



www.competencemap.bg



Европейски съюз

ПРОЕКТ BG051PO001-2.1.06. "Разработване и внедряване на информационна система за оценка на компетенциите на работната сила по браншове и региони"
Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма "Развитие на човешките ресурси",
съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз

Инвестира във вашето бъдеще



Европейски социален фонд

БЪЛГАРСКА СТОПАНСКА КАМАРА
СЪЮЗ НА БЪЛГАРСКИЯ БИЗНЕС

www.bia-bg.com

Секторен анализ на компетенциите на работната сила в сектор "Транспорт"

Основни тенденции, проблеми и прогнози за развитие в България

Гр. София, Декември 2011 г.

РЕЗЮМЕ

Настоящият анализ е част от работата по проект „Разработване и внедряване на информационна система за оценка на компетенциите на работната сила по браншове и региони“.

Анализът разглежда икономическата и социалната ситуация в страната през последните десет години, настоящата обстановка и бъдещите тенденции в икономически план, както и от гледна точка на заетост и работната сила в сектор "Транспорт". Освен че е направен анализ на основните проблеми, тенденции и препоръки за страната, се прави съпоставка и спрямо наличните такива в страните от Европейския съюз. За целта са използвани статистически данни, анализи и материали от различни източници, като Национален статистически институт (НСИ), Национален осигурителен институт (НОИ), Евростат, както и разработки за сектора от български и европейски експерти.

В анализа са включени данни от експертната на над 35 фирми, представители на сектор "Транспорт", с център на дейност, както в столицата, така и в страната. Данните и информацията са събирани на база проведени работни срещи, разговори с мениджъри и предоставена фирмена документация.

Информацията в анализа е структурирана в 9 раздела и включва въвеждаща част, основни тенденции в развитието на сектора, характеристика на предлаганите продукти и услуги в сектора, фактори и движещи сили за промяна, сценарии и прогнози за развитие, административна среда, изводи и заключения, използвани литературни източници и полезна литература, и списък на фигури и таблици, онагледяващи анализа.

В **раздел 1** се дава обща информация за анализа и неговото предназначение. Описва се целта на анализа, дефиниции на понятията, терминология и източници на информация, използвани при разработването му. Посочват се методите, използвани за получаването на нужната информация.

Раздел 2 има за цел да покаже значимостта на сектора на национално равнище, неговия принос към българската икономика, икономическата му структура. Посочени са значимите за сектора предприятия, членуващи в няколко браншови организации – „Национална транспортна камара“, „Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика“, „Българска браншова камара на железопътния транспорт“. Разгледано е състоянието на заетата работна сила в сектора чрез няколко характеристики: възрастова структура – разпределение по възраст в различните региони в България за 2008 и 2009 г.; образователно ниво на заетите – степен на образование и тенденции за развитие; професионално – квалификационна структура на заетите – дял на заетите съгласно разпределението по класове на Националната класификация на професиите и длъжностите (НКПД). Посочени са водещите професии и професионални компетенции за сектора, които са от



изключителна важност за икономическото развитие на фирмите и сектора като цяло. Обобщени са начините, формите и структурите за придобиване на професии в сектора. Осъществен е кратък преглед на действащата система за професионално обучение и повишаване на квалификацията в сектора. Описани са формите на взаимодействие и сътрудничество с учебните заведения.

Раздел 3 е посветен на характеристиката на услугите, предлагани от фирмите, като основните данни са от тези, които са обхванати в браншовите организации от сектор "Транспорт".

Раздел 4 предоставя информация относно движещите сили за промяната в сектора в широкия смисъл на думата. Те са разпределени в няколко подраздела и са развити поотделно. Това са технологичните промени, икономическите двигатели на промяната, общоевропейските политики и промените в климата и околната среда. Направен е SWOT анализ, който да представи силните и слаби страни на сектора, както и възможностите и заплахите, пред които е изправен или ще се изправя сектора в перспектива.

След като е разгледана текущата икономическа и ресурсна ситуация за сектора, е направен преглед и на бъдещите очаквани промени и прогнози за развитие. В **раздел 5** се развиват различни сценарии за развитието на сектора в областта на човешките ресурси и очакванията за промяна в знанията и уменията в сектора, като цяло, както и по някои ключови длъжности, работни места и професии. Изготвена е прогноза за финансово-икономическото развитие на сектора до 2020 г.

В **раздел 6** се отделя внимание на административната среда в сектора – възможните бариери, които възникват за навлизане на пазара и предложения за промяна в нормативната уредба.

Раздел 7 обобщава информацията, изложена обстойно и конкретно в предходните раздели, и представя основните изводи от направения анализ.

Използваната литература и други източници се цитират в **Раздел 8**.

За онагледяване на анализа, някои от таблиците и фигурите се извеждат в отделен **Раздел 9** от настоящия анализ.

Заглавие на анализа:	Анализ на компетенциите на работната сила в сектор „Транспорт“
Срок за изпълнение:	10.12.2011 г.
Дата на представяне:	15.12.2011 г.
Наименование на дейността:	Провеждане на основни анализи и проучвания
Задача (напр.,5.1.1.1):	5.3.1.13– Секторен анализ на компетенциите на работната сила в сектор „Транспорт“
Код:	ISBN 978-954-9636-46-8
Версия:	<input type="checkbox"/> Чернова <input type="checkbox"/> Междинна версия <input checked="" type="checkbox"/> Финална версия
Тип:	
Ниво на разпространение:	<input checked="" type="checkbox"/> Публично <input type="checkbox"/> Ограничено
Изготвил(и):	Стоян Владов Ташко Минков Кирил Желязков
Отговорник:	Кирил Желязков
Ръководител на дейността:	Силвия Тодорова
Партньор (ако има такъв):	<input type="checkbox"/> КНСБ <input type="checkbox"/> КТ „Подкрепа“
Длъжностно лице от ОП РЧР:	
Кратко резюме (до 200 думи):	<p>Целта на този документ е да разгледа комплексно състоянието на някои икономически параметри, състоянието на административната среда и работната сила, както и основните фактори, влияещи за тяхното развитие за сектора "Транспорт".</p> <p>Източниците, използвани за целите на анализа са статистически – национални и международни. Това са - НСИ, НОИ, Евростат, разработки по проекта на експерти от БСК и други.</p> <p>Селектирани, обработени и анализирани са и данни за някои от водещите фирми от сектора. Освен базата данни от статистическите източници, използваната литература и комуникацията с мениджмънта на избрани по-значими фирми, изготвящите анализа излагат своето експертно становище на базата на опита си, наличната информация и общоевропейските и световните практики</p>
Ключови думи (до 10 бр.):	Професия, специалност, водещи предприятия, ключова длъжност, компетенции, умения, професионално образование и обучение, сектор на икономически дейности, браншова организация, транспорт, Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика (БАСТЛ).

Съдържание

Резюме	2
Раздел 1. Въведение	8
1.1. Информация за проекта	8
1.2. Цел на анализа	8
1.3. Дефиниции, терминология и източници на информация	9
1.4. Методология	10
Раздел 2. Основни тенденции в развитието на сектора	11
2.1. Значимост на сектора	11
2.1.1. Общи характеристики на сектора в ЕС.....	11
2.1.2. Състояние на сектора в България.....	17
2.1.3. Глобализация на сектора	26
2.1.4. Аутсорсинг и офшоринг.....	27
2.2. Икономическа структура на сектора	28
2.2.1. Верига на стойността при транспортните услуги	28
2.2.2. Развитие на веригата на стойността	30
2.2.3. Фирмени взаимовръзки и структура на сектор „Транспорт“	31
2.2.4. Характерни особености в сектор „Транспорт“	33
2.3. Внос, износ и търговски баланс	36
2.4. Водещи предприятия.....	37
2.5. Капацитет за разработване и управление на проекти.....	39
2.6. Човешки ресурси.....	42
2.6.1. Възрастова, образователна и професионално-квалификационна структура на заетите	42
2.6.2. Водещи професии и професионални компетенции	57
2.6.3. Организация на професионалното образование и обучение	60
2.6.4. Форми на взаимодействие и сътрудничество с учебни заведения и центрове за професионална подготовка.....	62
Раздел 3. Характеристика на продуктите и услугите.....	64
3.1. Продуктови групи и групи на услугите	64
3.2. Създаване на нов продукт и услуга	65
3.3. Технологична база в сектор „Транспорт“	66
3.4. Подсектори	69
3.5. Общи тенденции	73
3.6. Изисквания към човешките ресурси в сектор „транспорт“	74
Раздел 4. Фактори и движещи сили на промяна в сектор „Транспорт“	76
4.1. Технологични промени	76
4.1.1. Световни технически тенденции в сектора	76
4.1.2. Състояние на сектора в България.....	77
4.1.3. НИРД.....	78
4.2. Икономически двигатели на промяна	79
4.3. Общоевропейски политики.....	80
4.4. Промени в климата и околната среда.....	82
4.5. SWOT анализ на транспортната система в България	84



Раздел 5. Сценарии и прогнози за развитие. Очаквания за промяна на знанията и уменията, работните места и професиите в сектор „Транспорт”	88
5.1. Стратегии за посрещане на необходимите нужди от нови умения и компетенции	90
5.2. Сценарии и прогноза за финансово - икономическо развитие на сектора за периода 2011 - 2020г.	92
5.3. Дефиниране на ключовите длъжности, професии и компетенции в сектор „транспорт”	110
Раздел 6. Административна среда. Препоръки, включително за промяна в нормативната уредба..	113
6.1. Бариери за навлизане на пазара – административни, технически, правни, стратегически и др. .	113
6.2. Предложения за промяна в нормативната уредба	114
Раздел 7. Международни икономически сравнения и изводи	116
Раздел 8. Литературни източници	118
Раздел 9. Приложения	119
Раздел 10. Списък на таблиците и фигурите	122

Използвани съкращения:

<i>Съкращение</i>	<i>Описание на съкращението</i>
БАН	- Българска академия на науките
БАСТЛ	- Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика
ББКЖТ	- Българска браншова камара на железопътния транспорт
БДЖ	- Български държавни железници
БДС	- Брутна добавена стойност
БЖК	- Българска железопътна компания
БСК	- Българска стопанска камара – съюз на българския бизнес
ВУ	- Висше училище
ДМА	- Дълготрайни материални активи
ЕС	- Европейски съюз
ИМТ	- Интермодален транспорт
ИСОК	- Информационна система за оценка на компетенциите на работната сила по браншове и региони
МРРБ	- Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МСП	- Малки и средни предприятия (и микро)
МТИТС	- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МТСП	- Министерство на труда и социалната политика
NACE Rev 1.1	- (фр. "Nomenclature statistique des Activités économiques dans la Communauté Européenne") Статистическа класификация на икономическите дейности за Европейската общност. Редакция 1.1 е в сила до м.декември 2008г.
NACE Rev. 2	- Статистическа класификация на икономическите дейности за Европейската общност. Редакция 2 е в сила от м.януари 2008г.
НИРД	- Научно-изследователска и развойна дейност
НКПД	- Национална класификация на професиите и длъжностите
НСБС	- Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика
НСИ	- Национален статистически институт
ОП	- Оперативна програма
ПРОДПРОМ - 2008	- НОМЕНКЛАТУРА НА ПРОМИШЛЕНАТА ПРОДУКЦИЯ в сила от 2008г.
РПМ	- Републиканска пътна мрежа
СУК	- Система за управление на качеството
ЦПО	- Център за професионално обучение

Раздел 1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТА

Секторният анализ е подготвен по проект „Разработване и внедряване на информационна система за оценка на компетенциите на работната сила по браншове и региони“. Проектът се осъществява в периода 2009-2013 г. от Българска стопанска камара - съюз на българския бизнес (БСК), в съответствие с договор № BG051PO001-2.1.06/23.10.2009 г. по мярка BG 051PO001-2.1.06 "Повишаване гъвкавостта и ефективността на пазара на труда чрез активни действия на социалните партньори" по Оперативна програма "Развитие на човешките ресурси" 2007-2013, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд и Европейския фонд за регионално развитие. Партньори по проекта са Конфедерация на независимите синдикати в България (КНСБ) и Конфедерация на труда "Подкрепа".

Проектът се реализира чрез няколко основни етапа:

1. Анализ и оценка на състоянието на пазара на труда, нагласите на бизнеса, отношението към квалификацията и обучението, обобщение на досегашни анализи за състоянието на отделни сектори на икономическите дейности, включително и в сектор „Транспорт“.

2. Изграждане на Националната референтна мрежа, съставена от 20 секторни консултативни съвети със социалните партньори на трипартитен принцип и 10 регионални центрове за оценка на компетенциите.

3. Определяне на ключовите длъжности и позиции за всеки сектор. Разработване на секторен компетентностен модел, отразяващ стандартите в най-малко 200 длъжности за обхванатите от проекта 20 пилотни сектора. Създаване за всяка длъжност на компетентностен профил, представляващ стандарт за професионално трудово представяне.

4. Изграждане на онлайн базирана информационна система, включваща секторните компетентностни модели и каталози с компетенции, длъжностни профили и стандарти, електронна платформа за е-обучение и оценяване, платформа за анализи на пазара на труда, ресурсен каталог за развитие и др.

Основната цел на проекта е повишаване на адаптивността, ефективността и балансиране на търсенето и предлагането на пазара на труда чрез изграждане на система за оценяване на компетенциите на работната сила на браншово и регионално ниво.

1.2. ЦЕЛ НА АНАЛИЗА

Този анализ е изготвен от екип експерти, предложени от Браншовите организации: „Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика“ и „Българска браншова камара на железопътния транспорт“. Поставената задача изискваше в един унифициран за всички сектори формат да се опишат основните специфични фактори, които влияят върху състоянието и динамиката на работната сила в сектора. В конкретния случай тези фактори включват в обобщен вид значимостта, състоянието, тенденциите и очакваните изменения в транспортния сектор в България. Особено внимание се отделя за изследване на технологичните особености, на типа и мащаба на съществуващата корпоративна структура и нейното управление, като се идентифицират факторите, които обуславят измененията в числеността, структурата и квалификационните изисквания на заетите в сектора. Целта на настоящия анализ е да се съберат, анализират и обобщят наличните данни за основните фактори, които влияят върху настоящото състояние и бъдещото развитие на основните компании от сектор "Транспорт" в

България. В анализа се разглеждат данни за всички видове транспорт, съществуващи в България, като през 2012 и 2013 години структурата и съдържанието на настоящия анализ ще бъдат конкретизирани, допълнени и доразвити като следващи етапи от разработването на Проекта. По този начин ще се формулират и обосноват допълващи предложения за административната среда и политиката по отношение числеността, структурата, компетенциите и други съществени характеристики на работната сила в сектора.

Резултатите от настоящото изследване ще послужат и за агрегиране на национално равнище на данните при разработването на други предстоящи за разработване материали по Проекта, като например:

- Анализ на възможностите и тенденциите за технологично развитие на българските предприятия, 2011 г.
- Проучване на пазара на труда в България, 2011 г.
- Анализ на основните проблеми при развитие и управление на национално, секторни и регионално ниво на оценяването на компетенциите на работната сила, 2011 г.
- Подготовка на предложения за промени в приложимата нормативна уредба, свързана с повишаването на адаптивността, ефективността и качеството на работната сила, 2011 г.

1.3. ДЕФИНИЦИИ, ТЕРМИНОЛОГИЯ И ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

В настоящия анализ се изследват различни характеристики в Сектор "Транспорт". За по-голяма детайлност на анализа секторът се разглежда на няколко подсектора, подробно описани в таблица 1.

Това разделение се налага от съществуващата статистическа база данни в НСИ на основата на приетия Национален класификатор на икономическите дейности.

Използваната информация е на база наличната информация и някои собствени проучвания в по-голямата си част за период от време 2000-2010 г.. За някои други от използваните данни времевият диапазон е стеснен, като минимумът е статистическа информация в рамките на последните 2 последователни години.

Като основни източници на информация за разработването на настоящия анализ са ползвани:

1. Доклади и анализи по Проекта, в т.ч.:
 - Анализ на състоянието и перспективите пред икономиката на Република България (2011)
 - Анализ на състоянието и развитието на българските предприятия по сектори и региони (2011)
2. Официални статистически източници
 - НСИ;
 - НОИ;
 - Евростат
3. Други източници
 - браншови асоциации, сдружения и др. на местно, регионално, национално и международно равнище, опериращи в сектор „Транспорт“;
 - най-добри практики (Best practices);



- регулаторни органи, държавни ведомства и институции;
- специализирани изследвания от неправителствени организации, агенции за пазарни проучвания и др.;
- анкети и интервюта, проведени с основни участници на пазара и потребители;
- европейски и международни организации
- собствени експертни заключения и оценки.

1.4. МЕТОДОЛОГИЯ

Настоящият анализ се базира основно на метода на вторичното изследване (Desk Research) като се ползват първични данни от вече проведени предварително други изследвания и анализи с източници: НСИ, Евростат, БСК, ББКЖТ, НСБС, отчети и публикации по теми, засягащи обекта на настоящия анализ, отчети и анализи от съответни министерства, правителствени стратегии и др.

Използвани са данни конкретно за сектор „Транспорт“ и неговите подсектори по класификацията на икономическите дейности от 2008г. (кодове 49., 50., 51., 52.). В определени случаи данните са агрегирани до ниво сектор.

Основополагащата задача на настоящия анализ е чрез проследяване на тенденциите в икономическото и технологично развитие на сектора през последните няколко години да се оцени нивото на конкурентоспособност и потенциалът за растеж.

Основните експертизи се правят от гледна точка на взаимната връзка между движещите сили в сектор „Транспорт“ и човешкия фактор и се отнасят главно до перспективите за усъвършенстване на структурата и качеството на работната сила, с особен акцент върху необходимите компетенции.

Раздел 2. ОСНОВНИ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА СЕКТОРА

2.1. ЗНАЧИМОСТ НА СЕКТОРА

2.1.1. ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СЕКТОРА В ЕС

Икономиката на всяка страна, регион или общност се нуждае от добре изградена и функционираща транспортна система, която да може ефективно и надеждно да осъществява пространствените връзки между различните сектори, подсектори и конкретни обекти. В последните години в транспортния сектор на България настъпиха сеществени промени, продиктувани от една страна, от прехода и установяването на нов тип икономическа система, но също така и силно повлияни от световните икономически, социални, технически, екологически и пр. тенденции, както и от присъединяването на страната към ЕС.

Сектор "Транспорт" обхваща различни дейности, разпределени в няколко основни вида транспорт (автомобилен, железопътен, воден, въздушен, тръбопроводен), като към него се отнасят също космическият транспорт, дейността на инфраструктурните предприятия, складирането на товарите, както и други спомагателни дейности. По класификацията на икономическите длъжности това са дейности с кодове от 4910 до 5229. Въз основа на този класификатор транспортът и складирането са обединени с пощенските услуги в един раздел, като кодовете за целия раздел са от 4910 до 5320. В таблицата по-долу са представени дейностите от сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по националния класификатор на икономическите длъжности и класификациите NACE Rev 1.1 и NACE Rev 2.

Таблица 1: Дейности, включени в сектора Транспорт, складиране и пощи съгласно КИД и съответствието със Статистическа класификация на икономическите дейности на Европейската общност (NACE). Източник: НСИ

Код по КИД 2008 г.	Наименование	NACE Rev 1.1	NACE Rev 2
4910	Пътнически железопътен транспорт, междуселищен	60.10	49.10
4920	Товарен железопътен транспорт	60.10	49.20
4931	Пътнически градски и крайградски транспорт	60.21	49.31
4932	Пътнически таксиметров транспорт	60.22	49.32
4939	Друг пътнически сухопътен транспорт, неклассифициран другаде	60.23	49.39
4941	Товарен автомобилен транспорт	60.24	49.41
4942	Услуги по преместване	-	49.42
4950	Тръбопроводен транспорт	-	49.50
5010	Пътнически морски и крайбрежен транспорт	61.10	50.10
5020	Товарен морски и крайбрежен транспорт	61.10	50.20
5030	Пътнически транспорт по вътрешни водни пътища	61.20	50.30
5040	Товарен транспорт по вътрешни водни пътища	61.20	50.40
5110	Пътнически въздушен транспорт	62.10,62.20	51.10
5121	Товарен въздушен транспорт	62.10,62.20	51.21
5122	Космически транспорт	62.30	51.22
5210	Складиране и съхраняване на товари	63.12	52.10
5221	Експлоатация на инфраструктурата в сухопътния транспорт	63.21	52.21
5222	Спомагателни дейности във водния транспорт	63.22	52.22
5223	Спомагателни дейности във въздушния транспорт	63.23	52.23
5224	Обработка на товари	63.11	52.24
5229	Други спомагателни дейности в транспорта	-	52.29
5310	Дейност на пощи, предоставящи универсална пощенска услуга	64.11,64.12	53.10

5320	Други пощенски и куриерски дейности	64.11,64.12	53.20
------	-------------------------------------	-------------	-------

Брутната добавена стойност, реализирана в сектор „Транспорт“ в ЕС бележи увеличение в последните години до икономическата криза. Това се дължи на интензифицирането на вътрешния и международен трафик на страните членки. Транспортният сектор реализира между 4 и 5 % от БДС на общността (таблица 2).

Таблица 2: Дял на сектор «Транспорт» в брутната добавена стойност на ЕС. Източник: ЕК, Евростат

2006 г.	2007 г.	2008 г.
4,2 %	4,6 %	4,6 %

Следва да се отбележи, обаче, че в тези данни са включени само фирмите, чиято основна дейност са пътническите и товарни превози, т.е. не са отчетени превозите за собствена сметка, извършвани от другите нетранспортни фирми. Тези превози са значителни по обем и, следователно – БДС, реализирана от транспортна дейност, е по-висока от отчетената само в транспортния сектор.

Развитието на транспортния сектор през последните години в ЕС може да се проследи, като се изследва динамиката по някои основни показатели, характеризиращи транспортната дейност. Данните са представени в таблици 3 и 4.

Таблица 3: Товарен транспорт (ЕС 27). Източник: ЕК, Евростат

млрд . ткм	Автомоб. транспорт	Железоп. транспорт	Речен транспорт	Морски транспорт	Въздушен транспорт	Тръбопров. транспорт	Общо
2000	1 519	404	134	1 314	2,5	127	3 499
2001	1 556	386	133	1 334	2,5	133	3 544
2002	1 606	384	133	1 355	2,4	128	3 608
2003	1 625	392	124	1 378	2,4	130	3 652
2004	1 742	416	137	1 427	2,5	132	3 856
2005	1 794	414	139	1 461	2,6	136	3 946
2006	1 848	440	138	1 505	2,7	135	4 069
2007	1 914	453	145	1 532	2,8	127	4 175
2008	1 881	443	143	1 498	2,7	124	4 091
2009	1 691	362	120	1 336	2,5	120	3 632

Както се вижда от таблицата, общият обем на товарните превози в ЕС за периода 2000-2007 г. постепенно се увеличава, като увеличението за периода е с близо 20 %. След това, повлиян от икономическата криза, обемът на превозите намалява и се доближава до нивото от 2002-2003 г.

Автомобилният транспорт бележи също устойчива тенденция на растеж до 2007 г., а след това се наблюдава спад в обема на извършените превози. Намалението може да се дължи изцяло на световната икономическа криза, но от друга страна, може да е свързано и с прилаганите мерки за ограничаване на автомобилния трафик и стимулиране на другите по-екологични видове транспорт. За да се оцени това, може да се направи съпоставка между дела му в общия обем на превозите през 2000, 2005 и 2009 г. Така през 2000 г. автомобилният транспорт е изваршил 43,4 % от товарните превози в ЕС, през 2005 г. е извършил 45,5 % от товарните превози, а през 2009 г. – 46,5 %. Изводът, който може да се направи е, че в крайна сметка автомобилният транспорт задържа и дори увеличава високия си относителен дял при товарните превози, а прилаганите мерки за ограничаване на автомобилния трафик не са дали особено голям резултат.

По отношение на **железопътния транспорт** няма ясно изразени тенденции, а се наблюдават значителни колебания по години, като най-голям обем превози за разглеждания период е реализиран през 2007 г. Ако през 2000 г. делът му в общия обем превози е бил 11,5%, през 2009 г. е спаднал на 10 %. Така че, в крайна сметка, може да се направи извод, че реформите в сектора не са дали особено добър положителен резултат и все още железопътният транспорт в ЕС е недостатъчно конкурентен на автомобилния.

При **речния транспорт** също се наблюдават известни колебания в обема на извършените товарни превози, като най-голям обем е реализиран отново през 2007 г. Делът в общия обем превози обаче и на този вид транспорт намалява – от 3,8 % през 2000 г. на 3,3 % през 2009. Политиката на ЕС, като цяло, е насочена към стимулиране на речния транспорт, като целта отново е да се отнеме част от трафика на автомобилния транспорт, защото той е много по-ефективен от гледна точка на пълните обществени разходи, включващи и външните разходи, които генерира съответният вид транспорт.

Морският транспорт е основният вид транспорт, обслужващ външния стокообмен на страните и това се дължи на безспорното му предимство като най-евтин и масов превоз. Както се вижда от данните в таблицата, по отношение на общия обем на товарните превози, изразен в тонкилометри, той се нарежда на второ място след автомобилния. В общи линии спазва и същите тенденции, като до 2007 г. бележи непрекъснато увеличение, а след това се наблюдава спад, продиктуван от общия спад в сектора, външната търговия между страните и икономиката като цяло. Като процент от общия обем на товарните превози, делът на морския транспорт през 2000 г. е възлизал на 37,5 %, а през 2009 г. е отбелязал известен спад до 36,8 %.

Характерно за **въздушния трафик** в последните години в световен мащаб е, че той непрекъснато се интензифицира. Въпреки това по отношение на товарните превози той все още има незначителен дял спрямо другите видове транспорт, което се потвърждава и от данните за ЕС. Неговият дял е около 0,1 % и се изменя несъществено през годините. Това се дължи на факта, че все още въздушният превоз е доста по-скъп в сравнение с превоза с другите видове транспорт, поради което не може да се превърне в масов, а се използва главно за превоза на някои видове товари, изискващи срочна доставка.

Тръбопроводният транспорт, от своя страна, е масов вид транспорт, но основният му недостатък е в това, че все още се използва за транспортирането на ограничена номенклатура от товари, главно течни и газообразни. Технологиите в този вид транспорт обаче се развиват, което ще позволи използването му в бъдеще за превоз на все повече видове товари. Както се вижда от таблицата, обемът на превозите с тръбопроводен транспорт в ЕС в последните години се колебае, като се наблюдава извесно намаление на относителния му дял – от 3,6 % през 2000 г. на 3,3 % през 2009 г.

Изводът, който може да се направи от таблицата за товарните превози на ЕС, е че само автомобилният транспорт е увеличил относителния си дял в общия обем на превозите, а всички останали видове транспорт (като изключим ниския постоянен дял на въздушния) са намалили своите дялове.

Интересно е да се проследят и тенденциите при **пътническите превози**.

Таблица 4: Пътнически транспорт (ЕС 27). Източник: ЕК и Евростат

млрд. пкм	Автомоб. транспорт	Железоп. транспорт	Въздушен транспорт	Морски транспорт	Трамваен и мотроп.	Общо
2000	4 974	371	457	42	77	5 920
2001	5 062	373	453	42	78	6 008
2002	5 136	366	445	42	79	6 067

2003	5 173	362	463	41	79	6 118
2004	5 232	368	493	41	82	6 215
2005	5 228	377	527	40	82	6 254
2006	5 343	390	549	40	84	6 406
2007	5 436	397	572	41	86	6 532
2008	5 447	411	561	41	89	6 548
2009	5 448	405	522	40	89	6 503

От данните е видно, че до 2008 г. обемът на пътническите превози в ЕС непрекъснато се увеличава, а през 2009 г. е отбелязан лек спад. Обемът на превозите през 2009 г. е 109,8 % от обема на превозите през 2000 г. Следователно, може да се направи извод, че мобилността на населението в 27 членуващи страни се е увеличила, като за това вероятно има значение присъединяването на новите 12 страни през периода, което неизбежно е свързано с повече международни пътувания в рамките на съюза.

Анализът на данните за **автомобилния транспорт** не може да е съвсем коректен, защото по-принцип в тези данни, представени в таблицата, са включени и пътуванията с лични автомобили, мотоциклети и мотопеди. Трудно е обаче да се даде точна количествена оценка на тези пътувания, а и много от страните (в това число и България) изобщо не водят такава статистика и остава открит въпросът по какъв начин тези данни са изчислени от Евростат. Въпреки това обаче, видно е, че автомобилният транспорт, както при товарните превози, е доминиращият вид транспорт, а освен това увеличава своя обем и дял.

Подобно на товарните превози и при пътническите, **железопътният транспорт** има значителни колебания по години, но като цяло делът му в общия обем на превозите намалява от 6,3 % през 2000 г. на 6,2 % през 2009 г.

Споменатата по-горе тенденция на интензифициране на **въздушния трафик** в световен мащаб по-добре се забелязва при товарните превози за ЕС, където въздушният транспорт постепенно увеличава своя дял и достига 8,0 през 2009 г. За сравнение може да се отбележи, че през 1995 г. той е имал по-нисък относителен дял от железопътния, но вече твърдо заема второто място след автомобилния.

Водният транспорт има сравнително нисък относителен дял при пътническите превози (около 0,6 – 0,7 %), което се дължи на сравнително ниските скорости на движение, което не позволява използването му като масов пътнически транспорт.

По отношение на **трамвайния транспорт и метрополитена** се забелязва постепенно увеличение в обема на превозите, като е отбелязано и леко увеличение в относителния им дял (от 1,3 % през 2000 г. на 1,4 % през 2009 г.). Това се дължи, от една страна, на по-голямата мобилност на градското население, а от друга страна – на развитието на метрополитена в някои страни. В условията на криза може да се очаква, че този вид транспорт ще задържи в голяма степен своя обем, защото се очаква повече хора да се насочат към него като по-евтина алтернатива.

От двете представени по-горе таблици е видно, че в транспортната система на ЕС, както и почти навсякъде по света, основен вид транспорт и за пътнически, и за товарни превози, е автомобилният.

В транспортната система са включени няколко основни вида транспорт. Всеки един от тях си има своя специфична сфера на дейност, поради характерните му технико-икономически особености, което определя и дела му на транспортния пазар. Така въздушният транспорт е

специализиран в превоза на пътници на сравнително големи разстояния, както и на товари, изискващи срочна доставка. Водният транспорт, от своя страна, е най-подходящ за превоз на масови товари на далечни разстояния между страните и континентите, а по отношение на пътническите превози – главно за пътувания с екскурзионно-туристически цели. Тръбопроводният транспорт е ограничен по отношение на няколко вида масови товари. В тази връзка, разгледаните видове транспорт слабо се конкурират помежду си.

Най-пряка конкуренция в рамките на транспортната система възниква между автомобилния и железопътния транспорт, защото те имат най-близки сфери на дейност. Тази конкурентна борба е доминирана от автомобилния транспорт, защото той е по-достъпен, по-гъвкав и по-приспособим към различните условия на превозите. Развитието на автомобилния транспорт обаче е свързано с редица негативни ефекти върху обществото и природата, ето защо една от основните политики на ЕС е свързана със стимулирането на железопътния транспорт.

До края на 80-те години на XX век железопътният транспорт в страните от ЕС (както в цяла Европа, а и в повечето страни по света) се развива като единна система, обединяваща в едно цяло стопанисването на инфраструктурата и цялата превозна дейност. В опит да стимулират развитието му и да го поставят на една и съща икономическа основа с автомобилния транспорт, с оглед повишаване на конкурентоспособността му, страните от ЕС решават да извършат реформа в сектора. Началото е поставено с Директива 440 от 1991 г. В тази директива най-общо се препоръчва на страните-членки да отделят инфраструктурата и превозната дейност в различни предприятия, след което да се допуснат повече железопътни превозвачи на пазара, с оглед стимулиране на конкуренцията и развитието на сектора.

20 години след стартирането на реформата оценките са доста противоречиви. Като цяло, все по-налагащият се извод е, че до този момент не се чувства особено голям положителен ефект в сектора, даже в някои случаи е налице влошаване. Конкретни данни за страните от ЕС са представени в таблици 5 и 6.

Таблица 5: Товарен железопътен транспорт (млрд. ткм). Източник: ЕК и Евротат

Година	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ЕС 27	526,3	386,1	403,7	386,0	383,8	391,9	416,3	414,1	440,4	453,1	442,8	361,6
Белгия	8,37	7,30	7,67	7,08	7,30	7,29	7,69	8,13	8,57	9,26	8,93	6,37
България	14,13	8,60	5,54	4,90	4,63	5,27	5,21	5,16	5,40	5,24	4,69	3,15
Чехия		22,62	17,50	16,90	15,81	15,86	15,09	14,87	15,78	16,30	15,44	12,79
Дания	1,73	1,99	2,03	2,09	1,88	1,99	2,32	1,98	1,89	1,78	1,87	1,70
Германия	101,70	70,50	82,68	81,04	81,06	85,13	91,92	95,42	107,01	114,62	115,65	95,83
Естония	6,98	3,85	8,10	8,56	9,70	9,67	10,49	10,64	10,42	8,43	5,94	5,95
Ирландия	0,59	0,60	0,49	0,52	0,43	0,40	0,40	0,30	0,21	0,13	0,10	0,08
Гърция	0,61	0,29	0,43	0,38	0,33	0,46	0,59	0,61	0,66	0,84	0,79	0,54
Испания	11,15	10,96	11,61	11,72	11,57	11,74	11,87	11,64	11,63	11,11	10,48	7,55
Франция	52,24	48,27	57,73	51,72	51,29	48,06	46,35	40,70	41,18	42,62	40,55	32,13
Италия	19,36	21,69	22,82	21,76	20,68	20,30	22,18	22,76	24,15	25,29	23,83	17,79
Кипър	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Латвия	18,54	9,76	13,31	14,18	15,02	17,96	18,62	19,78	16,83	18,31	19,58	18,73
Литва	19,26	7,20	8,92	7,74	9,77	11,46	11,64	12,46	12,90	14,37	14,75	11,89
Люксембург	0,62	0,53	0,63	0,59	0,55	0,53	0,56	0,39	0,44	0,29	0,28	0,20
Унгария	16,80	8,40	8,80	7,70	7,80	7,61	8,75	9,09	10,17	10,05	9,87	7,67
Малта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Холандия	3,07	3,10	4,52	4,29	4,02	4,71	5,83	5,87	6,29	7,22	6,98	5,58
Австрия	12,16	13,20	16,60	16,89	17,13	16,87	18,76	18,96	20,98	21,37	21,92	17,77

Полша	81,60	68,20	54,00	47,70	46,60	47,41	52,33	49,97	53,62	54,25	52,04	43,45
Португалия	1,46	2,02	2,18	2,14	2,19	2,07	2,28	2,42	2,43	2,59	2,55	2,17
Румъния	48,91	17,91	16,35	16,10	15,22	15,04	17,02	16,58	15,79	15,76	15,24	11,09
Словения	4,21	3,08	2,86	2,84	3,08	3,02	3,15	3,25	3,37	3,60	3,52	2,82
Словакия		13,80	11,23	10,93	10,38	10,11	9,70	9,46	9,99	9,65	9,30	6,96
Финландия	8,36	9,60	10,11	9,86	9,66	10,05	10,11	9,71	11,06	10,43	10,78	8,87
Швеция	19,10	19,39	19,48	18,95	19,20	20,17	20,86	21,68	22,27	23,25	22,92	19,41
Великобритания	16,00	13,30	18,10	19,40	18,50	18,73	22,55	22,32	27,37	26,38	24,83	21,17

Данните в таблицата ясно показват, че общият обем на товарните превози за 27-те страни, членуващи към настоящия момент в ЕС, е намалял в сравнение с годината преди приемането на директивата и стартирането на реформите. Обемът на превозите в предкризисната 2007 г. възлиза на 86,1 % от обема им през 1990 г., а за 2009 г. намалението е до 68,7 %. Положението по отделни страни обаче е малко по-различно.

За повечето страни от бившата съветска зона на влияние е налице драстичен спад в обема на превозите спрямо 1990 г., като най-изразителен пример в това отношение са България и Румъния. Обемът на товарните превози с железопътен транспорт през 2009 г. спрямо 1990 г. за България възлиза на едва 22 %, а за Румъния на 22,7 %. Сравнително добро е положението в прибалтийските републики, като в Латвия дори обемът на превозите през 2009 г. е по-голям от обема на превозите през 1990 г. След спада в тази страна през 90-те години, следва значителен ръст, който с известни колебания през годините се запазва.

От по-старите членки най-значителен спад са допуснали Франция и Ирландия, докато в Холандия е отбелязано съществено увеличение, а до предкризисната 2007 г. и във Австрия, Великобритания, Италия и Германия също се наблюдава значителен ръст в обема на железопътните превози. Следва да се отбележи и Великобритания, защото там е извършена най-драстична реформа, като в кратки срокове са създадени голям брой железопътни предприятия и са отдадени на концесия железопътните линии на различни предприемачи.

Таблица 6: Пътнически железопътен транспорт (млрд. пкм). Източник: ЕК и Евростат

Години	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ЕС 27	400,7	350,5	370,7	372,7	365,6	361,9	367,8	377,1	389,6	396,7	410,5	404,9
Белгия	6,5	6,8	7,7	8,0	8,3	8,3	8,7	9,2	9,6	9,9	10,4	10,4
България	7,8	4,7	3,5	3,0	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,1
Чехия	13,3	8,0	7,3	7,3	6,6	6,5	6,6	6,7	6,9	6,9	6,8	6,5
Дания	5,1	4,9	5,5	5,7	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,2
Германия	61,0	71,0	75,4	75,8	70,8	71,3	72,6	74,9	77,8	79,1	80,9	82,4
Естония	1,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
Ирландия	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,6	1,8	1,9	2,0	2,0	1,7
Гърция	2,0	1,6	1,9	1,7	1,8	1,6	1,7	1,9	1,8	1,9	1,7	1,4
Испания	15,5	16,6	20,1	20,8	21,2	21,1	20,4	21,6	22,1	21,9	24,0	23,1
Франция	63,7	55,6	69,9	71,5	73,5	71,7	74,3	76,2	79,5	81,6	86,6	86,0
Италия	44,7	46,7	49,6	50,1	49,3	48,7	49,3	50,5	50,9	49,7	49,5	48,2
Кипър	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Латвия	5,4	1,4	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	0,8
Литва	3,6	1,1	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Люксембург	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Унгария	11,4	8,4	9,7	10,0	10,5	10,3	10,2	9,9	9,7	8,8	8,3	8,0
Малта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Холандия	11,1	16,4	14,7	14,4	14,3	13,8	14,5	15,2	15,9	16,3	16,3	16,4
Австрия	8,9	10,1	8,7	8,8	8,8	8,7	8,7	9,5	9,3	9,6	10,8	10,7
Полша	50,4	26,6	24,1	22,5	20,7	19,6	18,7	18,2	18,6	19,9	20,2	18,6

Португалия	5,7	4,8	4,0	4,0	3,9	3,8	3,7	3,8	3,9	4,0	4,2	4,2
Румъния	30,6	18,9	11,6	11,0	8,5	8,5	8,6	8,0	8,1	7,5	7,0	6,1
Словения	1,4	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Словакия	6,4	4,2	2,9	2,8	2,7	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3
Финландия	3,3	3,2	3,4	3,3	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,8	4,1	3,9
Швеция	6,6	6,8	8,2	8,7	8,9	8,8	8,7	8,9	9,6	10,3	11,1	11,3
Великобритания	33,4	30,3	38,4	39,4	39,9	41,2	43,3	44,4	47,0	50,2	53,0	52,8

Данните ясно показват, че тенденциите, които се наблюдават при товарните превози не се отнасят за пътническите превози в по-голямата си част. Като цяло за разглеждания период е постигнато увеличение в обема на пътническите превози, като през пиковата 2008 г. извършената превозна работа в пътническите превози възлиза на 102,4 % от работата през 1990 г. Въпреки, че увеличението не е много голямо при сравнение с намалението на товарните превози, постигнатите резултати могат да се оценят като добри. Наблюдават се и известни различия в отделните страни-членки.

Така страните от бившата съветска зона на влияние, подобно на товарните превози, са реализирали съществено намаление, като водещи в това намаление са Прибалтийските републики. Това значително намаление на фона на малкия обем на пътническата превозна работа, както и на фона на задържането на обема на товарните превози на сравнително високи нива, което беше подчертано по-горе, води до заключението, че в тези държави железниците съвсем категорично попадат в групата на железниците, извършващи преобладаващо товарни превози.

По отношение на България, разликата между обема на товарните и пътническите превози не е голяма, а и при пътническите превози намалението за периода е в по-малка степен, така че страната може да бъде отнесена към страните, развиващи еднакво товарните и пътническите си превози.

В повечето от старите страни членки се наблюдава съществено увеличаване в обема на пътническите превози за разглеждания период, като най-добри резултати са постигнати в Белгия, Швеция, Великобритания, Франция и Холандия. Единствено в Гърция и Португалия е отбелязано намаление. Една от причините за увеличаване на обема на превозите в цитираните по-горе страни е изграждането на високоскоростни железопътни линии, като в този случай железницата е конкурентна дори на въздушния транспорт. През 1990 г. от днешните страни-членки само на територията на Франция и Италия е имало високоскоростни линии, възлизащи на 643 км. В края на 2010 г. такива линии има и на територията на Белгия, Холандия, Германия, Великобритания и Испания, като общата им дължина е 6 602 км. На първо място сред посочените страни е Испания с 2 056 км високоскоростни железопътни линии.

2.1.2. СЪСТОЯНИЕ НА СЕКТОРА В БЪЛГАРИЯ

Сектор „Транспорт“ представлява една от основните съставни части на икономиката на България. Освен като допълващ дейността на останалите сектори, той има и важно самостоятелно значение, а ролята му в обществото не се свежда само до икономическата страна, защото той има и много важно социално, културно, политическо, екологично, военно-отбранително и пр. значение.

За да се оцени мястото на сектора в икономиката на страната, на първо място се разглежда приносът му към БДС. Данните за няколко последователни години са представени в следващата таблица.

Таблица 7: Дял на транспорта в БДС на България. Източник: НСИ

Година	БДС общо за икономиката (лв)	БДС в транспортния сектор (лв)	БДС в транспортния сектор (% от общата БДС в икономиката)
2005	99 952 653	8 146 597	8,1
2006	117 290 123	8 480 737	7,2
2007	140 801 386	10 152 372	7,2
2008	158 788 491	10 947 819	6,9
2009	148 837 343	10 335 245	6,9

От представените данни могат да се направят няколко основни извода. На първо място, до 2008 г. БДС и за страната, като цяло, и в транспортния сектор нараства. Въпреки това, БДС в транспорта очевидно нараства в по-малка степен, защото намалява относителният ѝ дял от 8,1 на 6,9 %. За 2009 г. е отбелязано намаление и на БДС, като цяло, и на БДС в транспортния сектор, като това намаление е приблизително с еднакъв процент, тъй като транспортът запазва своя относителен дял.

Произведената продукция в транспортния сектор се характеризира с помощта на различни показатели, но най-добра представа за нея дава обемът на превозите, изразен в тонкилометри и пътничкилометри. В следващите две таблици са представени данни за тези два показателя по видове транспорт.

