

Ogłoszenie nr 500222648-N-2018 z dnia 17-09-2018 r.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej: udostępnienie zasobów Portu Lotniczego Gdańsk oraz pozyskanie danych z systemów lotniskowych PLG

OGŁOSZENIE O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA - Usługi

Zamieszczanie ogłoszenia:

obowiązkowe

Ogłoszenie dotyczy:

zamówienia publicznego

Zamówienie dotyczy projektu lub programu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej
nie

Zamówienie było przedmiotem ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych:

tak

Numer ogłoszenia: 500163806-N-2018

Ogłoszenie o zmianie ogłoszenia zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych:

nie

SEKCJA I: ZAMAWIAJĄCY

I. 1) NAZWA I ADRES:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Krajowy numer identyfikacyjny 14088677100000, ul. ul. Wieżowa 8, 02147 Warszawa, woj. mazowieckie, państwo Polska, tel. 22 574 62 44, e-mail zp@pansa.pl, faks 22 574 63 59.

Adres strony internetowej (url): www.bip.pansa.pl

I.2) RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO:

Inny: Państwowa osoba prawna

SEKCJA II: PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

II.1) Nazwa nadana zamówieniu przez zamawiającego:

udostępnienie zasobów Portu Lotniczego Gdańsk oraz pozyskanie danych z systemów lotniskowych PLG

Numer referencyjny (jeżeli dotyczy):

AMZP-2225-8/76/2018

II.2) Rodzaj zamówienia:

Usługi

II.3) Krótki opis przedmiotu zamówienia (wielkość, zakres, rodzaj i ilość dostaw, usług lub robót budowlanych lub określenie zapotrzebowania i wymagań) a w przypadku partnerstwa innowacyjnego - określenie zapotrzebowania na innowacyjny produkt, usługę lub roboty budowlane:

udostępnienie zasobów Portu Lotniczego Gdańsk oraz pozyskanie danych z systemów lotniskowych PLG

II.4) Informacja o częściach zamówienia:

Zamówienie było podzielone na części:

nie

II.5) Główny Kod CPV: 98300000-6

SEKCJA III: PROCEDURA

III.1) TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA

Zamówienie z wolnej ręki

III.2) Ogłoszenie dotyczy zakończenia dynamicznego systemu zakupów

nie

III.3) Informacje dodatkowe:

SEKCJA IV: UDZIELENIE ZAMÓWIENIA

IV.1) DATA UDZIELENIA ZAMÓWIENIA: 13/08/2018

IV.2) Całkowita wartość zamówienia

Wartość bez VAT 234324.39

Waluta PLN

IV.3) INFORMACJE O OFERTACH

Liczba otrzymanych ofert: 1

w tym:

liczba otrzymanych ofert od małych i średnich przedsiębiorstw: 0

liczba otrzymanych ofert od wykonawców z innych państw członkowskich Unii Europejskiej:
0

liczba otrzymanych ofert od wykonawców z państw niebędących członkami Unii Europejskiej:
0

liczba ofert otrzymanych drogą elektroniczną: 0

IV.4) LICZBA ODRZUCONYCH OFERT: 0

IV.5) NAZWA I ADRES WYKONAWCY, KTÓREMU UDZIELONO ZAMÓWIENIA

Zamówienie zostało udzielone wykonawcom wspólnie ubiegającym się o udzielenie:
nie

Nazwa wykonawcy: Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.

Email wykonawcy:

Adres pocztowy: ul. Słowackiego 200

Kod pocztowy: 80-298

Miejscowość: Gdańsk

Kraj/woj.:

Wykonawca jest małym/średnim przedsiębiorcą:

nie

Wykonawca pochodzi z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej:

nie

Wykonawca pochodzi z innego państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej:

nie

IV.6) INFORMACJA O CENIE WYBRANEJ OFERTY/ WARTOŚCI ZAWARTEJ UMOWY ORAZ O OFERTACH Z NAJNIŻSZĄ I NAJWYŻSZĄ CENĄ/KOSZTEM

Cena wybranej oferty/wartość umowy 288219.01

Oferta z najniższą ceną/kosztom 288219.01

Oferta z najwyższą ceną/kosztom 288219.01

Waluta: PLN

IV.7) Informacje na temat podwykonawstwa

Wykonawca przewiduje powierzenie wykonania części zamówienia
podwykonawcy/podwykonawcom

nie

Wartość lub procentowa część zamówienia, jaka zostanie powierzona podwykonawcy lub podwykonawcom:

IV.8) Informacje dodatkowe:

IV.9) UZASADNIENIE UDZIELENIA ZAMÓWIENIA W TRYBIE NEGOCJACJI BEZ OGŁOSZENIA, ZAMÓWIENIA Z WOLNEJ RĘKI ALBO ZAPYTANIA O CENĘ

IV.9.1) Podstawa prawna

Postępowanie prowadzone jest w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 67 ust. 1 pkt. 1 lit. a) ustawy Pzp.

