

Дорожное счастье под угрозой

О недалёковидности латвийского государства скоро можно будет слагать легенды. Отчаянно выбивая из Европейского союза средства на строительство дорог, власти забыли уточнить один момент: а кто их, собственно, будет прокладывать? Собравшись осваивать первые выделенные 100 миллионов латов, наши чиновники только сейчас выяснили: отрасли не хватает порядка 150 инженеров-проектировщиков транспортных артерий.

А Александра ГЛУХИХ, aleksandra.gluhih@bb.lv

Миллионы не у дел

Расцвет экономики часто начинается с развития дорожной сети. Так, толчок к подъёму послевоенной Европы дали целенаправленные инвестиции именно в этот сектор. К примеру, Финляндия в отдельные годы тратила на строительство и ремонт магистралей до 40% всех бюджетных расходов. Вот и Евросоюз при оказании помощи новым членам альянса заранее предупредил: самая мощная денежная инъекция будет сделана именно в транспортную инфраструктуру.

Латвия обрадовалась. Ни для кого не секрет, что дороги у нас пришли в негодность еще в первые годы независимости, а средств, необходимых на их восстановление, в собственном кошельке власти так и не нашли. В последние годы на содержание всего латвийского дорожного хозяйства общей протяженностью 20,3 тыс. км выделялось по 35-40 млн. латов. Это как минимум в два раза меньше требуемого по нормативам показателя. В итоге за неполные 15 лет независимости, по оценкам специалистов, накопился дефицит в 4,5 млрд. латов.

Поэтому почти миллиард латов, обещанный нашему государству Европой на развитие транспортной инфраструктуры, подоспел как нельзя кстати. Только в нынешнем году на реконструкцию и строительство магистралей должно поступить 104 млн. латов — 82 млн. по европейским проектам (вместе с латвийским софинансированием) и еще 22 млн. по ежегодной статье бюджета "Содержание дорог".

Правда, вопреки ожиданиям многомиллионные подряды не вызвали ажиотажа среди латвийских предприятий. Оценив свой реальный "запас прочности", лишь единицы из них решились участвовать в тендерах. Остальные предпочли не связываться с крупными европейскими заказами, объясняя пассивность дефицитом ресурсов. В первую очередь человеческих.

Эхо 90-х

"Инженеров и проектировщиков в Латвии всегда было мало — просто раньше о проблеме никто не говорил. Спихватились лишь сейчас, когда появилась угроза, что государство не успеет в срок освоить фонды ЕС. Хотя о том, что первые деньги поступят именно на улучшение дорог, было известно еще в начале переговоров о вступлении в альянс", — отметил в интервью **А** директор ООО *Rīgas tilti* Албинс **Ясайтис**.

Министерство сообщения ЛР нынче само признает: на данный момент по стране остаются незаполненными 150-200 дорожных вакансий. Причем в течение ближайших лет (по мере увеличения притока евроденег) спрос на инженеров возрастет еще в 2-3 раза.

На пределе возможностей

Единственной кузницей дорожников в течение 40 последних лет оставался Рижский политехнический институт, ныне Рижский технический университет. Начиная с 1963-го он ежегодно поставлял на республиканский и всесоюзный рынок труда 30-40 инженеров. Пик популярности факультета пришелся на конец 70-х, когда из стен *alma mater* за раз выпускалось по 50-60 специалистов. Однако уже в конце 80-х темпы "производства" дипломированных строителей-дорожников, так же, как и "технарей" других специальностей, сократились вдвое: вместо цехов и стройплощадок молодежь устремилась в бизнес. Самым мрачным для кафедр дорог и мостов стал 1997 год, когда диплом о высшем образовании получили лишь два человека.

Отголоски "черных 90-х" тормозят сегодня не только освоение многомиллионных фондов ЕС, но и развитие отрасли в целом. "Мы особенно остро ощущаем нехватку кадров, когда запускаем новые проекты или думаем о перспективах расширения", — отметила руководитель отдела общественных отношений компании *Binders* Вита **Нориня**.

Об ограниченных возможностях латвийских предприятий говорит и тот факт, что они практически не проявляют интереса к приглашениям *Всемирного банка* участвовать в реализации масштабных международных проектов — будь это прокладка автомагистрали в Индии стоимостью 620 млн. долларов или реконструкция дорог в Польше (130 млн. долларов). За несколько месяцев с начала конкурса в Латвийское агентство инвестиций и развития не поступило ни одной заявки. Как объясняли опрошенные **А** коммерсанты, чтобы на равных конкурировать с зарубежными компаниями, нужно сначала в несколько раз увеличить собственную мощность — приобрести новую технику и пополнить штат. Причем второе, по признанию работодателей, сделать гораздо сложнее.