Таблица 8: Обем на товарните превози в България. Източник: НСИ

млн. ткм	Автомоб. транспорт	Железоп. транспорт	Речен транспорт	Морски транспорт	Въздушен транспорт	Тръбопров. транспорт*	Общо
2003	9497,3	5273,8	783	58312	20,6	280	74166,7
2004	11960,6	5211,6	1326	68025	32,6	270	86825,8
2005	14371,0	5163,3	1532	68096	26,4	350	89538,7
2006	13764,4	5396,2	1429	63627	22,9	360	84599,5
2007	14624,1	5241,4	1711	67279	3,6	420	89279,1
2008	15321,4	4693,3	1934	72158	3,1	420	94529,8
2009	17741,6	3144,5	1788	44091	10,1	440	67215,2
2010	19453,7	3063,5	-	-	-	-	-

*Данните за тръбопроводния транспорт са от Евростат и са приблизителни, тъй като липсват публикувани данни от НСИ

Както се вижда, обемът на **товарните превози** в страната до 2008 г. постепенно нараства (с известни колебания), докато през 2009 г. е отбелязано съществено намаление. Една от основните причини за тези резултати са цикличните колебания в икономиката и настъпилата световна икономическа криза, силно засегнала и България.

Очевидно кризата не е засегнала съществено **автомобилния транспорт** до 2010 г., защото тенденцията е възходяща за целия разглеждан период. На фона на намаляващия общ обем на товарните превози, автомобилният транспорт е удвоил дела си – от 12,8 % през 2003 г. на 26,3% през 2009 г. От гледна точка на проблемите със замърсяването, задръстванията и пътно-транспортните произшествия, които създава този вид транспорт, това може да се разглежда като негативна тенденция.

Подобно на наблюдаваната ситуация в ЕС, и обемът на превозите с **железопътен транспорт** в България се колебае през годините, но като цяло, за периода е отчетено

съществено намаление, в резултат на което е намалял и относителният му дял в общия обем на товарните превози – от 7,1 през 2003 г. на 4,7 % през 2009 г. Ясно е, че този вид транспорт в България изпитва сериозни затруднения и още не може да се намери верен път за излизане от кризата и поддържането му на едно приемливо ниво при специфичните за него превози на масови товари на средни и дълги разстояния.

Като цяло, положителни са тенденциите при **речния транспорт**. Трафикът по река Дунав се интензифицира, включително и по отношение на България. За това спомага изграждането на плавателния канал Рейн-Майн-Дунав и активната политика на ЕС за развитие на този вид транспорт. Делът му по отношение на товарната превозна работа на страната нараства от 1 % през 2003 г. на 2,7 % през 2009. Развитието на комбинираните технологии „река-автомобил“, „река-железница“ и „река-море“ ще даде още по-силен тласък за развитието на този екологичен и евтин транспорт през следващите години.

От представените данни може да се направи извод, че **морският транспорт е най-силно повлиян от световната икономическа криза**. Това е закономерна тенденция, тъй като той обслужва външния стокообмен между страните и при подобни негативни глобални процеси външната търговия е силно повлияна, а следователно и превозите между страните драстично намаляват. В резултат на този значителен спад, през 2009 г. морският транспорт е намалил дела си в обема на товарните превози (от 78,6 % през 2003 г. на 65,6 през 2009 г.).

Въздушният транспорт има традиционно нисък дял при товарните превози, като данните за България показват и значително намаление за периода (около 2 пъти).

При **тръбопроводния транспорт** се наблюдава постепенно повишаване на извършената товарна превозна работа. Делът му също се повишава – от 0,4 на 0,7 %. Реализацията на големите международни проекти (като Южен поток и Набуко) ще даде положителен тласък за неговото развитие в бъдеще.

Таблица 9: Обем на пътническите превози в България. Източник: НСИ

млн . пкм	Автобусен транспорт	Железоп. транспорт	Въздушен транспорт	Морски транспорт	Речен транспорт	Гредски ел.трансп.	Общо
2003	14400	2517,4	3005	0,1	0,1	331	20253,6
2004	13029	2404,1	3048	0,0	0,3	295	18776,4
2005	13688	2388,5	3626	0,1	0,4	283	19986
2006	12942	2422,1	3833	0,1	0,1	294	19491,3
2007	13571	2423,3	3892	0,3	0,3	305	20191,9
2008	13839	2334,9	4467	0,5	0,3	317	20958,7
2009	10450	2144,3	3713	0,1	0,3	300	16607,7
2010	-	2099,7	-	-	-	-	-

По отношение на общия обем на **пътническите превози**, тенденциите не се различават от тези при товарните превози. До 2008 г. се наблюдава постепенно увеличаване, а през 2009 г. е отбелязан значителен спад.

Превозната дейност на **автобусния транспорт** се колебае по години, но като цяло за разглеждания период е намаляла. Една от причините е увеличаването на пътуванията с лични автомобили, което от гледна точка на пълните обществени разходи може да се разглежда като негативна тенденция. Относителният му дял спада за периода - от 71,1 % през 2003 г. на 62,9 % през 2009 г. Ако се прибавят и превозите с леки таксиметрови и лични автомобили, ще се получи пълна представа за доминацията на автомобилния транспорт, тъй като делът му по всяка вероятност ще надхвърли 90 %.

При **железопътния транспорт** също има колебания по години, но и цялостно намаление за периода. За разлика обаче от товарните превози, в този случай намалението не е така драстично, което означава, че кризата в железниците се е отразила повече на товарните и по-малко на пътническите превози. Не трябва да се забравя, че по отношение на пътническите превози, железниците изпълняват важна социална функция и генерират важен социален ефект, който в голяма степен се трансформира и в икономически. Така че, общото заключение, че пътническите превози на БДЖ са губеща икономическа дейност, при изчисляване на всички косвени икономически ефекти върху обществото и икономиката на страната, ще се опровергае. Това предполага, че държавата не бива да се оттегля от този вид превози и трябва да подкрепя част от този ефект под формата на субсидии. В крайна сметка, това гарантира достъпност до превози на представители на различни социални групи от обществото, които в противен случай биха били лишени от това изконно човешко право. Делът на железопътния транспорт в общия обем на пътническите превози обаче леко се е повишил за периода – от 12,43 % през 2003 г. на 12,9 % през 2009 г.

Колебания има и при **въздушния транспорт**. За целия разглеждан период се наблюдава ръст, като се е увеличил и относителният му дял - от 14,8 % през 2003 г. на 22,4 % през 2009 г. Причините за това са няколко – развитието на техниката на въздушния транспорт, световните процеси на глобализация и интензифициране на въздушния трафик, членството на страната в ЕС и др.

Морският и речният транспорт имат традиционно ниски дялове при пътническите превози. Страната обаче разполага с прекрасни възможности за развитие на екскурзионно-туристически пътувания по река и море, които не се използват все още пълноценно.

Градският електротранспорт има свой сравнително постоянен и невисок относителен дял, който общо взето се повишава през годините, което се дължи и на увеличената мобилност на градското население. С изграждането на метрото в столицата в завършен вид се очаква този вид транспорт да повиши съществено своя относителен дял. Не бива да се подценява и тролейбусният транспорт, който се използва в 15 града на страната, а е с възможност да се използва в още няколко областни града, като сериозна екологична алтернатива на автобусния транспорт.

Като цяло, може да се отбележи, че обемът на пътническите превози е намалял в по-голяма степен от обема на товарните превози за разглеждания период. Конкретно за 2009 г. при условията на икономическата криза се наблюдава обратно явление, пътническите превози са се свили до 79 % в сравнение с обема им от 2008 г., докато товарните са се свили до 71 %. Потвърждава се правилото, че в условията на криза пътническите превози са по-устойчиви от товарните, защото голяма част от потребностите на хората от пътувания имат постоянен характер и трябва да бъдат задоволени по един или друг начин. Освен това, в условията на криза може да се очаква заместване на личните автомобили с по-евтиния обществен транспорт.

В следващата таблица са представени данни за броя на предприятията, оборота, произведената продукция в стойност и броя на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и съобщения“ на страната.

Таблица 10: Основни показатели за сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НСИ

Показател	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Бр. предприятия	24203	24196	22853	22206	19068	17805	16965	19306
Оборот – хил. лв	8046834	8237243	9374952	10911937	10926927	12868252	10129001	8482474

Произведена продукция – хил. лв	7783157	7926023	8976376	10431956	10467702	12276495	10122217	8445005
Заети лица – бр.	217234	216723	215035	215121	190868	186737	161002	161079

От данните се вижда, че броят на предприятията в сектора се колебае по години, а като цяло за изследвания период има съществено намаление. По отношение на следващите два показателя – оборот и произведена продукция, тенденцията до 2007 г. е ясно изразена възходяща, а за следващите две години намалението е значително. По-различно е положението при заетите лица. Броят им се колебае значително по години, но за целия период има голямо намаление.

По предварителни данни, през 2010 г. е отбелязано известно увеличение в броя на предприятията в сектора и по-съществено нарастване в оборота и произведената продукция, чиито стойности отново са над 9 млн.

Интересно е да се види и какъв е бил средният брой заети лица в едно предприятие и каква е била средната производителност на едно лице по години. Изчисленията са представени в табл. № 11.

Таблица 11: СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И СЪОБЩЕНИЯ“. Източник: НСИ, СОБСТВЕНИ ИЗЧИСЛЕНИЯ

Показател	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Брой заети лица, средно в едно предприятие	8,97	8,96	9,41	9,69	10,01	10,49	9,50	8,34
Производителност на труда, средно на едно заето лице, хил. лв	35,82	36,57	41,74	48,49	54,84	65,74	62,87	52,43

Ясно се вижда тенденцията към увеличаване на броя на заетите лица в сектора до 2007 г., докато за следващите две години се наблюдава намаление, вероятно повлияно от икономическата криза и свиването в обема, както на товарните, така и на пътническите превози.

Производителността на труда също нараства съществено до 2007 г., след което има значително намаление, особено за 2009 г. След като икономиката преодолее последствията от икономическата и финансовата криза, може да се очаква, че тенденциите по двата показателя отново ще са възходящи и производителността в сектора ще нараства.

По-долу е представена „картината“ на предприятията в целия транспортният сектор. Информацията е от Евростат, поради което наличните и систематизирани данни са до 2008 г.

Таблица 12: Брой на ПРЕДПРИЯТИЯТА в СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“ – БЪЛГАРИЯ (бр.). Източник: ЕВРОСТАТ

Година	Товарен авто-транспорт	Пътнически авто-транспорт	ЖП-транспорт	Тръбопр. транспорт	Речен транспорт	Морски транспорт	Въздушен транспорт	Спом. д-сти в трансп.
2005	10 000	7 847	-	-	17	22	18	1 824
2006	7 660	7 051	5	-	16	8	26	1 748
2007	7 097	6 527	8	-	20	10	37	1 643
2008	8188	6719	-	-	25	24	38	1691

Както се вижда от представените данни, най-голям е броят на предприятията в автомобилния транспорт, като това се дължи не само на големия му относителен дял при товарните и пътническите превози, но и на сравнително голямата раздробеност в сектора. Това

поражда значителна интрамодална конкуренция и предполага по-високо качество на услугите, което обаче не винаги е така на практика. Голям е и броят на предприятията, занимаващи се със спомагателните дейности в транспорта, като тук се включват складирането на товарите и спедицията.

Изследваният период е малък, за да се открият някакви по-съществени тенденции, но като цяло се забелязват значителните колебания в броя на предприятията по години за всички видове транспорт.

По-специално внимание следва да се отдели на железопътния транспорт. До 2005 г. единствената компания на българския пазар е БДЖ. На 15.04.2005 г. своя лиценз получава Българска железопътна компания /БЖК/, с което се поставя началото на конкуренцията и навлизането на частни компании в сектора. В момента броят на лицензираните предприятия за железопътни превози е 11. Сред тях най-голям дял на пазара имат БДЖ и БЖК, а останалите са по-малки компании с ограничено участие, но със значителен потенциал за развитие в бъдеще. Съотношението между товарните превози на двете компании е от порядъка на 4,5:1 (около 10 700 към 2 300 хил. т.), като предимството е за БДЖ. Следващата по големина компания – Булмаркет, има доста по-малък пазарен дял.

Таблица 13: Брой на предприятията в сектор „Транспорт“ – ЕС 27 (бр.). Източник: Евростат

Години	Товарен автомобил. трансп.	Пътнич. автомобил. трансп.	Железоп. трансп.	Тръбопр. трансп.	Речен трансп.	Морски трансп.	Въздуш. трансп.	Спомагат. дейн. в трансп.
2005	595 971	330 200	-	-	9 000	9 800	3 500	107 080
2006	600 000	329 758	888	131	8 800	10 150	3 450	109 596
2007	608 713	336 517	887	161	9 324	10 700	3 774	112 084
2008	600 000	325 728	806	135	9 331	8 222	4 000	116 474

Подобно на България, най-голям е броят на предприятията от автомобилния транспорт и за целия ЕС. Голям е и броят на предприятията, извършващи спомагателни дейности. И тук също не може да се говори за ясно изразени тенденции, а се наблюдават колебания по години.

Таблица 14: Предприятията в транспортния сектор на България като процент от предприятията в ЕС 27 (%). Източник: Евростат

Години	Товарен автомобил. трансп.	Пътнич. автомобил. трансп.	Железоп. трансп.	Тръбопр. трансп.	Речен трансп.	Морски трансп.	Въздуш. трансп.	Спомагат. дейн. в трансп.
2005	1,68	2,38	-	-	0,19	0,22	0,51	1,70
2006	1,28	2,14	0,56	-	0,19	0,08	0,75	1,59
2007	1,17	1,94	0,90	-	0,21	0,09	0,98	1,47
2008	1,36	2,06	-	-	0,27	0,29	0,95	1,45

Както се вижда от таблицата, най-голям относителен дял от общия брой на транспортните предприятия на ЕС имат предприятията в пътническият автомобилен транспорт на България. За сравнение може да се отбележи, че обемът на товарните превози с автомобилен транспорт, изразен в тонкилометри, на България през 2008 г. е представлявал 0,8 % от обема на товарните превози на ЕС. Това говори за по-голяма раздробеност на сектора в България, а следователно и за по-голяма конкуренция.

Най-малък е относителният дял на предприятията от речния и морския транспорт. За сравнение, обемът на товарните превози на България, изразен в тонкилометри, е възлизал на 0,6 % от този на ЕС по отношение на речния транспорт. С други думи, по-този показател раздробеността на сектора в България може да се оцени като по-малка от тази на ЕС.

По отношение на железопътния транспорт за сравнение може да се отбележи, че рекордьори по брой предприятия в ЕС са Великобритания, Полша и Румъния (съответно 95,91 и 69 лицензирани предприятия за 2008 г.).

По-нататък анализът на железопътния транспорт в България може да се задълбочи като се изследва динамиката по други основни показатели. Новите икономически и социални условия в страната наложиха значително преструктуриране на сектора, което беше породено и от силното свиване в обема на извършваните превози през последните 20 години. Тези тенденции обаче не са характерни само за България, а в голяма степен отразяват и глобалните насоки, в които се развива секторът. Това преструктуриране засяга, от една страна, съотношението между товарна и пътническа дейност, както и между отделните видове превози в техните рамки (изменя се съотношението на превозите спрямо разстоянията, спрямо вида на превозваните товари и т.н.). Освен това протичат и процеси на преструктуриране по отношение на железния път, по отношение на видовете тяга, използваните технологии и др.

В таблицата по-долу са представени основни показатели за желопътната инфраструктура на България през последните години.

Таблица 15: Железопътна инфраструктура на Р България. Източник: НСИ

Показател	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дължина на жп линии (текущ път) – км	4320	4320	4318	4316	4259	4154	4146	4143	4144	4150	4098
Електрифиц. жп линии - км	2744	2847	2847	2871	2854	2880	2912	2806	2827	2833	2785
Електрифиц. жп линии - %	63,52	65,90	65,93	66,52	67,01	69,33	70,24	67,73	68,22	68,27	67,96
Удвоени жп линии – км	968	966	967	969	948	957	973	971	972	971	969
Удвени жп линии - %	22,41	22,36	22,39	22,45	22,26	23,04	23,47	23,44	23,46	23,40	23,65

Обща тенденция, която се наблюдава в много страни по света, е намаляването дължината на железопътните линии. Това е характерно за много от второстепенните и по-слабо натоварени линии, които след развитието на автомобилния транспорт са силно нерентабилни и нямат друга алтернатива, освен да бъдат закрити. Подобна ситуация се наблюдава и в България. За сравнение, най-голяма е била дължината на железопътните линии в страната през 80-те години на миналия век, като стойностите са доста близки до тези от началото на настоящия век, така че като цяло намалението не е много голямо, а както беше подчертано, по повечето от закритите линии е и напълно оправдано.

По отношение на електрифицираните линии се наблюдава увеличаване на тяхната дължина до 2006 г., докато след това има известен спад. Като цяло обаче процентът им от общата дължина е доста висок и се повишава допълнително за разглеждания период. Това може да бъде отчетено като изключително положително явление, поради безспорните предимства на електрическата пред дизеловата тяга.

При удвоените железопътни линии се наблюдават известни колебания по години, но като цяло има леко увеличение в дължината им, както и като процент от общия текущ път. Особено необходимо е в бъдеще при реализирането на Европейските транспортни коридори да се извърши удвояване на основните железопътни линии в страната, но това ще бъде оправдано при очаквано значително нарастване на обема на превозите.

В следващата таблица са направени някои сравнения между България и избрани страни от Европа по отношение на железопътната мрежа.

Таблица 16: Железопътна мрежа на избрани страни от Европа. Източник: Европейска комисия, Евростат

Страна	1990 г.	2000 г.	2009 г.	
	Дължина на жп линии - км	Дължина на жп линии - км	Дължина на жп линии - км	Дял на електриф. жп линии - %
ЕС 27	145 329	217 378	212 528	52,2
Белгия	3 479	3 471	3 578	84
България	4 299	4 320	4 150	68,3
Германия	40 981	36 588	33 714	58,4
Гърция	2 484	2 385	2 552	10,3
Италия	16 066	16 187	17 004	71,1
Литва	2 007	1 905	1 767	6,9
Унгария	7 838	8 005	7 892	36,1
Чехия		9 444	9 477	33,3
Полша	26 228	22 560	19 764	60,2
Румъния	11 348	11 015	10 776	37,1
Швеция	11 193	11 037	11 138	70,6
Турция	8 429	8 671	9 080	25,5
Швейцария	3 215	3 216	3 599	100
Хърватия	2 429	2 726	2 722	36,1

Основният извод, който може да се направи от данните в по-горната таблица е, че по отношение на един от основните качествени параметри – дял на електрифицираните железопътни линии, железопътната мрежа на страната заема едно от челните места в Европа. Процентът за България е по-голям от средния за ЕС, а страната ни изпреварва и редица страни с доста по-развита икономика. Сред страните следва да се открий Швейцария, където железопътният транспорт е развит на доста високо ниво, а на практика всички линии са електрифицирани. Железницата по много от високопланинските линии преминава през живописни местности и се използва преимуществено с туристическа цел. Такива възможности има и нашата страна, особено по единствената действаща в момента теснопътна жп линия (760 мм междурелсие) между Септември и Добричище. Специално може да бъде спомената и южната ни съседка Турция, където през последните години доста се набляга върху развитието на железопътния транспорт, като се строят и високоскоростни железопътни линии.

При оценката на осигуреността на страната с железопътни линии може да се използват два показателя, а данните за тях са представени в следващата таблица.

Таблица 17: Осигуреност на страната с железопътни линии (2009 г.). Източник: Европейска комисия, Евростат

Показател	Железопътни линии на 1 000 км ² - км	Железопътни линии на 10 000 жители - км
България	37,4	5,5
ЕС 27	49,2	4,3

Разликата при двата показателя се дължи на по-малката гъстота на населението в България в сравнение със средното равнище за ЕС.

Сериозен проблем на железопътната инфраструктура на България е състоянието на железния път и съоръженията по него. По много от линиите не са извършвани основни ремонти с години, което доста влошава експлоатационните параметри от работата на железниците. Така например, средната участъкова скорост при товарните влакове (при нейното изчисляване освен времето за чисто движение се взема предвид и времето за престой на влаковете в междините гари по участъците) е на много ниско равнище. През последните години тя се движи в рамките на 30-34 км/ч. Средната техническа скорост на товарните влакове (при изчисляването и се взема предвид само времето за чисто движение на влаковете) е от порядъка на 40-45 км/ч. По отношение на пътническите превози скоростите са малко по-високи (участъковата е от порядъка на 45-47 км/ч, а техническата е от порядъка на 51-52 км/ч). При това положение няма как железопътният транспорт да е конкурентоспособен на автомобилния. Всичко това налага необходимостта от ускорена рехабилитация и реконструкция по много участъци и особено по тези, които са част от основните национални и международни оси. Това е критично и по отношение на конкурентоспособността на националната транспортна система на транспортните системи на съседните страни. Що се касае до европейските транспортни коридори, **съседните на България страни активно изграждат транспортната инфраструктура, включително железопътната, и вече се говори за „транспортна изолация“ на страната, тъй като основните направления по коридорите все очевидно ни заобикалят. Така че не може вече да се разчита само на стратегическото географско положение на страната, а трябва да се работи активно за развитие на необходимата транспортна инфраструктура.**

Ярък пример в тази посока е железопътната линия по Коридор № 4 от Видин до София. Плановите са нейната реконструкция и модернизация да приключат през 2017 г., но докато стане това, северната ни съседка Румъния ще е постигнала едно много по-задоволително трасе до пристанище Констанца и от основно направление, частта на коридора през нашата страна ще се е превърнала в отклонение, голяма част от товарите ще са се насочили към Констанца и пропуснатите ползи за икономиката ни ще бъдат огромни.

Друг проблем за ниските експлоатационни параметри на железниците на България е остарелият подвижен състав и сравнително ниското му ниво на поддръжка в последните години. Състоянието на инфраструктурата, състоянието на подвижния състав и остарелите технологии на превозите в голяма част са основните недостатъци на железопътния транспорт в страната, които силно влошават качеството на превозите.

България е малка страна, с труден релеф, което затруднява постигането на много високи експлоатационни параметри. Ето защо основната идея за развитието на железопътния транспорт е свързана с осигуряването на скорости на движение на пътническите влакове по някои основни участъци от порядъка на 200 км/ч, по основната част от мрежата – от около 160 км/ч, а за товарните превози – 130 км/ч. Ако се постигне това в близките години, железниците значително ще повишат конкурентоспособността си спрямо автомобилния транспорт, а националната транспортна система – спрямо транспортните системи на съседните страни. Засега обаче ясни намерения за постигането на това няма.

По отношение на използваните технологии при товарните превози и главно във връзка с **увеличаване дела на комбинираните превози**, основно значение ще има използването на директни контейнерни влакове, при които няма обработка в техническите гари и значително се

намалява времето за превоз. Това изисква и изграждането на модерни интермодални терминали.

Като заключение може да се каже, че критичната важност на сектора по отношение на конкурентоспособността на националната икономика и цялостното социално-икономическо развитие на страната, изисква взимането на бързи и адекватни решения от страна на управляващите институции, защото съществуващото положение е доста незадоволително и има опасност от значителното му влошаване в близките години.

2.1.3. ГЛОБАЛИЗАЦИЯ НА СЕКТОРА

Глобалните икономически процеси няма как да не засегнат и транспортния сектор, като основно свързващо звено между всички останали сектори на икономически дейности. Секторът обаче има и свое самостоятелно развитие, породено от големия напредък в транспортната техника и технологии. Съществуват големи транспортни и спедиторски компании, които оперират на практика по целия свят и имат поделения в много страни от различни континенти. Така че транспортната дейност има все по-ясно изразен интернационален характер, продиктуван не само от развитието на международните търговия и туризъм, но и от глобалните процеси на интеграция и сближаване между страните.

В последните години усилията на всички правителства са насочени към въвеждането на нов модел на икономически взаимоотношения в отрасъл "Транспорт" в съответствие с изискванията на пазара и на европейската транспортна политика.

Според този подход държавата по-скоро запазва основно важната си роля като собственик и инвеститор, отколкото като законодател и регулатор. Либерализацията на транспортния пазар и прилагането на нови съвременни управленски решения са задължителни за държавните институции, отговорни за развитието на транспорта.

Съгласно този подход основните задачи и отговорности на държавата в областта на транспорта са:

- Разработване на модерна транспортна политика, която да потвърди и гарантира този приоритет на държавата като водещ фактор в икономическото развитие;
- Планиране, финансиране и управление на транспортната инфраструктура равнопоставено за всички видове транспорт;
- Създаване на подходящи условия за бърза модернизация на транспортния сектор;
- Създаване на условия за обновяване и модернизация на транспортния парк;
- Подготовка и разработване на нова нормативна и регулаторна рамка с оглед модернизация и стимулиране на лоялната конкуренция между различните видове транспорт;
- Изграждане на административен и професионален капацитет;
- Въвеждане на модерно образование и професионално обучение за повишаване на квалификацията на заетите в транспортния сектор в съответствие със съвременните световни изисквания и нови технологии /контейнерни превози, интермодални превози, комбинирани превози, ро-ла превози и др./.
- Да се изгради съвременна координация за международно интегриране на българската транспорта система в европейската, за да се засили ролята на България като геополитически лидер в региона.

Глобалният търговски обмен се определя от местонахождението на ресурсите, суровините и производствените мощности и пазарите. Основната задача на транспорта е да осъществи именно тази връзка. Разстоянията вече не са пречка за търговския обмен. Целта на транспорта е да осигури бързи и ефективни услуги, като изборът на конкретния вид транспорт зависи предимно от вида на превозваните стоки, бързината и стойността на транспортната услуга.

В дългосрочна перспектива, въпреки набиращата сила антиглобалистични настроения и движения, тенденцията за глобализация на световната икономика, изисква българската икономика, като цяло, включително и транспортният сектор, в частност, да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от специфичните си възможности – стратегическо местоположение и преминаването на пет общеевропейски транспортни коридора през територията на България – IV, VII, VIII, IX и X.

Този факт е колкото положителен, толкова и задължаващ, тъй като изисква огромни инвестиции, най-вече за подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура. Това обаче, ще осигури огромни възможности за ръст на икономиката на страната. Икономическата среда значително ще се подобри и ще стимулира инвестициите в страната, а това е сигурна гаранция за така нужния ръст на икономиката, което от своя страна ще изведе страната от икономическата криза.

2.1.4. АУТСОРСИНГ И ОФШОРИНГ

Аутсорсингът най-общо представлява практика по възлагане изпълнението на дадена дейност на външен за съответната фирма изпълнител. Основното му предимство е, че съответният изпълнител се е специализирал в съответната област и може по-добре да извърши съответната дейност. Също така фирмата, която възлага поръчката, не е необходимо да поддържа специализиран персонал в съответната област. Най-често тази практика се прилага по отношение на ИТ технологиите, като например поддържането на сайт на компанията. Естествено, тя може да се прилага и по отношение на всякакви други дейности, които са различни от основната дейност на фирмата.

Така в транспортния сектор като форма на аутсорсинг може да се разглежда складирането на товари, когато съответният превозвач използва услугите на специализирана фирма, занимаваща се с това. По същия начин може да се организира и товарно-разтоварната дейност, ремонтът и поддръжката на превозните средства и много други допълнителни и спомагателни дейности. В крайна сметка, може да се направи заключение, че аутсорсингът има широко поле за приложение в сектора и може да се очаква увеличаване на дела му в бъдеще. Особено когато става дума за малка транспортна фирма, е ясно, че няма как тя сама да организира и извърши всички спомагателни и допълнителни дейности.

Офшорингът, от своя страна, е практика, свързана с изнасяне на част от дейността на фирмата извън националните граници. Това дава възможност да се използват по-благоприятни бизнес условия, като например: по-ниско заплащане на труда, по-облекчено данъчно законодателство, по-благоприятно географско положение и др. В тази връзка, разглежданата практика има по-голямо приложение при производителите на превозни средства за различните видове транспорт, докато по отношение на самите транспортни услуги е неприложима в чист вид.

2.2. ИКОНОМИЧЕСКА СТРУКТУРА НА СЕКТОРА

2.2.1. ВЕРИГА НА СТОЙНОСТТА ПРИ ТРАНСПОРТНИТЕ УСЛУГИ

Веригата на стойността представлява цялостна концепция за управление на дейността, която е въведена в завършен вид и популяризирана от американския икономист Майкъл Портър. Всъщност веригата на стойността включва управлението на всички дейности, които са свързани със създаването на новия продукт, като се започне от входящите потоци, т.е. от необходимите изходни суровини, материали, информация и пр. и се достигне до окончателното изграждане на продукта в завършен вид и представянето му на пазара.

Най-общо, веригата на стойността включва два вида дейности – основни и спомагателни. На фиг. № 1 са представени дейностите, участващи в създаването на верагита на стойността на транспортните услуги.

Фиг.1 ВЕРИГА НА СТОЙНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ УСЛУГИ



Основна за транспортната фирма е дейността по експлоатацията на транспортните средства, в резултат на което се създава транспортният продукт – товарните и пътническите превози. Всички останали дейности спомагат и гарантират нормалното и безпрепятствено осъществяване на тази основна дейност.

Именно в посочената по-горе верига на стойността могат да се открият основните особености на сектора в сравнение с всички останали сектора на икономиката. Транспортът е уникален с това, че той не може да бъде възприеман като типична обслужваща дейност, но същевременно не може да бъде отнесен и в сферата на производството. Така, намиращ се на границата между производството и услугите, той осигурява връзките и баланса в икономическата система и се явява като критичен фактор, от когото зависи в голяма степен нейното бъдещо развитие.

Услугите в сектор „Транспорт“ се характеризират преди всичко с влиянието на глобалния търговски обмен. Целта на транспорта е да осигури бързи и ефективни услуги, като изборът на конкретния вид транспорт зависи предимно от вида на превозваните стоки.

Разширяването на Европейския съюз влияе директно върху търговската организация и търсенето на транспортни услуги. В същото време разширяването на ЕС благоприятства свободното придвижване на хора и стоки, което се отразява на транспортните потоци. Същевременно, развитието на транспортните мрежи /TEN/ пренасочва и засилва физическото обвързване на България с Централна и Западна Европа, в резултат на което са по-добрите транспортни комуникации и повишената кохезия между различните части на континента.

Общата политика на страните-членки на ЕС определя насоките за развитие на българската транспортна политика. Транспортната политика на ЕС е съобразена с нарастващата загриженост за опазване на околната среда, като се насърчава развитието на екологосъобразни видове транспорт и се ограничава темпът на нарастване на автомобилните превози. Преразпределението на превозите по видове транспорт целят решаването на проблема с пренасочването на инфраструктурния капацитет на автомобилния транспорт, намаляване на вредното му въздействие върху околната среда, а също така и върху безопасността на движението.

Регионалните фактори също влияят върху транспортната политика на България, като връзка между Европа и Азия и мост между Запада и Изтока. Това до голяма степен предопределя потенциалната функция на България от транспортна гледна точка, а именно транзитна държава между богатите на природни ресурси държави от Близкия изток, индустриална западна еврипа и средна Азия.

Друго транзитно направление, недостатъчно добре развито към момента, е това в посока север-юг, свързващо Балтийско море със Средиземно море. То също има голям потенциал, но следва да се отчита и конкуренцията на съществуващите алтернативни маршрути на запад от България.

Търсенето на транспортни услуги в международно съобщение се определя от външнотърговския обмен на страната и от транзитно преминаващите потоци. Транзитните товарни потоци през България се влияят силно от международните и регионални фактори. Транзитните потоци, които преминават през територията на България, основно са предназначени от и за Турция, Германия, Румъния и Гърция.

Подобно на товарния транспорт, международните пътнически превози се подразделят на пътувания на чужденци до България, пътувания на български граждани в чужбина и транзитни пътувания през страната.

Вътрешният товарен транспорт в страната се извършва 100% със сухоземен транспорт, като обемите по река Дунав са от порядъка на 800 хил.тона годишно.

През последните години, без отчитане на тръбопроводния транспорт, чийто общи показатели са близки до тези на железопътния, разпределението по видове транспорт остава почти постоянно, около 88% за автомобилния и около 12% за железопътния транспорт.

Както при товарните превози, така и търсенето на междуградски пътнически превози се свива последните години. Запазва се тенденцията на увеличение на междуградските пътувания с автобусния транспорт и прогресивното намаляване на железопътните превози.

Като цяло, транспортната инфраструктура на страната има сравнително добра степен на изграденост, създаваща сравнително благоприятни условия за всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, морски, речен, въздушен и интермодален.

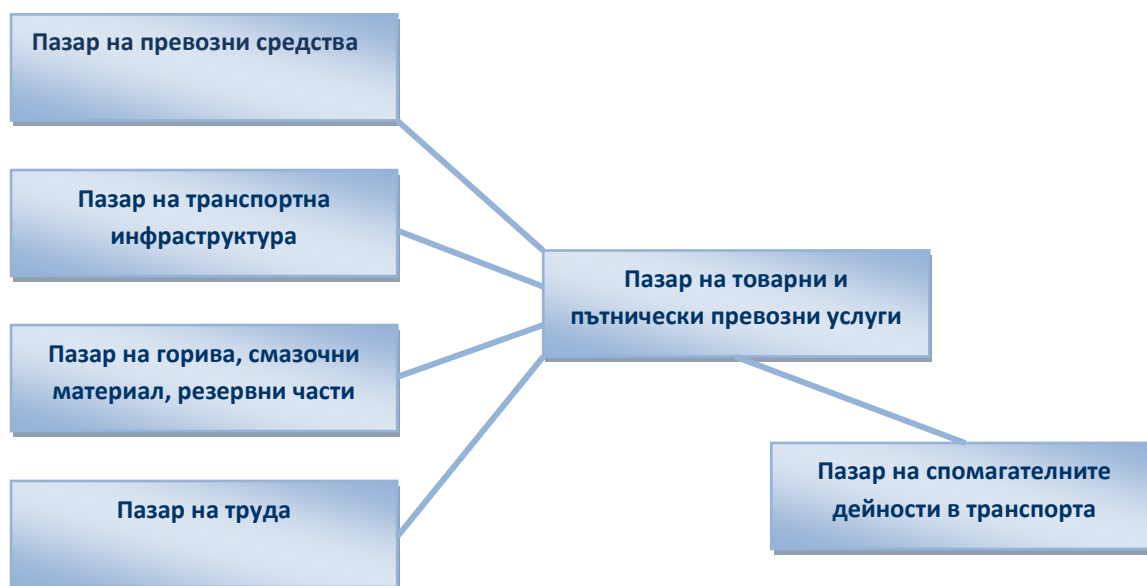
2.2.2. РАЗВИТИЕ НА ВЕРИГАТА НА СТОЙНОСТТА

Веригата на стойността на транспортните услуги е динамична и непрекъснато се развива, като при това тя се формира при взаимодействието на няколко основни типа пазари:

- пазар на транспортни услуги – пътнически и товарни;
- пазар на транспортна инфраструктура;
- пазар на транспортна техника – основно превозни средства;
- пазар на горива, смазочни материали, резервни части и др.;
- пазар на спомагателните дейности в транспорта – складиране, спедиция;
- пазар на квалифицирани транспортни специалисти.

Именно в резултат на сложното и динамично взаимодействие между тези пазари непрекъснато се изменя и веригата на стойността на транспортните услуги / вж. Фиг. 2/

Фиг.2 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ РАЗЛИЧНИТЕ ТИПОВЕ ПАЗАРИ ПРИ ФОРМИРАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ВЕРИГАТА НА СТОЙНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ УСЛУГИ



При това се наблюдават известни различия при формирането и развитието на веригата на стойността в различните видове транспорт. Автомобилният транспорт навлиза все по-широко в стопанството и бита на хората. Неговите технико-икономически характеристики предполагат осъществяването на транспортната дейност от голям брой сравнително малки автомобилни фирми. Така веригата на стойността в автомобилния транспорт се организира, без да има водещ участник на пазара, поради което и пазарът на автомобилни превози може да се определи като най-близък до съвършената конкуренция.

Въпреки че веригата на стойността в автомобилния транспорт се запазва сравнително постоянна във времето, все пак в стремежа си да подобрят пазарните си позиции, фирмите се опитват да диференцират предлаганите услуги от гледна точка на качеството на превозите чрез използването на нова техника и внедряване на нови технологии.

Във връзка с необходимостта от опазване на околната среда и намаляване на енергийното потребление се изменят и входящите потоци във веригата, и то не само от гледна точка на техниката, но и от гледна точка на снабвяването, като все повече се използват алтернативни автомобилни горива. Изменения настъпват и на изхода на веригата, защото фирмите се стремят да предлагат комплекси транспортни услуги, като в тази насока нараства и ролята на маркетинга.

По отношение на пазара на автомобили също се наблюдава значителна конкуренция, защото на пазара се наложиха директно много фирми-производители.

По-специфично е формирането на веригата на стойността в железопътния транспорт. Същевременно, в последните десетилетия тя непрекъснато се развива. От монополен, пазарът на железопътни транспортни услуги се превръща във все по-конкурентен, като в повечето страни има по един водещ превозвач и определен брой по-малки компании, като това е по-характерно за европейския модел. При американския модел степента на конкуренция е по-голяма. По отношение на пазара на превозни средства, както и в автомобилния транспорт има голям брой фирми-производители и, съответно, висока степен на конкуренция.

Във въздушния и водния транспорт превозите се извършват също от голям брой предприятия, въпреки че в много случаи (като например в България) има по едно водещо предприятие (България Еър, БМФ, БРП) и определен брой по-малки. Сравнително ограничен е броят на фирмите-производители на превозни средства. По отношение на предлагането на въздухоплавателни средства все повече се оформят две водещи компании в световен мащаб – Боинг и Еърбъс. От гледна точка на необходимостта от покриване на високи технически параметри, не само от гледна точка на скоростта и сигурността, но и от гледна точка на опазването на околната среда, тази тенденция в развитието на веригата на стойността може да се окаже като положителна.

Много важна особеност при развитието на веригата на стойността в транспорта е все по-нарастващото значение на спомагателните дейности и преди всичко на логистиката и спедицията. Съвременните спедиторски компании са много повече от обикновени посредници между товародателя и транспортната фирма. Те осъществяват услуги по складиране, маркиране и етикетирание на товарите. Оформят превозните и митнически документи, като по-големите от тях притежават и собствени превозни средства – предимно автомобили.

По отношение на пътническите превози нараства значението на туроператорите и пътническите агенции.

2.2.3. ФИРМЕНИ ВЗАИМОВРЪЗКИ И СТРУКТУРА НА СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Взаимоотношенията между фирмите в сектор „Транспорт“ се характеризират от една страна с висока степен на конкуренция, но от друга страна с висока степен на взаимодействие и допълване на дейността, особено между фирмите от различните видове транспорт.

Високата степен на конкуренция се проявява в две насоки :

- интрамодална – конкуренция между транспортни фирми от един и същи вид транспорт;
- интермодална – конкуренция между транспортните фирми от различни видове транспорт.

Най-силна е интрамодалната конкуренция в автомобилния транспорт, тъй като в него има най-голям брой фирми, предлагащи различните видове транспортни услуги. По отношение на железопътния транспорт интрамодалната конкуренция е най-слаба, като в много страни от Европейския съюз все още има само по едно предприятие предлагащо железопътни транспортни услуги, особено при пътническите превози.

Интермодалната конкуренция, от своя страна, е най-силна между фирмите от автомобилния и железопътния транспорт, поради близките им сфери на дейност.

В последните години все повече нарастват значението и делът на комбинираните превози в транспортната система. Това налага, освен конкуренция, и тясно взаимодействие между фирмите от отделните видове транспорт. С малки изключения въздушният и водният транспорт не могат да извършват превози „от врата до врата“, ето защо при тях ключово значение има взаимодействието с автомобилния и железопътния транспорт. В много случаи и железопътният транспорт се нуждае от довозващите функции на автомобилния.

Познати са няколко основни системи за извършване на комбинирани превози:

- **Контейнерна система** – тя има най-голямо значение и разпространение и позволява осъществяване на комбинирани превози между всички видове транспорт, с изключение на тръбопроводния;
- **Палетно-пакетна система** – също широко разпространена система и приложима при всички видове транспорт без тръбопроводния;
- **Контрейлерна система** – използват се предимно автомобилни ремаркета и полуремаркета, които по шосе се движат на собствен ход, теглени от влекач, а след това се натоварват на кораби или платформени вагони. Разновидност на контрейлерната е т.нар. „руд-рейлерна“ система, при която ремаркетата имат и ходова част за движение по железен път, т.е. теглят се от локомотив като товарни вагони;
- **Фериботна система** – системата е широко разпространена при пресичането на сравнително кратки водни пространства;
- **Лихтеровозна система** – комбинирана система между речен и морски транспорт, при която се използват специални шлепове, наречени лихтери, които по река се тласкат или дърпат от самоходен речен кораб, а след това се натоварват във вид на контейнери на морски кораби – лихтеровози.

По отношение на България също нараства значението на комбинираните превози. Интензифицира се контейнерният трафик, както при използването на морски и речен транспорт, така и при използването само на сухопътен транспорт (автомобилен и железопътен). Важно значение за страната имат и фериботните връзки по река Дунав, както и морските връзки Варна-Иличовск, Варна-Поти, Варна-Порт Кавказ. Единствено във фериботния комплекс на пристанище Варна в района има система за смяна на талигите на руските вагони, които са пригодени за по-широкото междурелсие от 1520 мм.

Освен тези основни системи, при извършването на комбинирани превози се прилагат различни технологии, като Ro-Ro – превози (с хоризонтално претоварване на товарните единици), Lo-Lo - превози (с вертикално претоварване), Ro-La – превози (товарни автомобили, превозвани с платформени вагони), придружавани и непридружавани пратки и др.

Вследствие на всичко това, фирмената структура в транспортния сектор се формира от наличието на различни по вид фирми:

- **От гледна точка на извършваната дейност** – фирми за товарни и пътнически превози, инфраструктурни предприятия, спедиторски компании, пътнически агенции и др.



- **От гледна точка на вида транспорт** – преобладаващ е и вида на фирмите в автомобилния транспорт;
- **От гледна точка на вида на извършваните превози** – товарни превози на кратки разстояния, превози на средни и дълги разстояния, превози със самосвали, превози на масови товари, превози на дребнопартидни товари и пр. При пътническите превози – градски, крайградски, междуселищни, масови пътнически превози, таксиметрови превози, маршрутни таксите и пр.;
- **От гледна точка на вида на съобщението** – фирми за вътрешни и фирми за международни превози;
- **От гледна точка на формата на собственост** – частни и държавни фирми;
- **От гледна точка на правния им статут** – ЕООД, ООД, АД, ЕАД, ДФ и др.

Спецификата на отделните видове транспорт определя и наличието на съществени различия по отношение на фирмената им структура.

2.2.4. ХАРАКТЕРНИ ОСОБЕНОСТИ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ”

Характерно за транспортния сектор е, че той се отличава със сравнително дълъг жизнен цикъл на транспортните услуги и висока степен на конкуренция.

Дългият жизнен цикъл на транспортните услуги се обуславя от сравнително устойчивото им търсене за продължителни периоди от време и от високата степен на развитие, което са получили основните видове транспорт. Ето защо в близко бъдеще не се очаква да настъпи значително реструктуриране на превозите по видове транспорт.

НИРД има своето място и в транспортния сектор, особено по отношение на развитето на транспортната техника, което е доста интензивно в последните години. Основните и насоки на развитие са свързани с повишаване на скоростите на движение, намаляване разхода на гориво, повишаване на мощността и екологичността на двигателите, повишаване на сигурността и безопасността при превозите и др. Развиват се непрекъснато и транспортните технологии, особено по отношение на комбинираните превози.