IV.9.2) Uzasadnienie wyboru trybu

Należy podać uzasadnienie faktyczne i prawne wyboru trybu oraz wyjaśnić, dlaczego udzielenie zamówienia jest zgodne z przepisami.

W ramach projektu SESAR 2020 PAŻP prowadzi prace badawczo-rozwojowe w następujących obszarach: 1) zapewnianie służby ruchu lotniczego na lotnisku przy użyciu alternatywnego systemu dozoru (wraz z sieciami bezpieczeństwa), 2) redukcja przyczyn wypadnięcia z drogi startowej poprzez prognozowanie kodu stanu drogi startowej i jego wpływu na dobór drogi opuszczenia pasa. I. Wobec decyzji o przystąpieniu do programu badawczo-rozwojowego SESAR 2020 powyższe obszary zostały uwzględnione w ofercie PAŻP na realizację projektów SESAR 2020. Na mocy Umów Grantowych, do których przystąpiła PAŻP w 2016r., działania R&D w ramach tych obszarów są oparte na czterech Rozwiązaniach SESAR 2020 (SESAR 2020 Solution): a) PJ.02-06: Improved access into secondary airports in LVC b) PJ.02-08: Traffic optimisation on single and multiple runway airports c) PJ.03b-01: Enhanced airport safety nets for controllers d) PJ.03b-06: Safety support tools for runway excursion. Jako miejsce przeprowadzenia ćwiczeń walidacyjnych w ramach powyższych Rozwiązań SESAR 2020 PAŻP wybrała lotnisko Gdańsk-Rębiechowo. Wzięto pod uwagę następujące cechy lotniska: 1) położenie i topografia lotniska oraz warunki meteo: o w odległości niecałych 10 km od morza, w terenie o zróżnicowanej formie i wysokości co jest przyczyną występowania lokalnych i szybkozmiennych zjawisk pogodowych: - częste występowanie zamglenia stwarzających tzw. warunki ograniczonej widzialności (LVC: Low Visibility Conditions) – podstawowe założenie dla badań w ramach obszaru 1 - porywy wiatru mające wpływ na długość drogi hamowania lądujących statków powietrznych – przedmiot badań w ramach obszaru 2 - niejednorodne zanieczyszczenie drogi startowej na skutek czynników pogodowych mające wpływ na długość drogi hamowania lądujących statków powietrznych – przedmiot badań w ramach obszaru 2 - różnica wysokości progów drogi startowej wynosząca 11 metrów, która w połączeniu z występowaniem szybkozmiennych i niekorzystnych warunków pogodowych oraz zanieczyszczeniu drogi startowej wpływa na długość drogi hamowania lądujących statków powietrznych – przedmiot badań w ramach obszaru 2 2) ruch lotniczy i typ floty użytkującej lotnisko: - obsługując rocznie poniżej 50 tys. operacji lotnisko Gdańsk-Rębiechowo jest typowym lotniskiem tzw. drugorzędym (secondary airport) w rozumieniu SESAR ConOps – docelowy odbiorca rezultatów badań koncepcji alternatywnego systemu dozoru w ramach obszaru 1 - występowanie okresowych spiętrzeń operacji lotniczych – wartość dodatnia dla badań w ramach obszarów 1 i 2 ponieważ nowe rozwiązania operacyjno-technologiczne muszą zostać poddane testom w zakresie skuteczności ich działania w każdych warunkach operacyjnych o 47% operacji na lotnisku wykonywanych jest przez statki powietrzne typu AIRBUS A320/A321 wyposażone w pokładowy system CORSIR rejestrujący dane skuteczności hamowania – dane niezbędne do walidacji modelu prognostycznego RWYCC (Runway Condition Code) badanego w ramach obszaru 2; Agencja otrzyma nieodpłatny dostęp do danych z wszystkich statków powietrznych tego typu lądujących na lotnisku Gdańsk ponieważ AIRBUS jest partnerem PAŻP w projekcie SESAR 2020 PJ.03b „Airport Safety Nets” 3) infrastruktura naziemna: - jedyne lotnisko drugorzędne w Polsce, w którego

