

პასუხები სს "ელმავალმშენებლის" შეკითხვებზე:

- შეკითხვა 1: სს"საქართველოს რკინიგზა"-მ გამოთქვა ინტერესი ასინქრონული ამძრავიანი ელმავლების შექმნაზე 10 500 000 ლარად დღგ-ს გარეშე. კონკურსის გამოცხადების მომენტში დოლარის კურსით ეს ფასი შეესაბამება 4 354 000 აშშ დოლარს. ევროპული წარმოების ასინქრონული ამძრავიანი მუდმივი დენის მაგისტრალური ელმავლები ღირს არანაკლები 6 000 000 ევროსი. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია ელმავლის ღირებულება განისაზღვროს 2014 წლის 31 დეკემბერს სატენდერო წინადადების მიხედვით (მაშინდელი კურსის 1.8636 შესაბამისად სავარაუდოდ 5 634 256 აშშ დოლარი) მიგაჩნით თუ არა თქვენ, რომ 2014 წლის დეკემბერში სს" საქართველოს რკინიგზის" მიერ გამოცხადებული ფასი იყო რეალური.

- პასუხი 1 შეკითხვაზე: სს"საქართველოს რკინიგზას" მიაჩნია, რომ ახალი ასინქრონული ამძრავიანი ელმავლის შექმნა 10 500 000 ლარად დღგ-ს გარეშე არის რეალური.

- შეკითხვა 2: კონკურსის ერთ-ერთ პირობას წარმოადგენს აღნიშნული პროექტის დაფინანსების წყაროს მოძიება. კრედიტის მოცულობა შეადგენს 200 000 000 აშშ დოლარს. სს"საქართველოს რკინიგზის" მიერ მოთხოვნილი დაფინანსების პირობა ნაკლებად მისაღებია საქართველოს, რუსეთის და ევროპის ბანკებისთვის. გარდა ამისა, 50%-იანი ლოკალიზაციის მოთხოვნა შეუძლებელს ხდის პირდაპირი საექსპორტო სქემის ამუშავებას. რა დონემდეა დასაშვები საკონკურსო დოკუმენტაციაში მითითებული დაფინანსების პირობების შეცვლა? რა დრო აქვს პრეტენდენტს აღნიშნული საკითხის განხილვასთან - პოტენციურ კრედიტორებთან უფრო დეტალური მოლაპარაკებისთვის (50%-იანი ლოკალიზაციის პირობებში კრედიტის სტრუქტურა არ იქნება მარტივი და მოითხოვს არანაკლებ 2 თვეს მის სრულ ფორმირებამდე)?

პასუხი 2 შეკითხვაზე:

კომპანიის მიერ შერჩეულია პროექტის განხორციელებისთვის საჭირო დაფინანსების ფორმა, მათ შორის სესხის ეფექტური განაკვეთის მაქსიმალური განაკვეთი, რომელიც ამ ეტაპზე (შემოსული წინადადებების განხილვის დასრულებამდე) გადახედვას არ ექვემდებარება.

პრეტენდენტებს საფინანსო ინსტიტუტებთან/პოტენციურ კრედიტორებთან მოლაპარაკებები შეუძლიათ აწარმოონ ინტერესთა გამოხატვის დაწყებიდან წარმოდგენილი წინადადებების ექსპერტიზის დასრულებამდე, რაც დაახლოებით სამთვიან პერიოდს შეადგენს.

- შეკითხვა 3: ბანკებთან - პოტენციურ კრედიტორებთან მუშაობის დროს ისმის კითხვა, რომელი მეთოდით იქნება განსაზღვრული ლოკალიზაციის ოდენობა აღნიშნულ შემთხვევაში. წარმოების სხვადასხვა დარგებში ლოკალიზაციის განსაზღვრის სხვადასხვა მეთოდი გამოიყენება. გარდა ამისა, შესაძლებელია დამკვეთს ლოკალიზაციის განსაზღვრისთვის ჰქონდეს თავის კონკრეტული მიდგომა. რომელ მეთოდიკას

შესთავაზებს პრეტენდენტებს ლოკალიზაციის გაანგარიშებისთვის? იმ პირობით, რომ ის იქნება საბოლოოდ განსაზღვრული და გაფორმებული, სასურველი იქნებოდა აღნიშნული მეთოდის გადმოცემა გასაცნობად და გაანგარიშებისთვის.

