Turpinājums būs ilgs

Liela ažiotāža turpinās ap Autotransporta direkcijas (ATD) izsludināto konkursu par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu no 2021. gada. Jau rakstījām, ka iepirkumu komisija pieņēmusi lēmumu par uzvarētājiem 12 maršrutu tīkla daļās jeb lotēs no kopumā 16 konkursā izsludinātajām.

Uzvarētāju vidū nav lasāms a/s "CATA" vārds, kas startēja četrās lotēs, bešā palikuši arī tādi pasažieru pārvadātāji kā "VTU" (Valmiera), "Ventspils reiss", "Jēkabpils autobuss", kas arī ir pašvaldību uzņēmumi.

Par konkursa rezultātiem daudz runāts arī citos medijos, katra puse nākusi ar saviem argumentiem, norādot arī to, ka šī ir skaidri redzama vēlme izrēķināties ar pašvaldību uzņēmumiem. Redzams, ka skandalozā situācija ātri nebeigsies. Iepirkumu uzraudzības birojā jau iesniegtas 11 pārsūdzības, trīs no tām iesniedza arī "CATA".

Šobrīd nav arī zināms, kad tiks izsludināts atkārtots konkurss uz četrām lotēm, kurās netika noteikts uzvarētājs.

Iepazīstoties ar pieejamo informāciju, top skaidrs, ka patlaban nevar prognozēt, kad tiks paziņoti galīgie konkursa rezultāti. Tā teikt, pagaidām jau teorētiski viss it kā izskatās labi, bet realitāte var izrādīties daudz skarbāka.

Aicina pārtraukt konkursu

Atklātā vēstulē Ministru prezidentam Krišjānim Kariņam biedrība "Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija" (LPPA) pauž bažas par atklātā konkursa "Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā" iepirkuma patieso saimniecisko izdevīgumu valstij.

Vēstulē, ko parakstījis LPPA prezidents Ivo Ošenieks, norādīts, ka jau konkursa nolikums sagatavots nekvalitatīvi un tam ir lielas interpretācijas iespējas. Uz to norādot tas, ka no 40 konkursam iesniegtajiem piedāvājumiem 40 procentus iepirkumu komisija diskvalificēja. Iepirkumu uzraudzības birojā ir iesniegtas 11 sūdzības.

"Nolikumā ietvertais vērtēšanas algoritms nebija virzīts uz pasažieru pārvadājumu ilgtspējību un tehniskā un finansiālā piedāvājuma līdzsvarotību, nebija paredzēts vērtēt pretendentu reputāciju, nebija prasības potenciālajiem uzvarētājiem iesniegt pasūtītājam bankas vai apdrošināšanas sabiedrības līguma nodrošinājuma garantijas, lai nodrošinātos pret nepamatoti zemu cenu piedāvājumiem. Bija daudz nebūtisku prasību, par ko piešķīra punktus," teikts vēstulē.

Minēti arī piemēri, kas raksturo, ka īstenotais iepirkums no valstiskā viedokļa nav saimnieciski izdevīgākais. Pirmkārt, uzņēmumiem, kas nav uzvarējuši konkursā vai zaudējuši daļu no pārvadājumiem, nāksies pārdot vai norakstīt apmēram 320 autobusus par vismaz 14 miljoniem eiro. Otrs piemērs saistīts ar jaunu autobusu iegādi, šis skaits būtu robežās no 658 līdz 752 autobusiem, un minimālie ieguldījumi būtu nepieciešami no 73 līdz 85 miljoniem eiro.

Tāpēc asociācija aicina pārtraukt atklātā konkursa iepirkuma procedūru, objektīvi izvērtēt pieļautās kļūdas šī konkursa nolikuma izstrādē un sagatavot jaunu iepirkumu atbilstoši valsts ekonomiskajai izaugsmei un finanšu iespējām.

Ar publisku paziņojumu klajā nākuši arī Vidzemes pašvaldību vadītāji, paužot bažas par turpmāko sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti un rosinot pārskatīt iepirkuma procedūru valstī.

