

ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ И ПРИОРИТЕТИ В ТРАНСПОРТА В БЪЛГАРИЯ

Автор: Светлозар Манасиев

HUMAN RESOURCES AND PRIORITIES IN TRANSPORT IN BULGARIA

Author: Svetlozar Manasiev

Резюме: Транспортът, като отрасъл на българската икономика и най-вече неговите човешки ресурси, се повлиява от редица пазарни и политически промени. Тези промени намират отражение в представянето на официалните статистически данни за сектора, които от своя страна показват възможностите за реализиране на проекти, планове, стратегии. Такава е за сектора „Транспорт” - „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.” Коректното, периодично постъпване на статистическа информация, отразяваща измененията е основание за навременни промени при изпълнението на стратегическите действия.

Ключови думи: човешки ресурси, транспорт.

Abstract: Transport, as an industry of the Bulgarian economy, and mostly the human resources engaged in it, is influenced by a number of market and political changes. These changes are reflected in the official statistical data for the sector, which on the other hand indicate the opportunities for implementation of projects, plans, strategies. An example of the latter in the Transport sector is the “Strategy for the Development of the Transport System of the Republic of Bulgaria Until 2020”. The prompt and timely entry of statistical data reflecting the variations is the grounds for timely changes to be undertaken within the strategic activities implementation.

Keywords: human resources, transport.

JEL: O 15, R 42.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

След края на социалистическото управление (10 ноември 1989г.) и преориентирането на България към пазарна икономика, започна процес на промяна¹ (Илиев, У., 2006) в начина на управление на човешките ресурси.² (Dimitrov, К., 2009) Осъзнаването на ценността „човешки ресурс“ отреди ключова роля на мениджърите по управление на хора и техните отдели. Навлизането на редица мултинационални компании на пазара, обогати и показа в нова светлина разбирания за ролята на различните длъжности, оценка на постигнатите резултати, мотивацията и пр.

Насочеността на икономическото развитие на България в последното десетилетие е повлияно от подготовката, присъединяването и синхронизирането на страната към Европейския съюз³. Политиките по управление на човешките ресурси са политики по споделяне на европейските икономически ценности. Използването на европейските проекти за развитие налага синхронизиране на законодателство, практика, култура.

Целта на настоящата статия е да представи статистически данни за фактическото положение в сектор „Транспорт“, най-вече от гл. т. на човешките ресурси в България, от една страна и от друга да изясни основните моменти от „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“, като по този начин създаде нагледна възможност за последващи оценки на реалните възможности за изпълнение на тази стратегията.

2. КОНЮНКТУРА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Транспортът, като отрасъл на националното стопанство, се характеризира с някои специфични особености⁴ (Bakalova, V., Nikolova, H., 2010):

- не създава нов веществен продукт с нови свойства, транспортната продукция няма веществен израз и се измерва в тонкилометри при товарните превози и пътничкилометри при пътническите превози;
- осъществява само пространствено преместване на пътници и товари, пренася продукта в мястото на потребление и от тази гл. т. може да се разглежда като продължение на производствения процес в сферата на обръщението;
- задоволява обществените потребности от пространствено преместване на продуктите;
- транспортната продукция е неотделима от производствения процес, потреблението ѝ по място и време съвпада с нейното производство, следователно готовата транспортна продукция не може да се натрупва и складира (не могат да се създават запаси от готова транспортна продукция).

¹ Илиев, Й., Управление на човешките ресурси – необходимият преход от науката към практиката на българските фирми, Годишник на УНСС, С., 2006, с. 148-153.

² Вж. по-подробно Димитров, К., Съвременни аспекти в управлението на човешките ресурси, студия, НТ на УНСС, И. „Стопанство“, том 2, София, 2009, с. 319.

³ На 25 април 2005г. в Люксембург, България пописва договор за присъединяване на страната към Европейския съюз. Договорът влиза в сила от 1 януари 2007г. Вж. Official Journal of the European Union, 21.06.2005.

⁴ Вж. по-подробно Бакалова, В., Х. Николова, Икономика на транспорта, УИ „Стопанство“, София, 2010, с. 9-11.

