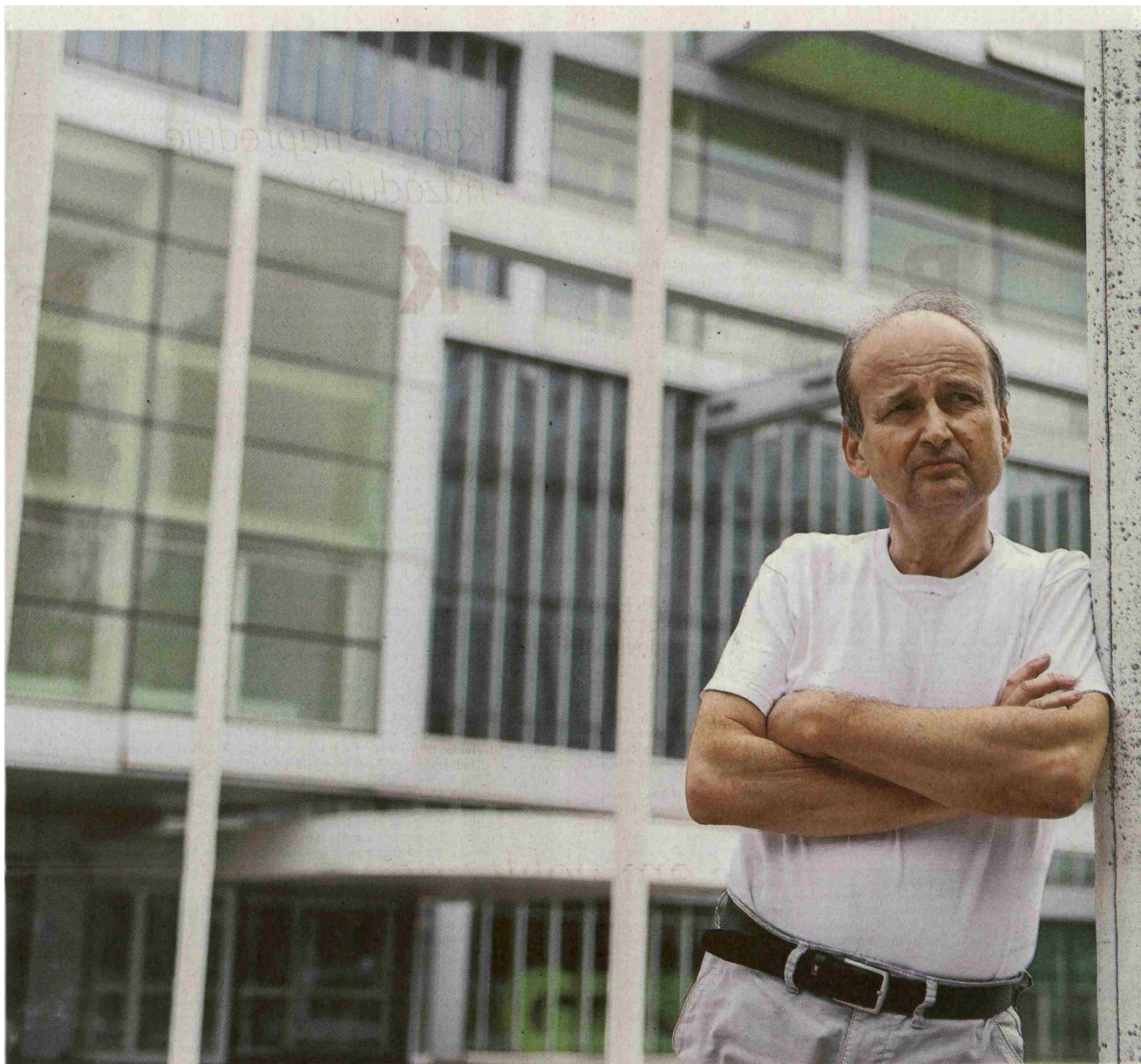


*Intervju*

Gregor Ficko

GSebastjan
MorozovFOTOGRAFIJA
Jaka Gasar

REGOR FICKO SE NA GRADBENIŠTVO, iz katerega je na mariborski fakulteti za gradbeništvo magistriral, spozna do obisti. Dokler ni oktobra 2020 postal direktor Zbornice gradbeništva in industrije gradbenega materiala, ki deluje v okviru **Gospodarske zbornice Slovenije**, je služboval v več gradbenih in komunalnih podjetjih, v katerih je zasedal vodstvene in direktorske položaje. V pestri karieri se je ukvarjal z različnimi inženirski deli tako na področju visoke kot nizke gradnje. Zaposlen je bil tudi na nekdanjem ministrstvu za promet, po njegovi ukinitvi pa na infrastrukturnem ministrstvu, kot sekretar in direktor Direkcije RS za ceste. Ficko je soavtor še vedno veljavne resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS iz leta 2004.

