



Eksperci branży budowlanej nie pozostawiali na kryterium najniższej ceny suchej nitki, uznając, że to agresywna wojna cenowa przyczyniła się do poważnego kryzysu i upadku wielu firm budowlanych w ubiegłych latach. Dotyczyło to zarówno dużych firm, jak i mniejszych podwykonawców, a także firm projektowych. Czyżby nagle, w środku zimy, pojawiła się jaskółka, zwiastująca koniec tego trendu? Podobno jedna to za mało, ale zacznijmy od początku.

W latach 2013-2014 upadło ponad 500 firm z branży budowlanej. – Niskie ceny w budownictwie świadczą o powtarzaniu się na pewną skalę schematu sprzed kilku lat: walki o zlecenia głównie w trosce jedynie o bieżące wpływy, a nie o rentowność całego kontraktu. Dlatego jeszcze nie na masową skalę, ale jednak obserwujemy niepokojące zjawisko upadłości firm zaangażowanych w realizację aktualnie dopiero co rozpoczętych inwestycji drogowych - komentował rok temu Maciej Harczuk, prezes zarządu Euler Hermes Collections.

Sprawozdania z kolejnych miesięcy nie napawały optymizmem: ["Znów więcej upadłości firm budowlanych"](#), ["Budownictwo jeszcze bez wzrostu cen"](#), ["Rosną inwestycje, ale nie ich ceny"](#), ["W sierpniu znów więcej upadłości firm budowlanych"](#), ["Ożywienie w budownictwie najwcześniej w 2017"](#), ["W budownictwie poprawa mniejsza od spodziewanej"](#), ["Wciąż bez hossy w budownictwie"](#) itd.

Kryterium najniższej ceny było obwiniane za wszystkie niepowodzenia systemu zamówień publicznych, choć nie było nigdy prawnego nakazu jego stosowania.

- Kryterium najniższej ceny to katastrofa - twierdził prof. Dariusz Sybilski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów podczas Krakowskich Dni Nawierzchni 2015. - To na naszych drogach się pojawi. Za parę lat zobaczymy co to znaczy najniższa cena, czy to w betonie, czy w asfalcie.

O tym samym mówili uczestnicy Krakowskich Dni Drogowo-Mostowych. Uznali, że

Najniższa cena już nie taka niska

Utworzono: poniedziałek, 04, styczeń 2016 09:18

jednym z problemów jakości odwodnienia jest używanie najtańszych materiałów, ponieważ liczy się przede wszystkim cena, a w specyfikacjach przetargowych nie ma konkretnych wymagań. Zdaniem ekspertów brakuje długofalowego planowania i liczenia kosztów w całym cyklu życia obiektu, zamiast oddzielnie dla zarządcy oraz firm projektowych i wykonawczych, które muszą walczyć o kontrakty proponując właśnie najniższą cenę, a nie najwyższą jakość.

W połowie 2015 roku, w raporcie o zamówieniach publicznych kontrolerzy NIK podkreślili, że choć jednostki publiczne w ostatnich latach prawidłowo udzielały zamówień publicznych, to jednak tylko nieliczne urzędy korzystały z ustawowych możliwości uzyskania najkorzystniejszej oferty przy zawieraniu umów. Większość nadal stosowała najniższą cenę jako jedyne kryterium oceny ofert, głównie z obawy przed postępowaniami odwoławczymi. Tylko w przypadku ok. 2% zamówień ustalono dodatkowe kryteria oceny ofert poza najniższą ceną.

Sytuacja miała się zmienić w październiku 2014 roku, po nowelizacji Pzp, która sugerowała wybór oferty jak najbardziej dopasowanej do potrzeb zamawiającego, a nie jedynie najtańszej. Pojawiły się pozacenowe kryteria, takie jak gwarancja czy termin realizacji. Szybko jednak okazało się, że nie odgrywają one żadnej roli. Ich waga (5-10 proc.) praktycznie się nie liczyła, a wszyscy wykonawcy i tak oferowali najkrótsze terminy realizacji i najdłuższe gwarancje. Pozostawała i tak tylko cena.

Dariusz Blocher, potwierdził to już rok temu, podczas konferencji „Infrastruktura Polska”. - Nadal nie funkcjonują kryteria pozacenowe w przetargach, a obowiązek udowodnienia rażąco niskiej ceny byłby dobrą zmianą, gdyby nie spoczywał on na wykonawcy - przyznał prezes Budimexu.

- Staramy się, aby więcej było kryteriów pozacenowych i miały one większą wagę, a także, aby w większym stopniu były to kryteria jakościowe - dodała wtedy Małgorzata Matecka z Urzędu Zamówień Publicznych. - Taka zamiana nie wymaga dalszych działań legislacyjnych, a raczej zmianę praktyki uczestników rynku zamówień publicznych.

Przygotowanie przetargu zawierającego wiele kryteriów jest bardziej pracochłonne, ponieważ wymaga od zamawiającego właściwego skalkulowania różnych czynników i ich zbilansowania. W znowelizowanej ustawie nie określono w jakim stopniu przy wyborze oferty ma decydować cena, a w jakim pozostałe kryteria. Tę decyzję każdorazowo podejmuje zamawiający, biorąc pod uwagę specyfikę przedmiotu zamówienia i własne potrzeby. W zasadzie pozostało więc po staremu.

Gdzie tu jaskółka? Jak zwykle gdzieś w szczegółach. 28 grudnia ub.r. GDDKiA w Bydgoszczy zestawiała oferty w przetargu na wykonanie Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowego wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń.

Droga S10 docelowo połączy Warszawę (od drogi ekspresowej S7) ze Szczecinem i utworzy ważną oś transportu drogowego pomiędzy stolicami województwa kujawsko-

Najniższa cena już nie taka niska

Utworzono: poniedziałek, 04, styczeń 2016 09:18

pomorskiego Bydgoszczą i Toruniem – alternatywę dla DK80. Droga połączy też teren północnych Niemczech ze stolicą Polski i będzie alternatywą dla autostrady A2 dla ruchu międzynarodowego.

Ważne jest natomiast coś innego: zamawiający zamierzał przeznaczyć na wykonanie STEŚ niewiele ponad 1 mln zł. A oferenci chcieli... od 2 do ponad 6 mln zł. Żadna z propozycji nie zmieściła się kosztorysie inwestora i przetarg prawdopodobnie nie zostanie rozstrzygnięty. Opóźnienie nie jest oczywiście korzystne, ale to zestawienie ofert to już rewolucja. Dotychczas w przetargach prawie nie zdarzało się, aby oferty wykonawców były wyższe od kwot zamawiającego, a standardem było, że stanowiły około połowy kosztorysu. Rażąco niskie ceny były na porządku dziennym. W przypadku STEŚ dla S10 najniższa cena prawie dwukrotnie przekracza kosztorys, co zupełnie odwraca dotychczasowy trend. Czy oferenci dojrzeli do zmian i dożynki cenowe przejdą do historii? Przyszłość pokaże.

Ilona Hałucha