnienie w innych państwach europejskich np. rodzaje przemysłów zlokalizowane w europejskich rzecznych portach i centrach multimodalnych oraz na podstawie wiedzy klastrów przemysłowych i stowarzyszeń.

Podmiot 3: Tak, centralne planowanie lokalizacji inwestycji przy drogach wodnych pozwoli na określenie możliwości lokowania się tego rodzaju przemysłu.

Podmiot 4: Jest możliwe, ale obecnie transport ponadgabarytowy wykonywany jest w głównej mierze na Odrze.

Podmiot 5: Tak, ale lokowanie się przemysłu zależne jest od odpowiedniej promocji transportu wodnego śródlądowego.

Podmiot 6: Tak, zazwyczaj modele wykorzystywane w tego typu badaniach mają charakter otwarty.

Podmiot 7: Tak, poprzez informacje uzyskane z Urzędów Marszałkowskich rejonów nadrzecznych oraz regionalnych ośrodków eksperckich, które pozwolą na określenie potencjału do rozwoju specyficznych gałęzi przemysłu w rejonach nadrzecznych.

Podmiot 8: Odpowiedni model badawczy/symulacyjny powinien uwzględniać takie zmiany.

Podmiot 9: Tak, poprzez kontakt przede wszystkim ze stoczniami rzecznyymi np. stocznia Damen w Kędzierzynie Koźlu oraz elektrowniami i elektrociepłowniami.

Podmiot 10: Tak, na odcinku od Kanału Śląskiego do Kędzierzyna Koźle.

Podmiot 11: Tak, należy wziąć pod uwagę długoterminowe tendencje w sektorze energetyki oraz w przemyśle ciężkim.

Podmiot 12: Tak, projektowany model ekonometryczny uwzględnia również możliwość określenia zmian strukturalnych w popycie. Jednakże jest to zależne od odpowiednich danych wejściowych.

Podmiot 13: Tak, przy badaniu w celu uwzględnienia zmian strukturalnych w popycie na transport wodny śródlądowy należy wziąć pod uwagę:

- czynniki makroekonomiczne – analiza potencjału zmian strukturalnych w lokalizacjach nadrzecznych. Analiza wskaźników eksportu i importu oraz możliwości prawnych lokowania się biznesu w regionach nadrzecznych;
- analiza indeksów: wydajności gospodarczej, miejsc pracy, średniej płacy, stopy bezrobocia – w badanym regionie.

Otrzymane dane powinny zostać porównane do sytuacji i rozwiązań innych krajów, zwłaszcza w kontekście wykorzystywanych dróg wodnych oraz przedsiębiorstw zlokalizowanych przy tych drogach wodnych i warunków tej lokalizacji.

4. Jakie pozacenowe kryteria wyboru Wykonawcy pozwolą na najbardziej efektywną i obiektywną ocenę złożonych w postępowaniu ofert?

Podmiot 1: Doświadczenie zespołu badawczego – osoby zespołu potencjalnego wykonawcy powinny cechować się odpowiednim doświadczeniem i wiedzą z zakresu transportu oraz projektowania i budowy infrastruktury dróg wodnych.

Podmiot 2: Kompetencje i doświadczenie (znajomość rynku zespołu badawczego) – ocena publikacji oraz ośrodków naukowych, które reprezentują. Ilość publikacji oraz projektów badawczych, w których uczestniczyli członkowie zespołu, w tym także międzynarodowych. Nie ma potrzeby korzystania z ekspertów zagranicznych.

Podmiot 3: Pozacenowe kryteria:

- doświadczenie zespołu – ilość zrealizowanych projektów hydrotechnicznych;
- czas trwania badania.

Podmiot 4: Skład zespołu: osoby związane z branżą żeglugi śródlądowej z doświadczeniem przy opracowywaniu studium wykonalności i praktycznym (kapitanowie, przedsiębiorcy) oraz teoretycznym (naukowcy), a także osoba o wykształceniu hydrotechnicznym. Kierownik powinien mieć co najmniej tytuł doktora nauk.

