



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – СОФИЯ

София 1574, бул. "Шипченски проход" № 69, e-mail: office@bgports.bg, Тел: (+359 2) 8079999, Факс: (+359 2) 8079966

УТВЪРДИЛ:

Ангел Забуртов

Генерален директор на

ДП „Пристанищна инфраструктура”



ПРОТОКОЛ № 3

по чл. 68, ал. 10 от ЗОП (отм.) с констатациите по допълнително представените документи и окончателната проверка за съответствие на участниците с критериите за подбор, поставени от възложителя, както и за разглеждане и оценка на техническите предложения за изпълнение на поръчката, представени в Плик № 2 от офертите на участниците в откритата процедура по ЗОП с предмет, *„Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас”*

Днес, 14.05.2016 г., в изпълнение на Заповед № РД-12-3/18.01.2016 г. на генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура”, изменена със Заповеди № РД-12-3-1/18.04.2016 г. и № РД-12-3-3/27.05.2016 г. на генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура”, назначената комисия за отваряне, разглеждане, оценка и класиране на подадените оферти в процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на чл. 14, ал. 1, т. 2 от ЗОП с предмет: *„Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас”*, открита с Решение № РД-10-27 от 24.11.2015 г. на генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура” и публикувано Обявление за обществена поръчка в Регистъра на АОП под № 699030/24.11.2015 г., в състав:

Председател: инж. Наташа Ценева – директор на дирекция „Инфраструктура, акватория и собственост” в Главното управление (ГУ) на ДП „Пристанищна инфраструктура”

и членове:

1. Константин Илиев – главен експерт в дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия” в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

2. инж. Емилия Лекова – главен експерт в дирекция „Инфраструктура, акватория и собственост” в ГУ на ДП „Пристанищна инфраструктура”

3. инж. Славчо Добрев – експерт в дирекция „Инфраструктура, акватория и собственост” в ГУ на ДП „Пристанищна инфраструктура”;

4. инж. Радослав Божков - експерт „Инфраструктура, акватория и СНО” в Териториално поделение – клон Бургас на ДП „Пристанищна инфраструктура”;

5. Надежда Терзийска – ръководител отдел „Финансов“, дирекция „Административно-финансово и информационно обслужване“, ГУ на ДП „Пристанищна инфраструктура“,

6. Тодорка Ковачева– старши юрисконсулт в дирекция „Правна“ в ГУ на ДП „Пристанищна инфраструктура“,

започна закрито заседание за разглеждане на представените от участниците допълнителни документи във връзка с направените от Комисията в Протокол № 2 констатации за липси на документи, несъответствия с критериите за подбор или други нередности, както и за окончателна проверка за съответствие на участниците с критериите за подбор, за разглеждане и оценка на техническите предложения за изпълнение на поръчката от офертите на допуснатите участници.

I. Разглеждане на допълнително представените документи и окончателна проверка относно съответствието на участниците с критериите за подбор на възложителя, съгласно указанията на Комисията.

Комисията констатира, че копията от Протокол № 1 и Протокол № 2 са изпратени до участниците и са получени от тях, както следва:

- с писмо изх. № 15-00-1-13/04.05.2016 г. до Участник № 1 ДЗЗД „Девня трейд - СТФ“, изпратено на участника на 04.05.2016 г. по куриер и получено, съгласно обратната разписка, на 05.05.2016 г.;

- с писмо изх. № 15-00-1-11/04.05.2016 г. до Участник № 2 „Аква драгажи“ ДЗЗД, изпратено на участника на 04.05.2016 г. по куриер и получено, съгласно обратната разписка, на 05.05.2016 г.;

- с писмо изх. № 15-00-1-12/04.05.2016 г. до Участник № 3 Консорциум „Гео-спан“, изпратено на участника на 04.05.2016 г. по куриер и получено, съгласно обратната разписка, на 05.05.2016 г.;

- с писмо изх. № 15-00-1-10/04.05.2016 г. до Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг“ ДЗЗД, изпратено на 04.05.2016 г. по куриер и получено, съгласно обратната разписка, на 05.05.2016 г.

В изпълнение на изискванията на ЗОП, Протоколи № 1 № 2 са публикувани на 04.05.2016 г. в Профил на купувача, раздел „Открити процедури“ на официалната интернет страница на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, на адрес: <http://www.bgports.bg/bg/zop/114>.

Комисията установи, че в законоустановения срок от 5 (пет) работни дни от получаване на копията от протоколите, до 17.30 ч. на 13.05.2016 г., са постъпили допълнителни документи от участниците, както следва:

1. с вх. № 15-00-1-14/11.05.2016 г., са постъпили допълнителните документи на Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг“ ДЗЗД;

2. с вх. № 15-00-1-15/12.05.2016 г. са постъпили допълнителните документи на Участник № 3 Консорциум „Гео-спан“;

3. с вх. № 1/13.05.2016 г., са постъпили допълнителните документи на Участник № 1 „ДЗЗД „Девня трейд - СТФ“;

4. с вх. № 2/13.05.2016 г. към № 15-00-1-11/04.05.2016 г., са постъпили допълнителните документи на Участник № 2 „Аква драгажи“ ДЗЗД.

