

Pavel Stoužil: Neomezujme volnou soutěž

V rozhovoru s obchodním ředitelem ryze české stavební společnosti Chládek a Tintěra, a. s., Ing. Pavlem Stoužilem, mluvíme o konkurenci našich a nadnárodních firem a o tom, zda je přístup státních investorů v této době správný.



Ukázala válka, energetická i surovinová krize, že na trhu vítězí firmy s vlastní kapacitou? Nebo se stavební trh posouvá ještě úplně někam jinam?

Podle mého názoru řešení každé krizové situace obecně pomáhá to, o jak dobře vybudované základy se můžete opřít. Vlastní surovinovou základnu jako firma bohužel nemáme, ale o kvalitní vlastní kapacity se opřít můžeme a opíráme. Máme vlastní projekci, stroje, drážní dopravu a výrobu ocelových konstrukcí. Pomáhá nám to být konkurenceschopní.

Naši společnost jsme vystavěli na sounáležitosti pracovníků s firmou, odborné kvalifikaci a zdravém sebevědomí. Zaměstnanci a vrcholoví manažeři se u nás příliš nemění a je tak zajištěna dlouhodobá kontinuita. Domnívám se, že například některé společnosti nadnárodního korporátního typu toto většinou postrádají. Podle mého názoru se majiteli na začátku podařilo do naší firmy vetknout zdravý rozum a spořivost bez zbytečných dobrodružství, což se následně managementu povedlo rozvinout a vybudovat českou odbornou stavební společnost s dostatečným vlastním kapitálovým zajištěním. Naše pozice na stavebním trhu železničních dopravních staveb je proto velmi dobrá. Osobně naši společnost vidím jako lídra českých firem, které tvoří protiváhu nadnárodním korporátním společnostem.

Změnil se v poslední době nějak zásadně pohled na stavební trh?

Válkou na Ukrajině a covidem se myslím změnil pohled na globalizaci i pohled na stavební trh zcela nenávratně. Vlády řady států zjistily, že nelze být bezhlavě závislý na některých státech v oblasti surovin, ale i komponentů, technologií či vývoje, i když se to zdálo být výhodné či nejlevnější. Domnívám se, že působení stavebních firem v České republice by mělo mít ještě jeden nový rozměr. Aktuální situace ukazuje, že hraje roli, kdo je majitel firmy, kde firma odvádí daně, odkud dojíždějí zaměstnanci či kdo vlastní technologie, protože v případě mimořádných situací, jako je zavření hranic či přerušení obchodních vztahů s některými zeměmi, je důležité sledovat základní soběstačnost naší země. Také je třeba, aby maximum rozhodnutí probíhalo v této zemi. I tento aspekt by měl stát vnímat, tedy komu umožňuje rozvoj. Domnívám se, že v nastolování témat existence vhodných podmínek a hájení zájmů a rozvoje českých stavebních firem by mohl být aktivnější i Svaz podnikatelů ve stavebnictví.

Nejste zaujatý proti nadnárodním korporátním společnostem působícím na českém trhu?

Řekl bych, že je jen potřeba vědět, že se tyto firmy pravděpodobně zodpovídají v zahraničí a zásadní věci se rozhodují tam, abychom někdy nebyli překvapeni. Také se stalo aktuálním trendem u většiny těchto společností dosadit na nejvyšší výkonnou řídicí pozici u nás manažera

ze země vlastníka místo domácího experta, což také svědčí o jejich preferencích. Z toho, co jsem řekl, by se mohlo zdát, že jsem odpůrcem těchto typů firem, ale není tomu tak. Myslím si, že jejich přítomnost na českém stavebním trhu je potřebná a do určité míry i obohacující. Jde mi jen o jakousi vyváženost a přiměřenost. O možnost otevřeného přístupu českých stavebních firem k volné soutěži. A například u připravovaných soutěží na vysokorychlostní tratě se toho trochu obávám. Neomezujme tedy soutěž ve smyslu přehnaných požadavků na reference a stroje a zároveň myslíme na rozvoj soběstačnosti naší země.

