

ТРУДОВ ПАЗАР В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР НА Р БЪЛГАРИЯ – ХАРАКТЕРИСТИКА, СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ ЗА РАЗВИТИЕ

Даниела Тодорова¹, Димитър Тодоров²
dtodorova@vtu.bg, dimitar.todorov@gmail.bg

¹*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
ул. „Гео Милев” №158, София 1574,*

²*Университет за национално и световно стопанство, София
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: трудов пазар, безработица, транспорт, заетост

Резюме: *Транспортният сектор оказва пряко влияние върху развитието на икономиката на страната, както и върху размера на създавания БВП и заетостта.*

В разработката се изследва влиянието на икономическата криза върху трудовия пазар, като акцентът е поставен на отражението в транспортния сектор. Разглеждат се въпроси за икономическата същност на безработицата, безработните лица, коефициентът на безработица. На основата на сравнителен анализ се представят проблеми относно тенденциите и перспективите на трудовия пазар в България. Разгледани са въпроси свързани с политика на заетост в транспортната система и трудовите процеси в транспорта.

Представят се възможностите за насърчаване на заетостта, повишаване на конкурентоспособността на транспортните фирми, както на националния, така и на международния транспортен пазар. Извършен е анализ на транспортните предприятия по видове транспорт. Показва се обща информация за пазара на труда в транспортния сектор, като са разгледани основните тенденции в развитието му и са определени факторите на влияние.

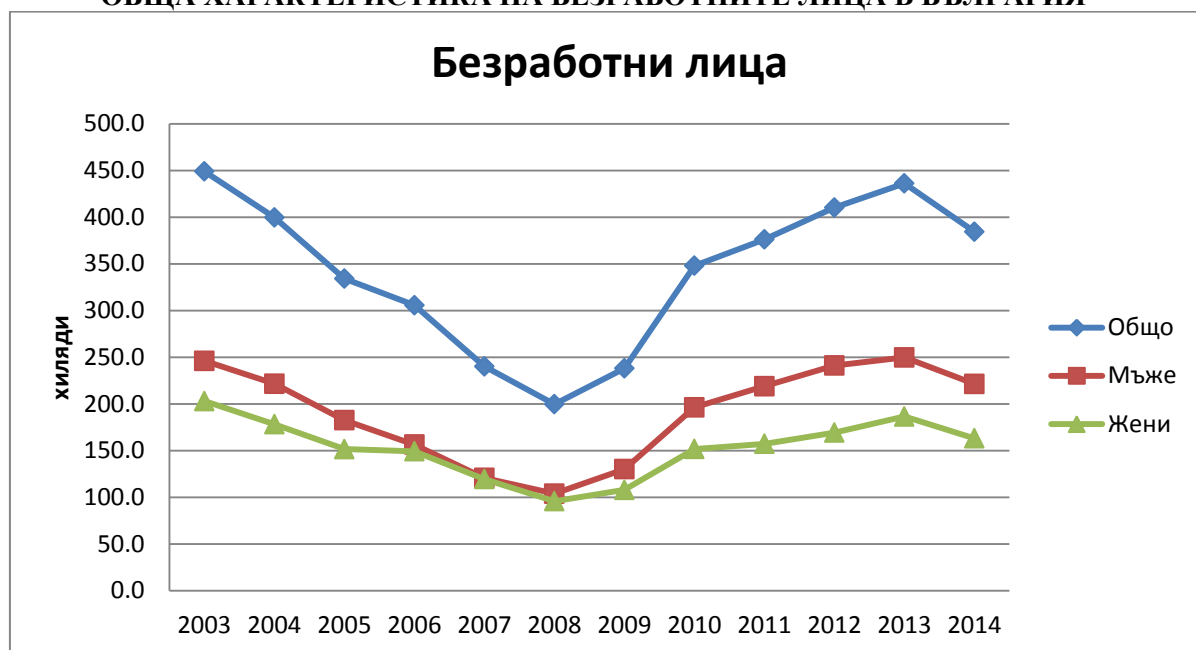
Пазарът на труда в транспортния сектор на Република България има важно икономическо и социално значение, както за стабилността на икономиката, така и за обществото, защото влияе върху развитието на страната и качеството на живота.

