

Drumarii

Facilitățile fiscale și protecția socială reduc penuria de muncitori

Pentru marile firme românești specializate în lucrări de construire drumuri și autostrăzi, problema lipsei forței de muncă pare că s-a mai estompat în ultima perioadă. Și asta nu neapărat datorită întoarcerii românilor din străinătate odată cu restricțiile de circulație și criza sanitară. Mai degrabă au fost de ajutor facilitățile fiscale acordate de stat angajaților din construcții. Fără aceste facilități programele de lucrări publice ale statului ar fi fost aproape imposibil de implementat din lipsă de muncitori. În principal facilitățile fiscale acordate angajaților din construcții au ajutat societatea Construcții Generale Moldova din Bacău să rezolve problema forței de muncă, spune directorul său executiv Radu Negurici: "Am reușit să găsim angajați buni și de calitate".

La nivelul actual al salariilor, drumarii din provincie reușesc să găsească și să păstreze angajați. De regulă, angajează muncitori din zona în care este localizată firma pentru că altfel, pentru muncitorii aduși din altă parte, au cheltuieli cu diurna și cazarea.

Rămâne, însă, problema lucrătorilor calificați. "Cel mai greu de găsit sunt specialiștii pe utilaje. Dar și sudorii sau electricienii sunt greu de găsit și, în general, orice meserie care necesită calificări speciale. Este mult mai simplu să găsim muncitorii fără calificare", spune Magdalena Alexandru, administrator G&M Road Building Engineering SRL din Argeș.

Chiar dacă pandemia i-a determinat să revină în țară pe unii dintre românii plecați să lucreze în străinătate, totuși nu au revenit și cei calificați. Drumarii au nevoie de lucrători cu anumite calificări, nu numai de simpli muncitori, ci și de oameni cu calificare medie sau chiar superioară, de exemplu ingineri proiectanți, ingineri constructori. Constantin Baidac, director general Erpia SA Dolj, spune "Chiar și în prezent suntem într-o continuă căutare de personal tehnic. Din punctul meu de vedere, ar fi nevoie din nou de școlile profesionale, de liceele industriale. Și noi am trecut prin asta, la școală se învăța, cât de cât, o meserie. Există și calificarea la locul de muncă. Dar ar fi bine, totuși, ca oamenii să vină cu un minim de cunoștințe într-un domeniu. Nu ar trebui să intre în câmpul muncii fără să aibă



noțiuni minime despre profilul muncii pe care trebuie să o facă".

De când cu pandemia încep să nu mai fie probleme în a angaja șoferi. Continuă, însă, să fie probleme grave pe partea de mecanici de utilaje. "Este o lipsă la nivel național", spune Claudiu Petruț, administrator Construct Perom din Bistrița - Năsăud. El este de părere că asta se întâmplă pentru că "nu s-au mai făcut școli de meserii. Se fac niște cursuri de calificare, dar care nu prea înseamnă foarte mult, din punct de vedere profesional nu se asimilează foarte mult. Tinerii nu mai sunt atrași de acest domeniu, chiar dacă salarizarea este destul de mare." Și Buzogány Károly, director general ING Service SRL Harghita, este de părere că deficitul de personal calificat poate fi rezolvat numai prin școlarizare, iar școlile să aibă o

colaborare strânsă cu firmele de specialitate. În acest sens ar fi benefică o reglementare legislativă, prin care atât școlile, cât și firmele să se implice în această colaborare.

Facilitățile fiscale au avut rezultat foarte bun, susține Radu Negurici, director executiv Construcții Moldova: "Ne-au ajutat să găsim oamenii de care aveam nevoie, am putut să-i angajăm, să le putem oferi salarii bune. Oamenii au fost puși în situația de a se gândi dacă mai merită, sau nu, să plece din țară. Cam 1% din angajații noștri sunt reveniți din străinătate, dar mai important este că ceea ce le putem oferi acum oamenilor îi pune pe gânduri, nu mai au dorința de a pleca în străinătate. În ce privește muncitorii specializați, sperăm că dacă lucrurile vor merge în aceeași direcție vor reveni mai mulți oameni din străinătate".

