

ПРИЛАГАНЕ НА СОЦИАЛЕН МЕНИДЖМЪНТ В ЛОГИСТИЧНИЯ СЕКТОР ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА УСТОЙЧИВИ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНИ МУЛТИМОДАЛНИ ТРАНСПОРТНИ ВЕРИГИ

Камелия Нарлева, Валентина Грънчарова

APPLICATION OF SOCIAL MANAGEMENT IN LOGISTIC SECTOR FOR BUILDING OF STABLE AND COMPETITIVE MULTIMODAL TRANSPORT CHAINS

Kameliya Narleva, Valentina Grancharova

Abstract: *The transport is an important economic sector that contributes to meeting the people needs. The integration of transport processes and the creation of multimodal transport chains is important for improvement on the quality of the transport service and reduces the current costs of the logistic service.*

The questions, addressed to social management are of growing importance and priority today. Among the leading prerequisites for this are globalization, the role of knowledge, information, cultural dialogue, the growing importance of social interaction factors in world etc. Due to the above considerations, the following paper presents a study of current, debatable issues regarding the modern management concept, named "social management" in the case of the logistics business especially in creating of competitive transport chains.

Keywords: *logistic, social management, multimodal transport chains*

1. Въведение

Въпросите и проблемите, свързани със социалния мениджмънт на компаниите имат нарастваща значимост и приоритет сред съвременните организации, които в стремежа си да реализират и повишат конкурентните си предимства трябва да привлекат вниманието, доверието и подкрепата на обществото и средата, в която осъществяват стопанската си активност.

Причините, анализирани в по-тесен изследователски аспект, са от социален и технологичен характер. Социалните предпоставки акцентират върху промените в живота на хората, в резултат на формирането и реализирането на социалния мениджмънт. Управленската концепция намира все по-широко приложение при идентифицирането и удовлетворяването на социалните и икономическите потребности на хората в организацията, а и извън нея. Натрупването на критична маса изследвания относно ролята на социалните фактори в управлението обуславят технологичните причини, кореспондиращи още с управленските методи, механизми и модели, така необходими за постигане на желаните параметри в развитието на организациите, икономиките и обществата.

За да задоволят по най-добрия начин количествените и качествените изисквания на клиента мултимодалните транспортни вериги възникват на основата на съществуващи международни и държавни транспортни системи и използват установени вече транспортни възли и свързани с тях транспортни връзки. Извършването на техническа, технологична и организационна координация между отделните възли на веригата спомага за компенсиране на недостатъците на различните видове транспорт, участващи в транспортния процес.

Пътната карта „Транспорт 2050“ за единно европейско транспортно пространство има за цел премахването на основните бариери и затрудненията в много ключови области като транспортната инфраструктура и инвестициите, иновациите и вътрешния пазар. Целта е да се

създаде единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари.

2. Социалният мениджмънт на примера на логистичния бизнес

В исторически план, социалният мениджмънт има за свой първообраз, примерите за видни „социално просветени ръководители” от деветнадесети и двадесети век. Инициативата, от друг изследователски ъгъл, може да бъде проследена от средата на 60-те години на миналия век - времето на американските корпоративни скандали и директно до делото Уотъргейт в началото на седемдесетте години на миналия век [5, 6].

Съвременният дебат по темата произхожда от САЩ, където започва с появата на статия на Нобеловия лауреат М. Фридман през 1970 г. В нея, той ясно отрича идеята, че която и да компания трябва да се занимава с неща, които не се отнасят до същината на нейната основна мисия, а именно, да увеличава стойността на акциите или печалбата [2]. Сходно мнение споделя и Д. Лад. В изследване от същата година, той отбелязва, че е неуместно да се порожда морални очаквания от бизнеса. Тези очаквания, според автора, са „...извън корпоративната култура и даже липсват в организационния речник” [4].