Podmiot 5: Pozacenowe kryteria:

- interdyscyplinarny skład zespołu, oraz

- metodyka badań – metodyka powinna być wysoko oceniana, na wysokim procencie oceny ogólnej.

Podmiot 6: Zespół multidyscyplinarny – specjaliści z zakresu: ekonomii transportu, hydrologii, biologii oraz klimatologii.

Poziom 7: Kryteria dostępu:

- konieczność znajomości rynku żeglugi śródlądowej poprzez wartość opracowań i publikacji w których brał udział potencjalny oferent – wartość opracowań co najmniej 300 tys. zł.

Kryteria oceny:

- cena – powinna wynieść maksymalnie 50%;
- doświadczenie oraz wiedza;
- metodyka badań z podziałem na cząstkowe oceny w ramach tego kryterium.

Podmiot 8: Metodyka badań, w szczególności model – pod kątem jego elastyczności i czułości na zmiany danych wejściowych oraz interdyscyplinarny zespół.

Podmiot 9: Kryteria oceny:

- cena – 60%;
- potencjał naukowy i zdolności badawcze rozumiane jako możliwość stosowania odpowiednich modeli symulacyjnych i agregowania istniejących danych. – 40%.

Podmiot 10: Doświadczenie w żegludze śródlądowej – transportowe.

Podmiot 11: Kryteria oceny:

- cena – 50%;
- doświadczenie w Polsce i zagranicą oraz wiedza – 50%.

Podmiot 12: Kryterium oceny:

- Cena – 40%
- Pozacenowe kryteria 60%, w tym:
 - Koncepcja przeprowadzenia badania (metodyka nastawiona na określone efekty);
 - Doświadczenie wykonawcy – doświadczenie nie tylko w zakresie transportu wodnego śródlądowego, ale i w innych gałęziach transportu.

Podmiot 13: Pozacenowym kryterium powinno być doświadczenie i skład zespołu, w szczególności specjalizacja i know-how w zakresie transportu wodnego śródlądowego (znajomość specyfiki tego transportu) oraz umiędzynarodowienie zespołu rozumiane jako zdolność Wykonawcy do analizy i korzystania z danych, w zakresie transportu wodnego śródlądowego, zgromadzonych w innych krajach. Jako doświadczenie należy rozumieć np. ilość projektów unijnych zakończonych wdrożeniem.

5. Czy istnieje możliwość wykonania badania etapami i przedstawiania cząstkowych wyników analizy przy zachowaniu spójnej metodyki badań? Jakie etapy należy wyodrębnić, aby zachować spójność badania?

Podmiot 1: Tak, badanie może zostać podzielone ze względu na śródlądowe drogi wodne. Etapy powinny uwzględniać osobno Odrzańską Drogę Wodną oraz Drogę Wodną Wisły.

Podmiot 2: Tak, zespół badawczy powinien być podzielony na dwie grupy pracujące nad osobnymi rzekami (Wisła i Odra).

- Etap początkowy – przekazanie danych wejściowych;
- etap środkowy – przedstawienie wyników modeli matematycznych;
- etap ostatni – omówienie i prezentacja wyników.

Ewentualnie możliwość zorganizowania konsultacji na poziomie województw w celu zaprezentowania otrzymanych wyników.

Podmiot 3: Nie powinno się wykonywać badania etapami.

Podmiot 4: Tak, z podziałem na:

- etap I zakładający badanie obecnego stanu i zapotrzebowania na przewóz towarów na Odrze i Wiśle przy usunięciu „wąskich gardeł”,
- etap II badanie potencjału przy osiągnięciu co najmniej IV klasy żeglowności.

Podmiot 5: Etapowość jest możliwa. Wynik 1 etapu badania powinien warunkować wynik następnego etapu badania. Etapy powinny być rozliczane co 3 miesiące.