Комисията извърши задълбочена проверка на допълнително представените от участниците документи и след проведените обсъждания заключи, че следва да приеме, че представените от участниците документи, включително допълнителните такива, отговарят на поставените от Възложителя критерии за подбор. Предвид изложеното, документите от Плик № 2 на участниците следва да бъдат допуснати до разглеждане.

РЕШИ:

Допуска всички участници, а именно - Участник № 1 „ДЗЗД „Девня трейд - СТФ”, Участник № 2 „Аква драгажи” ДЗЗД, Участник № 3 Консорциум „Гео-спан” и Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг” ДЗЗД до следващия етап от процедурата – разглеждане на предложенията за изпълнение на поръчката в Плик № 2 от офертите на участниците.

II. Разглеждане на техническите предложения на участниците

1. Техническо предложение на Участник № 1 ДЗЗД „Девня трейд - СТФ”

Представеното Техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника е изготвено съобразно образца на Възложителя (*Приложение № 13*) и е подписано от представляващия участника. То се състои от пет точки:

В т. 1 е предложен **срок за изпълнение на поръчката**, който е 142 (сто четиридесет и два) календарни дни.

В т. 2 е представено описание на **Технологията и организационните мерки**, като основното съдържание на представеното от участника описание по раздели е следното:

Производствено-техническо обезпечаване

Представява кратко описание на териториалния обхват и основната цел на поръчката.

Предрехабилитационен, подготвителен и мобилизационен период

Посочени са основните видове дейности, вкл. и съгласувателни дейности.

Обособени зони за изпълнение и отчитане на рехабилитационните работи

Този раздел съдържа Обща част и описание на основните дейности и механизацията, с която тези дейности ще бъдат извършвани.

Технологии и методи за изпълнение. Организационни мерки и кратко описание на тяхното съдържание

В този раздел, за всяка от посочените в техническата спецификация зони е дадено описание на обемите за драгиране и начините на извършване на отделните работи.

Дадено е описание на „**Системно осигуряване и контрол на проекта**”, „**Навигационно осигуряване на проекта**”, „**Мобилизация на отговорните лица и тяхното разпределение по отделните подобекти, функции, задачи и отговорности на отделните ключови експерти**” и „**Работната програма**”.

Представени са още част „**План за опазване на околната среда. Описание на организацията за мониторинг на околната среда**”; част „**Мерки за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд**” и „**Организационна структура за изпълнение на поръчката**”.

В т. 3. е **Линейният график** за изпълнение на поръчката, придружен с обяснителна записка.

В представения линеен график са обхванати всички видови дейности, свързани с изпълнението на поръчката за възстановяване на проектните дълбочини в отделните зони с посочена продължителност в дни и графично изобразяване.

Общият срок съответства на срока, посочен в т. 1. от Техническото предложение.

В съответствие с изискванията в документацията Линейният график е придружен с обяснителна записка, в която посочените продължителности за работите в отделните зони и тяхната последователност съответстват на тези в представения линеен график.

В т. 4. се съдържа **Анализ на риска**.

В тази част участникът е представил схема на общия процес по управление на риска, насочен към осигуряване на благоприятни условия за постигане на стратегическите цели и основни приоритети.

Формулирани са етапите на процеса по управление на риска. Представена е категоризация на рисковете и предпоставките, които могат да окажат влияние върху изпълнение на договора и е направен анализ на рисковете и предпоставките.

Представена е оценка на вероятността за възникването им и степента на въздействие. Описани са мерките за въздействие върху изпълнението на договора при възникване на отделните рискове, мерките за недопускане/предотвратяване на рисковете и мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска.

В т. 5. е представена **декларация по чл. 33, ал. 4 ЗОП (отм.)**.

В представената декларация участникът декларира, че информацията, съдържаща се в т. 2 *Технология и организационни мерки* и т. 4 *Анализ на риска* от Техническото предложение, следва да се счита за конфиденциална.

2. Техническо предложение на Участник № 2 „Аква драгажи” ДЗЗД

Представеното Техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника е изготвено съобразно образца на Възложителя (*Приложение № 13*) и е подписано от представляващия участника.

В т. 1 е предложен **срок за изпълнение на поръчката**, който е 150 (сто и петдесет) календарни дни.

В т. 2 е представено описание на **Технологията и организационните мерки**, като основното съдържание на представеното от участника описание по подточки е следното:

2.1. Спецификации на дейностите за изпълнение на поръчката

В тази част от предложението Участникът е дал описание на съгласувателните мероприятия, извършване на хидрографските промери и контрол; бордова система за позициониране/Навигационна система хоризонтален и вертикален контрол; хидрографски работи; преместване на навигационни буйове; едрогабаритни предмети; мерките за предотвратяване на евентуални затруднения за корабоплаването по време на изпълнение на драгажните работи; амуниции и боеприпаси; драгаж и депониране.

2.2. Технологии и методи за изпълнението на отделните подобекти

В тази част от предложението Участникът е дал описание на технологията и методите при изпълнение на отделните зони, с посочване на обемите, драгажната техника и техниката за другите видове работи.

2.3. Организационни мерки

Изброени са отговорните и ключови експерти и са посочени техните задължения и отговорности по изпълнение на поръчката. Дадено е описание на организационните мерки и на контрола по изпълнение на обекта.