Въпреки, че Фридман и Лад имат съществени основания за схващанията си от позицията на своето време, то в по-съвременните дискусии никой не оспорва факта, че социалният мениджмънт е актуална и значима тема [10, 11, 12]. За актуалността на концепцията в нашето съвремие свидетелстват и резултатите в Таблица 1. Според проведен контент анализ от 2021 г. например, в материалите, отнасящи се до фирми и бизнес, изразът „социален мениджмънт” се открива съизмеримо количество пъти, както и думата „печалба”. Този факт потвърждава, съществуващата разлика в разбирането и съдържанието на понятието от времето на възникването на концепцията, до наши дни.

Таблица 1. Честота на проявление на корпоративната социална отговорност и други термини в Интернет, 2021 г.

<i>Тема</i>	<i>Резултати в Интернет</i>
<i>Социално предприятие</i>	2.73
<i>Социален мениджмънт</i>	7.18
<i>Организационна печалба</i>	10.4

През последните десетилетия концепцията за социалния мениджмънт се развива както в теоретичен, така и в приложен план, както в количествен, а така също и в съдържателен аспект [1]. В резултат на това се установява, че печалбата, както в миналото, така и в наши дни, е основно качество на предприятията. Съвременните изследвания и анализи обаче приемат, че съобразно редица обстоятелства – влошаване на състоянието на планетата, загуба на биологични видове и популации, нарастване на социалното неравенство и пр. - постигането на печалба следва да е в хармония с корпоративната отговорност, с екологичната и социална полезност на организациите.

Социалният мениджмънт има отношение към отношение към различни заинтересовани страни. По примера на класическата икономика се определя изключителната важност на

акционерите. Според съвременната концепция на заинтересованите лица, обаче, предприятията са ангажирани към всички страни, които са повлияни от съществуването и функционирането на самото предприятие по един или друг начин - обществени организации, институции, правителства и др., по примера на Фигура 1.

Въпреки нарастващата актуалност на темата, проучванията по въпроса показват, че разбиранията за природата на социалния мениджмънт не са еднозначно определени. В съвременieto ни, концепцията включва разностранни и взаимосвързани въпроси, както със стратегически, така и оперативен характер, сред които: опазването на околната среда, устойчивото развитие, устойчивия растеж, икономическите индикатори на организацията, спонсорството и дарителството, контрола върху качеството, опазването на работната среда, здравето, сигурността на хората, заинтересованите страни и пр. аспекти.



Фиг. 1 Социален мениджмънт – заинтересовани страни

Реализираните икономически ефекти от социалния мениджмънт води до намаляване на транзакционните разходи на компаниите, поставящи си социални цели и резултати. Едновременно с това социалните инициативи на пазарно ориентирани предприятия имат пряко отношение към повишаване на тяхната конкурентоспособност и формиране на съответен обществен имидж.

При засилени тенденции на кризисни предизвикателства в глобализирана и дигитализирана икономическа среда, управлението на доставките и логистичните дейности влияят значително на икономическите процеси. Важна предпоставка за дейността на логистичните фирми в условията на пандемията, предизвикана от разпространението на COVID-19 са (и продължават да бъдат) софтуерните цифрови технологии и решения, позволяващи гъвкави промени в операциите, процесите и моделите на работа. В резултат на това, понятието „социален мениджмънт“ има различни интерпретации при различните ръководители и организации.

Изследване в рамките на ЕС показва, че 42% от анкетираниите ръководители на 12 мултинационални логистични компании определят, че от голямо значение е приложението на принципите на социален мениджмънт при вземането на стратегически и оперативни бизнес

решения [14]. Други 42% са на мнение, че социалният мениджмънт е важен фактор, но е само един измежду много други, които имат роля при вземането на управленски решения.

При изследване през 2021 г. с фокус група ръководители на логистични организации в град Варна, потърсихме отговор на въпроса: „Познато ли Ви е понятието „социален мениджмънт“ и важно ли е то за Вас?“. Според анализа на резултатите, не малък процент - 27% - от анкетираните признават, че не са наясно какво представлява и по какъв начин концепцията е свързана с опазването на околната среда. Въпреки това 80% от участниците в анкетното проучване считат, че социалният мениджмънт е от голяма важност за обществото и общественото развитие.

