

Flit Chinei, loc mafiei

23 martie 2021



Ceea ce se anunța pe la începutul anului este pe cale să se producă: Guvernul va închide granițele pentru companiile chineze care pot realiza mari lucrări de infrastructură, făcând o concurență nedorită clienților împământeniți.

Legislația achizițiilor publice va fi modificată printr-o **ordonanță de urgență** al cărei text este pregătit pentru semnare. Se vor modifica trei legi, cu nr-le 98, 99 și 100 – toate adoptate în anul 2016 – care se referă la achiziții de servicii și concesiuni de lucrări publice. Modificarea se face la articolul care precizează că au dreptul să participe la licitații numai firmele care sunt stabilite în state membre UE plus Norvegia, Lichtenstein și Islanda.

Firmele chinezești sunt singurele vizate prin această OUG, care s-ar putea numi „OUG împotriva Chinei”. Embargoul este total, în sensul că firmele chinezești nici măcar nu se pot asocia cu unele din UE și nici nu pot subcontracta lucrări de la cele care vor câștiga astfel de licitații.

Un lucru rar pentru guvernării de pe Dâmbovița este acela că, în justificarea blocadei la adresa Chinei, nu invocă vreun ordin primit în acest sens de la Bruxelles sau Washington.

Ordonanța de guvern împotriva Chinei

China a realizat investiții sau are în derulare contracte de zeci de miliarde de euro cu țări importante din spațiul european, astfel încât puternicii UE nu puteau emite decizii contrare propriilor interese.

Apoi, Comisia Europeană n-ar putea interzice, în mod formal, României ceea ce a permis altei membre UE – și anume Croației, unde se apropie de finalizare un pod care va uni două părți ale țării, fără să mai fie necesară traversarea teritoriului Bosniei. Podul Peljesac va conecta sudul Dalmației, cu Dubrovnik-ul, la restul Croației, peste un golf din Adriatica. Podul va avea 2,4 kilometri lungime, 55 metri înălțime și 4 benzi și va costa 420 de milioane de euro, din care 85% provin din fonduri europene.

Contractul pentru construcția sa a fost semnat la 23 aprilie 2018 cu consorțiul chinez China Road and Bridge Corporation (CRBC). Firma chineză pierduse licitația pentru podul de la Brăila, lucrare dedicată italienilor de la Astaldi, dar au câștigat contractul pentru podul din Croația pentru că au oferit un preț cu 100 de milioane de euro mai mic decât compania austriacă Strabag.

Motivație hilară, afirmații fără logică

Neputând interzice oficial prezența chinezilor, play-maker-ii de la Bruxelles lucrează prin guverne marionetă precum cel de la București. Potrivit celor scrise într-o argumentare de-a dreptul penibilă, ordonanța ar fi necesară pentru că „a crescut numărul de ofertanți extra-comunitari *care oferă garanții reduse privind standardele de mediu și dezvoltare durabilă etc*”. Dar Drulă n-are de unde se știe ce garanții vor oferi niște ofertanți pe care nici nu-i primește la licitație! Cei care nu prezintă convingător garanțiile cerute prin caietul de sarcini pot să fie eliminați, dar la sfârșitul procedurii, nu înainte de a se înscrie la licitație.

Un alt motiv ar fi că „participarea operatorilor din statele terțe la procedurile de achiziții (...) *poate periclita decisiv investițiile publice majore, mai ales în infrastructură*”. Nu e deloc clar cum anume doar simpla participare la o procedură desfășurată într-un birou poate „periclita decisiv investițiile”!

În motivare se mai invocă generic niște cazuri „ale altor state membre”, în care „implementarea investițiilor publice majore a fost afectată (cum? unde? când? – n.m.) *din cauza selecției unor operatori din spațiul extra-comunitar care nu au putut asigura standarde de calitate etc etc*”. Cauza „afectării” se recunoaște că a fost selecția proastă, nu firmele în cauză. De unde se poate ști, tot a priori, dacă o firmă din state terțe va respecta sau nu „standardele aplicabile la nivelul UE”, din moment ce nici măcar nu e primită la licitație? Controlul respectării acelor standarde se poate face numai în timpul lucrărilor, de către beneficiarul lucrării respective. Iar dacă acesta este incapabil să verifice „respectarea standardelor”, el poate angaja pe bani grei vreo firmă de consulting de tipul Chortilde D^Argent.

Alt motiv invocat este că, pentru proiectele de transport feroviar și rutier anunțate de guvernanți, „*nu pot fi asigurate condiții de concurență echitabile* între societățile din UE și cele din afara UE”. Din acest punct de vedere, tocmai preconizata OUG este cea care nu va asigura „condiții de concurență echitabile”, din moment ce scoate abuziv din competiție anumite firme.

În sfârșit, urgența ordonanței este justificată prin „necesitatea accelerării absorbției fondurilor europene” și „*reducerea riscurilor majore de întârzieri în implementarea*

obiectivelor majore de investiții". Dar asemenea obiective pot avea șanse de reușită nu prin respingerea, ci dimpotrivă, prin atragerea firmelor chinezești. Sub acest aspect, sunt suficiente date publice care dovedesc performanțele adesea uluitoare ale firmelor chinezești, care reușesc să realizeze în timp incredibil de scurt investiții dintre cele mai complicate. (A se vedea de exemplu <https://www.youtube.com/watch?v=UhA-Vo8RpXc>).