Въведение

Актуалността на разглежданата проблематика в настоящата разработката е свързана с ролята на транспортния сектор, като важен източник на заетост. Налице са добри перспективи за развитие и подобряване на трудовия пазар в транспортния сектор в България, свързани с положителните тенденции в развитието на транспорта и страната ни като туристическа дестинация и създаването на единна европейска транспортна система.

Целта, която си поставяме е да се изследва влиянието на икономическата криза върху трудовия пазар, като акцентът е поставен на отражението в транспортния сектор. Ще се представи обща информация за пазара на труда в транспортния сектор, като ще разгледам основните тенденции в развитието му и са определени факторите на влияние.

ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА БЕЗРАБОТНИТЕ ЛИЦА В БЪЛГАРИЯ



Фигура 1

Източник: НСИ

На фигура 1 е представена динамиката в броя на безработните лица за периода 2003 – 2014 г., като е обхванат и периода на световната икономическа и финансова криза. Видно от графиката, броят на безработните в страната е най-малък през 2008 година, като се наблюдава намаление с 55.5% спрямо 2003 г.

След този период, с настъпването на световната икономическа и финансова криза, се забелязва тенденция на непрекъснато увеличение на броя на безработните лица в страната, като стойностите на показателя достигат до 436.3 хил. през 2013, т.е. нарастват 2.2 пъти спрямо 2008 г.

Именно този период /2008 – 2013 г./ се характеризира с намаляване на обемите на производство в крупни предприятия в страната, както и преустановяване на стопанската дейност в голяма част от тях.

По отношение на разпределението на безработните лица в страната по пол, на фигура 2 се вижда, че броят на жените съставлява 44.5% от общия брой на безработните, а мъжете – 55.5% от общия брой.

Тенденцията на развитие на структурата на безработицата по пол следва тенденцията на развитие на общия брой на безработните лица в страната за разглеждания период. За времето от 2006 до 2008 г. броят на безработните лица от мъжки и женски пол почти се изравнява, като след 2008 г. броят на безработните мъже нараства с по-бързи темпове в сравнение с броя на безработните жени.

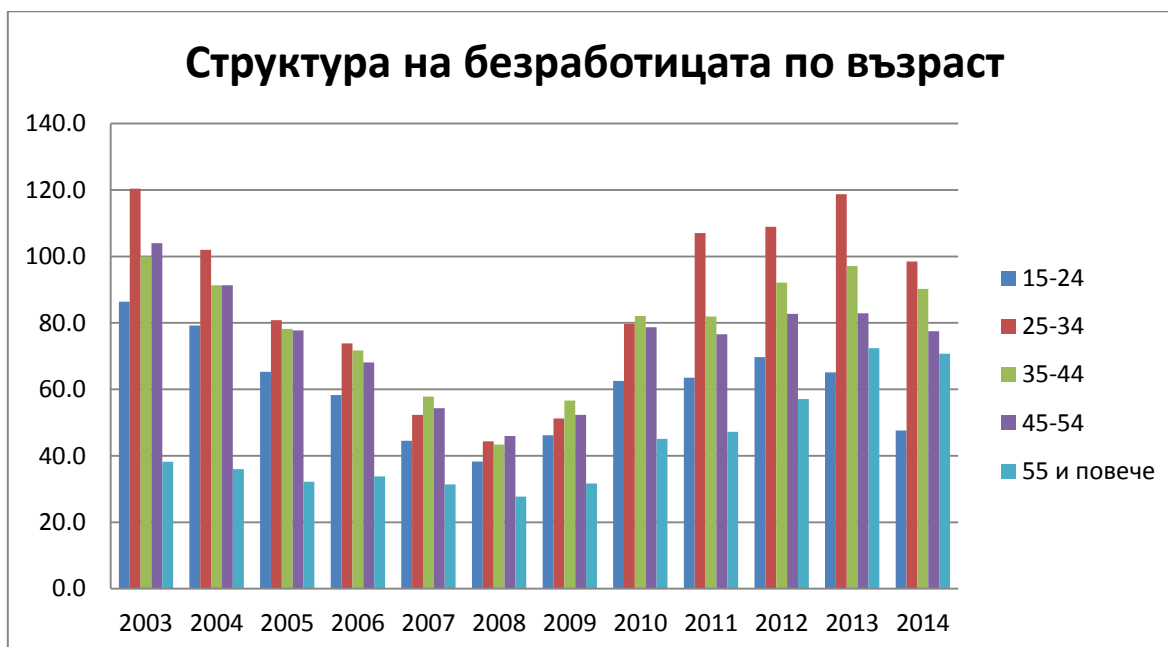
През 2013 г. броят на безработните лица от мъжки пол нараства 2.4 пъти, докато при жените, те се увеличават приблизително 2 пъти.



