

ПОДЗЕМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Кадровая недостаточность

Развитие современных строительных технологий и новшества в законах диктуют новые требования к квалификации персонала. Но профессионалов на рынке крайне не хватает.

— человеческий ресурс —

По данным Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства, в российской строительной отрасли занято более 1,78 млн человек. При этом, как отмечают специалисты, ощущается дефицит квалифицированных рабочих, сотрудников среднего звена и инженерно-технических специалистов. В подземном строительстве ситуация несколько лучше, но для получения новых компетенций стоит развивать сотрудничество между профессиональными объединениями разных стран.

Нововведения в законодательство подстегивают кадровый голод. В частности, вступившие в силу поправки в 214-ФЗ затронули вопрос персонала, который и без того был для отрасли достаточно острым. Изменения в один из главных строительных законов страны, в числе прочего, обязали иметь в штате инженера и архитектора с общим трудовым стажем десять лет для каждого юридического лица. Более того, специалисты должны быть включены в Национальный реестр специалистов в области строительства (НРС). По данным Национального объединения строителей, в НРС к концу первого полугодия были включены сведения о 131 тыс. российских специалистов, в том числе 9 тыс. в Петербурге. Этого кадрового резерва недостаточно, а молодые специалисты и выпускники смогут далеко не сразу пополнить базу. В Петербурге ежегодно восемь городских вузов выпускают около 2 тыс. специалистов в сфере строительства, из которых 70% устраиваются на работу по профилю.

В петербургском комитете по труду и занятости населения подтверждают, что квалифицированные кадры в строительной отрасли действительно в городе в дефиците, поиск часто ведется в других регионах. По данным HeadHunter,



Квалифицированные кадры в строительной отрасли в городе в дефиците, поиск часто ведется в других регионах

количество соискателей в сфере строительства на одно вакантное место составляет в среднем семь-восемь человек. Спрос есть на инженеров, проектировщиков, архитекторов. Активно ищут специалистов в области управления проектами и эксплуатации, а также рабочих. Большинство работодателей рассматривают соискателей с опытом работы: около 40% хотят нанять персонал с опытом работы от года до трех лет и почти столько же — со стажем от трех до шести лет. Сотрудников без опыта готов рассматривать только каждый десятый работодатель. Специалисты отмечают, что существует проблема несоответствия резюме и фактических навыков соискателей. Кроме того, строительные организации прово-

дят политику использования инновационных материалов и технологий, что требует соответствующей квалификации. По данным участников рынка, средняя заработная плата по основным рабочим специальностям в городе составляет 30–60 тыс. рублей. В некоторых случаях, когда речь идет о высококвалифицированных кадрах, речь может идти о сумме до 100 тыс. рублей в месяц.

Не всем под силу

Участники Объединенного научно-консультационного совета по междисциплинарным проблемам транспортных систем СПбНЦ РАН констатировали, что для подготовки современных специалистов в области подземного строительства по требованиям международного рынка труда, необходимо развивать сотрудничество между профессиональными объединениями разных стран для

обмена опытом. Эксперты уверены, что в строительной отрасли должна быть создана система подготовки и применения профессиональных стандартов, основанная на требованиях современных и перспективных технологий производства.

При этом, по словам генерального директора СРО А «Подземдорстрой» Сергея Алпатова, квалификация сотрудников, которые занимаются в Петербурге подземным строительством, является одной из самых высоких в России и может конкурировать по уровню с мировыми специалистами. «На официальном уровне строителям и проектировщикам предъявляются достаточно жесткие требования. После ввода 372-ФЗ создан реестр специалистов, которые в обязательном порядке должны быть в организации и отвечать определенным требованиям. Таковыми являются, к примеру, профильное образование

и десятилетний стаж работы. Без этого организации не могут проводить ни проектных, ни строительных работ», — рассказывает Сергей Алпатов. В отличие от подрядных организаций, требования к заказчику подземных объектов не сформированы. Это приводит к тому, что часто возникает недопонимание уже на этапе составления технического задания. «Именно поэтому мы и получаем ситуацию, при которой проектируем метро на уровне 1955 года», — сетует специалист.