"Ņemot vērā šī brīža strīdīgo situāciju par konkursa rezultātiem, atklāts ir jautājums, vai reģiona iedzīvotājiem nenāksies piedzīvot brīdi, kad līdz ar pārsūdzības procesa uzsākšanos sabiedriskā transporta pakalpojumi uz kādu laiku nebūs pieejami vispār, jo iepriekšējo līgumu termiņš ar pārvadātājiem būs beidzies, bet jaunie līgumi nebūs stājušies spēkā," teikts Vidzemes plānošanas reģiona izplatītajā paziņojumā.

Norādīts, ka nav skaidrs, kāpēc apzināti veicināta vietējā tirgus sagraušana, tik vērienīgā iepirkumā ļaujot startēt ārvalstu pārvadātājiem, ignorējot pašmāju lielāko pārvadātāju ilggadējo pieredzi un to iepriekš veikto iemaksu apmēru valsts budžetā, turklāt faktiski veicinot bezdarba līmeņa pieaugumu reģionos: "Līdzšinējais Latvijas iekšējā tirgus pārvadātāju skaits, kā arī to piederība gan publiskajam, gan privātajam sektoram bija atbilstoši tam, lai konkurss arī valsts robežās būtu organizēts pietiekamas konkurences apstākļos un rezultāti būtu objektīvi."

Vienlaikus ar šī konkursa norises gaitu Vidzemes pašvaldību priekšsēdētāji rosina uzsākt diskusiju, cik ilgi Latvijas publiskajā pārvaldē noteikumus turpinās diktēt zemākā cena, kas tiek uzskatīta par galveno kritēriju, izvērtējot pieteikumus.❑

VIEDOKLIS

Ceturtais cipars aiz komata

Pašvaldību akciju sabiedrības "CATA" padomes priekšsēdētāja Elita Eglīte stāsta, ka trešdien padomes sēdē izvērtēta situācija par konkursa rezultātiem. Uzklausīts uzņēmuma ziņojums, izvērtēta iepirkuma procedūras rezultātā saņemtā informācija.

"Iepazīstoties ar noraidījumu iemesliem, gribu teikt, ka minētās finanšu piedāvājuma neatbilstības balstītas uz aprēķiniem, kas, manuprāt, ir ļoti subjektīvi vērtējami. Gribu teikt, ka visi pārmetumi, kas izteikti "CATA", ir pievilkti aiz matiem. Iedziļinoties dokumentos, gribējām saprast, kur pārvadātājs kļūdījies, bet nespējām to atrast. Saņemtie dokumenti liecina, ka daudzos gadījumos ir strīds par to, vai iesniedzēja pieļautās kļūdas ir būtiskas vai aritmētiskas, un šādi var strīdēties bezgalīgi, pie kopsaucēja tā arī nenonākot. Man liekas - tur cauri izskan pavisam cita vēsts," secina E. Eglīte.

Padomes priekšsēdētāja pārliecināta, ka "CATA", ievērojot visu maksimālo piesardzību, iesniedzis tādu cenu, kas ļauj nodrošināt uzņēmuma stabilitāti: "Droši var teikt, ka "CATA" ir godprātīgs nodokļu maksātājs, godprātīgs attiecībā pret saviem darbiniekiem. "CATA" viena no pirmajiem ieviesa modernās tehnoloģijas autobusos, bet vienalga atrodas kaut kas, ko pārmest, jo nesaskan kaut kādi matemātiski aprēķini ar ceturto zīmi aiz komata. Man nekad nav bijis kauns par uzņēmumu."

Viņa neslēpj, ka ir satraukums par turpmāko maršrutu tīklu, jo kopējā lotu sistēmā izsolītā pārvadājumu kilometrāža ir mazāka nekā patlaban. Pašvaldību vadītāji gribot saprast, vai nākotnē pārvadājumi tiks nodrošināti mazākā apjomā vai tomēr līdzšinējā.