Различните видове транспорт – железопътен, автомобилен, воден (морски и речен), въздушен и тръбопроводен – са части от транспортната система на страната. Според проф. д.и.н. Л. Мутафчиев „Под транспортна система следва да се разбира съвкупността от транспортни средства, пътища и възли, които осигуряват процеса на пространствено преместване на товарите и пътниците на базата на взаимнообвързаната и съгласуваната работа на всеки отделен вид транспорт и при наличието на определено единство на технологичните процеси при извършване на превозите”⁵ (Mutafchiev, L., 1994). Сходно е виждането и на доц. д-р Виолета Бакалова⁶ (Bakalova, V., Nikolova, N., 2010). Разбирането на проф. д. ик. н. Х. Първанов е: „Транспортната система представлява рационално организирана съвкупност от два или повече вида транспорт, осъществяващи превозната си дейност на основата на конкуренцията и взаимодействието между тях.”⁷ (Purvanov, N., 2007). Конюнктурата в сектор „Транспорт” може да бъде представена на база следните данни:

Основни икономически показатели за сектор „Транспорт, складиране и пощи” (Таблица 1)⁸;

Сравнение на показателите: бр. предприятия, оборот (хил. лв.), произведена продукция (хил. лв.), бр. заети лица за периода 2002г. – 2012г. – трайна тенденция на намаляване на броя на предприятията; с изключение на 2007г. (12 868 252 хил. лв.), оборотът е в интервала 8 – 10 000 000 хил. лв., а бр. на заетите лица намалява от 217 234 до 153 931 заети (Таблица 2).

Таблица 1 - Основни икономически показатели за сектор „Транспорт, складиране и пощи” за 2012г. и данни за 2013г.⁹

Наименование	2012	2013 ¹⁰
Брой предприятия – бр.	19 003	19 425
Оборот – хил. лв.	10 541 692	11 206 817
Произведена продукция – хил. лв.	10 759 406	11 367 905
Добавена ст-ст по фактурни разходи – хил. лв.	3 136 159	3 309 650
Покупка на стоки и услуги – хил. лв.	8 468 964	
Разходи за персонала – хил. лв.	1 596 578	
Разходи за възнаграждения – хил. лв.	1 286 152	
Заети лица – бр.	153 931	

Източник: НСИ

⁵ Мутафчиев, Л., Икономика на транспорта, София, 1994, с.30.

⁶ Бакалова, В., Х. Николова, Икономика на транспорта, УИ „Стопанство”, София, 2010, с.22.

⁷ Първанов, Х., Някои тенденции в развитието на европейската транспортна система, Икономически алтернативи, бр. 5, 2007, с.16.

⁸ По данни на НСИ към 30.01.2014г., www.nsi.bg/bg/content/7711/сектор-h-„транспорт-складиране-и-пощи”

⁹ НСИ

¹⁰ По предварителни данни към 29.08.2014г., НСИ.

Таблица 2: Бр. предприятия, оборот (хил. лв.), произведена продукция (хил. лв.), бр. заети лица¹¹ (2002г. – 2012г)

Показател	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012
Бр. предприятия	24 203	24 196	22 853	22 206	19 068	17 805	16 965	19 306	19 121	19 003
Оборот – хил.лв.	8046834	8237243	9374952	10911937	10926927	12868252	10129001	8482474	8354423	10541692
Произведена продукция – хил. лв.	7783157	7926023	8976376	10431956	10467702	12276495	10122217	8445005	8301532	10759406
Заети лица – бр.	217 234	216 723	215 035	215 121	190 868	186 737	161 002	161 079	158 734	153 931

Източник: НСИ

- Среден брой на зетите и тяхната производителност (Таблица 3) – след намалението на производителността през 2009г. и 2010г., през 2012г. (за 2011г. няма данни за произведената продукция) значително нараства.

Таблица 3: Среден бр. на зетите лица в едно предприятие и производителност на труда средно на едно заето лице¹² в транспорта

Показател	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Бр. заети лица средно в едно предприятие	8,96	8,96	9,41	9,69	10,01	10,49	9,49	8,34	8,30	8,24	8,10
Производителност на труда средно на едно заето лице	35,83	36,57	41,74	48,49	54,84	65,74	62,87	52,43	52,30		69,90

Източник: НСИ

- Брутният вътрешен продукт (БВП) в транспортния сектор, като процент от общия БВП (таблица 4) на страната (по данни на НСИ) в периода 2005г. – 2010г. е както следва:

2005г. – 8,1 %;

2006г. – 7,2 %;

2007г. – 7,2 %;

¹¹ НСИ, Евростат, <http://ec.europa.eu/eurostat>.

¹² НСИ

2008г. – 6,9 %;

2009г. – 6,9 %;

2010г. – 6,9 %.