Фигура 2

Източник: НСИ

Видно от графиката, тенденцията на развитие на показателя коефициент на безработица, съответства на тенденцията на развитие на абсолютния брой на безработните в страната за периода 2003 – 2014 г. Най-ниски стойности на показателя се наблюдават през 2008 г. – 5.6%, като през 2013 г., коефициентът на безработица достига до 12.9%, което приблизително се изравнява с равнището на безработица през 2003 г. Развитието на показателя коефициент на безработица ясно отразява цикличността в българската икономика за периода 2003 – 2014г., като през времето от 2003 – 2008 г. се наблюдава икономически подем, когато и нормата на безработица непрекъснато намалява, а от 2008 г. до 2014 г. можем да отчетем период на икономически спад, тъй като коефициентът на безработица трайно се увеличава.



Фигура 3

Източник: НСИ

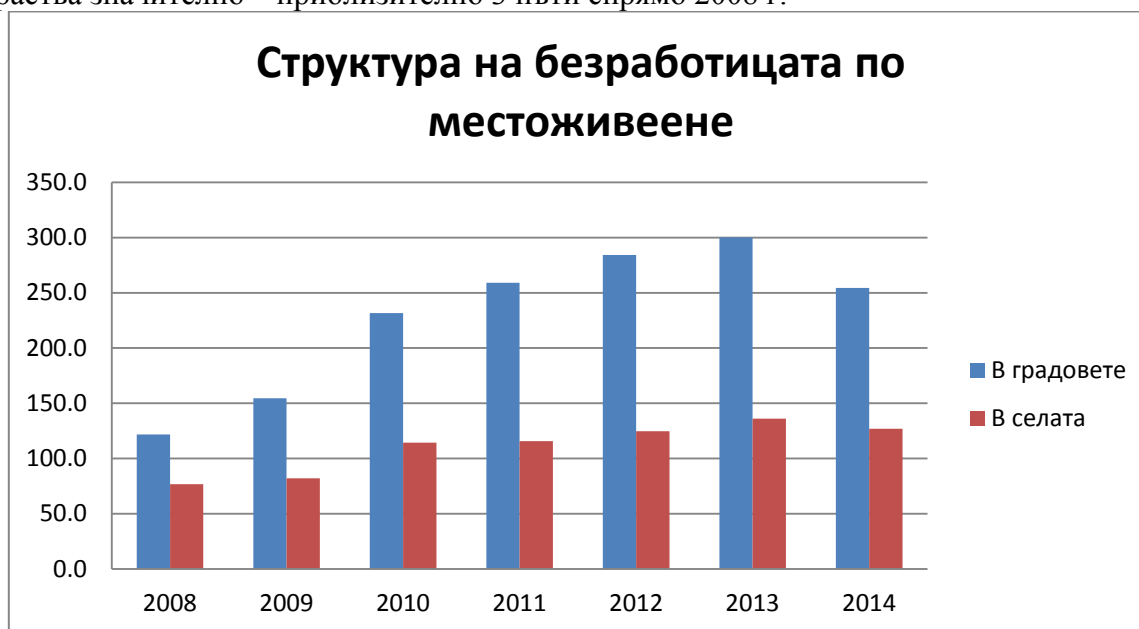
На графиката е представена структурата на безработицата в страната по възраст. Разгледаните възрастови групи са съответно 15 – 24 г., 25 – 34 г., 35 – 44 г., 45 – 54 г., и лицата над 55 години. През анализирания период, най-голям е дялът на безработните лица

на възраст между 25 и 34 години - 25.7% от общия брой на безработните, като техният брой нараства до 118 хил. души през 2013 г., спрямо 2008 г., което представлява увеличение с приблизително 3 пъти.

На следващо място по относителен дял в общия брой на безработните се нареждат лицата, които попадат във възрастовата група между 35 и 44 г. – 22.9%, като за тях е характерно непрекъснато намаление в техния брой от 2003 г. до 2008 г., след което броят им започва да нараства и достига до 97 хил. през 2013 г.

