

Tervezői-kivitelezői együttműködések

Sír-nevet alapon

Milyen kitörési lehetőségek kínálóznak az ágazati recesszióból, miféle modell szerint működjön együtt a tervező a kivitelezőkkel, s milyen megoldandó problémák sújtják a projektek megvalósítására szerződő cégeket? E kérdésekre kerestünk válaszokat azon a kerekasztal-beszélgetésen, melynek vendégei a szakipar élvonalbeli vállalatainak képviselői voltak.

■ Dubniczky Miklós

A beszélgetés résztvevői:

Gyerák János vállalkozási főmérnök,
Colas Hungária Zrt. Autópálya Igazgatóság
Ubrinyi Balázs tervezési igazgató, Kész Zrt.
Skultéty István vállalkozási és fejlesztési igazgató, Swietelsky Magyarország Kft.
Biczók Mibály vállalkozási főmérnök,
Közpép Zrt.
Reichart Gyula helyettes műszaki igazgató,
Sade Magyarország Kft.
A kerekasztal-beszélgetést *Eördögh Imre*, a Techdata magyarországi üzletfejlesztési menedzsere (Autodesk disztribúció), valamint a VARINEX Zrt. szervezte.

– A kivitelezőknek akad még munkájuk?

Gyerák János: Az ideai és a jövő esztendő igazgatóságunkon – az M0 környűri két szektorának bővítésén és az M3-as autópálya új szakaszán is dolgozunk – munkaellátottság tekintetében még viszonylag elfogadható, de azért az utóbbi években sokkal nagyobb volumenekhez szoktunk hozzá. Bennünket is megrendített, hogy július óta alig van pályázati kiírás, s a régóta várt közlekedésfejlesztési tenderek nem jelentek meg. Az ország gazdaságpolitikája a fizetési mérleg rendbetételére koncentrálna, ennek érdekében pedig fejlesztési pénzeket tartanak vissza. Az építőipari ágazatban mindez további leépítésekkel, csődökkel, a jól képzett szakemberek utcára kerülésével jár. Ha nem indulnak beruházások, azzal hosszú távon sokat veszít a Magyarország.

Ubrinyi Balázs: Ebben az évben még volt munkánk, és bár vannak 2012-re áthúzódó projektjeink, a jövő esztendő nehéznek ígér-

kezik. Bennünket is visszavetett a közbeszerzési kiírások alacsony száma, illetve hogy a fővárosban alig történt beruházás. Főként autópári beszállítóknak dolgoztunk, vidéken. A magasépítésben óriási a verseny, hiszen csekély a munka a közszférában és a magánszektorban egyaránt. Tervezőinket „design and build” projektekkel tudjuk eltartani. A befektetői döntések gyorsan születnek, és a megrendelők elképesztően rövid határidőket diktálnak az építési folyamat minden szereplőjének. *Skultéty István:* Az építőipari termelés 2008 óta hatvanszázalékos teljesítményt produkál, és ez mindent megmagyaráz. Az állami és magánberuházások száma vérszesen csökkent, ami már önmagában recessziós folyamatokat indított az ágazatban, s erre csak ráerősített a válság. Megtakarítás és megszorítás – ez most a még talpon maradt kivitelező vállalatok jel-szava. Mi is túl vagyunk már egy kétkörös leépítésen, és folyamatosan kutatjuk a kitörési lehetőségeket. Nagyon bízunk a 2013-ig tartó uniós ciklus forrásainak késői ütemezésében, abban, hogy ez a finisben majd felerősödik, és bőven lesz munka a piacon. Mindez egyelőre nem látszik. Tudjuk, hogy lenne még elegendő közösségi forrás, de a szigorú fiskális politika miatt az uniós projekteknél nehezen megy az önrészek előteremtése. Jelenleg erőteljesen szortíroznak a projektgazdák: melyik fejlesztés éri meg a befektetőknek, és melyik nemzetgazdasági jelentőségű.

Biczók Mibály: A 2000-es évek nagy autópálya-építési boomja lecsengett, most a vasútfejlesztés és a környezetvédelmi beruházások kerültek előtérbe. A jelentősebb kapacitásokkal rendelkező, profil- és technológiaváltásra képes kivitelező cégek ehhez próbálnak meg alkalmazkodni.