В «Метрострое» отмечают нехватку сотрудников, имеющих рабочие профессии, из-за чего проблематично возводить опасные объекты, одним из которых является метрополитен. Сейчас в этой области приток новых кадров в большей степени обеспечивается преемственностью поколений. Образуются профессиональные династии, и таким образом идут накопление

и передача ценного опыта. «Но без четкой плановой работы по реализации строительных объектов и обеспечения непрерывности этого процесса мы будем терять квалификацию тех кадров, которые сегодня есть в Петербурге», — обращают внимание в «Метрострое».

Совместными усилиями

Решение кадрового вопроса должно решаться совместными усилиями. Именно поэтому ранее между колледжем «Метрострой» и Союзом строительных объединений и организаций было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере обеспечения кадрами предприятий и организаций строительной отрасли. Планируется, что площадка объединит учебные заведения, которые ведут подготовку кадров для отрасли, строительные компании, испытывающие дефицит квалифицированных кадров, органы власти.

В Петербурге уже не только высшие учебные заведения, но и школы привлекаются к будущей подготовке кадров для строительной отрасли. В частности, по инициативе Объединения строителей Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета запущен образовательный проект «Из школы в профессию» в городских школах. Для учеников открыли специализированные строительные классы. Первый из них начал работу в 2014 году, в прошлом году появилось еще пять дополнительных в других школах. В проекте участвуют не только школы и вузы, но и строительные компании. В дальнейшем опыт планируется распространить и на другие города России.

Кадровый голод, который испытывает строительная отрасль, пока в основном обсуждается в кругах профессиональных объединений. Однако, как прогнозируют специалисты, уже в ближайшем будущем вопрос поиска новых сотрудников будет крайне актуален для многих компаний, реализующих проекты.

Подготовка кадров напрямую связана с горизонтами планирования общего развития строительной отрасли. Особенно это касается метрополитена и освоения подземных пространств. Эксперты настаивают, что пока нет четкого понимания того, в каких объемах и в какие сроки будет идти строительство, определить, какие специалисты и в каком количестве необходимы, очень сложно.

Марина Акатова

Дотянуть до среднего

— тарифы —

Тарифы на оплату труда, заложенные в контракты на строительство метро, не соответствуют рыночным реалиям, настаивают метростроители. Необходимость добавлять «из своего кармана» приводит к существенным издержкам. Это межотраслевая проблема, говорят участники рынка, которая касается многих.

Заработная плата линейного персонала при строительстве объектов, заказчиком которых является государство, рассчитывается исходя из установленных тарифных ставок. Показатели закладываются в сметы и выводятся на основании федеральных расценок. По мнению метростроителей, тарифы, которые используются сейчас, были установлены еще в 2001 году. Корректировка производится методом применения индексов-дефляторов, которые по факту не соответствуют рыночным показателям. Это приводит к тому, что общая сумма, заложенная на заработную плату, оказывается недостаточной. По статистике, Санкт-Петербург сегодня находится на первом месте по невыплатам зарплат. И причина кроется именно в системе ценообразования.

Ниже среднего

По действующим контрактам заработная плата рабочих составляет от 11 до 30 тыс. рублей. Ее размер ниже, чем средний уровень по России. По данным официальной статистики, в первом полугодии 2018 года средняя месячная зарплата в стране составила 37,6 тыс. рублей. Для того чтобы не останавливать строительство новых станций, «Метрострой» доводит уровень зарплаты до 40–65 тыс. рублей в месяц. Заниженный фонд оплаты труда, в свою очередь, приводит к сокращению ФОТ административного персонала, налоговых отчислений и других расходов, так как они фор-

мируются в процентном соотношении к заработной плате основных рабочих.

Как ранее отмечал генеральный директор ООО «СМУ № 13 Метрострой» Сергей Сепитый, размер тарифа в смете контракта на уже построенный и сданный в эксплуатацию участок Невско-Василеостровской линии в 4,5 раза меньше тарифа, предусмотренного действующим отраслевым тарифным соглашением: 83 рубля против 378 рублей за человеко-час. По его словам, на заработный фонд сметой контракта отводится всего 4% от стоимости строительно-монтажных работ вместо 21%, который был ранее. «На сегодня допущена колоссальная ошибка в определении стоимости работ в метростроении. И в первую очередь ошибка допущена в недооцененности стоимости физического труда, которые вносят наши рабочие в создание метрополитена. Мы в последнее время живем в режиме „зарплата-налоги“, — сказал Сергей Сепитый. Метростроители утверждают, что масштаб потерь в рамках одного контракта может доходить до нескольких миллиардов рублей.

