

През последните години всички институционални и експертни анализи, свързани с потенциала на железопътния транспорт у нас, включват и проблема с кадрите. Както е добре известно, недостигът на кандидати за работа в различните звена на БДЖ, НКЖИ, частните превозвачи и другите специализирани в жп транспорта администрации и компании се задълбочава. Това провокира министъра на транспорта Гроздан Караджов при последния си публичен отчет да обяви, че се търсят и вътрешни резерви с продължаваща квалификация и преквалификация на кадрите, за да може да се реализира в практиката нулевата толерантност към нарушителите на трудовите правила в железопътния транспорт и особено тези, свързани с безопасността. Но за да могат да се освобождават провинили се служители, трябва да има кой да ги замени. Кадровият дефицит може сериозно да спъне напредъка на релсовите превози, дори и да се намерят пари за подвижен състав и железопътна инфраструктура.

Това ни провокира да се обърнем към новоизбрания в началото на 2025 ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“ проф. Красимир Кръстанов, за да разберем по какъв начин може да се увеличи интересът към специалностите, свързани с железопътния транспорт. Проф. Кръстанов има дългогодишен опит в университета, като в предишния мандат е бил част от екипа на дългогодишния предишен ректор проф. Даниела Тодорова. Той има поглед не само върху процесите у нас, но и на европейско ниво, което му позволява да види голямата картина на железниците в нашия континент.

С проф. Красимир Кръстанов, ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“, разговаря кореспондентът ни Петър Галев.



Проф. Кръстанов, има ли интерес към специалностите, свързани с железниците, и какво според Вас може да се направи за привличането на младите хора към тези специалности? Във ВТУ „Тодор Каблешков“ обучаваме студенти в образователно-квалификационни степени „бакалавър“ и „магистър“ по редица специалности в седем професионални направления, като голяма част от тях са пряко свързани с железопътния транспорт. В последните години се забелязва по-малък интерес към някои от инженерните специалности, свързани с неговата експлоатация. Това донякъде се дължи и на негативната нагласа на обществото към жп транспорта. Студентите, завършили при нас, се реализират почти 100% на трудовия пазар, но стои въпросът със заплащането на труда. В сферата на железниците стартовата работна заплата на младите инженери все още не е атрактивна. Това също е фактор, който води до отлив на желаещи студенти да се обучават по тези специалности. Мисля, че ако се провежда адекватна политика за привличане на млади специалисти в железопътния транспорт, това рязко ще се отрази и на броя на желаещите студенти да се обучават в тези специалности. Във ВТУ „Тодор Каблешков“ предлагаме освен обучение по специалности, свързани с релсов транспорт, и възможност за получаване на професионална квалификация и правоспособност в сферата на жп сектора. По този начин завършилите студенти излизат освен с диплома за инженер по съответната специалност и с правоспособност, която могат да упражняват.

Включени ли са в програмите на университета съвременните аспекти и технологии, по които се развива жп транспортът? Мога да Ви уверя, че ВТУ „Тодор Каблешков“ обучава инженери в сферата на транспорта, които са с необходимата професионална квалификация и ключови умения. По всички учебни планове за съответните специалности сме разработили компетентностни профили, включващи компетентностна характеристика на специалността, компетентностна рамка (основни компетенции, специфични компетенции и управленски компетенции), реализация на специалността и съответствие на образователната програма с квалификационните нива в Европейската квалификационна рамка (ЕКР), респективно с Националната квалификационна рамка (НКР).

ректорът на ВТУ „Тодор Каблешков“
проф. д-р инж. **Красимир Кръстанов:**

Стремим се да обучаваме висококвалифицирани кадри според съвременните изисквания

В сферата на жп транспорта стартовата работна заплата на инженерите все още не е атрактивна

Подборът и описанието на компетенциите са съобразени с квалификационните нива в ЕКР, респективно НКР. Профилът на съответната длъжност осигурява приемственост и съответствие с европейски и международни класификатори на компетенции и системи за оценка на потенциала на работната сила – ESCO. Знанията и уменията, включени в описанието на всяка длъжност, отговарят на класификаторите на МуСотретепсе.