Транспортният сектор в България е основен фактор за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефективен и устойчив транспорт;
- Подпомага балансираното регионално развитие и отчитайки кръстосаното разположение на България и нейния транзитен потенциал, способства интегрирането на страната ни в европейските структури.

Модернизирането на транспортната система е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. Това е съществена необходимост за повишаване на жизненото равнище, за устойчиво икономическо развитие и подобряване състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт, като основна стъпка за модерна транспортна система, е много важно за повишаване мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на хората. Постигането на параметрите на една модерна транспортна система в България е трудна задача, но тя е задължителна за страна – членка на ЕС. За това е нужно време, дългосрочна програма и осигуряване на стабилни финансови потоци. В тази насока е необходима политическа воля, решителност и пълна ангажираност на всички институции, ведомства и организации, имащи отношение към развитието на транспорта. Само общите усилия между бизнеса и държавните институции могат да доведат до необходимите резултати.

От ключово значение за поддържане и повишаване на конкурентоспособността на транспортната фирма е тя да инвестира в закупуването и изграждането на нови дълготрайни материални активи. Най-важните материални активи в транспорта са превозните средства, защото те участват в непосредственото извършване на транспортните услуги и от тяхното състояние в най-голяма степен зависи качеството на превозите. Характерно за транспортите е, че освен физическото, много важно значение има и моралното остаряване на превозните средства, което е особено важно в съвременната динамична конкурентна среда. Поради липсата на финансови възможности, обаче, транспортните фирми в България изпитват големи затруднения при обновяването на подвижния си състав. В следващата таблица са представени данни за броя на превозните средства в страната по години.

Таблица 18: Транспортни средства на Р България. Източник: НСИ

брой ТС	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Товарни автомобили	268098	296001	311038	¹ 208295	239769	273570	290784
в т.ч. новорегист.	13939	17322	20154	22131	32491	38459	23651
Специални автомобили	44408	34597	35736	¹ 24012	26974	29568	30613
в т.ч. новорегист.	1259	1459	1644	2047	2727	2797	1768
Влекачи	25389	21680	22828	¹ 17797	21547	25591	27024
в т.ч. новорегист.	1552	1957	2108	2440	4559	5035	2478
Автобуси	43687	36000	37161	¹ 22130	23265	24622	24448
в т.ч. новорегист.	1196	1950	2194	1397	1804	2292	1193
Леки автомобили	2309343	2438383	2538092	¹ 1767742	2081517	2366196	2502020
в т.ч. новорегист.	143480	150803	168102	182095	348887	351433	201304
Мотоциклети и мотопеди	535669	137955	146697	¹ 76254	90318	106911	117595
в т.ч. новорегист.	5626	7283	8839	10296	12859	16383	11090
Морски товарни кораби	80	78	79	73	74	66	28
Морски пътнически кораби	2	2	3	4	4	3	3
Речни несамоходни товарни кораби	163	161	152	159	157	159	158
Влекачи и тласкачи	35	35	34	32	35	35	36
Речни пътнически кораби	5	6	6	4	5	4	2
Пътнически самолети	47	48	50	62	68	66	66

¹Намалението се дължи на служебно прекратена регистрация на МПС, които не са пререгистрирани

Превозните средства на автомобилния транспорт имат най-кратък експлоатационен срок, ето защо е много важно те да се подменят през период от няколко години. Липсата на възможности обаче е причината фирмите в България да използват стари автомобили на възраст от 15-20 и повече години. Забелязващата се тенденция на увеличаване броя на новорегистрираните автомобили в страната, от една страна, може да се разглежда като положителна, защото говори за известно обновяване на превозния парк, от което има критична нужда. От друга страна обаче, това е свързано и с увеличаване броя на автомобилите в страната, което е неблагоприятно от гледна точка на баланса в транспортната система и отрицателните въздействия на автомобилния транспорт върху обществото и природата.

Корабите по принцип имат по-голяма експлоатационна годност от автомобилите, но като цяло също се наблюдава значително застаряване на парка по отношение на българските корабоплавателни компании. Общата тенденция при морските товарни кораби е към намаление, а броят на пътническите е много малък.

Речните плавателни съдове биват няколко основни вида – несамоходни плавателни съдове (шлепове), самоходни кораби (тласкачи, влекачи, фериботи, ро-ро кораби и др.), пътнически кораби. Както се вижда, тенденцията е в задържане на техния брой през годините, което се

дължи и на нарастващото значение на речния транспорт във връзка с интеграцията на страната в ЕС и изграждането на речния канал Рейн-Майн-Дунав.

В съответствие с тенденцията към интензифициране на въздушния трафик се наблюдава и увеличение на броя на самолетите. По отношение на възрастта им в страната може да се каже, че нивото е задоволително за момента и доста по-добро отколкото при другите видове транспорт.

В железопътния транспорт се използват няколко вида превозни средства – локомотиви (дизелови и електрически), товарни вагони (открити, покрити, платформени, цистерни и др.), пътнически вагони (първокласни, второкласни, купейни, безкупейни, кушет-вагони, спални вагони, ресторант-вагони) и пътнически мотрисни влакове. В следващата таблица са представени данни за броя им в страната по години.

Таблица 19: Транспортни средства на железопътния транспорт на Р България. Източник: Евростат

брой ТС	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Локомотиви	671	657	669	687	699	713	712
Товарни вагони	17 259	16 382	16 511	17 111	12 417	12 825	12 743
Пътнически вагони и мотриси	1 705	1 749	1 558	1 531	1 550	1 599	1 602

По отношение на локомотивите проблемът с моралното изхабяване не е така критичен. Преминавайки през цялостно рециклиране срокът им на експлоатация може да се удължи до над 40 години. Характерно за България обаче е, че техническите обслужвания и ремонтите са значително занижени в последните години, което влошава експлоатационните параметри от работата на локомотивите. Изключение правят частните оператори, където поддръжката е на по-задоволително ниво. Като цяло тенденцията е към увеличаване броя на локомотивите, което се дължи отново на новите частни оператори.

Товарните вагони при добра поддръжка също могат да се използват за продължителен период от време. Тенденцията в България, обаче, е към намаляване на броя им, което е свързано с намаляване обема на превозите с железопътен транспорт и поддържане на излишно голям парк от държавния превозвач.

Възрастта има най-голямо значение при пътническите вагони и мотрисните влакове, защото от нея пряко зависи качеството на услугата, сигурността и комфорта на пътниците. В България обаче тези параметри са доста занижени. Като цяло наблюдаваната в момента тенденция е към задържане броя на пътническия подвижен състав.

Обновяването на превозните средства, както и на дълготрайните материални активи, като цяло изисква сериозни инвестиции от страна на транспортните фирми. В следващата таблица са представени данни за инвестиционната дейност на предприятията от сектор „Транспорт, складиране и съобщения“ в България.

Таблица 20: Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи в сектор „Транспорт, складиране и съобщения“. Източник: НСИ

Години	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Разходи за придобиване на ДМА – млн. лв.	1467,8	1759,4	2187,9	2269,4	3139,9	2239,5	1516,1

Тенденцията до 2007 г. е възходяща, което означава, че фирмите в сектора са подобрявали финансовото си положение и са увеличавали инвестиционната си активност. Очевидно, след това общата икономическа криза се е отразила съществено на сектора, като е свила значително инвестиционната активност, както на български, така и на чуждестранни инвеститори.

Важно значение за икономиката на страната и подобряване качеството на транспортната ни система имат чуждестранните инвестиции (табл. 21). Данните показват драстичното намаление на техния дял от общия размер на инвестициите в страната през 2008 г., като за съжаление това ниско ниво се забелязва и през следващите години.

ТАБЛИЦА 21: Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор в страната. Изт.: НСИ

Показател	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Общ размер на инвестициите в страната – хил. евро	15167125,4	19185002,9	20441581,2
Инвестиции в сектор „Транспорт, складиране и съобщения” – хил. евро	3138310,0	175253,6	186281,5
Инвестиции в сектор „Транспорт, складиране и съобщения” – % от общия размер на инвестициите в страната	20,7	0,91	0,91

2.3. ВНОС, ИЗНОС И ТЪРГОВСКИ БАЛАНС

По отношение на транспортните услуги, както и при всички останали услуги и продукти, има внос и износ, които обаче се характеризират със свои специфични особености.

За износ на транспортни услуги може да се говори в случаите, когато:

- български транспортни средства превозват български товари и пътници в международно съобщение;
- български транспортни средства превозват чуждестранни стоки и пътници в международно съобщение;
- чуждестранни транспортни средства, превозващи чуждестранни стоки и пътници, използват инфраструктурата на Р България (транзит през страната).

Износът на стоки, така и износът на транспортни услуги има благоприятно въздействие върху икономиката на страната и увеличава националното богатство.

Внос на транспортни услуги възниква, когато:

- Български стоки и пътници се превозват от чуждестранни транспортни средства;
- Български транспортни средства преминават през територията на други страни.

В тези случаи възникват задължения на страната към други страни. Както и при вноса на стоки, положително за икономиката на страната е той да е по-малък от износа.

Правото на каботаж в ЕС увеличава възможността на извършване на международни превози, тъй като дава възможност на транспортни предприятия, регистрирани в една страна-членка, да извършват вътрешни превози в друга страна-членка. Може да се очаква обаче, че това ще увеличи вноса на транспортна продукция в България, тъй като нашите предприятия са по-неконкурентоспособни спрямо конкурентите си от другите страни.

За характеризиране на износа на транспортни услуги в България може да се използват данните за работата на международния автомобилен и железопътен транспорт на страната, представени в следващите три таблици.

Таблица 22: Извършена превозна работа от българския автомобилен транспорт в международно съобщение

млн. ткм	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Общо товарни превози	2365	4193,4	4884,6	4227,9	4388,1	3750	4472,8	4534,5
Товарни превози срещу заплащане	2293,2	4026,4	4796,2	4116,2	4178	3471,6	4124,3	4283,1
Товарни превози за собствена сметка	71,8	167	88,4	111,7	210,1	278	348,5	251,4

Най-голям обем товарни превози в международно съобщение е бил реализиран през 2005 г., след това до 2008 г. се наблюдава спад, а през 2009 и 2010 г. отново е отбелязано увеличение. Основната част от товарните превози на автомобилния транспорт в международно съобщение са срещу заплащане, докато делът на превозите за собствена сметка е малък – от порядъка на 2 до 7 % през годините.

Характерно по дестинации е, че най-големият обем превози на международния автомобилен транспорт на страната е до и от страни от ЕС. Сравнително висок е и делът на превозите до и от съседните страни.

Таблица 23: Извършена товарна превозна работа от българския железопътен транспорт в международно съобщение. Източник: НСИ

млн. ткм	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Общо товарни превози	982	1094	1241	1260	1342	1357	919	963,8
Обслужване на вноса на стоки	392	419	459	420	424	424	287	-
Обслужване на износа на стоки	286	283	312	358	436	429	246	-
Обслужване на транзита на стоки	304	392	470	482	483	504	386	-

От таблицата се вижда, че до 2008 г. тенденцията е възходяща и международната превозна дейност на българския железопътен транспорт постепенно се увеличава. През 2009 г. обаче е отбелязано съществено намаление, но през 2010 г. отново има увеличение. Данните по видове превози (внос, износ, транзит) се колебаят през годините и са приблизително еднакви, като в последно време най-висок относителен дял има транзитът.

Таблица 24: Извършена пътническа превозна работа от българския железопътен транспорт в международно съобщение. Източник: НСИ

млн. пкм	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Общо пътнически превози	39,2	30,5	43,8	56,4	80,9	70,6	55,5	54,5

Както се вижда от таблицата, тенденцията до 2007 г., с малки изключения, е възходяща, докато след това има значително намаление.

2.4. ВОДЕЩИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Класацията на предприятията в даден икономически сектор може да се извърши въз основа на различни показатели, но най-изразителна е класацията по отношение на броя на служителите и по отношение на приходите от продажби.

В следващата таблица са представени водещите предприятия в най-динамичния сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“ по отношение на броя на заетите лица за 2009, 2008 и 2007 г.

Таблица 25: Водещи предприятия за 2009 г., 2008 г. и 2007 г. по брой служители в сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“. Източник: БСК

No_2009	Предприятие	Седалище	Брой служители		
			2009	2008	2007
1	Национална компания Железопътна инфраструктура ДФ	София	15 528	16 403	16 718
2	Летище София ЕАД	София	1 886	1 784	1 696
3	Пристанище Варна ЕАД	Варна	1 633	1 646	1 670
4	Пристанище Бургас ЕАД	Бургас	1 226	1 376	1 240
5	Ръководство въздушно движение ДФ	София	1 204	1 251	1 292
6	Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД	Варна	705	1 213	1 541
7	Център за градска мобилност ЕООД	София	555	550	551
8	Пристанищен комплекс Русе ЕАД	Русе	308	341	370
9	Дунав турс АД	Русе	261	238	223
10	Пристанищен комплекс Лом ЕАД	Лом	241	315	325
11	Пристанищна инфраструктура ДФ	София	206	126	101
12	Салс АД	Варна	191	216	205
13	Суиспорт България АД	София	184	166	37
14	Порт Флот Бургас ЕООД	Бургас	168	164	176
15	Портови флот 99 ЕООД	София	159	150	145
16	Шенкер ЕООД	София	157	145	135
17	Александър Логистикс ООД	Казичене	154	150	154
18	Скорпион Шипинг ООД	София	147	143	142
19	Дискордиа АД	Варна	142	100	56
20	Орбит ЕООД	София	138	206	178

Както се вижда от таблицата, 20-те най-големи предприятия по „брой служители“ през 2009 г. ангажират общо 25 193 души. В сравнение с 2008 г. техният брой е намалял с 1 490 души, а в сравнение с 2007 г. броят им е намалял с 1 762 души.

В сравнение с общия брой на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“, броят на заетите лица в тези 20 водещи предприятия през 2009 г. е съставлявал 15,6 %.

Най-голямо увеличение на броя на служителите е отбелязала „Суиспорт България“ АД, следвана от „Дискордиа“ АД и „Пристанищна инфраструктура“ ДФ.

Най-голямо е намалението в броя на служителите при „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, следвана от „Пристанищен комплекс Лом“ ЕАД и „Орбит“ ЕООД.

И за трите години на първо място по брой служители се нарежда Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ДФ, въпреки че е отбелязано известно намаление в броя на заетите.

В следващата таблица е направено сравнение на предприятията в сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“ по отношение на приходите от продажби.

Таблица 26: Водещи предприятия за 2009 г., 2008 г. и 2007 г. по продажби в сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“. Източник: БСК

No_2009	Предприятие	Седалище	Продажби, хил. лв		
			2009	2008	2007
1	Ръководство въздушно движение ДФ	София	164 095	180 387	161 397
2	Национална компания Железопътна инфраструктура ДФ	София	148 373	270 646	268 009
3	Летище София ЕАД	София	99 193	115 632	68 600
4	Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД	Варна	69 535	79 593	80 872
5	М и М Милицер и Мюнх БГ ООД	София	53 137	77 670	55 213
6	Пристанище Варна ЕАД	Варна	47 000	53 290	34 287
7	Шенкер ЕООД	София	41 169	56 807	47 319

8	Пристанище Бургас ЕАД	Бургас	26 827	41 480	34 148
9	Център за градска мобилност ЕООД	София	26 804	12 061	10 584
10	Трансленд ООД	София	25 109	48 634	39 571
11	Дискордиа АД	Варна	24 914	26 243	20 256
12	Пристанищна инфраструктура ДФ	София	23 962	35 667	26 331
13	Ем Ес Си България ООД	Варна	19 876	26 381	19 269
14	Ен Ти Зет Транспорт ООД	Варна	18 441	29 582	19 090
15	Дунав турс АД	Русе	17 259	17 245	18 048
16	ТТЛ ЕООД	София	16 775	16 778	13 779
17	Ти Рейл България ЕООД	София	16 750	20 386	200
18	Юнимастърс Фрейт Експрес ЕООД	София	16 049	23 197	19 776
19	Картрейд Ойл ЕООД	Бургас	15 950	33 955	21 248
20	МС Шипинг ООД	Варна	15 000	20 406	16 718

Общият размер на продажбите за 20 водещи предприятия през 2009 г. е бил 886 218 хил. лв. В сравнение с 2008 г., техният размер е намалял с 299 822 хил. лв., а в сравнение с 2007 г. – с 88 497 хил. лв.

В сравнение с общия размер на продажбите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ размерът на продажбите на тези 20 предприятия представлява 3,53 %.

Най-голямо е увеличението в размера на продажбите при „Център за градска мобилност“ ЕООД, следвана от „Летище София“ ЕАД и „Пристанище Варна“ ЕАД.

Най-голямо намаление е отбелязала НК „Железопътна инфраструктура“ ДФ, следвана от „Трансленд“ ООД и „Картрейд Ойл“ ЕООД.

Водещата си позиция от 2007 и 2008 г. е отстъпила НК „Железопътна инфраструктура“ ДФ на „Ръководство въздушно движение“ ДФ през 2009 г.

По отношение на транспортните превозни услуги могат да бъдат открити няколко водещи компании по видове транспорт. Така в железопътния транспорт водещи позиции има БДЖ ЕАД, както при товарните, така и при пътническите превози (единствен превозвач). В последните две години БДЖ извършва около 70 % от товарните железопътни превози в страната. На второ място при товарните превози е „Българска железопътна компания“ АД, която през последните години се оформи като основен частен превозвач, следвана от „Булмаркет“ ДМ ООД (но с далеч по-малък обем превози).

Водещите въздухоплавателни компании на „България са България Ер“ АД, „Хемус Ер“ ЕАД и „Ер Виа“ ООД, а водещи корабоплавателни компании са „Български морски флот“ ЕАД и „Българско речно плаване“ АД.

2.5. КАПАЦИТЕТ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ

Голям стимул за развитието на българската икономика имаше възможността за кандидатстване по различни програми на ЕС в предприсъединителния период, както и възможностите за използване на европейски фондове след присъединяването на страната към ЕС през 2007 г.

Важно значение за развитието на икономиката на страната имат разработените оперативни програми с период 2007-2013 г., които са разработени по отделни проблеми – конкурентоспособност на българската икономика, околна среда, транспорт, регионално развитие, развитие на човешките ресурси, административен капацитет и техническа помощ. Оперативните програми се финансират от структурните и Кохезионния фонд на ЕС. В по-малка

или по-голяма степен всички оперативни програми засягат развитието на транспорта, но пряко отношение към сектора имат ОП „Транспорт“ и ОП „Регионално развитие“.

ОП „Транспорт“ 2007-2013 е оперативната програма с най-голям бюджет за България – над 2 млрд. евро. Това се дължи на незадоволителното състояние и по-ниската степен на изграденост на транспортната инфраструктура на страната в сравнение с повечето страни-членки, високата стойност на обектите и ключовото значение на транспорта за повишаване конкурентоспособността на икономиката.

Като обща цел на програмата е заложено развитието на устойчива транспортна система, а като специфични цели – интегриране на националната транспортна система с европейската и постигане на баланс между отделните видове транспорт. По отношение на последната цел основно значение има стимулирането на железопътния и речния транспорт, включително и чрез подобряване на възможностите им за участие в различни комбинирани системи.

Управляващ орган по ОП „Транспорт“ е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Конкретното звено, отговарящо за нейното изпълнение, е дирекция “Координация на програми и проекти”. Особеност на програмата е, че предварително е определен списък с приоритетни проекти и предварително са определени бенефициентите по тях. Проектите са разпределени в пет приоритетни оси:

- **развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални оси.** Бенефициент по това направление е НК “Железопътна инфраструктура”. Общото състояние на железопътната инфраструктура на страната по основните оси с общоевропейско и национално значение е незадоволително. Освен доизграждане, електрификация и удвояване на отделни участъци е необходима и цялостна рехабилитация и модернизация. Основните проекти са по линиите Свиленград – турска граница, Пловдив – Бургас, Драгоман – София, София – Пловдив и др.;

- **Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални оси.** Бенефициент е Агенция “Пътна инфраструктура”. Състоянието на пътната инфраструктура по основните национални и осите с общоевропейско значение не е много по-различно от състоянието на железопътната инфраструктура. Важно значение сред изпълняваните проекти има доизграждането на автомагистрала „Тракия“, „Марица“, „Струма“, както и на пътните участъци Кърджали – Подкова, Враца – Ботевград, Видин – Монтана и др.;

- **Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари.** Като бенефициенти по това направление са определени Столична община (Метрополитен ЕАД) и НК “Железопътна инфраструктура”. Освен изграждането на участъци от софийското метро, друг важен проект е строителството на интермодален терминал в София;

- **Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища.** Бенефициенти са ИА “Проучване и поддържане на река Дунав” и ДП “Пристанищна инфраструктура”. Основните проекти са свързани с подобряване на корабоплаването по река Дунав и изграждането на речна информационна система в българския участък от реката;

- **Техническа помощ.** Това направление касае всички проекти, заложили по предходните четири, поради което и бенефициенти са управляващият орган (МТИТС) и всички останали бенефициенти.

Приоритетните проекти по програмата са определени въз основа на комплекс от критерии, включващи свързването на националната с европейската транспортна система и развитието ѝ до задоволително европейско ниво, опазването и възможно най-малки негативни въздействия върху околната среда, общото социално-икономическо развитие на страната, проектната готовност и възможностите за изпълнение по отделните проекти. В рамките на така



разработената програма за целия период се разработват годишни индикативни програми, с оглед конкретизация и актуализация на общите цели и приоритети.

В следващите таблици е представена информация за предоставената помощ и извършените плащания по ОП „Транспорт“ за 2008, 2009 и 2010 г.

Таблица 27: Сключени договори за безвъзмездна финансова помощ и извършените по тях плащания в евро към 31.12.2008 г.

Приоритетна ос (ПО)	Обща стойност на проектите (в евро)	Обща ст-ст на допустимите разходи (в евро)	Безвъзмездна финансова помощ (в евро)		Извършени плащания към бенефициентите (в евро)		
			ЕС	Национално	ЕС	Национално	Общо
1	35 892.70	29 910.57	23 928.4	5 982.11	19 101.86	4 775.47	23 877.33
2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	4 249 803.33	4 240 600.07	3 604 510.06	636 090.01	721 607.33	127 342.47	848 949.80
Общо	4 285 696.03	4 270 510.64	3 628 438.52	642 072.12	740 709.19	132 117.94	872 827.13

Източник: ОП „Транспорт“ 2007-2013, Годишен доклад 2008, МТИТС - дирекция „Координация на програми и проекти“

Таблица 28: Сключени договори за безвъзмездна финансова помощ и извършените по тях плащания в евро към 31.12.2009 г.

Приоритетна ос (ПО)	Обща стойност на проектите (в евро)	Обща ст-ст на допустимите разходи (в евро)	Безвъзмездна финансова помощ (в евро)		Извършени плащания към бенефициентите (в евро)		
			ЕС	Национално	ЕС	Национално	Общо
1	43 916 797.88	29 825 045.20	23 860 036.16	5 965 009.04	2 882 322.73	720 580.69	3 602 903.42
2	2 454 201.03	2 454 201.03	1 963 360.82	490 840.21	0.00	0.00	0.00
3	379 422 424.13	211 935 948.94	157 632 029.90	27 817 417.04	31 216 718.20	5 508 832.62	36 725 550.82
4	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	18 799 053.25	17 628 256.19	14 984 017.76	2 644 238.43	1 685 833.53	297 500.03	1 983 333.56
Общо	444 592 476.29	261 843 451.36	198 439 444.64	36 917 504.72	35 784 874.46	6 526 913.34	42 311 787.80

Източник: ОП „Транспорт“ 2007-2013, Годишен доклад 2009, МТИТС - дирекция „Координация на програми и проекти“

Таблица 29: Предоставена безвъзмездна финансова помощ и извършени плащания по приоритетни оси в евро към 31.12.2010 г.

Приоритетна ос (ПО)	Обща ст-ст на отпуснатата БФП в евро (ЕС + нац.)	% БФП спрямо бюджета на ПО	Отпусната безвъзмездна финансова помощ (в евро)		Извършени плащания към бенефициентите (в евро)			% Плащания спрямо бюджета на ПО
			ЕС	Национално	ЕС	Национално	Общо	
1	29 827 831.74	5.14	23 862 265.39	5 965 566.35	9 275 253.90	2 318 813.46	11 594 067.36	2.00
2	360 178 690.03	36.40	288 142 952.02	72 035 738.01	9 923 094.89	2 480 773.71	12 403 868.60	1.25
3	185 449 446.94	87.85	157 632 029.90	27 817 417.04	68 853 599.42	12 150 635.16	81 004 234.58	38.37
4	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	23 959 708.65	36,33	20 365 752.35	3 593 956.30	6 376 222.49	1 125 215.78	7 501 438.27	11.37
Общо	599 415 677.36	29,92	490 002 999.66	109 412677.70	94 428 170.70	18 075 438.11	112 503 608.81	5.62

Източник: ОП „Транспорт“ 2007-2013, Годишен доклад 2010, МТИТС - дирекция „Координация на програми и проекти“



ОП "Регионално развитие" 2007-2013 също пряко касае развитието на транспортния сектор, тъй като той се явява един от основните фактори за социално-икономическото развитие на всяка териториална единица, както и за балансирано развитие на регионите в рамките на дадена страна. Предвиденото финансиране по програмата е над 1,6 млрд. евро.

Основната цел на програмата е да се подобрят социално-икономическите условия в шестте региона на страната. Подделите са свързани с намаляване на междурегионалните различия и преодоляване на изостаналостта на регионите в България спрямо регионите в ЕС. Проблемите с балансираното регионално развитие на страната са налице от доста години, но изпъкнаха особено след присъединяването на страната към ЕС и обявяването на българския Северозападен регион за най-бедния регион в съюза. Освен междурегионалните различия са налице сериозни различия в социално икономическото развитие по области и общини и в рамките на отделните региони. Всичко това определя големия обхват на програмата.

Управляващ орган по ОП „Регионално развитие“ е Министерството на регионалното развитие и благоустройството и, по-конкретно - ГД "Програмиране на регионалното развитие". Предвидени са широк спектър от мерки, включващи развитие на инфраструктурата, туризма, местното сътрудничество, опазването на културно-историческото наследство и др. Те са разпределени също в пет приоритетни оси:

- **Устойчиво и интегрирано градско развитие.** По тази ос е предвидено най-голямо финансиране – над половината от предвидените средства за цялата програма. Едно от основните направления е изграждането на устойчив градски транспорт;

- **Регионална и местна достъпност.** Финансирането по тази ос е около 25 % от общото финансиране, като също са включени проекти за развитие на транспортната инфраструктура;

- **Устойчиво развитие на туризма,** касаеща конкретно опазването и развитието на туристически обекти;

- **Местно развитие и сътрудничество.** Тази ос се отнася за малките и планински общини, като също могат да се включват проекти, засягащи развитието на транспортната инфраструктура;

- **Техническа помощ.** Подобно на ОП „Транспорт“ (а и на другите оперативни програми) тази ос е свързана с оказване на техническа помощ при разработването на проектите по предходните оси.

Ключово значение в условията на икономическа криза, както и в периода след кризата ще има повишаването на усвояемостта на средствата по различните програми, финансирани със средства от ЕС. Това ще даде възможност за повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия, както и на цялата транспортна система на страната.

2.6. ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ

2.6.1. ВЪЗРАСТОВА, ОБРАЗОВАТЕЛНА И ПРОФЕСИОНАЛНО-КВАЛИФИКАЦИОННА СТРУКТУРА НА ЗАЕТИТЕ

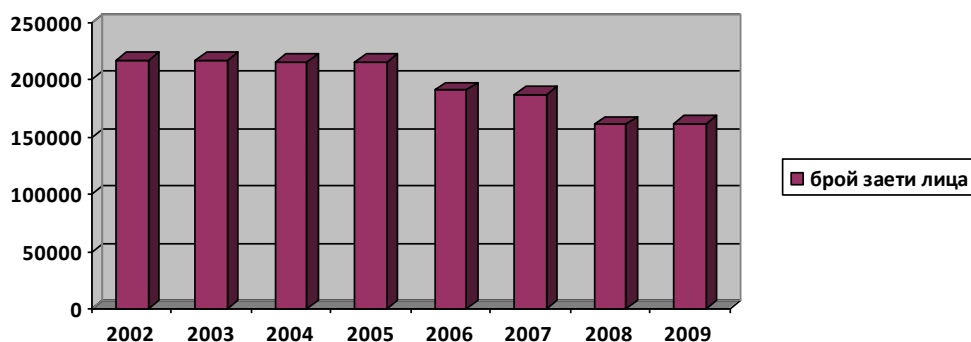
Човешките ресурси са основният и най-важният компонент от всяка икономическа система. Каквато и техника да притежава транспортната фирма, каквито и технологии да прилага, ако няма достатъчно квалифициран и мотивиран персонал, в крайно сметка, трудно би реализирала високи стопански резултати. Обратно, при наличието на добре обучен,

квалифициран и мотивиран персонал несъвършенствата в техниката и технологиите могат да се преодолеят сравнително лесно и да се реализират поставените цели.

Сектор „Транспорт“ също представлява една икономическа система, в която са заети много хора с различни професии, квалификация и умения. Основните проблеми, които изпитват транспортните фирми в последните години, са свързани с недостатъчно ресурси за инвестиране и обновяване на дейността, ето защо от ключово значение за повишаване качеството на превозите, а оттук и конкурентоспособността, е провеждането на правилна и целенасочена кадрова политика.

В съответствие с класификатора на икономическите длъжности в България са възприети няколко категории ключови длъжности, които се отнасят и до транспортния сектор. По-горе беше представена класификацията на дейностите в сектор „Транспорт, складиране и съобщения“, заедно със съответните им кодове. На следващата фигура е представена динамиката в броя на заетите лице в сектора през годините.

Фиг.3 Динамика в броя на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ (Източник: НСИ)



На база на предоставените данни от НОИ може да се направи анализ на броя на осигурените лица в сектора по икономически дейности за 2008, 2009 и 2010 г.

Таблица 30: Брой осигурени лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ

КИД 2008	Сектор	Брой осигурени лица за 2008 г.	Брой осигурени лица за 2009 г.	Брой осигурени лица за 2010 г.
4910	Пътнически железопътен транспорт, междуселищен	12 428	11 602	9 212
4920	Товарен железопътен транспорт	6 338	5 769	4 883
4931	Пътнически градски и крайградски транспорт	15 406	15 428	14 747
4932	Пътнически таксиметров транспорт	10 772	9 642	8 307
4939	Друг пътнически сухопътен транспорт, неклассифициран другаде	14 008	14 514	13 771
4941	Товарен автомобилен транспорт	48 830	46 399	43 579
4942	Услуги по преместване	1 476	1 588	1 492
4950	Тръбопроводен транспорт	0	0	0
5010	Пътнически морски и крайбрежен транспорт	44	54	44
5020	Товарен морски и крайбрежен транспорт	4 494	2 945	2 505
5030	Пътнически транспорт по вътрешни водни пътища	4	27	36
5040	Товарен транспорт по вътрешни водни пътища	1 143	1 107	1 019
5110	Пътнически въздушен транспорт	2 144	2 136	2 116
5121	Товарен въздушен транспорт	548	533	555
5122	Космически транспорт	1	1	2
5210	Складиране и съхраняване на товари	1 011	955	970

5221	Експлоатация на инфраструктурата в сухопътния транспорт	19 604	18 941	16 606
5222	Спомагателни дейности във водния транспорт	1 731	1 780	1 718
5223	Спомагателни дейности във въздушния транспорт	5 367	5 387	5 329
5224	Обработка на товари	4 988	4 769	4 211
5229	Други спомагателни дейности в транспорта	6 670	6 295	5 590
Общо за сектор „Транспорт и складиране“		150 337	149 872	136 692
5310	Дейност на пощи, предоставящи универсална пощенска услуга	15 878	15 412	14 479
5320	Други пощенски и куриерски дейности	6 663	6 325	5 712
Общо за сектор „Транспорт, складиране и пощи“		179 548	171 609	156 883

Тенденцията, която се забелязва в сектора, е към намаление на броя на заетите през последните три години, най-силно повлияно от икономическата криза и свиването в обема на превозите. По отделни видове дейности обаче се наблюдават известни колебания.

Най-голямо като процент през 2010 г., спрямо 2008 г., е намалението в броя на заетите в пътническият железопътен транспорт. Значително намаление в броя на заетите е отбелязано и при товарния железопътен транспорт, както и при пътническият таксиметров транспорт.

Най-голямо е увеличението при пътническият речен транспорт. Увеличение е отбелязано още при услугите по преместване на товари, както и при товарния въздушен транспорт.

Най-много са заетите лица в товарния автомобилен транспорт - 31,9 % от заетите лица в транспорта и складирането през 2010 г. и 27,8 % от заетите лица в целия сектор.

По-нататък може да се направи сравнение между броя на осигурените лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ и броя на осигурените лица, заети във всички сектори в страната.

Таблица 30: Сравнение между общия брой на заетите лица в страната и броя на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ

Година	2008	2009	2010
Общ брой на осигурените лица в страната	2 236 680	2 145 555	1 998 291
Брой на осигурените лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“	179 548	171 609	156 883
Дял на осигурените лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ от общия брой за страната - %	8,03	8,00	7,85

Намаляването на процента на заетите в сектора може да се оцени като неблагоприятна тенденция, защото означава по-висок темп на намаление на осигурените лица в сектора от средния за страната, което предполага по-голям процент лица, останали без работа.

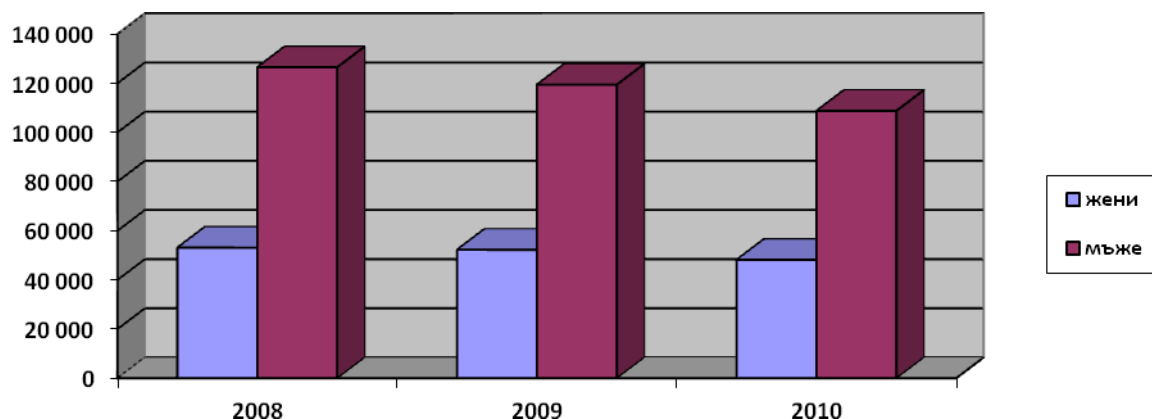
По-нататък е важно да се види разпределението на заетите лица в сектора по пол, възрастови групи, форма на заетост, професии, в градовете и селата.

На фиг. № 4 е представено разпределението на заетите лица по пол за разглежданите три години. Както се вижда от диаграмите, дялът на мъжете в сектора е значително по-голям от дела на жените, съответно - 69,3 % за мъжете и 30,7 % за жените през 2010 г.

Тенденцията за разглежданите три години е към леко увеличение дела на жените.

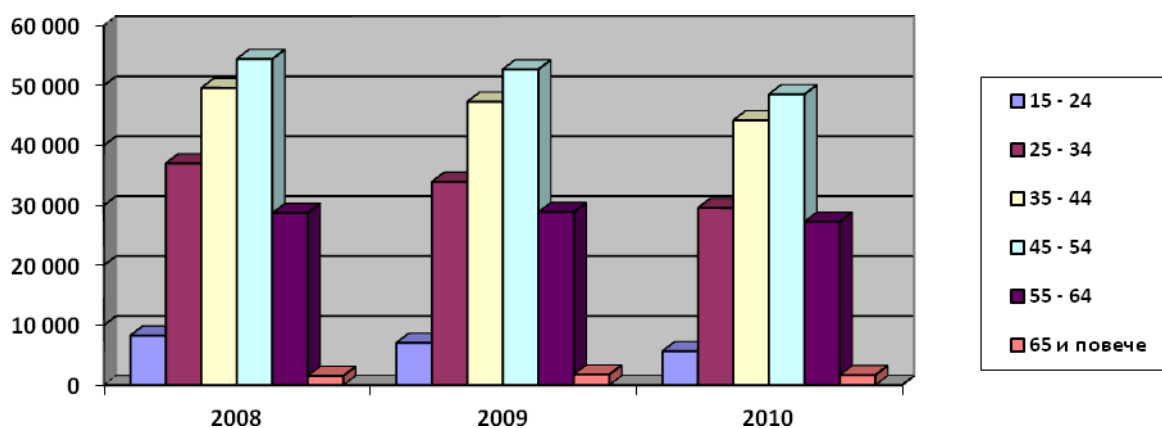
Високият относителен дял на мъжете в сектора може да се обясни с преобладаващите трудоемки професии - водачи на превозни средства, оператори на машини, механици, товарно-разтоварни работници и др.

Фиг.4 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ПОЛ(Източник: НОИ)



Важно значение има и разпределението на заетите по възраст, което може да се види от следващата фигура, където заетите са разпределени в 5 възрастови групи.

Фиг.5 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ (Източник: НОИ)



Както се вижда от фигурата, преобладаващата част от заетите попадат във възрастовата група 45-54 години и за трите разглеждани години, а най-малко - в групата 65 и повече години. Делът на заетите по възрастови групи е, както следва: 3,6% за възрастовата група 15-24 г.; 18,8% за възрастовата група 25-34 г.; 28,2% за възрастовата група 35-44 г.; 30,9% за възрастовата група 45-54 г.; 17,4% за възрастовата група 55-64 г. и 1,1% за възрастовата група 65 и повече години.

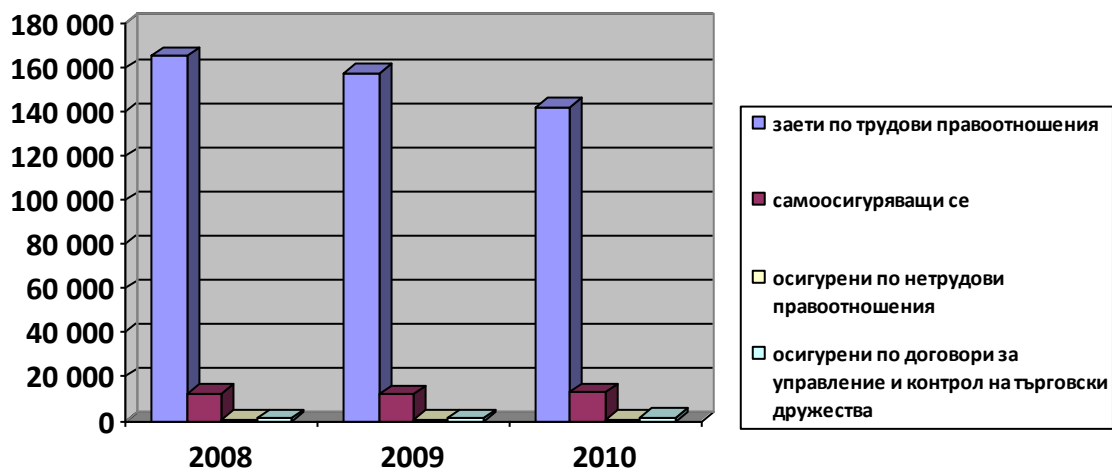
Спрямо предходните години е отбелязано намаление на дела на първите две възрастови групи и увеличение на дела на останалите четири. Това може да се окачестви като неблагоприятна тенденция и говори за постепенното застаряване на трудовите ресурси.

В зависимост от формата на заетост се разграничават няколко категории персонал:

- Заети лица по трудови правоотношения;
- Самоосигуряващи се;
- Осигурени по нетрудови правоотношения;
- Осигурени по договори за управление и контрол на търговски дружества.

Разпределението на лицата в зависимост от формата на заетост в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ е представено на следващата фигура.

Фиг.6 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ (ИЗТОЧНИК: НОИ)

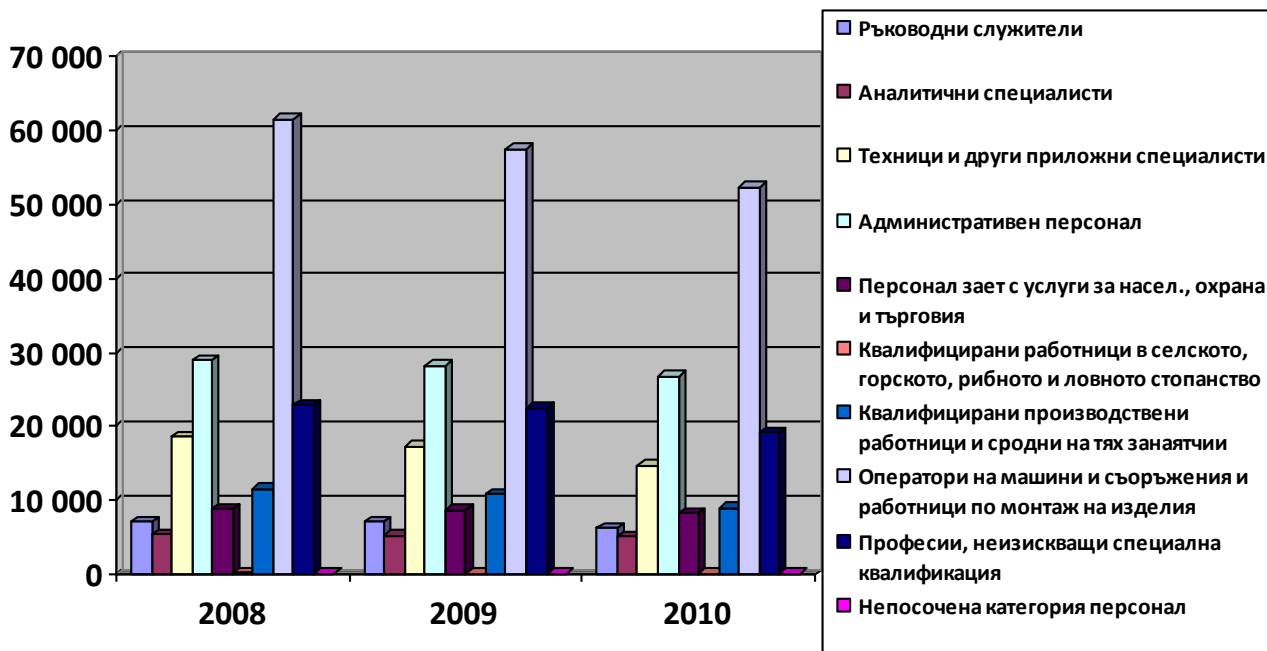


Преобладаващата част от лицата в сектора са заети по трудови правоотношения, като е сравнително голям и дялът на самоосигуряващите се. Разпределението в проценти за 2010 г. е, както следва: 90,4% - заети по трудови правоотношения; 8,1% - самоосигуряващите се; 0,5% - осигурените по нетрудови правоотношения и 0,9% - осигурените по договори за управление и контрол на търговски дружества.

Спрямо предходните години се наблюдава извсетно намаление в дела на заетите по трудови правоотношения и нетрудови правоотношения и увеличени в дела на самоосигуряващите се и осигурените по договори за управление и контрол на търговски дружества.

