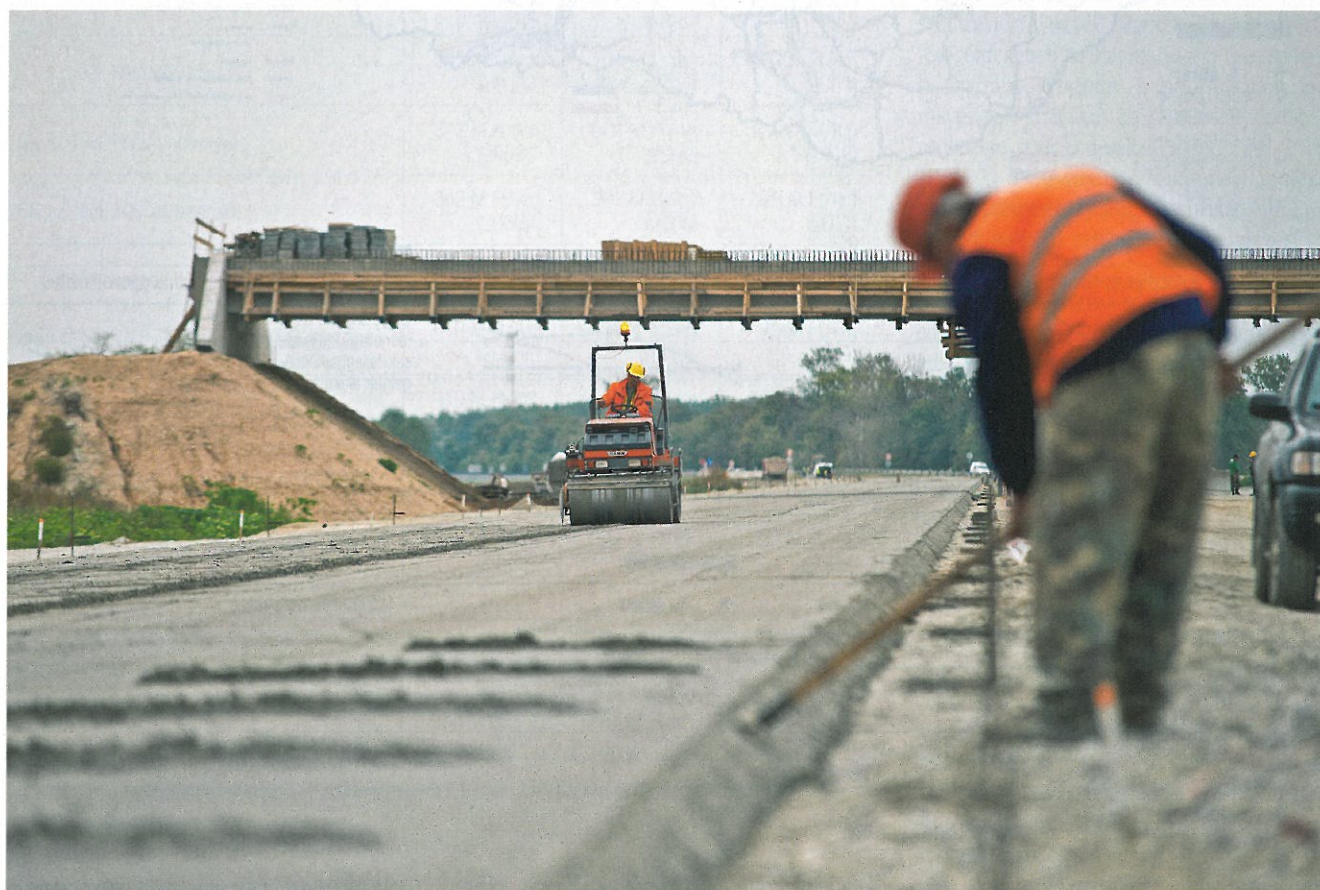


A közúti projektek fajlagos költségeinek változása 2007–2013 között

Hét év mérlegén

A 2007–2013 közti pénzügyi ciklus volt az első teljes programozási időszak hazánk számára az uniós csatlakozás után. A közlekedési projektek döntő részben a Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) keretein belül valósultak meg. Jelen áttekintés egyes projektek tervezéskori és megvalósuláskori fajlagos árszintjén keresztül mutatja be a hétéves ciklus alatt végbement változásokat.