Fickovi pogledi na slovensko gradbeno področje so razumni in kritični. Nedavne napovedi vlade, da se bo v Sloveniji v prihodnjem desetletju zgradilo za milijardo evrov javnih najemnih stanovanj, označuje kot romantične. Kritičen je do številnih drugih potez države. Ko navaja kritike pereče problematike gradbeništva, hkrati niza možne rešitve. Predlogi, kako presekati gordijski vozle čedalje večje gneče na avtocestah, se zdijo utemeljeni in uresničljivi. Seveda bi se morala država podvizati, ne pa, kot pravi, tiščati glave v pesek.

Rakava rana v slovenskem prostoru so gradbena dovoljenja. Na dolgotrajnost postopkov je opozorila tudi Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD). Kako bi se morala država lotiti problematike gradbenih dovoljenj?

Največja rakava rana trenutno niso gradbena dovoljenja, temveč umeščanje projektov v prostor oziroma priprava prostorske dokumentacije, ki je podlaga vsemu, kar nato sledi: od načrtovanja projektov do pridobivanja gradbenih dovoljenj. V krizo izdajanja gradbenih dovoljenj smo zašli zdaj, zaradi stavke na upravnih enotah, ki je vlada ni dovolj proaktivno reševala.

Ključna težava pri izdaji gradbenih dovoljenj na upravnih enotah je, da se je postopek in strokovni pregled projektne dokumentacije popolnoma zbirokratiziral in postal zgolj navaden upravni postopek. Vsebina projektne dokumentacije, za katero mora po zakonu jamčiti projektant – pri čemer se zastavlja vprašanje, ali res jamči, saj so med poplavi v nekaterih primerih hiše, namesto da bi stale na temeljih, stale na strehi, in to sredi vodotokov in plazovitih območij –, danes ni več toliko pomembna. Upravni delavci na upravnih enotah preverijo le, ali so pečati in podpisi tam, kjer morajo biti. S tega vidika bi morali biti postopki izdajanja gradbenih dovoljenj učinkoviti, vendar niso, ker je v zadnjem desetletju velikokrat slišati, da v državni upravi oziroma v upravnem sistemu nimajo dovolj kadrov; nekateri so na bolniški, delavcev, ki se upokojijo, se ne nadomešča ...

Neučinkovito prostorsko načrtovanje in dolgotrajni postopki izdaje dovoljenj po oceni OECD omejuje stanovanjsko gradnjo.

S tem se bomo srečali pri ambicioznem programu države, ki namerava v prihodnjem desetletju za gradnjo javnih najemnih stanovanj nameniti milijardo evrov. Upam, da si ljudje, ki govorijo o eni milijardi, predstavljajo, koliko je to denarja. Toliko znaša recimo petina avtocestnega progama. Zastavlja se vprašanje, ali bo lokalna samouprava pripravljena, predvsem pa sposobna državi asistirati z izdelavo občinskih prostorskih aktov. Če občinski prostorski načrti ne bodo pravočasno izdelani, z načrtovano gradnjo ne bo nič.

Koliko stanovanj bi v Sloveniji potrebovali?

Izhajati bi morali iz števila prebivalcev in generacijske menjave lastništva stanovanj. Pri delu mlajše generacije nepremičnine, ki so bile v lasti njihovih staršev ali starih staršev, prehajajo v njihove roke. Za primere, ko takšnih prenosov ni, je potreben razvoj stanovanjskega trga. Po nekaterih podatkih, ki se spreminjajo, je okoli 150.000 stanovanj praznih, kar ni malo. Stanovanja, ki pridejo na trg, profitna ali neprofitna,

so takoj razgrabljena. Profitna stanovanja kupujejo ljudje z viški denarja, kot naložbe, za neprofitna stanovanja pa kandidirajo mlade družine in ljudje, ki si zagotavljajo eksistenco in nimajo možnosti, da bi do nepremičnine prišli iz družinskega kolena ali z lastnimi sredstvi.