Заетите лица по трудови правоотношения са разделени в девет класа съгласно Националната класификация на длъжностите и професиите. Разпределението в сектор транспорт за последните три години може да се проследи на следващата фигура.

Фиг.7 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО КАТЕГОРИИ ПЕРСОНАЛ.(Източник: НОИ)

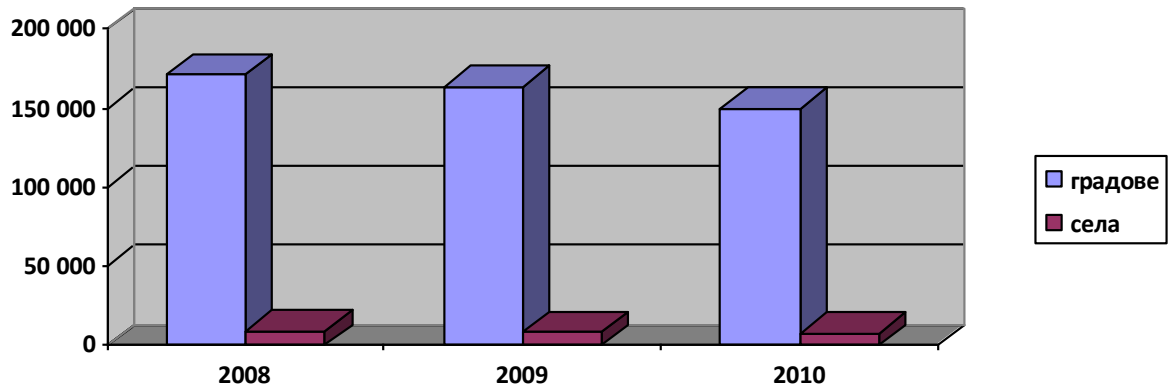


Най-голям относителен дял в сектора имат операторите на машини и съоръжения, което е разбираемо, предвид естеството на дейността и преди всичко, на транспортната дейност. Най-малък е дялът на квалифицираните работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство, което също е разбираемо. Разпределението в проценти за 2010 г. е както следва: 4 % е дялът на ръководните служители; 3,3 % на аналитичните специалисти; 9,4 % на техниците и другите приложни специалисти; 17,1 % на административния персонал; 5,2 % на персонала, зает с услуги за населението, охрана и търговия; 0,05 % на квалифицираните работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство; 5,7 % на квалифицираните производствени работници и сродните на тях занаятчии; 33,4 % на операторите на машини и съоръжения и работниците по монтаж на изделия и 12,3 % на неквалифицираните работници. Едва 0,007 % е дялът на работниците с неопределена професия.

Спрямо предходните години най-изразително увеличават своя дял административният персонал, персонала, зает с услуги за населението, охрана и търговия и аналитичните специалисти. Най-съществено е намалението на относителния дял на квалифицираните производствени работници и сродните на тях занаятчии, техниците и другите приложни специалисти и операторите на машини и съоръжения и работниците по монтаж на изделия.

Може да се направи и разпределение на заетите в селата и градовете на страната, представено на следващата фигура.

Фиг.8 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ В ГРАДОВЕТЕ И СЕЛАТА
 (Източник: НОИ)



Естествено е преобладаващата част от заетите да бъдат в градовете – 95,3 % за 2010 г. Характерно за разглеждания период е, че делът на заетите в селата съвсем слабо намалява за сметка на дела на заетите в градовете.

По-нататък, въз основа на предоставените данни от НОИ, може да се направи анализ на заетите лица в сектора по отношение на средния осигурителен доход.

Таблица 31: Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ – лв. Изт.: НОИ

КИД 2008	Сектор	Среден осигурителен доход за 2008 г.	Среден осигурителен доход за 2009 г.	Среден осигурителен доход за 2010 г.
4910	Пътнически железопътен транспорт, междуселищен	642	675	698
4920	Товарен железопътен транспорт	689	718	752
4931	Пътнически градски и крайградски транспорт	502	592	619
4932	Пътнически таксиметров транспорт	232	265	322
4939	Друг пътнически сухопътен транспорт, неклассифициран другаде	476	579	612
4941	Товарен автомобилен транспорт	347	394	424
4942	Услуги по преместване	398	373	398
4950	Тръбопроводен транспорт	0	0	0
5010	Пътнически морски и крайбрежен транспорт	375	465	430
5020	Товарен морски и крайбрежен транспорт	982	813	602
5030	Пътнически транспорт по вътрешни водни пътища	290	324	370
5040	Товарен транспорт по вътрешни водни пътища	606	619	602
5110	Пътнически въздушен транспорт	1158	1269	1198
5121	Товарен въздушен транспорт	797	938	1021
5122	Космически транспорт	240	260	305
5210	Складиране и съхраняване на товари	631	699	714
5221	Експлоатация на инфраструктурата в сухопътния транспорт	618	654	668
5222	Спомагателни дейности във водния транспорт	725	847	783
5223	Спомагателни дейности във въздушния транспорт	1379	1456	1487
5224	Обработка на товари	1024	958	1028
5229	Други спомагателни дейности в транспорта	663	675	728
5310	Дейност на пощи, предоставящи универсална пощенска услуга	447	468	445
5320	Други пощенски и куриерски дейности	482	547	595

Общо за сектор „Транспорт, складиране и пощи“	537	580	601
--	------------	------------	------------

Както се вижда от таблицата, тенденцията е към увеличение на средния осигурителен доход в сектора за разглежданите три години, което може да се окаже като положително явление, въпреки че темповете на нарастване не са големи – 8 % за 2009 г. и 3,6 % за 2010 г. Въпреки общата тенденция към увеличение, по видове дейности има значително колебания.

Най-голямо като процент през 2010 г. спрямо 2008 г. е увеличението на средния осигурителен доход при пътническият таксиметров транспорт (38,8 %), следван от пътническият въздушен транспорт (28,1 %), пътническият транспорт по вътрешни водни пътища (27,6 %) и космическият транспорт (27,1 %).

Намаление на средния осигурителен доход за разглеждания период е отбелязано при товарния морски и крайбрежен транспорт (28,7 %), товарния транспорт по вътрешни водни пътища (0,7 %) и дейността на пощите, предоставящи универсална пощенска услуга (0,4 %).

Изводът, който може да се направи е, че като цяло увеличението на средния осигурителен доход на заетите в пътническият транспорт е по-голямо от увеличението на заетите в товарния транспорт.

Друго, което показват данните е, че най-висок е средният осигурителен доход на заетите във въздушния транспорт, като на първо място са спомагателните дейности във въздушния транспорт.

По-нататък може да се направи сравнение между средния осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ и средния осигурителен доход на заетите във всички сектори в страната.

Таблица 32: Сравнение между средния осигурителен доход за страната и средния осигурителен доход в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ

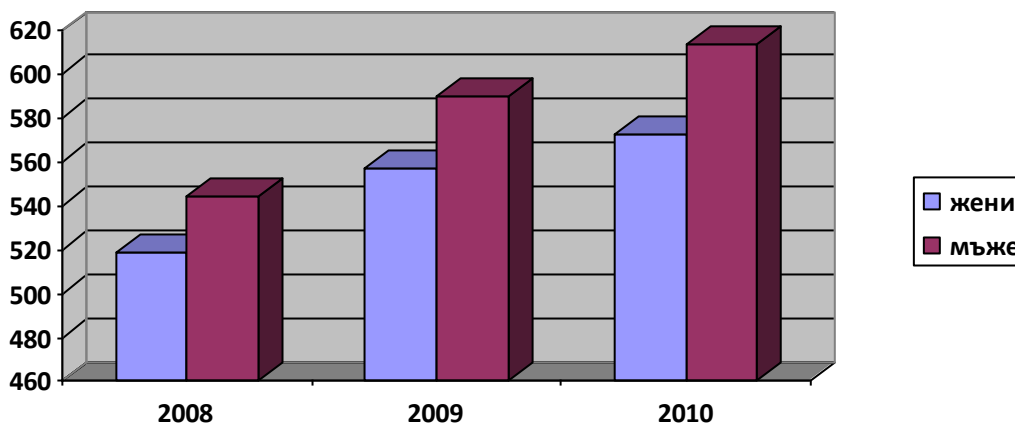
Години	2008	2009	2010
Среден осигурителен доход за страната – лв.	441	487	527
Среден осигурителен доход на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ – лв.	537	580	601
Среден осигурителен доход на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ - % от средния доход за страната	121,8	119,1	114

Както се вижда от направеното сравнение, средният осигурителен доход на заетите в сектора е по-висок от общия за страната.

Средният осигурителен доход на заетите в сектора обаче нараства с по-бавни темпове от средния осигурителен доход за страната, като цяло, което се вижда от намалението му като процент.

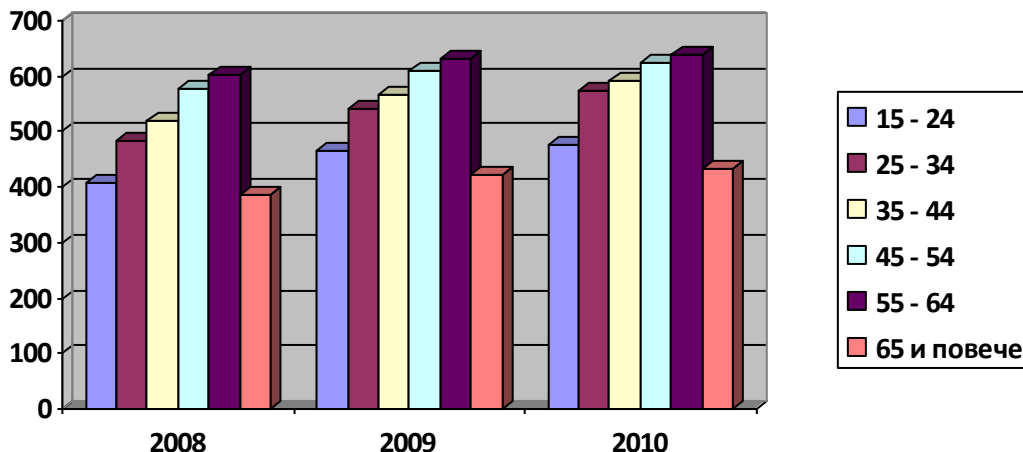
На следващите фигури са показани различията в средния осигурителен доход в сектора по пол, възраст, форми на заетост, категории персонал.

Фиг.9 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол (Източник: НОИ)



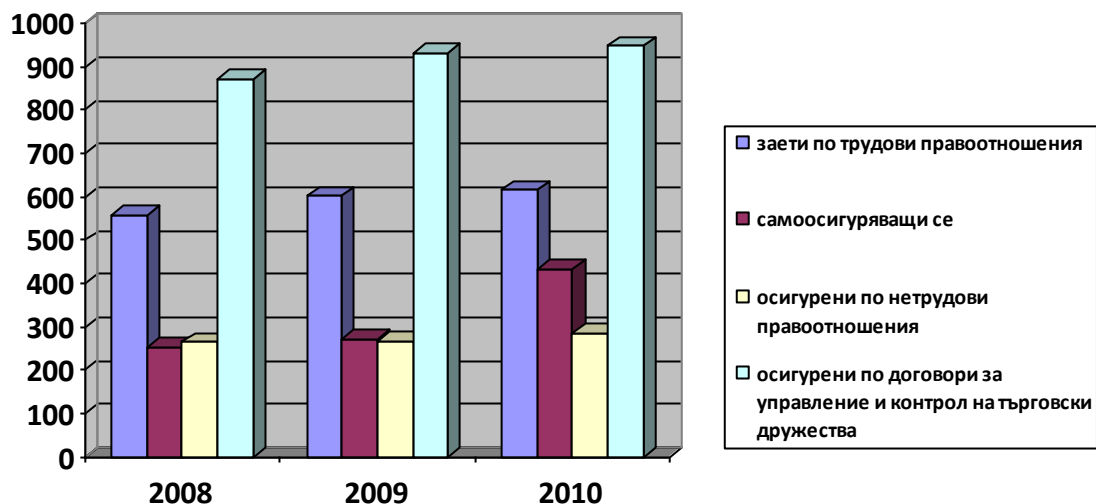
Предвид на това, че мъжете са заети преобладаващо с дейностите, изискващи тежък физически труд е нормално да получават и по-високо трудово възнаграждение.

Фиг.10 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст (Източник: НОИ)



Нарастването на осигурителния доход с възрастта е нормално, поради кариерното развитие с възрастта, натрупването на опит и добавките към заплатите за прослужено време. Нормално е и доходът на хората в пенсионна възраст да бъде най-нисък.

Фиг. 11 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по форми на заетост (Източник: НОИ)

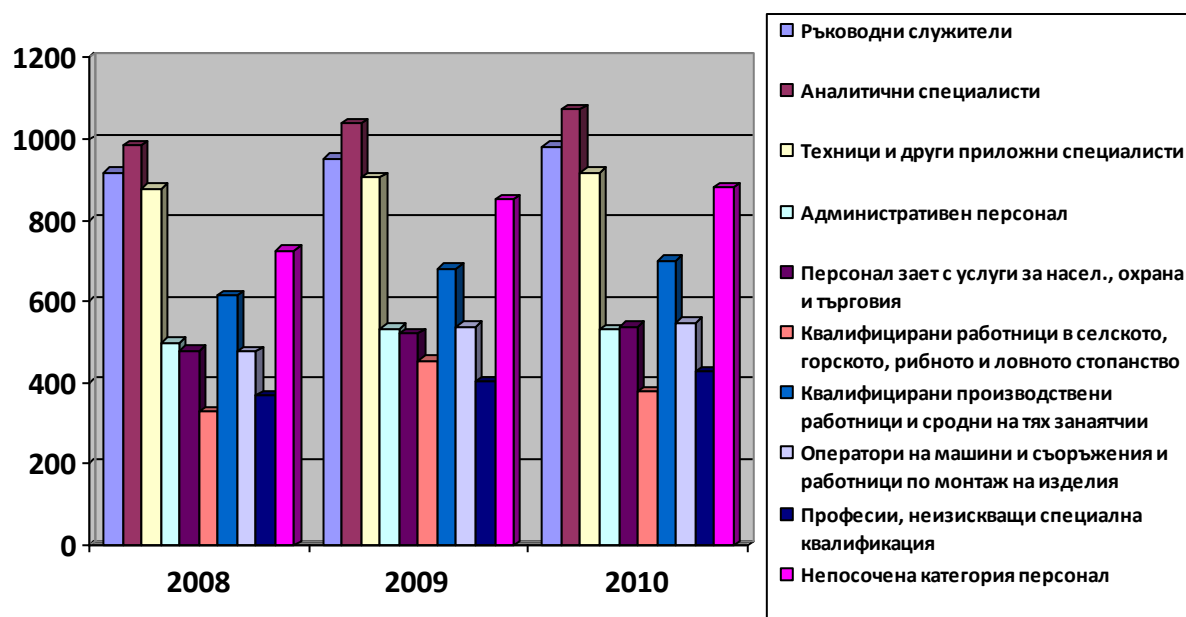


Попадащите в четвъртата категория персонал са управители на търговски дружества, така че разбираемо техният доход е най-висок. Сравнително ниският доход на самоосигуряващите се се дължи и на това, че често лицата се самоосигуряват на минимален доход. Най-нисък обаче е осигурителният доход на заетите по граждански договори.

Както се вижда от фиг. № 12, най-висок е средния осигурителен доход на аналитичните специалисти в сектора, следвани от ръководните служители и техниците. Сравнително висок е и доходът на лицата с неопределена категория.

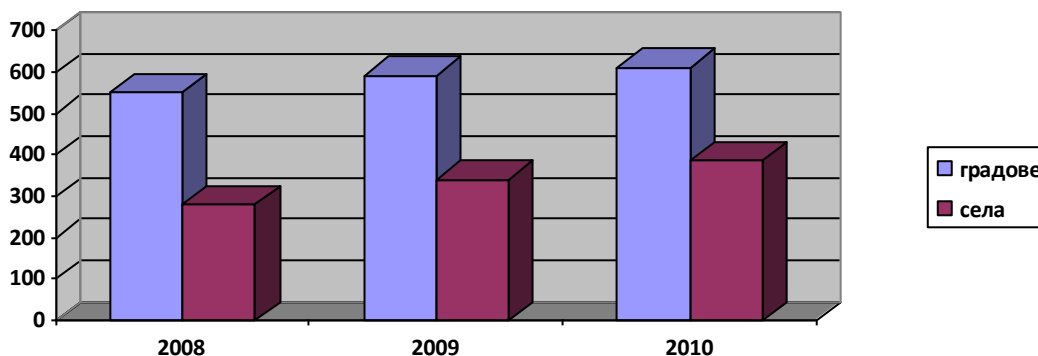
Най-нисък е доходът на квалифицираните работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство, както и на неквалифицираните работници.

Фиг.12 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по хо категории персонал (Източник: НОИ)



Съществуват значителни различия при средния осигурителен доход на заетите лица в селата и градовете – фиг. 13.

Фиг.13 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ в градовете и селата (Източник: НОИ)



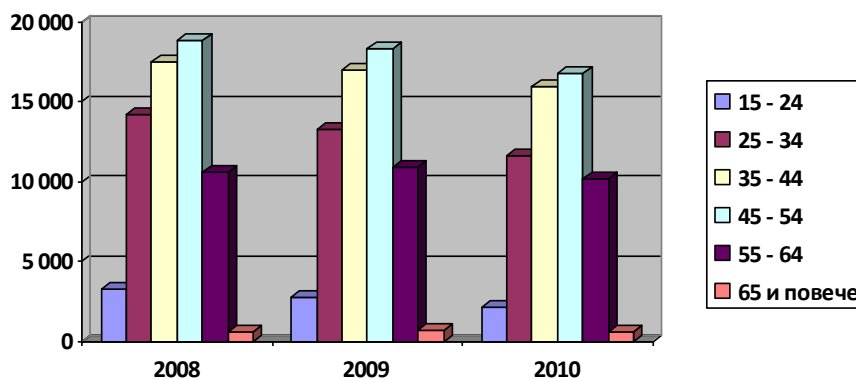
Както се вижда от фигурата, за разглежданите три години тенденцията е към по-бързо нарастване на дохода на заетите в селата и намаляване на разликата.

По-нататък може да се проследи и разпределението на заетите в различните региони на страната. България е разделена на 6 планово-икономически региона:

- Северозападен регион – включва области Видин, Враца, Монтана, Ловеч и Плевен;
- Северен-централен регион – включва области Велико Търново, Габрово, Русе, Разград и Силистра;
- Североизточен регион – включва области Добрич, Шумен, Варна и Търговище;
- Югоизточен регион – включва области Бургас, Ямбол, Сливен и Стара Загора;
- Южен-централен регион - включва области Пазарджик, Пловдив, Смолян, Кърджали и Хасково;
- Югозападен регион – включва области София-град, София област, Благоевград, Кюстендил и Перник;

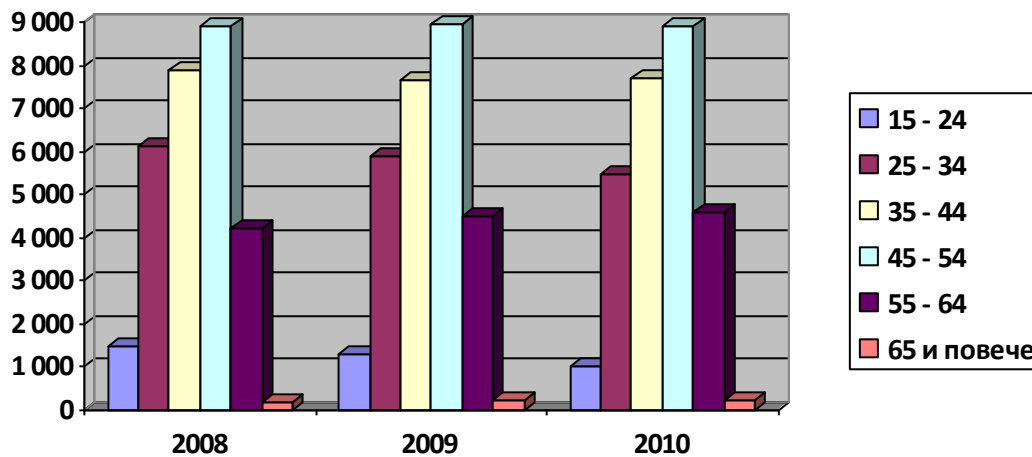
По-надолу е представено разпределението на заетите по региони и по възраст за трите разглеждани години.

Фиг.14 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН ЮГОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ (Източник: НОИ)



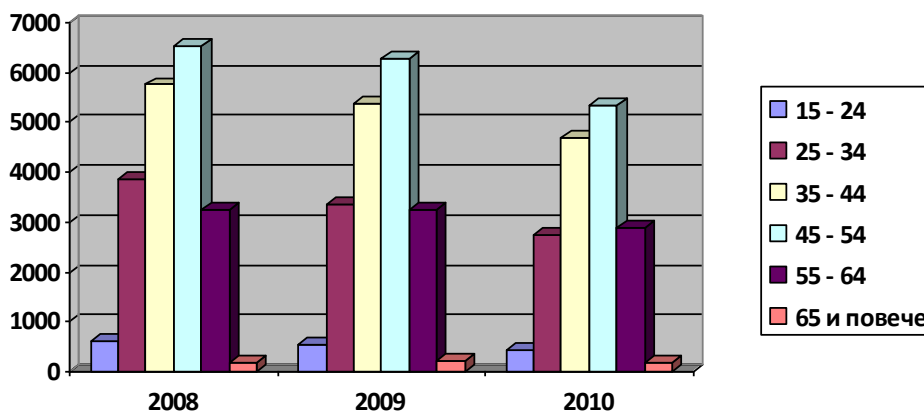
Най-голям е броят на заетите лица във възрастовата група 45-54 г. (около 29%), следвана от възрастовите групи 35-44 г.(27-28%) и 25-34 г. (20-21%). Най-малък е броят на заетите във възрастовата група 65 и повече години (ок. 1%), следвана от възрастовите групи 15-24 г. (3-4%) и 55-64 г. (15-17%). Тенденцията за трите години е към увеличаване дела на заетите във високите възрастови групи (най-много в групата 55-64 г.) и намаляване дела на заетите в двете най-ниски възрастови групи, което говори за постепенно застаряване на заетите лица в сектора.

Фиг.15 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН ЮЖНА-ЦЕНТРАЛНА БЪЛГАРИЯ (Източник: НОИ)



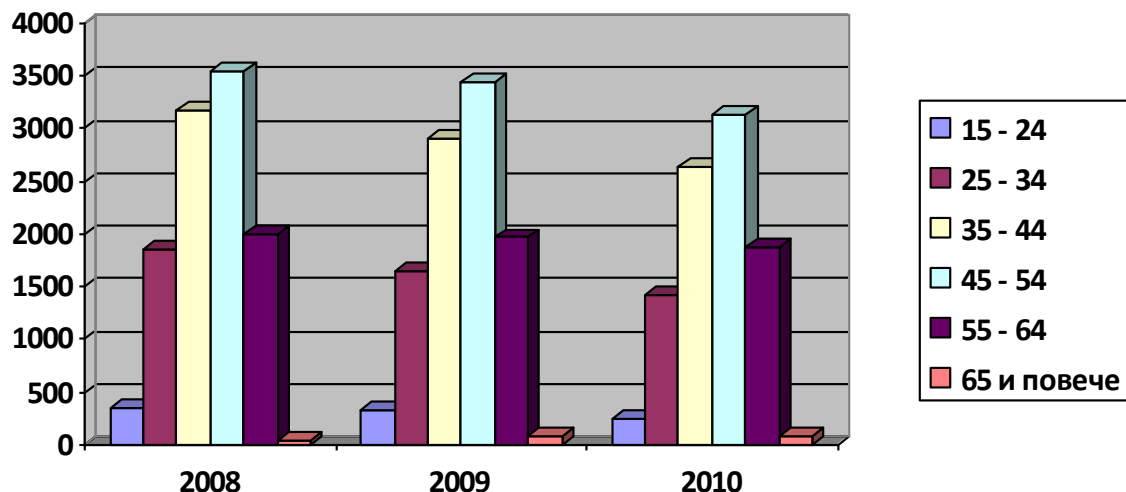
И в Южния централен регион най-голям е делът на заетите във възрастовата група 45-54 г. (30-31 %), следвана от възрастовите групи 35-44 г. (26-27 %) и 25-34 г. (19-21 %). Най-малък е броят на заетите във възрастовата група 65 и повече години (0,7-0,8 %), следвана от групите 15-24 г. (3-5 %) и 55-64 (14-16 %). Тенденцията отново е към нарастване дела на заетите във високите възрастови групи за сметка на дела на заетите в ниските възрастови групи.

Фиг.16 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН ЮГОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ (Източник: НОИ)



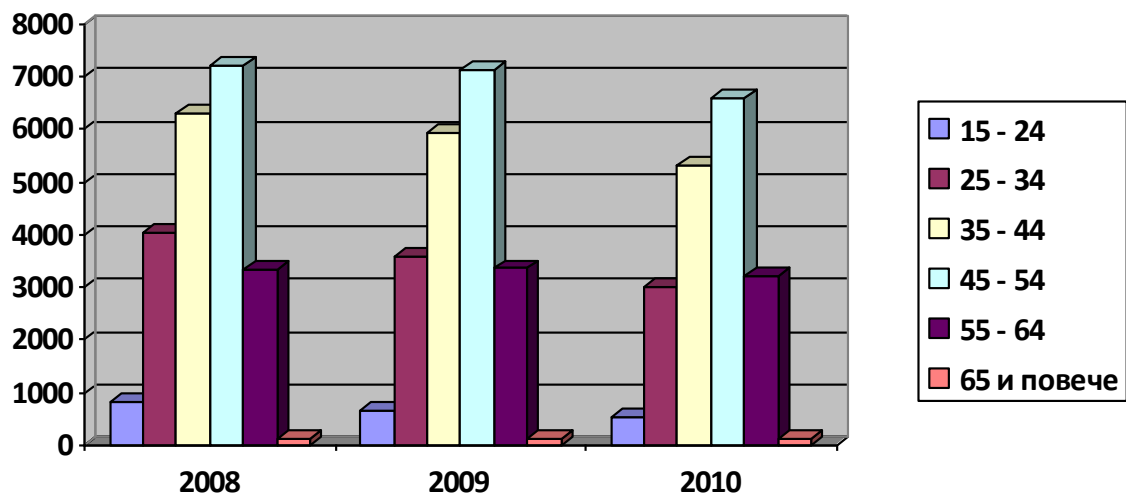
Съществено не се различава и разпределението в Югоизточния регион. Най-много заети попадат във възрастовата група 45-54 г. (32-33 %), следвана от възрастовата група 35-44 г. (ок. 28 %). За разглежданите години възрастовата група 55-64 г. от четвърто минава на трето място (от 16 на 17,8 %), а групата 25-34 г. от трето на четвърто (от 19,2 на 16,8 %). Най-малък е делът на заетите от най-голямата възрастова група (ок. 1 %), следвана от най-ниската възрастова група (2-3 %). Тенденцията е към увеличаване дела на населението в най-високите за сметка на най-ниските възрастови групи.

Фиг.17 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН СЕВЕРОЗАПАДНА БЪЛГАРИЯ (Източник: НОИ)



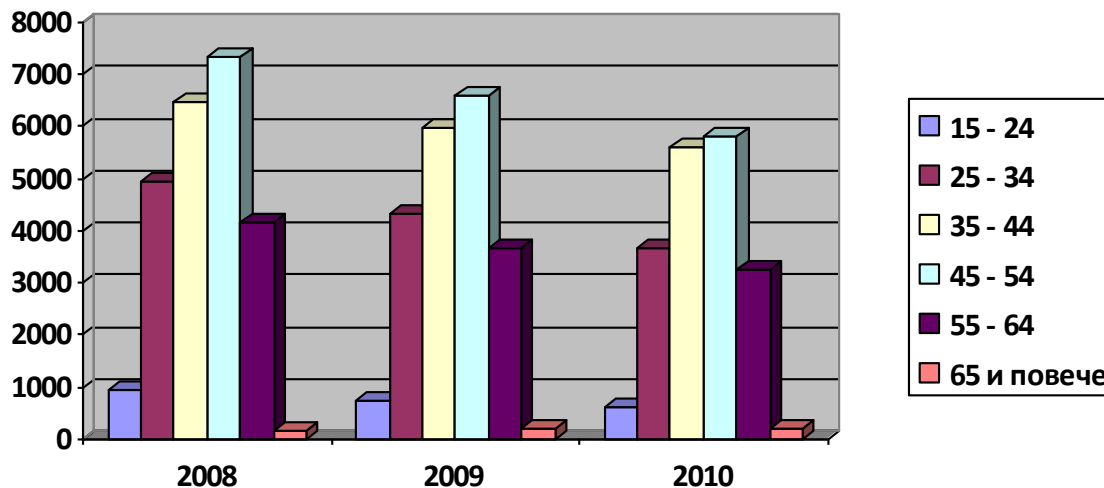
По-отношение на първите две места по брой заети разпределението в Северозападния регион не се различава от разпределението в останалите разгледани дотук региони – най-много лица попадат във възрастовата група 45-54 г. (32-33 %), следвана от групата 35-44 г. (ок. 28 %). В този регион обаче твърдо на трето място е възрастовата група 55-64 г. (18-19 %), следвана от възрастовата група 25-34 г. (15-16 %). Най-малък брой заети лица попадат в най-високата възрастова група (0,4-0,8 %), следвана от най-ниската възрастова група (2,6-3,2 %). Тенденцията и тук е към увеличаване дела на най-високите две за сметка на най-ниските две възрастови групи.

Фиг.18 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН СЕВЕРНА-ЦЕНТРАЛНА БЪЛГАРИЯ (ИЗТОЧНИК: НОИ)



Подобно на останалите, и в Северния централен регион най-голям е броят на заетите лица във възрастовата група 45-54 г. (33-35 %), следвана от възрастовата група 35-44 г. (ок. 28 %). Възрастовата група 55-64 г. се качва от четвърто на трето място (от 15,3 на 17,1 %), за сметка на възрастовата група 25-34 г. (от 18,5 на 16,1 %). Отново тенденцията е към увеличаване дела на заетите в по-високите за сметка на дела на заетите в по-ниските възрастови групи.

Фиг.19 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ВЪЗРАСТ В РЕГИОН СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ (ИЗТОЧНИК: НОИ)



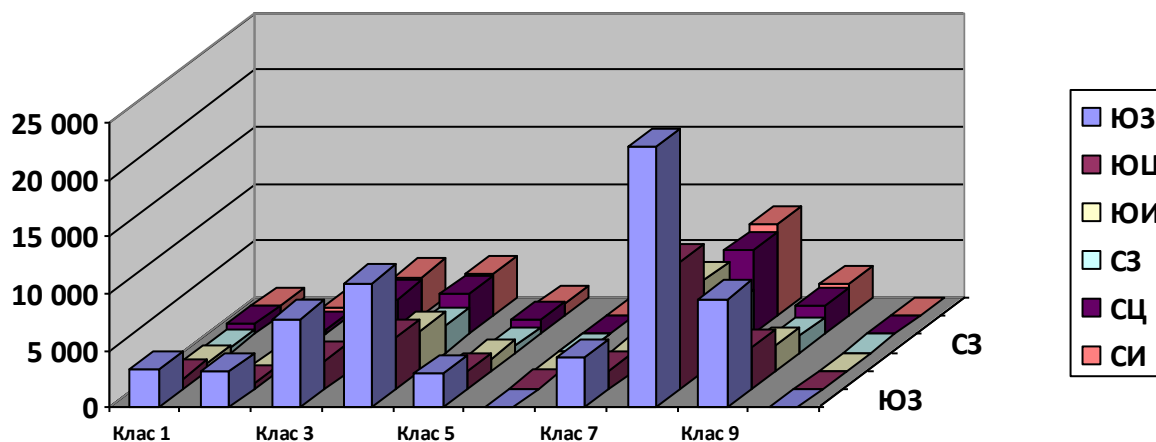
Разпределението е сходно и в Североизточния регион. Най-много лица попадат във възрастовата група 45-54 г. (ок. 30 %), следвана от възрастовите групи 35-44 г. (27-29 %) и 25-34 г. (19-20 %). Най-малко са заетите лица във възрастовата група 65 и повече години (0,7-1 %), следвана от възрастовите групи 15-24 г. (3-4 %) и 55-64 г. (ок. 17 %). Най-съществено увеличаване на дела се наблюдава при възрастовите групи 35-44 г. и 65 и повече години, а най-голямо намаление при групата 25-34 г.

Като заключение за шестте региона може да се каже, че трите региона, където са разположени най-големите градове на България – София, Пловдив и Варна, имат малко по-благоприятна възрастова структура на заетите от останалите три региона.

За сектора, като цяло, може да се отбележи, че е зает главно от трудово активно население, докато делът на заетите в най-ниската и най-високата възрастови групи е малък - около 1 % за групата 65 и повече години и около 3 % за групата 15-24 г.

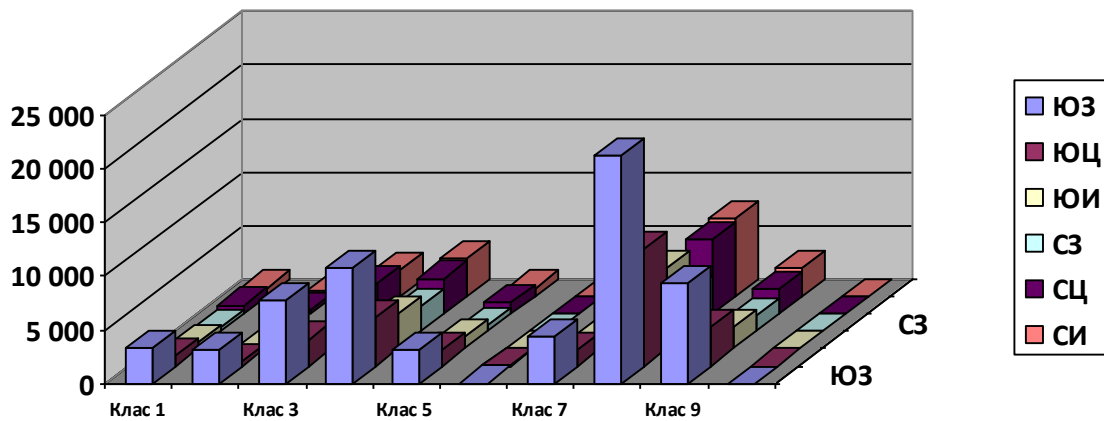
По-нататък може да се направи анализ на заетите по региони и по професионални групи, съгласно класификатора на професиите и длъжностите.

Фиг.20 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПРЕЗ 2008 Г. ПО ПРОФЕСИОНАЛНИ ГРУПИ И РЕГИОНИ (Източник: НОИ)



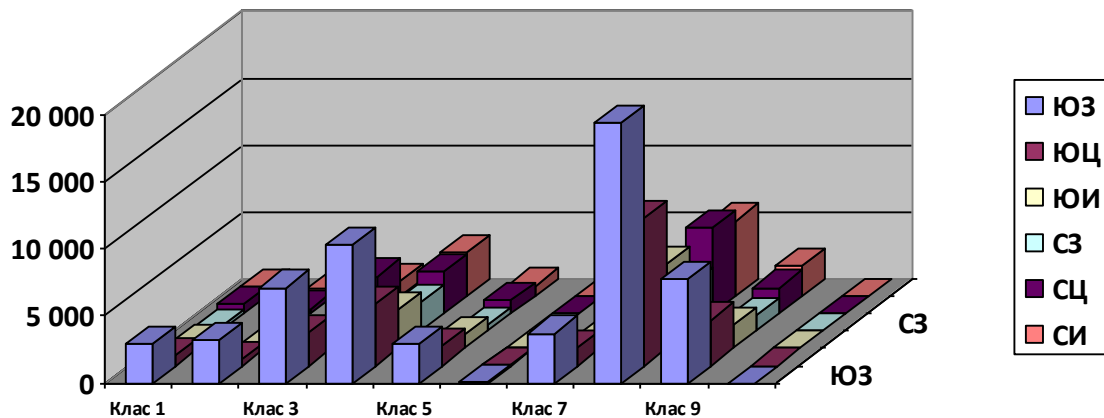
На следващата фигура е представено разпределението за 2009 г.

Фиг.21 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПРЕЗ 2009 Г. ПО ПРОФЕСИОНАЛНИ ГРУПИ И РЕГИОНИ (Източник: НОИ)



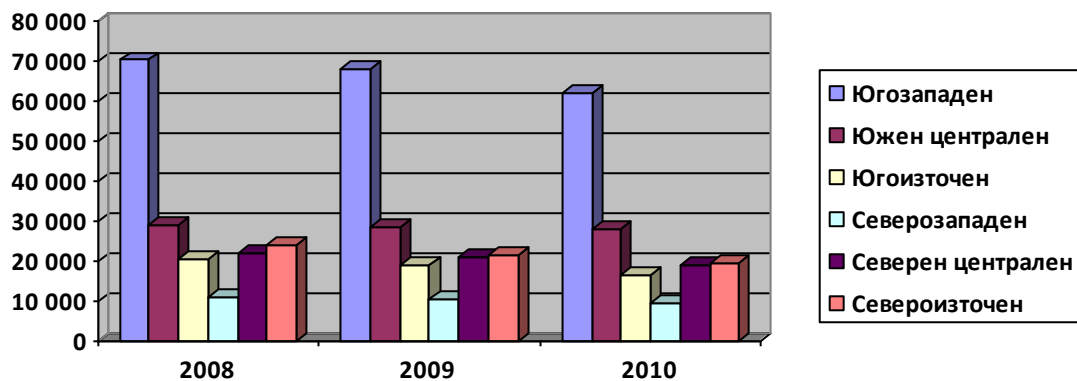
По-надолу е представено и разпределението за 2010 г.

Фиг.22 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПРЕЗ 2010 Г. ПО ПРОФЕСИОНАЛНИ ГРУПИ И РЕГИОНИ (Източник: НОИ)



Като обобщение на представените данни по региони може да се покаже и разпределението на общия брой на заетите лица в сектора в шестте региона – фиг. № 22.

Фиг.23 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО РЕГИОНИ (ИЗТОЧНИК: НОИ)



Както се вижда от фигурата, най-голям процент от лицата в сектора са заети в Югозападния регион – 39-40 %, следван от Южния централен – 16-18 %. Най-малък е дялът на лицата, заети в Северозападния регион – около 6 %. Тенденцията е към увеличаване дела на първите два региона в общия брой на заетите лица в сектора.

За развитието на един сектор важно значение има не само броят на заетите лица, но също така и **степената им на квалификация и придобитото образование**, защото от тях в най-голяма степен зависят и възможностите за бързо технологично развитие и постигането на високи стопански резултати. Това се отнася напълно и за транспортния сектор, защото той се отличава със силно динамична и конкурентна среда, висока степен на глобализация, бързо развитие на техниката и прилаганите технологии.

2.6.2. ВОДЕЩИ ПРОФЕСИИ И ПРОФЕСИОНАЛНИ КОМПЕТЕНЦИИ

Всяка професия изисква определени познания и умения от страна на лицата, които се отнасят към нея. За придобиването на тези познания и умения лицето трябва да премина през определено практическо и теоретично обучение. Трябва да се има предвид, обаче, че преминаването през определен курс или друг вид обучение не гарантира, че съответният човек е придобил нужните знания и опит, за да може успешно да бъде причислен към съответната професия. Много често процесът на обучение съществено се отклонява от реалните потребности за успешно практикуване на съответната дъйност.

Макар и да има някои общи професии, общовалидни за всички сектори на икономиката, специфичните им условия и специфичният характер на извършваната дейност предполага и наличието на редица уникални за сектора професии, както и различно съотношение между различните класове специалисти.

При определяне на водещите професии в сектор транспорт следва да се изхожда от Националната класификация на професиите и длъжностите (**НКПД**), като обаче се отчитат съответните условия на една подобна обща национална класификация.

Работната сила според тази класификатор е разпределена в 9 класа, както следва:

Клас 1 – Ръководни служители

Клас 2 – Аналитични специалисти

Клас 3 - Техници и други приложни специалисти

Клас 4 – Административен персонал

Клас 5 - Персонал, зает с услуги за населението, охрана и търговия

Клас 6 - Квалифицирани работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство

Клас 7 - Квалифицирани производствени работници и сродни на тях занаятчии

Клас 8 – Оператори на машини и съоръжения и работници по монтаж на изделия

Клас 9 - Професии, неизискващи специална квалификация

Професиите за Сектор "Транспорт" са съсредоточени главно в Клас 8 и Клас 9. Друга голяма група заети лица попада в Клас 4.

Основната част от професиите попадат в Клас 8, поради факта, че тук се отнасят водачите на пътни превозни средства, локомотивните машинисти, пилотите и корабните капитани, които представляват основната група персонал в транспортния сектор. От научна гледна точка тези специалисти се третират като „основен производствен персонал в транспорта“.

Малко по-различно е разпределението по полов признак. Основната част от професиите при мъжете попадат в Класове 8 и 9, както и в Клас 3. Преобладаващата част от професиите при жените в сектора попадат в Класове 4 и 9, както и в Клас 5.

В следващата таблица е представено разпределението на професиите и специалностите конкретно свързани с транспорта, съгласно Списъка на професиите за професионално образование и обучение.