Fotó: MTI – Krizsán Csaba

■ Thoroczkay Zsolt okl. közlekedésépítő mérnök, FŐBER Zrt. stratégiai tanácsadó, a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésépítési Tagozatának elnöke

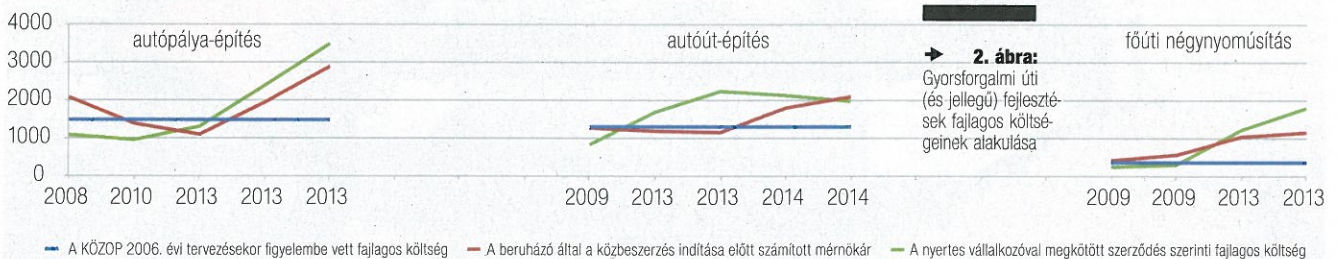
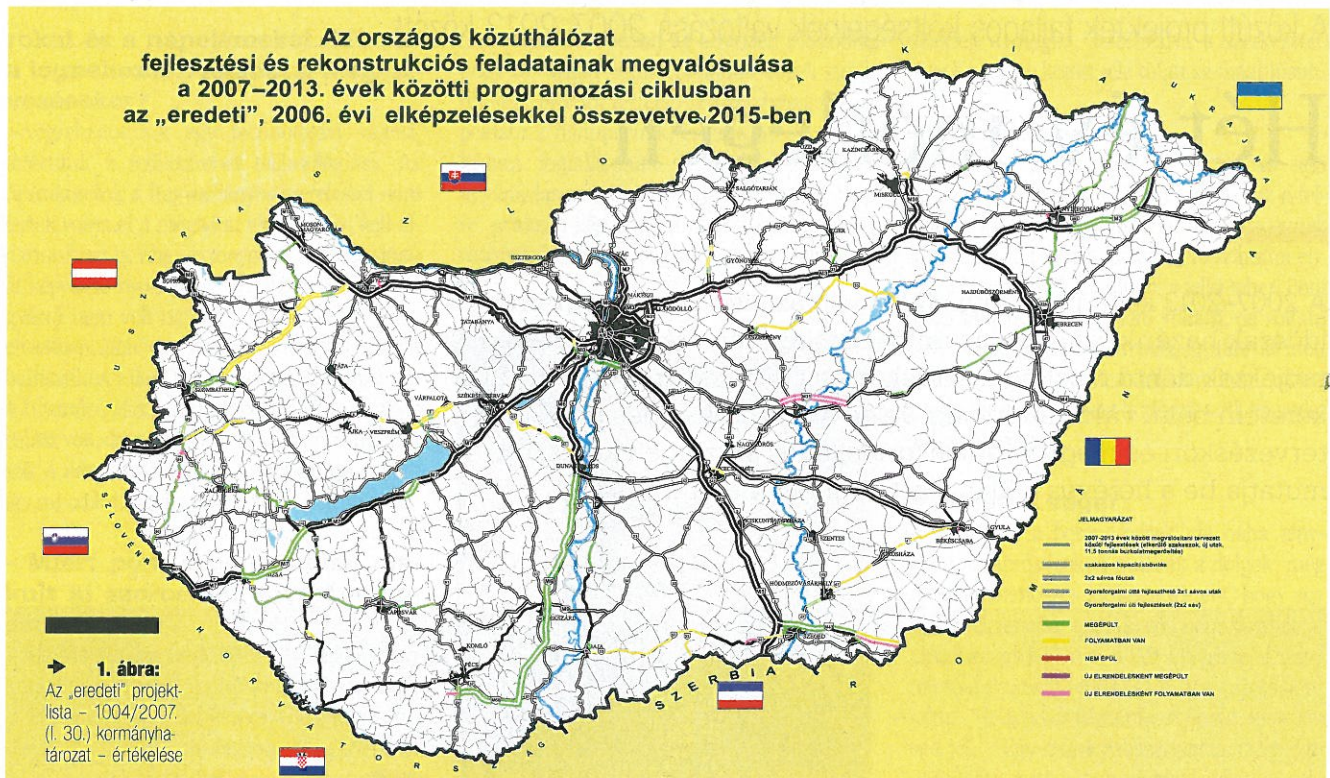
Tervezéskori fajlagos mérnökárak (2006–2007)

