



---

## **ВЛИЯНИЕ НА ИКОНОМИЧЕСКАТА КРИЗА ВЪРХУ СЪСТОЯНИЕТО НА ТРУДОВИЯ ПАЗАР В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР НА БЪЛГАРИЯ**

**Даниела Годорова**  
[daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg),

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,  
катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”,  
София, ул. „Гео Милев” №158  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** пазар на труда, транспортен сектор, потоци, икономическа криза*

**Резюме:**

*Финансовата и икономическа криза у нас оказаха силно влияние и върху транспортния сектор на страната. В статията се разглежда състоянието на пазара на труда в този икономически сектор от гледна точка на потребностите на икономиката и качество на заетостта.*

*Пазарът на труда в транспорта се представя като система от икономически взаимоотношения между държавата, работодателите, нуждаещи се от работна сила с определена подготовка и квалификация и самите лица, които търсят платена заетост и отговарят на определени условия.*

*Изследва се структурата на трудовия пазар и се очертават неговите основни потоци, като се разкриват особеностите в транспортния сектор, като сектор от българската икономика.*

### **I. ВЪВЕДЕНИЕ**

Кризата, която обхвана и България намери силно отражение на бизнес климата в страната, на развитието на икономическите сектори и на трудовия пазар. В края на 2014 г. по данни на националния статистически институт коефициентът на безработица на трудовия пазар в България е 11,4 %, като 56,7% от общия брой на безработните лица са мъже и 43,3% са жени. От всички безработни 13,9% са с висше образование, 56,0% – със средно, и 30,0% – с основно и по-ниско образование<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Данни на Национален статистически институт, [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)



Фигура 1.

Наблюдава се силно повишаване на коефициента на безработица в резултат на настъпилата икономическа и финансова криза. През последната година този коефициент бележи спад, в резултат на положителното развитие на икономиката и предлагането на повече работни места.

През 2014г. населението на Република България е 7 364 570, като се отчита намаление с 564 331 души или 7,2%, в сравнение с 2001г. Налице е и промяна на възрастовата структура на населението, като около 1/4 от населението е в надтрудоспособна възраст. През 2001 г. медианната възраст на населението е била 39,3 години, докато през 2014 г. достига 42,8 години при средна за ЕС-28 от 40,9 години<sup>2</sup>.

Тази негативна тенденция говори за застаряване на населението. За преодоляване на това състояние се провежда политика насочена към обновяване на работната сила.

Състоянието и равнището на работната сила заемат все повече централно място в икономиката на страната. Техническите, икономическите и обществено-политическите промени през последните години в национален и международен аспект, показват необходимостта от нови политики за развитието на човешките ресурси, като основна част от дейността на всеки един сектор на икономиката. Поставят се нови изисквания по отношение на управлението, мотивацията и квалификацията на персонала.

## II. ПАЗАР НА ТРУДА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Транспортът разглеждаме като сложна система, в която си взаимодействат инфраструктурата, превозните средства, информационните технологии, правилата, сигурността, безопасността и културата на обслужване. Пазарът на труда в транспорта е мястото, където се проявяват икономическите отношения, които възникват между държавата, работодателите и лицата (работната сила), които имат квалификацията и желанието да работят в този икономически сектор. Намирането на квалифициран персонал за работа в транспортните предприятия е сериозно предизвикателство, тъй като за тази важна работа се изисква специфична квалификация, опит, желание и отговорност.

<sup>2</sup> Данни на Национален статистически институт, [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)

Кризата в България намери силно отражение, както върху икономиката на страната, така и върху транспортния сектор, като дава своето отражение и върху трудовия пазар. Конкретно за периода 2008 -2014г. се отчита намаление на заетостта и нарастване на безработицата. Налице е често несъответствие между изискванията на работното място и професионалната компетентност на работната сила от друга.

Именно затова е особено важна връзката между транспортните предприятия и образователните институции. Грижата за младите хора е сериозно предизвикателство пред страната ни, защото чрез създаването на благоприятни условия за образование и професионално реализиране на специалистите би се постигнало подобряване на демографската ситуация и повишаване на качеството на живот.

