

Tlačová správa

29. júl 2016

NDS by mala zopakovať súťaže, v ktorých sama obmedzila súťaž

Národná diaľničná spoločnosť si dala predložiť ponuky na služby stavebného dozoru pre päť najväčších stavieb v rovnakom termíne. Rovnako nezmyselná kolízia termínov marila súťaž aj v najväčších tendroch na výstavbu diaľnic. Výsledkom je menej ponúk a výrazne vyššie ceny. INEKO odporúča súťaže zopakovať a zabrániť tak preplateniu stavieb o 100 až 200 miliónov eur.

NDS za ostatný rok predviedla niekoľko pozoruhodných príkladov, ako obmedziť súťaž a zvyšovať ceny diaľnic na Slovensku. Päť najväčších tendrov na práce stavebných dozorov vyhlásila vlani v jediný deň (9.7.2015). Kvalifikovať do všetkých súťaží sa firmy mali do 12.8., všetkých päť ponúk si NDS dala predložiť v decembri. Ponuky ukazujú, že namiesto súťaženia sa firmy dohodli. Zákazky si podelili ich veľké konzorciá, všetky ponúkli násobne vyššie ceny oproti ponukám v predchádzajúcich súťažiach. V minulých rokoch dostávala NDS na každú zákazku viacero ponúk a rozdiely medzi nimi boli výrazné. Tentoraz dostala iba po dve, nanajvýš tri ponuky, líšili sa minimálne.

Rovnaký scenár NDS sa opakuje aj s rádovo väčšími zákazkami na stavebné práce. Tri veľké diaľničné stavby – jediné nové od roku 2013 – súťažila NDS takisto naraz (tendre boli vyhlásené v máji 2015). Vôbec prvýkrát si väčšina uchádzačov zapýtala ceny nad úrovňou predpokladanej hodnoty zákazky. V dvoch tendroch aj najnižšie z ponúk predstavujú v zahraničí nevídaných vyše 42, resp. 45 mil. eur/km.

Na dve stavby dostala NDS len po tri ponuky, a to od rovnakých konzorcií. Navyše v podobnej hodnote – všetky sa vtesnali do rozpätia 3 %, resp. 4 %, čo je na takýchto stavbách mimoriadne neobvyklé. Indikuje, že sa mohlo súťažiť len naoko. Najmä keď jedno z konzorcií tvoria menšie stavebné firmy, ktoré na podobne náročných stavbách robievajú len subdodávateľov. Z konzorcií silných hráčov Eurovia-Doprastav-Metrostav a Strabag-PORR-Hochtief každé dalo najnižšiu ponuku na jednu zo stavieb. Ak by sa aj v treťom tendri stretli len tri opakujúce sa konzorciá, na základe najnižšej ceny by v ňom vyhralo tretie z nich.

Ponuky v aktuálnych tendroch na tri veľké stavby NDS (mil. €)

	D3 Čadca Bukov – Svrčinovec (5,67 km)	D1 Prešov západ – juh (7,87 km)	D1 Budimír – Bidovce (14,4 km)
Doprastav, Eurovia, Metrostav	249	356	252
Strabag, PORR, Hochtief	239	367	250
M-Silnice, Hastra, IMB Podbeskidzie, Willemenstav	242	365	224
Salini Impregilo, Dúha, Construction Generali	-	-	224
Skanska	-	-	197
Odstup najnižšej ponuky od najvyššej	-4%	-3%	-22%
Odstup najnižšej ponuky od 2. v poradí	-1%	-2%	-12%
Najnižšia ponuka v prepočte na 1 km diaľnice	42,2	45,3	13,7

Prameň: www.ndsas.sk, prepočty INEKO

Našťastie, aspoň v jednom z aktuálnych veľkých tendrov NDS je ponúk päť (tri opakujúce sa konzorciá + dvaja ďalší uchádzači). V tomto prípade je najnižšia ponuka celých 22 % pod najvyššou. Podala ju Skanska SK, jediná firma, ktorá išla do súťaže sama.