Treba bi bilo izdelati nacionalni program potrebnih stanovanj, predvsem neprofitnih, saj mladi težko pridejo do svojega stanovanja, ne pa kar reči, da bodo v desetih letih za gradnjo stanovanj namenili milijardo evrov. To se sliši lepo, še posebno ker je bilo izrečeno pred volitvami. V programu bi moralo biti opredeljeno, kakšna stanovanja se bodo gradila, kje bodo gradili prvo leto, drugo leto, kako velika bodo, kako se bodo financirala. Vsa se prav gotovo ne bodo financirala iz proračuna, morda se bodo le prvo leto, potem se bo financiranje zaustavilo, tako kot na številnih drugih področjih, ko se začnejo rezi v proračun.

V okviru strateškega sveta za investicije in gradbeništvo smo se na **GZS** sestali z državnim sekretarjem na ministrstvu za solidarno prihodnost Klémnom Ploštajnerjem. Prva stvar, ki sem jo ugotovil v pogovoru med njim in gradbinci, je bila, da si vlada zelo romantično predstavlja, kako bo gradnja potekala, a je izvedba takšnih investicij zelo kompleksna in težavna naloga, ki terja izkušnje iz načrtovanja in gradnje. Kljub kadrovskim težavam v gradbenem sektorju bo gradnja še najmanjši problem. Največji problem bo predstavljal upravno-administrativni del priprave prostorskih aktov in projektov za gradnjo.

Državnemu sekretarju sem povedal, da kadrov, ki bi na ministrstvu spremljali gradnjo, nimajo in jih tudi ne bodo imeli, zato bi bilo treba v načrte vključiti strokovnjake iz Stanovanjskega sklada RS in večjih javnih občinskih skladov za gradnjo stanovanj.

Delež podjetij v gradbeništvu, ki med omejitvenimi dejavniki izpostavljajo pomanjkanje delovne sile, je ostal visok tudi na začetku leta 2024, so ugotovili na uradu za makroekonomske analize in razvoj. Pomanjkanje delovne sile je akutna težava celotne EU. V Sloveniji ni dovolj inženirjev,

kvalificiranih delavcev, obrtniških delavcev. Na zbornici v zadnjih nekaj letih veliko delamo pri promociji poklicev v gradbeništvu, ki jih predstavljamo mladim. Trend vpisa v poklicne in srednje šole ter fakultete se je v zadnjem času začel obračati navzgor. Boljši kot bodo pogoji dela, plače, politika štipendiranja v gradbeništvu, bolj se bo povečeval odziv mladih za študij gradbeništva. Ne more pa biti pomanjkanje delovne sile razlog, da država reče, da pač ne bo gradila, kar smo v zadnjih letih slišali večkrat. Z zaustavitvijo gradenj bi bila storjena velika napaka.

So projektne dokumentacije za nepremičnine kakovostno izdelane?

Raven znanja, s tem pa tudi kakovosti kadrov, ki prihajajo iz šol, se je že v izobraževalnih procesih, pa ne samo na gradbenih fakultetah, v zadnjih treh desetletjih izrazito znižal. V ospredju ni več pridobivanja znanja, temveč to, kako brez večje muke priti do diplome. To se odraža na trgu dela in v podjetjih, ki se ukvarjajo s projektiranjem in gradbeno operativno. Direktorji podjetij so nesrečni, ker je raven znanja, ki ga mladi diplomanti prinesejo s seboj v prve službe, bistveno nižja kot pred tremi, štirimi desetletji. Z njimi se morajo dositi več ukvarjati, kot so se pred desetletji. Temu primerna je tudi kakovost projektne dokumentacije. Standardi, torej vsebina projektne dokumentacije, ki jo mora ta vsebovati, so se z leti zniževali, za kar je kriva država. Medtem ko so na upravnih enotah pred 40 leti skupaj s projektantom in revidentom pregledovali, ali je projektna dokumentacija pravilno izdelana, čemur je sledila izdaja gradbenega dovoljenja, se danes gleda, ali so vključeni vsi potrebni podpisi in pečati.

Bi se aneksom k sklenjenim pogodbam, ki so pri gradbenih poslih stalnica, z njimi pa se vrednosti projektov lahko izrazito povišajo, lahko izognili, če bi bili popisi del in količin v projektni dokumentaciji pripravljeni bolj temeljito?

Odkvisno od vrste projektov. Z BIM-tehnologijo (informacijsko modeliranje objektov, op. p.) je stanovanjski blok ali industrijski objekt mogoče narediti skoraj stodontno natančno. Tudi pri gradnji inženirskih objektov, kot so viadukti in mostovi, so popisi del zelo natančni, tako da se takšni objekti bolj ali manj oddajajo po načelu dela na ključ, kjer je dogovorjena fiksna cena. Če nastanejo desetodstotna odstopanja vrednosti ocenjenih del, ima izvajalec pravico zahtevati razliko v ceni, kar pa se pri tovrstnih projektih malokrat zgodi.