За да се отговори на потребностите на трудовия пазар е необходимо младите хора да се обучават в атрактивни и полезни специалности, които имат конкретна практическа насоченост. През последните години транспортните фирми, водени от необходимостта за намаляване на числеността на своя персонал все повече изграждат длъжностни характеристики, които включват едновременно изпълнение на значими задачи, изискващи сериозна квалификация. В транспортния сектор се извършиха крупни организационни реформи, чрез структурни промени, което доведе до по-ефективно използване на материалните и човешки ресурси и повишаване производителността на труда.

За транспортният сектор е изключително важен въпросът за съответствието на получените от студентите теоретични знания и практически умения съобразно нуждите и изискванията на потребителите на кадри. От това в основна степен зависи успешната професионална реализация в системата на транспорта, спедицията, логистиката и други организационно производствени отрасли и административни структури.

Връзката между образованието и бизнеса, популяризирането на стажантските и стипендиантските им програми, на възможностите за професионална реализация е от съществено значение за подобряването на пазара на труда, намаляването на безработицата и повишаването на заетите лица.

Транспортният сектор осигурява заетост на повече от 130 хиляди души, което е сериозен процент от населението на България. Транспортната политика, която се провежда в България е насочена към подобряване на качеството на транспортната услуга като цяло. Модернизацията на транспортната инфраструктура и иновациите във високотехнологични транспортни услуги при извършване на превозите на пътници и товари е основен стратегически приоритет на Общоевропейската транспортна политика до 2020 г.<sup>3</sup>

Обществото и икономиката като цяло изискват европейска транспортна услуга, която да извършва свободното движение на хора и стоки с висока степен на сигурност, безопасност, екологичност и комфорт.

Затова от особена важност е подобряването на транспортната инфраструктура, тъй като тя спомага за повишаване на мобилността на хората и стоките, както и съдейства за териториалното сближаване между отделните страни от Европейския съюз и конкурентоспособността.

В условия на икономическа криза, когато отчитаме намаление на публичните и частните инвестиции, въздействието върху икономиката на европейските фондове е сериозно. Значителна част от европейските средства са насочени чрез инвестиции за развитието на българския транспортен сектор и превръщането му в конкурентоспособен на международния транспортен пазар.

---

<sup>3</sup> Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г, <https://www.mtitc.government.bg>

За подобряване състоянието на транспортната услуга се изпълняват значими инфраструктурни проекти, закупуват се нови превозни средства. За последните години, в резултат на изпълнението на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ се извърши значително подобрене, модернизирани и изградени на нови пътища, което носи редица икономически и социални ефекти - спестено време за пътуване по автомагистралите, повишена средна скорост на движение по новите лотове на магистралите, намалени задръствания, в резултат на подобрена инфраструктура и връзки. Постигането на устойчив транспорт дава възможност за създаване на нови работни места и транспортния сектор предлага възможности на заетост в резултат на изпълнението на редица проекти по оперативните програми „Транспорт“ и „Транспорт и транспортна инфраструктура“.<sup>4</sup>

Трудовият пазар в транспортния сектор изисква наличие на специални и конкретни компетенции в работната сила, тъй като от тяхната работа зависи равнището на предлаганата транспортна услуга, а именно:

- ✓ Качество;
- ✓ Безопасност;
- ✓ Привлекателност.

Върху развитието на пазара на труда в транспортния сектор влияние оказват множество фактори, които са свързани с развитието на икономиката, търговията, демографската структура на населението, мобилността на хората, модернизиранието на технологиите и др.

Проблемите на пазара на труда в транспортния сектор не се различават съществено от тези в повечето икономически сектори в България. Икономическата криза се отрази върху броя на заетите, като за периода 2008-2014г- отчитаме намаление на заетите лица в транспортния сектор.(Таблица 1.)

#### Брой заети лица в икономиката и в транспортния сектор<sup>5</sup>

Таблица 1.