Protecția socială pe timp de iarnă prin Casa Socială a Constructorilor

Pe lângă facilitățile fiscale, drumarii pot beneficia și de facilitățile create de o lege intrată în vigoare încă din 1997, legea de înființare a Casei Sociale a Constructorilor.

Unii se folosesc din plin de aceste facilități. "Pentru mine Casa Socială a Constructorilor este ceva extraordinar, mai ales în perioada de iarnă", spune Claudiu Petruț, administrator Construct Perom. De exemplu, pentru anul trecut firma a putut folosi pentru plata salariilor pe timp de iarnă sume mai mari cu 60% decât contribuțiile depuse la Casa Socială.

Alți drumarii încă analizează subiectul. "Am avut ceva discuții, dar n-am finalizat", spune Constantin Baidac, directorul general Erpia.

Casa Socială a Constructorilor acordă indemnizații salariaților din construcții pe perioada întreruperii activității din cauza vremii nefavorabile. Perioada nu poate fi mai mare de 120 de zile, dar se extinde cu durata aplicării măsurilor dispuse pe perioada stării de urgență decretate și a stării de alertă instituite la nivel național. Quantumul lunar al indemnizației plătite de CSC este egal cu 75% din media pe ultimele trei luni a salariului de bază brut.



România nu este pregătită cu atâția constructori câți ar trebui ca să se realizeze investițiile anunțate

Cei mai mulți dintre constructori cred că anul acesta vor crește prețurile lucrărilor de construcții. Aceasta și pentru că, "cel puțin pe partea de drumuri, se pare că vor veni foarte mulți bani europeni, așa cum se vehiculează, se vor face foarte multe investiții. Dacă banii vor veni într-adevăr, nu vor fi atâția constructori capabili să muncească. România nu este pregătită cu atâția constructori să muncească pentru banii care vor veni, pentru investițiile anunțate. Vor crește prețurile și pentru manoperă și pentru materiale, toată lumea va specula acest lucru. Se vor scumpi inclusiv bitumul, cimentul", este de părere Claudiu Petruț, administrator Construct Perom. Pentru materialele de bază (oțel, ciment) deja s-au anunțat scumpiri importante. Dar, în funcție de cererea pieței, concurența poate scădea impactul acestei creșteri în prețul produsului final. Totuși, Károly Buzogány, director general ING Service SRL Harghita, spune că după părerea sa oricum vom asista la o creștere a prețului lucrărilor de construcții. "Noi avem și o stație de betoane și deja prețul cimentului a crescut, deci va trebui să mărim și noi prețurile betoanelor", spune Magdalena Alexandru, administrator GM Road Building din Argeș.

Statul român ar trebui să încurajeze mult mai mult firmele românești

Piața lucrărilor de drumuri nu va avea de suferit în acest an, constructorii având contractate multe lucrări. Dar un aspect care îi nemulțumește este legat de lipsa de susținere din partea statului a firmelor cu capital românesc. "Statul român ar trebui să încurajeze mult mai mult firmele românești", este de părere Claudiu Petruț, administrator Construct Perom.

Așa cum sunt concepute în prezent licitațiile, firmele românești nu prea au acces la lucrările foarte mari. În afara firmelor lui Umbrărescu, Spedition UMB și Tehnostrade, alte firme românești nu prea se încadrează în condițiile cerute pentru participarea la licitațiile de atribuire a marilor contracte rutiere. Firmele românești nu pot fi

În general, prețul fierului beton a crescut cu 30 - 35% la începutul anului, iar materialele de balastieră s-au scumpit cu 20 - 25%. Apoi este prețul bitumului, care și în anii anteriori a crescut spectaculos. Producătorii de ciment, fier, piatră brută au anunțat din prima lună a anului creșteri de prețuri.

Constantin Baidac, director general Erpia, mai prevede creșteri și la costul manoperei, pentru că se tot majorează cheltuielile cu salariații.