Ideologia și prostia sabotează economia

Ordonanța ticluită de Cîțu & Drulă este discriminatorie, anticapitalistă și antieconomică. Cei care ne-au cerut piață deschisă și liberă concurență ca să ne primească în lumea lor ne spun acum că e bună concurența, dar numai între căței, nu și pentru dulăi. Dulăii autostrăzilor aciuți în România și-au delimitat teritoriul și trebuie feriți de pericolul competiției.

„Cum să dăm banii noștri chinezilor?!” se întreba un europarlamentar Vasile, care vorbește de parcă el ar fi șef peste banii de la UE. Și avea dreptate: acei „banii noștri” trebuie să se ducă după regula știută potrivit căreia „primiți bani de la Bruxelles dacă lucrați cu cine spunem noi”.

Câtă vreme portughezul Barosso a fost șeful CE, în România fojgăiau vreo 30 de firme portugheze. Între ele, LENA Constructionnes, care a „muncit” la cei 1.259 m ai pasajului Băneasa timp 561 de zile. Adică 2 m construiți pe zi. S-ar fi găsit și vreo firmă băștinașă în stare să facă ceva mai repede o săpătură de un km, dar dedicația a fost pentru compatrioții lui Barosso. Care au primit 13 milioane de euro, adică 23.000 euro pe zi pentru cei 2 m construiți.

Firma austriacă Strabag, crucișătorul șoselelor românești, a avut în 2019 venituri de 894 milioane lei, dar a declarat fiscului român un profit de 1 milion lei, deci o rată a profitului cam de 1,1%. Absolut ridicol. Restul din profit a zburat spre patria mamă.

Prezența chinezilor pe niște tronsoane de autostradă ar zgâlțâi leneveala de pe șantierele patriei și ar scoate la lumină astfel de practici vădit evazioniste. CRBC, care face podul din Croația, este considerată una dintre cele mai mari companii globale de construcții și inginerie civilă. Printre marile proiecte realizate de CRBC se numără conexiunea rutieră Hong Kong–Zhuhai–Macau, un sistem de poduri și tunele lung de 55 de kilometri, dar și terminalul 3 al aeroportului din Beijing, care este al doilea cel mai mare terminal de acest tip din lume, precum și linia de cale ferată de mare viteză dintre Beijing și Shanghai. În Europa, CRBC a construit al doilea pod peste Dunăre din Belgrad și lucrează la autostrada care va traversa Muntenegru de la nord la sud, prin zona complicată de munți și lacuri unde secolul trecut s-a filmat celebrul „Winnetou”.

Acești „niște chinezi” n-au ce căuta, însă, în România; la fel cum n-au ce căuta „niște evrei” ori „niște arabi”, care în acest an vor face fabrici de vaccinuri în Ungaria și, respectiv, Serbia.

Interzicerea firmelor chineze să lucreze în România nu are absolut nici un argument economic rațional. Este o decizie discriminatorie, de tip mafiotic, care protejează, de fapt, teritoriul de acțiune al unor clienți ce vor fi privilegiați la contracte.

În loc să aibă o abordare pragmatică, bazată pe principiile liberei concurențe, guvernul de la București preferă să ducă o falimentară și nebunească luptă ideologică împotriva unei țări care nu i-a făcut României niciodată niciun rău.

Desigur, fiecare poate să creadă despre China ce vrea, s-o admire sau s-o huiduie. Deocamdată, nu s-a auzit ca această a doua mare putere a lumii să fi intervenit în vreă țară de pe glob ca să-și impună voința politică ori modelul de organizare statală, să repună președinți în funcție ori să-i stabilească linii roșii ale democrației, să-i dea indicații despre ce legi sunt bune sau rele și despre cine trebuie votat sau nu. Chinezii vor să lucreze, nu să ne cenzureze. Și nici să ne exporte ideologia lor.

Propaganda anti-chineză e liberă să clănțane ce vrea despre situația din China, dar pentru români e importantă situația din România. Acest guvern habarnist trebuie să arate foarte clar pe ce cheltuie banii contribuabililor. Caietele de sarcini pentru marile proiecte de investiții trebuie să circule, să fie deschise, iar Drulă și Cîțu să prezinte public, transparent și pe cifre, care vor fi ofertele primite. Viitoarea OUG ar trebui să includă explicit această obligație, astfel încât cetățenii să fie informați despre cât costă, de pildă, 1 km de autostradă făcut de chinezi și cât făcut de Strabag.

Anunțata OUG va avea un impact uriaș nu doar asupra economiei, prin eliminarea din oficiu a unor parteneri eficienți și ieftini, ci și asupra politicii externe a României. Memoria instituțională a unor relații excelente între popoarele român și chinez primește de la alde Cîțu & Drulă, cu binecuvântarea lui Iohannis, o lovitură păguboasă pentru buget și mizerabilă pentru tradiția diplomației române.

Sursa: <https://www.cotidianul.ro/>