2.4. Описание на мерките за опазване на околната среда

В този раздел от Техническото предложение е дадено описание на организацията за опазване на околната среда. Описани са компонентите на околната среда, които се засягат пряко от дейностите по изпълнение на поръчката, както и очакваното въздействие върху тях, очакваните видове вредни емисии, определянето на чувствителните зони в района на обекта, като са посочени правила и мерки за предпазване от замърсяване.

Мероприятия за осигуряване на безопасност при изпълнение на обекта

В тази част на предложението участникът е дал описание за класификацията на опасностите и мерките за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд.

В т. 3 е **Линейният график** за изпълнение на поръчката, придружен с обяснителна записка.

В представения линеен график са обхванати всички видови дейности, свързани с изпълнението на поръчката за възстановяване на проектните дълбочини в отделните зони с посочена продължителност в дни и графично изобразяване.

Общият срок съответства на срока, посочен в т. 1. от Техническото предложение.

В съответствие с изискванията в документацията Линеяният график е придружен с обяснителна записка, в която посочените продължителности за работите в отделните зони и дейности, и тяхната последователност съответстват на тези в представения линеен график.

В т. 4. е представен **Анализ на риска**

В тази част участникът е дал описание за възможните рискови фактори, които биха повлияли за успешното изпълнение на поръчката.

За всеки от идентифицираните рискове, които съвпадат с тези, посочени в техническите изисквания от документацията, е направен анализ и оценка, като са посочени мерките за недопускане и преодоляване на риска.

3. Техническо предложение на Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан”

Представеното Техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника е изготвено съобразно образеца на Възложителя (*Приложение № 13*) и е подписано от представляващия участника. То се състои от следните основни точки:

В т. 1 е предложен **срок за изпълнение на поръчката**, който е 100 (сто) календарни дни.

В т. 2 е направено описание на **Технологията и организационните мерки**, като основното съдържание на представеното от участника описание по раздели е следното:

2.1. Въведение – описание на проекта

Дадено е описание на териториалния обхват на поръчката, с приложени изображения за местоположението на отделните зони.

2.2. Обхват на работите

В тази част от предложението участникът е дал описание на работите за драгаж, съдържащо подробна информация за драгирането по отделните зони, заедно с описание и подробна информация за депонирането.

Представената информация за драгиране и депониране по зони съответства на тази посочена в техническата спецификация.

2.3. Последователност на драгирането

В тази част от предложението са изброени и описани основните дейности, включващи проверки и сравнения на батиметрични изследвания и чертежи, подробна последователност за изпълнение, съобразена с навигационните процедури, маркиране на зоните за драгиране, драгиране и пълнене на драгажния кораб, транспортиране и депониране, мониторинг на напредъка на драгиране, текущи проверки и изготвяне на екзекутивни батиметрични чертежи за приемане.

2.4. Подробна информация за предварителните, междинните и последващи драгажни работи и проучвания

В тази част от предложението са описани необходимостта от извършване на предварителни проучвания на драгажните работи, с цел използването им с бордната система за мониторинг на драгажното средство, междинни проучвания за актуализация на бордните компютри и мониторингови проучвания. Описани са оборудването и начинът на работа на системите за глобално позициониране, хоризонтален и вертикален контрол, разположени на хидрографския плавателен съд и тези на драгажния кораб.

2.5. Установяване и отстраняване на обекти чрез подедни работи

В тази част са дадени последователността и съдържанието на дейностите за локализация, инспекция, план за безопасност, изваждане, временно и окончателно депониране на обектите.

2.6. План за опазване на околната среда и мерки

В тази част от предложението е дадено описание на дейностите за предварително пробовземане и лабораторни изследвания за химичния синтез на драгажния материал, текущи батиметрични изследвания в зоната за депониране и екологичен мониторинг.

Дадено е описание на потенциалните въздействия върху околната среда за отделните зони за драгиране и депониране с посочени вид на въздействие, потенциална значимост и мерки за смекчаване.

Посочени са критериите за квалифициране и е направена оценка на предвидимите въздействия върху отделните компоненти на околната среда, с описани методи за елиминиране или смекчаване, конкретни мерки за смекчаване и оперативен план за действие при извънредни ситуации.

В т. 3. е **Линейният график** за изпълнение на поръчката с обяснителна записка

В представения линеен график, за всяка от зоните и подзоните за драгиране е дадено графично изобразяване на съответната продължителност в дни и последователност. Като допълнителна позиция в графика е заложено и време за фактор неблагоприятни климатични условия.

Общият срок в графика съответства на срока, посочен в т. 1. от Техническото предложение.

Като приложение към графика е дадена **времева програма**, показваща начина на определяне сроковете за работа по отделните подобекти. Определените продължителности за работите в отделните зони и дейности, както и тяхната последователност съответстват на тези в представения линеен график.

Персонал – съдържащ изброяване на отговорните и ключови експерти, като са посочени техният брой и разпределението им.

Оборудване

Описано е планираното за използване оборудване за изпълнение на обема работи.

Здраве, безопасност и околна среда

Представява обяснителна записка в която са описани общите процедури на работния обект; метеорологичните условия; безопасното качване на и слизване от борда; позиционирането на оборудването; инструкциите за безопасност на борда и личните предпазни средства.

Обобщение

В тази част са описани контролът на обекта, инструментите за координация между персонала и всички участващи страни по време на изпълнение, команди и др. мерки за намаляване на опасностите.