A 2007–2013 közötti uniós programozási ciklushoz igazodó közlekedésiinfrastruktúra-projektek megvalósítását támogató operatív prog-

1. táblázat A KÖZOP tervezéséhez meghatározott fajlagos költségek

Kategória	Sávszám	Síkvidék	Dombvidék	Hegyvidék
Külterületi autópálya leállósávokkal	2×2	1 480,4 M Ft	1 776,5 M Ft	2 072,5 M Ft
Külterületi autótűt leállósávokkal	2×2	1 450,4 M Ft	1 740,5 M Ft	2 030,6 M Ft
Külterületi autótűt leállósáv nélkül	2×2	1 301,6 M Ft	1 562,0 M Ft	1 822,3 M Ft
Új külterületi főút	2×2	611,2 M Ft	733,4 M Ft	855,6 M Ft
Új külterületi főút	2×1	341,6 M Ft	409,9 M Ft	478,2 M Ft
Új külterületi összekötő út	2×1	168,4 M Ft	202,0 M Ft	235,7 M Ft
Külterületi I. rendű főút négy nyomúsítás	2×2	305,4 M Ft	366,4 M Ft	427,5 M Ft
II. rendű főút 11,5 t megerősítése	2×1	110,0 M Ft	110,0 M Ft	110,0 M Ft

Az országos közúthálózat fejlesztési és rekonstrukciós feladatainak megvalósulása a 2007–2013. évek közötti programozási ciklusban az „eredeti”, 2006. évi elképzelésekkel összevetve 2015-ben



ram előkészítése 2006-ban kezdődött meg. Az akkor még csak formálódó pénzügyi keretekhez történő igazodást segítette egy 2006. évi árszinten becsült (nettó) fajlagosköltség-táblázat. (1. táblázat)

Tekintettel azonban arra, hogy a projektek jelentős része már valamilyen előkészítettségi szakaszban tartott, csak azon építések esetén használták fel a táblázatban szereplő értékeket, ahol megfelelő támpont még nem állt rendelkezésre a pontosabb mérnökár meghatározására. Ahol már megkezdődött a műszaki tervezés, ott méret-mennyiség számítás alapján becsülték meg a beruházási értéket. Ez pedig a táblázatban megadott értékekhez képest akár jelentős eltérést is mutatott.

Főként a gyorsforgalmi utaknál volt jelentős különbség a fajlagos értékekhez képest (a megadott ár 170 és 60 százaléka közötti sávban mozogtak az egyes projektek programalkotásnál figyelembe vett mérnökárai). Az M43 esetében 2 614,0 M Ft volt az érték (az 1 480,4 M Ft helyett), igaz, az egyedi műtárgyak, létesítmények (nagyobb hidak, alagutak, határátkelőhelyek) minden projekt számításánál a fajlagos értéken felül, külön tételként jelentek meg. Az M86 viszont alacsonyabb árral, 733,4 M Ft fajlagos értékkel szerepelt az 1 301,6 M Ft helyett.

A projektlistát tartalmazó kormány-előterjesztés 2006 novemberére készült el. Végül januárban született meg a kormánydöntés, és

megjelent a szakmai oldal számára a KÖZOP megvalósítása során támpontot jelentő, a 2007–2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listájáról szóló 1004/2007. (I. 30.) kormányhatározat (mely egészen 2014. augusztus 29-ig hatályos volt).

A indikatív listára került projektek tervezett költsége a reális árak alsó sávjában mozgott, miközben a műszaki tartalom sok esetben minimalizálták. A keresztmetszetében ütemezett kiépítésű gyorsforgalmi utak a teljes keresztmetszetű kialakításhoz tartozó fajlagos érték 70%-án szerepeltek a táblázatban. A teljes lista mérnökáron becsült bekerülési költsége több mint kétszeresen haladta meg