ТАБЛИЦА 33: ПРОФЕСИИ И СПЕЦИАЛНОСТИ В РАЗЛИЧНИ НАПРАВЛЕНИЯ ОТ СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Код	Направление/професия/специалност	Наименование на направлението/професията/специалността	Степен на професионална квалификация			
			I	II	III	IV
522	Направление	Електротехника и енергетика				
522010	Професия	Електротехник				
5220104	Специалност	Електрообзавеждане на кораби			•	
5220105	Специалност	Електрообзавеждане на железопътна техника			•	
5220106	Специалност	Електрообзавеждане на транспортна техника			•	
5220107	Специалност	Електрообзавеждане на електрически превозни средства за градски транспорт			•	
522020	Професия	Електромонтьор		•		
5220205	Специалност	Електрообзавеждане на кораби		•		
5220206	Специалност	Електрообзавеждане на железопътна техника		•		
5220207	Специалност	Електрообзавеждане на транспортна техника		•		
5220208	Специалност	Електрообзавеждане на електрически превозни средства за градски транспорт		•		
522070	Професия	Техник по автоматизация				
522074	Специалност	Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура				
525	Направление	Моторни превозни средства, кораби и въздухоплавателни средства				
525010	Професия	Техник по транспортна техника				
5250101	Специалност	Автотранспортна техника			•	
5250102	Специалност	Пътностроителна техника			•	
5250103	Специалност	Автомобилна мехатроника			•	
525020	Професия	Монтьор на транспортна техника				
5250201	Специалност	Автотранспортна техника		•		
5250202	Специалност	Пътностроителна техника		•		
525050	Професия	Техник по подемно-транспортна техника				
5250501	Специалност	Подемно - транспортна техника, монтирана на пътни транспортни средства			•	
5250502	Специалност	Подемно - транспортна техника с електрозадвижване			•	
525060	Професия	Монтьор на подемно-транспортна техника				
5250601	Специалност	Подемно - транспортна техника, монтирана на пътни транспортни средства		•		
5250602	Специалност	Подемно - транспортна техника с електрозадвижване		•		
5250603	Специалност	Пристанищна механизация		•		
525070	Професия	Техник по железопътна техника				
5250701	Специалност	Локомотиви и вагони			•	
5250702	Специалност	Подемно - транспортна, пътностроителна и ремонтна ж.п техника			•	
525080	Професия	Монтьор на железопътна техника				
5250801	Специалност	Локомотиви и вагони		•		
5250802	Специалност	Подемно - транспортна, пътностроителна и ремонтна ж.п техника		•		

525090	Професия	Авиационен техник				
5250903	Специалност	Експлоатация и ремонт на летателни апарати				•
5250904	Специалност	Експлоатация и ремонт на електронно - приборна авиационна техника				•
5250906	Специалност	Ремонт на летателни апарати				•
5250906	Специалност	Ремонт на електронно - приборна авиационна техника				•
525100	Професия	Корабен техник				
5251001	Специалност	Корабни машини и механизми				•
525110	Професия	Корабен монтьор				
5251101	Специалност	Корабни машини и механизми		•		
5251102	Специалност	Корабни тръбни системи		•		
5251103	Специалност	Ремонт на кораби		•		
525120	Професия	Работник по транспортна техника				
5251201	Специалност	Автободжйство				
5251202	Специалност	Автотенекеджйство				
525130	Професия	Пристанищен работник				
5251301	Специалност	Обработване на товари	•			
525140	Професия	Корабостроителен техник				
5251401	Специалност	Корабостроене				•
582	Направление	Строителство				
582010	Професия	Строителен техник				
5820104	Специалност	Транспортно строителство				•
582060	Професия	Пътен строител				
5820601	Специалност	Строител на пътища, магистрали и съоръжения към тях		•		
5820602	Специалност	Строител на релсови пътища и съоръжения към тях		•		
582090	Професия	Помощник пътен строител				
5820901	Специалност	Пътища, магистрали и съоръжения	•			
5820902	Специалност	Релсови пътища и съоръжения	•			
840	Направление	Транспортни услуги				
840010	Професия	Корабоводител				
8400101	Специалност	Корабоводене – морско				•
8400102	Специалност	Корабоводене – речно				•
840030	Професия	Организатор по експлоатация в жп инфраструктура				
8400301	Специалност	Експлоатация на жп инфраструктура				•
840050	Професия	Летец-пилот				
8400501	Специалност	Летателна експлоатация на самолет				•
8400502	Специалност	Летателна експлоатация на вертолет				•
840060	Професия	Организатор по експлоатация на пристанищата и флота				
8400601	Специалност	Експлоатация на пристанищата и флота				•
840070	Професия	Организатор по експлоатация на автомобилния транспорт				
8400701	Специалност	Експлоатация на автомобилния транспорт				•
840080	Професия	Организатор по търговска експлоатация на железопътния транспорт				
8400801	Специалност	Търговска експлоатация на железопътния транспорт				•
840090	Професия	Водач на МПС за обществен превоз				
8400901	Специалност	Вътрешни и международни превози на пътници	•			
8400902	Специалност	Вътрешни и международни превози на товари	•			
8400100	Професия	Куриер				
84001001	Специалност	Логистика на товари и услуги		•		

Източник: Национална агенция за професионално образование и обучение (НАПОО)



За да може да практикува определена професия, човек трябва да притежава определени знания и умения. Съвкупността от знания умения, ценности, нагласи, мотиви, особености на характера формират компетенцията на човек. С други думи, това, което обединява хората, извършващи сходна дейност, е професията, а това, което ги отличава, е специфичното и проявление от гледна точка на посочените по-горе признаци. Следователно, хората от една и съща професия имат различни компетенции и това е много важно, защото именно тази разлика определя и различните резултати, които постигат хората при практикуването на своята професия, а то е и много важно за конкретната фирма от гледна точка на поставените и цели и задачи.

Компетенциите обаче се променят с течение на времето, в зависимост от средата, в която е попаднал човек и т.н. В такъв случай чрез въздействие върху елементите на средата и чрез подходяща мотивация компетенциите могат да бъдат управлявани в известна степен с оглед постигане на по-добри резултати при упражняването на професията.

Компетенциите биват три вида – ключови, специализирани и допълнителни. Това, което отличава фирмите, работещи в различните сектори на икономиката, са именно специализираните компетенции. Така например, само в автомобилния транспорт има водачи на камиони и автобуси, само в железопътния има локомотивни машинисти, началник-влакове, ревизори на вагони, само във водния транспорт има капитани на кораби и моряци, само във въздушния има пилоти на самолети и т.н.

Всяка фирма, включително в сферата на транспорта, има своя йерарфична структура. Най-високо в нея се намират ръководителите. Характерно за транспортния сектор е, че под шапката на главния мениджър се крият други ръководители, свързани със специфичните звена, които се намират в транспортната фирма – железопътни гари, автогари, летища, пристанища, локомотивни депа, вагонни депа и др.

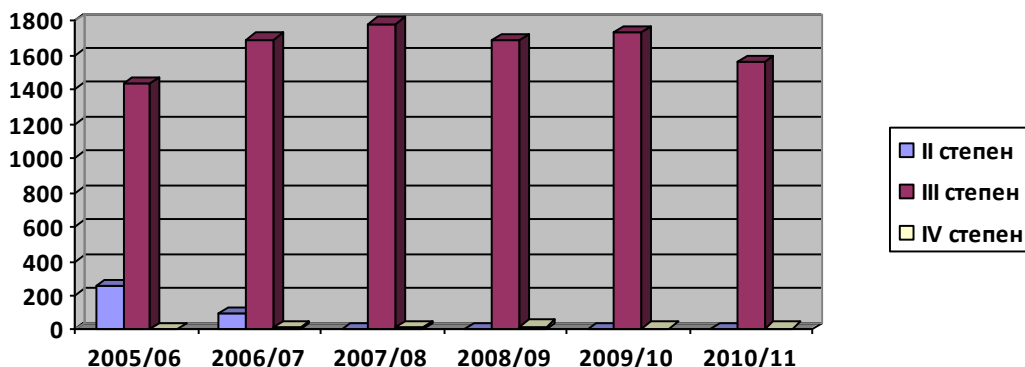
И така по цялата йерархия надолу могат да бъдат открит специфични професии и длъжности, които са уникални за транспортния сектор и макар и да изпълняват сходни дейности с колегите си от другите сектори, има и редица специфики, които затрудняват трансфера на кадри, особено ще се касае до техническия персонал.

2.6.3. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ПРОФЕСИОНАЛНОТО ОБРАЗОВАНИЕ И ОБУЧЕНИЕ

Едва ли е необходимо да се изтъква значимостта на професионалното образование и обучението на специалистите от транспортния сектор. Може да се посочи само един пример. Повечето изследвания на поведението при водачите на автомобили показват, че допълнителното обучение и по-високата квалификация могат да намалят разхода на гориво и вредните емисии от порядъка на 10-12 %. По този начин се реализират два вида ефект: вътрешен – намаляването на разходите води пряко до повишаване на конкурентоспособността на фирмата; външен – намалява се отрицателното въздействие на сектора върху околната среда.

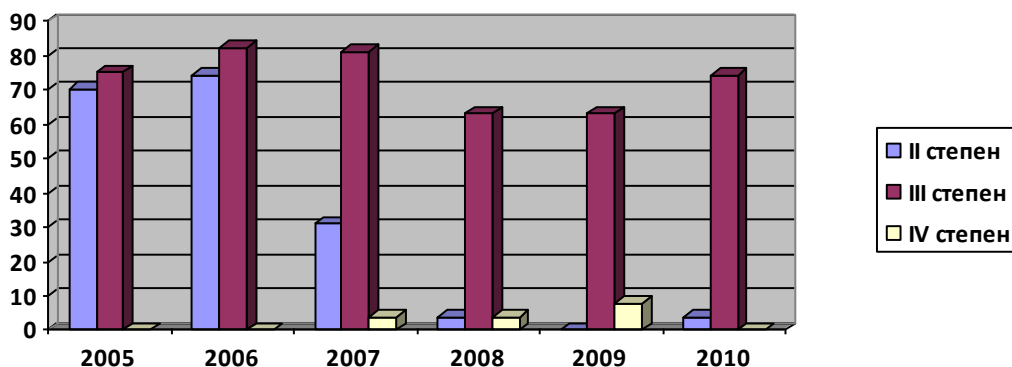
Представа за количествената страна на професионалното образование и обучение може да се добие от данните за броя на обучаващите се и завършилите втора, трета и четвърта степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги – фиг. № 32 и № 33. Използвани са данни от НСИ.

Фиг. 24 Брой на учениците в България, обучаващи се в програми за придобиване на II, III и IV степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ)



Както се вижда от фигурата, най-голям е броят на обучаващите се в програми за придобиване на трета степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги. Няма ясно изразени тенденции за периода, наблюдават се значителни колебания по години.

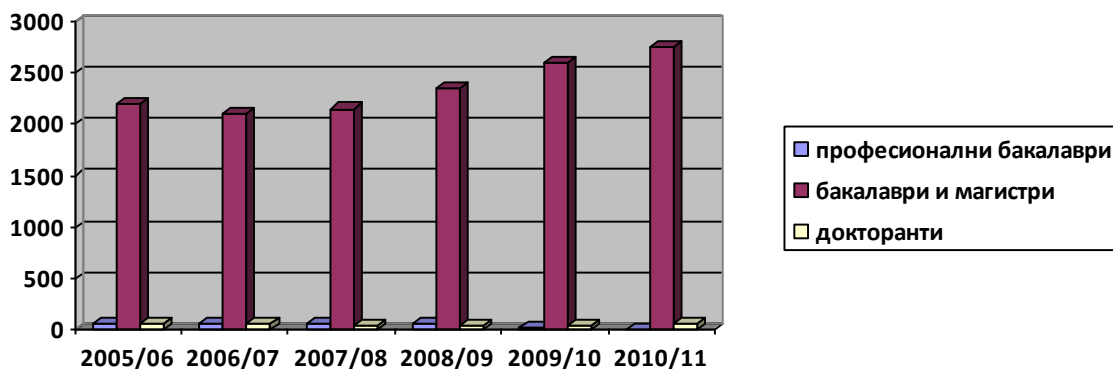
Фиг. 25 Брой на завършлите в България програми за придобиване на II, III и IV степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ)



Най-голям брой лица за разглеждания период са придобили трета степен на професионална квалификация в областта на транспорта, като също няма ясно изразена тенденция, а значителни колебания по години.

На следващите две фигури са представени обучаващите се и завършили студенти в областта на транспортните услуги в страната, отново въз основа на данни на НСИ.

Фиг. 26 Брой на студентите в България, обучаващи се във висшите училища в областта на УПРАВЛЕНИЕТО НА СУХОПЪТНИЯ, ВОДНИЯ И ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ ПО ОБРАЗОВАТЕЛНО-КВАЛИФИКАЦИОННИ СТЕПЕНИ (Източник: НСИ)

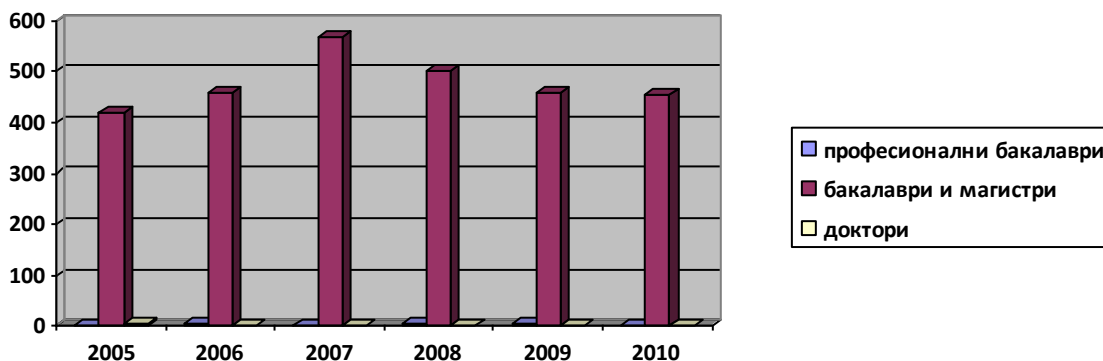


По разбираеми причини, броят на обучаващите се в образователно-квалификационните степени „Магистър” и „Бакалавър” е най-голям, а и тенденцията е да се увеличава още повече.

От фиг. № 27 се вижда, че подобно е положението при завършилите студенти, като най-много бакалаври и магистри за разглеждания период са се дипломирали през 2007 г.

Фиг. 27 Брой на студентите в България, завършили висше образование в областта на УПРАВЛЕНИЕТО НА СУХОПЪТНИЯ, ВОДНИЯ И ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ ПО ОБРАЗОВАТЕЛНО-КВАЛИФИКАЦИОННИ СТЕПЕНИ

(Източник: НСИ)



В последните години, особено в процеса на присъединяване на страната към ЕС, се появили допълнителни възможности за повишаване квалификацията са служителите от транспортните фирми чрез участие в курсове, финансирани по различни програми на общността. Въпреки това, налагащият се извод е, че фирмите изпитват проблеми при усвояването на средствата, а голяма част от тях са и слабо заинтересовани.

Изводът, който може да се направи е, че като цяло се наблюдава значително изоставане на образованието и обучението на служителите от все по-динамичното развитие на сектора, а това е сериозна пречка пред развитието на фирмите и намалява конкурентоспособността им на международния транспортен пазар. Неблагоприятната ситуация се допълва и от това, че в доста фирми (особено в държавния сектор) се наблюдава значително застаряване на персонала.

Основните институции, които предоставят професионално образование и обучение са:

- професионалните гимназии;
- професионалните висши училища;
- професионалните колежи;
- центрове за професионално обучение (ЦПО).

Компаниите също провеждат постоянно обучение на своите служител, макар и то често да е неформално и еднократно при възникнала необходимост.

2.6.4. ФОРМИ НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И СЪТРУДНИЧЕСТВО С УЧЕБНИ ЗАВЕДЕНИЯ И ЦЕНТРОВЕ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНА ПОДГОТОВКА

В национален мащаб се наблюдават някои положителни тенденции в последните години по отношение на взаимодействието между фирми и обучаващите институции, което се отнася и за транспортния сектор. Това представлява добър стимул за повишаване на интереса към професионалното образование по транспортни специалности (технически и икономически).

Сътрудничеството дава възможност все по-голям процент обучаващи да се реализират след това по специалността, което е положително от гледна точка не само на обучаващите се и фирмите, но и от гледна точка на съвкупния национален ефект, който се реализира посредством образованието и професионалната квалификация.

Освен неформалното сътрудничество, което в много случаи се прилага на базата на връзки между бизнеса, училищата и университетите, все повече се забелязва и формалното уреждане на тези въпроси на основата на двустранни договори за сътрудничество и споразумения.

Тези форми на сътрудничество дават възможност на обучаващите институции да се запознаят по-добре със специфичните нужди на бизнеса от кадри с определени умения и компетенции и по-този начин да подобрят своите програми и съдържанието на застъпваните курсове. От друга страна, бизнесът е по-добре запознат с това, което се случва в образованието, а и дава възможност на фирмите да извършат предварителен подбор на кадри в зависимост от потребностите им.

Друга форма на сътрудничество – формално или неформално – е чрез организиране на стажове във фирмите. Това е много добра практика, която известно време беше позабравена от много фирми в страната. По отношение на висшите училища много често през годините се провеждаха формални стажове, без да има реален резултат, докато в последните години все повече студенти отиват на стаж в определени фирми и след това са одобрени да започнат професионалната си реализация там.

Като форма на сътрудничество може да се посочи и организирането на учебни курсове или пък изграждането на специализирани центрове за обучение към браншовите организации в сектора. В това отношение като пример може да се посочи Националното сдружение на спедиторите в България, към което има изграден център за обучение и професионална квалификацията, работещ на високо съвременно ниво и даващ добри възможности за фирмите от сектора за допълнително обучение на техните кадри по отношение на съвременните изисквания в областта на спедицията. По техния пример следва да се организира обучение и от другите браншови организации в сектора.

Възползвайки се от различни европейски програми, много от по-големите фирми в сектора организират допълнително обучение на персонала си, посредством специализирани курсове, като се взимат преподаватели от висшите и професионалните училища. Това се налага често, защото дори при голям опит от страна на служителите се забелязват пропуски в теоретичните знания и подготовка, които са необходими за изграждане на определено ниво на знания и по-добро справяне с новостите и предизвикателствата пред съответната професия.

Друга форма е и неформалното обучение на персонала, при която съответните работници и служители се обучават директно на работното си място или в друга среда вътрешна или външна среда в новостите при съответната професия, за работа с нова техника, за прилагане на нови технологии и т.н. Това има особено важно значение за техническите кадри в транспорта.

В съвременната динамична и несигурна икономическа среда, именно сътрудничеството на фирмите с учебните заведения и организирането на допълнително обучение и повишаване на квалификацията е един от най-важните механизми за повишаване конкурентоспособността и позициите на пазара. Осъзнавайки това, все повече фирми прибягват до подобни практики, защото в крайна сметка персоналът е най-важният актив и движещата сила на процесите във фирмата.

Раздел 3. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПРОДУКТИТЕ И УСЛУГИТЕ

3.1. ПРОДУКТОВИ ГРУПИ И ГРУПИ НА УСЛУГИТЕ

Съгласно ПРОДПРОМ-2008, промишлените продукти, свързани с транспортния сектор попадат в следните групи:

Таблица 34: Промислени продукти в транспортния сектор, съгласно ПРОДПРОМ-2008. Източник: НСИ

Код	Наименование
29.10	Производство на автомобили и техните двигатели
29.20	Производство на купета и каросерии за автомобили; производство на ремаркета и полуремаркета
29.31	Производство на електронни и електрически части и устройства за автомобили
29.32	Производство на други части и принадлежности за автомобили
30.11	Строителство на плавателни съдове, без тези за отдих
30.12	Строителство на плавателни съдове за отдих
30.20	Производство на локомотиви, мотриси и вагони
30.30	Производство на въздухоплавателни и космически средства и техните двигатели
30.91	Производство на мотоциклети и техните двигатели
30.92	Производство на велосипеди и инвалидни колички
30.99	Производство на други превозни средства, неклассифицирани другаде
33.12	Ремонт на машини и оборудване, с общо и специално предназначение
33.15	Ремонт и поддържане на плавателни съдове
33.16	Ремонт и поддържане на въздухоплавателни и космически средства
33.17	Ремонт и поддържане на други превозни средства

Продуктите, които попадат в таблицата, са на практика превозните средства в различните видове транспорт, техните части и, преди всичко, различните видове двигатели. В таблицата попадат още ремонтът и поддръжката на различните видове превозни средства, които често се извършват в промишлени условия.

По отношение на производството на превозните средства и частите за тях се наблюдава значителна конкуренция в световен мащаб. Макар да има изградени лидери на пазара, техните дялове не са толкова големи, че да се говори за доминация на една или друга марка. Дори по региони конкуренцията е значителна, предвид на все по-голямата глобализация на пазара.

Положението на родната индустрия в сектора в последните години е доста незавидно, защото повечето предприятия, произвеждащи транспортна техника, драстично са свили мащабите на производството, нямат възможности за инвестиции и иновации и, в крайна сметка, са неконкурентоспособни на чуждестранните компании.

Поддръжката и ремонтът на превозните средства може да се организира или в заводски условия или в специализирани сервиси. Обикновено средните и големи транспортни фирми поддържат собствени бази, докато по-малките използват бази срещу заплащане. Недостатъчните финансови възможности в последните години доведоха до значително влошаване качеството на поддръжката и ремонтните работи, което се отразява неблагоприятно на качеството на транспортните услуги.

По принцип, качеството на транспортните услуги се характеризира с помощта на няколко показателя:

- Сигурност и безопасност на превозите;
- Редовност на превозите;
- Скорост на движение;
- Опазване потребителските качества на товарите по време на превоза;
- Спазване на предвидените срокове за доставка на товарите;
- Култура на транспортното обслужване.

Наличието на голям брой различни транспортни услуги предполага и различен жизнен цикъл за различните видове услуги. Така класическият вариант на жизнения цикъл се отнася до ограничен брой транспортни услуги. Жизненият цикъл се определя от степента на търсене на конкретния продукт на пазара, а конкретно за транспортните пътувания зависи от вида на транспорта, вида на превоза, разстоянието, вида на съобщението, целта и честотата на пътуването и пр.

Така например, търсенето на пътнически превози с масов градски транспорт има сравнително постоянно търсене във времето и кривата на жизнения цикъл на тези продукти също е постоянна. По отношение, обаче, на отделните видове транспорт може да настъпят някои изменения. Построяването на метрото в София ще привлече повече пътници към този вид транспорт и съответно ще намали търсенето на останалите видове масов градски транспорт.

По-различен е жизненият цикъл на услугите при въздушния транспорт. Този вид транспорт се развиве интензивно в последно време и търсенето, като се изключат временните циклични колебания, в следващите десетилетия все повече ще нараства. Следователно и кривата на жизнения цикъл на тези услуги има ясно изразен възходящ вид.

Специфична е кривата на жизнения цикъл на пътническите превози по редовни линии с воден транспорт. Поради ниските скорости и развитието на другите видове транспорт, търсенето на такива превози все повече намалява в последните десетилетия, така че и кривата на жизнения им цикъл е низходяща. Търсенето на круизни пътешествия с кораби, обаче, в последно време все повече нараства.

По отношение на товарните превози се наблюдава възходящо търсене на комбинирани превози, като цяло, и особено на комбинирани превози с използването на контейнери.

Като общ извод може да се каже, че транспортните услуги в повечето случаи се отличават с дълъг жизнен цикъл.

3.2. СЪЗДАВАНЕ НА НОВ ПРОДУКТ И УСЛУГА

С известна условност, общата схема, по която се създават новите продукти се спазва и при създаването на нови транспортни услуги :

- Създаване на идеята за новия продукт;
- Извършване на задълбочен предварителен анализ;
- Развитие на идеята, създаване на първоначален продукт;
- Пробно предлагане на услугата на пазара;
- Доразвитие и изграждане на продукта в завършен вид;
- Масово предлагане на услугата на пазара.



Характерно за транспортните услуги е, че по-скоро може да се говори за диференциация, главно чрез подобряване на качеството, чрез въвеждането на нова техника или използването на нови технологии, отколкото за създаването на цялостно нови продукти.

Тенденциите при пътническите превози винаги са били свързани преди всичко с повишаване на удобствата при пътуването, намаляването на транспортната умора и повишаването на скоростите на движение. Остарелият подвижен състав и лошото състояние на инфраструктурата в България са причина за ниското равнище на тези показатели в последните години.

При товарните превози насоките са свързани с ускоряването на доставката на товарите, прилагане на схемата „от врата до врата“, по-добро опазване на товарите по време на превоза, намаляване на разходите за превоз, посредством подобряване на техническите параметри на превозните средства и др.

Много важно значение за транспортната система на страната има стимулирането на развитието на комбинираните превози чрез изграждане на подходяща инфраструктура и съоръжения и преди всичко на съвременни интермодални терминали. В това отношение благоприятно се отразява дейността на големите спедиторски компании в страната (повечето клонове на големи международни компании), които изградиха в последните години собствени логистични центрове.

В крайна сметка, това дали новата транспортна услуга ще се възприеме и утвърди на пазара, зависи от извършването на предварителен задълбочен анализ на търсенето, предлагането на пазара, както и на развитието на потребностите са производството и обществото в последно време.

При съвременното положение на транспортния пазар в България, характеризиращо се с предлагане, значително превишаващо търсенето в количествено измерение, и незадоволително качество на услугите, оцеляването на много фирми на пазара е възможно само на базата на диференциация и предлагане на нови транспортни услуги.

3.3. ТЕХНОЛОГИЧНА БАЗА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Характерно за материално-техническата база в сектора е нейното значително застаряване в последните години. Преобладаващата част от нея е създадена във времето 1970-85 г. и има критична нужда от обновяване и подобряване на моментното и състояние.

Технологичната база в сектора се състои от два основни елемента – подвижен състав и транспортна инфраструктура. По отношение на подвижния състав и базата за неговото поддържане и ремонта, както беше подчертано вече положението като цяло е незадоволително. Голяма част от използваните превозни средства в страната са на голяма възраст, което определя и ниските им експлоатационни качества.

По отношение на транспортната инфраструктура съществуват известни различия по видове транспорт. За инфраструктурата на **железопътния транспорт** в страната може да се даде следната характеристика:

- Обща дължина на жп линии в страната (текущ път – 2010 г.) – 4 098 км;
- Удвоени жп линии – 969 км или 23,6 % от общата дължина на текущия път;
- Електрифицирани жп линии – 2785 км или 68 % от общата дължина на текущия път;
- Сравнително неравномерно териториално разпределение на жп мрежа по региони и области на страната;
- Единствено на територията на област Смолян няма жп линии



- Основната част от жп мрежа е с нормално междурелсие (1435 мм);
- 125 км теснопътни жп линии (769 мм);
- Състоянието на железния път и съоръженията по него е твърде незадоволително, което определя и ниските експлоатационни параметри на превозите;
- В последните години се изпълняват някои проекти, финансирани със средства на ЕС, и е постигнато подобряване на състоянието по някои участъци (например пловдив-свиленград, свиленград-турска граница, карнобат-синдел и др.);
- ЖП-мрежа на страната разполага със достатъчен свободен капацитет в количествено отношение за обслужване на превозите;
- Затвореност на жп мрежа на страната – недостатъчен брой гранични преходи;
- Недостатъчен брой интермодални терминали.

Особено належащо е подобряване на състоянието на жп-мрежа по основните направления и преди всичко по направленията на европейските транспортни коридори, преминаващи през територията на страната, с оглед избягване на транспортната ни изолация от съседните страни.

По отношение на инфраструктурата на **автомобилния транспорт** в страната може да се даде следната характеристика:

- Обща дължина на пътно-шосейната мрежа на страната – над 37 000 км;
- Дължина на пътищата от републиканската пътна мрежа (2010 г.) – 19 456 км;
- Автомагистрала – 437 км или 2,25 % от рпм;
- Първокласни пътища – 2 970 км или 15,3 % от рпм;
- Второкласни пътища – 4 030 км или 20,7 % от рпм;
- Третокласни пътища и връзки при кръстовища и възли – 12 019 км или 61,8 % от рпм;
- Преобладаващата част от пътищата от рпм са с настилка – 98,6 % и предимно с асфалтово покритие – 97,3 %;
- Състоянието на настилка по много участъци е лошо – над 1/3 от общата дължина на рпм;
- Неравномерно разпределение на пътищата от рпм по региони, като в северния централен регион няма нито един километър изграден магистрален път;
- Пропускателната способност на главните пътища в страната може да се оцени като достатъчна в момента;
- Няма достатъчно изградени обходни пътища и преобладаващата част от трафика преминава през населените места;
- Има необходимост от повишаване на товарносимостта на настилка по основните национални и международни направления;
- Около 2 500 км от рпм на страната са част от европейската пътна мрежа;
- Изпълняват се редица проекти с национално и европейско финансиране за изграждане, реконструкция и рехабилитация на пътни участъци, но все още не може да се преодолее влошаването на състоянието на пътищата;
- Недостатъчен брой гранични преходи.

И по отношение на автомобилната инфраструктура е необходимо изграждането на инфраструктурата по направленията на европейските транспортни коридори от гледна точка на необходимостта от повишаване конкурентоспособността на националната транспортна система.

Инфраструктурата на **морския транспорт** в страната се характеризира със следните особености:

- Страната разполага с 2 основни морски пристанища – Варна и Бургас;
- Пристанищен комплекс Варна включва две пристанища – Варна-Изток и Варна-Запад, има добри връзки с автомобилната и жп-инфраструктура на страната, жп-фериботно обслужване, 32 корабни места, обща дължина на кея 5 601 м, 240 800 м² открити складови площи, 77 500 м² покрити складове, 2 кейови места за пътнически кораби;
- Пристанищен комплекс Бургас – включва 3 вътрешни терминала, складова база и сезонен пътнически терминал в гр. Несебър, 28 корабни места, дължина на кея- 4 800 м, разполага с хладилен склад, към него се включва и нефтеното пристанище Росенец;
- Товарооборотът през българските морски пристанища намалява в последните години;
- Увеличава се делът на контейнерните за сметка на ро-ро превозите;
- Увеличава се делът на наливните за сметка на насипните товари;
- Като цяло има сравнително ниска степен на поддържане на пристанищната инфраструктура;
- Значителен свободен капацитет на пристанищата.

Необходимо е доразвитие на инфраструктурата на българските морски пристанища, за да бъдат конкурентни на пристанищата в региона и, преди всичко - на основния си конкурент – пристанище Констанца.

За инфраструктурата на **речния транспорт** е характерно следното:

- Страната разполага с няколко основни речни пристанища – Видин, Лом, Свищов, Русе и др.;
- Пристанище Видин – разполага с терминали Видин-Център (пътнически) и Видин-Юг (прием и съхранение на насипни и генерални товари), работи се и по директен и по индиректен способ на претоварване, основен товар, обработван в пристанището са въглищата, обслужва фериботната връзка Видин-Калафат;
- Пристанище Лом – многофункционално пристанище за обработка на насипни, генерални и др. товари. Разполага с 5 кея и 13 корабни места, добри автомобилни и жп връзки, жп връзка с пристанище Солун, капацитет на пристанището – до 4 млн. Т товари годишно;
- Пристанище Свищов – има важно значение при обслужването на контейнерния трафик на страната, обслужва фериботната връзка Свищов-Зимнич;
- Пристанищен комплекс Русе – включва пристанищата Русе-изток, Русе-запад, Ро-Ро терминал Русе, централен пътнически кей Русе, фериботен терминал Никопол, пристанище Тутракан и пристанище Силистра;
- Пристанище Русе – най-голямото българско речно пристанище, представлява добре развит мултимодален център, в който се осъществява връзка на автомобилен, железопътен и речен транспорт, разполага с 24 корабни места и е единственото българско речно пристанище, което при по-високо ниво на водите на реката може да приема смесени морско-речни кораби, обработва всички видове товари, вкл. Едрогобаритни товари и техника;
- Сравнително ниска степен на поддържане на българските речни пристанища;
- Значителен свободен капацитет.



Предвид членството на страната в ЕС ролята на речния транспорт ще нараства все повече, поради което е необходимо и доразвитие на българските речни пристанища.

За инфраструктурата на **въздушния транспорт** е характерно следното:

- Страната разполага с 5 международни летища – София, Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица;
- В страната има изградени още много на брой летателни площадки, които обслужват главно селскостопанската авиация и се използват за учебни цели;
- Летище София – обслужва над 3 млн. пътника годишно, разполага с нова пистова система от 2006 г. с дължина 3 600 м и 2 пътнически терминала;
- Летище Бургас – обслужва предимно туристически чартър, но и редовни полети, разполага с 1 писта с дължина 3 200 м;
- Летище Варна – обслужва вътрешни и международни линии, както и значителен чартърен трафик, разполага с една писта с дължина 2 500 м;
- Летище Пловдив – международно летище с нарастващо значение, особено при зимния туристически чартърен трафик, разполага с една писта с дължина 2 500 м;
- Летище Горна Оряховица – най-малкото международно летище на страната, разполага с една писта с дължина 2 450 м;
- Като цяло поддръжката на летищата е добра, като някои от тях са отдадени за стопанисване на концесия.

За инфраструктурата на **тръбопроводния транспорт** е характерно следното:

- Включва нефтопроводи, газопроводи и продуктопроводи;
- Дължина на нефтопроводите в страната – 578 км.

И накрая по отношение на инфраструктурата на **градския електротранспорт** може да се каже следното:

- В България той се състои от трамваен, тролейбусен транспорт и метрополитен;
- Дължина на маршрутната трамвайна мрежа (2009 г.) – 146 км, като тенденцията е към намаление в последните години;
- 15 града имат действащ тролейбусен транспорт с обща дължина на мрежата 558 км с тенденция към леко намалени в последните години;
- Дължина на маршрутната мрежа на метрото в София – 18 км, а генералната схема 3 линии и отклонения с обща дължина 65 км.

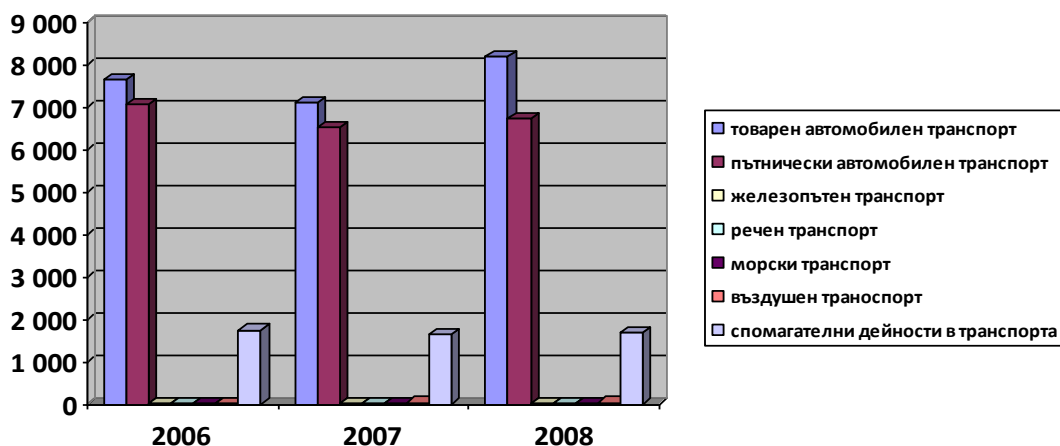
Сравнително лошото цялостно състояние на инфраструктурата се допълва и от недостатъчното използване на съвременни информационни системи в сектора.

3.4. ПОДСЕКТОРИ

В сектор „Транспорт“ са се обособили няколко подсектора на базата на специфичните технико-икономически особености, които притежава всеки вид транспорт. Освен това, поради спецификата на товарните и пътническите превози, те също се обособяват като подсектори, така че в крайна сметка във всеки вид транспорт може да се говори за по още поне два подсектора, с изключение на тръбопроводния, който извършва само товарни превози. Поради това причина и много често в изложението по-горе беше правена характеристика и на отделните видове транспорт. Въпреки всичко обаче, единството на транспортната система е гарантирано от широкото взаимодействие между видовете транспорт при предоставянето на комплексни превозни услуги на населението и икономиката.

Както беше посочено в началото на предишния раздел, най-голям дял и на пазара на товарните, и на пазара на пътническите превози има автомобилният транспорт, следван от водния и преди всичко морския, при осъществяването на товарните превози. Доминацията на автомобилния транспорт при пътническите превози е доста по-ясно изразена. Автомобилният сектор е и най-либерализиран и конкурентен, което определя и наличието на най-голям брой предприятия в сравнение с другите видове транспорт. На следващата фигура е представено разпределението на броя на предприятията по видове транспорт в последните години по данни на Европейската комисия.

Фиг.28 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЯТА В БЪЛГАРИЯ ПО ПОДСЕКТОРИ НА СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“
(Източник: Европейска комисия)

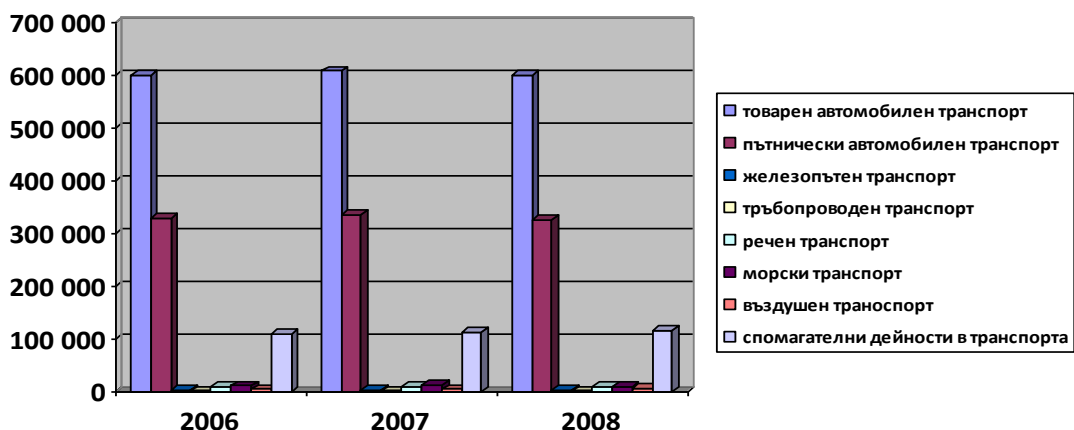


От фигурата се потвърждава казаното по-горе - най-голям брой предприятия има в автомобилния транспорт, като тенденцията е дори към още по-голямото им увеличаване. Като се добавят и превозите за собствена сметка може да се добие представа за степента на конкуренция в сектора. На второ място по брой предприятия са спомагателните дейности в транспорта.

Най-малък е броят на предприятията в железопътния транспорт – между 5 и 8 за разглеждания период, следван от речния транспорт – между 16 и 25 за разглеждания период.

На следващата графика е представено разпределението на предприятията по видове транспорт в ЕС, отново въз основа на данни от Европейската комисия.

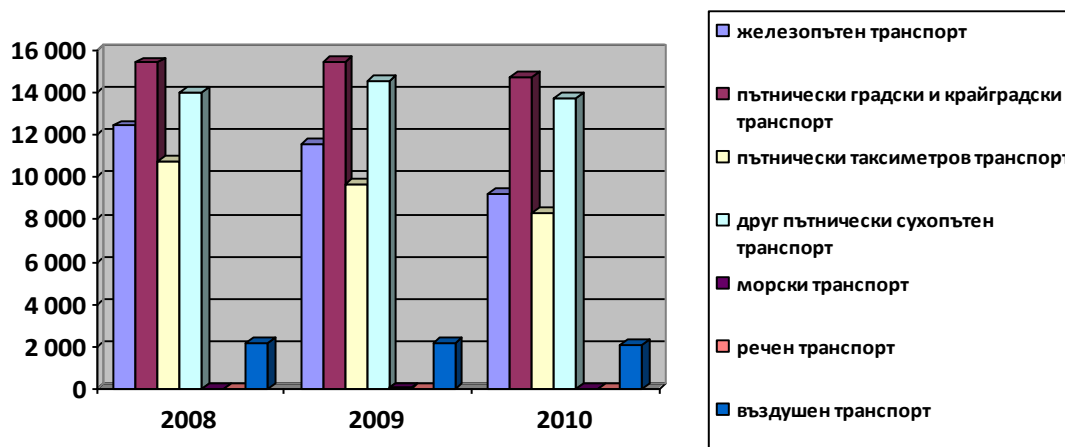
Фиг.29 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЯТА В ЕС ПО ПОДСЕКТОРИ НА СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“ (Източник: Европейска комисия)



Както се вижда от фигурата, разпределението на предприятията по видове транспорт в ЕС като цяло не се отличава от това в България, въпреки че има по-голяма разлика между разпределението на предприятията в товарния и пътническия автомобилен транспорт, тъй като в България стойностите са по-близки. Има и друга разлика – в ЕС като цяло е по-голям броят на предприятията от морския и речния транспорт за сметка на въздушния, докато в България е обратно – повече са предприятията във въздушния транспорт.

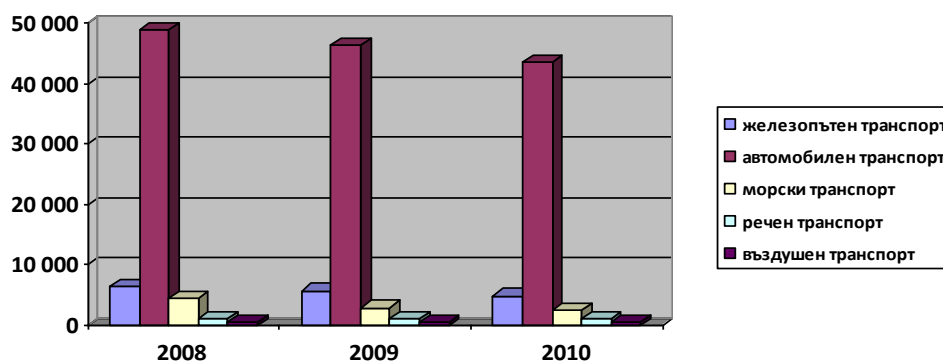
Друг показател въз основа на който може да се направи анализ по видове транспорт е броят на заетите лица – фиг. № 28, 29 и 30, като данните са предоставени от НОИ и са представени поотделно за пътническите и товарните превози, както и отделно за другите дейности, свързани с транспорта.

Фиг.30 Разпределение на заетите лица в България по подсектори на сектор „Транспорт”
 – пътнически превози (Източник: НОИ)



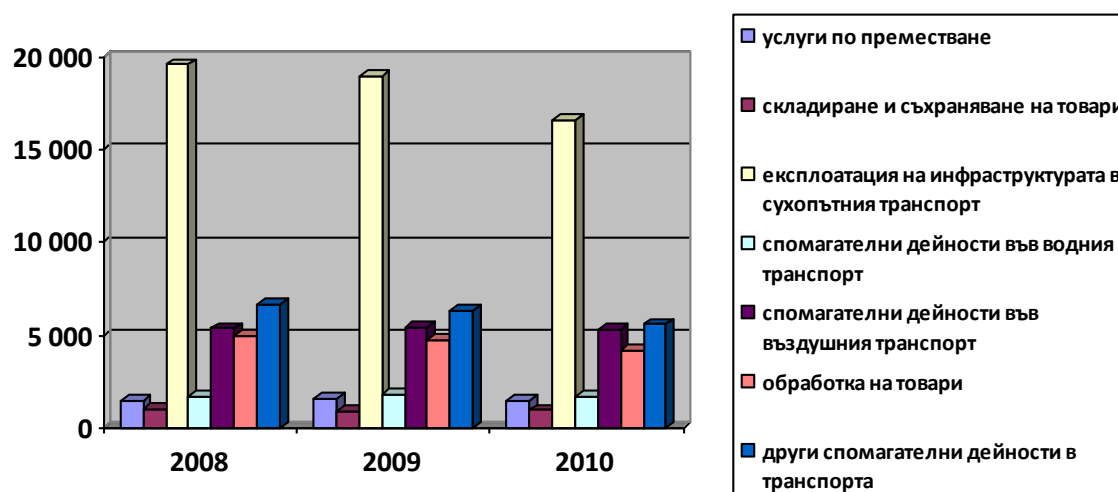
Както се вижда от фигурата, най-голям е броят на заетите лица в пътническия градски и крайградски транспорт – делът им нараства от 28,1 % през 2008 г. на 30,6 % през 2010 г. от общия брой на заетите лица в сектора. Голяма част от превозите в тази група се извършват от автомобилен транспорт, което заедно с таксиметровия и другия пътнически транспорт показва неговия висок относителен дял при излъчване на обществени пътнически превози. Броят на заетите в железопътния транспорт намалява, а с това намалява и относителният им дял в общия брой на заетите лица в сектора – от 22,7 % през 2008 г. на 19,1 % през 2010 г. Броят на заетите във въздушния транспорт се запазва сравнително постоянен за разглежданите три години, като делът им в общия брой на заетите лица в сектора е около 4 %. Морският и речният транспорт имат малки относителни дялове при пътническите превози – съответно около 0,1 и 0,05 %.