Jaké jsou aktuálně vaše páteřní stavby?

Aktuálně realizujeme tyto stavby: Modernizaci železničního uzlu v Plzni, 5. stavbu Lobzy–Kotev, Rekonstrukci železniční stanice Bohosudov, Rekonstrukci tramvajové trati Most–Litvínov a Rekonstrukci nástupišť a zařízení bezbariérových přístupů v železniční stanici Roudnice nad Labem. Tyto stavby mají realizačně přesah i do roku 2023. V říjnu tohoto roku jsme podepsali smlouvu o dílo se zadavatelem na rekonstrukci železniční stanice v Teplicích v hodnotě zhruba 240 milionů korun, kde realizace začala už tento rok. Naše aktuálně podaná nabídka na úpravy kolejí střední skupiny Praha Jih pro

zadavatele České dráhy a. s. za 163 milionů korun s realizací v roce 2023 byla vyhodnocena jako nejlepší. Z pozemních větších staveb bych zmínil například realizaci Regionálního technologického centra robotiky v Žatci, Regeneraci brownfieldu v Děčanech a realizaci základní školy v Dobřichovicích.

Na kolik procent je vaše firma nyní vytížená?

V současné době máme vytížené všechny naše projektové manažery a jsme tomu rádi. Plánované obraty na roky 2022 a 2023 však mohly být ještě vyšší. Například investiční akce Rekonstrukce trati v úseku Kyjice–Chomutov v hodnotě kolem 1,5 miliardy korun, která byla soutěžena již na začátku roku 2021, byla zrušena. Naše společnost v této soutěži podala nejvýhodnější nabídku, byla kvalifikačně způsobilá a v poslední fázi takzvané součinnosti před podpisem smlouvy bylo na konci roku 2021 zadávací řízení zrušeno. Příprava nabídky, zodpovězení dotazů zadavatele, odevzdání

dokumentů do součinnosti a příprava smlouvy o dílo stály mnoho času nás i zadavatele. Akce byla ve finále zrušena zejména z důvodu nedostatku finančních prostředků a já se domnívám, že je to škoda pro všechny.

Jak vnímáte chování státních investorů zejména v tomto turbulentním roce?