Ветераны-дорожники советской школы постепенно сдают вахту: кто ушел на пенсию, кто — в бизнес. Кто-то уехал на Запад, где, несмотря на общий спад темпов строительства, за эксплуатацией магистралей следят очень тщательно, и дорожные




Освоение европейских средств, выделенных на развитие дорожной инфраструктуры Латвии, идет со скрипом: не хватает квалифицированных специалистов.

специалисты в Европе по-прежнему востребованы.

Импортировать специалистов из третьих стран в Латвию слишком дорого. Остается два варианта — "перекупать" дефицитных специалистов друг у друга (что активно практикуют местные фирмы) или воспитывать молодую смену самим.

Дороги в топе

Сегодня информативный стенд в РТУ пестрит объявлениями о предложении работы или стажировки в секторе дорожного строительства. Около 15 фирм жаждут принять к себе начинающих проектировщиков и строителей, обещая обеспечить их жильем и прочими благами. Как рассказал  декан строительного факультета Юрис **Смирновс**, сражения за будущих инженеров разгораются задолго до выпускного бала: многие работодатели даже приезжают в вуз, чтобы осведомиться, висит ли их приглашение на месте. А заодно и лично провести агитацию учащихся.

Надо отметить: престиж профессии постепенно растет. В прошлом году из стен вуза вышли 40 молодых специалистов — 20 инженеров-бакалавров и 20 профессиональных строителей-дорожников — выпускников колледжа, которые по завершении трехлетнего курса могут работать прорабами и мастерами. Вот только несмотря на многочисленные обещания правительства пересмотреть структуру финансирования высшего образования в пользу технических программ, число бюджетных мест на кафедре дорог и мостов по-прежнему невелико: в следующем 2005/2006 учебном году рассчитывать на бесплатное обучение смогут не более 40 абитуриентов (конкурс — 7 человек на место). Еще столько же примут на платное отделение. Для сравнения: на экономическом факультете того же РТУ за счет государства учатся порядка 200 человек.

Второй негативный аспект — большой отсев во время учебы. Согласно статистике, на вручении дипломов обычно присутствует в два раза меньше студентов, чем было зачислено четыремя годами раньше. "У нас сложно учиться: высшая математика, начертательная геометрия, физика... Половина не выдерживает и уходит еще с первого курса", — пояснил заведующий кафедрой дорог и мостов Айнар **Паэглитис**.

К уровню подготовки выпускников РТУ руководители предприятий особых претензий не предъявляют. "Конечно, молодым проектировщикам не хватает опыта: чертить прямые линии они умеют, а в сути задачи большинство не разбирается. Но у нас нет другого выхода. Мы — частная компания и должны сами заботиться об обучении персонала. Сейчас у нас из 16 сотрудников 8 стажеров. Летом берем их с собой на объекты, чтобы зимой, когда придется заниматься непосредственно проектированием мостов, они имели конкретное представление, что это такое", — говорит директор *Rigas tilti* Албинс Ясайтис.

Круг замкнулся

Как долго продлится подобный дисбаланс в отрасли? "Цикл движется по синусоиде. Сейчас мы приближаемся к пику активности, который продлится еще как минимум 5-7 лет, пока поступает финансирование ЕС. Потом, возможно, произойдет некоторое торможение — как к данному моменту в Европе, где новые дороги практически не прокладывают, а только реставрируют старые. Затем вновь последует движение вверх. В любом случае повторения кризиса 90-х, когда ремонтные работы были практически полностью остановлены, больше не случится", — считает профессор Айнар Паэглитис.

Похожей позиции придерживаются и остальные дорожники. До вступления в ЕС в Латвии практически отсутствовало понятие эксплуатации — на летний ремонт дорог выделялись копейки, и многие фирмы в зимний "несезон" были вынуждены даже увольнять треть сотрудников, чтобы экономить на издержках. Летом, в зависимости от объема заказов, штат пополняли вновь. Сейчас предприниматели надеются на более стабильную нагрузку. "Объекты, построенные на деньги ЕС, будут требовать регулярной, дорогостоящей эксплуатации. Значит, спрос на услуги дорожных строителей должен возрасти", — заключил Албинс Ясайтис.