Може да се отбележи, че процентът на БВП в транспортния сектор, спрямо БВП на страната в посочения период относително намалява, като през последните три години от периода запазва относителния си дял.

Таблица 4: Брутен вътрешен продукт за страната(2000 – 2012)

Година	БВП (млн. лв.)
2000	27 399
2001	30 299
2002	33 189
2003	35 812
2004	39 824
2005	45 484
2006	51 783
2007	60 185
2008	69 295
2009	68 322
2010	70 511
2011	75 308
2012	78 089

Източник: НСИ

- В таблица 5 са представени осигурените лица по сектори. Най-много намалява броя на заетите в товарния морски и крайбрежен транспорт – 84% - 80%, а най-голямо е увеличението при пътническия въздушен – 20%.

Таблица 5: Разпределение на заетите лица в транспорта по сектори¹³
(Arnaudov, B., 2013)

Сектор „Транспорт“	Осигурени за 2009г.	Осигурени за 2010г.	Осигурени за 2011г.
Пътнически жп трансп. - междуселищен	11 003	11 385	10 898
Товарен железопътен транспорт	5 015	4 556	4 348
Пътнически градски и крайградски транспорт	16 115	15 745	14 974
Пътнически таксиметров транспорт	5 572	5 323	4 475
Друг пътн. сухоп. транс. (некласифиц. другаде)	10 639	10 470	10 380
Товарен автомобилен транспорт	40 482	40 669	44 203
Услуги по преместване	402	431	484
Тръбопроводен транспорт	978	1 009	926
Пътнически морски и крайбрежен	153	105	83
Товарен морски и крайбрежен	3 805	939	782
Път.транс. по вътрешни водни пътища	218	92	35
Тов. транс. по вътрешни водни пътища	993	967	975
Пътнически въздушен транспорт	3 414	4 117	4 250
Товарен въздушен транспорт	319	324	329
Космически транспорт	27	5	0
Складиране и съхраняване на товари	1 291	1 297	1 466
Екплоат. на инфраструк в сухоп. транс.	17 035	16 210	15 229
Спомагателни дейности във водния транспорт	3 272	2 943	2 837
Спомагателни дейности във въздушн. транспорт	3 142	3 004	3 224
Обработка на товари	2 782	2 337	2 223
Други спомагателни дейности в транспорта	4 407	4 471	4 573