Учебните програми по включените дисциплини в учебните планове за съответните специалности периодично се актуализират. В този процес освен висококвалифицирани преподаватели участват и работодателите. Това гарантира пряката връзка между бизнеса и обучението и респективно новите технологии, по които се развива железопътният транспорт, са включени. Ние поддържаме постоянна връзка с работодателите в сферата на жп транспорта и в тази връзка се стремим да обучаваме висококвалифицирани кадри според съвременните изисквания на пазара. Дефицитите в сектора са свързани не толкова с липсата на подходящи специалности и професии, а по-скоро с нивото на компетентността на кадрите. Резултатите показват сериозна необходимост от създаване на подходящи и адаптивни компетентностни модели за управление на човешките ресурси в транспорта. Нуждите от квалификация и изисквания за специфични умения за различните категории длъжности не са еднакви при различните групи фирми в транспортната индустрия в страната. Според международната организация по труда (ILO) по-съществени изисквания на заетите в сферата на транспорта са: комуникативност, мултифункционалност, концентрация, способност за самоорганизация, умения за работа с клиенти. Транспортът в България се развива с бързи темпове, което налага непрекъснато увеличаване на потребностите от висококвалифицирани работници и специалисти в областите на някои видове транспорт. В тази връзка той изпитва недостиг от персонал с необходимата професионална квалификация и ключови умения. Около 75 – 80% от работодателите в този сектор са готови да наемат на работа младежи, но при условие че те притежават подходящата квалификация и подготовка. Обучението на транспортните кадри и повишаването на тяхната квалификация и преквалификация се осъществяват основно в следните звена: професионални гимназии и колежи, центрове за професионално обучение и ВУЗ. По данни на образователната система от общо 458 училища, осъществяващи професионално образование, 35 училища, или 7,64%, предоставят обучение в областта на транспорта. Завършващите професионално образование по специалности в областта на транспорта са най-важният и надежден източник на квалифицирани транспортни кадри.

Успява ли Европа да превърне железниците в приоритетен транспорт, каквито са институционалните заявки от много години?

Железопътният транспорт е екологосъобразен, с високо ниво на безопасност. В тази връзка политиките на ЕС постоянно насърчават използването

In Brief

For quality education and adequate salaries for young specialists we spoke with the Rector of the Higher School of Transport Todor Kableshkov

Prof. Dr. Eng. Krasimir KRASTANOV:

WE STRIVE TO TRAIN HIGHLY QUALIFIED PERSONNEL ACCORDING TO MODERN REQUIREMENTS

Interview of Petar GALEV

At Higher School of Transport Todor Kableshkov we train students in the educational and qualification degree (OKS) Bachelor and OKS Master in a number of specialties in seven professional areas, most of which are directly related to railway transport. In recent years, there has been less interest in some of the engineering specialties related to the operation of railway transport. This is partly due to the negative attitude of society towards railway transport. Almost 100% of students who have graduated from us are realized on the labor market, but there is the issue of labor remuneration. In the sector of railway transport, the starting salary of young engineers is still not attractive. This is also a factor that leads to an outflow of students wishing to study in these specialties. I think that if an adequate policy is implemented to attract young specialists in railway transport, this will sharply affect the number of students wishing to study in these specialties. At Higher School of Transport Todor Kableshkov we offer, in addition to training in specialties related to railways, the opportunity to obtain professional qualifications and legal capacity in the sector of railway transport. In this way, graduates leave. The curricula for the disciplines included in the curricula for the relevant specialties are periodically updated.>>>>>