В т. 4. е представен **Анализ на риска**

В тази част участникът е дал описание за процеса на оценка на риска, с матрица на риска при драгиране.

В табличен вид са представени наименованията на идентифицираните рискове оценка на тяхната вероятност и сериозност, мерките за смекчаване на съответните рискове и оценката за вероятността и сериозността на остатъчните рискове.

Представен е и регистър на рисковете, в който са разгледани, както посочените в документацията рискове, така и други рискове и предпоставки, които не са посочени в документацията.

4. Техническо предложение на Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг” ДЗЗД

Представеното Техническо предложение за изпълнение на поръчката на участника е изготвено съобразно образеца на Възложителя (*Приложение № 13*) и е подписано от представляващия участника.

В т. 1 е предложен **срок за изпълнение на поръчката**, който е 120 (сто и двадесет) календарни дни.

В т. 2 е направено описание на **Технологията и организационните мерки**, като основното съдържание на представеното от участника описание по подточки е следното:

2.1. Технологии и методи за изпълнението на отделните подобекти

В тази част от предложението Участникът е описал съгласувателните мероприятия, спецификациите на дейностите за изпълнение на поръчката и избора на оборудването.

Представено е и описание на технологията за изпълнение на подобектите.

2.2. Организационни мерки.

Представено е кратко описание на основанието за ползваната драгажна техника, мерките за предотвратяване на евентуални затруднения за корабоплаването по време на изпълнение на драгажните работи, мерките за безопасност и здраве при изпълнение на проекта и мобилизация на техниката.

2.3. Мобилизация на отговорните лица и тяхното разпределение по отделни зони

Изброени са отговорните и ключови експерти, като са посочени техните задължения и отговорности по изпълнение на поръчката. Дадена е организационна схема на експертния и оперативен състав.

2.4. Работна програма

В тази част на предложението участникът е представил кратко описание на необходимостта от гаранция за изпълнение на договора, застраховки, разрешително за ползване на депа, осигуряване на работна ръка и набавяне на необходимите стандарти. Описани са работните карти на плавателната техника и е дадена таблично обобщена работна програма.

2.5. План и мерки за опазване на околната среда

В този раздел от Техническото предложение е дадено описание на очаквани видове вредни емисии, определянето на чувствителните зони в района на обекта, определянето на разпространението и значимите въздействия на вредните емисии върху защитените рецептори, шума, емисиите на суспендирани частици и приоритетни субстанции.

Представено е описание на плана за опазване на околната среда и на мерки и дейности за предотвратяване, ограничаване и контрол на замърсяването, както и на плана за мониторинг.

В т. 3. е **Линейният график** за изпълнение на поръчката, придружен с обяснителна записка.

В представения линеен график са обхванати всички видови дейности, свързани с изпълнението на поръчката за възстановяване на проектните дълбочини в отделните зони, с посочена продължителност в дни и графично изобразяване.

Общият срок съответства на срока, посочен в т. 1. от Техническото предложение.

В съответствие с изискванията в документацията Линейният график е придружен с обяснителна записка, в която определените продължителности за работите в отделните зони и дейности, както и тяхната последователност съответстват на тези в представения линеен график.

В т. 4. е представен Анализ на риска

В тази част участникът е дал описание за идентифициране на рисковете, анализ и оценка на идентифицираните рискове, документиране, реакция, мониторинг и докладване. Описани са мерките и дейностите за управление на риска.

В табличен вид е направена оценка на 9 бр. специфични рискове, свързани с изпълнение на договора, в обема на които рискове се съдържат и тези, посочени в техническите изисквания от документацията.

След като провери Техническите предложения на участниците в Плик № 2 „Предложение за изпълнение на поръчката”, Комисията установи, че предложенията за изпълнение на поръчката на Участник № 1 ДЗЗД „Девня трейд - СТФ”, на Участник № 2 „Аква драгажи” ДЗЗД и на Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг” ДЗЗД отговарят на изискванията на Възложителя, поради което

РЕШИ:

Допуска Участник № 1 ДЗЗД „Девня трейд - СТФ”, Участник № 2 „Аква драгажи” ДЗЗД и Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг” ДЗЗД до следващия етап от процедурата – оценка на предложенията им за изпълнение на поръчката по показателя „Оценка на Техническото предложение” съгласно Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите.

По отношение на предложението за изпълнение на поръчката на Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан”, Комисията установи, че същото отговаря на изискванията на Възложителя, но срокът за изпълнение на поръчката, офертиран от посочения участник, в размер съответно на 100 (сто) календарни дни е **с повече от 20 на сто по-благоприятно** от средната стойност на предложенията на останалите допуснати участници по същия показател на оценка. Предложеният от Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан” срок за изпълнение е с 27,18 % по-благоприятен от средната стойност на останалите три допуснати предложения, която възлиза на 137,33 (сто тридесет и седем цяло и тридесет и три стотни) календарни дни.

С оглед направените констатации и на основание чл. 70, ал. 1 от ЗОП (отм.), Комисията

РЕШИ:

Да се поиска подробна писмена обосновка от Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан” за начина на образуване на предложението от този участник срок за изпълнение на поръчката, като по съответствието на Техническото му предложение за изпълнение на поръчката, Комисията ще се произнесе окончателно след получаване и разглеждане на писмената обосновка.