V Sloveniji so politiki v nekem trenutku začutili, da jim aneksi škodijo, in iz njih naredili

populistično zgodbo. Kaj so aneksi, se učijo študenti v prvem letniku ekonomske fakultete, pa tudi v srednjih šolah jih jemljejo. Dodatek k pogodbi je v poslovnem svetu nekaj normalnega. Med gradnjo se lahko zgodijo nepredvideni dogodki, pride do dodatnih del, s pogodbo predvidena količina del se lahko tudi zmanjša, kar malokdo ve. Sprememb ni mogoče regulirati drugače kot z aneksi, ki se z izvajalci sklepajo ob finančni reviziji izvedenih in v gradbeni knjigi evidentiranih del. Takšen sistem deluje v Sloveniji in po svetu. Tudi mednarodna določila združenja Fidic vključujejo enaka pravila igre, kot jih imamo v Sloveniji. V tujini se s problematiko aneksov nikjer ne ukvarjajo toliko kot v Sloveniji, pa čeprav so se ponekod investicije – opera v Hamburgu, berlinsko letališče ... – povišale za 200, 300 odstotkov.

Bi morala država izdelati enotno bazo popisov za stavbe po zgledu Avstrije in Nemčije, ki bi jo morali naročniki uporabljati, s čimer bi se lahko izognili raznim aneksom?

Da. Pri nizkih gradnjah imamo univerzalne popise, zelene knjige, od leta 1987 dalje, pri visokih gradnjah, ki so enostavnejše, pa nam jih ni uspelo vpeljati. Čeprav pri načrtovanju visokih gradenj uporaba BIM-tehnologije rešuje velik del problemov, država nima prave volje, da bi jo predpisala pri državnih projektih, za kar smo si prizadevali na gospodarski in inženirski zbornici. Takšni nastavki so bili pred štirimi leti vključeni v gradbeni zakon, a se zadeva za zdaj ni premaknila z mrtve točke.

Zakaj so na številnih javnih razpisih vrednosti ponudb bistveno višje od ocenjenih vrednosti?

Ko je nastopila covidna kriza, ki ji je sledila geopolitična zaradi vojne v Ukrajini, in nato posledično še energetska kriza, se je raven cen v gradbeništvu, tako gradbenih materialov kot polizdelkov in izdelkov, zvišala za več kot sto odstotkov. Povišali so se tudi stroški dela, mehanizacije ... Večkrat sem se spraševal, na kakšni podlagi so izdelani projektantski popisi z oceno vrednosti del, na podlagi katerih naročnik določi izhodiščno ceno, s katero bo šel na razpis. Na zbornici zbiramo cene za 2500, včasih za 3000 izdelkov, tako da dobro vemo, kaj se na posameznih področjih gradbenega trga dogaja. Ocenjujemo, da so cene, s katerimi razpolagajo projektanti in naročniki, prenizke glede na tržne cene. Kot slišim, se tudi Statistični urad RS pripravlja, da bo vzpostavil takšno bazo podatkov, kar pozdravljamo.

V zadnjih treh, štirih letih se je država ignorantsko vedla do rasti cen. Ko ste šli v trgovino, kjer država nima regulatornega vpliva,

vas nihče ni vprašal, ali ste danes kupili kilogram paradižnika za en evro, naslednji teden pa za 1,2 evra. Podražitev ste morali požreti in ga kupiti za 1,2 evra. Za državne projekte pa si država kot naročnik pridržuje pravico, da bo določala razmere na trgu. Očitno je višanje cen v gradbeništvu hotela preprečiti tudi s prenizkimi ocenami vrednosti del. Za izvajalci gradbenih del na **GZS** stojimo, saj nihče v tej državi nima od nikogar pravice zahtevati, da neki izdelek prodaja pod stroškovno ceno.

Ali se določba obligacijskega zakonika, da v primeru podražitev breme do desetih odstotkov nosi izvajalec, kar je več kot deset odstotkov, pa investitor, upošteva?

Četudi so bile podražitve 15-, 20-odstotne, se je dogajalo, da so se naročniki pretvarjali, kot da tolikšnih podražitev ni, in jih niso priznavali. To se je dogajalo predvsem na področju lokalne samouprave. Pridobili smo informacije o grozilnih dopisih države državnim naročnikom del, da bodo njihovi direktorji zamenjani, če bodo izvajalcem priznali podražitve. Namesto tega bi se država lahko usedla s podjetji in skušala ugotoviti, kaj se dogaja, zakaj nastajajo podražitve, ter skupaj z njimi našla kompromis.