Безработните лица на възраст между 45 и 54 години заемат относителен дял от 21.6% от общия брой, като за тях отново е характерно намаление за времето 2003 – 2008 г., след което се редуват периоди на увеличение и намаление в техния брой. Относителният дял на лицата на възраст между 15 и 24 г. съставлява 17.6% от общия брой на безработните.

Техният брой значително намалява през 2008 г. спрямо 2003 г. – с 55.7%, след което започва плавно да нараства и достига стойности от 69 хил. през 2012 г. В този контингент попадат първично безработните лица, които до голяма степен формират естественото равнище на безработица. Безработните лица на възраст над 55 години съставляват 12.7% от общия брой на безработните, като след 2008 г. техният брой нараства значително – приблизително 3 пъти спрямо 2008 г.



Фигура 4

Източник: НСИ

По отношение на показателя структура на безработицата по местоживееене, броят на безработните лица е по-голям в градовете, отколкото в селата. Като причина за това могат да се изтъкнат миграционните процеси, които протичат в страната, както и все по-големият брой на обезлюдените села в България. Тенденцията, която се наблюдава е на непрекъснато увеличаване в броя на безработните лица в градовете, като през 2013 г. той нараства 2.5 пъти спрямо 2008 г.

Това, което е характерно за броят на безработните в селата е, че след 2008 г. те нарастват приблизително с 10 хил. души всяка година. Най-високи стойности на този показател се забелязват отново през 2013 г. – 136 хил. души.



Фигура 5

Източник: НСИ

Видно от фигура 5, безработицата е най-висока сред населението, което е придобило средно образование – 40.7%, като стойностите на показателя непрекъснато се увеличават и достигат стойности от 245 хил. души през 2013 г. На следващо място по относителен дял се нареждат безработните лица със средно образование и придобита професионална квалификация – 25.7%, като тенденцията, която се наблюдава е идентична с тази при лицата със средно образование. Безработните лица с придобито висше образование заемат 9% от общия брой на безработните, като през 2013 г. техният брой нараства приблизително 3.5 пъти спрямо 2008 г. Относителният дял на безработните лица с основно образование е 18.4 %, а тези с начално и по-ниско образование – 6.1%.

I. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПАЗАРА НА ТРУДА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Българската икономика се развива в труден период с настъпването в световен мащаб на финансовата и икономическа криза. Основните трудности първоначално се отразяват в 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.

Финансовата криза и рецесията в световен мащаб оказва негативно влияние и върху транспортния сектор в България. Много предприятия фалираха, намаля вътрешната и външната търговия, намаляха превозите на пътници и товари. Това се отрази негативно на всички предприятия и фирми в сектора.

Транспортният сектор оказва пряко влияние върху развитието на икономиката на страната, както и върху размера на създавания БВП и заетостта.

Данните за периода 2009-2015г. ни показват, че за 2009г. транспортния сектор има дял в общия БВП на Република България 7.2%, а през следващите години до 2015г. включително, в резултат на икономическата криза бележи спад и е в размер на 6.9%.

В България в края на 2015 г. транспортния сектор осигурява пряка заетост на около 131 хиляди души и на транспортния пазар оперират около 19 000 предимно малки фирми. (Таблица 1)¹

¹ Данни на Национален статистически институт, www.nsi.bg

Таблица 1.

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2015
Брой предприятия	16 965	19 306	19 084	19 062	19 002	19 000
Оборот, хил. евро	5 141 625	4 305 825	4 657 066	5 104 169	5 320 432	5 365 421
Произведена продукция, хил. евро	5 138 181	4 286 804	4 720 100	5 207 693	5 440 708	5 542 471
Заети лица	143 384	139 303	136 080	136 605	131 463	131 040

Наблюдаваме слаба тенденция към намаление на броя на предприятията в сектора.

Относно зетите лица отчитаме намаление в размер на 8,6 %, повлияно основно от икономическата криза и свиването в обема както на товарните, така и на пътническите превози.

II. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

В транспортният сектор работят общо 19 000 броя предприятия, които се явяват конкретни работодатели. Тяхното разпределение по отделните видове транспорт е представено в таблица 2.

Брой транспортни предприятия по видове транспорт²

Таблица 2 .