III. Разглеждане на представената писмена обосновка от участник № 3 Консорциум „Гео-Спан”

Подобната писмена обосновка за начина на образуване на предложението от участника срок за изпълнение на поръчката е поискана от Комисията с писмо изх. № 15-00-1-16 от 16.05.2016 г., изпратено на същата дата на посочени от участника факс и електронен адрес, с получено потвърждение за получаване на електронния адрес. В законоустановения и указан от комисията срок, в деловодството на възложителя е постъпила обосновка с вх. № 15-00-1-17/19.05.2016 г.

Съгласно чл. 70, ал. 2 от ЗОП (отм.) Комисията може да приеме писмената обосновка и да не предложи за отстраняване офертата, когато са посочени обективни обстоятелства, свързани с:

1. оригинално решение за изпълнение на обществената поръчка;
2. предложеното техническо решение;
3. наличието на изключително благоприятни условия за участника;
4. икономичност при изпълнение на обществената поръчка;
5. получаване на държавна помощ.

При разглеждането на представената писмена обосновка, Комисията приема, че за обективни се считат тези обстоятелства, които съществуват реално в обективното пространство, в момента, а не са плод на субективни твърдения на участника, негови бъдещи предположения, евентуални решения и бъдещи негови подходи. Обективни са обстоятелствата, съответстващи на посочените в ЗОП и обуславят постигането на толкова благоприятно предложение.

Комисията извърши задълбочена проверка на представената от Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан” подробна писмена обосновка на предложението от него срок за изпълнение на обществената поръчка и съобразявайки посоченото по-горе, констатира следното:

Видно от представената обосновка, участникът не посочва конкретно кое от обективните обстоятелства указани в чл. 70, ал. 2 от ЗОП (отм.), счита, че е налице в подадената от него оферта, което да обосновава предложението по-кратък срок за изпълнение. Предвид това, комисията разглеждайки обосновката по същество следва да установи дали в така представеното от участника изложение е налице някое от обстоятелствата, предвидени в чл. 70, ал. 2, т. 1- 5 от ЗОП (отм.).

В обосновката участникът посочва, че с представянето на същата описва по-подробно технологичните възможности и методите на работа на предложената техника, процесите и времетраенето на операциите по отделните зони, които са били описани в офертата му, съгласно предложението линеен график и записка за времевата програма за изпълнение на поръчката, а именно:

Подходен канал към пристанищен терминал Изток-1 и Изток-2

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **86 617 м³**.

За драгирането на тези обеми ще се използва основно предложената в Плик №1 самоходната смуконagnetна дълбачка, накратко „хопер” - Trailing Suction Hopper Dredger (TSHD) Shoalway.

TSHD Shoalway е морски самоходен свободно плаващ кораб, който натоварва драгирания материал в свой бункер, чиято вместимост на бункера е 4 500 м³.

Бункерът е товарния трюм на кораба, който се запълва със смес от изпомпана вода и драгажен материал. При пълен бункер, чистият обем на издрагирания материал е около 70% или 3150 м³.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Броят на циклите (рейсове) за драгиране и депониране е определен като общият обем от **86 617 м³** е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м³ които са 28 броя.

Съгласно техническата спецификация на дълбачката TSHD "Shoalway" и описания метод на работа по време на драгиране, времето за запълване на товарния трюм е 45 до 50 минути. За целите на пресмятането, след отчитане на съществуващите условия и евентуални затруднения от навигационен характер в тази зона е прието, времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 23 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 46 мили : 10 възела = 4,6 часа или **276 минути**.

Посочено е, че разтоварването чрез отваряне на дънните клапи на кораба отнема около 5 до 10 минути, но след отчитане и времето за позициониране на кораба, което е свързано с намаляване на неговата скорост до около 2 възела е прието **средно време за разтоварване от 15 минути.**

При пресмятане на общото време за извършване на един цикъл е добавено и време от 30 минути за извършване на спомагателни дейности, (спускане и повдигане на смукателната тръба и драгажната глава преди започване и след завършване на процеса по драгиране и запълване на трюма).

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 276 + 15 + 30 = 401 \text{ мин. или } 6,68 \text{ часа}$$

За определяне на общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е посочена следната формула:

$$T_{\text{общо}} = \frac{N \times T_{\text{цикл}}}{T_{\text{ден}} \times K_{\text{ефект}}} \quad (\text{дни})$$

Където:

- $N = 28$ - е броя на рейсовете;
- $T_{\text{цикл}} = 6,68 \text{ часа}$ – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- $T_{\text{ден}} = 24 \text{ часа}$ – продължителност на работния ден;
- $K_{\text{ефект}} = 0,75$ – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 10,4 дни.

В линейния график са заложили **общо 22 дни**, като е уточнено, че предвид факта, че рехабилитацията на тази зона е началния етап по изпълнение на поръчката се изисквало допълнително време за фазите за подготовка на обекта, мобилизация на драгажната и спомагателна техника и оборудване, изпълнение на необходимите съгласувателни процедури, изместване на навигационни буйове и др.