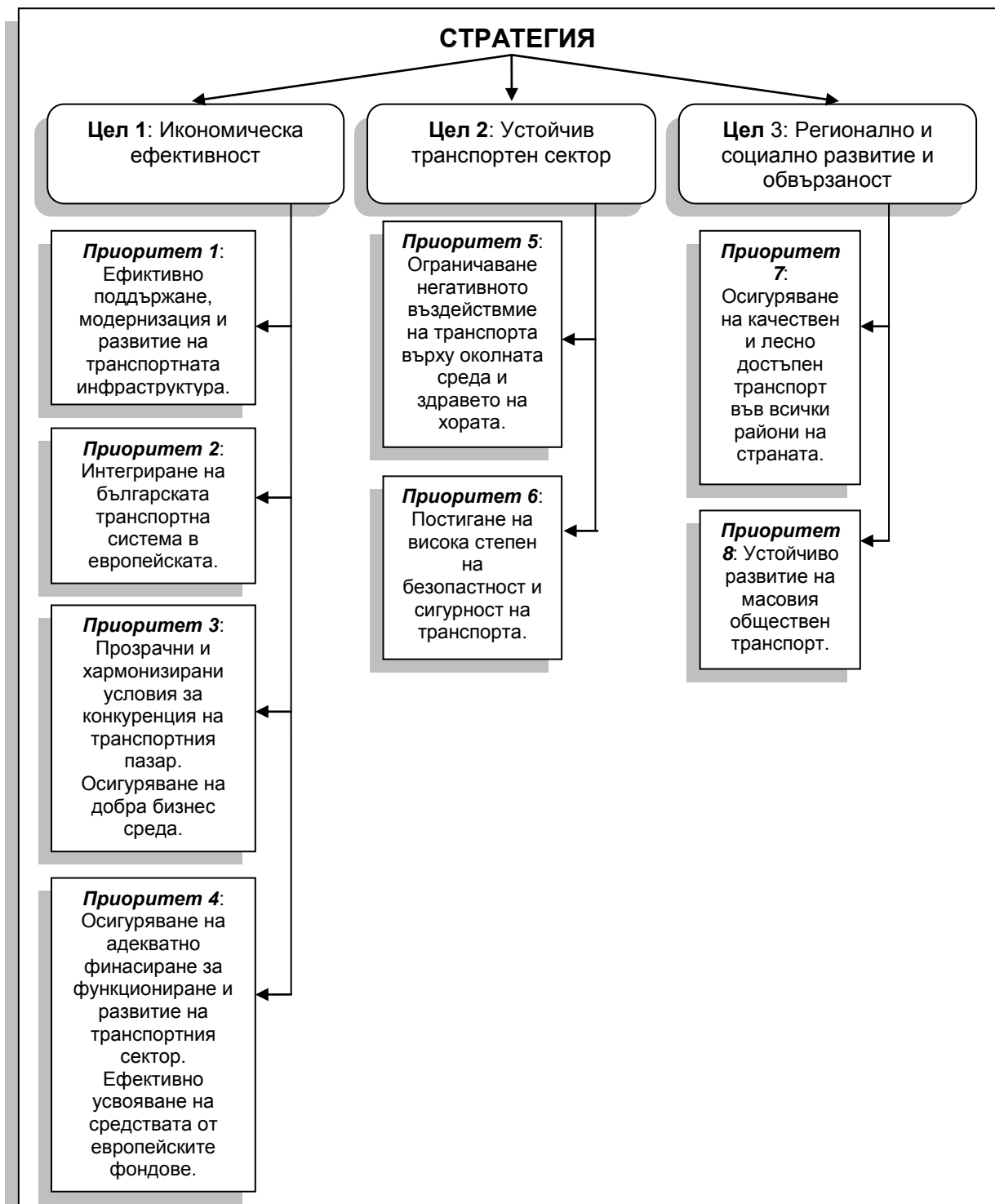
Източник: НСИ

¹³ Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта, ИК –УНСС, софия, 2013, с. 89 – 91.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА.

В „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.”¹⁴ се съдържат основните стратегически приоритети (Фиг. 1) на транспортната политика на страната.

Фиг. 1: Основните стратегически приоритети



Източник: Собствен

¹⁴ Достъпна на www.mtitc.government.bg/index.php - Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Приоритет 1 – *Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура.* Железопътната и пътна мрежи, пристанища и летища на България са в незадоволително състояние. Нуждаят се от спешни мерки по реконструкция и модернизация, за да се задоволят растящите изисквания по отношение на количеството и качеството им, синхронизирани с изискванията и препоръките на Европейския съюз. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) насърчава внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС)¹⁵ (Lakov, V., 2012) и свързаните с тях безопасност, сигурност, екологичност.

Приоритет 2 – *Интегриране на българската транспортна система в европейската.* Интегрирането на българската транспортна система в европейската е необходимо условие за постигането на пълна политическа икономическа и социална кохезия на България в рамките на разширена Европа. Предоставените ѝ възможности за финансиране от Структурните и Кохезионния фонд е основание за изграждане, модернизиране и развитие на транспортната ни инфраструктура. Акцент в това отношение са по-ниски за страната разходи. Съществен елемент от интегрирането на инфраструктурата е нейното развитие и отваряне към съседните страни, както и осигуряване на пълна оперативна съвместимост за движение по българските участъци от Трансевропейската мрежа. Качеството на предлаганата транспортна услуга зависи да голяма степен и от транспортните оператори и в този смисъл, пълното интегриране на българските превозвачи в европейската транспортна система ще гарантира тяхната конкурентноспособност на общия пазар за транспортни услуги.

Приоритет 3 – *Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда.* Транспортът като част от икономиката на страната оказва въздействие върху всички останали сектори. Този приоритет е в съответствие с политиката на Европейския съюз за регулирана конкуренция и възприемане на ефективна политика при определяне на таксите за достъп до инфраструктурата, както и либерализирането на каботажните превози¹⁶ (Apostolov, L., 2012) с цел намаляване на броя на празните курсове.

Приоритет 4 – *Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове.* Финансирането на транспортния сектор има няколко основни насоки:

- изграждане, модернизация, поддържане и ремонт на инфраструктурата, за която държавата има водеща роля, без това да изключва други финансови източници¹⁷ и инструменти¹⁸;
- подновяване, модернизация и експлоатация на транспортния парк;

¹⁵ Лаков, В., Методи за подобряване на качеството на автомобилната транспортна система, статия, НС „Механика, транспорт, комуникации”, бр.1, статия № 0648, 2012, с. 25-26.