Фиг.31 Разпределение на заетите лица в България по подсектори на сектор „Транспорт”
 – товарни превози (Източник: НОИ)



От фигурата се вижда, че броят на заетите в товарния автомобилен транспорт значително надвишава броя на заетите в останалите видове товарен транспорт. Тенденцията е към намаление на броя на заетите в автомобилния транспорт, но относителният им дял в общия брой на заетите лица в товарните превози се увеличава – от 79,6 % през 2008 г. на 82,9 % през 2010 г. Броят на заетите в жлезопътния транспорт също намалява, като намалява и относителният им дял в общия брой на заетите – от 10,3 % през 2008 г. на 19,3 % през 2010 г. Броят на заетите в морския и речния транспорт също намалява за разглеждания период – съответно 7,3 и 1,9 % през 2008 г. и 4,8 и 1,9 % през 2010 г. Въздушният транспорт има малък дял по отношение на заетите лица при товарните превози – под 1 %.

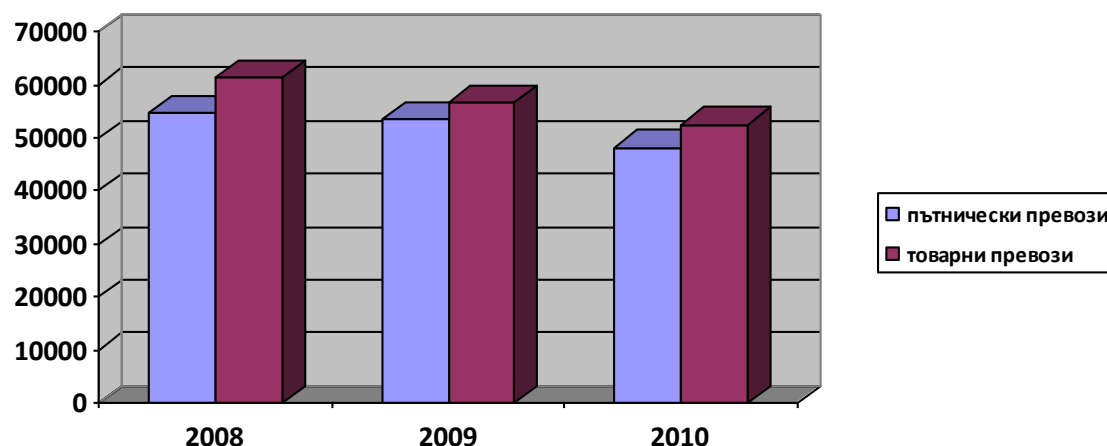
Фиг.32 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В БЪЛГАРИЯ В ИНФРАСТРУКТУРАТА НА СУХОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕТО И ДРУГИТЕ СПОМАГАТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ В ТРАНСПОРТА (Източник: НОИ)



Както се вижда от таблицата, доста висок е броят на заетите с експлоатацията на инфраструктурата на сухопътния транспорт. Тенденцията, като цяло, е към намаляване броя на заетите в разглежданите дейности.

Определен интерес представлява и сравнението между броя на заетите в товарните и пътническите превози за всички видове транспорт – фиг. 31.

Фиг.33 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАЕТИТЕ ЛИЦА В БЪЛГАРИЯ ПРИ ПЪТНИЧЕСКИТЕ И ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ (Източник: НОИ)



Транспортът е един от секторите в страната с най-високо енергийно потребление, което може да се види от следващата таблица.

Таблица 36: Енергийно потребление по сектори в страната. Източник: НСИ

Сектори	2006	2007	2008	2009
Индустрия	3 530	3 611	3 277	2 333
Транспорт*	2 801	2 678	2 830	2 774
Строителство**	-	-	80	95
Селско стопанство	295	265	186	183
Домакинства	2 183	2 073	2 125	2 149
Други	912	901	921	941
Крайно енергийно потребление	9 721	9 528	9 419	8 475

* Изключени са морският и тръбопроводният транспорт!

**За 2006 и 2007 г. строителството е включено в индустрията!

Както се вижда, през 2009 г. транспортът е изпреварил индустрията по енергийно потребление, която е заемала първото място през предходните години. Въпреки че и в двата сектора е отчетено намаление, в индустрията то е в по-голяма степен. Потреблението в транспорта се увеличава значително като се прибавят и тръбопроводният и морският транспорт. Ако се направи сравнение с енергийното потребление от транспортния сектор за целия ЕС (на базата на 27 страни-членки) за периода 1998 – 2008 г., увеличението в България е по-голямо (съответно около 48 % за България срещу 13 % за ЕС-27).

Най-висока е енергоемкостта на въздушния транспорт, следван от автомобилния. Най-ниска е енергоемкостта на тръбопроводния и водния транспорт, като при тръбопроводния, ниската това се допълва и от липсата на подвижен състав и съответно разходи на енергия за превозване на тара.

Трудоемкостта в сектора се определя преди всичко от степента на развитие на техниката. Най-голямо значение за нейното намаляване има механизацията и автоматизацията на товарно-разтоварните процеси. В пристанищата от особено важно значение е степента на комплексна механизация, обхващаща всички товарно-разтоварни операции в пристанището.

От значение за намаляване на трудоемкостта е и използването на превозни средства с по-голяма товароспособност и пътниковместимост, което води до относително намаляване разходите на труд за производството на единица транспортна продукция.

Механизацията и автоматизацията на част от операциите по техническото обслужване и ремонтите на подвижния състав също води до съществено намаляване на трудоемкостта в сектора.

3.5. ОБЩИ ТЕНДЕНЦИИ

В тази точка ще бъдат очертани някои общи тенденции в социално-икономическото развитие на страната, които в голяма степен се отнасят и за сектор „Транспорт“.

За периода 2005-2009 е отбелязано изпреварващо нарастване на броя МСП (32 %) в сравнение с броя на големите предприятия (ГП) (5 %). По отношение на работните места, МСП осигуряват общо 1,553,164 (през 2009г.), което представлява 76 % срещу 24 % за ГП. От 2005г. броят на заетите в МСП се е увеличил с 18% срещу спад на заетите в ГП за същия период с 2 %. Всички тези тенденции могат да бъдат окачествени като положителни за предприемаческата активност в страната и подобряването на бизнес климата.

Ето и някои други показатели и тенденции:

- Оборътът на МСП е 69 % (от общо 179 279 млн.лв. За 2009 г.) С тенденция за повишаване в последните години;

- Приносът в добавената стойност на МСП е 62 % за 2009г.(средни предприятия - 24 %, малки – 21 %, микро – 17 %) и се повишава;
- Достъпът до финансиране в началото на 2010 г. Е силно затруднен за 90% от предприятията (особено микропредприятията). Малките предприятия се финансират основно от средства на собственика. Само 10% от предприятията разполагат с актуална информация за фондовете, финансиращи МСП;
- В по-голямата част от МСП (около 80 %) иновационната активност е доста ниска. Най-иновативни са предприятията в сферата на производството. Само 10% от МСП имат достатъчно средства да финансират иновационна дейност.
- През последната година 95 % от предприятията са с ниска степен на интернационализация на дейността. Степента на интернационализация нараства с увеличаването на иновационната активност на МСП (съществува значителна зависимост между иновативност и интернационализиране на дейността). През 2010 г. 12 % от МСП са осъществили внос, а 5 % от МСП са реализирали износ на стоки и услуги. Най-интернационализирани са средните предприятия, както и предприятията в сферата на производството;
- В условията на икономическа криза, хоризонтът на МСП е сравнително къс — едва 16 % от предприятията планират в средносрочен и само 3 % — в дългосрочен план.

Най-широко поле за развитие на МСП предлага автомобилният транспорт, следван от спомагателните дейности в транспорта. Машабите на дейността на останалите видове транспорт затрудняват създаването и развитието на МСП.

3.6. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

За постигането на високи икономически резултати и развитие на дейността на транспортните предприятия е необходимо човешките ресурси да притежават определени качества, представляващи съвкупност от знания, умения и опит. Тези качества са различни за отделните категории персонал. На основата на данните и тенденциите, разгледани по-горе, могат да се очертаят в най-общ план изискванията към човешките ресурси в сектор „Транспорт“, както следва.

По отношение на **изпълнителския персонал**, изискванията може да се систематизират по следния начин:

- Висока трудова дисциплина – нарушаването ѝ в транспорта често е свързано с тежки произшествия и инциденти, отнемачи човешки животи и предизвикващи огромни материални щети;
- Бързо усвояване на нови умения – налагат се преди всичко от бързото развитие на техниката и технологиите в сектора, както и от глобализацията, конкуренцията и навлизането на нови европейски и световни практики;
- Работа със специфично високоавтоматизирано оборудване – степента на автоматизиция на процесите в сектора е сравнително висока и с ясно изразена тенденция към по-нататъшно повишаване;
- Екипна работа – отнася се всички сектори и дейности.

Изискванията при **средния управленски персонал** са малко по-различни:

- Задълбочени познания за съответните технологични процеси;

- Настройка, контрол, анализ, оптимизация на технологичните процеси;
- Иновативност, анализ и решаване на проблеми;
- Знания и умения за използване на компютърни системи за управление;
- Способност за работа с т. нар. интелигентни транспортни системи, които намират все по-широко приложение в сектора при управлението и контрола на транспортния процес.

При **висшия управленски персонал** изискванията може да се сведат до следното:

- Икономическа и финансова грамотност;
- Организационна грамотност;
- Владее на чужди езици;
- Компютърна грамотност;
- Иновативност, лидерство и способност за управление на големи групи от хора с различни професии, квалификация, способности, ценности, нагласи и пр.

Раздел 4. ФАКТОРИ И ДВИЖЕЩИ СИЛИ НА ПРОМЯНА В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

4.1. ТЕХНОЛОГИЧНИ ПРОМЕНИ

Сектор „Транспорт“ е един динамично развиващ се сектор, като развитието му в последните години е обусловено от необходимостта за повишаване на качеството на транспортно обслужване на икономиката и населението, намаляване на транспортните разходи при превоза на товари и пътници (транспортните разходи формират голяма част от себестойността на превозваните продукти), намаляване на енергийната интензивност на превозите и вредното въздействие върху околната среда.

4.1.1. СВЕТОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРА

Могат да бъдат посочени следните основни технически тенденции в развитието на сектора в световен мащаб:

- Усъвършенстване на конструкцията на превозните средства с оглед:
 - повишаване на скоростите на движение, комфорта при пътуване, сигурността и безопасността на превозите, опазването на потребителските качества на стоките и икономичността;
 - намаляване на вредните емисии в околната среда, включително емисиите на шум;
 - намаляване на собственото тегло и увеличаване на възможността за полезно натоварване, което също се отразява върху превозните разходи;
 - улесняване на товарно-разтоварните процеси, слизането и качването на пътниците, ремонта и поддържането на возилата;
 - подобряване условията на работа на водачите и помощния персонал;
- Разработване и използване на нови превозни средства и двигатели, главно с оглед намаляване на вредните въздействия върху околната среда;
- Внедряване на комплексна механизация и автоматизация на товарно-разтоварните процеси;
- Разработване и внедряване на автоматизирани системи за управление движението на превозните средства;
- Разработване и внедряване на интелигентни транспортни системи;
- Усъвършенстване и стандартизация на т.нар. унифицирани товарни единици – контейнери, палети, контрейлери, лихтери и др.;
- Развитие на товарно-разтоварната и претоварна техника в пунктовете на взаимодействие между различните видове транспорт;
- Развитие на итерномодалните терминали с оглед улесняване на взаимодействието между видовете транспорт;
- Усъвършенстване на транспортната инфраструктура с оглед намаляване на сигурността, екологичността, товароносимостта и пр.



Техниката се развива бързо във всички видове транспорт, но с най-висока степен на техническо развитие може да се определи въздушният транспорт. В железопътния транспорт от особено значение е повишаването на скоростите за движение на влаковете чрез конструиране на високоскоростен подвижен състав и подходяща инфраструктура. Във водния транспорт една от основните тенденции е свързана с повишаването на товароспособността и капацитета на плавателните съдове. В автомобилния транспорт се работи главно върху повишаването на икономичността и екологичността на превозните средства.

4.1.2. СЪСТОЯНИЕ НА СЕКТОРА В БЪЛГАРИЯ

Проблемите пред икономическото развитие на страната в последните години и десетилетия се отразяват твърде неблагоприятно и върху развитието на техниката и технологиите, което в голяма степен се отнася и за транспортния сектор. В повечето случаи фирмите нямат възможности за закупуване на нова техника, което води до значително влошаване на качеството на превозите. Лошото състояние на инфраструктурата допълнително влошава положението. При сравнението на България с другите страни от ЕС могат да бъдат направени следните изводи:

- Страната се нарежда на последно място по индекс на глобална конкурентоспособност, с най-малко патенти в страната и чужбина на милион жители сред 27-те страни от ЕС. Сравнително ниската патентна активност е отражение на по-слабото технологично развитие;
- Страната е с най-лоши възможности за творчество и иновации, като финансиране и търсене на научни решения, а българската икономика е сред най-слабо обновяващите се икономики;
- България е и с най-неблагоприятната структура на разходи за научно-изследователска дейност сред страните от ЕС-27;
- Страната се нарежда на последно място в ЕС и на 90-то в класацията на Световния икономически форум по индекс на иновации;
- Заемаме последното място сред страните от Централна и Източна Европа и 53-то в класацията на Световния икономически форум по индекс на технологично развитие, като сред 27-те членки на ЕС единствено Гърция остава след нас;
- Страната е и с много нисък дял на високотехнологичния износ. В момента българската промишленост е ориентирана предимно към секторите на природните ресурси и евтината работна ръка. Промишлеността формира 89 % от износа на България за 2009 г. България изнася предимно по-малко усъвършенствани продукти, в сравнение със средното за света. Ръстът на износа е висок в сектори, преработващи природни ресурси, трудоемки промишлени сектори и в аграрната индустрия. Установява се обаче и нарастване на износа на високо технологични продукти, като процент от общия износ на страната.

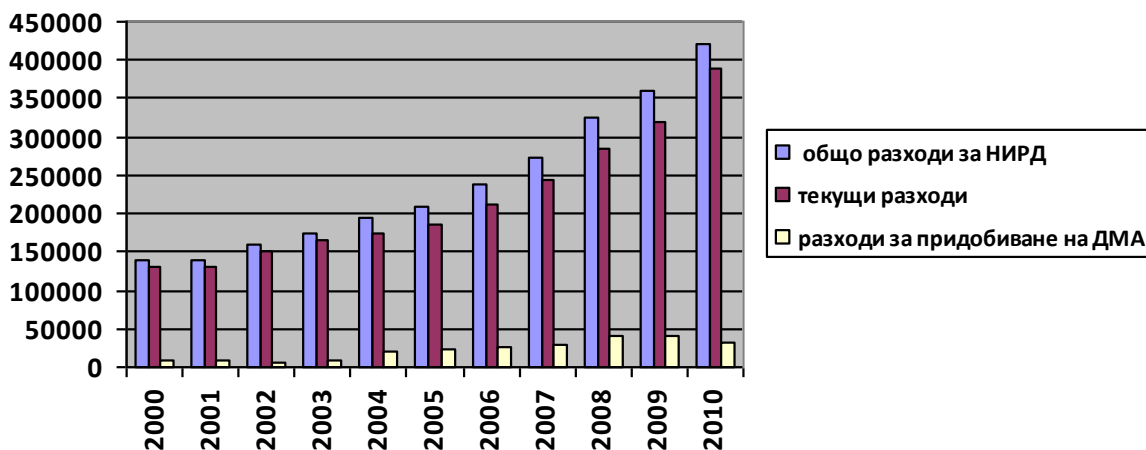
Тези основни изводи напълно се отнасят и за транспортния сектор, което е и причина за ниската в повечето случаи конкурентоспособност на българските предприятия на международния транспортен пазар. В условията на членство в ЕС и възприетото право на каботаж, това ще има значително неблагоприятно отражение върху транспортните фирми в страната.

4.1.3. НИРД

Във връзка с развитието на техниката и технологиите в сектора важно значение има и научно-изследователската и развойната дейност. Това се отнася най-вече за предприятията, които произвеждат превозни средства и части за тях, но НИРД има и своето приложение в предприятията, извършващи транспортни услуги.

На следващата фигура са представени данни на НСИ за развитието на НИРД в страната.

Фиг.28 Разходи за НИРД в България – хил. лв. (ИЗТОЧНИК НСИ)

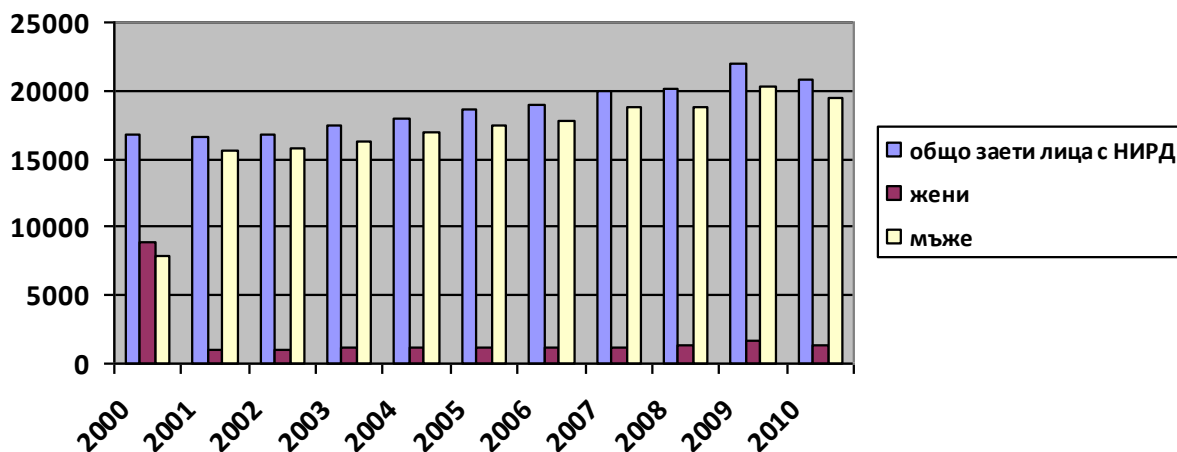


Както се вижда от фигурата има ясно изразена тенденция към увеличаване на разходите за НИРД в страната през последните години. Това е положително явление и трябва да осигури известно компенсиране на степента на изостаналост спрямо другите страни от региона и Европа.

Друго, което се вижда от фигурата е, че преобладаващата част от разходите са текущи.

На следващата фигура е представена и динамиката в броя на зетите лица в страната, занимаващи се с НИРД.

Фиг.29 Брой на зетите лица с НИРД в България (ИЗТОЧНИК НСИ)



Тенденцията в броя на зетите лица с известни колебания е към увеличение, като преобладават мъжете в сферата.

По отношение на връзките с учебните заведения и изследователските институции може да се направи заключение, че на този етап те са все още слаби, т.е. налице е известна

незаинтересованост от фирмите в сектора, което обикновено се дължи или на консервативност и липса на практика или на недостатъчни финансови възможности.

При сравнението на страната по НИРД с ЕС може да се направи основният извод, че страната значително изостава от средното за общността ниво.

4.2. ИКОНОМИЧЕСКИ ДВИГАТЕЛИ НА ПРОМЯНА

Конкуренцията е една от най-съществените страни на пазарната икономика и средство за конкурентоспособно участие на всеки вид транспорт на транспортния пазар. Тя създава предпоставки за икономически обосновано определяне на транспортните цени и повишаване качеството на транспортното обслужване. При новите пазарни условия със създаването на възможности за конкуренция се осигурява изпълнението на основните цели за рационално развитие на транспортната система към по-правилно и по-добро транспортно обслужване на националното стопанство и населението.

Отделните транспортни фирми функционират при условията на конкуренция, и то не само между различните видове, но и в рамките на един и същ вид транспорт. Конкуренцията между фирми на различни видове транспорт се проявява най-силно по отношение на железопътния и автомобилния транспорт. Това се определя от обстоятелството, че експлоатационните сфери на тези два вида транспорт се преплитат най-тясно и в най-значителни размери. Железопътният транспорт свързва почти всички по-важни стопански и културни центрове на страната, между които се формират значителни товаропотоци и пътничкопотоци. Автомобилният транспорт успешно може да извършва превози между тези пунктове, т.е. да влиза в конкуренция с железопътния транспорт. В редица случаи автомобилните фирми предпочитат да извършват именно конкурентни на железопътния транспорт превози.

Повишаването на конкурентоспособността на отделната транспортна фирма е необходимо условие за успешното ѝ функциониране в условията на пазарна икономика и европейска интеграция. Основни икономически предпоставки за повишаване конкурентоспособността на транспортната фирма са намаляването на разходите за извършване на превозната ѝ дейност и повишаването на качеството на транспортното обслужване. В сектора могат да се приложат стратегии за постигане на два основни типа конкурентно предимство:

❖ **Създаване на транспортен продукт/услуга с по-ниски разходи**, при което транспортната фирма е в състояние да създава, произвежда и реализира на пазара сходен на чуждия конкурентен продукт по-ефективно чрез използване на по-евтина работна ръка и/или на по-евтини суровини, материали и изнесени дейности. Повишаването на производителността чрез такъв тип конкурентно предимство е силно ограничено, поради непостоянността и зависимия характер от пазарната конюнктура на евтините ресурси;

❖ **Диференциация на предлаганите услуги**, с която транспортната фирма се стреми да осигури уникална и с по-голяма полезна стойност транспортна услуга за потребителите от гледна точка на качествените параметри, специфичните потребности и ниво на обслужване. Конкурентно предимство от тип „Диференциация“ е по-устойчиво на пазарни сътресения, защото транспортното предприятие залага на иновативността и непрекъснатото подобрене на процесите, технологиите, продуктите и услугите. То се основава на разработването и прилагането на собствено ноухау, реализиране на диференциран транспортен продукт/услуга, изграждане и възползване от добра репутация на фирмата, базирана на успешни маркетингови стратегии, ефективно партньорство с клиенти и доставчици и т.н.

Основните преимущества за конкурентоспособността на българските фирми в областта на транспорта са:

- Осигуряване на високо качество с цената на минимални разходи - това е постижимо при използване на иновации, внедряване на добри производствени практики и интелигентни транспортни системи и т.н.;
- Динамичност - по-правилно, по-добро, надеждно и ефективно транспортно обслужване на националното стопанство и населението, възможно най-бърза реакция при промяна на изискванията на клиента;
- Устойчиво развитие – разработване на стратегии за непрекъснато подобряване дейността на транспортното предприятие, което засилва шанса му за по-дълъг икономически живот и развитие;
- Допълнителни ползи за обществото (грижа за околна среда, зелена енергия, безопасни условия на труд и т.н.).

Сектор "Транспорт", като приоритетен в стратегията на правителството за развитие на икономиката в България, има огромен потенциал по отношение на обема на генерираната добавена стойност.

В заключение може да се каже, че от особена важност за развитието на сектора през следващите години, както и увеличаването на неговата конкурентоспособност на европейския пазар на транспортните услуги, е развитието на иновациите, разработването и въвеждането на нови транспортни технологии, въвеждането на интелигентни транспортни системи и т.н.

4.3. ОБЩОЕВРОПЕЙСКИ ПОЛИТИКИ

Развитието на транспорта е едно от приоритетните направления на европейската политика и следователно е обект на непрекъснато планиране и регулиране. Транспортната политика се осъществява посредством дейността на две генерални дирекции към Европейската комисия – „Мобилност и транспорт“ и „Морско дело и рибарство“.

По-конкретно, могат да се открият няколко основни направления на европейската транспортна политика:

А) Устойчиво развитие на транспортния сектор. Това означава такова развитие на сектора, което да гарантира нарастването на количеството и качеството на транспортните услуги при намаляване на вредното въздействие на околната среда, намаляване на енергийната интензивност на сектора и повишаване на доспътността на населението до транспортни услуги.

Б) Реструктуриране и развитие на железопътния транспорт. Основната цел е свързана с повишаване участието на железопътния транспорт на транспортния пазар, както при пътническите така и при товарните превози. Това е необходимо предвид по-малките му отрицателни въздействия върху обществото и природата. Идеята е да се повиши конкурентоспособността му спрямо автомобилния транспорт, посредством реструктуриране и повишаване на конкуренцията вътре в сектора. В изпълнение на тази политика много страни от ЕС предприеха реформа в железниците си, на първия етап чрез отделяне на инфраструктурата от експлоатацията в отделни предприятия, а след това и чрез допускане на частни превозвачи на пазара.

В) Развитие на вътрешноводния транспорт в общността. Тази политика има за цел активното използване на вътрешноводните естествени и изкуствени пътища на територията на Европа, тъй като речният транспорт осигурява евтин, екологичен, сравнително бърз и надежден превоз на товари.

Г) Развитие на въздушния транспорт посредством създаването на единно европейско въздушно пространство, повишаване на сигурността на полетите, намаляване на вредните въздействия върху околната среда.

Д) Развитие на автомобилния транспорт, посредством повишаване на ефективността, сигурността, безопасността и екологичността на превозите.

Е) Повишаване на пътната безопасност в общността. Пътните произшествия и инциденти са един от най-болезнените проблеми, свързани с транспортния сектор. Ежегодно по пътищата на ЕС загиват около 35-40 хил. души, което се равнява на населението на среден по големина град. Следва да се отбележи, че в последните години са постигнати значителни резултати в тази посока, тъй-като броят на загиналите в сравнение с началото на века за 27 страни-членки е намалял с над 20 000 души.

Ж) Развитие на морския транспорт чрез повишаване сигурността на плаването, намаляване броя на инцидентите и вредното въздействие върху околната среда. Важността на сектора се определя от факта, че той обслужва над 90 % от външната търговия на общността. На територията на ЕС се намират и едни от най-големите световни пристанища (Ротердам, Антверпен, Хамбург, Пирея и други), които представляват съвременни високотехнологични мултимодални терминали.

З) Развитие на интелигентните транспортни системи. Компютрите, електрониката и сателитите играят все по-важна роля при осъществяването на транспортната дейност в ЕС.

И) Развитие на „чист“ транспорт. Особено важно значение има намаляването на вредните емисии при градския транспорт, където замърсяващите вещества се изхвърлят в непосредствената жизнене среда на хората и предизвикват редица здравословни проблеми. Не по-малко е и значението на намаляването на градския шум.

Й) Развитие на транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T). Идеята е за изграждане на основни международни оси от най-важните пътища и връзки в общността. Тези оси трябва да представляват комплексни транспортни коридори, обединяващи автомобилен, железопътен, воден и въздушен транспорт. Транс-европейската транспортна мрежа може да се разглежда като доразвитие на идеята за Европейските транспортни коридори, но конкретно на територията на страните-членки на ЕС.

К) Повишаване на сигурността и безопасността във всички видове транспорт.

Л) Защита на правата на пътниците по отношение на всички видове пътнически транспорт.

М) Подобряване на транспортните връзки с 3-тите страни, не само от региона, но и от целия останал свят с оглед повишаване на мобилността и културния обмен.

Н) Стимулиране на научните изследвания и иновациите в областта на транспорта.

Както се вижда, европейската транспортна политика обхваща всички основни направления на транспортната дейност и има за цел постигането на високоефективна и конкурентна транспортна система на територията на общността и континента като цяло.

Специално може да се отбележи и **Бялата книга** за развитието на транспорта до 2020 г., която обединява политиката по намаляването на вредните въздействия на сектора върху обществото и природата чрез повишаване на цялостната му ефективност.

Във връзка с казаното по-горе, реализирането на поставените цели в транспортния сектор изисква и прилагането на подходяща **регулация** от страната на европейските институции. Ето защо е прието широкообхватно транспортно законодателство в общността, което се простира върху всички основни направления на транспортната дейност. То включва редица регламенти и

директиви, изменени и усъвършенствани през години, касаещи общо сектора или отнасящи се до отделните видове транспорт.

Във връзка с устойчивото развитие на транспортната система важно значение имат следните директиви:

- Директива 2009/33/ЕС, отнасяща се до повишаването на екологичността и енергийната ефективност на автомобилите;
- Регламент 510/2010, отнасящ се до ограничаване на въглеродните емисии от леките автомобили;
- Регламент 443/2009, с който се ограничават вредните емисии на новите автомобили;
- Регламент 595/2009 относно емисиите на вредни вещества от тежкотоварните автомобили;
- Директива 2002/84/ЕС относно замърсяването на морската среда от корабите и др.

Конкретно за развитието на железопътния транспорт, ключова е Директива 440 от 1991 г., с която се постави началото на реформата в железниците. В областта на автомобилния транспорт важно значение имат Регламенти 1072 и 1073 от 2009 г., отнасящи се до правилата за достъп до международния транспортен пазар, съответно при товарните и пътническите превози. По отношение на въздушния транспорт може да се спомене Регламент 1008 от 2008 г., отнасящ се до създаването на общи правила за авиационната дейност в общността.

В процеса на присъединяване България хармонизира законодателството си с това на ЕС, включително и в областта на транспорта. Така всички закони и подзаконовни нормативни актове в областта на транспорта отговарят на основните постулати, залегнали в законодателството на общността. А българската транспортна политика в основните си направления отговаря на общата политика на ЕС.

4.4. ПРОМЕНИ В КЛИМАТА И ОКОЛНАТА СРЕДА

През последните десетилетия все повече в обществения живот и човешкото ежедневие присъстват проблемите на околната среда. Нещо повече, опазването на околната среда се определя като водещ фактор, с който обществото трябва да се съобразява при вземането на всички по-важни решения, засягащи по-нататъшното развитие на икономиката. Основните екологични проблеми пред които е изправено човечеството са свързани с глобалното затопляне на климата, разрушаването на озоновия слой, киселинните дъждове, отделянето във въздуша, почвите и водите на различни замърсяващи вещества, имащи негативни последствия върху човешкото здраве, растителния и животинския свят. Като сериозен екологичен проблем трябва да се посочи и изчерпването на невъзобновяемите природни ресурси и преди всичко, изчерпването на нефта, природния газ и въглищата.

Транспортният сектор представлява един от основните замърсители на околната среда. На него се падат над 21 % от емисиите на парникови газове в световен мащаб и над 24 % от емисиите в рамките на ЕС. По този показател транспортът заема първо място, след като през последните години дори изпреварва индустрията. Същевременно в рамките на транспортния сектор най-голям източник на парникови газове е автомобилният транспорт, като на него се падат над 70 % от емисиите на целия транспортен сектор в ЕС. Трябва да се отбележи обаче, че макар и като абсолютна стойност автомобилният транспорт да заема първо място по емисии на вредни газове, по отношение на емисиите, падащи се на единица транспортна продукция (тонкилометър, пътничкилометър), той отстъпва първото място на въздушния транспорт.

Положението в България е малко по-различно, защото делът на транспортния сектор в общите емисии на парникови газове е едва 12,5 %, като подобен нисък дял се наблюдава при повечето по-слабо развити страни от ЕС. Изводът, който може да се направи е, че ускореното икономическо развитие е свързано с още по-бързо развитие на транспорта, с по-големи потребности на обществото и стопанството от превози и със значително интензифициране на транспортния трафик. В България, по разбираеми причини, най-голям е делът на автомобилния транспорт, като на него са падат над 83 % от емисиите за целия транспортен сектор. Както се вижда делът му е по-висок от този в ЕС, а това се отчита от повечето по-слабо развити страни-членки. Следователно, може да се направи изводът, че колкото по-развита е дадена страна (конкретно за Европа), толкова по-балансирана е и транспортната и система. По-развитите страни имат възможност да прилагат и по-успешни мерки за пренасочване на превозите от автомобилния към по-екологичните видове транспорт, както и за намаляване на вредните емисии в самия сектор, чрез прилагане на различни мерки.

Конкретно за железопътния транспорт може да се каже, че той се отнася към по-екологичните видове транспорт, особено когато се използва електрическа тяга. В този случай обаче възникват косвени емисии, причинени при производството на електрическа енергия, но въпреки всичко замърсяването е много по-малко, отколкото при автомобилния транспорт. Ако на него се падат около 10-11 % от извършените превози в рамките на ЕС и България, по отношение на емисиите на парникови газове делът му е около и под 1 %.

Транспортът е източник на редица вредни за живите организми вещества, включително силно токсични и канцерогенни – въглероден оксид, въгледороди, азотни оксиди, серни съединения, тежки метали и други. Отново най-голям замърсител е автомобилният транспорт, като автомобилният двигател отделя над 200 подобни вещества.

Секторът е и един от основните потребители на енергия. Като данните за ЕС показват, че през последните години той отново е изпреварил индустрията и заема първото място с над 30 % от общото енергийно потребление. Отново най-голям потребител е автомобилният транспорт с над 80 % от потреблението за целия сектор, докато на железопътния се падат около 9 %. Подобни са данните и за България.

Една от основните насоки за ограничаване на екологичните проблеми в сектора е свързана с намаляване на енергийното потребление, като по този начин съществено се повлиява и върху вредните емисии. Това може да стане, от една страна като се използва нова енергоспестяваща техника, а от друга страна, като се оптимизира превозния процес.

Мерките, които се прилагат, могат да бъдат разпределени в няколко групи:

1. Нормативни решения. Тук се включват различните международни конвенции и споразумения, регламенти, директиви и решения на ЕС, закони и подзаконови нормативни актове на РБългария, наредби, решения и други подобни актове на различните централни и местни управленски структури в страната.

2. Разработване и внедряване на алтернативни горива. Основните конвенционални горива, използвани в транспорта са бензинът, дизеловото гориво и керосинът. Електрическата енергия, добивана от конвенционални източници, също може да бъде отнесена в тази група. Горивата произтичащи от природния газ, въпреки че са базирани на невъзобновяем източник, се отнасят в групата на алтернативните горива. Тук се отнасят още биогоривата – метанол, етанол, биодизел. Особено перспективно гориво, което ще намери приложение в малко по-далечна перспектива обаче, е водородът.

3. Технически подобрения и нововъведения. Тези мерки са свързани главно с повишаване икономичността на двигателите, намаляване на вредните емисии чрез различни усъвършенствания на двигателя, използване на каталитични устройства и др. Важно значение има и разработването на цялостно нови типове двигатели, както и усъвършенстване на някои познати вече на човечеството, но ненамерили голямо приложение до момента по различни причини (двигател с външно горене, Ванкелов двигател, шесттактов двигател хипоциклоиден ДВГ и др.). Важно значение имат и подобренията във външната конструкция на превозните средства, както и използването на по-леки материали за направата им, с което се постига значителна енергийна икономичност.

4. Експлоатационни решения. Свързани са с по-добрата експлоатация и поддръжка на превозните средства в различните видове транспорт, с използването на качествени горива и смазочни материали, с условията при които се извършват превозите и т.н.

5. Организационни решения. От значение е цялостната организация на работата в транспортните предприятия, организацията на товарно-разтоварните процеси, организацията на движението на превозните средства и др.

6. Икономически мерки. Включват три основни икономически лоста на държавата и другите управляващи органи – икономически стимули (вкл. субсидии), икономически санкции и данъци.

Като разновидност на икономическите мерки може да се разглежда и включването на т. нар. външни разходи, свързани със замърсяването на околната среда в разходите за дейността на транспортните предприятия. Тези разходи в голяма степен са външни, защото съответните причинители не ги заплащат, а ги понася обществото като цяло. Ако те се включат в различните видове транспорт, това би променило в известна степен баланса между тях и би дало известно предимство на по-екологичните видове (железопътен и воден). Тези разходи могат да се включат чрез:

- акцизите и таксите върху горивата;
- данъците и таксите върху превозните средства;
- инфраструктурните такси.

Тъй като съществуват много и различни мерки, може да се направи заключението, че значителен потенциал за намаляване потреблението на енергия от конвенционални източници и ограничаване на вредните въздействия има във всички видове транспорт. Най-критично обаче е това да се случи в автомобилния транспорт, докато най-важната мярка в това направление в железопътния транспорт е все по-голямото използване на електрическа тяга.

Тази необходимост от екологосъобразно развитие на транспорта ще се отрази и върху работната сила в сектора. На първо място се търси персонал, който е добре запознат с различните международни и национални документи и изисквания. Използването на нови типове горива отправя предизвикателство и към водачите на превозни средства, а развитието на техниката предполага по-специфични умения и от страна на техническия персонал в транспорта, от който в крайна сметка зависи в много голяма степен качеството на предлаганите услуги.

4.5. SWOT АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В БЪЛГАРИЯ

Основните фактори, които определят развитието на сектор "Транспорт", могат да се разглеждат като две основни групи:



- А) фактори, произтичащи от икономическата среда в страната и региона като цяло, и
- Б) фактори, специфични за отрасъла и сектора.

На тази основа като **силни страни** на транспортната система могат да се посочат:

- Благоприятно и стратегическо географско разположение на страната, даващо възможност за развитие на транзитните превози по направлението на петте Общоевропейски транспортни коридори, пресичащи България, и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия изток, Западна и Централна Азия;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура - над 19 хил. км републикански пътища, над 6 хил. км железен път, морски и речни пристанища и летища;
- Развита система за обществен транспорт, обхващаща цялата страна;
- Висока степен на електрификация на железопътния транспорт;
- Изградени връзки на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа;
- Обвързаност чрез река Дунав с европейската система от канали за речно корабоплаване;
- Работещи системи за таксуване ползването на транспортната инфраструктура;
- Висока степен на либерализация на транспортния сектор;
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;
- Проекти за развитие и модернизирание на транспортната система, които са в процес на изпълнение;
- Изградена система за обучение и квалификация на транспортните кадри.;

Като **слаби страни** на транспортната система могат да се посочат:

- Незадоволително състояние и ниво на поддържане на съществуващата структура;
- Инфраструктурен свръхкапацитет при твърде нисък трафик, който да заплаща разходите за стандартното поддържане;
- Наличие на „тесни места“ в транспортната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни;
- Недостиг на инфраструктура за високоскоростни превози;
- Недостатъчно ползване на потенциала на река Дунав за превози в международно и вътрешно съобщение;
- Недостатъчно използване на транспортни схеми и технологии, съответстващи на съвременното търсене /комбиниран/интермодален транспорт и логистика;
- Недостатъчно добре развита логистична инфраструктура;
- Недостатъчна координация между видовете транспорт и липса на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт;
- Недостиг на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура, както и за развитие на научно-изследователската и развойната дейност;



- Липса на сигурност при финансирането на инфраструктурни обекти и задълженията за обществени услуги на държавно равнище;
- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите;
- Различна степен на пазарно развитие на отделните видове транспорт ;
- Липса на реална конкуренция в отделни сегменти на транспортния пазар;
- Незадоволително качество на услугите зца обществен транспорт /градски, крайградски, железопътен/;
- Липса на обходни пътища на населените места, водеща до влошена пътна безопасност, замърсяване на околната среда, повишени социални и енергийни разходи за автомобилния транспорт;
- Нарастващ дял на авиацията при замърсяване на околната среда с шум и емисии на въглероден диоксид и азотен оксид, в резултат на сравнително по-динамичното развитие на отрасъла в последните години;
- Недостиг на специализирани пристанищни терминали, осигуряващи адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа;
- Недостатъчен административен капацитет за управление и изпълнение на големи инфраструктурни проекти;
- Ниско ниво на технологична съвместимост за движение по общоевропейската транспортна мрежа;
- Ниско ниво на използване на информационни и телекомуникационни технологии в сектора;
- Относително ниско ниво на безопасността и сигурността на транспортната система и услугите в нея;
- Изоставане в научните изследвания в транспортния сектор и приложението им в практиката в резултат на ниското финансиране;

Заплахи за развитието на транспортната система:

- Забавяне на реформите, реструктурирането и модернизацията на сектора или на отделни подсектори;
- Спад на международните транспортни потоци през страната;
- Едностранно фокусиране върху развитието на международния транспорт и пренебрегване потребностите на национално и регионално ниво;
- Намаляване търсенето на транспортни услуги в резултат на реструктурирането на българската икономика към производства, които не изискват внос или износ на големи количества суровини и полуготови продукти;
- Забавяне в реализацията на приоритентите проекти, което увеличава риска част от международните транзитни потоци да бъдат пренасочени през съседни страни;
- Липса на гарантиран, финансово обезпечен ангажимент от страна на държавата по отношение задължителните обществени услуги;
- Нарастване на негативното въздействие върху околната среда и климатичните промени от транспортната дейност;
- Нарастване на енергоемкостта на транспорта;



- Повишаване цените на петролните продукти на международния пазар;
- По-нататъшно влошаване на качеството на транспортната инфраструктура в резултат на недостига на финансови средства за нейното поддържане, експлоатация и развитие;
- Значителен ръст на пътуванията с лично моторни превозни средства, водещ до изчерпване капацитета на пътната мрежа в районите на големите агломерации и до увеличаване на времето и разходите за транспорту, задръствания и вредни емисии;
- Отлив на квалифицирани кадри;

Възможности за развитие на транспортната система:

- Ръст на търсенето на транспортни услуги;
- Привличане на български и чуждестранни инвеститори и оператори и по-широко използване на механизмите на публично-частното партньорство, в резултат на доброто геостратегическо положение на страната;
- Модернизация на сектора чрез инвестиции в инфраструктурата и нови технологии;
- Ефективно използване на структурните и кохезионния фондове на ЕС като възможност за развитие на транспортната система;
- Повишаване на енергийната ефективност в транспортния сектор – изграждане на централизирани мрежи за управление, въвеждане на нови енергоефективни транспортни средства, нови технологии и стимулиране на енергоефективните видове транспорт;
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективното използване на транспортната инфраструктура;
- Развитие на интермодални терминали и товарни селища;
- Насърчаване развитието на екологосъобразни видове транспорт за постигане на устойчива транспортна система;
- Ръст на туристопотоците, балансирано териториално развитие и насърчаване на регионалния туризъм;
- Оптимизиране на навигационните условия и по-интензивно използване на река данав;
- Повишаване на качеството, безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта;
- Широко използване на ИКТ за развитие на интелигентна и усъвършенствана транспортна инфраструктура;
- Повишаване на качеството на предоставяните от масовия обществен транспорт услуги.

Раздел 5. СЦЕНАРИИ И ПРОГНОЗИ ЗА РАЗВИТИЕ. ОЧАКВАНИЯ ЗА ПРОМЯНА НА ЗНАНИЯТА И УМЕНИЯТА, РАБОТНИТЕ МЕСТА И ПРОФЕСИИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“.

Съществуват различни сценарии и варианти пред икономическото развитие на страната през следващите години, което определя и различни варианти за развитие на транспортната система. Неопределеността произтича главно от неясностите относно продължителността и излизането от икономическата криза, в която е изпаднала икономиката в момента и възможностите за развитие в следкризисния период.

При разработването на различните сценарии е отчетено влиянието на две групи фактори – ендогенни и екзогенни. **Ендогенните** са вътрешните за транспортната система фактори, които са свързани с развитието на отделните видове транспорт, транспортната техника, транспортните технологии, организацията на превозите и пр. **Екзогенните** са външните за транспортната система фактори, които предопределят рамката и възможностите, в които тя може да се развива. Тук се включва развитието на останалите отрасли на икономиката, политическите фактори, законодателството, развитието на ценностната система в обществото, повишаване на културното и образователно равнище и пр.

Въз основа на това са очертани няколко сценария пред обществено-икономическото развитие на ЕС, страната и транспортния сектор, в частност.

А) Сценарий № 1 – свързан е с устойчиво развитие на икономиката, което дава отражение и върху транспортната система. Този сценарий е свързан с по-нататъшно задълбочаване на интеграционните и глобализационни процеси, нарастване на световния стокообмен и адекватно на тези условия развитие на транспортния сектор. При този вариант се създават условия за превръщане на ЕС в лидер по отношение на високотехнологичното и иновативно производство.

В тези условия се предполага и адекватно и дори изпреварващо развитие на икономиката на България с оглед намаляване на степента на изостаналост по отношение на останалите страни от ЕС, както и насърчаване на иновационната активност.