Зона за маневриране в акваторията на пристанищен терминал Изток 1 и Изток 2

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **62 530м³.**

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконагнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 23 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 46 мили : 10 възела = 4,6 часа или **276 минути.**

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 276 + 15 + 30 = 401 \text{ мин. или } 6,68 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от **62 530 м³** е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирувания материал от 3150 м³, което е равно на 20 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- **N = 20** - брой на рейсовете;
- **T_{цикл.} = 6,68 часа** – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- **T_{ден.} = 24 часа** – продължителност на работния ден;
- **K_{ефект.} = 0,75** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 7,5 дни.

В линейния график и времевата програма са заложили **общо 16 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие на корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

Част от подходен канал за пристанищен терминал Бургас-запад

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **68 431 м³**.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконagnetна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 24 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 48 мили : 10 възела = 4,8 часа или **288 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 288 + 15 + 30 = 413 \text{ мин. или } 6,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от **68 431 м³** е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирувания материал от 3150 м³, което е равно на 22 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- **N = 22** - брой на рейсовете;
- **T_{цикл.} = 6,88 часа** – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- **T_{ден.} = 24 часа** – продължителност на работния ден;
- **K_{ефект.} = 0,75** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 8,41 дни.

В линейния график и времевата програма са заложени **общо 17 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата по подготовка на обекта, изместване на навигационни буйове, ремонт на вериги и обратно позициониране.

Зоната за маневриране за кейовете на пристанищен терминал "Бургас Запад", пристанище "Фиш порт" и пристанище "КРЗ Порт Бургас"

4.1. Подзона 1 - пред 21-во корабно място на пристанищен терминал Бургас-запад

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **14500м³**.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконагнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 24 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 48 мили : 10 възела = 4,8 часа или **288 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 288 + 15 + 30 = 413 \text{ мин. или } 6,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от **14500м³** е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м³, което е равно на 5 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- **N = 5** - брой на рейсовете;
- **T_{цикл.} = 6,88 часа** – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- **T_{ден.} = 24 часа** – продължителност на работния ден;
- **K_{ефект.} = 0,75** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е **1,91 дни**.

В линейния график и времевата програма са заложени **общо 4 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

4.2. Подзона 2 - пред кейовата стена на пристанище "Фиш порт" и пристанище "КРЗ Порт Бургас".

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **14 000м³**.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконagnetна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 24 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 48 мили : 10 възела = 4,8 часа или **288 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 288 + 15 + 30 = 413 \text{ мин. или } 6,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от $14\,000 \text{ м}^3$ е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м^3 , което е равно на 5 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- **N = 5** - брой на рейсове;
- **T_{цикл} = 6,88 часа** – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- **T_{ден} = 24 часа** – продължителност на работния ден;
- **K_{ефект} = 0,75** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 1,91 дни.

В линейния график и времевата програма са заложи **общо 4 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

4.3. Подзона 3 - пред пристанище "Фиш порт"

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е $8\,593 \text{ м}^3$.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконagnetна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 24 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 48 мили : 10 възела = 4,8 часа или **288 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 288 + 15 + 30 = 413 \text{ мин. или } 6,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от $8\,593 \text{ м}^3$ е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м^3 , което е равно на 3 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- $N = 3$ - брой на рейсове;
- $T_{\text{цикл}} = 6,88 \text{ часа}$ – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;

- $T_{\text{ден}} = 24 \text{ часа}$ – продължителност на работния ден;

- $K_{\text{ефект.}} = 0,75$ – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 1,15 дни.

В линейния график и времевата програма са заложени **общо 3 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

Подходен канал за пристанище „Бургаски корабостроителници”

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е $51\,348 \text{ м}^3$.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконягнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 25 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 50 мили : 10 възела = 5 часа или **300 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 300 + 15 + 30 = 425 \text{ мин. или } 7,08 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от $51\,348 \text{ м}^3$ е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м^3 , което е равно на 17 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- $N = 17$ - брой на рейсове;

- $T_{\text{цикл}} = 7,08 \text{ часа}$ – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;

- $T_{\text{ден}} = 24 \text{ часа}$ – продължителност на работния ден;

➤ **$K_{\text{ефект.}} = 0,75$** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е **6,7 дни**.

В линейния график и времевата програма са заложени **общо 13 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата по подготовка на обекта, изместване на навигационни буйове, ремонт на вериги и обратно позициониране.

Подходен канал към пристанище „Трансстрой”

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **5 004м³**.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуканагнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 24 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 48 мили : 10 възела = 4,8 часа или **288 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 288 + 15 + 30 = 413 \text{ мин. или } 6,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от **5 004м³** е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м³, което е равно на 2 броя.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- **$N = 2$** - брой на рейсове;
- **$T_{\text{цикл}} = 6,88 \text{ часа}$** – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- **$T_{\text{ден.}} = 24 \text{ часа}$** – продължителност на работния ден;
- **$K_{\text{ефект.}} = 0,75$** – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е **1,15 дни**.

В линейния график и времевата програма са заложени **общо 2 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

Подходен канал за пристанищен терминал „Росенец”

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е **6 795 м³**.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуканагнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 19 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 38 мили : 10 възела = 3,8 часа или **228 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 228 + 15 + 30 = 353 \text{ мин. или } 5,88 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от $6\,795 \text{ м}^3$ е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м^3 , което е равно на 2.16 броя. За целите на изчисленията е прието 3 бр. рейсове.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- $N = 3$ - брой на рейсове;
- $T_{\text{цикл}} = 5,88 \text{ часа}$ – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- $T_{\text{ден}} = 24 \text{ часа}$ – продължителност на работния ден;
- $K_{\text{ефект.}} = 0,75$ – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 0,98 дни.

