



Gdynia dnia: 2026-05-05

Pismo: CRZP/36/2026/AZP/6

ul. Morska 81-87
bud. F pok. 226
81-225 Gdynia

www.umg.edu.pl

Zespół ds. Zamówień
Publicznych (AZP)

tel. 58 55 86 421
e-faks: 58 741 22 50

e-mail: zampubl@umg.edu.pl

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ_1

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na **"Wykonanie projektu oraz dostawa Następcy Daru Młodzieży w konwencji "zaprojektuj i wybuduj"** – znak sprawy **CRZP/36/2026/AZP**.

Zamawiający, **Uniwersytet Morski w Gdyni**, działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 z późn. zm.), udostępnia poniżej treść zapytań do Specyfikacji Warunków Zamówienia (zwanej dalej "SWZ") wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 1

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie użycia silnika szybkoobrotowego jako alternatywa dla głównego silnika średnioobrotowego. Rozwiązanie to zapewni istotnie niższe koszty serwisu i eksploatacji przy zachowaniu wymaganych parametrów pracy jednostki. Dodatkowym uzasadnieniem jest ujednoczenie platformy napędowej i energetycznej (silniki główne oraz agregaty prądotwórcze), co upraszcza serwis, ogranicza ryzyko operacyjne oraz redukuje koszty utrzymania.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Brak zgody. Powód: Sprawność ogólna silników średnio-obrotowych jest wyższa w porównaniu do silników szybko-obrotowych, co przekłada się na mniejsze jednostkowe zużycie paliwa jak i oleju smarnego. Silniki średnio-obrotowe charakteryzują się również większą trwałością i niezawodnością co ma znaczący wpływ na zastosowanie tego typu silnika jako napędu głównego. Diagnostyka i naprawa tych silników jest łatwiejsza, naprawy tych silników mogą być wykonane przez załogę maszynową bez konieczności wzywania serwisu producenta/zewnętrznego. Ma to zastosowanie głównie przy długich rejsach np. oceanicznych. Silniki średnio-obrotowe są mniej wrażliwe na gorszą jakość paliwa. Zastosowanie szybko-obrotowego silnika jako napędu głównego spowodowałoby również wzrost wielkości przekładni. Silnik średnio-obrotowy jest dogodniejszy dla celów dydaktycznych, a taki charakter ma mieć nowo budowana jednostka. Znaczenie mają też dłuższe okresy między remontowe i niższe koszty części zamiennych silników średnio-obrotowych.

Kierownik Zamawiającego
lub osoba upoważniona