Годи на	Товарен автомобилен транспорт	Пътнически автомобилни транспорт	Железопътен транспорт	Речен транспорт	Морски транспорт	Въздушен транспорт	Спомагателна дейност в транспорта
2009	7 660	7 051	5	16	8	26	1 748
2010	7 097	6 527	8	20	10	37	1 643
2011	8 188	6 719	8	25	24	38	1 691
2012	9 426	7 512	9	25	35	39	1 725
2013	9 515	7 546	9	23	37	38	1 786
2014	9 519	7 552	9	23	37	38	1 789
2015	9 514	7 545	9	23	37	38	1 786

Най-голям е броят на предприятията – работодатели в автомобилния транспорт. Този резултат се дължи както на големия му относителен дял при превозите на товари и пътници, така и поради възможността за работа на много малки транспортни фирми, които са разположени на територията на страната. Спомагателната дейност има сериозно участие в транспортния пазар, като основно се занимава със спедиция и складиране на товари.

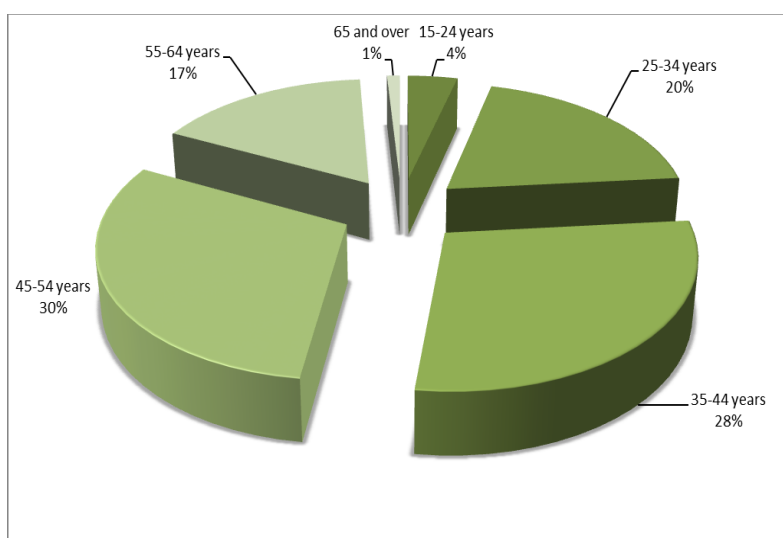
Транспортният сектор в България е либерализиран и се характеризира със силна конкуренция. Като страна член на Европейския съюз законодателството ни е хармонизирано с европейското законодателство. На транспортния пазар е осигурен свободен достъп на всички транспортни оператори до различните видове транспортна инфраструктура, с изключение на железопътния пътнически транспорт, където имаме само един превозвач и това е държавния превозвач БДЖ.

Пазарът на труда в транспортния сектор на Република България има важно икономическо и социално значение, както за стабилността на икономиката, така и за обществото, защото влияе върху развитието на страната и качеството на живота.

² Пак там

През 2015г. населението на Република България е 7 364 570, като е намаляло с 564 331 души (7,2%), в сравнение с 2001г. Отчита се 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 2015 г. достига 42,8 години при средна за ЕС-28 от 40,9 години³.

Тази негативна тенденция говори за застаряване на населението, и предполага провеждане на политика насочена към обновяване на работната сила. За транспортният сектор също се наблюдава застаряване на работната сила, като на фигура 6. е представено разпределението на заетите лица в транспортния сектор по възраст през 2015г.



Фигура 6. Разпределение на заетите лица в транспортния сектор по възраст

Преобладаващата част от заетите формират възрастовата група 45-54 години, а най-малко заети са в групата 65 и повече години.

През годините се отчита тенденция на намаление на дела на първите две възрастови групи и увеличение на дела на останалите, което от своя страна е неблагоприятно и показва застаряване на трудовите ресурси.

III. ПАЗАР НА ТРУДА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

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 особено през 2009г. се отчита силно намаление в сектора. (Таблица 3.)

Брой заети лица в транспортния сектор⁴

Таблица 3

Показатели	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2015г.
Общ брой заети	143 384	139 303	136 080	136 605	131 463	131 040
Сухопътен транспорт	105 614	101 345	100 180	102 520	98 968	98 955
Воден транспорт	3 443	3 498	2 874	2 609	1 623	1 542
Въздушен транспорт	2 303	2 941	2 190	2 012	1 831	1 598
Складиране	32 024	31 519	30 836	29 464	29 041	28 945

³ Данни на Национален статистически институт, www.nsi.bg

⁴ Данни на Национален статистически институт, www.nsi.bg

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.