Podmiot 6: Bez odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 7: Tak:

- etap 1: przygotowanie i przyjęcie metodyki badań;
- etap 2: sporządzenie listy interesariuszy;
- etap 3: prognoza popytu i podaży;
- etap 4: opracowanie scenariusza kosztowego i efektów jego zastosowania.

Podmiot 8: Tak, zgodnie z wariantami wskazanymi w załączniku do ogłoszenia (wstępne OPZ).

Podmiot 9: Tak:

- etap I: aktualizacji danych istniejących na rynku oraz potencjalnych możliwości dróg wodnych;
- etap II: symulacja badań nad statkiem;
- etap III: określenie modernizacji i budowy infrastruktury dróg wodnych wraz z oceną nakładów finansowych.

Podmiot 10: Badanie powinno zostać wykonane bez podziału na etapy.

Podmiot 11: Tak, podział na etapy pod względem czasowym i regionalnym dla Odry i Wisły osobno.

Podmiot 12: Tak, z uwzględnieniem ostatniego etapu jako odbioru całości badania. Podmiot wskazał na przykładowe etapy:

- diagnoza (uwzględnia również przeprowadzenie badań jakościowych i ilościowych);

- prognoza (modelowanie);
- rekomendacje Wykonawcy.

Etapowanie umożliwia, po stronie Zamawiającego, możliwość korygowania sposobu przeprowadzenia badań. Konieczne jest również uwzględnienie w ostatnim etapie odbioru całości prac wraz z rekomendacjami Wykonawcy.

Podmiot 13: Możliwość wykonania badania zależy od jego celu. Realizacja inwestycji infrastrukturalnych może mieć zasadniczy wpływ na wyniki badań potoków towarowych.

- 6. Jakim zespołem badawczym powinien dysponować Wykonawca w celu zagwarantowania odpowiedniej jakości wykonania analizy? Czy Kierownik Zespołu badawczego powinien dysponować stopniem naukowym? Jeśli tak, to jakim?**

Podmiot 1:

- Kierownik – powinien posiadać tytuł naukowy co najmniej doktora z doświadczeniem w prowadzeniu badań ankietowych;
- zespół – powinien składać się z osób o odpowiednim doświadczeniu i praktyce w transporcie, technicznych aspektów infrastruktury drogi wodnej oraz osoby z doświadczeniem praktycznym posiadającym kwalifikacje kapitana żeglugi śródlądowej.

Podmiot 2:

- Kierownik – powinien posiadać tytuł co najmniej doktora nauk;
- zespół – powinni znaleźć się przedstawiciele: ośrodków naukowych, administracji publicznej oraz graficy i osoby zajmujące się przeprowadzeniem konsultacji. Doświadczenie osób powinno być związane z ekonomiką transportu, inżynierią transportu oraz żeglugą śródlądową.

Wykonawca powinien dysponować dwoma zespołami co najmniej 3 osobowymi, osobno dla Odry i Wisły. Łącznie Wykonawca powinien dysponować co najmniej 10 osobowym zespołem.

Podmiot 3:

- Kierownik zespołu – tytuł profesora oraz doświadczenie z zakresu hydrotechniki, hydrologii lub ekonomii;
- Zespół – powinien liczyć 5-8 członków i powinien się składać z logistyka, geologa, hydrotechnika, urbanisty oraz specjalisty z zakresu ochrony środowiska. Zespół powinien mieć też konsultantów terenowych.

Podmiot 4:

- Zespół – powinien uwzględniać osoby z doświadczeniem z zakresu badań rynku przewozów, żeglugi śródlądowej i hydrotechniki. Ponadto członkiem zespołu powinna być osoba z uprawnieniami kapitana statku;
- kierownik – stopień doktora nauk.

Podmiot 5:

- Zespół – specjalista od transportu, ekonomii, hydrotechniki, kartografii oraz od spraw środowiskowych (klimatolog);
- kierownik zespołu – tytuł doktora nauk z co najmniej 5 letnim doświadczeniem jako adiunkt.