Reichart Gyula: A közműépítésben azért nem ennyire drasztikus a visszalépés, bár a korábbi-



aknál mi is gyengébb évet zárunk majd. A piaci bizonytalanság miatt mi sem látunk 2012-nél tovább. Egyik túlélési stratégiánk a fejlesztés, a mélyépítésben az úgynevezett micro-tunneling technológia fejlesztése, mellyel alkalmasint exportpiacokon is munkához juthatunk.

– Ha változik a gazdaságpolitika, és nagy mennyiségű megrendeléssel árasztaná el a közszféra a piacot, lenne ennek megfelelő hazai kivitelezői kapacitás?

Ubrinyi: Az a baj, hogy az ágazati mélyrepülés, a vállalati leépülés következtében a cégek már most kezdik elveszíteni kompetenciáikat,

szakembereiket, s félő, hogy mire az esetleges beruházásbővségre reagálhatnának, a szükséges kapacitások már nem állnának rendelkezésre.

Gyerák: Projektkiírásokra, megbízásokra van szüksége a piacnak. Olyan gazdasági környezetre és szakpolitikára, amely a fejlesztésekre koncentrál, beruházásokat indít, munkahelyeket teremt. Ez pedig elsősorban politikai akarat kérdése.

– Miért van az, hogy idehaza a legkevesebb pénz és idő a beruházások műszaki előkészítésére jut, miközben egy-egy projekt sorsa, sikeressége már a tervezőasztalon eldőlt, s itt lehet a legtöbb pénzt is megspórolni?

Ubrinyi: Ez kétségkívül igaz. Az állami megrendeléseknél, még ha hagynak is elegendő időt a tervezésre, az előkészítés nem kellően

tervezésben, de a kivitelezésben is örült határidőbe szorítják a szakembereket.

Gyerák: Ebben is a kiszolgáltatottság az egyik legfőbb motívum: vagy vállalja a kivitelező az extrém határidőket, vagy nem nyeri el a munkát. Ahogy az is csak Magyarországon lehetséges, hogy a tender megnyerése után még vagy fél év telik el a szerződés aláírásáig, ám ezt a hat hónapot is beleszámítják a kivitelezésbe. Valóban beszorulnak a tervezők, és ez sokszor oda vezet, hogy hibás, gyenge tervet kapunk.

Reichart: A tervezőasztalok mellől elhajtották a kivitelezőket, a szerkezetegyeztetések megszűntek, a közbeszerzési törvény pedig nem teszi lehetővé, hogy a kivitelező konzultáljon a tervezővel, mert azonnal felmerül az elkötelezettség meg az elfogultság vádja, s kizárhatják a versenyeljárásból. Így aztán olyan tervek születnek, amiket csak a tervező vagy legfel-

hetne bújni a terveket, ám amit egy évig terveztek, azt aligha lehet érdemben felülvizsgálni egy hónap alatt, pláne nem azokat a problémákat, amiket a tervező sem vett észre. Azok majd a megvalósítás során ütköznek ki. Napjainkra azonban a tételes felmérések lényegében megszűntek, általányaras szerződések vannak. Sír-nevet alapon kell dolgozni.

– A közbeszerzési értékelések és a kevés munka miatt a kivitelezői piacon is jellemző a lefelé tartó árspirál csapdája?

Ubrinyi: A kivitelezők zöme 2005-ös áron vállalkozik, számos esetben pedig bekerülési költség alatt dolgozik.

Gyerák: Valóban, 2005-től a cégek csökkenő munkaellátottság mellett próbálták fenntartani kapacitásukat, ráadásul egy olyan versenyben, ahol a legalacsonyabb ár, a „best price” a nyerő. Elindult az egymás alá ígéretés, az árspirál, s ma tényleg hat-hét évvel ezelőtti áron dolgozva, vért izzadva lehet a felszínen maradni. Innen nagyon nehéz lesz visszakapaszkodni normális árszintre, mert a megbízók azt mondják majd, hogy ha 2011-ben ennyiért is meg lehetett építeni, akkor most miért akarjuk drágábban?