Показатели	2008г.	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.
<b>Общ брой заети лица, хил.</b>	<b>3306,2</b>	<b>3204,8</b>	<b>3010,4</b>	<b>2908,3</b>	<b>2894,9</b>	<b>2889,4</b>	<b>2927,40</b>
- мъже	1755,5	1698,7	1579,2	1508,0	1517,2	1518,0	1543,3
- жени	1550,8	1506,1	1431,2	1400,3	1377,7	1371,5	1384,1
<b>Коефициент на заетост, %</b>	<b>64,0</b>	<b>62,6</b>	<b>59,7</b>	<b>58,5</b>	<b>58,8</b>	<b>59,5</b>	<b>61,0</b>
<b>Транспорт, складиране и пощи, хил.</b>	<b>189,5</b>	<b>187,6</b>	<b>177,3</b>	<b>173,8</b>	<b>176,3</b>	<b>180,8</b>	<b>177,6</b>
- мъже	144,7	144,2	136,3	134,7	139,9	142,6	140,5
- жени	44,9	43,4	40,9	39,2	36,4	38,2	37,1

Безработицата можем да определим като икономически и социален проблем, както за България, така и за транспортния сектор.

Икономическата криза повлия неблагоприятно върху развитието на човешките ресурси и текущото състояние на работната сила в транспортния сектор.

Голяма част от заетите в транспортния сектор са включени във възрастовата група 45-54 години, а съответно най-малко са заетите лица на 65 и повече години и до

<sup>4</sup> Секторна оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., Секторна оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg)

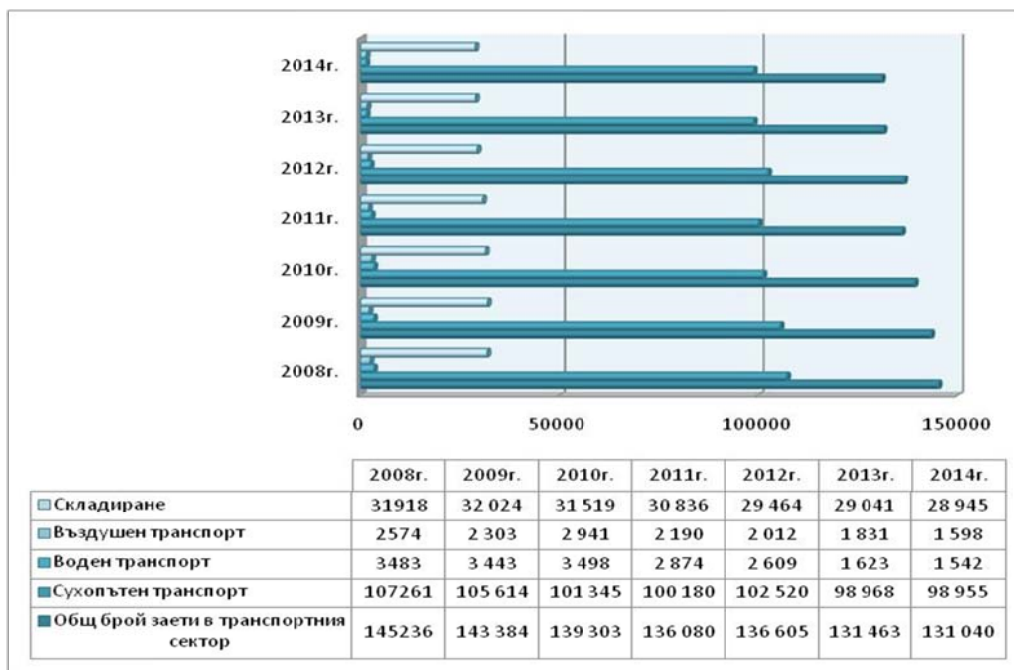
<sup>5</sup> Данни на Национален статистически институт, [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)

45 години.<sup>6</sup> Тази неблагоприятна тенденция е характерна за последните години и говори за застаряване на работната сила.