Б) Сценарий № 2 – свързан е с нарастване на ролята на социалния и културен елемент при осъществяването на икономическата дейност. Този сценарий съответства на общоевропейската политика за устойчиво икономическо развитие с подчертан социален елемент, намаляване на различията и преодоляване на културната и социална изостаналост по региони и страни. Въпреки всичко при този сценарий се предполага забавен ръст на доходите на населението и изоставащ икономически растеж. Това предполага търсене на възможности от страна на фирмите, включително и в транспортния сектор за реализация извън рамките на общността.

При този вариант пред страната се откриват допълнителни възможности за икономически растеж и изпреварващо развитие спрямо останалите страни от ЕС.

В) Сценарий № 3 – свързан е със значителен ръст на доходите, което рефлектира и върху по-високо потребителско търсене. Това създава значителни възможности за развитие на фирмите, включително и в транспортната сфера с оглед задоволяване на нарастналите потребности. Въпреки това при този сценарий се предполага забавено развитие на иновационната дейност, както и недостатъчна възможност от страна на фирмите в общността

за задоволяване на нарастналото търсене. Това създава необходимостта от внос на редица продукти от дрги страни.

При този вариант фирмите в България трябва да се възползват от нарастналото търсене в общността и да предложат конкурентни стоки и услуги, така че да си създадат допълнителни възможности за развитие и в крайна сметка за подобряване на търговския баланс на страната. При такова развитие са значителни и възможностите на страната за привличане на чуждестранни инвестиции.

Г) Сценарий № 4 – свързан е с нисък растеж на доходите в ЕС и значително изоставане в иновационната дейност. Това означава, че общността губи своите лидерски позиции в развитието на редица сектори, както и във високотехнологичното производство. Това дава отражение и върху транспортния сектор, чието развитие в общи линии следва общото икономическо развитие.

Този вариант на икономическо развитие на ЕС ще се отрази неблагоприятно и върху България, ще се влоши икономическата среда и ще се изостри конкуренцията между фирмите.

Икономическото развитие в последните години доказва, че точни сценарии и прогнози не могат да се правят. То спазва собствена логика и се обуславя от сложното взаимодействие на множеството дейности, които формират икономическата система. Колкото повече се усложнява икономическата система и икономическите връзки между отраслите, страните и регионите, толкова по-трудно е да се правят точни прогнози за нейното бъдещо развитие.

Важно значение за развитието на всички сектори, включително и на транспорта има иновативността и способността за генериране и осъществяване на нови идеи. Иновативните организации създават специфична социална и икономическа среда, която се характеризира със следните особености [10]:

- Децентрализирани, неформални, с минимален брой йерархични нива и много по-често с обща, отколкото със специализирана насоченост;
- Притежават култура, която цени независимото мислене, поемането на риск и усвояването на нови знания;
- Имат визия;
- Променят се защото виждат, че са възможни по-добри начини за работа, а не защото трябва да се променят;
- Вграждат креативността и иновациите в самите себе си;
- Предпочитат откритата комуникация пред формалните процедури и процеси;
- Не персонализират конфликтите;
- Фокусират се върху това кого познаваш, както и върху това, което знаеш;
- Ценят индивидуалността и разнообразието;
- Не вярват в универсалните решения;
- Избягват наказанията.

Оцеляването на транспортните фирми в съвременните динамични социално-икономически условия предполага иновативен подход, висока степен на гъвкавост и адекватност при взимането на управленските решения на всички нива.

5.1. СТРАТЕГИИ ЗА ПОСРЕЩАНЕ НА НЕОБХОДИМИТЕ НУЖДИ ОТ НОВИ УМЕНИЯ И КОМПЕТЕНЦИИ

Развитието на транспортния сектор в последните години в световен мащаб се характеризира с голяма динамика, което отправя значителни предизвикателства към фирмите и изисква прилагането на различни стратегии за посрещане на новите нужди от персонал със специфични качества и умения. За България това се подсилва и от скорошното и членство в ЕС, което също доведе до необходимостта от набиране на персонал с нови умения и способност за работа в новата външна среда. Това се отнася не само до фирмите, работещи на международния транспортен пазар, но и за голяма част от фирмите, които оперират вътре в страната. Обстановката допълнително се усложни от световната икономическа криза, която налага фирмите да бъдат гъвкави и иновативни в своите решения и действия, за да могат да оцелеят в сложната пазарна обстановка. Тъй като фирмите, опериращи в различните видове транспорт и в различните географски райони, се сблъскват с различни предизвикателства и понасят по различен начин негативите от неблагоприятните световни и национални икономически процеси, е много трудно да се говори за общоприети стратегии, но въпреки това може да се очертаят някои стратегически насоки на развитие.

На първо място, следва да се открият тези тенденции, които не са повлияни от моментното състояние на икономиката и от новата обществено-икономическа среда, породена от членството на страната в ЕС. Т.е. това са тенденции, които имат дългосрочен характер и се дължат предимно на техническото и технологично развитие на сектора, както и на утвърждаването на нови практики и начини на работа. Като цяло, може да се отбележи, че през последните години все повече нараства ролята на спомагателните дейности в транспорта на България, което е свързано и с увеличаване на броя и мащабите на дейността на компаниите, които се занимават с такива дейности.

Техническото и технологичното развитие водят след себе си необходимостта от отпадане на едни професии и замаяната им с нови. Същевременно, оперирането с новата техника изисква и по-голяма квалификация и различни умения от страна на персонала. В такъв случай фирмите са изправени пред две алтернативи – или да потърсят нови служители с по-висока квалификация или да организират в различни форми допълнително обучение на служителите, с които вече разполагат. Когато фирмата има недостиг на работна сила, ще се ориентира по-скоро към първия избор. В условията на криза обаче повечето фирми разполагат с излишък от персонал и при достатъчна възможност и наличието на изградени и утвърдени служители, по-удачно е да се ориентират към втората алтернатива, защото това ще им гарантира стабилност и по-голяма устойчивост в трудната икономическа среда.

В крайна сметка, когато фирмата изпитва необходимост от персонал с нови умения и компетенции, тя може да избира между няколко различни и утвърдени с практиката варианти на стратегически избор, като в някои случаи те носят по-скоро тактически характер, особено когато моментната обстановка налага преориентирането на фирмата към нови и временни практики:

1. Привличане на специалисти от конкурентни компании. Този вариант е приложим в транспортния сектор, доколкото той се отличава с висока конкурентна среда и възможности специалистите от една транспортна фирма бързо и лесно да се приспособят към работата в друга фирма от същия вид транспорт. По-трудно е, когато става дума за различни видове транспорт.

Ако разглеждаме конкретно железопътния сектор на страната, обаче, той все още се отличава с сравнително ниска степен на конкуренция, особено по отношение на пътническите



превози. В последните години обаче новопоявилите се железопътни компании на пазара набират значителна инерция, а пък традиционният оператор БДЖ губи позиции на пазара, което неизбежно е свързано с освобождаване на персонал. Тогава този вариант е изцяло приложим по отношение на частните оператори, които могат да привличат квалифицират персонал с опит от БДЖ.

2. Привличане на специалисти от други сектори, които притежават търсените умения. Възможностите в този случай по отношение на транспорта са свързани преди всичко с трансфер на специалисти от един към друг вид транспорт. По отношение на по-общите длъжности (административен персонал, маркетингови специалисти, компютърни специалисти и пр.) тази възможност на практика е неограничена и специалисти могат да се привличат от почти всички други сектори.

Тази алтернатива е заложена и стратегическите документи на БДЖ, като една от мерките за преодоляване на тежкото състояние, в което е изпаднала компанията. По-конкретно целта е да се привличат мениджъри от частния сектор, които притежават по-различна нагласа и имат по-добри умения и познания за работа в съвременната икономическа среда.

3. Привличане на специалисти с международен опит. В условията на глобализация на транспортния пазар тази възможност реално съществува, но е трудно приложима на практика, защото българските транспортни компании са с ограничени възможности и неконкурентни по заплащане на международния трудов пазар. Въпреки всичко много от фирмите в страната, които са филиали на големи международни компании използват тази възможност, особено по отношение на управленския си персонал.

4. Наемане на лица, които търсят работа на пазара на труда или завършват своето образование. Този вариант е широко приложим на практика и се проявява в няколко насоки. В условията на криза на пазара има богат избор от специалисти със сравнително висока квалификация и фирмата бързо и лесно може да наеме необходимите и работници. Икономическата криза обаче е временно явление и следователно фирмите не могат да разчитат винаги на тази възможност.

Другата алтернатива е да се наемат специалисти без опит, които може да са с квалификация в област, различна от търсената или младежи, наскоро завършили своето образование. Тази възможност може да даде отлични резултати, обаче практиката показва, че малко от фирмите имат подобен предприемачески дух и са склонни да рискуват.

Една практика, която може да се каже, че се възражда в България, защото беше позабравена известно време, поне по отношение на фирмите от транспортния сектор, е прилагането на различни стажантски програми чрез взаимодействие с университетите и другите обучаващи институции. Това дава възможност фирмата да направи добра преценка, обучавайки и наблюдавайки бъдещия специалист в конкретна среда.

5. Провеждане на обучение вътре във фирмата. Това е една много добра възможност фирмата да осигури нуждите си от определени умения и компетенции на служителите, като същевременно този подход позволява и най-доброто задоволяване на динамичните промени в техниката и технологията. В транспортния сектор на страната тази възможност също се използва, като подобно обучение се прилага по отношение на техническите и на икономическите специалисти. Членството на България в ЕС даде възможност да се използват средства и от европейски фондове за тази цел, което намали остротата на проблема с недостатъчните финансови възможности, което е и главната спънка пред тази практика. Друга спънка е липсата на предприемачески дух в част от мениджърите, които залагат предимно на краткосрочни цели, чието постигане може временно да се затрудни при провеждането на подобни курсове.

6. Усъвършенстване на структурата на персонала посредством сливане с други компании. Тази алтернатива не бива да се подценява и в условията на икономическа криза, защото може да осигури така необходимите условия за оцеляване на пазара. Ако разгледаме конкретно железопътния сектор, едно подобно сливане на вече разделените железопътни компании може да доведе до значително оптимизиране структурата на персонала и да намали остротата на проблемите в този вид транспорт.

Най-добре е фирмата да има цялостна разработена стратегия за набиране на персонал или поне да има основни стратегически насоки, което ще гарантира в голяма степен постигането на нейните дългосрочни цели. Това, което се забелязва все повече при транспортните фирми в България, особено при по-големите, е че все повече може да се говори за подобни практики, което е изключително положително явление. Винаги обаче съществува алтернативата „помалко от всичко“, която осигурява гъвкавост в зависимост от различните пазарни условия.

За да може да постигне своите стратегически цели по отношение на персонала, фирмата не бива да подценява и проблема с мотивацията. Служителите трябва да са съпричастни с проблемите и да бъдат мотивирани да повишават своите знания, умения и компетенции. Това е едно от основните предизвикателства пред транспортните фирми в България, защото не е тайна, че условията на труд не са особено благоприятни, заплащанията, особено в стартовите позиции, са на много ниско ниво, а всичко това не предполага нагласа към усвояване на нови знания и компетенции и творческа дейност за генериране на нови идеи и повишаване конкурентоспособността на компанията.

Предизвикателствата пред железопътните компании в страната са особено големи, поради трудното положение, в което се намира секторът в момента. От една страна традиционният превозвач БДЖ трябва да съумее да опази онази част от специалистите си, които ще му позволят в бъдеще да възвърне силните си позиции на транспортния пазар, а от друга страна, новите оператори трябва да съумеят така да подберат и мотивират своя персонал, че да разширят своите пазарни позиции в бъдеще и да се утвърдят като фактор на националния и международния пазар. В това отношение прилагането на компетентностния подход при усъвършенстването на работната сила е една непосредствена възможност както за повишаване конкурентоспособността на транспортния сектор у нас, така и за ефективното реструктуриране и въвеждането на съвременните интелигентни транспортни системи и интермодалните пътнически и товарни превози.

5.2. СЦЕНАРИИ И ПРОГНОЗА ЗА ФИНАНСОВО - ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА СЕКТОРА ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2020г.

Сценариите са създадени с цел изследване и установяване на тенденциите за професионално развитие в сектора и посрещане на бъдещата необходимост от нови умения и компетенции. Основавайки се на реални данни, статистика и прогнози сценариите описват бъдещото развитие на човешките ресурси за сектор „Транспорт“ в зависимост от проявяването и въздействието на редица екзогенни (външни) и ендогенни (вътрешни) движещи фактори. Основната разлика между тези две основни групи фактори е техният обхват и възможност за оказване на определена степен на влияние. Външни са факторите на околната среда, които оказват непосредствено влияние върху икономическата система и сектор „Транспорт“, но трудно могат да бъдат предвиждани и контролирани – глобализация, световна търговия, технологично развитие, цена на суровините, търсене на транспортни услуги и доходи на населението. Вътрешните фактори могат да бъдат контролирани от правителствена страна с провеждането на адекватна политика и вземането на стратегически решения относно

образованието, обучението и квалификацията на работната сила в сектор „Транспорт“ в България. Към тях се отнасят – влияние на сектора върху околната среда, регулиране на трудовия пазар, националната законодателна секторна рамка и политиката в областта на транспортната инфраструктура. При благоприятно съчетание на факторните икономически условия за България и реализацията на следните по – важни приоритети:

- Привличане на чуждестранни инвеститори и поставяне в приоритетна позиция сектор „Транспорт“ като сектор с потенциал за генериране на добавена стойност в българската икономика;
- Ефективно усвояване на предоставените средства по оперативните програми и проекти на ЕС за повишаване на конкурентоспособността на българските транспортни предприятия и на сектора като цяло;
- Успешно реструктуриране и актуализиране на учебните програми в образователните учреждения на база текущите нужди на бизнеса в настоящите икономически условия;
- Активно участие на научните институции в изследователски и развойни дейности на високотехнологични проекти,

Очаква се прогнозното изпълнение на сценарий 1 и в по-малка степен елементи от сценарий 2 и 3, при което се очертава следната прогноза за финансово-икономическо развитие на сектора в близките 10 години:

Привличането на чуждестранни инвеститори и усвояването на допълни средства от ЕС ще доведе до нарастване в значителен обем на инвестициите в сектор "Транспорт". Притокът на необходимите инвестиции ще даде възможност да се обърне внимание на изследователската и развойната дейност в сектора – НИРД, с което ще се увеличи дялът на иновативните проекти в областта на транспорта, логистиката и екологията и по-конкретно икономически значимите инфраструктурни проекти, чието бъдещо реализиране ще увеличи добавената стойност в сектора.

Във връзка с интернационализирането на по-голяма част от фирмите в сектора ще се създаде възможност за въвеждане на ново ноу-хау и добри бизнес практики от европейски партньори с традиции и богат опит в областта на НИРД. В това направление ще работят и научните институции от България, стимулирани чрез съответни държавни политики за субсидиране. Оценката, която може да се даде за нарастването на показателите: заети по НИРД и разходи за НИРД силно зависи от редица външни за сектора фактори и поради това може да варира в голям диапазон.

При реализиране на по-висока добавена стойност на транспортните услуги ще са налице всички условия за висока производителност в сектор "Транспорт". Нарастването на производителността ще бъде подкрепено и от технологичното обновяване на производствените мощности при подобро финансиране. Всичко това ще даде възможност за адекватно и по-добро заплащане на труда на служителите. Ръстът на работните заплати би трябвало да следва ръста на производителността в сектора. Това от своя страна ще противодейства на текучеството на висококвалифициран персонал и дори ще привлече качествена работна ръка от други, не толкова добре представящи се сектори.

За установяване на бъдещите компетенции и ключови длъжности в сектора използваме определена рамка, включваща 6 основни въпроса:

Въпрос 1: Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011-2020 г. ?

Въпрос 2: Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011-2020 г. ?

Въпрос 3: Имат ли малките компании значителна роля в сектора?

Въпрос 4: Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?

Въпрос 5: Ниско образовани ли са работниците?

Въпрос 6: Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?

Клас Ръководни служители – съгласно характеристиката в НКПД те планират, управляват, координират и оценяват цялостната дейност на държавни органи и институции, предприятия и други организации или техните структурни единици; формулират и преразглеждат политики, закони, правила и нормативни актове.

Възможностите за обезпечаване на ръководители в сектор „Транспорт“ са няколко:

- Кариерно израстване в съответната организация (транспортно предприятие, държавно ведомство или друга организация) – това обикновено е най-добрият и предпочитан вариант, защото съответният ръководител е добре запознат с дейността на организацията, изпитани са неговите умения и компетенции и бързо може да навлезе в длъжността;

- Набиране на ръководители от други организации в съответния вид транспорт – при този вариант се предполага, че наетото лице добре познава съответния вид дейност и може бързо и лесно да навлезе в изпълняваната длъжност. Обикновено това са лица, които са доказали качествата си;

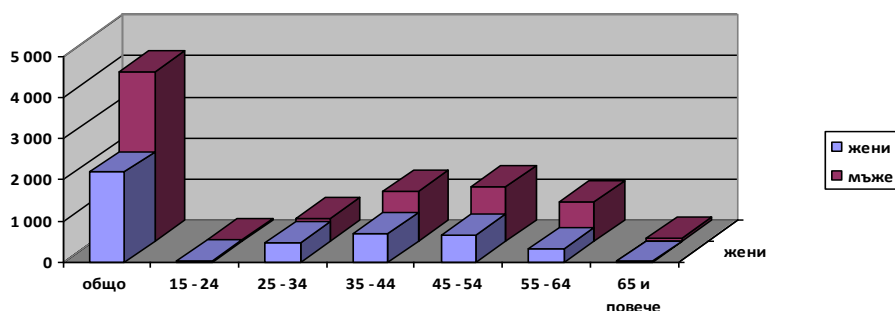
- Набиране на ръководители от целия транспортен сектор – въпреки че тези лица може да не са запознати със съответния вид транспорт, все пак са работили в сектора и познават неговите особености и също могат сравнително бързо да навлязат в работата. Обикновено това са доказани управленци в сектора, ползващи се със значителен авторитет и доверие;

- Набиране на ръководители от други сектори в страната – предполага се, че тези лица ще внесат нещо ново в сектора, положителни практики от другите сектори, гъвкавост и иновативност. Обикновено към този вариант прибегват организации с широк кръгзор и силни нагласи към въвеждането на новости в дейността;

- Набиране на ръководители от други държави – при този вариант се предполага, че тези ръководители ще пренесат положителни практики от по-развити в съответната област страни. Много често този вариант се избира от интернационалните фирми, които предпочитат съответният мениджър да не е от същата страна, в която се осъществява съответната дейност.

Данните за сектора показват, че по отношение на ръководните служители преобладават мъжете в сравнение с жените. Също така, преобладават мениджърите на по-висока възраст. За добиването на по-добра представа може да се използва следващата фигура.

Фиг.30 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „РЪКОВОДНИ СЛУЖИТЕЛИ“ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (Източник: НОИ)



По-нататък, въз основа на представените по горе въпроси представяме в обобщен вид експертните отговори за ръководните служители в сектора – табл.37.

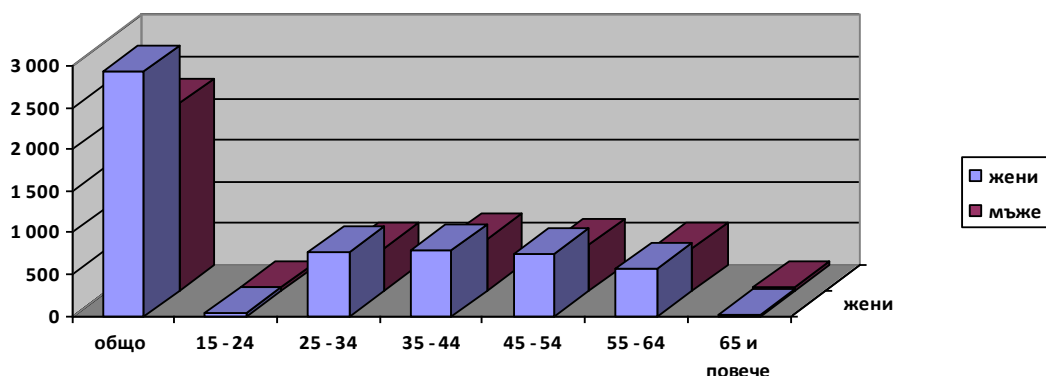
Таблица 37: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС РЪКОВОДИТЕЛИ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Повишават се изискванията по отношение на качеството на ръководителите	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Конкурентни в национален план	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро на средна и висока възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да, но с възможност за обучение на специфичните особености за сектора	Компанията
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	Да, за големи компании	Компанията
<i>Подбор от други страни</i>	Да, за големи компании	Компанията, правителството
<i>Подбор на безработни лица</i>	Рядко	Компанията, обучаващи организации
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Рядко	Компанията, обучаващи организации
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Рядко, само за някои ръководни длъжности	
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Не	
<i>Промяна на образованието</i>	Не	
<i>Разработване и предлагане на нови курсове</i>	Да, за управленски умения	Компанията, обучаващи организации
<i>Осигуряване на информация за възникващите умения</i>	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
<i>Подобряване имиджа на сектора</i>	Не	
<i>Силно сътрудничество между фирмите</i>	Да, за по-голямо разнообразие на работната сила	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Клас Аналитични специалисти – Тези служители обогатяват знанията и уменията в дадена област, прилагат научни или художествени методи, концепции, теории и системно изучават водещите постижения в тази област или са ангажирани с изпълнение на някаква комбинация от посочените дейности. Упражняването на професиите от този клас изисква минимум шесто образователно и квалификационно ниво, съгласно нивата, описани в Методологичните бележки по прилагането на НКПД-2011.

Разпределението на аналитичните специалисти по пол и възраст в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ е представено на следващата фигура.

Фиг.31 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „АНАЛИТИЧНИ СПЕЦИАЛИСТИ“ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (ИЗТОЧНИК: НОИ)



За разлика от предишния клас служители, при този клас преобладават жените. Също се забелязва едно изтегляне към по-ниските възрастови групи.

В този клас се включват компютърните специалисти, инженерите, финансовите специалисти, специалисти по реклама и маркетинг, логистика. Тези групи специалисти ще бъдат разгледани по-надолу поотделно.

Таблица 38: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС СПЕЦИАЛИСТИ – КОМПЮТЪРНИ СПЕЦИАЛИСТИ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	По-скоро да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Конкурентни в национален план	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Не	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да	Компанията
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	Рядко, за големи компании	Компанията
<i>Подбор от други страни</i>	Рядко, за големи компании	Компанията, правителството
<i>Подбор на безработни лица</i>	Рядко, само след преминаване на компютърни курсове	Компанията, обучаващи организации
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Не	
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	По-скоро аутсорсинг, главно за поддръжка	Компанията

Промяна на образованието	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
Разработване и предлагане на нови курсове	Да, за всякакъв вид умения	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
Подобряване имиджа на сектора	Не	
Силно сътрудничество между фирмите	По-скоро да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Инженерите са водеща длъжност за всеки стопански сектор, както и за транспорта. Инженерите по транспорта провеждат проучвания, проектират, консултират, планират и управляват изграждането, експлоатацията, поддръжката и функционирането на обектите от наземната транспортна техника (двигатели с вътрешно горене, автомобилна техника, железопътна техника). Те организират и установяват системи за контрол, с които да наблюдават функционирането и безопасността на транспортните системи.

Инженерите по транспорта изпълняват следните основни задачи: провеждат проучвания, консултират и управляват поддръжката и ремонта на на обектите от наземната транспортна техника (двигатели с вътрешно горене, автомобилна техника, железопътна техника); консултират и проектират стратегически инфраструктурни обекти; установяват стандарти за контрол и мониторинг на националната транспортната система и инфраструктура.

Таблица 39: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС СПЕЦИАЛИСТИ – ИНЖЕНЕРИ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	По-скоро да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Конкурентни в национален план	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро средна и напреднала възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
Подбор от други сектори	По-скоро да	Компанията
Подбор от други страни-членки на ЕС	Рядко, за големи компании	Компанията
Подбор от други страни	Рядко, за големи компании	Компанията, правителството
Подбор на безработни лица	Рядко	Компанията, обучаващи организации
Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
Обучение на наличния персонал	Да, за придобиване на технически и други	Компанията, обучаващи организации

	компетенции	
Промяна на организацията на работа	Не	
Аутсорсинг и офшоринг	По-скоро не	Компанията
Промяна на образованието	Да, за посрещане на нуждите на сектора	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
Разработване и предлагане на нови курсове	Да, за всякакъв вид умения	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
Подобряване имиджа на сектора	Да, за да се привлечат най-добрите специалисти	Компанията, секторни организации, синдикати
Силно сътрудничество между фирмите	По-скоро да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Важно значение за всеки сектор имат и финансовите специалисти, защото в крайна сметка във финансите на фирмата намират отражение всички останали аспекти на нейната дейност. Така че, колкото по добре е организирана финансовата дейност на фирмата, толкова по-добри ще са и възможностите за развитие на цялостната и дейност и за увеличаване на инвестиционната и активност.

Таблица 40: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС СПЕЦИАЛИСТИ – ФИНАНСОВИ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Конкурентни в национален план	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Не	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
Подбор от други сектори	Да	Компанията
Подбор от други страни-членки на ЕС	По-скоро не, с оглед на правните особености	Компанията
Подбор от други страни	По-скоро не, с оглед на правните особености	Компанията, правителството
Подбор на безработни лица	Възможно е, ако са запознати с актуалните правни изменения	Компанията, обучаващи организации
Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
Обучение на наличния персонал	Да, за придобиване на финансови и счетоводни познания	Компанията, обучаващи организации,

Промяна на организацията на работа	Не	
Аутсорсинг и офшоринг	Да, за аутсорсинг	Компанията
Промяна на образованието	Не	
Разработване и предлагане на нови курсове	Не	
Осигуряване на информация за възникващите умения	Не	
Подобряване имиджа на сектора	Не	
Силно сътрудничество между фирмите	Не	

Маркетинговата дейност все по-широко навлиза и в транспортния сектор, като се обособяват самостоятелни маркетингови звена в компаниите. Маркетингът обхваща всички дейности, свързани с оформянето и представянето на транспортната услуга на клиентите.

Таблица 41: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС СПЕЦИАЛИСТИ – МАРКЕТИНГ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Конкурентни в национален план	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Не	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
Подбор от други сектори	Да, след извършване на подходящо обучение	Компанията
Подбор от други страни-членки на ЕС	Рядко, за големи компании	Компанията
Подбор от други страни	Рядко, за големи компании	Компанията, правителството
Подбор на безработни лица	По-скоро да	Компанията, обучаващи организации посредници
Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
Обучение на наличния персонал	Да, за придобиване на маркетинг и търговски компетенции	Компанията, обучаващи организации,
Промяна на организацията на работа	Да	Компанията
Аутсорсинг и офшоринг	Да за аутсорсинг	Компанията
Промяна на образованието	Не	
Разработване и предлагане на нови курсове	Да, за търговски умения, познаване на клиента и др.	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
Подобряване имиджа на сектора	Не	
Силно сътрудничество между фирмите	По-скоро да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Транспортът и логистиката са взаимосвързани, поради което и ролята на тези специалисти в сектора е голяма. Те отговарят от една страна за доставките на транспортната фирма, а от друга страна, за приемането, съхранението, маркирането, етикетирването, претоварването и др. операции с товарите. За големите спедиторски компании логистичните центрове са необходимо и най-важно звено от тяхната дейност.

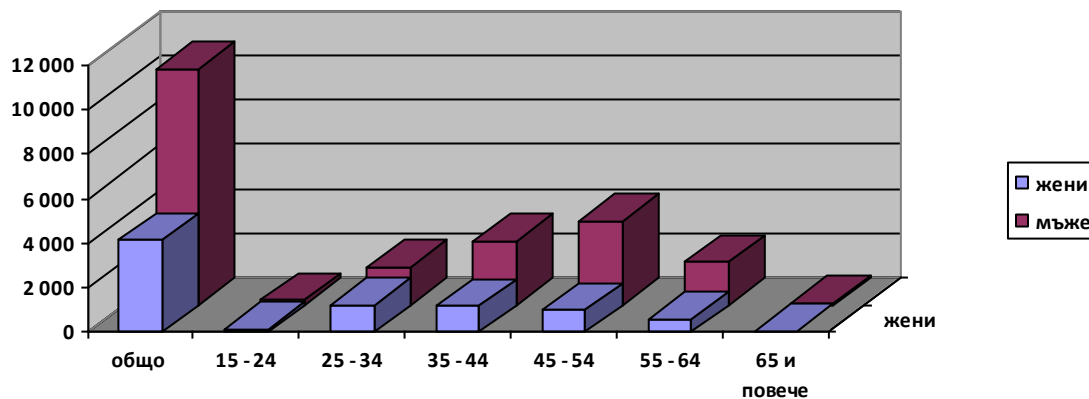
Таблица 42: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ Клас Специалисти – Логистични

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Не	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да, след извършване на подходящо обучение	Компанията
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	Рядко, за големи компании	Компанията
<i>Подбор от други страни</i>	Рядко, за големи компании	Компанията, правителството
<i>Подбор на безработни лица</i>	Възможно е	Компанията, обучаващи организации
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да, за придобиване на нужните компетенции	Компанията, обучаващи организации,
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Да, за по-добро съчетание на специфичните и общите компетенции	Компанията
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Не	
<i>Промяна на образованието</i>	Да, за посрещане на нуждите на сектора	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
<i>Разработване и предлагане на нови курсове</i>	Да, за всякакъв вид умения в областта	Компанията, обучаващи организации
<i>Осигуряване на информация за възникващите умения</i>	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
<i>Подобряване имиджа на сектора</i>	Да, за да се привлекат най-добрите специалисти	Компанията, секторни организации, посредници, синдикати
<i>Силно сътрудничество между фирмите</i>	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Техниците и другите приложни специалисти изпълняват различни задачи с технически и сроден характер в различни области, както и задачи свързани с контрол върху дейността на други работещи. Упражняването на професиите от този клас изисква притежаването на поне пето образователно и квалификационно ниво, съгласно нивата, описани в Методологичните бележки по прилагането на НКПД-2011.

На следващата фигура е представено разпределението им спрямо пол и възраст в сектор „Транспорт, складиране и пощи“.

Фиг. 31 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „ТЕХНИЦИ И ДРУГИ ПРИЛОЖНИ СПЕЦИАЛИСТИ“ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ“ ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (Източник: НОИ)



Разбираемо в този клас преобладават мъжете пред жените във всички възрастови групи, защото по принцип тези професии са по предпочитани от мъжете. Най-голямо е дела на средните възрастови групи, като ясно доминира групата 45-54 г.

Таблица 43: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС ТЕХНИЦИ И ДРУГИ ПРИЛОЖНИ СПЕЦИАЛИСТИ

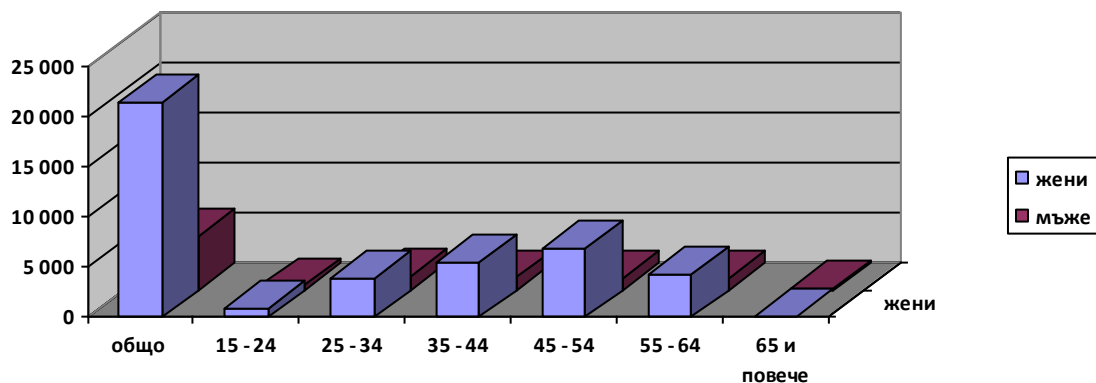
Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Очаква се	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро да	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да, от близки сектори	Компанията
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	По-скоро не	Компанията
<i>Подбор от други страни</i>	По-скоро не	Компанията, правителството
<i>Подбор на безработни лица</i>	Да	Компанията, обучаващи организации

Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
Обучение на наличния персонал	Да, за придобиване на технически и други компетенции	Компанията, обучаващи организации,
Промяна на организацията на работа	Не	
Аутсорсинг и офшоринг	Възможно е	Компанията
Промяна на образованието	Да, за посрещане на нуждите на сектора	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
Разработване и предлагане на нови курсове	Да, за всякакъв вид умения	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Да, за специфичните секторни умения	Компанията, обучаващи организации, синдикати
Подобряване имиджа на сектора	Да, за да се привлекат най-добрите специалисти	Компанията, секторни организации, синдикати
Силно сътрудничество между фирмите	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Административният персонал изпълнява задачи от различен характер, свързани преди всичко със записване, събиране, обработка и съхранение на информация, осъществява връзка с клиенти и партньори на организацията, както и други видове административни дейности. Изпълнението на посочените задачи изисква минимум първо образователно и квалификационно ниво, съгласно нивата, описани в Методологичните бележки по прилагането на НКПД-2011.

Разпределението на тази категория по пол и възраст в сектора е представено на следващата фигура.

Фиг.32 Разпределение на клас „Административен персонал“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)



Както беше засегнат този въпрос и по-горе, в тази група преобладават жените, тъй-като преобладаващата част от професиите са предпочитани от тях. Разпределението по възрастови групи е сходно на това при техническите специалисти, като най-наситена е групата 45-54 г.

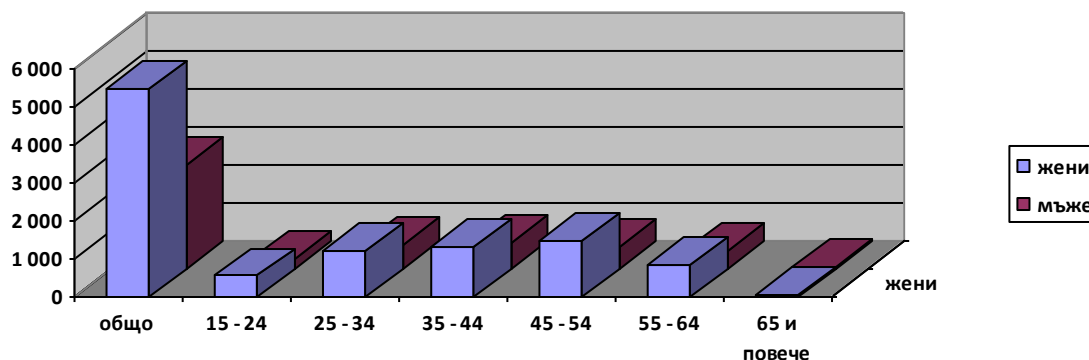
Таблица 44: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС АДМИНИСТРАТИВЕН ПЕРСОНАЛ

Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	По-скоро не	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Не	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро средна възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да	Компанията, посредници
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	По-скоро не	
<i>Подбор от други страни</i>	По-скоро не	
<i>Подбор на безработни лица</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Да	Компанията
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Да, за аутсорсинг	Компанията
<i>Промяна на образованието</i>	Да, за посрещане на нуждите на сектора	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
<i>Разработване и предлагане на нови курсове</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Осигуряване на информация за възникващите умения</i>	Не	
<i>Подобряване имиджа на сектора</i>	Не	
<i>Силно сътрудничество между фирмите</i>	Не	

Персонал, зает с услуги за населението, охрана и търговия – извършват различни дейности, свързани с общественото обслужване на населението, като: лични услуги и защита при пътувания; организиране на домакинство; доставка на хранителни стоки; лични грижи или защита срещу пожар и незаконни действия; позиране като модели при създаване на художествени произведения и провеждане на изложби и други прояви; демонстриране и продажба на стоки в магазини на едро и дребно и в други подобни заведения, както и на щандове на пазари. Изпълняването на тези функции изисква знания и умения, отговарящи на второ образователно и квалификационно ниво, съгласно нивата, описани в Методологичните бележки по прилагането на НКПД-2011.

Разпределението по пол и възраст в сектора може да се види на следващата фигура.

Фиг.33 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „Персонал, зает с услуги на населението, охрана и търговия” в сектор „Транспорт, складиране и пощи” по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)



Както се вижда от фигурата, разпределението не се различава съществено от това при предишния клас. Преобладават жените и заетите на възраст 45-54 г., но се забелязва и леко изтегляне към по-ниските възрастови групи.

Таблица 45: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС ПЕРСОНАЛ, ЗАЕТ С УСЛУГИ ЗА НАСЕЛЕНИЕТО, ОХРАНА И ТЪРГОВИЯ

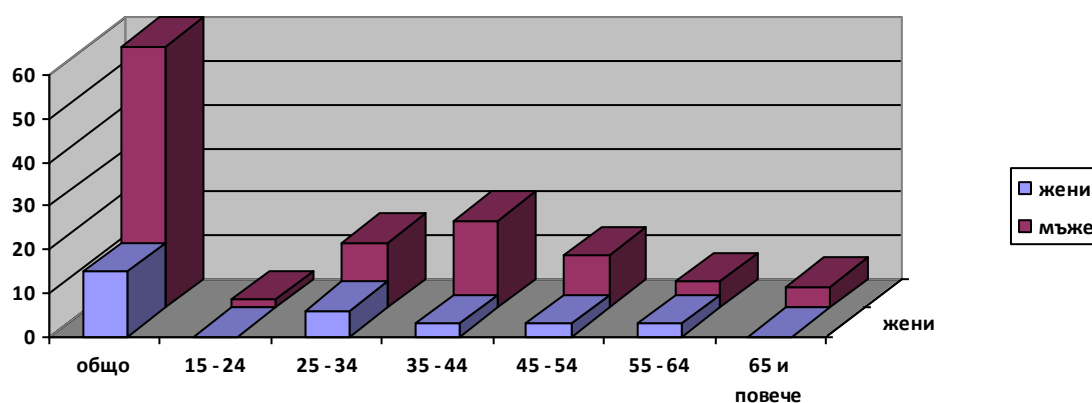
Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	По-скоро не	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	По-скоро да	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро средна възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да	Компанията, посредници
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	По-скоро не	
<i>Подбор от други страни</i>	По-скоро не	
<i>Подбор на безработни лица</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Рядко	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Не	
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Да, за аутсорсинг	Компанията
<i>Промяна на образованието</i>	Не	

Разработване и предлагане на нови курсове	Да, за обслужване на клиенти	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Не	
Подобряване имиджа на сектора	Не	
Силно сътрудничество между фирмите	Не	

Квалифицирани работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство – това е персонал, който изпълнява специфични дейности, отнасящи се в изброените групи. Има известно приложение и в транспорта, главно при поддръжката на зелените площи в различните стационарни обекти и около пътищата. Изискват се предимно знания и умения, отговарящи на първо квалификационно ниво.

Броят им по пол и възраст е представен на фиг. № 39.

Фиг.34 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „КВАЛИФИЦИРАНИ РАБОТНИЦИ В СЕЛСКОТО, ГОРСКОТО, РИБНОТО И ЛОВНОТО СТОПАНСТВО” В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ” ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (ИЗТОЧНИК: НОИ)



Както се вижда, тази професия в сектора е предпочитана предимно от мъжете и хората на средна възраст (най-вече 35-44 г.).

Таблица 46: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС КВАЛИФИЦИРАНИ РАБОТНИЦИ В СЕЛСКОТО, ГОРСКОТО, РИБНОТО И ЛОВНОТО СТОПАНСТВО

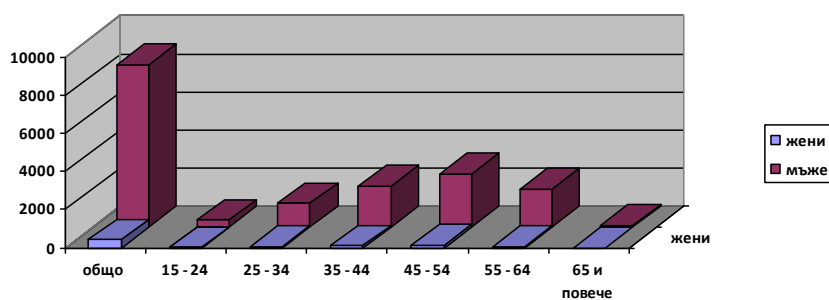
Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	По-скоро не	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	По-скоро да	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Средна възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
Подбор от други сектори	Да	Компанията, посредници
Подбор от други страни-членки на ЕС	По-скоро не	

Подбор от други страни	По-скоро не	
Подбор на безработни лица	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка	Рядко	Компанията, обучаващи организации, посредници
Обучение на наличния персонал	Да	Компанията
Промяна на организацията на работа	Не	
Аутсорсинг и офшоринг	Да, за аутсорсинг	Компанията
Промяна на образованието	Не	
Разработване и предлагане на нови курсове	Рядко	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Не	
Подобряване имиджа на сектора	Не	
Силно сътрудничество между фирмите	Не	

Квалифицираните производствени работници и сродни на тях занаятчии изпълняват специфични дейности в различни сфери: минодобива и строителството; металургията и металолееенето; изработването на метални конструкции; инсталирането на машини и инструменти; производството, настройката, поддръжката и ремонта на машини, съоръжения и инструменти; печатарството; производството и преработката на хранителни продукти; изработката на изделия от текстил, дърво, метал и други материали, включително ръчна изработка на изделия. Изпълняването на посочените дейности изисква поне второ образователно и квалификационно ниво.

Приложението на тези дейности в сектора е значително, което може да се види и от следващата фигура.

Фиг.35 Разпределение на клас „Квалифицираните производствени работници и сродни на тях занаятчии“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)



Тези професии са доминирани от мъжете в сектора и са изтеглени към по-високите възрастови групи, както се вижда от фигурата.

Таблица 47: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ Клас Квалифицираните производствени работници и сродни на тях занаятчии

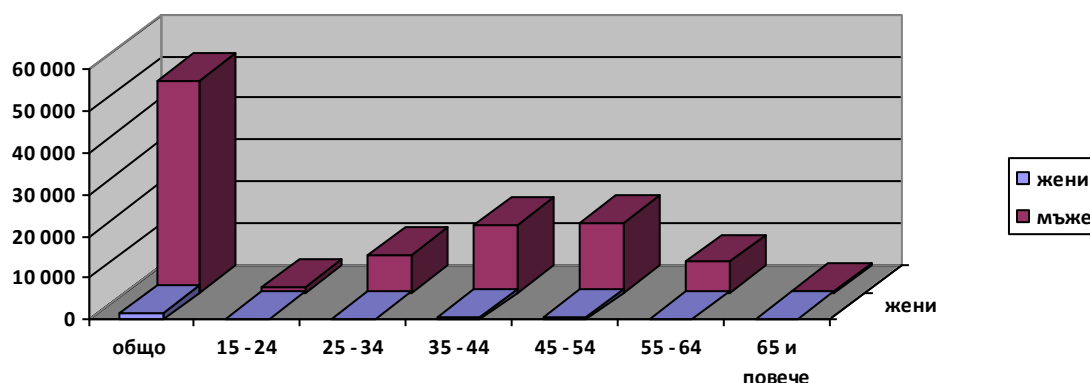
Въпроси	Експертни становища
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	По-скоро не
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да

3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	По-скоро да	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	Средна и напреднала възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да, близки сектори	Компанията, посредници
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	По-скоро не	
<i>Подбор от други страни</i>	По-скоро не	
<i>Подбор на безработни лица</i>	По-скоро да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	По-скоро да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Не	
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Да, за аутсорсинг	Компанията
<i>Промяна на образованието</i>	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, синдикати
<i>Разработване и предлагане на нови курсове</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Осигуряване на информация за възникващите умения</i>	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
<i>Подобряване имиджа на сектора</i>	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
<i>Силно сътрудничество между фирмите</i>	По-скоро да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Оператори на машини и съоръжения и работници по монтаж на изделия – управляват различни видове машини в различните сектори на икономиката и монтират изделия при спазване на стриктни спецификации и процедури. Изпълняването на тези дейности изисква притежаването на знания и умения от второ образователно и квалификационно ниво.