Взависимост от заемата длъжност на транспортния трудов пазар за 2015г. се наблюдава следната професионална структура:

- ✓ 4.5 % – дял на ръководните служители;
- ✓ 3,5 % на аналитичните специалисти;
- ✓ 10,7 % на техниците и другите приложни специалисти;
- ✓ 19,3% на административния персонал;
- ✓ 5,6 % на персонала, зает с услуги за населението, охрана и търговия;
- ✓ 5,8 % на квалифицираните производствени работници;
- ✓ 38,4 % на водачи на превозни средства, летци, капитани, машинисти и други работници, свързани с експлоатацията на машините;
- ✓ 12,3 % на неквалифицираните работници.

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.

Икономическата криза повлия неблагоприятно върху развитието на човешките ресурси и текущото състояние на работната сила в транспортния сектор. Влияние върху състоянието на пазара на труда в сектора оказва и размера на работната заплата, която се променя с много бавни темпове.

Естествено това оказва влияние върху личната мотивация и желанието на трудоспособните лица да работят в транспортния сектор. Размерът на средната работна заплата за периода 2009г. – 2015г. се променя с много бавни темпове и увеличението и е едва 24,3% за шест години.

Транспортът има изключително важна роля за развитието на икономиката на страната, чрез осигуряване на достъп до различни пазари. Това от своя страна предполага сериозно развитие, модернизирание и поддържане на транспортната инфраструктура, изискващо сериозни инвестиции.

Ефектът от инвестициите в транспортната инфраструктура е безспорен, тъй като въздейства върху икономическия растеж на страната, развитието на търговията, мобилността на хората. Целите на транспортният сектор са насочени основно към постигане на икономическа ефективност чрез развитие на устойчив транспорт, които са в основата на провежданата инвестиционна политика.

Средна работна заплата в транспортния сектор за периода 2009-2015г., в евро⁵

Таблица 5.

Година	Средна работна заплата в евро	Изменение в %
2009	334.00	-
2010	388.00	16.2%
2011	394.00	1.5%
2012	391.00	- 0.7%
2013	406.00	3.8%
2014	409.00	3.7%
2015	415.00	2.2%

Предлагането на модерен, екологичен, безопасен и устойчив транспорт, който да съдейства за постигане на интеграция на страната ни в общата европейска транспортна система изисква квалифицирани кадри в транспорта и логистиката, които да са мотивирани да работят за постигане на целите на транспортната политика.

⁵ Собствени изчисления и данни на Национален статистически институт, www.nsi.bg

Динамичното развитие на транспортните технологии и разрастващите се пазарни изисквания, налагат непрекъснатото развитие и професионални компетенции на заетите.

Глобалната финансово-икономическа криза силно повлия на бизнес климата в България, на развитието на отделните икономически сектори и пазара на труда.

В края на 2015 г. коефициентът на безработица на трудовия пазар в България е 13,0%, като сравнение с предходната година се е повишил с 0,6%. 56,7% от общия брой на безработните лица през 2015г. 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 образование⁶.

Тази тенденция е характерна и за транспортния сектор, тъй като той е един от най-засегнатите икономически сектори. Намалването 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 регистрираната безработица.

Безработицата се превръща в траен икономически и социален проблем на транспортния сектор.

Излизането от икономическата рецесия и развитието на устойчив транспорт предполага създаване на нови и по-добри работни места в България.

За целта се провеждат редица мероприятия, които можем да обобщим:

- подходяща финансова политика;
- премахване на административните пречки;
- модернизация на транспортната инфраструктура;
- по-добра квалификация на ръководителите и служителите в сектора.

Заклучение

Кризата в България силно засегна транспортния сектор, като дава своето отражение и върху трудовия пазар. Намалването на заетостта доведе до нарастването на безработицата, като през разглеждания период безработните лица в транспортния сектор заемат висок относителен дял.

Транспортният сектор е важен източник на заетост и предлага големи възможности за заетост в бъдеще. Налице са добри перспективи за развитие и подобряване на трудовия пазар в транспортния сектор у нас, свързани с положителните тенденции в развитието на транспорта и страната ни като туристическа дестинация.