"Kas ir svarīgāk - iespējamā zemākā cena vai stabilitāte nākotnē? Saprotu, ka tie, kuri pārstāv privātos uzņēmumus, var būt drošāki savos piedāvājumos nekā pašvaldību uzņēmums, jo, ja bizness neveiksies, bankrotēs un viss. Tā nasta, ko nes "CATA", ir liela, tur nevar rīkoties tik brīvi. Mūsu, padomes, atbildība ir par to, kas nodrošinās pakalpojumu mūsu pusē, kad pašreizējais līgums būs beidzies. Kas notiks ar cilvēkiem? Akciju sabiedrībai "CATA" kā vietējam pasažieru pārvadātājam ir šoferi, kuri dzīvo Inešos, Skujenē, Zaubē, vai citi pārvadātāji zina, ka viņiem vajadzēs šoferus šajās vietās, jo autobusi no rīta reisus uzsāk tur," saka E. Eglīte, piebilstot, ka šobrīd tiek gaidītas atbildes no Konkurences padomes, Iepirkumu uzraudzības biroja, citām institūcijām.

"Druva" sazinājās ar "Autotransporta direkcijas" valdes priekšsēdētāju KRISTIĀNU GODIŅU, lai saņemtu atbildes uz vairākiem jautājumiem.

Mēs nevaram liegt konkurenci

- Vai uzvarētāji ir apliecinājuši, ka spēs nodrošināt prasības? Tostarp būs nauda autobusu iegādei, to aprīkošanai atbilstoši prasībām?

- Līgumā par pakalpojuma sniegšanu tiek iestrādāts viss, ko piedāvāja uzņēmums, startējot konkursā. Tiek dots laiks 12 mēneši, lai sagatavotu autobusu parku, bet mēnesi pirms līguma izpildes uzsākšanas pārbaudīsim katru autobusu, visu aprīkojumu, visam, kas solīts, jābūt izpildītam. Ja nav, uzņēmumam netiek dotas tiesības uzsākt līguma izpildi. Arī darbības laikā tiks sekots līdzi, vai solītais pildīts.

- Dažs pretendents no 2021.gada piedāvā autobusus, kuri tiek darbināti tikai ar ūdeņraža dzinēju vai elektrodzinēju. Ja nebūs?

- Ja izrādīsies, ka šādu autobusu solītajā laikā tomēr nav, uzņēmums būs maldinājis iepirkumu komisiju un tiks izslēgts no pakalpojumu sniegšanas.

- Nebūs atrunas, ka viņi pirktu elektro autobusus, bet nav infrastruktūras?

- Nē, tāda argumentācija neder. Mēs prasījām skaidrojumus, kādā veidā notiks elektro autobusu uzlāde, kādas ir uzlādēs jaudas, ātrumi, lai varētu pārliecināties, ka, izpildot vienu reisu, ir iespējams ātri veikt uzpildi, lai autobuss var doties nākamajā.

Gribētos atzīmēt, ka šobrīd otrajā plāksnē palicis pasažieris, priekšplānā nonācis tas, kurš uzvar, kurš neuzvar. Tiek spekulēts, kā varēja uzvarēt tie, kuri sniedz pakalpojumu ar veciem autobusiem. Šie pārvadātāji nevarētu uzvarēt ar to autoparku, ar kuru šobrīd veic pārvadājumus. Mēs vērtējam to, kas ir laika posmā no 2021.gada, proti, ko uzņēmumi iesniedza pieteikumos.

- Interesanti, ka dārgāko cenu uzrādījuši tieši pašvaldības uzņēmumi, kuru autobusi jau aprīkoti ar visu prasīto. Varbūt cena tāpēc tik liela, jo tas viss to reāli maksā?

- Vai katram šim uzņēmumam vajag padomi, kurai kopā gadā par darbu samaksā vairākus desmit tūkstošus eiro? Vai vajag tik lielu administrāciju? Mēs taču redzam, cik cilvēku strādā uzņēmumu administrācijās, bet nevaram šo informāciju publiskot, jo tā ir komercinformācija, taču redzam situāciju kopumā, varam salīdzināt. Varbūt pašiem uzņēmumiem vajadzētu padomāt, vai darbību nav iespējams optimizēt.