В линейния график и времевата програма са заложили **общо 2 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

Оперативна зона на пристанищен терминал Несебър

Посочено е, че общият обем за драгиране в тази зона, заедно с допустимите прекопки е $11\,522 \text{ м}^3$.

За драгирането, извозването и депонирането на тези обеми ще се използва основно самоходната смуконагнетна дълбачка (TSHD) Shoalway.

Драгажният процес на TSHD се състои от един цикъл на зареждане (драгиране), транспортиране (плаване) и етап на изхвърляне/депониране, обратно плаване до зоната за драгаж.

Времето за извършване на драгажно-изкопните работи до запълване на товарния трюм TSHD "Shoalway" за тази зона е прието да бъде 80 минути.

За **определяне времето за транспорт** на драгажния кораб до депото е прието, че средното разстояние от мястото на напълване на хопъра до точката за депониране е 18 мили и средна скорост на дълбачката - 10 възела. Времето за транспортиране от зоната за драгаж до мястото на депониране и обратно е определено като деление на 36 мили : 10 възела = 3,6 часа или **216 минути**.

Средното време за разтоварване е определено на 15 минути.

Средното време за извършване на спомагателни дейности при един цикъл е определено на 30 минути.

Общото време за изпълнение на един завършен цикъл е:

$$T_{\text{цикл}} = 80 + 216 + 15 + 30 = 341 \text{ мин. или } 5,68 \text{ часа}$$

Броят на циклите (N) за драгиране и депониране е определен като общият обем от $11\,522 \text{ м}^3$ е разделен на вместимостта на товарния трюм на кораба за издрагирания материал от 3150 м^3 , което е равно на 2.16 броя. За целите на изчисленията е прието 4 бр. рейсове.

Общото време за изпълнение на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е определен по горната формула, в която:

- $N = 4$ - брой на рейсове;
- $T_{\text{цикл}} = 5,68 \text{ часа}$ – времето за извършване на един пълен цикъл на драгажния кораб;
- $T_{\text{ден}} = 24 \text{ часа}$ – продължителност на работния ден;
- $K_{\text{ефект.}} = 0,75$ – коефициент на използване на работното време;

След пресмятане по горната формула е определено, че общото време за изпълнение фазата на драгажно изкопните работи за целия обем за драгиране на тази зона е 1,26 дни.

В линейния график и времевата програма са заложили **общо 3 дни**, като е уточнено, че са взети предвид затрудненията, които ще се получат по време на рехабилитацията на тази зона вследствие корабния трафик и работата на пристанищните оператори.

С така извършените изчисления, участникът е посочил че общото време за което може да изпълни рехабилитацията на посочените в техническата спецификация зони е 86 дни.

Независимо от това, с цел недопускане забавя в срока за изпълнение на поръчката, при определяне крайния срок, който е предложил в офертата, участникът е извършил увеличаване на общия срок с 15% или още 14 дни, които в графика са посочени като Фактор „тежки метеорологични условия“. В обосновката участникът е дал пояснение, че съгласно чл. 8, ал. 2, т. 1 от проекта на договора при неблагоприятни метеорологични условия – бури, мъгли и др. срокът спира на тече, поради което тези допълнително заложили 14 дни могат да се ползват и за всякакви други непредвидени обстоятелства.

Така общият предложен срок в офертата е определен на 100 календарни дни, считано от датата на подписване на договора за възлагане на поръчката. Въз основа на тези изчисления и изложените факти в обосновката, Комисията приема, че предложението на участника съдържа обстоятелства, които съществуват реално в обективното пространство, не са плод на субективни негови твърдения или бъдещи предположения, евентуални решения и бъдещи негови подходи.

Изложените в обосновката данни са основание да се приеме, че предложението на участника се базира на обективни обстоятелства, свързани с икономичност при изпълнение на поръчката – обективно обстоятелство, съответстващо на чл. 70, ал. 2, т. 4 от ЗОП. Извършването на драгажните работи във възможно най-кратък срок е от съществено значение, за да не бъдат създавани затруднения с оглед безопасността на корабоплаването в районите, в които ще се драгира и с цел да се осигури безпроблемната експлоатация на пристанищата и пристанищните терминали.

Предвид горното, Комисията приема, че в подробната писмена обосновка на участник № 3 Консорциум „Гео-спан“ е посочено обективно обстоятелство, свързано с икономичност при изпълнение на обществената поръчка, както и че Техническото предложение за изпълнение на поръчката на този участник съответства на изискванията на Възложителя, поради което на основание чл. 70, ал. 2, т. 4 от ЗОП

РЕШИ:

Приема представената подробна писмена обосновка на Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан“ за начина на образуване на предложението от този участник срок за изпълнение на поръчката.

Допуска Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан“ до следващия етап от процедурата – оценка на предложенията им за изпълнение на поръчката по показателя „Оценка на Техническото предложение“ съгласно Методиката за определяне на комплексната оценка на офертите.

IV. Определяне на оценката на допуснатите оферти по показателя „Оценка на Техническото предложение“ (ОТП) чрез прилагане на обявената Методика за определяне на комплексната оценка на офертите.