- პასუხი 3 შეკითხვაზე: სს“საქართველოს რკინიგზის“ მიერ მიღებული ლოკალიზაციის მეთოდი მოწოდებული იქნება პრეტენდენტებისთვის.
- შეკითხვა 4: სს“საქართველოს რკინიგზა“ აცხადებს, რომ საუკეთესო წინადადებების გამოვლენისთვის ის იხელმძღვანელებს შეფასების მთავარი კრიტერიუმებით, წარმოდგენილი წინადადებების ღირებულებით. ეს არის საკითხისადმი მხოლოდ ფინანსური მიდგომა. აღნიშნული პროექტი არის ძვირადღირებული და ტექნიკურად რთული. თვლით თუ არა თქვენ, რომ ფინანსურ მაჩვენებლების გარდა არანაკლებ მნიშვნელოვანია: პრეტენდენტის და მისი თანაშემსრულებლების საქმიანი რეპუტაცია, შემოთავაზებული პროდუქტის ხარისხი, სავარაუდო დონე (დაფუძნებული მსგავსი ტექნიკური პროექტების ადრინდელ გამოშვებაზე), საწარმოს სიახლოვე გამოშვებულ პროდუქტთან მისი სერვისული და ტექნიკური მომსახურებისთვის, ახალი ელმავლის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული, ყველა წამოჭრილი საკითხის ოპერატიული გადაწყვეტის შესაძლებლობა, შემკვეთის და პრეტენდენტის ურთიერთობის სავარაუდო რეგლამენტით საჭირო ტექნიკური მხარდაჭერის გაწევა?
  - პასუხი 4 შეკითხვაზე: კითხვაში მოყვანილი ყველა საკითხი მნიშვნელოვანია და გათვალისწინებული იქნება შემოსული დოკუმენტაციის განხილვის და ვერიფიკაციის ჩატარების დროს.
- შეკითხვა 5: წარმოების ლოკალიზაციის არანაკლები 50%-ის აუცილებლობა ცხადდება შემდეგ 44 ერთეულ პროდუქციაზე და არ გამოიყენება პირველ ელმავალზე. მიგაჩნიათ თუ არა მართებულად, რომ აუცილებელია ლოკალიზაციის პრინციპის გამოყენება არა მეორე ელმავლიდან, არამედ პირველიდან, რომ ლოკალიზაციის პირობები გამოყენებული იქნას 45 ელმავალზე? ამ შემთხვევაში, აუდიტორული კომპანიის დასკვნა ლოკალიზაციის დონეზე განსაზღვრული იქნებოდა პირველივე ელმავლიდან და იქნება აუცილებელი პირობა შემდგომი დამატებითი შეთანხმების გაფორმებისას 44 ელმავალზე. თვლით თუ არა თქვენ, რომ სხვა საწარმოში, მათი საწარმოს პერსონალით (საქართველოს ფარგლებს გარეთ) აშენებული პირველი ელმავალი იქნება განსხვავებული შემდგომისაგან, ქართულ საწარმოში?
  - პასუხი 5 შეკითხვაზე: სს“საქართველოს რკინიგზა“-ს არ მიაჩნია მართებულად პირველ ელმავალზე ლოკალიზაციის პრინციპების გამოყენება. აგრეთვე, საქართველოს რკინიგზისათვის მოწოდებული ყველა ელმავალი უნდა აკმაყოფილებდეს იმ ნორმატიულ მოთხოვნებს, რომელიც მოყვანილია ტექნიკურ დავალებაში და ტექნიკურ მოთხოვნებში.
- შეკითხვა 6: ელმავლის ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, საქართველოს ტერიტორიაზე არსებულ საწარმოში შესაძლო იყოს ექსპლუატაციისთვის საჭირო ყველა ტიპის მიმდინარე რემონტის განხორციელება

პირველი ელმავლის საცდელი ექსპლუატაციის დაწყებიდან, რადგან არავინაა დაზღვეული აღნიშნული რემონტის საჭიროებისგან ერთწლიანი საცდელი ექსპლუატაციის პირობებში, აღნიშნული შეასაძლებელია მხოლოდ სს“ელმავალმშენებლის“ ტერიტორიაზე, ხოლო ე.წ. კონკურენტების პირობებში აბსოლუტურად შეუძლებელია, რადგან ანალოგიური წარმოების მოწყობა მოითხოვს წარმოების მომზადებას და შესაბამის დაფინანსებას. მაგალითისთვის, ელმავლის KMB, რომელიც მოითხოვს მაღალტექნოლოგიურ აწყობას ქარხნულ პირობებში. როგორც ჩვენთვის ცნობილია, ურალის ქარხანას ასეთი წარმოება მოწყობილი აქვს სანკტ-პეტერბურგში მათ შვილობილ კომპანიაში, ე.ი. აღნიშნული საწარმო(რაც გაართულებს, გააძვირებს და დროში გაწელავს რემონტს). თვლით თუ არა თქვენ, რომ ელმავლის მიმდინარე რემონტის განხორციელება ქარხანა-დამამზადებლის საგრძნობი ტერიტორიული მოცილებების შემთხვევაში გამოიწვევს დამატებით ხარჯებს და გაზრდის რემონტის ხანგრძლივობას? მრავალი წლის განმავლობაში ჩვენი კომპანია სს“საქართველოს რკინიგზასთან“ ერთად წარმატებით და ხარისხიანად წყვეტს ყველა წამოჭრილ პრობლემას. რომელი საწარმოს ტერიტორიის ბაზაზე იქნება განხორციელებული პირველი ელმავლის ტექნიკური და საგარანტიო მომსახურება მისი საცდელი ექსპლუატაციის პერიოდში?

o პასუხი 6 შეკითხვაზე:

1.სს“საქართველოს რკინიგზის“ ხარჯი არ გაიზრდება გამომდინარე იქიდან, რომ სერვისული მომსახურების ხარჯს საგარანტიო პერიოდში იღებს მომწოდებელი.

