

V Evropi podvojili posle, Slovenija jih ustavlja

Kitajci pri javnih naročilih Kitajska podjetja so lani pridobila 1,9 milijarde evrov poslov – Turški izvajalci za nižjo ceno na drugem tiru

LJUBLJANA – Medtem ko je Slovenija v javnem naročilu za gradnjo drugega tira blokirala kitajske gradbince, so kitajska podjetja lani z evropskimi javnimi naročili pridobila za 1,9 milijarde evrov poslov, kar je še enkrat več kot leto prej in približno štirikrat več kot leta 2018.

NEJC GOLE

V zadnjih desetih letih so Kitajci dobili za 4,5 milijarde evrov poslov, kar sicer še vedno predstavlja le majhen delež vseh javnih naročil, kaže analiza *Wall Street Journala*. Največ javnih naročil so Kitajci dobili na Poljskem, in sicer za 1,7 milijarde evrov, pa tudi v Španiji (544 milijonov evrov), Romuniji (440 milijonov evrov), na Hrvaškem (422 milijonov evrov),



Slovenija blokira kitajske gradbince, na Hrvaškem pa gradijo most na Pelješcu. FOTO JURE ERŽEN

v Združenem kraljestvu (362 milijonov evrov) in Italiji (184 milijonov evrov). Del tega gre za naročila gradenj, del pa blaga ali storitev.

Slovenska vlada je med protikrizne ukrepe uvrstila tudi določbo, po kateri imajo javni naročniki možnost izločiti ponudnika iz države, ki z Evropsko unijo nima sklenjenih ustreznih sporazumov, kot je, denimo, sporazum o vladnih naročilih (GPA). Kitajska ni podpisnica tega sporazuma, saj so pogajanja zastala. Protikitajska zakonska določba se je v praksi pokazala pri javnem naročanju glavnih del na trasi drugega tira, saj je 2TDK izločil kitajske ponudnike.

»Za podjetji zunaj EU so njihove matične države, v interesu katerih je preboj njihovih gradbenih

družb na trg Evropske unije, zato jim s precejšnjo državno pomočjo omogočajo sodelovanje na javnih razpisih z nenavadno nizkimi ponudbami, ki jim slovenska gradbena podjetja preprosto ne morejo slediti,« poudarja direktor zbornice gradbeništva na GZS Gregor Ficko. Ta meni, da bi bilo v javnem naročanju treba zagotoviti učinkovito izločanje nenavadno nizkih ponudb, ki povzročajo socialni damping in znižujejo raven kakovosti opravljenih storitev. Ficko pri tem spomni na gradnjo nove cevi predora Karavanke, ki ga s slovenske strani gradi turški Cengiz: »To nam sporoča, da najnižja cena v javnem naročanju v Sloveniji nima spodnje meje, da so slovenske skromne plače v gradbeništvu za javne naročnike očitno še previsoke, da socialni

dialog v gradbeništvu ni potreben in da je država odločena v nasprotju s smernicami EU o javnih naročilih na slovenski trg vabiti nelojalno konkurenco slovenskim in evropskim ponudnikom iz držav, ki našim podjetjem na njihovih trgih javnih naročil ne omogočajo enakopravnega sodelovanja.«

Turki ostajajo v konkurenci

Medtem ko je 2TDK iz igre za glavna dela izločil kitajska podjetja, v konkurenci ostaja Cengiz. Tudi če ta ne bo izbran, bo pri gradnji drugega tira, kot kaže, sodelovalo turško podjetje. Za en odsek je namreč 2TDK sposobnost graditi priznal trem ponudnikom; Cengizu ter slovensko-turškemu in avstrijsko-turškemu konzorciju.

V spodnjem članku pišemo, da še ni jasna odločitev 2TDK glede priznanja sposobnosti za drugi odsek češkemu Metrostavu z dvema slovenskima podjetjema.

Kolektor CPG je moral najti tujega partnerja, saj slovenska gradbena operativna nima referenc za predorogradnjo, Strabag, eno največjih evropskih gradbenih podjetij, ima reference, a kljub temu turškega partnerja. Strabag je partnerja v Turčiji poiskal, da bo lahko oddal cenovno konkurenčnejšo ponudbo, pravijo poznavalci.

Turška podjetja v tujini največ gradijo v Rusiji, Srednji Aziji, na Bližnjem vzhodu, okoli desetino prihodkov v izvozu pa ustvarijo v Evropi, med letoma 2017 in 2019 največ na Poljskem in Romuniji, kažejo podatki turškega združenja gradbenih podjetij.

Bodoči tir ima štiri nove pritožbe

Drugi tir Malo upanja, da bodo pritožbe uspešne – Vodstvo 2TDK hoče izvajalce prvega odseka izbrati aprila letos

LJUBLJANA – Naročnik projekta drugi tir podjetje 2TDK ima v postopku izbire izvajalcev gradnje novega tira od včeraj spet štiri nove pritožnike. Toda predsednik uprave 2TDK Pavle Hevka trdi, da bodo kljub temu že aprila lahko podpisali pogodbo z izbranimi izvajalci in da se morajo dela začeti pred poletjem, kar se zdi zelo optimistična napoved.