2. táblázat

Néhány projekt nettó bekerülési értéke a 2008–2010-es időszakban

Projekt	2006. évi becsült ár	Tenderzetetés előtti ár	Szerződéses ár
Autópályák, autótutak, gyorsforgalmi jellegű főutak			
M43 Szeged–Maroslele szakasz	2 614 M Ft/km (2006)	2 072 M Ft/km (2007)	1 082 M Ft/km (2008)
M85 Enese elkerülő	1 480 M Ft/km (2006)	1 264 M Ft/km (2008)	828 M Ft/km (2009)
M3 Vásárosnamény–Vaja szakasz	1 148 M Ft/km (2006)	1 377 M Ft/km (2009)	948 M Ft/km (2010)
Új nyomvonalon vezetett főutak			
88. sz. főút, Sárvár elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	387 M Ft/km (2008)	159 M Ft/km (2008)
451. sz. főút, Csongrád elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	399 M Ft/km (2008)	300 M Ft/km (2009)
71. sz. főút, Keszthely elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	561 M Ft/km (2009)	252 M Ft/km (2009)
62. sz. főút, Perkáta elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	502 M Ft/km (2009)	219 M Ft/km (2010)
68. sz. főút, Marcali elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	397 M Ft/km (2009)	398 M Ft/km (2011)
Főúti rekonstrukciók (11,5 tonnás tengelyterhelésre történő burkolatmegerősítés)			
4. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (SZSZB)	110 M Ft/km (2006)*	88 M Ft/km (2008)	79 M Ft/km (2009)
4. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (HB)	110 M Ft/km (2006)*	93 M Ft/km (2009)	103 M Ft/km (2009)
86. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (GYMS)	110 M Ft/km (2006)*	99 M Ft/km (2009)	59 M Ft/km (2009)
86. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (Zala)	110 M Ft/km (2006)*	195 M Ft/km (2009)	131 M Ft/km (2009)
Főúti négy nyomúsítások			
58. sz. főút, négy nyomúsítás	305 M Ft/km (2006)*	416 M Ft/km (2008)	246 M Ft/km (2009)
21. sz. főút, négy nyomúsítás (15+050 - 17+000)	366 M Ft/km (2006)*	566 M Ft/km (2008)	302 M Ft/km (2009)

*Egyedi árkalkuláció nem készült, a projektet az 1. sz. táblázatban megadott fajlagos értékekkel vettük figyelembe a KÖZOP-projektlista tervezése során

a tervezhető forrásokat (a PPP-beruházások tervezett volumenét is beleszámítva), amely túltervezési szint – a teljes időszak tapasztalatait egybevetve – indokolt volt.

Áresés az első időszakban (2008–2010)

A megfelelő társadalmi támogatottsággal rendelkező és teljesen előkészített projektek építése a programidőszak elején megkezdődhetett. Azon projektek, amelyek beruházása valamilyen nem indulhatott el az első csomagban, késedelmet szenvedtek. Ennek egyik oka volt, hogy a kiviteli tervvel rendelkező, de az időközben elkészült megvalósíthatósági tanul-

mány útmutatója szerinti dokumentummal nem rendelkező projektek nem kaptak támogatást. A másik ok az volt, hogy a projektek jelentős része nem rendelkezett az EU előírásainak megfelelő környezetvédelmi engedéllyel. Ennek megszerzését azonban az is hátráltatta, hogy Magyarország ezen a téren nem harmonizálta a jogszabályait, ami miatt kötelezettségességi eljárás is indult az ország ellen. A programidőszak első éveiben lebonyolított közbeszerzések olyan piaci környezetben történtek, ahol a kevés munka jelentős kivitelezői kapacitással találkozott, ami erős piaci versenyben rendkívül alacsony árakat, esetenként a becsült bekerülési költség alatti szintet eredményezett. (2. táblázat)

Közbeszerzési boom – szárnyaló árak (2013–2015)

A kormányzati ciklus derekán, a programozási időszak hajrájához közelítve fontossá vált, hogy számot lehessen adni az eddigi eredményekről, összegezni lehessen, hogy hol tart a program mind műszakilag, mind pénzügyileg, és mindezekből adódóan meg lehessen határozni az utolsó évek feladatait. Az erről szóló feladatokat a Közlekedési Operatív Program szabad forrásainak felhasználásáról szóló 1063/2013. (II. 18.) kormányhatározat fogalmazta meg.