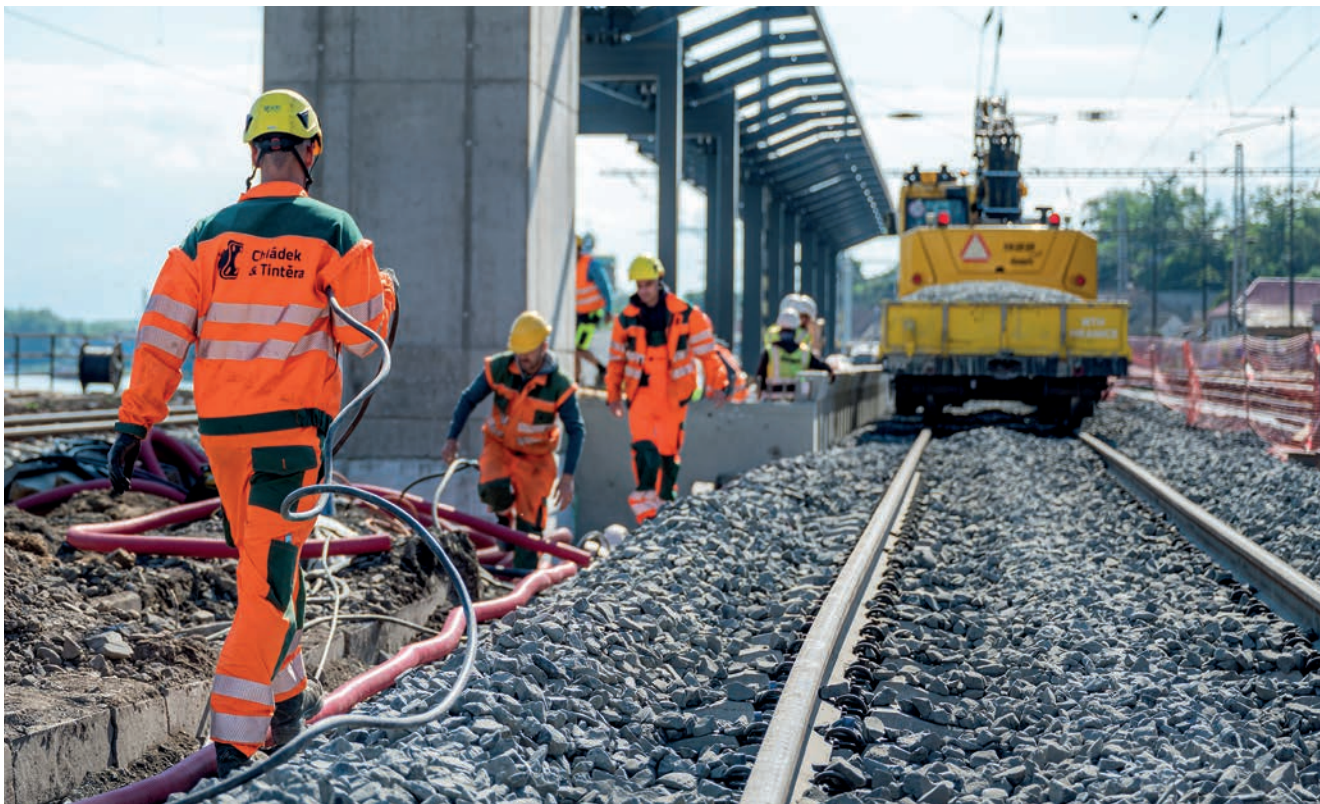
Myslím si, že Správa železnic (SŽ) posunula v posledních čtyřech letech situaci na železničním trhu správným směrem. Byla relativní stabilita, klid na práci, stanovené jasné cíle a k dispozici rekordní rozpočty. Aktuální aktivity vlády a Ministerstva dopravy k budoucím možným stavebním, infrastrukturálním výzvám a pomoci Ukrajině vnímám také jako příkladné. Na druhou stranu se ale domnívám, že v rámci úseku pro modernizaci dráhy mohlo docházet ještě k lepšímu plánování vývoje toku peněz, zejména s ohledem na počet rozběhlých akcí. Škrtnutí některých investičních akcí v poslední fázi vneslo nervozitu na trh a je to škoda. Zahajování některých připravovaných investičních staveb, zejména v Praze, není dobré a stejně tak neujasněné logistické priority vzbuzují pochybnosti.

Které stavby konkrétně máte na mysli?

Konkrétně, když se podívám na začátek tohoto roku, mám pocit, že přístup zadavatele a Ministerstva dopravy byl u některých akcí trochu alibistický. Zadavatel například u některých investičních akcí zaklopil maximální možné vysoutěžené ceny. V některých velkých investičních akcích, jako jsou modernizace trati Praha–Bubny či modernizace trati Kladno–Ostrovec, které naše společnost také soutěžila v první polovině tohoto roku, zadavatel zaklopil maximální ceny v době před válkou na Ukrajině, což samozřejmě nereflektovalo vývoj cen po zahájení války. I přes početné dotazy uchazečů zadavatel limity nezměnil a akce byly vysoutěženy, myslím, pod aktuálními náklady. Svou roli v chování firem, a naši nevyjímaje, hraje i atmosféra nejistoty a možný nedostatek práce na příští roky. Například u čtyřmiliardové investiční akce Praha–Bubny se pod limit dostala jedna nabídka, a to nabídka dle mého názoru



Roudnice nad Labem, betonáž podchodu (8. září 2022).



Pokračující práce v Roudnici nad Labem.

neodpovídající reálným nákladům. Pokud se takto firmy v tíživých situacích či s vidinou nutnosti si zajistit práci rozhodnou, budiž, jedná se o zodpovědnost firmy, ale přístup zadavatele a ministerstva se mi nezdá zdravý.