В изследване, посветено на социалните и благотворителни изяви на бизнеса в България, обхващащо 50 логистични организации, доказахме, че основната форма на проявление на социалната ангажираност на фирмите е дарителството. Съобразно резултатите, 60% от логистичния бизнес у нас е ангажиран с благотворителност по един или друг начин. Най-често фирмите дарителки посочват като основна причина да правят дарения своите филантропски настроения и морален избор - 65%. На второ място в „българските“ мотиви за дарителство следва възможността за подобряване на имиджа на организацията сред обществото - 33%. Според проучването ни, в България преобладава мнението, че дарителството носи както ползи, така и проблеми. Най-често споменаваните проблеми са, че дарителската активност води до нарастване на данъчните проверки, или нови „молители“, като същевременно фирмите не отчитат нарастване на клиентите или други ползи от подобрения публичен имидж. Анкетираните са на мнение, че в страната ни липсват икономически механизми, които да тласкат фирмите към благотворителност, като „бонусите от дейността“ са свързани основно с одобрение от страна на клиентите и особено от страна на служителите.

Социалният мениджмънт като управленска концепция предоставя нови възможности за дебат относно „отворени въпроси“, свързани със социално отговорните организации на днешния ден и с „етичните“ социални действия и отношения на хората в организацията. Темата за социалния мениджмънт освен актуално присъствие има дълго историческо наследство. Изследването на исторически концепции, както и на развитието на по-съвременните схващанията позволява да се проследи както генезиса, така и еволюцията на идеята, да се „осветлят“ допълнителни теми и перспективи.

Като член на Европейския съюз България е длъжна да спазва един от основните принципи, на базата на които е изграден Съюзът, а именно инерационалната дисциплинарност [7]. В изследване, посветено на социалните и благотворителни изяви на бизнеса в България, обхващащо 50 логистични организации, доказахме, че основната сред основните форми на проявление на социален мениджмънт на фирмите е дарителството. Анкетното изследване доказва, че в страната ни липсват икономически механизми, които да тласкат фирмите към благотворителност, като „бонусите от дейността“ са свързани основно с одобрение от страна на клиентите и особено от страна на служителите.

3. Роля на социалния мениджмънт при създаването на мултимодални транспортни вериги

3.1 Анализ на особеностите на мултимодалните транспортни вериги

Мултимодалните транспортни вериги представляват обвързвани в определена последователност транспортни възли от различни видове транспорт. Те осигуряват цялостния процес на обслужване на превоза на товарите, като в началото и края на тази веригата най-често са производителят и потребителят на продукта. В сухоземно-морските транспортни вериги процесът на транспортиране се прекъсва в междинните пунктове най-малко два пъти в морските пристанища, където превозът на товара продължава след смяна с друг вид транспорт.

Големите морски пристанища, които обслужват проезокеански транспортни вериги, условно наричани хъбове, притежават необходимата техника за обслужване на транспортни средства на няколко вида транспорт. По икономически съображения и за постигане на максимална ефективност и производителност от транспортната дейност, имайки в предвид разликата в товароносимостта на сухоземните транспортни средства и оптималното използване на товарподемността на плавателните съдове, в морските пристанища и терминали съществува концентрация на различни по вид и големина товари. Те изпълняват ролята на дистрибуционен и логистичен център, където се извършва натрупване на малки партии еднородни товари и окрупняване на големи партии.

Най-общите изисквания към структурата на една мултимодална транспортна верига от страна на клиентите са свързани с определянето на:

- максимален размер на партидите;
- честота на превоза;
- брой междинни пунктове по транспортната верига;
- лесна достъпност в началния и крайния пункт на веригата;
- необходимост от специално или допълнително опаковане на товара;
- продължителност и цена на превоза.