Съгласно методиката, избраният комплексен критерий за оценка на допуснатите оферти е **„Икономически най-изгодна оферта“**.

Оценката по показателя „Оценка на Техническото предложение“ (ОТП) е с тежест в комплексната оценка: **50 (точки)**, като се формира като сума от оценките на два подпоказатели:

$$\text{ОТП} = \text{ТОИ} + \text{ОС},$$

където:

ТОИ - оценка на подпоказател **„Технология и организационни мерки“**, с макс. брой точки 40.

ОС – оценка на подпоказател **„Срок за изпълнение“**, с макс. брой точки 10.

Максималният брой точки, които може да получи една оферта по този показател е **50 точки**.

IV.1. Комисията пристъпи към определяне на оценката по подпоказателя „Технология и организационни мерки“, както следва:

Максималният брой точки по този подпоказател, който може да получи една оферта е **40 точки**.

За Участник № 1 ДЗЗД „Девня трейд - СТФ“ оценката по този подпоказател, съгласно приложена към настоящия протокол оценителна таблица № 1 с обосновка е: **20 точки**.

За Участник № 2 „Аква драгажи“ ДЗЗД оценката по този подпоказател, съгласно приложена към настоящия протокол оценителна таблица № 2 с обосновка е: **20 точки**.

За Участник № 3 Консорциум „Гео-Спан“ оценката по този подпоказател, съгласно приложената към настоящия протокол оценителна таблица № 3 с обосновка е: **40 точки**.

За Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг“ ДЗЗД оценката по този подпоказател, съгласно приложената към настоящия протокол оценителна таблица № 4 с обосновка е: **20 точки**.

IV.2. Комисията пристъпи към определяне на оценката по подпоказателя „Срок за изпълнение“, както следва:

Максималният брой точки по този подпоказател получава офертата с предложен най-кратък срок за изпълнение на поръчката – **10 точки**.

Точките на останалите участници се определят в съотношение към най-кратък предложен срок по следната формула:

Изчислява се по формулата:
$$ОС = \frac{\text{Ср. минимален}}{\text{Ср. участник}} \times 10$$

Където:

- **С минимален** – най-кратък срок;
- **С участник** – предложен срок на оценявания участник.

Комисията установи, че най-краткият срок за изпълнение на поръчката е **100** дни, предложен от **Участник № 3 Консорциум „Гео-спан“**, поради което офертата на този участник получава оценка по подпоказателя **„Срок за изпълнение“ (ОС): 10 точки**.

За **Участник № 1 ДЗЗД „Девня Трейд - СТФ“** оценката по този показател, съгласно посочената по-горе формула е:

$$ОС = 100/142 \times 10 = 7,04 \text{ точки}$$

За **Участник № 2 „Аква драгажи“ ДЗЗД** оценката по този показател, съгласно посочената по-горе формула е:

$$ОС = 100/150 \times 10 = 6,67 \text{ точки}$$

За **Участник № 4 Консорциум „Пиргос инженеринг“ ДЗЗД** оценката по този показател, съгласно посочената по-горе формула е:

$$ОС = 100/120 \times 10 = 8,33 \text{ точки}$$

IV.3. Комисията пристъпи към **определяне на оценката по показателя „Оценка на Техническото предложение“ (ОТП)**, съгласно посоченото по-горе:

Броят на точките, които съответната оферта получава по показателя „Техническо предложение“, се определя въз основа на точките по двата подпоказателя, както следва:

Участник	Оценка по ТОИ (в брой точки)	Оценка по ОС (в брой точки)	Оценка на ОТП (в брой точки) ОТП = ТОИ + ОС
ДЗЗД „Девня трейд - СТФ“	20,00 т.	7,04 т.	20,00 + 7,04 = 27,04 т.
„Аква драгажи“ ДЗЗД	20,00 т.	6,67 т.	20,00 + 6,67 = 26,67 т.
Консорциум „Гео-Спан“	40,00 т.	10,00 т.	40,00 + 10,00 = 50,00 т.
Консорциум „Пиргос инженеринг“ ДЗЗД	20,00 т.	8,33 т.	20,00 + 8,33 = 28,33 т.

И. Комисията, след като извърши действията по чл. 69а, ал. 2 от ЗОП (отм.),

РЕШИ:

Комисията **ще проведе публично заседание на 03.06.2016 г. от 11.00 ч.**, когато ще бъдат отворени ценовите предложения на допуснатите участници.

На основание чл. 69а, ал. 3 от ЗОП (отм.) да бъдат изпратени писма до всички участници, с които да бъдат уведомени за деня, часа и мястото на отваряне на ценовите предложения на допуснатите участници.

Съобщение да се постави и на официалната интернет страница на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, в Профила на купувача, раздел Открити

процедури, на адрес: <http://www.bgports.bg/bg/zop/114>.

Неразделни части от настоящия протокол са 4 броя оценителни таблици с мотиви.

Дата на приключване съставянето на протокола: 30.05.2016 г.

Председател на Комисията:

(инж. Наташа Ценева)

и членове:

1.....

(Константин Илиев)

3.....

(инж. Славчо Добрев)

5.....

(Надежда Терзийска)

2.....

(инж. Емилия Лекова)

4.....

(инж. Радослав Божков)

6.....

(Тодорка Ковачева)