V souvislosti s proběhlou soutěží na již zmiňovanou čtyřmiliardovou akci modernizace trati Praha–Bubny, u níž podala nejnižší nabídku společnost Metrostav TBR, tedy jediná nabídka do stanoveného limitu zadavatelem, bych rád konstatoval: Osobně znám společnost Metrostav poměrně dlouho. Poznal jsem ji jako silnou, kvalitně řízenou, odborně a personálně velice zdatnou skupinu, která se prosadila i v zahraničí a která se zásadně neodlišuje od ostatních předních firem na našem trhu. Na druhé straně zde ale došlo k pravomocnému rozhodnutí soudu. Pokud zadavatel na zmíněné akci podepíše smlouvu o dílo se společností Metrostav TBR, jednalo by se, dle mého osobního názoru, o postup zpochybnitelný, tedy ne správný.

Jste spokojen s přístupem Správy železnic k soutěžím?

V souvislosti s aktuálně podávanými cenovými nabídkami ve výběrových řízeních je potřeba zmínit, že SŽ, Stavební správa západ, se snaží hledat optimální formu soutěže, která nehodnotí pouze výši nabízené ceny, ale i další parametry. Aktuálně probíhá předběžná tržní konzultace veřejné zakázky Optimalizace trati Karlštejn–Beroun, která by měla být vyhlášena ještě na konci listopadu 2022. Zadavatel plánuje hodnotit cenu 60 %, dobu výluky k realizaci 30 % a písemnou část nabídky, naplnění projektových cílů SŽ včetně hodnocení kvality stavbyvedoucího, 10 %. U těchto 10 % lze jen s nadsázkou říci, že hodnocení tohoto „slohového cvičení“ bude podle mého názoru poměrně subjektivní. Znam spoustu kvalitních stavbyvedoucích, kteří toho moc „nenamlují a neodprezentují“, ale jsou nejlepší. Každopádně uvidíme, jak tento nový přístup vyjde.

Jak jste si letos na trhu vedli?

Tak například v případě opravných prací, kde jde o drobnější opravy na železnici pro jednotlivá oblastní ředitelství, aktuálně pocítuji tlak některých nadnárodních korporátů na nepřiměřené referenční dokládání strojní vybavenosti. Jedná se například o drahé obnovovací stroje pro kontinuální výměnu pražců a kolejnic, které na tomto druhu akcí nejsou zcela využity. Referenčně svazovat účast na tomto druhu zakázek takovými stroji není správná cesta. Rychlost těchto strojů ve finále stejně narazí na pomalejší realizaci, například umělých objektů, propustků a mostů. Dále například požadavek trvat, již ve fázi nabídky, na referenčním doložení několika strojních podbíječek či čističek by bylo, dle mého názoru, cestou k omezení soutěže a prodražování. Domnívám se, že cestou je jasné stanovení kvality a termínu.

Ostatní, tedy i adekvátní strojní vybavení, které lze zčásti zajistit i následně po soutěži, bych nechal na smluvní zodpovědnosti odborného zhotovitele. Jsem ale rád, že aktuální situace v konkurenceschopnosti na tomto segmentu trhu dává jasné za pravdu odborně zdatným českým firmám.

Státní rozpočet je v hlubokém deficitu, rostou ceny. Co od státu jako stavební sektor čekáte? Jak by měl reagovat?

Situace není jednoduchá. Z veřejně dostupných zdrojů vyplývá, že rozpočty SFDI, tedy peníze zejména pro ŘSD a SŽ plánované naší vládou na roky 2023, 24 a 25, jsou zhruba 150, 190 a 214 mld. Kč, což zní pozitivně. Také je potřeba říci, že část těchto peněz je závislých na úvěrech od EU. Celkem je žádáno o úvěr cca 7 mld. eur na 5 let. Co se týká roku 2023, uvažuje se o úvěru zhruba 30 miliard Kč. Obecně si myslím, že stát postupuje dobrým směrem. Podle mého názoru je důležité udržet v dopravní infrastruktuře rozpočty minimálně kolem 150 mld. Kč ročně i za cenu přiměřených úvěrů. Výkyvy v investicích nedělají rozvoji dopravní infrastruktury dobře a v souvislosti s přípravou staveb, plánování a udržení kapacit, by mohlo dojít k nevratným škodám.