Nemohla NDS podobne nižšiu ponuku dostať aj na ostatných dvoch stavbách? Pravdepodobne áno. Stačilo by súťaže vyhlasovať postupne, s odstupom aspoň dvoch mesiacov. Aby sa viac firiem mohlo pobiť o každú zo zákaziek. NDS sa však postarala o kolíziu týchto tendrov.

Splniť náročné podmienky účasti vo všetkých troch súťažiach mohli záujemcovia iba v júni 2015. Teda na tri veľké stavby v rovnakom čase. Podobne veľké tendre pritom NDS vyhlasuje zriedka, vyhlásenie všetkých troch v rovnakom čase je teda podozrivé. Navyše v rovnakom čase svoju jedinú novú veľkú stavbu začali obstarávať aj Železnice SR. Ak by mal niekto záujem na tom, aby sa potenciálni uchádzači medzi sebou dohodli, neurobil by to inak.

Šance na získanie kvalitných cenových ponúk NDS sabotovala aj ďalej. Vo všetkých troch súťažiach zaslala uchádzačom súťažné podklady až 12. novembra. Ponuky na všetky tri veľké stavby mali uchádzači pripraviť iba za 7 týždňov, vrátane Vianoc. Počas tohto obdobia zaslala uchádzačom spolu 9 balíkov doplnení a spresnení súťažných podkladov, všetky v decembri. V dvoch tendroch boli súťažné podklady spresňované ešte 22. a 23. decembra a opätovne 29.12., teda len 3 pracovné dni (vrátane Silvestra) pred predkladaním ponúk (4.1.2016).

Príprava kvalitnej cenovej ponuky na diaľničnú stavbu si pritom vyžaduje minimálne dva mesiace práce. Dobré oceniť v rovnakom čase tri diaľničné stavby, všetky veľké, je pre jednu firmu prakticky vylúčené. Časová kolízia podobných tendrov vedie k združovaniu aj veľkých firiem do konzorcií, a teda zníženiu počtu súťažiacich, ako aj zníženiu kvality a výhodnosti predložených ponúk. Je teda v rozpore so záujmom o hospodárnosť pri vynakladaní verejných zdrojov.

Pri uvedenom postupe NDS možno považovať za úspech, že v jednom z tendrov sa nakoniec predsa súťažilo. Ďalšie dva tendre možno považovať za zmarené, a to s výrazným príspevom síce legálneho ale inak nevhodného – až trestuhodného postupu obstarávateľa.

INEKO odhaduje, že zopakovanie súťaží na stavby D1 a D3 v Prešove a Čadci (spolu 13,5 km) môže oproti aktuálnym ponukám ceny podstatne znížiť. Ak by to prinieslo najnižšie ponuky 22 % pod úrovňou najvyšších už predložených ponúk (ako v súťaži na D1 Budimír – Bidovce), ušetrilo by sa vyše 114 miliónov eur. Za takúto sumu by sa dalo postaviť 10 - 15 km rýchlostnej cesty R3 na Orave alebo R2 na juhu stredného Slovenska (v polovičnom profile, ktorý tam nadhlo postačuje). Alebo opraviť približne 500 kilometrov rozbitých ciest I. triedy.

Dobre zorganizované súťaže by pritom mohli priniesť ponuky aj na úrovni 30 miliónov eur za kilometer (cena ťažkých tunelových úsekov diaľnic v krajinách západnej Európy, i priemer ponúk, ktoré NDS dostala na úsek s najdlhším tunelom Višňové). Ak by opakované súťaže na úseky D1 pri Prešove a D3 pri Čadci prinieslo takéto ceny, úspora využiteľná na iné dôležité stavby by dosiahla až 189 miliónov eur.

Tento výstup vznikol aj vďaka finančnej podpore Fondu pre transparentné Slovensko v Nadácii Pontis a Veľvyslanectva USA v SR.

Viac informácií: Ján Kovalčík, analytik INEKO, kovalcik@ineko.sk, tel.: 0903 226604