|  |
| --- |
|  |
|  **МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,** |
| **САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ** |
| Број: 404-02-56/3/2019-02 |
| Датум: 11.04.2019. године |
| Немањина 22-26, Београд |

**ПРЕДМЕТ:** Појашњење конкурсне документације за јавну набавку - Избор најповољнијег понуђача за обављање авио-превоза на линијама проглашеним као линије у јавном инетересу. Број јавне набавке: 16/2019

У складу са чланом 63. став 2. и став 3. Закона о јавним набавкама („Службени гласник Републике Србије“, бр. 124/12, 14/15 и 68/15), објављујемо следећи одговор, на питање:

**ПИТАЊЕ БРОЈ 1**

У вези 12 линија проглашених за линије од јавног значаја, да ли је понуђач обавезан да поднесе понуду која се односи на свих 12 линија од јавног значаја или може да поднесе понуду само за одређене линије од јавног значаја?

**ОДГОВОР БРОЈ 1**

У складу са ставком II подаци о предмету јавне набавке, дат је рок до 02.04.2019. Да се пријави заинтересовано лице за било коју линију коју би обављао без накнаде, што би имплицирало постојање комерцијалног интереса. како је овај датум прошао, из разлога административне процедуре, понуда за финансирање од стране министарства се подноси за свих 12 линија са аеродрома „Константин Велики“ у Нишу.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 2**

У вези са одељком  „Услови за учешће у поступку“ и то део који се односи на додатне услове (члан 76. став 2 Закона) у вези неопходног **техничког капацитета понуђача**, тачка 1 (страна 10 Конкурсне документације)  - да ли  је понуђач (авио-превозилац) обавезан да буде власник минимум једног авиона који испуњава захтеване услове (да има минимум 125 путничких седишта и да није произведен пре 1999. године) или је у обавези да стационира један такав авион са захтеваним условима на аеродрому у Нишу (дакле без обавезе да је власник авиона)?

**ОДГОВОР БРОЈ 2**

Авио-превозилац који би обављао авио-превоз на линијама од јавног интереса мора поседовати 1 (један) авион са минимум 125 путничких седишта и авион не сме бити произведен пре 1999. године, власништво над предметним авионом није услов али авион мора бити у поседу авио-превозиоца у току целокупног трајања обављања авио-превоза на линијама проглашеним као линије у јавном инетересу.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 3**

У вези са одељком  „Услови за учешће у поступку“ и то део који се односи на додатне услове (члан 76. став 2 Закона) у вези неопходног **техничког капацитета понуђача**, тачка 2 -  по питању резервног авиона понуђача (авио-превозиоца):

Да ли понуђачев резервни авион  мора да буде стациониран  на територији Србије или може да буде стациониран у суседној држави где понуђач има базу?

**ОДГОВОР БРОЈ 3**

Авио-превозилац који би обављао авио-превоз на линијама од јавног интереса мора имати авион у резерви на територији Републике Србије са истим карактеристикама као и основни авион.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 4**

Ако је понуђач поставио авион у вези са заказаним операцијама на територији Србије, али на другом аеродрому (тј. аеродрому у Београду) да ли би се овај авион сматрао као резервни авион који је на територији Србије?

**ОДГОВОР БРОЈ 4**

Да.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 5**

У вези са одељком  „Услови за учешће у поступку“ а у вези неопходног **кадровског капацитета понуђача**, обзиром да на страни 10 конкурске документације пише „Кључно особље на једном авиону“ да ли то значи да се захтевано кључно особље  односи само на 1 авион или се односи на све услуге  авио-превоза од 12 линија које су предмет ове набавке?

**ОДГОВОР БРОЈ 5**

Кадровски капацитет се односи на неопходно кључно особље које је потребно за један авион. Кључно особље се односи на особље које учествује у пружању свих услуга авио-превоза на 12 линија.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 6**

У вези са одељком  „Услови за учешће у поступку“ а у вези неопходног **кадровског капацитета понуђача**- по питању захтеваног особља (кључно особље):

Да ли кључно особље мора да буде стационирано на нишком аеродрому или може да буде стационирано негде другде у оквиру територије Србије?

**ОДГОВОР БРОЈ 6**

Стационираност особља није предмет „Услова за учешће у поступку“.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 7**

Ако одређено особље , као нпр. четири лица за одржавање авиона није запослено код понуђача, да ли би Наручилац прихватио да је овај услов испуњен ако би понуђач као доказ приложио уговор закључен са компанијом за одржавање авиона која послује на територији Србије и која има запослене који испуњавају критеријуме особља за одржавање авиона?

**ОДГОВОР БРОЈ 7**

У складу са тендерском документацијом и секцијом кадровски капацитет понуђача, сво кључно особље, укључујући и лица за одржавање авиона, мора да има уговор са понуђачем, у складу са одредбама Закона о раду.

**ПИТАЊЕ БРОЈ 8**

Разумемо да понуда не може гласити на више од 1.800.000.000 динара за цео период, међутим  ако би понуђена цена била мања од 1.800.000.000 динара за цео период од 3 године, да ли ће Министарство подржати и платити изабраног понуђача само у висини износа из понуде или у целом износу од 1.800.000.000 динара?

**ОДГОВОР БРОЈ 8**

Укупна процењена вредност јавне набавке је 1.800.000.000,00 динара и то је максимални износ ове јавне набавке планиран за наредне 3 године.

Понуђач сам доставља пројекцију оперативног губитка за период трајања уговора од 3 године и износ који понуђач достави као део финансијске понуде је износ који максимално може бити плаћен за цео период трајања уговора. Дакле, уколико понуђач достави понуду мању од 1.800.000.000,00 динара управо та финансијска понуда понуђача биће максимум средстава који се могу исплатити понуђачу. Такође, та финансијска понуда биће предмет пондерисања, с тим што ни годишњи максимум средстава укупне понуде не може прећи износ од 600.000.000 динара.

Из износа укупне финансијске понуде понуђача плаћање се врши према извештајима о оперативном губитку авио-превозиоца у стварном месечном износу, који варира на месечном нивоу сходно стварном оперативном губитку за тај месец.

Уколико остварени оперативни губитак буде мањи од финансијске понуде коју је понуђач доставио, биће му исплаћен остварени оперативни губитак.