2.საცდელი ექსპლუატაციის პირობებში საგარანტიო და სერვისული მომსახურება უნდა განხორციელდეს საქართველოს ტერიტორიაზე მოწყობილ სარემონტო ბაზაზე.

- შეკითხვა 7: კონკურსის პირობებში არაფერია ნათქვამი სამუშაო ადგილების რაოდენობაზე საქართველოს რეზიდენტი პირებისთვის. საჭიროდ თვლით თუ არა თქვენ, რომ აღნიშნულ პროექტზე დასაქმებული საქართველოს რეზიდენტი პირების სამუშაო ადგილების რაოდენობა, იქნება ერთ-ერთი განმსაზღვრელი კრიტერიუმი წარმოების ლოკალიზაციის პირობის განსაზღვრისას?

o პასუხი 7 კითხვაზე: დამოკიდებულია პრეტენდენტის გადაწყვეტილებაზე და სურვილზე, რაც შესაბამისად უნდა აისახოს ლოკალიზაციის პირობებში.

- შეკითხვა 8: გთხოვთ განგვიმარტოთ, რა იგულისხმება ტერმინის „სერვისული მომსახურება“ ქვეშ? სს“საქართველოს რკინიგზის“ ინტერესთა გამოხატვის განაცხადში მითითებულია მხოლოდ ელმავლის შესყიდვა და მათი ცალკეობითი ფასი. არსებული მეთოდის მიხედვით სერვისულ მომსახურება არ შედის ტექნიკური მომსახურების და ტექნიკური რემონტების ციკლში. რაც მითითებულია მუდმივი დენის მაგისტრალური სატვირთო ელმავალი საქართველოსთვის ტექნიკურ მოთხოვნების 3.9.1.29-ში: დამატებითი შეთანხმების მიხედვით უნდა დამუშავდეს და დეპოს მიეწოდოს სერვისული გადასატანი სატესტო და სტაციონარული აპარატები, რომლითაც განხორციელდება: ელმავლის ცალკეული მოდულების, ბლოკების და კვანძების შემოწმება და დიაგნოსტიკა ინფორმაციის გარე ელექტრონულ მატარებელზე

შენახვით, მთელი ელმავლის მართვის სისტემის კონფიგურაციის შეცვლა, სისტემების პროგრამული უზრუნველყოფის ტესტირება პროგრამული მონაცემების შეცვლით.

- პასუხი 8 შეკითხვაზე: ტერმინი სერვისული მომსახურება ითვალისწინებს იმას, რომ ელმავლის მწარმოებელი კომპანია იღებს ვლდებულებას განსაზღვრული პერიოდის განმავლობაში შეასრულოს სამუშაოების ჩამონათვალი, რომელიც განსაზღვრულია ელმავლის ტექნიკური მომსახურების და რემონტის ციკლის გათვალისწინებით, რომელიც აისახება ხელშეკრულების და ურთიერთშეთანხმების დოკუმენტში.

პასუხები შპს „ურალის ლოკომოტივები“-ს შეკითხვებზე:

შეკითხვა 1: სს "საქართველოს რკინიგზა" აცხადებს ინტერესთა გამოხატვას 45 ერთეული ელმავლის შესყიდვის მიზნით. რა იქნება სს "საქართველოს რკინიგზის" შემდეგი ნაბიჯი მას შემდეგ, რაც ჩაუტარებს ანალიზს სს "საქართველოს რკინიგზის" მიერ ინტერესთა გამოხატვის პროცესში შემოსული 4 ორგანიზაციის შემოთავაზებებს.

- პასუხი 1: პრედენდენტების მიერ შემოსული დოკუმენტების, შემოთავაზებების განხილვის და ანალიზის შემდეგ, ყველა პრეტენდენტის აუცილებელი დოკუმენტაცია, ტექნიკური-ეკონომიკური გაანგარიშება გაიგზავნება კომპენტენტურ ორგანიზაციაში ექსპერტიზაზე, თუ რამდენად შეესაბამება ინტერესთა გამოხატვის პროცედურაში დაწესებულ ტექნიკურ მოთხოვნებსა და სხვადასხვა პირობებს.

შეკითხვა 2: როდის გამოცხადდება ტენდერი 45 ელმავლის შესყიდვასთან დაკავშირებით და სად და როდის განთავსდება სატენდერო დოკუმენტაცია?

- პასუხი 2: საექსპერტო ორგანიზაციის დასკვნის შემდეგ ელმავლების შესყიდვა განხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის (სახელმწიფო შესყიდვების) მოთხოვნების სრული დაცვით.