

AGRITA LŪSE

Sadārdzinājums ceļu būvē – 10 km maksā par miljonu latu vairāk

Latvijas ceļu kvalitāte ir jautājums, kas satrauc ikvienu Latvijas iedzīvotāju, un viens no kvalitāti ietekmējošiem faktoriem ir izmaksas. Lai konstatētu, kāda ir situācija ceļu būves izmaksu ziņā, kā cenu lēciens ietekmē valsts pasūtījumu izpildi un ceļu kvalitāti, 2011. gada 28. jūnijā tika rīkota nozares profesionāļu, pašvaldību un valsts institūciju pārstāvju diskusija. Tajā sprieda par ceļu būves izmaksas ietekmējošiem faktoriem, iespēju paredzēt izmaksu kāpumu/kritumu, to ietekmi uz piedalīšanos un rezultātiem valsts iepirkumu konkursos, kā arī par ceļu būves uzņēmumu finanšu rādītājiem. Diskusijas mērķis bija precizēt ceļu būves izmaksu komponentes, sadārdzinājumu un materiālu izmaksu atkarību no lokālās un starptautiskās ekonomikas rādītājiem. Diskusijā piedalījās Ivars Pāže, «Latvijas Valsts ceļi», Dace Gaile, Iepirkumu uzraudzības birojs, Andrejs Radzevičs, Latvijas Pašvaldību savienība, Uldis Klaperis, Latvijas Ceļinieku asociācija, Valērijs Skribans, Rīgas Tehniskās universitātes vadošais pētnieks, Aigars Sēja, SIA «Binders» rīkojotājdirektors, Gints Karols, SIA «Saldus ceļinieks» valdes loceklis.

Pietrūkst valsts naudas, kas ir vieglāk apgūstama

Satiksmes ministrijas pārvaldījumā ir 20 150 km valsts autoceļu, no kuriem 41% (8320 km) ir ar melno segumu un 59% (11 830 km) ar grants segumu. No tiem 25% (2069 km) autoceļu ar melno segumu un 38% (4551 km) ar grants segumu klasificējami kā sabrukušī. Valsts ceļu asfaltēto segu atjaunošanas darbu deficīts sasniedzis 2,859 miljardus latu, grants segu – 1,663 miljardus latu. Lai asfaltētos ceļus uzturētu labā stāvoklī, ikgadējam normatīvajām segumu atjaunošanas programmām būtu jāaptver apmēram 920 kilometri ceļu un papildus katru gadu jārekonstruē ap 190 kilometru ceļa segu. Šā gada budžeta plānā 146,3 miljonus latu no valsts autoceļu finansējuma veido Eiropas Savienības fondu līdzfinansētie projekti, savukārt 60,3% – valsts bu-

džets. Salīdzinot ar 2008. gada budžeta finansējumu 165 miljoni latu, valsts atbalsts samazinājies gandrīz trīskārt, un tas nav labs rādītājs – autoceļiem ārkārtīgi pietrūkst valsts naudas, kas ir vieglāk apgūstama, iepirkuma procedūras ir vienkāršākas, turklāt šie līgumi elastīgāk reaģē uz objektīvajām cenu izmaiņām tirgū. Iepirkumos, kas saistīti ar ES fondu līdzfinansējumu, finanšu korekcijas ir gandrīz neiespējami veikt vai arī tās prasa tik ilgu laiku, ka cenas tirgū tikmēr atkal pacēlušās. Reālās izmaksas kāpj neprognozējami, un ne valsts, ne uzņēmēju spēkos nav tās noņemt.

Bitumena cena palielinājusies par 230 procentiem

Ceļu būvniecībā svarīgākās ir naftas un minerālo materiālu cenas, no naftas cenām savukārt atkarīgas divas galvenās pozīcijas ceļu būves tāmēs – degvielas un bitumena izmaksas. Eiropā krass bitumena cenu samazinājums bija vērojams ap 2009. gadu, līdz ar to tajā laikā izsludināto konkursu projektu izmaksas uzņēmēji rēķināja ar tā brīža bitumena cenām. Daudzi no tajā laikā vinnētajiem konkursu projektiem realizāciju piedzīvo šogad, 2011. gada ceļu būves sezonā, kad, salīdzinot ar 2009. gadu, bitumena cena konkrēti Latvijā palielinājusies par 230 procentiem. Veidojas dramatiska aina. Latvijā nav speciālistu, kas varētu prognozēt šīs cenu svārstības tuvāko mēnešu laikā, kur nu vēl gadu griezumā. Pat ja būvnieks sāk darbus un konkursā pieteiktā cena materiālam nav mainījies darbu sākšanas brīdī, nav zināms, vai tā nemainīsies projekta realizācijas laikā. Otra lielā pozīcija ceļu būves tāmēs ir degvielas un

transporta izmaksas – tās kopš 2009. gada Latvijā palielinājušās par 170 procentiem. Viens no Latvijas ceļu būves uzņēmumiem, rēķinot izmaksas konkrētam projektam un pētot, kā materiālu un transporta sadārdzinājums ietekmē gala produkta izmaksas, nonāca pie secinājuma, ka 2011. gadā noteiktas kvalifikācijas 10 km gara ceļa posma būves izmaksas palielinājušās par miljonu latu, salīdzinot ar 2009. gadu. Protams, tas ir tikai konkrētam projektam, citiem projektiem atšķirība salīdzinošajās izmaksās būs cita. Ceļu būvē materiāli veido gandrīz 60% gala cenas, bet mehānismu, tostarp būvmašīnu, izmantojums ap 40%.

Kāpēc Latvijas ceļu būve ir dārgāka nekā Lietuvā vai Igaunijā? Speciālisti to pamato šādi – Latvijā iegūtas dolomīta šķembas neatbilst tām kvalitātes prasībām, kas noteikta lielā daļā autoceļu specifikāciju, taču ir arī ceļu būves posmi, kur saskaņā ar kvalitātes uzstādījumiem iespējams līdz pat asfalta kārtai izmantot vietējo ražotāju piegādātos materiālus. Lietuvieši un igauņi kvalitatīvas šķembas var iegūt savā valstī, un Latvijas ceļu būvnieki ir spiesti iegādāties šo materiālu noteiktas kvalifikācijas ceļu būvei no kaimiņvalstu uzņēmējiem. Un tā ir vēl viena izmaksu pozīcija ar tendenci augt, jo katru dienu vienas tonnas pārvadāšana izmaksā dārgāk un dārgāk.

Eiropu arī skārusi izmaksu sadārdzinājuma problēma, piemēram, Polijā tiek laužti līgumi, līdz galam netiek realizēti lieli projekti, jo nav iespējams turpināt darbus par konkursu tāmēs norādītajām cenām – materiālu, degvielas, transporta sadārdzinājums to nepieļauj.

Kopsavilkuma aprēķins par ceļu būves izmaksu izmaiņām 2009. – 2011. gada periodā

Materiāls	Ietekme, koef.	Izmaiņu koef.	Koriģ. koef.
Darba algas:	0,06	0,85	0,05
Materiālu izmaksas:	0,57	1,43	0,82
Mehānismu izmaksas:	0,37	1,49	0,55
Kopā ceļu būves izmaksu pieaugums			1,42

Informācijas avots: «Binders». Ir ņemti vērā tikai uzņēmuma dati.