Az összegzések egyik eredménye volt, hogy 2013 tavaszán egy finanszírozási problémát tártak fel. A programba történő beavatkozás nélkül egy 100 Mrd Ft-os nagyságrendű ERFÁ forrásvesztési kockázattal kellett szembenézni az év végével. Ennek elkerülése érdekében született meg a Közlekedési Operatív Program 3. prioritásának forrásvesztési kockázat csökkentése érdekében szükséges intézkedésekről szóló 1241/2013. (IV. 30.) kormányhatározat, mely projekt-szintű útmutatást adott a beruházó NIF Zrt.-nek az indítani szükséges közbeszerzési eljárásokról.

A feladat végrehajtása során Magyarországon eddig soha nem látott volumenű útépitési feladat került piacra 2013 második felében. Az intézkedéssorozat segítségével sikerült elkerülni a forrásvesztést, de ehhez kellett a költségvetés 174 Mrd Ft-os kötelezettségvállalása is, ami a programban pluszforrásként jelent meg. Ez a pluszforrás egyben segített abban is, hogy ne kelljen az egyre jobban szorító forráskorlát miatt projekteket jelentős számban törölni a listáról.

A 2013 második felében, fél év alatt piacra kerülő több száz Mrd Ft-os munkamennyiség azt eredményezte, hogy a 2011–2012-ben leépült kivitelezői kapacitások miatt a korábbi időszaknál szűkebb piaci versenyben a kivitelezői árak jelentősen emelkedtek. A becsült fajlagos értékeknel – rendszerint – magasabb ajánlati árak érkeztek. (3. táblázat)

A fajlagos árak változásának áttekintése

A teljes programozási ciklus alatt a kivitelezői árak többször és jelentős mértékben módosultak. A mélypont a 2009. év volt, amikor nemritkán a becsült mérnökár 60%-án kötötték meg a szerződést. A csúcspontnak a 2013. év nevezhető, amikor a forrásvesztés elkerülése érdekében jelentős volumenű munka került rövid idő alatt és rövid átfutási idővel a piacra, ami a becsült árakhoz képest akár 20%-os többletet is jelentett (a programindításhoz képest még jelentősebb az árnövekedés).

3. táblázat

Néhány projekt nettó bekerülési értéke a 2013–2015-ös időszakban

Projekt	2006. évi becsült ár	Tenderezett előtti ár	Szerződéses ár
Autópályák, autótutak, gyorsforgalmi jellegű főutak			
M3 Vaja–Vásárosnamény szakasz	1 148 M Ft/km (2006)	1 092 M Ft/km (2012)	1 302 M Ft/km (2013)
M85 Győr–Eneke szakasz	1 480 M Ft/km (2006)	1 185 M Ft/km (2011)	1 689 M Ft/km (2013)
M85 Eneke–Csorna szakasz	1 480 M Ft/km (2006)	1 151 M Ft/km (2011)	2 235 M Ft/km (2013)
M4 Abony–Fegyvernek, I. szakasz	1 480 M Ft/km (2006)*	2 888 M Ft/km (2012)	3 486 M Ft/km (2013)
M4 Abony–Fegyvernek, III. szakasz	1 480 M Ft/km (2006)*	1 940 M Ft/km (2012)	2 386 M Ft/km (2013)
M60 58. sz. főút–5826. j. út közötti szakasz	1 258 M Ft/km (2006)*	1 842 M Ft/km (2013)	1 726 M Ft/km (2014)
M86 Csorna–Hegyfalu szakasz	733 M Ft/km (2006)	2 096 M Ft/km (2013)	1 976 M Ft/km (2014)
M86 Hegyfalu–Szeleste szakasz	733 M Ft/km (2006)	1 800 M Ft/km (2013)	2 132 M Ft/km (2014)
M0 déli szektor, M1–M7 közötti szakasz	2 150 M Ft/km (2006)	1 519 M Ft/km (2013)	2 208 M Ft/km (2014)
8. sz. főút, Székesfehérvár–Feketehegy elkerülő	1 302 M Ft/km (2006)*	1 782 M Ft/km (2013)	1 676 M Ft/km (2013)
Új nyomvonalon vezetett főutak			
68. sz. főút, Nagyatád elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	417 M Ft/km (2012)	551 M Ft/km (2013)
55. sz. főút, Mórahalom elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	493 M Ft/km (2013)	653 M Ft/km (2013)
62. sz. főút, Seregélyes elkerülő	342 M Ft/km (2006)*	540 M Ft/km (2013)	704 M Ft/km (2013)
Főúti rekonstrukciók (11,5 tonnás tengelyterhelésre történő burkolatmegerősítés)			
31. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (JNSZ)	110 M Ft/km (2006)*	280 M Ft/km (2013)	322 M Ft/km (2013)
62. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció	110 M Ft/km (2006)*	208 M Ft/km (2013)	329 M Ft/km (2013)
55. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció	110 M Ft/km (2006)*	288 M Ft/km (2013)	346 M Ft/km (2013)
8. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció	110 M Ft/km (2006)*	354 M Ft/km (2013)	330 M Ft/km (2013)
88. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció	110 M Ft/km (2006)*	254 M Ft/km (2013)	225 M Ft/km (2013)
31. sz. főút, 11,5 tonnás rekonstrukció (Heves)	110 M Ft/km (2006)*	287 M Ft/km (2014)	268 M Ft/km (2015)
Főúti négy nyomúsítások			
21. sz. főút, négy nyomúsítás (17+000 – 21+520)	366 M Ft/km (2006)*	1 042 M Ft/km (2013)	1 222 M Ft/km (2013)
21. sz. főút, négy nyomúsítás (9+750 – 15+050)	366 M Ft/km (2006)*	1 156 M Ft/km (2013)	1 803 M Ft/km (2013)