przestrzeni (TMA Gdańsk) jest wdrożony operacyjnie system WAM (Wide Area Multilateration - system dozorowania służący do wykrywania i lokalizacji statków powietrznych wyposażonych w transpondery pracujące w modach 3/A, C, S) – dostępność systemu MLAT(Multilateration) jest podstawowym wymaganiem badania koncepcji tworzenia alternatywnego systemu dozorowania (obszar 1) i wynika wprost z DoA (Description of Action) projektu SESAR 2020 PJ.02 - jedyne lotnisko drugorzędne w Polsce, na którym wdraża się system ILS CAT IIIB (planowane uruchomienie operacyjne jesień 2018) – jedno z założeń dla badań w ramach obszaru 1 Kombinacja wskazanych powyżej korzystnych i koniecznych czynników do realizacji badań w obu obszarach występuje tylko na lotnisku Gdańsk-Rębiechowo. Zatem to lotnisko jest jedynym w Polsce, które gwarantuje zrealizowanie walidacji zgodnie z zakresem Rozwiązań SESAR 2020, o których mowa powyżej. Lotnisko Gdańsk-Rębiechowo jest wskazane jako miejsce przeprowadzenia ćwiczeń walidacyjnych w ramach powyższych Rozwiązań SESAR 2020 w Umowie Grantowej nr 731781 dla projektu PJ.02 EARTH i Umowie Grantowej nr 734139 dla projektu PJ.03b SAFE. II. PAŻP wykorzystuje do celów B+R infrastrukturę własną (Ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego Gdańsk), ale ze względu na zorientowanie obu obszarów badawczo-rozwojowych na lotnisko, PAŻP musi również wykorzystać infrastrukturę lotniska. Dotyczy to: 1) obiektów znajdujących się w bliskiej odległości od drogi startowej, na których muszą być zainstalowane kamery - komponent alternatywnego systemu dozorowania badanego w ramach obszaru 1, wraz z dostępem do infrastruktury energetycznej i teletechnicznej umożliwiającą integrację kamer z platformą walidacyjną – miejsca posadowienia kamer zostały wskazane przez dostawcę platformy walidacyjnej (THALES) i spełniają wymagania projektu w zakresie całkowitego pokrycia drogi startowej ich zasięgiem pola widzenia; 2) pojazdów służb operacyjnych portu lotniczego, kierowanych przez wykwalifikowany personel tych służb i posiadających odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdami na terenie lotniska, na których będą zainstalowane nadajniki systemu śledzenia ich ruchu na polu manewrowym lotniska - system VTS (Vehicle Tracking System) został wytworzony przez THALES (partnera PAŻP w projekcie SESAR 2020 PJ.02) i WASKO S.A. (Linked Third Party PAŻP w projekcie SESAR 2020 PJ.02) i jest elementem koncepcji zapewniania służb ruchu lotniczego na lotnisku przy użyciu alternatywnego systemu dozorowania w warunkach ograniczonej widzialności (LVC: Low Visibility Conditions) – obszar 1 prac badawczych PAŻP W związku z pkt. I. powyżej muszą to być elementy infrastruktury (pkt. 1) znajdujące się na terenie lotniska Gdańsk-Rębiechowo, których jedynym właścicielem jest spółka Port Lotniczy Gdańsk oraz pojazdy (pkt. 2) dopuszczone do ruchu na polu manewrowym lotniska Gdańsk-Rębiechowo, których jedynym uprawnionym operatorem jest spółka Port Lotniczy Gdańsk. III. Dla poprawności przeprowadzenia walidacji koncepcji innowacyjnych rozwiązań w obu obszarach, w symulacjach należy odwzorować rzeczywisty ruch lotniczy na lotnisku oraz odwzorować warunki pogodowe na lotnisku, a w szczególności warunki na drodze startowej lotniska. Celem zapewnienia powyższego PAŻP musi zasilać swoją platformę walidacyjną w dane rejestrowane przez systemy lotniskowe. Dotyczy to: 1) danych lotniskowego systemu infLOT, który rejestruje informacje (dane) związane z ruchem lotniczym na lotnisku, 2) danych lotniskowego systemu ICE-ALERT, który gromadzi dane o warunkach na drodze startowej lotniska, m.in.: temperatura powietrza i nawierzchni drogi startowej, wilgotność nawierzchni drogi startowej, wilgotność względna powietrza, ilość opadu atmosferycznego (woda, śnieg, lód). W związku z pkt. I. powyżej muszą to być dane rejestrowane przez systemy lotniskowe Gdańsk-Rębiechowo, których jedynym właścicielem jest spółka Port Lotniczy Gdańsk. W związku z powyższym nie istnieje rozsądne rozwiązanie alternatywne lub zastępcze a jedynym podmiotem, który z przyczyn technicznych o obiektywnym charakterze może zapewnić PAŻP dostęp do: • elementów infrastruktury wskazanych w punkcie II • pojazdów wskazanych w pkt. II • danych wskazanych w pkt. III jest spółka Port Lotniczy Gdańsk. Brak konkurencji nie jest wynikiem celowego zawężania parametrów zamówienia.