Podmiot 6: Kierownik powinien posiadać stopień naukowy doktora w zakresie ekonomii transportu oraz doświadczenie w zakresie publikacji nt. transportu wodnego śródlądowego.

Podmiot 7:

- Kierownik zespołu – stopień co najmniej doktora z zakresu ekonomii;
- Zespół – powinien składać się z 6 osób oraz kierownika zespołu. Głównie specjaliści z zakresu ekonomii transportu oraz osoby zajmujące się pracą naukową, a także osoby z doświadczeniem praktycznym w zakresie żeglugi śródlądowej.

Zespół można podzielić na dwie grupy, osobno Wisła, osobno Odra.

Podmiot 8:

- Kierownik zespołu – ze stopniem co najmniej doktora nauk z doświadczeniem w zarządzaniu zespołem;
- Zespół – powinien mieć charakter interdyscyplinarny składający się ze specjalistów od transportu, infrastruktury oraz praktyków (np. kapitanów statków). Istnieje możliwość podziału zespołu na dwie grupy – osobno Wisła i osobno Odra, natomiast metodyka badań powinna być spójna.

Podmiot 9:

- Kierownik – nie musi posiadać stopnia naukowego. Kierownik powinien być przede wszystkim sprawnym managerem zarządzającym zespołem;
- Zespół – powinien się składać z 10 do 12 osób oraz powinien mieć charakter interdyscyplinarny – specjaliści z zakresu transportu, inżynierii ruchu, hydrotechniki i nautyki. Wykonawcą powinna być firma konsultingowa z udziałem ośrodków naukowych.

Podmiot 10: Zespół powinien się składać ze specjalisty z zakresu logistyki oraz osoby z uprawnieniami kapitana żeglugi śródlądowej.

Podmiot 11:

- Kierownik zespołu – wykształcenie wyższe, naukowiec z doświadczeniem w branży zawodowej specjalność makroekonomia;
- zespół – 10 osób, specjaliści z zakresu makroekonomii oraz budowli wodnych i konstrukcji jednostek pływających.

Podmiot 12:

- Kierownik zespołu – manager z doświadczeniem w transporcie i logistyce;
- zespół – liczebność: maks. 10 osób oraz kierownik. W skład zespołu wchodzi specjaliści z doświadczeniem:

- naukowym – udział w przeprowadzaniu analiz z zakresu transportu i logistyki;
- biznesowym – udział w projektach międzynarodowych.

Podmiot 13:

- Kierownik zespołu – manager z doświadczeniem w zarządzaniu projektami;
- zespół – powinien się składać z praktyków z doświadczeniem biznesowym oraz naukowców z doświadczeniem w zakresie sporządzania analiz. Zespół powinien być podzielony regionalnie w części ekonomicznej, osobno dla Wisły i dla Odry.

7. Jakie warianty inwestycyjne w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych oraz infrastruktury funkcjonalnie powiązanej, stanowiące podstawę do przeprowadzenia badania, pozwolą na uzyskanie najbardziej rzeczywistych rezultatów analizy?

Podmiot 1: Warianty inwestycyjne powinny wynikać z Porozumienia AGN. Drogi wodne oraz infrastruktura funkcjonalnie powiązana powinna zakładać IV lub Va klasę i dla takich parametrów powinno się wykonać badanie. Analizy należy prowadzić na całej Wiśle.

Podmiot 2: Długość dni żeglugowych powinna zostać ograniczona do co najwyżej 270 dni. Warianty powinny uwzględniać realne klasy drogi wodnej i daty ich realizacji, co pozwoli uzyskać najbardziej rzeczywiste wyniki.

Podmiot 3: Powinno się uwzględnić również wariant przewozu towarów przez rzekę Noteć.

Podmiot 4: Przywrócenie żeglowności oraz budowa nowych obiektów w parametrach co najmniej IV klasy.

Podmiot 5: Warianty inwestycyjne powinny uwzględniać kwestie:

- budowy kanałów lateralnych,
- kwestie finansowania inwestycji.