В сферата на транспорта тази категория работници намира широко приложение, тъй-като транспортната услуга се създава именно в процеса на експлоатацията на машини (превозни средства). Този клас е и най-голям в сектора, което може да се види от следващата фигура.

Фиг.36 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „ОПЕРАТОРИ НА МАШИНИ И СЪОРЪЖЕНИЯ И РАБОТНИЦИ ПО МОНТАЖ НА ИЗДЕЛИЯ” В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ” ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (ИЗТОЧНИК: НОИ)



Спецификата на работата предполага и по-голямото предпочитане от мъжете в сектора, като дела на жените е много малък. Вижда се също, че е най-застъпена във възрастовите групи 35-44 и 45-54 г., т.е. по-скоро средна възраст.

Таблица 48: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС ОПЕРАТОРИ НА МАШИНИ И СЪОРЪЖЕНИЯ И РАБОТНИЦИ ПО МОНТАЖ НА ИЗДЕЛИЯ

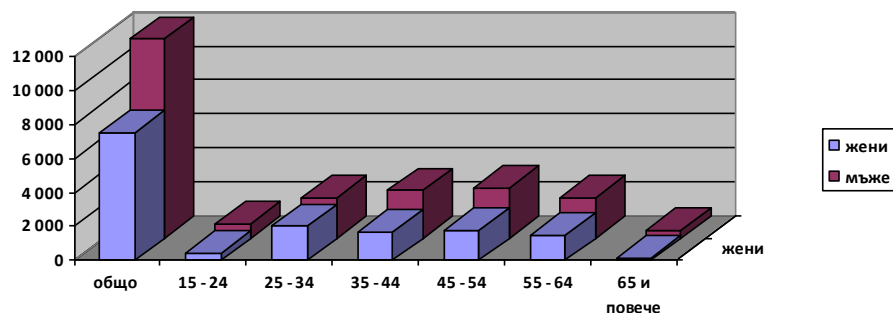
Въпроси	Експертни становища	
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	По-скоро да	
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да	
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	Да	
4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	По-скоро не, но-много често да	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро средна възраст	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Да, близки сектори	Компанията, посредници
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	По-скоро не	
<i>Подбор от други страни</i>	По-скоро не	
<i>Подбор на безработни лица</i>	Възможно	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да, но на персонала с близка работна характеристика	Компанията, обучаващи организации
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Да, автоматизация на част от дейностите за длъжността	Компанията
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Да, за аутсорсинг	Компанията

Промяна на образованието	Не	
Разработване и предлагане на нови курсове	Да	Компанията, обучаващи организации
Осигуряване на информация за възникващите умения	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
Подобряване имиджа на сектора	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати
Силно сътрудничество между фирмите	Да	Компанията, секторни организации, обучаващи организации, правителство, посредници, синдикати

Професиите, неизискващи специална квалификация включват изпълняването на дейности, при които се използват основно ръчни инструменти и често изпълняваната работа изисква физическо усилие. Обикновено изпълняването на тези дейности изисква знания и умения от образователно и квалификационно ниво нула.

В транспорта тези професии намират все още широко приложение, поради наличието на доста операции, изискващи тежък физически труд, главно при товарните превози. Разпределението по пол и възраст е представено на следващата фигура.

Фиг. 37 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КЛАС „ПРОФЕСИИ, НЕИЗИСКВАЩИ СПЕЦИАЛНА КВАЛИФИКАЦИЯ” В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ” ПО ПОЛ И ВЪЗРАСТ ЗА 2010 Г. (ИЗТОЧНИК: НОИ)



По разбираеми причини в тази група преобладават мъжете, но не може да се каже, че доминират, тъй-като има и доста помощни дейности, които се изпълняват главно от жени. Разпределението по възрастови групи е сравнително равномерно.

Таблица 49: СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАРИАНТИ КЛАС ПРОФЕСИИ, НЕИЗИСКВАЩИ СПЕЦИАЛНА КВАЛИФИКАЦИЯ

Въпроси	Експертни становища
1. Очаква ли се да се увеличи необходимостта от нови служители в периода 2011 – 2020 г. ?	Не
2. Очаква ли се изискваните умения в качествен план да останат стабилни през периода 2011 - 2020 г. ?	Да
3. Имат ли малките компании значителна роля в сектора?	По-скоро да

4. Конкурентни ли са фирмите в национален и международен план?	Да	
5. Ниско образовани ли са работниците?	Да	
6. Възрастни ли са работниците, заемащи съответните длъжности в сектора?	По-скоро не	
Варианти	Приложим ли е вариантът?	Участници
<i>Подбор от други сектори</i>	Не	
<i>Подбор от други страни-членки на ЕС</i>	Не	
<i>Подбор от други страни</i>	Не	
<i>Подбор на безработни лица</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Подбор на млади хора директно от ученическата скамейка</i>	Да	Компанията, обучаващи организации, посредници
<i>Обучение на наличния персонал</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Промяна на организацията на работа</i>	Не	
<i>Аутсорсинг и офшоринг</i>	Не	
<i>Промяна на образованието</i>	Не	
<i>Разработване и предлагане на нови курсове</i>	Да	Компанията, обучаващи организации
<i>Осигуряване на информация за възникващите умения</i>	Не	
<i>Подобряване имиджа на сектора</i>	Не	
<i>Силно сътрудничество между фирмите</i>	Не	

5.3. ДЕФИНИРАНЕ НА КЛЮЧОВИТЕ ДЛЪЖНОСТИ, ПРОФЕСИИ И КОМПЕТЕНЦИИ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Като цяло в страната до момента не е разработен съвременен модел за определяне на необходимите компетенции при изпълняването на различните длъжности в транспортния сектор. Те по-скоро зависят от мениджърските решения, влияят се от вида на фирмата, характера на дейността, заеманото йерархично ниво в транспортната система и пр.

За сектор "Транспорт" компетенциите се припокриват до голяма степен със споменатите по горе, като се отчитат обаче специфичните му условия като отрасъл на икономиката.

По предварителни експертни становища, ключовите професии за сектор "Транспорт" са:

Мениджъри – висши ръководители с управленски функции в съответен вид транспортна дейност, собственици на транспортни фирми и транспортни предприемачи. Особено място заемат в тази ключова категория заемат и мениджърите (ръководителите) на обособените отдели в структурата на отрасловите фирми – човешки ресурси, финанси, маркетинг и продажби, развойна дейност и разработка на пазара;

Пилоти - Професионален пилот на самолет (CPL(A)), Транспортен пилот на вертолет (ATPL(H)), Професионален пилот на вертолет (CPL(H)), Транспортен пилот на самолет (ATPL(A)), Борден инженер (F/EL), Щурман (борден навигатор) (F/NL), Борден радиооператор - (F/ROL), Борден оператор (F/OL)

Корабни служители – капитани на различни видове кораби

Икономисти – счетоводители, финансови контрольори и специалисти по продажбите

Специалисти по управление на запасите (логистични специалисти) - специалисти верига на доставките, включително и ИТ специалисти

Административен и обслужващ персонал – персонал с административни и координиращи функции (водене на документация и адекватно административно обслужване), подпомагащ основната дейност на фирмите

Стюарди и Стюардеси – към тях се отнася персоналят, които придружава и се грижи за комфорта на пътниците в различните видове транспорт – стюарди, стюардеси и приемащите билети

Механици - включва техническия персонал, зает в експлоатацията на отделните видове транспорт, които отговаря за поддръжката и ремонта на транспортните средства, съоръжения и оборудване - лица, извършващи техническо обслужване на ВС (AML), Корабен механик, Корабен електромеханик, Корабен радиоспециалист, Корабен рулеви, Корабен моторист, Корабен електротехник, Механик осигурителна техника, Механик контактна мрежа (в железопътния транспорт) и т.н.

Водачи на железопътни и релсови превозни средства – локомотивни машинисти, ватмани

Водачи на сухопътни превозни средства – водачи на транспортни (товарни и пътнически) автомобили и на специални автомобили (спешна медицинска помощ, аварийни автомобили и др.)

Корабен екипаж – обслужващ кораба персонал

Оператори на товари – персонал, зает с процеса на транспортиране на товарите (подготовка, окомплектоване, съхранение, товаро-разтоварна дейност), включващ транспортни и складови работници, оператори на доставки.

В отделните видове транспорт на страната са заети голям брой работници и служители. През последните години техният относителен дял се изменя в границите от 5 до 6 % от общия брой на заетите в системата на националното стопанство. Преобладаващата част (около 56 %) от общия брой на работниците и служителите в отрасъла на транспорта се пада на автомобилния транспорт. Значителен е и дялът на железопътния транспорт, докато останалите видове транспорт имат сравнително малък относителен дял.

Относителният дял на работниците в експлоатацията на отделните видове транспорт е твърде висок. През последните години той се изменя в границите от 85 до 87 % от общия брой на работниците и служителите в системата на транспорта за общо ползване.

В бъдеще може да се очакват известни изменения в структурата на заетите лица в сектор "Транспорт" във връзка с усъвършенстване на техническото и технологичното равнище в отделните видове транспорт и въвеждането на интелигентни транспортни системи, с което ще се повишават изискванията към образованието и квалификацията на транспортните специалисти.

По отношение на железопътния транспорт могат да бъдат посочени следните основни категории персонал:

Робатници от локомотивните бригади – локомотивни машинисти и помощник-локомотивни машинисти;

Работници от превозните бригади – началник-влакове, кондуктори и др.;

Работници от маневрените бригади – машинисти на маневрените локомотиви, маневристи, стрелочници и др.;

Гаров персонал – ръководители движение, административен персонал, помощен персонал, касиери и др.;

Технически персонал – ревизори на вагони, шлосери, механици и др.;

Работници, отговарящи за поддръжката на железния път;

Товарно-разтоварни работници, включително оператори на кранове и др. машини и механизми, улесняващи товарните и разтоварните процеси.

На основата на първичната информация до момента, може да се посочи, че дефицит от квалифицирани кадри се очаква за професии и специалности, свързани с работата на мобилните станции и интермодалните комуникации, използването на новите системи за навигация с приложение на сателитни комуникации, адаптираното управление на пътуванията, използването на безжичен интернет и др. Това означава, че основното внимание през следващите години, както в системата на професионалното образование, така и при определяне тематиката на централите за професионално обучение, следва да се обърне на тези професии и специалности, които са необходими в тези области на развитието на транспортната система в България.

Раздел 6. АДМИНИСТРАТИВНА СРЕДА. ПРЕПОРЪКИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ЗА ПРОМЯНА В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА

6.1. БАРИЕРИ ЗА НАВЛИЗАНЕ НА ПАЗАРА – АДМИНИСТРАТИВНИ, ТЕХНИЧЕСКИ, ПРАВНИ, СТРАТЕГИЧЕСКИ И ДР.

Като цяло може да се направи заключение, че за навлизането на транспортния пазар не са налице сериозни бариери. Не така стои обаче въпросът по видове транспорт.

Най-конкурентен и либерализиран е автомобилният транспорт, поради което и бариерите за навлизане тук са най-малки. Въпреки това, превозвачите трябва да отговорят на определени изисквания, включени в лицензионния режим. По-конкретно изискванията са следните:

- Изискване за **регистрация** - лицето да е регистрирано като търговец по смисъла на Търговския закон;
- Изискване за **благонадеждност** – ръководителите на транспортната дейност да не са осъждани за умишлени престъпления от общ характер и да не са влязла в сила присъда, забраняваща извършването на превозна дейност;
- Изискване за **професионална компетентност** – ръководителите на транспортната дейност трябва да са завършили практически курс в областта, както и да имат не по-малко от средно образование;
- Изискване за **финансова стабилност** – търговецът трябва да разполага с достатъчно ресурси, гарантиращи безпрепятственото осъществяване на транспортната дейност.

В железопътния транспорт съществуват по-големи бариери за навлизане, като много често те са свързани и с директни административни ограничения. Така например, в областта на пътническите превози все още на пазара не се допускат честни превозвачи, а единствено държавният превозвач БДЖ. По отношение на товарните превози има по-голяма либерализация, като изискванията на които трябва да отговаря превозвачът, за да получи лиценз са подобни на автомобилния транспорт:

- Кандидатът трябва да е с **добра репутация** – подобно на изискването за благонадеждност в автомобилния транспорт;
- Кандидатът трябва да е **финансово стабилен**;
- Кандидатът трябва да е **професионално компетентен** – изискванията в сравнение с автомобилния транспорт са по-големи и обхващат всички основни категории персонал, а не само ръководните служители, тъй-като характерът на дейността в железопътния транспорт е по-сложен и трябва да се гарантира висока степен на безопасност;
- Кандидатът трябва да има **финансова възможност и да декларира готовност да застрахова гражданската си отговорност** спрямо пътниците, товарите, багажите и пощата съгласно действащото законодателство.

Допълнителна бариера в железопътния транспорт е високата стойност на подвижния състав, като за разлика от автомобилния, при него не може да се купи единично превозно средство, а е необходимо да се осигури поне един влаков състав.

В морския транспорт също сериозна бариера е капацитетът на превозните средства, определящ и много високата им стойност. Съществува обаче възможност превозвачът да не притежава собствен плавателен съд, а да използва такъв под наем за осъществяване на обществен превоз на товари, като се възползва от възможностите на фрахтовия пазар. По този начин отпада тази най-сериозна бариера за навлизане на пазара. Корабопритежателите, ако искат да плават под български флаг трябва да впишат плавателния съд в регистровите книги на едно българско пристанище.

Честа практика в морския транспорт е плаването под чужд флаг (т. нар. удобен флаг), т.е. регистриране на кораба в друга страна. Това се прави с оглед използването на някои процедурни, данъчни и др. облекчения.

В речния транспорт също има определен набор от изисквания, на които трябва да отговарят превозвачите, включващи:

- **Професионална компетентност** на ръководителите на транспортната дейност;
- **Финансова стабилност** на предприятието;
- **Добра репутация** на превозвача или ръководителя на дейността.

Спецификата на дейността и високата стойност на превозните средства също са една от сериозните бариери за навлизане на пазара на превозите с въздушен транспорт. За придобиването на лиценз, лицето трябва:

- Да е **регистрирано** като търговец по Търговския закон или създадено с акт на Министерския съвет за извършване на полети със специално предназначение;
- Да е с **основна дейност въздушен транспорт** или ремонт и техническо обслужване на въздухоплавателни средства;
- Да представи **бизнес план и издадено свидетелство за авиационен оператор**;
- Да е **финансово стабилно**.

Дейностите по регистрирането, лицензирането и контрола на дейността на превозвачите, а следователно и достъпът до пазара, се регулират от Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии със съответните му подразделения – ИА „Автомобилна администрация“, ИА „Железопътна администрация“, ИА „Морска администрация“ и ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

6.2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЯНА В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА

Нормативната уредба на страната е хармонизирана с тази на ЕС и като цяло отговаря на необходимите условия за адекватно управление и развитие на сектора. Въпреки това са налице редица слабости, които касаят преди всичко провежданата транспортна политика в страната.

По-конкретно може да се направят следните предложения:

1. В сферата на автомобилния транспорт

Разработване на нормативна уредба за ускорено изграждане на инфраструктурата по основните международни и национални транспортни оси с оглед повишаване конкурентоспособността на националната транспортна система.

Адресат: Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Разработване на нормативна уредба за създаване на условия за поемане на по-голяма част от външните разходи, генерираи от автомобилния транспорт и допълнителни мерки за намаляване на вредното му въздействие върху околната среда.



Адресат: МТИТС, Министерство на финансите, Министерски съвет.

2. В сферата на железопътния транспорт.

Разработване на нови допълнения и изменения към Закона за транспорта в Република България с оглед създаване на реални възможности за развитие на сектора и повишаване на неговата конкурентоспособност. Това означава драстично подобряване състоянието на инфраструктурата по основните международни и национални оси и създаване на условия за подобряване работата на железопътните превозвачи.

Адресат: МТИТС, Министерски съвет.

Разработване на наредби за промяна на предназначението на железопътни линии с оглед използване на туристическия им потенциал (теснопътната линия Септември-Добринище, преминаваща през живописни местности).

Адресат: МТИТС.

3. В сферата на водния транспорт.

Доразвитие на българските речни и морски пристанища с оглед подобряване на конкурентоспособността им с пристанищата на съседните страни и привличане на допълнителен транзитен трафик през страната.

Адресат: МТИТС.

Разработване на нови маршрути и зцаселване на рекламните кампании с оглед създаване на условия за използване на туристическия потенциал на река Дунав.

Адресат: МТИТС.

4. Подпомагане развитието на образованието и обучението на транспортни специалисти и насърчаване на взаимодействието между фирмите и обучаващите организации.

Адресат: МТИТС.

5. Приемане на специална концепция и нова нормативна уредба за създаване на подобри условия за насърчаване на комбинираните превози, основно с участието на железопътен и речен транспорт.

Адресат: МТИТС, МРРБ.

Пропуските в разработването и прилагането на българската транспортна политика са сериозни и определено препатстват адекватното развитие на транспортната система на страната в сравнение с останалите страни от ЕС. Именно липсата на устойчива политика през последните 10-15 години не позволява да се използва в най-голяма степен и благоприятното географско положение на страната. Резултатите в тази насока са особено тревожни, тъй като все по-голяма част от транзитния трафик се пренасочва през съседните страни и България е изпаднала в своеобразна транспортна изолация. Този факт изисква специално внимание и мерки, както в средносрочен, така и в дългосрочен план.

Раздел 7. МЕЖДУНАРОДНИ ИКОНОМИЧЕСКИ СРАВНЕНИЯ И ИЗВОДИ

Основният извод, който се налага от систематизираната информация и анализа на посочените по-горе данни е, че страната ни е изостанала значително в развитието на транспортната си система, не само в сравнение със силно развитите старни от Западна, Северна и Централна Европа, но и в сравнение с повечето страни от нашия регион. Това изправя пред сериозно предизвикателство българските транспортни предприятия. Може да се твърди, че като цяло, те са слабо конкурентоспособни на международния и, в частност – на европейския транспортен пазар. Това изоставане е особено сериозно в сегашните условия на тежка икономическа криза.

От направените анализи и сравнения, главно с другите страни от ЕС, се вижда че страната ни изостава по отношение на основни показатели, характеризиращи развитието на транспортната дейност. В повечето случаи транспортният сектор у нас се развива стихийно, без да са очертани желаните посока и съотношение между видовете транспорт. Това налага в следващите години да се приложи по-адекватна транспортна политика, която да отговори и на основните изисквания, които поставя ЕС, както по-отношение на опазването на околната среда, така и за внедряване на високо технологични решения. Особено сериозно изоставане се наблюдава в изграждането на интелигентните транспортни системи, които в обединена Европа се считат за устойчиви основи на по-високата мобилност и безопасност на транспортните услуги. Става дума за приетата още през 2010 година Директива 2010/40 на ЕС, целяща ускоряване на разгръщането на иновативни транспортни технологии в обединена Европа. Първите приоритети, които се поставят за практическото приложение на тази Директива, са информацията за трафика и пътуванията, систеата за спешни повиквания, интелигентните паркинги за камиони и т.н. Това е едно направление в развитието на транспортния сектор на Европа, което е важен инструмент за координирано въвеждане на оперативно съвместими интелигентни транспортни системи и предлаганите от тях качествено нови услуги. Както показва опитът в някои европейски страни (Германия, Франция, Холандия), интелигентните транспортни системи обхващат много широк кръг от технически решения, които допринасят до усъвършенстване на националните транспортни системи чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността на пътния трафик. Използването на телематиката (комбинация от телекомуникацията и информатика) води до приложението на редица модерни технологии, които допринасят до качествено ново качество на посрещането на транспортните нужди. Това са, например, системите за засичане на инциденти, сензорното отчитане на трафика, трафик планирането и управлението на безопасността и сигурността при обслужването на крайни клиенти, контролиране на трафик потоците и управлението на трафик обема, приложението на софтуер за симулация на движението и т.н. В интелигентните транспортни системи се прилагат и най-съвременните технологии за събиране на повече и по-добри данни, за тяхното интелигентно анализиране и свързването им чрез прилагането на по-ефективни мрежи. Всички това води и до качествено нови изисквания за компетенциите на работната сила в сектора и особено на мениджърския персонал. В този смисъл, в близките години се очаква **дефицит от квалифицирани кадри за професии и специалности, свързани с работата на мобилните станции и интермодалните комуникации, използването на новите системи за навигация с приложение на сателитни комуникации, адаптираното управление на пътуванията, използването на безжичен интернет и др.** Това определя и основните направления, в които

да се потърси по-добра връзка между бизнеса и образователната система, включително и приоритетите в политиката по заетостта на национално равнище.

По отношение на човешките ресурси в транспортния сектор у нас се наблюдават и още някои неблагоприятни тенденции и проблеми. Като цяло е малка заинтересоваността на работодателите от сектора към процеса на обучение и повишаване на квалификацията на служителите. Недостатъчно добри са връзките между обучаващите организации и фирмите, което в крайна сметка води до недостатъчна информация за това какви точно умения и компетенции трябва да притежават бъдещите транспортни специалисти, което влошава качеството на професионалното обучение в средните и висшите училища.

Като цяло, липсва стратегическа визия за прилагането на компетентностния подход при оценката на човешкия капитал в транспортните предприятия, като техните ръководства са ориентирани главно към разрешаването на оперативните си проблеми, което се отразява неблагоприятно и върху развитието на кадровия потенциал в сектора като цяло.

По отношение на възрастовата структура също се забелязва неблагоприятна тенденция на застаряване на транспортните кадри в България, но тя в голяма степен отговаря и на общите тенденции в рамките на страната. Очевидно, тук трябва да се търсят комплексни решения и бъдещи действия на национално ниво, които да водят до повишаване на престижността на професиите и специалностите в транспортния сектор, както и възможностите за подобряване на условията за труд в него, с оглед постигането на европейските изисквания.

Липсата на достатъчно финансови възможности за обновяване на дейността в транспортния сектор през годините на прехода в България е и една от основните причини за ниската производителност на труда на транспортните работници. Работи се със стара техника, на границата на производствените ѝ възможности и със значителна заплаха за живота и здравето, както на персонала, така и на пътниците.

Въпреки очертаните неблагоприятни тенденции, все пак пред транспортния сектор има и благоприятни перспективи за развитие. Те са свързани с възможността за достъп до европейско финансиране, привличането на чуждестранни инвестиции, развитието на иновационната дейност, повишаването на квалификацията на транспортните специалисти на основата на прилагането на компетентностния подход и др. Това е и огромното предизвикателство пред системите на професионалното образование и обучение от една страна, но и пред мениджърите от водещите предприятия в сектора, които да търсят динамични решения във фирмените центрове за повишаване на квалификацията. Същевременно, това аргументира и необходимостта от прилагането на практическите решения от изграждането на информационната система за оценка на компетенциите на работната сила в сектора на транспорта, като непосредствена възможност за повишаване качеството и конкурентоспособността на човешкия потенциал в него.

Ниското ниво на развитие на транспортния сектор у нас в сравнение с развитите системи на водещи страни от ЕС от една страна е недостатък, но от друга страна разкрива огромен потенциал за целенасочена и успешна работа през следващите периоди. В крайна сметка целта е ясна – изграждане на конкурентоспособна транспортна система на страната и създаване на благоприятни условия за развитие на транспортния бизнес. Това обаче изисква целенасочена и адекватна политика за развитие на човешките ресурси чрез приложението на компетентностния подход в сектора.

Раздел 8. ЛИТЕРАТУРНИ ИЗТОЧНИЦИ

1. Investing in the Future of Jobs and Skills Scenarios, implications and options in anticipation of future skills and knowledge needs- Sector Report Computer, Electronic and Optical Products
2. Анализ на състоянието и перспективите пред икономиката на България 2005-2009 г.
3. ПРОИЗВОДСТВО, ЗАЕТОСТ, РАЗХОДИ И ЕФЕКТИВНОСТ НА ТРУДА В БЪЛГАРСКАТА ПРОМИШЛЕННОСТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1997 - 2009 г.
4. Анализ на секторната динамика в пазарната капитализация и търговията на Българска фондова борса - София по Националната класификация на икономическите дейности (НКИД) за периода 01.07.2008г – 31.03.2009г
5. Анализ на възможностите и тенденциите за технологично развитие на българските предприятия"
6. Анализ на състоянието и факторите за развитие на МСП, изготвен от ИАНМСП и НОЕМА, 2011 г.
7. Оценка на компетенциите на работната сила Състояние, проблеми, аналитични системи и инструменти Етап № 1 (2010 г)
8. Българската икономика – състояние и стратегия за развитие, Министерство на икономиката, енергетиката и туризма .
9. Анализ на състоянието и развитието на българските предприятия по сектори и региони.
10. Николова, Хр., Организация на транспортната дейност и търговска експлоатация в транспорта, УИ „Стопанство”, С., 2010.
11. Национален статистически институт
12. Национален осигурителен институт
13. Бакалова, В., Хр. Николова, Икономика на транспорта, УИ „Стопанство”, С., 2010.
14. Европейска комисия, ГД „Мобилност и транспорт”
15. Евростат
16. <http://tsbotev.blog.bg/politika/2011/06/19/tehnologii-i-inovacii-kratyk-pyt-kym-konkurentosposobnost-ik.767930> 11.
http://ec.europa.eu/bulgaria/abc/eu_works/policies/index_bg.htm
17. <http://www.mi.government.bg/ind/invest.html>
18. <http://www.opcompetitiveness.bg/bg/index.html>

Раздел 9. ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 50: ЗАЕТИ ЛИЦА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ – 2008 ГОДИНА

Брой заети лица	Общо	Товарен автомобил. трансп.	Пъртич. автомобил. трансп.	Железопътен трансп.	Тръбопров. трансп.	Вътрешновод. трансп.	Морски транспорт	Въздушен трансп.	Складир. и спомаг. дейности
ЕС-27	9086,5	3042,2	2137,9	790,0	23,6	42,5	174,8	411,6	2463,9
ЕС-15	7163,3	2302,6	1702,8	487,3	10,8	34,9	158,8	381,5	2084,7
ЕС-12	1923,2	739,6	435,1	302,7	12,8	7,6	16,0	30,1	379,2
Белгия	191,4	59,9	36,6	36,2	0,3	0,6	0,6	6,3	50,8
България	140,2	43,7	35,8	16,8	0,0	1,1	4,3	2,7	35,8
Чехия	262,6	116,7	42,4	55,5	0,5	0,7	0,0	5,9	40,8
Дания	124,5	38,7	33,0	9,5	0,8	0,1	14,1	6,3	22,0
Германия	1432,3	363,0	327,7	74,5	1,5	9,9	29,7	59,8	566,1
Естония	36,3	15,1	5,7	3,1	0,0	0,1	1,1	0,7	10,5
Ирландия	68,2	23,6	12,0	5,3	0,0	0,0	1,0	8,1	18,2
Гърция	176,3	39,1	75,2	6,4	0,0	0,0	17,7	3,8	34,0
Испания	904,8	417,8	193,9	28,0	0,0	0,5	8,2	38,0	218,5
Франция	1151,2	336,8	314,9	151,8	3,9	3,7	13,6	73,2	253,3
Италия	983,9	349,0	165,9	52,4	2,6	3,1	25,1	22,2	363,6
Кипър	20,9	2,6	2,8	0,0	0,0	0,0	4,9	2,2	8,4
Латвия	70,5	22,3	14,7	5,0	0,3	0,0	0,5	1,4	26,1
Литва	92,0	46,5	17,3	10,2	0,0	0,1	1,8	0,6	15,4
Люксемб.	22,0	9,2	3,1	2,9	0,0	0,1	0,0	4,0	2,8
Унгария	194,9	71,0	50,6	12,4	0,6	0,9	0,0	2,2	57,2
Малта	6,5	1,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,1	2,0	2,0
Холандия	417,3	128,8	128,1	24,7	0,1	13,1	8,2	34,7	79,5
Австрия	188,4	61,8	51,1	13,1	0,4	0,5	0,0	9,7	51,8
Полша	646,3	281,1	155,5	119,0	3,1	1,6	2,2	6,3	77,6
Португ.	154,6	67,1	37,0	7,2	0,1	0,1	1,3	8,7	33,0
Румъния	305,1	96,9	86,6	42,2	7,1	2,3	0,8	4,4	64,9
Словения	48,5	23,5	8,0	7,5	0,0	0,1	0,2	0,8	8,3
Словакия	99,5	19,3	14,1	31,0	1,1	0,6	0,0	0,9	32,3
Финландия	122,5	39,5	28,1	10,5	0,0	0,2	9,8	7,1	27,4
Швеция	223,4	75,6	62,3	8,4	0,0	1,1	16,1	7,0	53,0
Великобр.	1002,4	292,6	233,9	56,6	1,1	1,8	13,3	92,6	310,6

Източник: Европейска комисия, Евростат

Таблица 51: Брой на предприятията по видове транспорт – 2007 година



Брой предприятия	Общо	Товарен автомобил. трансп.	Пъртич. автомобил. трансп.	Железопътен трансп.	Тръбопров. трансп.	Вътрешновод. трансп.	Морски транспорт	Въздушен трансп.	Складир. и спомаг. дейности
ЕС-27	1 163 160	608 713	336 517	887	161	9 324	10 700	3 774	112 084
ЕС-15		438 565	244 939			8 254	10 156	3 352	88 456
ЕС-12		170 148	91 578			1 070	544	422	23 628
Белгия		7 638	2 261			337	122	170	2 664
България	16 585	7 097	6 527	8	0	20	10	37	1 643
Чехия		26 750	9 320			76	0	30	4 202
Дания	13 493	7 186	3 710	14	4	27	407	51	1 445
Германия	87 592	34 824	24 550	290	29	1 128	1 745	425	14 772
Естония	3 972	2 411	248	10	0	1	18	9	936
Ирландия		4 100	600			0	66	36	836
Гърция		21 718	35 000			0	3 031	17	7 808
Испания	228 028	138 599	65 833	8	0	38	225	85	13 469
Франция	95 854	42 551	37 637	32	30	1 177	771	555	7 549
Италия	148 042	93 427	23 379	36	7	759	754	243	17 642
Кипър	4 056	1 452	1 436	0	0	0	63	5	583
Латвия	5 204	2 656	770	15	2	7	26	16	1 246
Литва	7 182	3 998	1 255	12	3	11	13	12	988
Люксемб.	928	469	170	2	0	22	7	14	153
Унгария	32 882	18 410	8 979	18	5	99	5	88	3 447
Малта	2 508	386	1 022	0	0	0	140	20	243
Холандия	24 260	8 865	4 135	20	5	3 640	695	235	4 200
Австрия	15 480	7 384	4 984	27	7	75	11	152	1 257
Полша	145 968	80 990	51 531	104	5	678	171	101	6 746
Португ.	27 769	11 789	11 799	1	4	254	186	70	1 902
Румъния	32 786	18 422	9 416	88	3	139	55	57	2 123
Словения	8 526	6 330	935	6	1	30	43	31	635
Словакия		1 246	139			9	0	16	836
Финландия	23 895	11 307	9 298	5	1	75	252	71	1 637
Швеция	31 515	14 833	9 192	35	0	477	686	214	3 041
Великобр.	65 656	33 875	12 391	100	10	245	1 198	1 014	10 081

Източник: Европейска комисия, Евростат

Таблица 52: ГОДИШЕН ОБОРОТ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ – 2007 ГОДИНА

Брой предприятия	Общо	Товарен автомобил. трансп.	Пъртич. автомобил. трансп.	Железопътен трансп.	Тръбопров. трансп.	Вътрешновод. трансп.	Морски транспорт	Въздушен трансп.	Складир. и спомаг. дейности
ЕС-27	1 210 000	302 597	97 157	73 692	12 310	6 124	105 305	128 469	418 708
ЕС-15		264 867	88 824						388 487
ЕС-12		37 730	8 333						30 221
Белгия		10 954	1 705			406	3 580	3 244	19 180
България		1 416	426	442	0			386	1 171
Чехия		7 100	943			43	0		6 389
Дания		6 162	2 790	247	65			3 208	9 014
Германия	218 217	29 131	15 324	16 474	2 416	1 735	27 419	14 959	91 004
Естония	3 849	992	103	194	0			120	2 262
Ирландия		2 430	650						3 503
Гърция		3 120	2 600			0	2 347	1 253	2 936
Испания	116 416	38 725	8 819	1 971	0	35	1 960	10 538	35 541
Франция		39 639	15 232			681	10 416	19 673	54 577
Италия	143 328	47 367	7 731	6 323	2 207	189	10 913	11 081	43 319
Кипър	1 583	115	89	0	0	0	273	411	569
Латвия		1 058	184			1	58	322	1 640
Литва		2 303	267	440	3	5	170	124	1 377
Люксемб.	4 680	1 139	169	454	0	5	23	1 795	789
Унгария	13 567	3 951	1 160	1 404	299	69	2	924	4 740
Малта	630	54	78			0			331
Холандия		19 066	3 328	2 115	165	2 094	5 720	9 524	23 036
Австрия	38 019	8 659	3 170	2 533	768	121	10	3 382	15 277
Полша	33 306	14 149	3 308	4 041	955	122	388	1 362	6 786
Португ.		5 045	1 320				676	:	5 780
Румъния	9 115	3 779	1 283			136	108	602	2 529
Словения	3 769	1 927	209			1			1 122
Словакия		885	282				0		1 305
Финландия	19 996	5 659	1 764			16	2 719	2 658	5 689
Швеция	46 944	9 137	5 942	1 652	0	142	4 165	3 477	15 644
Великобр.	224 119	38 635	18 282	10 237	670	129	9 914	29 737	63 199

Източник: Европейска комисия, Евростат

Раздел 10. СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ И ФИГУРИТЕ

Таблица 1: Дейности, включени в сектора Транспорт, складиране и пощи съгласно КИД и съответствието със Статистическа класификация на икономическите дейности на Европейската общност (НАСЕ). Източник: НСИ	11
Таблица 2: Дял на сектор «Транспорт» в брутната добавена стойност на ЕС. Източник: ЕК, Евростат.....	12
Таблица 3: Товарен транспорт (ЕС 27). Източник: ЕК, Евростат.....	12
Таблица 4: Пътнически транспорт (ЕС 27). Източник: ЕК и Евростат.....	13
Таблица 5: Товарен железопътен транспорт (млрд. ткм). Източник: ЕК и Евротат	15
Таблица 6: Пътнически железопътен транспорт (млрд. пкм). Източник: ЕК и Евростат	16
Таблица 7: Дял на транспорта в БДС на България. Източник: НСИ	18
Таблица 8: Обем на товарните превози в България. Източник: НСИ.....	18
Таблица 9: Обем на пътническите превози в България. Източник: НСИ	19
Таблица 10: Основни показатели за сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НСИ	20
Таблица 11: Сектор „Транспорт, складиране и съобщения“. Източник: НСИ, собствени изчисления.....	21
Таблица 12: Брой на предприятията в сектор „Транспорт“ – България (бр.). Източник: Евростат.....	21
Таблица 13: Брой на предприятията в сектор „Транспорт“ – ЕС 27 (бр.). Източник: Евростат	22
Таблица 14: Предприятията в транспортния сектор на България като процент от предприятията в ЕС 27 (%). Източник: Евростат.....	22
Таблица 15: Железопътна инфраструктура на Р България. Източник: НСИ.....	23
Таблица 16: Железопътна мрежа на избрани страни от Европа. Източник: Европейска комисия, Евростат	24
Таблица 17: Осигуреност на страната с железопътни линии (2009 г.). Източник: Европейска комисия, Евростат.....	24
Фиг.1 Верига на стойността на транспортните услуги	28
Фиг.2 Взаимодействие между различните типове пазари при формирането и развитието на веригата на стойността на транспортните услуги.....	30
Таблица 18: Транспортни средства на Р България. Източник: НСИ	34
Таблица 19: Транспортни средства на железопътния транспорт на Р България. Източник: Евростат	35
Таблица 20: Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи в сектор „Транспорт, складиране и съобщения“. Източник: НСИ	35
Таблица 21: Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор в страната. Изт.: НСИ	36
Таблица 22: Извършена превозна работа от българския автомобилен транспорт в международно съобщение	37
Таблица 23: Извършена товарна превозна работа от българския железопътен транспорт в международно съобщение. Източник: НСИ	37
Таблица 24: Извършена пътническа превозна работа от българския железопътен транспорт в международно съобщение. Източник: НСИ	37
Таблица 25: Водещи предприятия за 2009 г., 2008 г. и 2007 г. по брой служители в сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“. Източник: БСК	38
Таблица 26: Водещи предприятия за 2009 г., 2008 г. и 2007 г. по продажби в сектор „Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта“. Източник: БСК.....	38
Таблица 27: Сключени договори за безвъзмездна финансова помощ и извършените по тях плащания в евро към 31.12.2008 г.....	41
Таблица 28: Сключени договори за безвъзмездна финансова помощ и извършените по тях плащания в евро към 31.12.2009 г.....	41
Таблица 29: Предоставена безвъзмездна финансова помощ и извършени плащания по приоритетни оси в евро към 31.12.2010 г.....	41
Фиг.3 Динамика в броя на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ (Източник: НСИ)	43
Таблица 30: Брой осигурени лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ.....	43
Таблица 30: Сравнение между общия брой на заетите лица в страната и броя на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ	44
Фиг.4 Разпределение на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол(Източник: НОИ).....	45
Фиг.5 Разпределение на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст (Източник: НОИ).....	45
Фиг.6 Разпределение на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст (Източник: НОИ).....	46

Фиг.7 Разпределение на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по категории персонал.(Източник: НОИ).....	46
Фиг.8 Разпределение на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ в градовете и селата (Източник: НОИ).....	47
Таблица 31: Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ – лв. Изт.: НОИ.....	48
Таблица 32: Сравнение между средния осигурителен доход за страната и средния осигурителен доход в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Източник: НОИ.....	49
Фиг.9 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол (Източник: НОИ).....	49
Фиг.10 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст (Източник: НОИ).....	50
Фиг. 11 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по форми на заетост.....	50
Фиг.12 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“п хо категории персонал.....	51
Фиг.13 Среден осигурителен доход на заетите лица в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ в градовете и селата (Източник: НОИ).....	51
Фиг.14 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Югозападна България (Източник: НОИ).....	52
Фиг.15 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Южна-централна България (Източник: НОИ).....	53
Фиг.16 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Югоизточна България (Източник: НОИ).....	53
Фиг.17 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Северозападна България (Източник: НОИ).....	53
Фиг.18 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Северна-централна България (Източник: НОИ).....	54
Фиг.19 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по възраст в регион Североизточна България (Източник: НОИ).....	54
Фиг.20 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ през 2008 г. по професионални групи и региони (Източник: НОИ).....	55
Фиг.21 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ през 2009 г. по професионални групи и региони (Източник: НОИ).....	56
Фиг.22 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ през 2010 г. по професионални групи и региони.....	56
Фиг.23 Разпределение на заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по региони (Източник: НОИ).....	56
Таблица 33: Професии и специалности в различни направления от сектор „Транспорт“.....	58
Фиг. 24 Брой на учениците в България, обучаващи се в програми за придобиване на II, III и IV степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ).....	61
Фиг. 25 Брой на завършлите в България програми за придобиване на II, III и IV степен на професионална квалификация в областта на транспортните услуги (Източник: НСИ).....	61
Фиг. 26 Брой на студентите в България, обучаващи се във висшите училища в областта на Управлението на сухопътния, водния и въздушния транспорт по образователно-квалификационни степени (Източник: НСИ).....	61
Фиг. 27 Брой на студентите в България, завършили висше образование в областта на Управлението на сухопътния, водния и въздушния транспорт по образователно-квалификационни степени.....	62
Таблица 34: Промислени продукти в транспортния сектор, съгласно ПРОДПРОМ-2008. Източник: НСИ. 64	64
Фиг.29 Разпределение на предприятията в ЕС по подсектори на сектор „Транспорт“ (Източник: Европейска комисия).....	70
Фиг.30 Разпределение на заетите лица в България по подсектори на сектор „Транспорт“.....	71
Фиг.31 Разпределение на заетите лица в България по подсектори на сектор „Транспорт“.....	71
– товарни превози (Източник: НОИ).....	71
Фиг.32 Разпределение на заетите лица в България в инфраструктурата на сухопътния транспорт, складирането и другите спомагателни дейности в транспорта (Източник: НОИ).....	72
Фиг.33 Разпределение на заетите лица в България при пътническите и товарните превози (Източник: НОИ).....	72
Таблица 36: Енергийно потребление по сектори в страната. Източник: НСИ.....	73

Фиг.28 Разходи за НИРД в България – хил. лв. (Източник НСИ)	78
Фиг.29 Брой на заетите лица с НИРД в България (Източник НСИ)	78
Фиг.30 Разпределение на клас „Ръководни служители“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	94
Таблица 37: Стратегически варианти Клас Ръководители	95
Фиг.31 Разпределение на клас „Аналитични специалисти“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	96
Таблица 38: Стратегически варианти Клас Специалисти – компютърни специалисти	96
Таблица 39: Стратегически варианти Клас Специалисти – инженери	97
Таблица 40: Стратегически варианти Клас Специалисти – Финансови	98
Таблица 41: Стратегически варианти Клас Специалисти – Маркетинг	99
Таблица 42: Стратегически варианти Клас Специалисти – Логистични	100
Фиг.31 Разпределение на клас „Техници и други приложни специалисти“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	101
Таблица 43: Стратегически варианти Клас Техници и други приложни специалисти	101
Фиг.32 Разпределение на клас „Административен персонал“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	102
Таблица 44: Стратегически варианти Клас Административен персонал	103
Фиг.33 Разпределение на клас „Персонал, зает с услуги на населението, охрана и търговия“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	104
Таблица 45: Стратегически варианти Клас Персонал, зает с услуги за населението, охрана и търговия ..	104
Фиг.34 Разпределение на клас „Квалифицирани работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	105
Таблица 46: Стратегически варианти Клас Квалифицирани работници в селското, горското, рибното и ловното стопанство	105
Фиг.35 Разпределение на клас „Квалифицираните производствени работници и сродни на тях занаятчии“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	106
Таблица 47: Стратегически варианти Клас Квалифицираните производствени работници и сродни на тях занаятчии	106
Фиг.36 Разпределение на клас „Оператори на машини и съоръжения и работници по монтаж на изделия“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	108
Таблица 48: Стратегически варианти Клас Оператори на машини и съоръжения и работници по монтаж на изделия	108
Фиг.37 Разпределение на клас „Професии, неизискващи специална квалификация“ в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ по пол и възраст за 2010 г. (Източник: НОИ)	109
Таблица 49: Стратегически варианти Клас Професии, неизискващи специална квалификация	109
Таблица 50: Заети лица по видове транспорт – 2008 година	119
Таблица 51: Брой на предприятията по видове транспорт – 2007 година	119
Таблица 52: годишен оборот по видове транспорт – 2007 година	121