Za koliko so se povišale cene gradbenih del za stanovanjske objekte v zadnjih dveh, treh letih?

V povprečju od 60 do 70 odstotkov, v posameznih segmentih pa tudi za dvakrat ali več.

O kakovosti gradnje je pogosto slišati pritožbe. Ali se je v zadnjem desetletju, dveh poslabšala?

Kakovost je v veliki meri odvisna od nadzora gradnje. Danes je veliko montažnih gradenj, določen delež predstavljajo tudi predfabricirane gradnje, ko se nekateri (pol)izdelki izdelujejo zunaj območja gradbišča. Če naročnik pritiska, da je treba graditi hitro, se to pozna pri kakovosti gradnje. V primeru, da se materialu ne da potrebnega časa, na primer, da beton ne doseže predpisanega stanja, ki je potrebno za nadaljevanje gradnje, se bo to odražalo pri kakovosti objektov. Gradnja je slabše kakovosti tudi, če nadzorniki projektov nimajo ostrega očesa in estetskih vrednot. Ni pomembno le, da zna nekdo objekt zgraditi, marveč tudi, da ga zna zgraditi lepo in natančno. Pri tem lahko nastajajo različni koncepti in s tem rezultati.

Se država loteva smiselnih gradbenih projektov, v kaj bi morala vlagati, ali so projekti, ki se izvajajo, prioritetni?

Tako na naši zbornici kot tudi gradbinci sami bi si želeli predvidljivo investicijsko okolje in jasne državne dolgoročne razvojne programe, na podlagi katerih bi se lahko

načrtovalo, kdaj in kako se bodo investicije izvajale. Država nima odprtih veliko infrastrukturnih projektov. Eden je drugi tir, ki bi že moral biti zgrajen. Namesto da bi se gradil v dvotirni, se gradi v enotirni izvedbi. Železniško omrežje se modernizira, razvoj cest se je, zaradi politične odločitve, ustavil. Tretja razvojna os, ki bi prav tako morala biti že zgrajena, se še gradi.

Velike težave imamo, ker so avtoceste, ki so bile zgrajene pred 15 leti, z vidika zmogljivosti pregorele. Da se bo to zgodilo, je prometna stroka opozarjala že takrat. Če se peljete iz Štajerske v Ljubljano v času prometnih konic, boste stali že pri Blagovici. Ljubljanski obroč je pregorel. Čeprav se na določenih odsekih prepelje več kot 95.000 vozil na dan, včasih pa se jih je od 50.000 do 60.000, imamo na avtocestah še vedno le štiri pasove.

Kaj bi lahko država na hitro naredila, da bi se gneča sprostila?

Če bi želeli rešiti problematiko širšega območja Ljubljane, ki se širi v vse smeri, bi že morala graditi tretje pasove, vsaj v dolžini 25, 30 kilometrov pred Ljubljano. V vseh smereh neba bi se morali širiti tudi pasovi ljubljanskega obroča. Nič od tega se ne dela, pripravljena ni niti dokumentacija. Državni prostorski načrt za širitev ljubljanske obvoznice med Kosezami in Kozarjami je bil sprejet že pred več kot 13 leti, a se od takrat ni nič naredilo.

Država vztrajno tišči glavo v pesek. Namesto da bi reševala težave, ljudi poziva, naj uporabljajo javni potniški promet. Ob tem ne razume, da se pogovarjamo o medregionalnem prometu, skozi Slovenijo pa potekata tudi peti in deseti evropski koridor, ki generirata težek tovorni promet. Skozi Slovenijo gre dnevno 150-kilometrski koridor tovornjakov, država pa se pretvarja, kot da se nič ne dogaja.

V koliko časa bi lahko zgradili 25-kilometrsko tretje pasove avtocest?

Če bi država pokazala resen namen in rekla, da je to prioriteten projekt, bi v petih, šestih letih lahko prišli do rezultatov. Pa vendar je to še vedno dolga doba.

Bolje takrat kot nikoli ...

Ministrstvo za okolje je zdaj končno soglašalo, da lahko naredijo tretji pas na obstoječih gabaritih med Domžalami in Ljubljano. To je le začasna rešitev. Če bi želeli rešiti problem, bi načrtovanja morala biti kompleksna; zgraditi bi bilo treba nove pasove, preurediti vse priključke vpadnic na ljubljanski obroč, vključno z obročem. To je velik projekt, ki bi potekal pod prometom,

česar se v Sloveniji vsi bojijo.