Podmiot 6: Warianty inwestycyjne powinny uwzględniać kwestie budowy kanałów lateralnych.

Podmiot 7: Brakuje odniesień do krajowych dokumentów strategicznych.

Podmiot 8: Bez uwag do wariantów wskazanych w załączniku do ogłoszenia (wstępnego OPZ).

Podmiot 9: Powinno się uwzględnić również inwestycje w portach morskich.

Podmiot 10: Warianty powinny uwzględniać co najmniej IV klasę drogi wodnej, zapewniając optymalnie 320 dni żeglugi. Warianty uwzględniające co najmniej IV klasę drogi wodnej powinny być przedstawione jako wariant 0 (wariant wyjściowy badania).

Podmiot 11: Należy uwzględnić:

- sezon żeglugowy – od marca do grudnia;
- infrastrukturę drogi wodnej (np. śluzy) – parametry co najmniej IV klasy.

Podmiot 12: Warianty przedstawione w załączniku do ogłoszenia (wstępne OPZ) są optymalne.

Podmiot 13: Warianty inwestycyjne powinny uwzględniać:

- kwestie finansowania prowadzonych inwestycji, w szczególności rozbudowy drogi wodnej oraz infrastruktury funkcjonalnie powiązanej;
- możliwości przystosowania floty statków śródlądowych do aktualnych parametrów nawigacyjnych drogi wodnej;
- Uwzględnienie przystosowania infrastruktury punktowej (np. śluz) o klasę wyżej niż klasa drogi wodnej.

Dla celów analizy szczegółowe określenie wariantów inwestycyjnych stanowi neutralny czynnik, gdyż w perspektywie długoterminowej rynek usługodawców dostosuje się do możliwości dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej.

8. W jaki sposób zostanie opracowana lista podmiotów (interesariuszy) zainteresowanych rozwojem sektora transportu wodnego, a także jak, w kwestii opracowania przedmiotowej listy, powinna wyglądać współpraca Wykonawcy z Zamawiającym?

Podmiot 1: Potencjalny wykonawca powinien skierować ankiety do armatorów, przedsiębiorstw zlokalizowanych przy drogach wodnych oraz samorządów. W celu ułatwienia kontaktów zarówno przy ankietach jak i kontaktach bezpośrednich MG MiŻŚ powinno wydać tzw. „listy polecające”.

Podmiot 2: Pomoc w formie „listów polecających” z MG MiŻŚ. Lista podmiotów zostanie podzielona według grup np. duże przedsiębiorstwa (elektrownie, kopalnie), lokalne klastry gospodarcze, izby gospodarcze, stowarzyszenia, armatorzy. Analiza powinna również uwzględniać element transgraniczny – z podmiotami głównie działającymi na terenie Czech i RFN (np. niemieckie izby gospodarcze).

Podmiot 3: Poprzez konsultantów terenowych i wywiady bezpośrednie.

Podmiot 4: Lista podmiotów powinna uwzględniać przede wszystkim armatorów oraz operatorów portów rzecznych, a także duże zakłady przemysłowe zlokalizowane nad rzekami.

Podmiot 5: Lista podmiotów powinna uwzględniać gminy nadrzeczne, producentów towarów, firmy logistyczne oraz partnerów zagranicznych w ramach Unii Europejskiej jak i poza np. Ukraina i Białoruś.

Podmiot 6: Opracowanie listy powinno nastąpić w formie ankiet oraz wywiadów bezpośrednich.

Podmiot 7: Rozeznanie rynku powinno wynikać z wiedzy praktycznej Wykonawcy. Opracowanie listy powinno uwzględniać:

- kontakt z izbami gospodarczymi, spedycyjnymi oraz logistycznymi;
- wywiady z resortami;
- wywiady z urzędami marszałkowskimi;
- wywiady z organizacjami branżowymi i firmami;
- wywiady z portami morskimi.

Reprezentatywna grupa to ok. 50 podmiotów łącznie.