BORIS ŠULIGOJ

Potem ko je uprava 2TDK tik pred koncem minulega leta (28. decembra) usposobljenost gradnje pri prvem (kraškem) in predvidoma zahtevnejšem odseku priznala trem izvajalcem – turškemu Cengizu, avstrijskemu Strabagu z nemškim in turškim partnerjem ter Kolektorju CPG (z dvema turškima partnerjema) – so se na to odločitev v osmih delovnih dneh pritožili: Ginenex International s kitajskim partnerjem, dve turški podjetji (YDA in IC ICTAS) in Gorenjska gradbena družba s češkim Metrostavom

- Ta teden bo jasno, ali bo GGD lahko kandidiral za gradnjo drugega tira.
- 2TDK bo rok za oddajo finančnih ponudb preložil na začetek marca.
- Cengiz je v tretjini leta zgradil 270 metrov predora Karavanke.

in novomeškim CGP. Ker so bili v preteklosti s svojimi ugovori že zavrženi, mnogi menijo, da se večina teh podjetij pritožuje z minimalnim upanjem na poznejši uspeh (in odškodnino) na upravnem sodišču. Pavle Hevka nam je pojasnil, da morajo zdaj najprej tri dni počakati na izjasnitev treh izbranih usposobljenih ponudnikov. Takoj, ko bodo dobili njihova pojasnila, bodo predvidoma na začetku prihodnjega tedna pritožbe prepustili v reševanje Državni revizijski komisiji

(DKOM). Slednja je sedem pritožb na prejšnjo odločitev o usposobljenosti reševala manj kot 40 dni, zato Hevka računa, da bo DKOM te štiri pritožbe rešila še prej kot v mesecu dni od popolnosti vloge. DKOM bi morda lahko zahtevala, da 2TDK pozove Gorenjsko gradbeno družbo k zamenjavi partnerja oziroma podizvajalca (podobno kot se je zgodilo pri izbiri MarkoMark Nivala pri gradnji mostov čez Glinščico), vendar Pavle Hevka trdi, da je odločitev o takem pozivu odvisna od presoje pri naročniku: »Mi pa takšne odločitve nismo sprejeli!«

Usposobljenost za drugi odsek

Nejasno je tudi, kaj se bo zgodilo s priznanjem usposobljenosti gradnje drugega (istrskega) odseka, ki se bo začela z viaduktom Gabrovica in predvideva še šest predorov do Kopra. »O usposobljenosti za ta odsek se še odločamo, ali bi priznali referenco češkemu Metrostavu. Odločili bomo še ta teden, počakati moramo na potrditev nadzor-



Vsi predori, ki jih morajo zgraditi na obeh odsekih prve faze 27,1 kilometra trase drugega tira, bodo dolgi 37,4 kilometra. FOTO JURE ERŽEN

nega sveta. Imamo pa tri možnosti, da priznamo predložene dokaze o sposobnosti gradnje, da jih pozovemo, naj zamenjajo referenco, ali da jih zavrnemo.«

Ker poteka tudi povabilo, da vsi usposobljeni oddajo tudi finančne

ponudbe, rok so preložili s 4. januarja na 1. februar, je zaradi ponovnih pritožb v postopku izbire usposobljenih gradbincev jasno, da bodo določili nov rok, najverjetneje bo ta na začetku marca. V idealnih razmerah bi aprila (po

20 letih od začetkov iskanja trase) res vedeli, kdo bi lahko gradil drugi tir.

Vprašanje pa je, kako hitro bo potem potekala gradnja. Turški Cengiz je konec avgusta lani začel graditi vzhodno cev predora Kara-

vanke in v štirih mesecih zgradil 270 metrov predora. Za 3,54 kilometra predorske cevi bi s tako hitrostjo kopanja potreboval malo več kot štiri leta. Na kraškem delu trase drugega tira je treba skopati 25,4 kilometra predorov, ki pa jih bo mogoče graditi (napadati) iz osmih portalov hkrati. Res pa so železniški predori ožji od cestnih.

Manjši zaplet je minule dni povzročil zapuščen avtomobil (mercedes) na trasi drugega tira (pod viaduktom Črni Kal, kjer bo potekal železniški viadukt Gabrovica. Avtomobil, ki ga je ustavila policija, ker je lastnik prevažal nezakonite migrante, je ostal tam dalj časa. Vandali in tatovi so ga že dodobra uničili. Včeraj pa nam je Pavle Hevka pojasnil, da gre za še en nepotreben zaplet, ki jim jemlje čas in energijo. »Ker gre za območje državne ceste, smo že naročili podjetju CPK, da ga pod nadzorom policije odpelje in lastniku računa ležarino. Zapuščeni avtomobil seveda nikakor ne bo ogrožal del na trasi drugega tira.«