- Kas notiks, ja pēc dažiem gadiem uzvarētāji pateiks, ka par tik lētu naudu tomēr nespēj nodrošināt pakalpojumu, ka vajag vairāk? Citi būs bankrotējuši, un valsts, lai neatstātu ļaudis bez transporta, būs spiesta piekrist prasībām.

- Šī ir atšķirība no koncesiju līgumiem, kas šobrīd ir vairākiem pārvadātājiem, kuri regulāri gadu no gada palielina izmaksas, un valsts par to spiesta maksāt.

Atklāta cenu konkursa gadījumā uzņēmums piedāvā savu cenu, ir atrunāti kritēriji, kad to drīkstam pārskatīt un kuras pozīcijas. Piemēram, degviela, darbaspēka nodokļa izmaiņas. Nevar uzņēmums atnākt un pateikt, ka kļūdījušies aprēķinos, ka vajag vairāk. Vai nu laužam līgumu, vai uzņēmumam jāturpina nodrošināt pakalpojums par to cenu un tajā kvalitātē, kā pats apņēmies.

- Vidzemes plānošanas reģions paziņojumā raksta, ka nav skaidrs, kāpēc apzināti veicināta vietējā tirgus sagraušana, tik vērienīgā iepirkumā ļaujot startēt ārvalstu pārvadātājiem.

- Mani pārsteidz pārmetums par ārvalstu pārvadātājiem, jo Publiskā iepirkuma likums nedod tiesības neļaut startēt konkursos Eiropas Savienībā reģistrētiem uzņēmumiem. Vai pašvaldības, operējot ar publiskiem līdzekļiem, rīkojot iepirkumus, neievēro šīs likuma prasības?

Gribu piebilst, ka daļa pārvadātāju, kam bija šī augstā cena, būtu uzvarējuši, ja vien būtu sagatavojuši atbilstošu piedāvājumu. Tostarp "CATA".

- Varbūt kaut kas nebija kārtībā ar konkursa nolikumu?

- Viss bija saprotams, ja nebija - varēja uzdot jautājumus. Visu iepirkumu procesa laiku skaidrojām, sniedzām atbildes. Pirms konkursa izsludināšanas sarīkojām pretendentu atvērto sanāksmi, kurā tika izstāstīti galvenie principi, nosacījumi, kārtība. Bija visas iespējas atbilstoši sagatavoties.

- Šis konkursa rezultāts var radīt lielas pārmaiņas pasažieru pārvadājumu tirgū, īpaši, ja *aiz borta* paliks tādi pārvadātāji kā CATA, VTU, Ventspils reiss, Jēkabpils autobuss.

- Tirgus ekonomikas apstākļos vienmēr būs tā, ka kāds uzņēmums paplašina darbību, kāds – sašaurina, kāds beidz darbību, vēl cits - uzsāk. Jāatzīst, pasažieru pārvadājumi Latvijā bijuši ārpus tādas klasiskās sacenšanās un kopš padomju laikiem darbojušies, apkalpojot savu teritoriju. Tikai pēdējos astoņus desmit gadus pārvadātāji sāka skatīties arī uz plašāku teritoriju. Un, ja katrā lotē ir vairāk nekā viens pretendents, skaidrs, ka kāds būs zaudētājs.

Es saprotu cilvēku satraukumu, bet mums nav instrumenta, lai pateiktu, ka tā vai cita daļa uz mūžīgiem laikiem paliek konkrētam uzņēmumam. Mēs nevaram liegt konkurenci. ❑

Lappusi sagatavojis
JĀNIS GABRĀNS

Projektu finansē Mediju atbalsta fonds no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem. Par materiāla saturu atbild SIA "Cēsu Druva".
MAF Mediju atbalsta fonds