Podmiot 8: Listę podmiotów należy podzielić według struktury przewożonych ładunków i rodzaju przewożonych ładunków.

Podmiot 9: Opracowanie listy podmiotów powinno zostać uwzględnione w metodyce badań Wykonawcy. Zbudowanie listy interesariuszy to okres około 1 miesiąca.

Podmiot 10: Lista podmiotów powinna uwzględniać:

- samorządy terytorialne;
- izby gospodarcze, klastry;
- partnerów zagranicznych;
- specjalne strefy ekonomiczne.

Podmiot 11: Lista powinna uwzględniać klastry, izby gospodarcze i Radę Interesantów Portu Szczecin oraz Radę Interesantów Portu Świnoujście.

Podmiot 12: Listę podmiotów należy podzielić na grupy:

- Podmioty związane bezpośrednio z transportem wodnym śródlądowym;
- Podmioty potencjalnie zainteresowane transportem wodnym śródlądowym;
- Porównanie obu grup do podmiotów z sektora transportu wodnego śródlądowego innych krajów np. Holandii i Rumunii z uwzględnieniem specyficznych elementów tych rynków.

Opracowana lista podmiotów zostanie przedstawiona Zamawiającemu do akceptacji. Jednakże należy wziąć pod uwagę ryzyko związane z nieuzyskaniem informacji dot. wielkości zatrudnienia i obrotów finansowych przy przeprowadzaniu ankiet i wywiadów bezpośrednich.

Podmiot 13: Lista podmiotów powinna zostać opracowana na podstawie lokalnych dialogów technicznych z podmiotami biznesowymi, środowiskiem armatorów oraz środowiskiem transportu drogowego i kolejowego. Opracowywana lista podmiotów powinna uwzględniać potencjał rozwoju biznesów zlokalizowanych w rejonach nadrzecznych i ich możliwości w korzystaniu z transportu wodnego, a także powinna uwzględniać możliwość wykorzystania transportu wodnego śródlądowego do przewozu określonych ładunków (np. ładunki ponadgabarytowe czy też przewóz kontenerów).

9. Mając na uwadze sposób przedstawienia wyników analizy w formie tabel, grafik, wykresów, map przedstawiających kierunki ruchu towarów, a także modeli matematycznych czy konieczne jest uzyskanie licencji do specjalistycznego oprogramowania lub też czy konieczne jest przeprowadzenie przez Wykonawcę specjalistycznych szkoleń dla Zamawiającego w zakresie możliwości dalszej pracy i modyfikacji uzyskanych w badaniu danych?

Podmiot 1: Badanie powinno uwzględniać podstawowe oprogramowanie niewymagające zakupu specjalistycznych licencji.

Podmiot 2:

- Graficzna część analizy zostanie przedstawiona w ogólnodostępnych programach;

- matematyczna część analizy (model) zostanie przedstawiona w najbardziej popularnych programach, do których będzie istniała konieczność zakupu komercyjnej licencji.

Nie ma konieczności organizacji szkoleń dla Zamawiającego.

Podmiot 3: Oprogramowanie podstawowe.

Podmiot 4: Brak odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 5: Oprogramowanie podstawowe na licencjach typu *open source*. Do modeli matematycznych programy podstawowe typu *Statistica* – może istnieć konieczność zakupu licencji

Podmiot 6: Oprogramowanie podstawowe, na licencjach typu *open source*. Nie ma konieczności organizacji szkoleń dla Zamawiającego.

Podmiot 7: Oprogramowanie podstawowe, nie ma konieczności zakupu specjalistycznej licencji.

Podmiot 8: Istnieje konieczność zakupu komercyjnej licencji do oprogramowania.

Podmiot 9: Istnieje konieczność zakupu komercyjnej licencji do oprogramowania.

Podmiot 10: Tak, Wykonawca powinien zapewnić Zamawiającemu dostęp do specjalistycznego oprogramowania.

Podmiot 11: Bez odpowiedzi na pytanie.