Наблюдава се, че най - висок е дялът на заетите в сухопътния транспорт около 75%, във водния и въздушния транспорт са по около 1,2 % от всички заети. Броят на заетите е в съответствие и с извършената работа по видове транспорт. В момента транспортният сектор в България не предлага транспортна услуга, която да отговаря на съвременните изисквания за качество, комфорт, безопасност, привлекателност, бързина. Естествено това се отразява и върху търсенето на транспортната услуга. В условията на криза, в които се развива икономиката на страната и транспортния сектор се отчитат основни трудности, свързани с ниско вътрешно търсене на стоки и потребление, което довежда до силен спад на производството, а от там и до занижено търсене на товарни и пътнически транспортни услуги.

Наблюдава се намаление както в превозените товари, така и в превозените пътници по отделните видове транспорт. Намаляването на търсенето на транспортни услуги, свиването на пазарите, ограничените инвестиции за развитие на този сектор доведоха до отрицателни тенденции на транспортния пазар на труда и увеличение на безработицата.

### Общ брой на заетите лица в транспортния сектор



Фигура 2.

Икономическият растеж на България през последната година е предпоставка за излизане от икономическата рецесия. Паралелно с това, развитието на устойчив транспорт генерира възможност за създаване на нови и съвременни работни места в България, чрез които да се стимулира трудовата заетост и да се повиши квалификацията на персонала.

Развитието на транспорта изисква квалифицирани специалисти, които със своите знания, умения и желание да допринесат за подобряването на транспортната услуга и за развитието на транспортния сектор.

<sup>6</sup> Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, <https://www.mtitc.government.bg>

## Заклучение

Транспортната дейност зависи от пазарната интеграция и икономическия растеж на страната. В сегашните условия, когато за развитието на транспортния сектор има ограничено финансиране, е важно да отчетем дългосрочните ползи от инвестирането в транспортна инфраструктура, тъй като тя е свързана с подобряване качеството на транспортните услуги и промяна на облика на транспортния сектор чрез повишаване на неговата привлекателност.

В тази връзка развитието на трудовия пазар в транспортния сектор е с тенденции за подобряване, тъй като инвестициите и транспортната политика са насочени към модернизация на инфраструктурата и осигуряване на нови транспортни технологии. Така ще се стимулира разкриването на нови работни места в транспортния сектор и ще се съдейства за повишаване икономическото състояние на хората.

## Литература:

- [1] Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, <https://www.mtitc.government.bg> (Ministerstvo na transporta, informacionnite tehnologii I saobshtenia)
- [2] Националната програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020), [www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id](http://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id) (Nacionalna programa za razvitie: Bulgaria 2020 (NPR BG 2020))
- [3] Национален статистически институт, [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg) (Nacionalen statisticheski institute)
- [4] Развитие на устойчива транспортна система в Република България, до 2020 г., Министерство на транспорта, С., януари, 2007, <https://www.mtitc.government.bg> (Razvitie na ustoychiva transportna Sistema v Republika Bulgaria)
- [5] Секторна оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg) (Sektorna Operativna programa Transport)
- [6] Секторна оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г., [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg) (Sektorna Operativna programa Transport I transportna infrastruktura)
- [7] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г., <https://www.mtitc.government.bg> .(Strategia za razvitie na transportnata sistema na RBulgaria do 2020)

## ANALYSIS OF THE LABOR MARKET IN TRANSPORT SECTOR OF BULGARIA IN TERMS OF ECONOMIC CRISIS

Daniela Todorova  
[daniela\\_dt@abv.bg](mailto:daniela_dt@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport, Sofia,  
BULGARIA*

**Key words:** labor market, transport sector, economic crisis

**Abstract:** The global economic and financial crisis had strong impact on the transport sector of the country. The main objective of the current report is to be analyzed the labor market in terms of state preferences of the economy and quality of employment.

The labor market in transport is defined as a system, consisted of economic relations among the state, employers and work force with its qualifications and professional skills.

The structure of the labor market in transport sector of Bulgaria and its specifications are also revealed in the research.