Pred 15 leti so bile na območju Benetk potrebne tri, štiri ure za prevoz po avtocesti z enega konca na drugi konec mesta. Italijani, za katere številni Slovenci menijo, da organizacijsko zaostajajo za nami, so problem rešili v petih letih. Zgradili so šest-, ponekod osempasovnico. Enaki problemi so bili v Celovcu, Gradcu, danes so rešeni, šesti pasovi se gradijo na cestah mimo Zagreba.

Koliko bi stala gradnja nujno potrebnih tretjih pasov?

To je težko oceniti. Koliko bi to stalo, se nima smisla spraševati, saj dodatne pasove potrebujemo – ne danes, temveč včeraj. Čeprav moramo 40 odstotkov električne energije uvažati in novi blok jedrske elektrarne nujno potrebujemo, se številni sprašujejo, koliko bo stala njegova gradnja. Če ob selitvah v nova bivališča otroci potrebuje novo sobo, se ne sprašujete, koliko bo stala pisalna miza, ki jo potrebujejo za učenje. S tem, da se pri nujnih naložbah začnemo takoj spraševati, koliko bodo stale, grešimo. Bolj kot namreč čakamo, bolj se razmere na številnih področjih poslabšujejo. Ob krizah se problematika na raznih področjih najbolj izrazi. Covidna kriza je pokazala, kako neustrezno so projektirane in zgrajene bolnišnice. V vodotoke je država 30 let vlagala minimalna sredstva. Škoda, ki so jo povzročile poplave, je ocenjena na deset milijard evrov. Če bi od poplav v 90. letih prejšnjega stoletja država vlagala potrebna sredstva v vodnogospodarski sistem in uredila vodotoke, bi bila nastala škoda bistveno manjša.

So po vašem mnenju smiselne milijardne naložbe v obnovo železniških tirov?

Prometna stroka je povedala, da če želimo vzpostaviti konkurenčen javni potniški promet na železnicah, bi morali zgraditi povsem novo progo na relaciji Maribor-Ljubljana-Koper. Po obstoječi trasi iz časov Franca Jožefa ne moremo zagotoviti hitrosti, da bi vlak lahko iz Maribora v Ljubljano prišel približno v eni uri. Na Nizozemskem na enaki razdalji vlak med Rotterdamom in Eindhovnom vozi 50 minut, kar predstavlja avtomobilom konkurenčen prevoz. Vsi govorijo, da je treba narediti sodoben potniški promet, vendar ga brez sodobne infrastrukture ni mogoče vzpostaviti.

V razvoj železnic je bilo v zadnjem desetletju investiranih 2,5 milijarde evrov, kar je 40 odstotkov avtocestnega programa. In kaj smo dobili pri javnem prevozu? Imamo sodobnejše kompozicije, potovalni čas pa se ni skrajšal. Študije in analize se izdelujejo že deset let, vendar se potrebnih projektov še niti ni začelo umeščati v prostor. Iz

podatka, da se tretja razvojna os v prostor umešča že 20 let, še vedno pa ni umeščena, lahko sklepamo, koliko časa bo potrebnega za izvedbo teh projektov. V Sloveniji nimamo ustreznega razvojnega programa, ki bi opredeljeval, kaj bi država potrebovala v železniškem in cestnem prometu. Program razvoja prometa do leta 2030, ki je bil sprejet leta 2017, je neuporaben; večino reševanja sedanje problematike je zamaknil po letu 2025 ali celo po letu 2030. Takrat bo celotna država samo še stala. Kar je v Sloveniji zgrajenih avtocest, jih je bilo zgrajenih na podlagi programa Staneta Kavčiča iz leta 1969, ki je, razen pomurske, postavil koncept danes zgrajenih avtocest. V svoj program je Kavčič uvrstil tudi avtocesto Postojna-Jelšane, a do danes še ni bila niti umeščena v prostor.

Kaj ima država od tega, da velike projekte z davkoplačevalskimi sredstvi izvajajo tuja gradbena podjetja?