Podmiot 12: Zapewnienie licencji do specjalistycznego oprogramowania występuje po stronie Wykonawcy. Potrzeba szkolenia oraz określenia poziomu szkolenia dla Zamawiającego w zakresie korzystania i zmiany danych w używanych programach może wynikać z poziomu wiedzy i umiejętności Zamawiającego. W przypadku niedostatecznej wiedzy może istnieć konieczność przeprowadzenia szkolenia.

Podmiot 13: Nie, analiza powinna wykorzystywać podstawowe oprogramowanie.

10. Jaki powinien być wymagany optymalny czas realizacji wykonania analizy?

Podmiot 1 : Czas realizacji nie powinien przekroczyć 6 miesięcy.

Podmiot 2: Minimum 6 miesięcy. Optymalnie 12 miesięcy.

Podmiot 3: 6 miesięcy lub 1 rok kalendarzowy.

Podmiot 4: 6 – 12 miesięcy.

Podmiot 5: Minimum 12 miesięcy.

Podmiot 6: Minimum 12 miesięcy.

Podmiot 7: 18 miesięcy.

Podmiot 8: 3 lata.

Podmiot 9: 6 – 9 miesięcy. Ponadto powinno się uwzględnić w ogłoszeniu o zamówieniu 2 miesiące na złożenie oferty.

Podmiot 10: Niezwłocznie. Do końca roku. Ponadto powinno się uwzględnić w ogłoszeniu o zamówieniu 14-21 dni na złożenie oferty.

Podmiot 11: 1,5 roku do 2 lat.

Podmiot 12: 8 – 12 miesięcy. Ponadto powinno się uwzględnić w ogłoszeniu o zamówieniu 1 miesiąc na złożenie oferty.

Podmiot 13: 6-9 miesięcy. Ponadto powinno się uwzględnić w ogłoszeniu o zamówieniu od 4 do 6 tygodni na złożenie oferty.

11. Biorąc pod uwagę treść załącznika nr 2 (wstępnego OPZ) jakie jeszcze elementy, charakterystyczne dla przeprowadzenia analiz popytu i podaży w transporcie, powinny zostać uwzględnione w treści załączonego wstępnego OPZ oraz jakie zapisy wstępnego OPZ wymagają doprecyzowania lub zmiany?

Podmiot 1: W wariantach inwestycyjnych nie powinno się uwzględniać III klasy, a jedynie co najmniej IV klasę żeglowności.

Podmiot 2:

- Ryzyko może wystąpić z oszacowaniem zatrudnienia obecnego i potencjalnego w przypadku rozwoju transportu wodnego;
- Załącznik do ogłoszenia (wstępny OPZ) powinien ponadto uwzględniać rozwój przemysłu stoczniowego i inwestycje w portach morskich;
- powinno się sprecyzować, którą klasę drogi wodnej planuje się osiągnąć – IV czy Va;
- warianty inwestycyjne powinny uwzględniać inwestycje zagraniczne np. na terenie RFN, funkcjonalnie powiązane z polskimi śródlądowymi drogami wodnymi.

Podmiot 3:

- powinno się zmienić definicję Odrzańskiej Drogi Wodnej, gdyż ujęto w niej drogę wodną górnej Wisły;
- za dużo wariantów III klasy – powinno rozszerzyć się ilość wariantów dla IV klasy (być może dodać jakiś pośredni wariant);
- długość okresu żeglugowego powinna wynieść 282 dni.

Podmiot 4: Brak uwag do załącznika.

Podmiot 5: Załącznik powinien nawiązywać do aspektów hydrologicznych i ekologicznych.

Podmiot 6: Brak uwag do załącznika.

Podmiot 7: Brak odniesień do krajowych dokumentów strategicznych np. Strategia Rozwoju Transportu.

Podmiot 8: Brak uwag do załącznika.

Podmiot 9: Należy dopracować kategorię drogi wodnej w wariantach inwestycyjnych, biorąc pod uwagę bieżące prace na drogach wodnych i terminy ich realizacji.