Модернизацията на инфраструктурата и инвестициите в нови транспортни технологии ще доведат до разкриването на нови работни места в сектора, изискващи подготвени и квалифицирани специалисти със знания и умения, съгласно потребностите на транспортния бизнес. Това положително ще се отрази на състоянието на трудовия пазар в транспортния сектор.

Литература:

- [1] Ганев, П., Заетост по време на криза, Институт за пазарна икономика, 2012г.
- [2] Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, www.mtitc.government.bg
- [3] Национален статистически институт, <http://www.nsi.bg/otrasal.php?otr=10>
- [4] Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., <http://www.optransport.bg/page.php?c=209>
- [5] Стратегия „Европа 2020” – стратегия на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, http://ec.europa.eu/europe2020/index_bg.htm
- [6] Колев П., Метод на центровете равнини – моделиране на несмутеното движение на континуално – дискретни валови системи с последователна периодична структура, Механика на машините, ISSN 0861-9727, 2005

⁶ Данни на Национален статистически институт, www.nsi.bg

- [7] Колев П., Моделиране движението на мотопед в нехолономна постановка, Сп. Механика транспорт комуникации 2015, ISSN 1312 – 3823 (print) и ISSN 2367-6620 (online).
- [8] Nikolov St., V. Nedev, Kolev P., An investigation of complex rigid body motion, сп. Механика Транспорт Комуникации 2014, ISSN 1312 – 3823 (print) и ISSN 2367-6620 (online).
- [9] Кирова А., Транспорт, глобализация и международна търговия, Academic Journal "Mechanics, Transport, Communications", Volume 11, Issue 3/2013, Part I, ISSN 1312-3823
- [10] Kirova A., The HSR as an innovative and ecological mode of transport, MEST Journal, DOI 10.12709/issn.2334-7058, http://mest.meste.org/MEST_Najava/IX_Kirova.pdf ISSN 2334-7171
- [11] Krastanov Kr., Metro Expansion drives forward - interview with the CEO of Metropolitan – Mr. Bratov, Metro Report, June, 2011
- [12] Krastanov Kr., Building Bulgaria's Roads, World Highways May 2010
- [13] Krastanov Kr., Bulgaria at the crossroads, World Highways magazine, January/February 2005
- [14] Krastanov Kr., Sofia plans extensive metro expansion, IRJ – International Railway Journal, August 2008, Volume 48, Issue 8
- [15] Николай Георгиев, "Интегриран и системен подход към експлоатационната безопасност на железопътния транспорт", Монография, Годишник на ВТУ „Тодор Каблешков”, 6/2015, ISBN: 1312-362X.
- [16] Georgiev N., Guidelines for achieving successful decision-making on risk acceptance in rail transport undertakings, 20. Medzinárodná vedecká konferencia Crises situations solution in specific environment”, Zilina, 2015 ISBN 978-80-554-1023-4, стр 163-172, 2015

LABOR MARKET IN THE TRANSPORT SECTOR OF BULGARIA - CHARACTERIZATION, DEVELOPMENT STATUS AND TREND

Daniela Todorova¹, Dimitar Todorov²
dtodorova@vtu.bg, dimitar.todorov@gmail.bg

¹*Todor Kableshkov University of Transport, 158 Geo Milev Street, Sofia,*

²*University of National and World Economy
BULGARIA*

Key words: *labor market, unemployment, transport, employment*

Abstract: *The transport sector has a direct impact on the development of the country's economy as well as on the amount of GDP and employment created.*

The paper explores the impact of the economic crisis on the labor market, focusing on the impact of the transport sector. Questions about the economic essence of unemployment, unemployed people, the unemployment rate are discussed. On the basis of a comparative analysis, problems are presented regarding the trends and prospects of the labor market in Bulgaria. Issues related to employment policy in the transport system and labor processes in transport are discussed.

The opportunities for promoting employment, increasing the competitiveness of transport companies on the national and international transport market are presented. An analysis of the transport enterprises by modes of transport was carried out. Shows general labor market information in the transport sector, looking at the main trends in its development and identifying factors of influence. The labor market in the transport sector of the Republic of Bulgaria has an important economic and social significance both for the stability of the economy and for society because it influences the development of the country and the quality of life.