Biczók: A kivitelezők legnagyobb csapdája: egy beruházást azzal a tudattal kell megvalósítani, hogy a kivitelező cég szakkivitelező. Innentől mindent előre látnia kell, mindenhez értenie kell, és ha a megvalósítás során bármilyen előre nem látható probléma felmerül, meg kell oldania, többletköltségeit viselnie kell. Az általányaras kivitelezésben, ha nem végzünk el valamit, mert nem szükséges, a beruházáslebonnyoló mérnök kapásból lehúzza, a kivitelező meg nem nagyon mer vitatkozni a megrendelő képviselőjével, hanem nyel, mert szeretne ott lenni a következő projektnél is. Ha meg többletmunka van, a mérnök az orruk alá nyomja a szerződést: általányaras!

Ubrinyi: Magunk ellen beszélnek, de időnként bizony el kellene verni a port a tervezőkön. Nem a profitharc miatt, hanem hogy tanuljunk a hibáinkból. Mi ugyan magunknak tervezünk, ám tervezői részlegünkön, ha valamit rosszul csinálunk, házon belül elverik a port. Minden a fővállalkozó felelőssége. A kivitelezők nem mérik vissza a tervek minőségét, ellenkező esetben ugyanis alaposan meg lehetne szűrni a tervezői piacot is.

Skultéty: A kivitelező könnyebben indul neki az építésnek, ha tudja, hogy tervellenőr is foglalkozott a tervekkel. Főként az uniós projekteknel tapasztalom, hogy gyorsan kell produkálni a terveket, engedélyeztetni, aztán minél előbb induljon a munka. Az alapos előkészítés hiánya, a kapkodás miatt állandóak a kivitelezői pótmunkák, a kényszerű leállások és újraindulások.



Fotók: Lényó László

körültekintő, a magánberuházásoknál pedig már-már lehetetlen határidőkkel találkozunk. Voltak olyan külföldi befektetők, akik kifejezetten ezzel a „módszerrel” próbáltak szert tenni extraprofita. Vaskos tenderanyagokat kellett roppant rövid idő alatt beárazni, átvizsgálni, ami egyetlen célt szolgált: hogy valaki elnézzen valamit, és bevállalja a munkát olcsón. Nap mint nap átélhetjük, hogy a nyugati megbízók gyarmatként kezelnek bennünket, és amit Németországban mondjuk hat hónap alatt kell előkészíteni, arra itt három hónapot adnak. S akkor ne csodálkozzon senki, hogy nincs idő műszaki alternatívák keresésére, de sokszor még konzultációkra se. Nemcsak a

jebb a megbízója lát. Nincs a folyamatban az a kivitelezői kontroll, ami régebben jól működött, hasznos volt mindenkinek. A kivitelező ma akkor találkozik a tervekkel, a bennük megfogalmazott műszaki megoldásokkal, amikor már kötelező érvénnyel, mint pályázati anyag az asztalára kerül, és megváltoztatni, módosítani nem áll módjában. Vagyis azt kell beáraznia, amit elé tettek. Ha pedig akad olyan ötlete, amivel szakszerűbben lehetne megvalósítani a projektet, szinte lehetetlen keresztülvinnie az idő szorításában és az egyeztetések hiányában.

Ubrinyi: A közbeszerzéseknél kötött rendszer működik, lényegében három-négy hétig le-



Reichart Gyula



Uhrinyi Balázs



Gyerák János



Skultéty István

– Milyen javaslataik vannak a tervezői és kivitelezői oldal együttműködésének gördülékenyebbé tételére?

Skultéty: Először is: a tervezést meg kell fizetni, máskülönben kódoljuk a rendszerben, az egész építési folyamatban a rossz munkavégzést. Ugyancsak megoldandó a közalkalmazotti mérnökállomány problémája: hiányzik a közsférából, az önkormányzati apparátusból az a műszaki szakembergárda, amely képes gazdaságossági számításokkal, költség-házon elemzésekkel már a projektindulás előtt segíteni a megrendelői döntéseket.

Reichart: Borzasztóan nehéz, hogy ha árvízi védekezést kell irányítani, akkor éppúgy a polgármester a felelős, mint amikor arról kell meggyőzni a helyi beruházót, hogy a talajmechanikai szakvélemény szerint vákuumos vízszintsüllyesztést kellene csinálni. A települési főmérnöki rendszer alighanem megoldaná ezt a problémát, hiszen a helyhatóságok is rendelkeznének kompetens szakemberekkel, akik szót értenek a tervezőkkel éppúgy, mint a szakipar képviselőivel.