Může současná situace ohrozit například plány na výstavbu vysokorychlostních tratí?

Věřím, že současná situace přípravu vysokorychlostních tratí (VRT) neohrozí, ale zajištění financí na následnou realizaci vidím jako složitou. Z ekonomického pohledu, zajistit financování všech připravovaných staveb VRT v současné situaci naší republiky a EU, v hodnotě cca 800 mld. Kč, ještě nad rámec stávajících úvěrů, a nepropadnout do hlubokého deficitu, vidím jako takřka nemožné. Velice bych si takovou ekonomickou situaci naší republiky a EU, která umožní kompletní financování, přál, ale spíše předpokládám v první fázi vytipování a realizaci pouze jedné či dvou větví VRT. Aktuálně například probíhá soutěž na zpracování dokumentace pro územní řízení na „RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice“. Příprava tedy běží a věřme, že v roce 2027 bude možno začít stavět.

Je výstavba VRT dobrou příležitostí pro české firmy?

Obecně je příprava vysokorychlostních tratí pro naši společnost velkou výzvou. Sledujeme zejména připravované úseky RS4 VRT Praha – Balabenka – sjezd Lovosice, RS4 + RS42 Praha – Ústí nad Labem (Most) – Dresden. Těšíme se i na nové technologie. Vnímám, že zadavatel je v této věci velmi aktivní a první stavařské tendry by mohly odstartovat rokem 2027. Česká republika je ve fázích studií a dokumentací pro územní rozhodnutí. Myslím ale, že nás čeká ještě řada nelehkých jednání s obcany, městy a obcemi ohledně udělování souhlasu. Pokud se podívám do budoucna, jak tyto projekty budou asi soutěženy, mám trochu obavy. Bude se jednat o nové stavební a technologické celky, s nimiž žádná česká

společnost nemá realizační zkušenost. Vnímám, že některé nadnárodní korporáty přítomné na našem trhu takového zkušenosti mají ze zahraničí. Chápu, že zadavatel bude požadovat reference a odbornost, a rád bych, v dostatečném předstihu zadavatele požádal o rozumné vyvážení odbornosti a zkušeností s konkrétní realizací VRT tak, aby se odborné české firmy mohly důstojně účastnit těchto soutěží. Domnívám se, že případné omezení v soutěži na získání realizace VRT jako generální dodavatel, pouze na reference již zrealizovaných VRT, by nebylo optimální cestou pro rozvoj českých firem a Českou republiku.

Připravuje vaše společnost do budoucna nějaké výrazné inovace?

Ano. Mohlo by se zdát, že pro naši společnost zcela netypicky připravujeme v současné době dva developerské projekty. Jedná se o výstavbu RD-rodinných domů a BD-bytových domů na vlastních pozemcích v neopakovatelné lokalitě Královských Litoměřic pod horou Radobýl. Jedná se o jedinečnou lokalitu v Českém středohoří, blízko vinic, která nabízí možnosti krásných cyklovýletů, hry na golfovém hřišti, v zimě lyžování a dojezdovou vzdálenost jednu hodinu od hlavního města. U projektu RD již máme pravomocné stavební povolení a plánujeme výstavbu na jaře 2023. U BD jsme docílili územního rozhodnutí a výstavbu plánujeme na jaro 2024. Na tento rok již máme naplánováno spuštění předrezervačního webu pod heslem Radobýl. Na tyto svěží projekty se do budoucna velice těším. A rád bych ještě na závěr řekl, že jsem rád, když zde mohu vyslovovat své názory, i když respektuji, že se mnou někteří lidé souhlasit nebudou. Mým cílem je ale obnažit určitá témata a diskutovat o nich tak, aby to ve finále bylo stavebnímu trhu a České republice ku prospěchu.

Marcela Titzlová



Bytový dům, Radobýl Litoměřice, pohled z ulice (Studio Reaktor).