

Tlačová správa

20. jún 2016

V najväčších tendroch NDS hrozí predrazenie o vyše 100 miliónov eur

Národná diaľničná spoločnosť si dala predložiť ponuky uchádzačov na tri najväčšie stavby za ostatné roky v rovnakom čase (v rozmedzí 2 týždňov). Obmedzila tým súťaž a hrozí, že dve zo stavieb výrazne preplatí. O sumu, za akú by sa dalo opraviť 500 km ciest I. triedy.

NDS v súčasnosti vyhodnocuje cenové ponuky uchádzačov o zákazky na tri veľké diaľničné stavby. Vôbec prvýkrát sa stalo, že väčšina uchádzačov si zapýtala ceny nad úrovňou predpokladanej hodnoty zákazky (vychádza zo štátnej expertízy).

V dvoch tendroch najnižšie ponuky predstavujú vyše 42, resp. 45 miliónov eur na 1 kilometer diaľnice. To významne prevyšuje úroveň, za akú sa v iných krajinách stavajú náročné tunelové úseky diaľnic. Dokonca aj na Slovensku sa cena na enormných vyše 40 mil. eur/km vyšvihla iba jediný raz – na extrémnom úseku, ktorého polovicu tvorí tunel a zvyšok estakáda ponad vodnú nádrž. Napríklad tender na ťažký úsek D1 s tunelom Višňové priniesol v roku 2012 ponuky v rozpätí od 25 do 35 mil. eur na kilometer.

Tentoraz dostala NDS na dve stavby len po tri ponuky, a to od rovnakých konzorcií. Navyše v podobnej hodnote – všetky sa vtesnili do rozpätia 3 %, resp. 4 %, čo je na takýchto stavbách mimoriadne neobvyklé. Indikuje, že sa mohlo súťažiť len naoko. Obzvlášť keď 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.

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.

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

Je vysoko pravdepodobné, že NDS mohla výrazne nižšie ponuky dostať aj na ostatné dva úseky. Stačilo by súťaže vyhlasovať postupne, s odstupom aspoň dvoch mesiacov. Aby sa viac firiem mohlo uchádzať o každú zo zákaziek. Ako postupovala NDS?

Splniť náročné podmienky účasti mohli firmy iba v júni 2015. Na tri veľké stavby v rovnakom čase. Podobne veľké tendre pritom NDS vyhlasuje zriedka (v roku 2014 žiadny, v roku 2015 tieto tri). Vyhlásenie všetkých troch naraz je teda podozrivé. Vyslovene protisúťažne neskôr NDS nastavila aj ďalšie dôležité lehoty – na predkladanie ponúk. V jednom z tendrov na 22. decembra 2015, v ďalších dvoch zhodne na 4. januára 2016.

Ani veľké stavebné firmy nemajú kapacity v rovnakom čase oceňovať zároveň tri náročné diaľničné stavby. Časová kolízia tendrov vedie k zníženiu počtu súťažiacich, ako aj zníženiu kvality a výhodnosti predložených ponúk. Je teda v rozpore so záujmom o hospodárnosť pri vynakladaní verejných zdrojov.

Pri takomto 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 opraviť približne 500 kilometrov rozbitých ciest I. triedy. Alebo postaviť 10 - 15 km novej rýchlostnej cesty R3 na Orave či R2 na juhu stredného Slovenska (v polovičnom profile, ktorý tam nadhlo postačuje).

Viac informácií prináša INEKO v dnes publikovanom analytickom článku na www.ineko.sk.

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

Kontakt pre prípad otázok:

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