Uhrinyi: Százezres lélekszámú városunkban az önkormányzatnál egyetlen ember foglalkozik a beruházásokkal? Megbízhatnak ugyan egy beruházáslebonnyító mérnököt, de ez önmagában még nem garantálja a sikert, ehhez az önkormányzatoknál kellő szakértelemmel rendelkező mérnökökre is szükség van. A beruházások érzékeny ügyek, helyben mindenki tudni vél mindent: hogy a polgármester meg a Horváth úr intézi a hivatalban, lesz rá pénz, meg hogy az önkormányzat kivel mutyizik. A kivitelezőknek aztán lakossági fórumokon kell bizonygatnia, hogy szó sincs erről.

Skultéty: Akkor működik jól egy település, ha a feladatokhoz megtalálja a legjobb szakembereket. Ha műszaki kérdések merülnek fel, az önkormányzat kérjen segítséget a mérnöki kamarától! Egy település mindennapjában rengeteg ilyen helyzet adódik, s egyetlen ember nem érthet ugyanúgy a közműberuhá-

zásokhoz, a vasúthoz vagy a hulladéklerakó-rekultivációhoz. Az önkormányzatoknál a jól képzett, általános mérnöki tudással rendelkező építőmérnökökből mutatkozik nagy hiány.

Gyerák: A jó szakembereket azonban a közsféra nem tudja megfizetni.

– A kivitelezések közbeni helyszíni improvizációk, tervmódosítások mennyire jellemzőek? Egyáltalán: milyen formátumú tervekben dolgoznak?

Gyerák: Szerződés szerint elektronikus változatban is meg kell kapnunk a terveket, s rengetegszer vitatkozunk a tervezőkkel azon, hogy a mennyiségi számításokhoz, az apró-cseprő helyszíni improvizációkhoz szüksé-

günk lenne a tervek szerkeszthető változatára, a DWG formátumra is. Szerzői jogaikra hivatkozva a tervezők ezt sok esetben megtagadják, és a tervdokumentációt PDF-fájlként bocsátják rendelkezésünkre. Ami a tervmódosítás kérdését illeti, erre találták ki a tervezői művezetést, amire nemcsak hogy szükség van, de szerződéses kötelezettsége is a kivitelezőknek.

Uhrinyi: Szerintem az a jó modell, amikor a kivitelezést a tervező is végigkíséri. Az a külföldi befektető, akinek a projektmenedzsmentje a lebonyolító, úgy le sem ül tárgyalni a kivitelezővel, hogy nincs jelen a tervező.

Skultéty: Általában kiviteli, s nem engedélyes tervekben dolgozunk. A tervezővel folyamatosak az egyeztetések, sok olyan sora van a költségvetésünknek, amelyekben a kivitelezési költségek között utótervezési feladatokat árazunk be. Holott ennek nem itt lenne a helye, hanem a megrendelői büdzsében. Ha sárga FIDIC-szerződéses rendszerrel beszélünk, akkor nálam van a tervezés minden nyűge-baja, ha meg piros FIDIC, egyetlen sor tervezési feladatnak sem szabadna a kivitelező szerződésében szerepelnie. A tervezői művezetésnek és a kooperációkon való tervezői részvételnek hasonlóan kellene bonyolódnia, mint egy magánberuházás során. Ha pedig a megrendelő megvalósulási tervet kér tőlem, természetes, hogy szerkeszthető változatot kapjunk, hiszen később csak ebből tudunk dolgozni.

Gyerák: A kivitelezésben ma egyösszegű átalányáras szerződés mellett tételes az elszámolás. Havi küzdelem, hogy ebből ennyit húz ki a mérnök, abból meg annyit. Ez azon felül történik, hogy visszatartás egyébként is van, mert a megrendelő szerint akkor kész valami, ha tételesen minősítve is van a munka.

Reichart: Létezik ennél gonoszabb megoldás, külföldön találkoztam vele: a kiírás szerint átalányárat kellett adni, az elszámolás a számláknál tételes, és a beruházónak bármikor joga van átalányárra rögzíteni a pozíciót. S a kiírók komolyan gondolták, hogy ilyen feltételek mellett várnak ajánlatokat.

”
Nap mint nap átéljük,
hogy a nyugati megbízók
gyarmatként kezelnek
bennünket, és amit
Németországban mondjuk
hat hónap alatt kell elő-
készíteni, arra itt három
hónapot adnak. S akkor ne
csodálkozzon senki, hogy
nincs idő műszaki alterna-
tívák keresésére.
”