¹⁶ Апостолов, Л., Особенности на каботажите в ЕС, сп. „Камиони”, бр. 2, 2012.

¹⁷ Напр. такси за ползване на инфраструктурата.

¹⁸ Различни форми на публично-частно партньорство, вж. по-подробно Иванов, М., Развитие на концесионирането в България, дисертация, УНСС, 2014.

- предоставяне на обществени превозни услуги при взаимодействие на държавата и операторите;

- научни и приложни изследвания и проучвания в областта на транспорта.

Преобладаващата част от транспортния парк в страната е физически и морално остарял. В този смисъл първостепенна важност е обновяването на подвижния състав.

При подготовката на договори за предоставяне на обществена услуга трябва да се работи в посока създаване на по-благоприятна бизнес среда с ясно очертани очаквания за качеството на услугата срещу предоставените средства от държавата.

Изоставането в научните изследвания и практическите им приложения налагат следните мерки: подкрепа на трансфера на ноу-хау и нови технологии на международно ниво в посока на общите изследвания за развитието на Европейския съюз; подкрепа на изследванията в областта на екологосъобразните видове транспорт, енергоспестяващи технологии и алтернативни енергоизточници и тяхното приложение в практиката; повишаване ефективността на научните и приложни изследвания.

Приоритет 5 – *Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората*. Развитието на българския транспортен сектор, в последните години, показва тенденция на нарастване на дела на автомобилния транспорт в общата транспортна дейност. Това води да ръст на емисиите от вредни газове и шум, въздействайки негативно върху околната среда и климата, понижавайки качеството на живот в населените места.¹⁹ (Tshevtkova, S., Minkov, T., 2009., Minkov, T., 2009a., Minkov, T., 2009b.) Ограничаването на вредното влияние на транспорта върху околната среда, климата и качеството на живот на хората изисква въвеждане и насърчаване употребата на горива и енергии от алтернативни и възобновяеми енергийни източници, както и развитие и увеличаване на дела на екологосъобразните видове транспорт. Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритет ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор, в съответствие с политиките на Европейския съюз. Основната цел за периода 2010 – 2020г. е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности, напълно интегрирана и конкурентноспособна. По-добрата интеграция на отделните видове транспорт е средство за подобряване на общата ефективност на системата и за ускоряване разработването и внедряването на иновативни технологии.

Приоритет 6 – *Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта*. Тази политика съответства на поетите от България задължения по линия на международните организации в съответните видове транспорт, в които

¹⁹ Вж. по-подробно Цветкова, С., Т. Минков, Насоки за намаляване на вредното въздействие на автомобилния транспорт върху околната среда, Изд. „Крисан-С”, София, 2009, с. 10-40, също и Минков, Т., Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда, Изд. „Икономически алтернативи” – УНСС, София, 2009, с. 106-125, също Минков, Т., Автомобилният транспорт и околната среда – основни проблеми и начини за тяхното разрешаване, сп. „Икономика”, София, 2009, с. 25-35.

страната ни членува, както и на политиката и целите на Европейския съюз, за повишаване на безопасността и сигурността в транспорта. Развитието на устойчива транспортна система и осигуряване на необходимото качество на транспортните услуги, не може да се осъществи ефективно без държавна политика, насочена към повишаване на безопасността и сигурността на всичките видове транспорт. Повишаването на скоростта на движение на транспортните средства, изграждането на съпътстващата инфраструктура и системи за управление на транспортните потоци и на товаро-разтоварните дейности с висока степен на автоматизация и централизация, въвеждането на нови изисквания по отношение на безопасността на транспортната инфраструктура, транспортните средства и системите за управление, налагат провеждането на активна държавна политика за повишаване на административния капацитет и квалификацията на държавните регулаторни и контролни органи, така че тяхната дейност да подпомага в максимална степен развитието на транспортната система и същевременно да даде възможност за упражняване на ефективен контрол за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност.

Приоритет 7 – *Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната.* Транспортният сектор е ключов за икономиката на България поради свързващата му роля с останалите сектори в и приноса му в брутната добавена стойност и заетостта²⁰. Основната функция на транспортния отрасъл е задоволяване на транспортните нужди на населението и икономиката като цяло. Основния проблем в българския транспортен сектор е преди всичко качеството на предоставяните услуги. Съгласно този приоритет, мерките трябва да бъдат в посока наличност, достъп и надеждност на транспорта. Въвеждането на интелигентни транспортни системи е основание за подобряване на цялостните резултати на транспортната система. Използването на информационни системи е от важно значение за наблюдението на сложните транспортни вериги и по-доброто управление на транспортните потоци. Системите за наблюдение, контрол и управление на движението по пътищата е предпоставка за подобряване управлението на трафика. Изграждането на качествена инфраструктура е основен момент в балансираното териториално и отраслово развитие и положителното въздействие в развитието на малките и големите населени места, както и достъпа до тях.

