

Latvijas Republikas Satiksmes ministram
Tālim Linkaitim

2022. gada 14.martā

Nr. 10/22

*Par būtiskiem šķēršļiem ceļu un tiltu 2022.g.
Būvniecības sezonas uzsākšanai*

A.god. Ministra kungs,

Krievijas - Ukrainas karadarbība un tās radītās sekas būvniecības nozarē ir radījušas no būvniekiem, materiālu ražotājiem un piegādātājiem neprognozētu, nepieredzēta apjoma būvizmaksu un būvmateriālu cenu kāpumu, ko, Biedrības “Latvijas ceļu būvētājs” (turpmāk - LCB) ieskatos, pat ļoti pieredzējušiem un kvalificētiem ceļu un tiltu būvniekiem nebija iespējams paredzēt.

Līgumos, ko ceļu un tiltu būvnieki ir noslēguši ar valsts SIA “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk - LVC), 17.1. punktā ir noteikts: „Ja, sākot no izpildītāja piedāvājuma iesniegšanas dienas, ir stājušies spēkā tādi normatīvi akti, kas paaugstina vai pazemina veicamā darba izmaksas un kuru ietekme uz izmaksām ir precīzi nosakāma, ja šādi grozījumi nav atspoguļoti līgumcēnā, (t.i., ja korekcijas nolikumā noteiktā kārtībā nav veikusi iepirkuma komisija) un, ja ir veikts iepriekšējs brīdinājums, tad pēc abu pušu savstarpējas vienošanās tiek grozītas nolīgtais vienības cenas.”

Savukārt Publisko iepirkumu likuma 61.panta (3) daļā „Iepirkuma līguma vai vispārīgās vienošanās grozīšana” nosaka gadījumus, kad ir pieļaujami šādi grozījumi: „1) Iepirkuma procedūras noteikumi ... skaidri un nepārprotami paredz grozījumu iespēju, nosacījumus ar kādiem grozījumi ir pieļaujami, grozījumu apjomu un būtību. Šādi noteikumi var attiekties uz līgumcēnas pārskatīšanu, izvēles iespēju īstenošanu...”. Tā paša panta (3) daļas 3) punkts nosaka, ka grozījumus var veikt, ja: „iepirkuma līguma grozījumi ir nepieciešami tādu iemeslu dēļ, kurus pasūtītājs iepriekš nevarēja paredzēt.”. Savukārt 61.panta (6) daļa grozījumus līgumos pieļauj, „Ja iepirkuma līgumā ir paredzēta līgumcēnas indeksācija...”.

Izskatot Publisko iepirkumu likuma 61.panta prasības un SIA LVC praksē lietoto iepirkuma procedūru un noslēgto līgumu tekstus, LCB secina, ka līgumus nav iespējams grozīt vai indeksēt, jo tur šādas procedūras nav atrunātas

iepirkuma dokumentos. Biedrība LCB konstatē, ka LVC būvniecības līgumos pilns Publisko iepirkumu likuma 61.panta regulējums nav iekļauts, kāpēc pasūtītāja – piegādātāja dialogā šīs dramatiskās cenu svārstības un to radītās ekonomiskās kolīzijas risināt nav iespējams.

Ceļu un tiltu būvniecības nozarei turpmāk būtu ļoti svarīgi, lai iepirkumu līgumos tiktu paredzēti visi cenu pārskatīšanas noteikumi atbilstoši Publisko iepirkumu likuma 61.pantam un iepirkumu uzraudzības biroja norādēm.

Biedrības LCB biedri ir ieinteresēti vienoties par izmaiņu veikšanu gan noslēgtajos līgumos, gan turpmāk izsludināmo iepirkumu nolikumu nosacījumos. LCB ir paliecināta, ka bez aktīvas, tūlītējas Satiksmes ministrijas rīcības būvniekiem 2022. gada būvniecības sezonu ir neiespējami uzsākt, jo šī brīža tirgus svārstībās pat galvenās izejvielas: bitumenu, gāzi, degvielu, metālu, par līgumu tāmēs - piedāvājumos norādītajām cenām iegādāties nav iespējams.

Izejvielu cenas tirgos ir būtiski pieaugušas, bez tā būvniekiem nākas saskarties arī ar situāciju, ka nepieciešamās izejvielas vispār nav pieejamas. Piemēram, bitumenu nozare, kuras gada patēriņš ir apmēram ~ 100 000 metriskās tonnas, līdz šim iepirka Krievijas Federācijā, Baltkrievijā un Polijā, kas arī to ražo no Krievijas Federācijā iegādātas naftas. Saskaņā ar LCB rīcībā esošo informāciju, divas Polijas naftas pārstrādes rūpnīcas, sakarā ar remontdarbiem ir pieteikušas darbības pārtraukšanu š.g. maijā – jūnijā. Būtiski ir uzsvērt, ka bitumena un to saturošo produktu cena Polijā no 2021.g. līdz 2022.g. 4. martam ir pieaugusi par 37%, bet 2022.g. 13. marta piedāvājums (PMB) sasniedza 670 EUR/t (Orlen), un 824 EUR/t (Lotos). Papildus esam informēti, ka nākošajam mēnesim ir prognozējams cenas palielinājums vēl par 40 EUR/t.

LCB ir noskaidrojusi, ka dabas gāzes iespējamā cena par vienu MWh aprīlī varētu sasniegt 300 EUR, šobrīd 81,05 EUR/MWh, turklāt nav nekādas skaidrības par izmaksu pieauguma tālāko dinamiku.