"Problema este că nu pot fi actualizate contractele cu creșterea salariilor pentru că legislația actuală nu permite. Nu putem să indexăm valoarea contractelor cu creșterea manoperei și cu scumpirea materialelor, nici măcar cu rata inflației. Trebuie să executăm lucrările la prețurile negociate, care nu mai corespund realității. De când a fost întocmit proiectul licitat și până la data când se implementează, când se face efectiv lucrarea, în 2-3 ani, prețurile cresc, iar noi nu avem posibilitatea să le actualizăm, ceea ce este un lucru anormal", afirmă Constantin Baidac.

Costul manoperei va depinde foarte mult de câte lucrări sunt în zona respectivă. "Dacă apare o lucrare foarte mare într-o anumită zonă, sigur vor crește prețurile, este normal", este de părere Magdalena Alexandru. Dar ea crede că nu vor fi prea multe lucrări pe piață: "Cred că la licitații se va merge cu prețuri foarte mici dacă nu apare urgent un nou program de finanțare.

Acum lucrăm pe contractele semnate anul trecut sau chiar în urmă cu ani de zile, dar atât timp cât nu s-au mai făcut noi studii de fezabilitate, nu s-a mai deschis nicio linie de finanțare, este clar că va fi o problemă".

La rândul său, Radu Negurici, director executiv Construcții Moldova, nu crede că anul acesta se va mai scumpi manopera.

Constructorii speră ca statul să aibă bani să le plătească lucrările

Drumarii sunt mulțumiți de programele de investiții finanțate din fonduri europene sau cele din fonduri publice – PNDL 1 și 2. Dar unii dintre ei se plâng că plățile se fac cu întârziere foarte mare. În plus, nu poate fi actualizată valoarea contractelor, semnate în urmă cu doi - trei ani, în funcție de toate creșterile de preț care au avut loc între timp.

Constantin Baidac, directorul general Erpia, spune că este foarte greu să păstrezi o anumită rentabilitate când prețurile din contracte rămân cele de acum trei ani: "Nu putem deconta decât la prețurile licitate, în timp ce prețurile materialelor de construcții și nu numai o iau razna. Plățile sunt conform cu ce s-a licitat, nu țin cont de realitatea de astăzi. Procedura de actualizare a prețurilor este greoaie, autoritățile contractante, din diverse motive, din comoditate sau altceva, nici nu vor să stea la discuții. Ca să ne descurcăm vom lua credite de la bănci. Folosim și programul IMM Invest, deși în acest caz garanția oferită de stat pentru credite este doar pe hârtie, în realitate a trebuit să garantăm tot noi, cu bunuri imobiliare."

Criza bugetului de stat îi îngrijorează pe constructori. Ei speră ca statul să aibă bani să le plătească lucrările. În primele luni ale anului firmele încă mai aveau de încasat facturi din anul trecut. "Marea problemă este decontarea, de către stat, a lucrărilor deja efectuate. Noi mai avem de încasat cam 20% din valoarea lucrărilor executate anul trecut. Pentru acest an avem contracte, avem forță de muncă, așteptăm doar să fie votat bugetul de stat", spune Radu Negurici, director executiv Construcții Moldova.

decât subantreprenori. Ori, subantreprenor înseamnă să faci lucrările plătite mai puțin. "Este o situație care mie, ca firmă medie, nu îmi mai convine. Statul ar putea să împartă autostrăzile în tronsoane mai mici sau să găsească criteriile de susținere a firmelor cât de cât mari românești ca să poată și ele accede la licitațiile pentru marile proiecte publice. Altfel nu au nicio șansă. Mai ales că nu au nici susținerea financiară pe care o au firmele străine, care au în spate bănci și fonduri de investiții. E foarte complicat pentru firmele românești să ia în mod direct un contract mare, de autostradă. Ar trebui ca statul să găsească soluții să susțină firmele românești, consacrate. Pentru că sunt cincizeci-șaizeci de firme, cu experiență de 10, 15 sau 20 de ani, care ar putea face lejer cinci kilometri de autostradă", consideră Claudiu Petruț. ■