Pri drugi cevi predora Karavanke in drugem tiru Divača-Koper je bil problem, da zaradi zloma gradbeništva pred desetletjem in pol slovenska podjetja niso imela referenc za takšne projekte. Zato je turški Cengis, ki je mednarodna korporacija, ki po Turčiji, Aziji in drugje po svetu izvaja megaprojekte, karavanški projekt na javnem razpisu tudi dobil. Slovenska podjetja, ki so kandidirala na tem razpisu, so imela zaradi pomanjkanja referenc partnerje iz tujine. Podobno je veljalo tudi za gradnjo drugega tira, kjer so posel dobila slovenska podjetja v sodelovanju s turškimi, s tem pa tudi reference. Če se bo država enkrat odločila za gradnjo nove železniške proge med Mariborom in Koprom, bodo lahko slovenska podjetja, ki sodelujejo pri tem projektu, pridobljene reference uporabila samostojno, če zamik gradnje ne bo prevelik.

Sem velik zagovornik protekcionizma slovenskega gradbeništva – pravilno se mi zdi, da slovenska podjetja gradijo na domačem trgu. To bo ne nazadnje na neki način spodbujalo mlade pri odločitvah za študij gradbeništva. V evropskih državah so gradbeni trgi naravnani zelo protekcionistično, tako da slovenska podjetja nanje ne morejo vstopiti.

V Avstriji in Nemčiji se zgornja in spodnja vrednost ponudbenih del na razpisih avtomatsko izločita. V kolikšni meri je v Sloveniji na javnih razpisih cena še vedno odločilen dejavnik?

Žal je cena v Sloveniji še vedno edino merilo. Treba bi bilo upoštevati tudi druge komponente, kot so tehnološke rešitve, izvedbeni roki ... Pravila, da najcenejši in najdražji ponudnik odpadeta, nam v Sloveniji ni uspelo implementirati, za kar sem si

pred več kot desetletjem prizadeval kot direktor Direkcije RS za ceste, na nekdanjem prometnem ministrstvu.

Ali slovenska gradbena podjetja v zadostni meri vlagajo v sodobno opremo, tehnologijo, večje stroje, širitev zmogljivosti?

To je odvisno od projektov, ki jih izvajajo in pridobivajo na razpisih. Podjetje, ki ne dobiva zahtevnih gradbenih projektov, ne bo imelo možnosti, da bi kupovalo opremo, saj je akumulacija kapitala, ki ga ustvarja, premajhna. V slovenskem gradbeništvu je akumulacija kapitala nizka. Dodana vrednost na zaposlenega ne presega 50.000 evrov, v Nemčiji pa se približuje 100.000 evrom, kar je cilj, ki bi ga enkrat želeli doseči tudi v Sloveniji. Za takšen preboj je potrebna digitalizacija, robotizacija, avtomatizacija gradbene proizvodnje. V Aziji je velik del gradbene proizvodnje že robotiziran.

Koliko prihodkov in dobičkov je bilo lani ustvarjenih v gradbeništvu?

Okoli 130 milijonov evrov je bilo čistih dobičkov, kar je za dva, tri odstotke več kot leto pred tem. Za potrebno akumulacijo kapitala gradbenih podjetij je tolikšen dobiček nizek. Prihodki so znašali okoli 8,8 milijarde evrov, približno toliko naj bi jih bilo ustvarjenih tudi letos.

Se v gradbeništvu dobro zasluži?

Ne, ker so naložbe v tehnološko opremljenost, mehanizacijo, nakupe betonarn ..., visoke.

Torej gradbeništvo ni privlačna panoga.

Gradbeništvo ima svoje posebnosti. Za vstop v panogo se odločajo tudi tisti, ki niso gradbinci. Po filozofiji, ki jo imamo v Sloveniji, je lahko gradbenec vsak, ki je sosedu pomagal zazidati škarpno. Toda gradbeništvo je zelo kompleksna in tehnično zahtevna panoga, odvisno od tega, na kateri ravni se kdo z njo ukvarja. Če nekdo zida hiše in fasade, s čimer se v Sloveniji tradicionalno več kot 50 let ukvarjajo številni albanski priseljenci, visoka akumulacija kapitala ni potrebna, prihodki pa prav tako niso visoki. Bolj ali manj zadošča že, da imate lopate, krampe, samokolnice, mešalce in zaščitno opremo. Pri tehnološko zahtevnejših gradnjah, kot so viadukti, predori, nadvozi, se za manjše gradbince zgodba konča. Za izvedbo takšnih projektov so potrebna večdesetmilijska vlaganja v opremo.

Kdo so po bankrotih podjetij SCT Ivana Zidarja, Primorja Dušana Černigoja in Vegrada Hilde Tovšak danes gradbeni baroni?