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на Европейския съюз за поставянето на акцент, фокус върху потребителите на транспортните услуги.

Приоритет 8 – *Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.* Ефектът от намаляване на пътуванията с обществен масов транспорт от една страна и от друга увеличаване на автомобилизацията и използването на лични автомобили като цяло е насищане на пътищата с автомобилен трафик и намаляване на използването на железопътен и масов градски транспорт. Това води до нарастваща нужда от субсидирането му – задължение на държавата да осигурява

²⁰ Беше отбелязано по-горе.

транспортни услуги на населението. Създаването на привлекателни условия на обществения транспорт е сложна задача, стояща пред транспортната стратегия. Сред основните фактори за решението ѝ са: повишаване на качеството и максимално облекчен достъп до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми и тяхното интегриране, вкл. създаването на интегрирани системи за таксуване, координиране на разписанията на различните видове транспорт, прилагане на гъвкава тарифна политика. Този приоритет е в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз за постигане на устойчива градска мобилност на населението, която ще доведе до: намаляване на задръстванията в градовете; оптимизиране на използването на лични автомобили; намаляване на замърсяванията и шума; по-добра организация на градския транспорт; осигуряване на по-достъпен, по-сигурен и по-безопасен градски транспорт. Използването на интелигентни транспортни системи ще осигури по-добро управление и предоставяне на нови услуги (напр. информационни системи за пътниците, управление на автомобилния парк, системи за таксуване и др.)

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Статията се опита да представи основни статистически данни показващи състоянието на сектор „Транспорт“ най-вече от гл. т. на човешките ресурси, както и основните положения в Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. показващи посоки за национално развитие и усъвършенстване. Познаването на фактическо положение на сектора е основание за осмисляне и планиране на възможностите за изпълнение на Стратегията. От тази гл. т. периодичното постъпване и анализиране на нови статистически данни е важно за осъществяване на планираните действия.

8. REFERENCES

1. Apostolov, L., 2012. Osobnosti na kabotazhnite prevozi v ES, sp. Kamioni, br. 2.
2. Arnaudov, B., 2013. Tendencii v razvitiето na choveshkite resursi v transporta, IK – UNSS, Sofia.
3. Bakalova, V., Nikolova, H., 2010. Ikonomika na transporta, UI Stopanstvo, Sofia.
4. Dimitrov, K., 2009. Suvremenni aspekti v upravleniето na choveshkite resursi, studiya, NT na UNSS, I. Stopanstvo, tom 2, Sofia.
5. <http://ec.europa.eu/eurostat>.
6. Iliev, Y., 2006., Upravlenie na choveshkite resursi – neobhodimiya prehod ot naukata kum praktikata na bulgarskite firmi, Godishnik na UNSS, S.

7. Ivanov, M., 2014. Razvitie na kontshesioniraneto v Bulgariya, disertatshiya, UNSS.
8. Lakov, V., 2012., Metodi za podobryavane na kachestvoto na avtomobilnata transportna sistema, statiya, NS Mehanika, transport, komunikatshii, br. 1, st. 0648.
9. Minkov, T., 2009a. Avtomobilniyat transport i okolnata sreda – osnovni problem i nachini za tyahното razreshavane, sp. Ikonomika, Sofiya.
10. Minkov, T., 2009b., Vliyanie na avtomobilniya transport vurhu okolnata sreda, Izd. Ikonomicheski alternative – UNSS, Sofiya.
11. MTITS.
12. Mutafchiev, L., 1994. Ikonomika na transporta, Sofiya.
13. NSI.
14. Official Jurnal of the European Union, 21.06.2005.
15. Purvanov, H., 2007. Nyakoi tendentshii v razvitiето na evropeyskata transportna sistema, Ikonomicheski alternative, br. 5.
16. Tshvchkova, S., Minkov, T., 2009., Nasoki za namalyavane na vrednoto vuzdeystvie na avtomobilniya transport vurhu okolnata sreda, Izd. Krisan-S, Sofiya.
17. www.nsi.bg/bg/content/7711/сектор-h-„транспорт-складиране-и-пощи”.