Līdzīga situācija ir arī ar metāla izstrādājumiem, ko nozare gada laikā patērē: dažādu veidu armatūru apmēram ~20 000 tonnu un velmējumus apmēram ~4,5 tūkstošus tonnu. Līdzšinējās piegādes pēdējos 10 gados pamatā bija no Ukrainas, Baltkrievijas un Krievijas un to cena svārstījās robežās +-800 EUR/t. Šobrīd kā alternatīvas iegādes vietas ir Vācija, Turcija un Itālija, tikai metāla cena par vienu tonnu svārstās no 2100 - 2500 EUR.

Arī degvielas cenu dinamika liecina par apmēram ~ 30% sadārdzinājumu salīdzinot ar 2021. gada cenām. Degvielas patēriņa īpatsvars dažādos ceļu būves uzņēmumos ir atšķirīgs, jo Latvijā ir vairāki uzņēmumi, kuru asfaltbetona ražošanas procesu (rūpnīcas darbību) nodrošina izmantojot dīzeļdegvielu. Degvielas cenas ietekmē pilnīgi visu ceļu būvniecības līgumu izpildi. Piemēram, degvielas cenas pieaugums š.g. martā ir radījis cenas pieaugumu transporta un būvtehnikas nozarē par aptuveni 30-40 %.

Biedrības LCB rīcībā ir informācija par visām ar nozares darbību saistītajām cenām un to svārstībām, to dinamiku un tā ir gatava tās prezentēt, taču, šobrīd svarīgākais ir izšķirties par to kā risināt/nerisināt no būvniekiem neatkarīgu iemeslu rezultātā radušos situāciju, uzsākt/nesākt 2022. gada ceļu un tiltu būvniecības sezonu, pildīt/nepildīt paredzēto ceļu sakārtošanas programmu.

Šobrīd ceļu būves uzņēmumi ir grūtas izvēles priekšā: uzsākt vai turpināt ar līgumu uzņemto saistību izpildi, apzinoties, ka uzņēmumiem šāda lēmuma pieņemšana rezultēsies ar ievērojamiem

zaudējumiem, vai paziņot pasūtītājam par līguma izbeigšanu, atkāpjoties no tajos paredzētajām saistībām. Abas opcijas uzņēmumiem ir ar negatīvu rezultātu, nemaz nerunājot par nesamaksātajiem nodokļiem valsts un pašvaldību budžetos, bezdarba pieaugumu, papildus slodzi valsts sociālās drošības sistēmai.

LCB ir izvērtējusi arī valsts kā galvenā pasūtītāja iespējamos riskus pie šādiem attīstības scenārijiem - pirmajā gadījumā ir jāērķinās ar konkurences samazināšanos un nozares jaudas kritumu nākotnē, otrajā ar to, ka, atkārtoti izsludinot konkursus, izbeigto līgumu vietā arī jaunās pretendentu cenas būs citādas, bet galvenais, būs nelietderīgi pazaudēts š.g. ceļu būves sezonas laiks - paredzētā programma būs jāatliek uz citiem gadiem, bet šī gada ceļu būvniecības sezonai paredzētos valsts budžeta līdzekļus varēs pārdalīt citām prioritātēm.

Rezumējot visu iepriekš minēto, LCB ir pārliecināta, ka gan valsts un pašvaldības kā pasūtītāji, gan ceļu un tiltu būves uzņēmumi kā līgumu izpildītāji ir ieinteresēti kvalitatīvi un laikā veikt 2022.gada būvniecības sezonas programmu, tāpēc piedāvājam, mūsuprāt, visloģiskāko risinājumu, kam kopīgu interešu vārdā būtu jānormalizē augstākminēto situāciju:

1. Ministru kabinets pilnvaro Satiksmes ministriju izmantot uz būvniecības parauglīguma pamata izstrādātu cenu indeksācijas algoritmu, kur par pamatu tiek ņemts konkursam iesniegtais cenu piedāvājums, kas tiek indeksēts pret faktiskajām cenām par kurām būvnieks ir bijis spiests iegādāties izejvielas un pakalpojumus noslēgtā līguma izpildei. Ministru Kabinets atļauj šo procedūru piemērot arī pašvaldībām savos iepirkumos.

2. Ministru Kabinets atļauj Satiksmes ministrijai precizēt noslēgto līgumu darbu izpildes grafiku.

3. Ministru Kabinets atļauj Satiksmes ministrijai, nepieciešamības gadījumā, izbeigt jau noslēgtos būvniecības līgumus bez soda sankciju piemērošanas būvniekam par līguma izbeigšanu.

4. Ministru Kabinets uzdod Finanšu ministrijai kopā ar Satiksmes ministriju sagatavot nepieciešamos grozījumus Valsts budžetā indeksācijas procesa nodrošināšanai.

P.S. LCB aicina novērtēt to, ka ceļu un tiltu būves nozare gan 2020.gada, gan 2021.gada būvniecības sezonās, COVID-19 pandēmijas laikā, nekad nav prasījusi un saņēmusi nekādu valsts atbalstu, vienmēr ir atbildīgi strādājusī, maksājusī nodokļus un sociālās apdrošināšanas maksājumus.

Cerībā uz ātru risinājumu,

Patiesā cieņā,



Biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs"
Valdes priekšsēdētājs

Andris Bērziņš