Takšen vzdevek jim je dalo ljudstvo, na podlagi poročanja medijev, sam pa jih ne bi tako imenoval. Če je kdo deloval nezakonito, je stvar državnega represivnega aparata, da to razišče. V primeru teh treh se je represivni aparat zbudil zelo pozno. Težko bi rekel, da je kdor koli danes gradbeni baron. Posel gradbincev je trd, konkurenca je zahtevna. Na razpisih ima lahko podjetje srečo in dobi tri velike projekte, lahko pa ima smolo in jih izgubi. Slednje je lahko za podjetje, ki zaposluje 400, 500 delavcev, začetek njegovega konca. Da gradbeništvo ni enostaven posel, kaže, da smo po osamosvojitvi v Sloveniji izgubili celotno gradbeno operativno, ki je bila v Jugoslaviji na višku: Gradis, SCT, Primorje, Pionir, Kraški zidar, GP Grosuplje ... Preživel je pomurski Pomgrad, ki je bil včasih bistveno manjši.

Povsod po svetu je gradbeništvo v veliki meri odvisno od gradnje državne infrastrukture, saj podjetja v povprečju okoli 70 odstotkov prihodkov ustvarijo s posli z državo. Preostali delež odpade na zasebne naložbe, ki so v veliki meri odvisne od ekonomskega stanja v državi. Namesto da bi država ob nastopu gospodarske krize v letih 2009 in 2010 zagnala naložbeni cikel, ki je bil potreben, je zaustavila vse razvojne projekte. Grčiji pa je odobrila 350 milijonov evrov nepovratnega posojila. To se je odrazilo v izgubi 60.000 delovnih mest, inženirski kader se je raztepel – nekateri so se zaposlili v drugih strokah, drugi v tujini. V letih 2014, 2015 je gradbeništvo, kot Botticellijeva Venera, začelo vstajati iz prahu in se postavljati na noge. Zato je danes nekemu očitati tajkunstvo in baronstvo neokusno, saj so podjetja prehodila trnovo pot, da so tam, kjer so.

Ali se slovenska gradbena podjetja, od katerih jih je več pred leti preiskovala Javna agencija RS za varstvo konkurence (AVK), med seboj kartelno dogovarjajo, so si razdelila trg?

Do gradbincev sem včasih zelo kritičen, vendar je bila tista analiza od AVK »kar nekaj«. Problemi, ki so se pojavili v gradbeništvu pred 15 leti, bi se lahko dosti učinkoviteje rešili, če bi znali represivni organi učinkoviteje nastopiti. Po mojem mnenju je analiza AVK izhajala iz usmeritev politike, dejstvo pa je, da se gradbinci povezujejo in skupaj nastopajo. To je po svetu nekaj povsem normalnega.

V Sloveniji so se pojavile teze, da so bile avtoceste preplačane, zaradi kartelnih dogovorov. To ni res. Analitično smo dokazali, o tem sem napisal dve knjigi, da slovenske

avtoceste niso bile preplačane. V povprečju je kilometer stal 9,5 milijona dolarjev, kar je bilo v primerjavi z evropskimi državami, upošteva konfiguracijo slovenskega terena, v spodnjem delu. Vsi pozabljajo nekaj drugega: da je avtocestni program pred 30 leti sploh lahko startal, je bil nastavljen na prenizko vrednost ene milijarde dolarjev, pri čemer dve tretjini prostorskih načrtov sploh ni bilo pripravljenih. Skozi druge projekte, kot je TEŠ 6, pa še kakšen, se je kasneje dokazalo, da so bile slovenske avtoceste zgrajene zelo učinkovito.

Skozi Slovenijo gre dnevno 150-kilometrski koridor tovornjakov, država pa se pretvarja, kot da se nič ne dogaja.

Vsebina projektne dokumentacije, za katero mora po zakonu jamčiti projektant, danes ni več toliko pomembna. Upravni delavci na upravnih enotah preverijo le, ali so pečati in podpisi tam, kjer morajo biti.

Sem velik zagovornik protekcionizma slovenskega gradbeništva

Cene gradbenih del so se v povprečju povišale za 60 do 70 odstotkov, v posameznih segmentih pa tudi za dvakrat ali več.

Za državne projekte si država kot naročnik pridržuje pravico, da bo določala razmere na trgu. Očitno je višanje cen v gradbeništvu hotela preprečiti tudi s prenizkimi ocenami vrednosti del.

Velike težave imamo, ker so avtoceste, ki so bile zgrajene pred 15 leti, z vidika zmogljivosti pregorele. Da se bo to zgodilo, je prometna stroka opozarjala že takrat.