При этом заказчик в данном случае действует в рамках закона, и чтобы превысить сметы, необходимо иметь веские основания. В качестве примера можно привести занижение в 2014 году цены контракта Фрунзенского радиуса, которое в результате удалось нивелировать только после выпуска двух постановлений городского правительства.

В одной лодке

С проблемой несоответствия тарифов сталкиваются не только метростроители. На прошедшей в ноябре конференции «Развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области» игроки отрасли отметили, что существующие расценки на заработную плату, устанавливаемые Минстроем, не отражают реальных затрат подрядчиков

по всем отраслям строительства. «Компенсировать разницу подрядчики вынуждены за счет собственных и заемных средств, что неминуемо приводит к предбанкротному и банкротному состоянию компаний-подрядчиков», — отмечается в резолюции по итогам заседания. По словам президента Национального кровельного союза Александра Дадченко, несоответствие тарифов уже привело к тому, что профессиональные организации, работающие на кровельном рынке, отказались от участия в выполнении госзаказов, предпочитая коммерческие заказы, реализуемые на основании договорной цены. Таким образом, город лишился возможности привлекать высококвалифицированных специалистов-кровельщиков. «В расценках по госконтрактам зарплата рабочего составляет 14–15 тыс. рублей. За такие деньги квалифицированный рабочий работать не будет. Неквалифицированный тоже. Подавляющее большинство банкротств, которые происходят в строительной отрасли, связаны с тем, что компании, которые выходят на госконтракты, пытаются манипулировать в рамках твердой цены договора, чтобы выплатить зарплату. Но потом контролирующие органы предъявляют претензии руководителям», — отметил в ходе круглого стола, посвященного тарифной политике Александр Дадченко. Эксперт рассказал, что 94% сметы составляют материальные ресурсы, а 3,5% — заработная плата. В таких условиях может страдать качество строительства, так как квалифицированный персонал попросту не будет соглашаться работать по столь низким ставкам.

Поддерживает коллег и руководитель ассоциации «Дормост» Кирилл Иванов, который отмечает, что похожее состояние дел наблюдается и в сфере дорожного хозяйства. По его словам, расценки на дорожное покрытие сегодня ниже себестоимости, а фактическая зар-



По действующим контрактам «Метростроя» заработная плата рабочих составляет от 11 до 30 тыс. рублей. Ее размер ниже, чем средний уровень по России: по данным официальной статистики, в первом полугодии 2018 года средняя месячная зарплата в стране составила 37,6 тыс. рублей

ботная плата, согласно проведенному ассоциацией опросу, составляет 90 тыс. рублей против 15 тыс., предусмотренных расценками госконтрактов. В свою очередь, начальник отдела контроля ценообразования комитета по строительству Владимир Величко отметил, что комитет уже работает над решением данного вопроса. Так, например, обсуждается переход на ресурсный метод составления смет. На данный метод строители возлагают большие надежды, однако внедрение его в российское ценообразование займет не один год.

Соглашение и реальность

В настоящее время между правительством города, региональным

Союзом строителей и профсоюзными организациями заключено внутривидовое тарифное соглашение, которое фиксирует среднюю ставку рабочего в строительной отрасли Петербурга. Тарифы в этом соглашении максимально приведены к рыночным, но по факту платят такие зарплаты мало кто может, поскольку в сметах госконтракта значатся тарифы намного ниже. Документ регламентирует коэффициенты, которые применяются к разным тарифным разрядам и видам строительно-монтажных работ. Сейчас соглашение обязательно только для работодателя и не используется при расчете сметных цен контрактов. Придание же тарифному соглашению статуса правового докумен-

та, по мнению участников рынка, могло бы решить проблему тарификации такой важной составляющей, как заработная плата, приблизив ее к рыночным расценкам.

Ситуация с недостаточным фондом оплаты труда уже приводит к спорным ситуациям, в том числе к забастовкам. Так, в столице прошла серия протестов сотрудников ряда строительных компаний, которые участвовали в строительстве метро. Были конфликты и в Петербурге, однако, как подчеркивают в городском «Метрострое», ситуацию могут исправить только совместный пересчет тарифов в действующих контрактах и, конечно, закладывание в будущие проекты реальных цифр.

Агния Митрофанова