In Brief

>>>>> In addition to highly qualified teachers, employers also participate in this process. This guarantees a direct connection between business and training, and respectively, the new technologies on which railway transport is developing are included. We maintain constant contact with employers in the sector of railway transport and in this regard we strive to train highly qualified personnel according to modern market requirements. The deficits in the sector are not so much related to the lack of suitable specialties and professions, but rather to the level of competence of the personnel. The results show a serious need to create appropriate and adaptive competency models for human resources management in transport. The qualification needs and requirements for specific skills for different job categories are not the same for different groups of companies in the transport industry in the country. According to the International Labour Organization (ILO), the most important requirements for employees in the transport sector are: communication, multifunctionality, concentration, ability to self-organize, customer service skills. Transport in Bulgaria is developing at a rapid pace, which necessitates the continuous increase in the needs for highly qualified workers and specialists in the areas of certain types of transport. In this regard, transport is experiencing a shortage of personnel with the necessary professional qualifications and key skills. About 75-80% of employers in the transport sector are ready to hire young people, but on condition that they have the appropriate qualifications and training. The training of transport personnel and the improvement of their qualifications and retraining is carried out mainly in the following units: vocational high schools and colleges, vocational training centers and universities. According to data from the education system, out of a total of 458 schools providing vocational education, 35 schools or (7.64%) provide training in the sector of transport. Graduates of vocational education in specialties in the sector of transport are the most important and reliable source of qualified transport personnel.

на железопътен транспорт. През 2020 на железопътния транспорт се падат 5,1 % от превоза на пътници между страните от ЕС и 11,5 % от превоза на товари, но само 0,4 % от емисиите на парникови газове от транспорта в ЕС. Железопътният транспорт има високата енергийна ефективност – делът от потреблението на енергия в транспорта е само 1,9%. По-голямата част от железопътния трафик се осъществява по електрифицирани линии. Основна цел на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 е необходимостта от намаляване на емисиите от транспорта с 90% до 2050. В тази връзка се предвиждат мерки за стимулиране на използването на мултимодален транспорт и за прехвърляне на значителна част – около 75% – от вътрешните товари, които се превозват по шосе, към жп транспорт и вътрешни водни пътища. Всичко това изисква мерки за по-добро управление, а също така и за увеличаване на капацитета на железниците. Основните цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност включват увеличаване на железопътните товарни превози с 50% до 2030 и със 100% до 2050, както и удвояване на високоскоростните пътнически превози до 2030 и утвърдяването им до 2050. В стратегията се посочва необходимостта от засилване на трансграничното координиране и сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура, от по-добро управление на железопътната мрежа като цяло и от използване на нови технологии за увеличаване на железопътните товарни превози. ЕС вече прие законодателство относно управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и управлението на железопътния трафик – Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство и Регламент (ЕС) № 913/2010 относно коридорите за

железопътен товарен превоз. Това отразява целта на политиката за създаване на единно европейско железопътно пространство, в което железопътните предприятия да могат да предоставят транспортни услуги, включително трансгранични услуги, във все по-интегрирана и оперативно съвместима мрежа.

Какви се перспективите пред сектора у нас? Вярвате ли, че излизаме от дългогодишния застои в развитието на железниците?

Инвестициите в нов подвижен състав и увеличаването на дела на железопътните превози имат положителен ефект в обществото като цяло във връзка с намаляването на външните разходи – изразени чрез намаляване на емисии на вредни газове, фини прахови частици, ПТП, задръствания и др. Влакът е най-екологичният начин за транспортиране на пътници. Железопътният транспорт има най-ниски емисии на въглероден диоксид. За далечните пътувания е необходимо да се осигурят вагони с допустима скорост на движение, позволяваща максимално усвояване на възможностите на реконструирания участък. Преструктурирането на железопътната мрежа е основен подход за постигане на ефективно управление на железопътната инфраструктура. Той е приложим поради увеличаването на скоростите и води до сериозни икономически ефекти. Чрез въвеждане на нови технологии (ERTMS) в железопътната инфраструктура е възможно да се направи оптимизация на броя на персонала, без това да доведе до влошаване на експлоатационната дейност. Този подход кореспондира с целта на европейската транспортна политиката за създаване на единно европейско железопътно пространство, в което железопътните предприятия да могат да предоставят транспортни услуги, включително трансгранични услуги, във все по-интегрирана и оперативно съвместима мрежа.

Driving the Mobility Transition

HITACHI
Inspire the Next

Hitachirail.com