*Egyedi árkalkuláció nem készült, a projektet az 1. sz. táblázatban megadott fajlagos értékekkel vettük figyelembe a KÖZOP-projektlista tervezése során

Az azonos típusú projektek között az árak összevetésénél figyelembe kell venni, hogy a műszaki tartalmak eltértek egymástól (két, minden tekintetben megegyező útépitési projekt nem létezik). Azonban az esetenként markáns különbségek csak kisebb részben magyarázhatóak az eltérő műszaki tartalommal, sokkal fontosabb, hogy a 2008–2010-es, illetve a 2013–2015-ös időszakokban a makrogazdasági, illetve a piaci környezet jelentősen különbözött.

Az előbbi időszakra jellemző volt, hogy a 10 éves autópálya-építési boom végén az útépitő kapacitások még az országban voltak, és a korábbi volumenhez képest kevesebb útépitési munka került a piacra. Az utóbbi időszak magasabb árai pedig a gazdasági válság okozta piaci átrendeződéssel, a bitumen (és néhány egyéb, az útépitések fajlagos árát jelentősen befolyásoló tétel) árának drasztikus emelkedésével, valamint a 2011–2012 közti időszakban a – megrendelések hiánya miatti – kivitelezői kapacitás leépítésével, és ehhez képest a 2013-ban egyszerre piacra került több száz Mrd Ft-nyi megrendeléssel magyarázható.

Mindezeknek megfelelően szükséges értékelni a 2006. évi KÖZOP tervezésénél figyelembe vett fajlagos árakat. A visszafogott árszintű becsléshez képest is voltak munkák, amelyek kivitelezése lényegesen alacsonyabb áron történt, miként a ciklus második felében lényegesen nagyobb értékek is előfordultak.

Az autópálya-építés fajlagos költsége 948 M Ft-tól (a 2006. évi becsült fajlagos ár 64%-a) 3 486 M Ft-ig (a 2006. évi becsült fajlagos ár 235%-a) terjedő sávban mozgott. Ugyanezen értékek az autótút-építésnél 828 M Ft-tól (64%) 2 235 M Ft-ig (172%), illetve a főúti négy nyomúsításoknál 302 M Ft-tól (83%) 1803 M Ft-ig (493%) terjedtek.

Az új főút (jellemzően elkerülő utak) építésének fajlagos költsége 159 M Ft-tól (a 2006. évi becsült fajlagos ár 46%) 704 M Ft-ig (a 2006. évi becsült fajlagos ár 205%) terjedő sávban mozgott. Ugyanezen értékek a főúti rekonstrukcióknál 59 M Ft-tól (54%) 346 M Ft-ig (315%) terjedtek.

A KÖZOP közúti infrastruktúra-fejlesztési céljai nagy részben teljesültek. A programidőszak közben nevesített új projektek közül kevés jutott el a teljes megvalósulásig. A megvalósult vagy folyamatban lévő beruházások döntően a kiindulási, indikatív projektlistán szereplő építések voltak, vagy a programidőszak első éveiben született elrendelések között szerepeltek.

A megrendelési volumen nagy ingadozást mutatott a 7 (+2) éves ciklus során, illetve a gazdasági környezet is hatást gyakorolt a program lebonyolítására. Mindezen körülmények miatt az egyes létesítmények bekerülési költségei – általában – jelentősen eltértek a korábban becsült áraktól.