Podmiot 10: Bez uwag do załącznika.

Podmiot 11:

- W analizie brakuje drogi wodnej Wisła-Odra.
- Warianty inwestycyjne nie muszą dotyczyć głębokości zanurzenia jednostki określonej dla danej klasy żeglugowej. Z punktu widzenia transportu ponadgabarytów kluczowym zagadnieniem jest przebudowa istniejącej infrastruktury drogi wodnej (np. śluzy) do parametrów odpowiadających co najmniej IV klasie żeglugowej.
- Ponadto w analizie warto przedstawić w punkcie dot. scenariuszy kosztowych porównanie kosztów transportu 1 tony ładunku na 3 drogach wodnych np. na Odrze: odcinek Wrocław – Szczecin, Łabie: Hamburg – Drezno, Renie: Rotterdam – Mannheim, wraz z określeniem wszystkich zmiennych wpływających na różnicę w kosztach np. czas rejsu żeglugowego.
- Kolejnym punktem, który należy dodać do analizy jest dopasowanie floty do istniejącej infrastruktury drogi wodnej oraz określenie możliwości pomocy państwa dla jej odpowiedniej modernizacji i przebudowy.

Podmiot 12: W załączniku do ogłoszenia (wstępnym OPZ) należy uwzględnić:

- informacje dot. wymogów użycia w badaniu modelu ekonometrycznego;
- przeprowadzenia analizy międzygałęziowej pod kątem transportu multimodalnego – analiza powinna uwzględniać odniesienie do transportu kolejowego i drogowego oraz możliwość lokalizacji centrów logistycznych zapewniających dostęp do wielu gałęzi transportu. Ponadto w wariantach inwestycyjnych należy wziąć pod uwagę inwestycje dot. innych gałęzi transportu. Badanie powinno dotyczyć umiejscowienia transportu śródlądowego w całym systemie transportowym kraju – warunek konieczny.
- rekomendacje Wykonawcy – analiza powinna uwzględniać konieczność opracowania wytycznych w zakresie stymulacji rozwoju transportu wodnego np. opis rozwiązań legislacyjnych i podatkowych oraz ułatwień dla przedsiębiorców tego sektora transportu;
- aspekt międzynarodowy – w wariantach inwestycyjnych należy uwzględnić inwestycje międzynarodowe mające potencjalny wpływ na rozwój transportu wodnego śródlądowej w kraju.

Podmiot 13: W załączniku do ogłoszenia (wstępne OPZ) należy uwzględnić gotowość do wykorzystania śródlądowej drogi wodnej przez 365 dni. Szlak żeglugowy powinien być zamykany tylko w okresach niekorzystnych warunków np. występowanie zjawisk lodowych czy też niskich lub wysokich stanów wód.

III. Informacje przekazane przez Zamawiającego podczas dialogu technicznego.

1. Zlecenie na wykonanie analizy wynika z przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, która nakłada na ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej obowiązek opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, który stanie się oficjalnym dokumentem rządowym wyznaczającym strategię państwa w zakresie rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Zlecona analiza będzie stanowić jeden z elementów przedmiotowego programu, kolejnymi elementami będą m.in. planowane analizy hydrologiczne oraz analizy kosztów i korzyści rozwoju śródlądowych dróg wodnych. MG MiZS przy realizacji ww. zadania współpracuje z Zarządem Portów Szczecin-Świnoujście oraz Zarządem Portu Gdańsk.
2. Przewidywany harmonogram postępowania przedstawia się następująco:
 - październik/listopad br. – ogłoszenie zamówienia publicznego prawdopodobnie w trybie przetargu nieograniczonego;
 - listopad/grudzień br. – planowana ocena i wybór Wykonawcy;
 - grudzień br./styczeń 2018 r. – podpisanie umowy z Wykonawcą.

Długość realizacji analizy nie została określona. Planowane otrzymanie wyników z analizy powinno nastąpić do końca 2018 r.