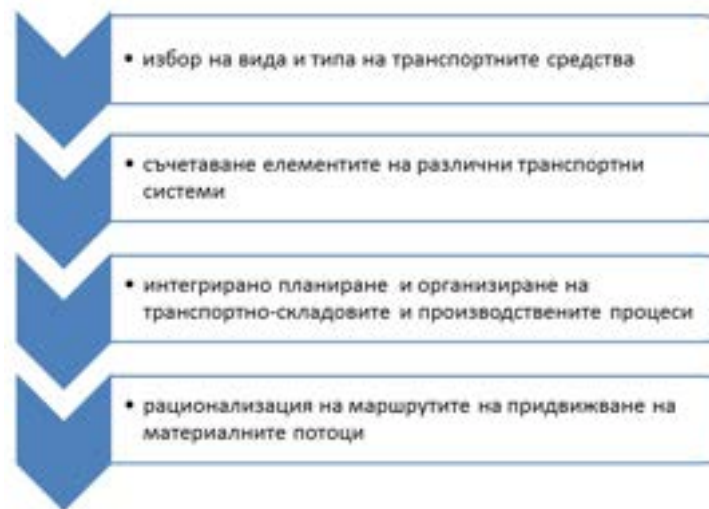
При ползването на една транспортна услуга клиентът избира между различни алтернативи като от определящо значение за неговия избор е цената и качеството на превоза. Изборът на начин на транспортиране и транспортните средства е определящ за транспортното обслужване и ритмичността на логистичната система. При избор на вида на транспортно средство най-често могат се вземат под внимание изискванията на конкретната стока към превоза, величината на товаропотока, ритмичността на доставките, наличие и състояние на инфраструктурата и др. В този смисъл оптимизирането на разходите, което е основен принцип на транспортната логистика, се реализира за сметка на икономии от мащаба на превозите на товари и дължината на маршрутите. Изборът на маршрут е друго управленско решение, до което се достига след оценка на различни алтернативи като не винаги най-късото разстояние е най-евтино. Най-голяма вариантност на маршрутите се наблюдава при автомобилния транспорт, а най-малка при железопътния транспорт и транспортът по вътрешни водни пътища.

3.2 Критерии за създаване на устойчиви и конкуретоспособни мултимодални транспортни вериги

Промените в морската търговия са резултат от развитието на световния флот и от изграждането на нови кораби. Например, имайки предвид глобалните тенденции в бизнеса с нефтопродукти и все по-големите размери на корабите, възниква проблемът с осигуряването на безопасно превозване и прехвърляне на товара от/на кораба. Затова от особеното значение са

специфичните характеристики на този вид товари, безопасното съхранение и ефективния трансфер на пристанищните терминали и всички други операции по обработка на товари [3]. За да отговорят на тези изисквания мултимодалните транспортни вериги трябва да притежават оптимална превозна и претоварна способност, сигурност и надеждност на доставките, унификация и съвместимост по цялата транспортна верига, което означава пригаждането на отделните елементи на веригата, вкл. подвижен състав, транспортни възли, претоварни съоръжения, технологии на работа и създаването на единна схема на работа по време на целия транспортен процес.

Стремежът за постигане на оптимални резултати е свързан с решаването на изискванията за предлагане на ниски цени и високо качество на превозите. Стойността на превоза може да варира и да подлежи на промяна от страна на превозвача, като качеството на превозите зависи от конкретните изисквания на клиентите на транспортната услуга. На фиг. 2 са представени задачите, които трябва да бъдат решени за създаване на надеждна, устойчива и оптимално функционираща система за снабдяване, производство, разпределение и потребление.



Фиг. 2. Задачи на транспортната логистика

Изграждането на логистични паркове и производствени дистрибуционни центрове води до икономически подем на даден географски регион и е свързан с редица инвестиции и капиталовложения от страна на държавни и частни фирми. В резултат на това се променя съществуващата транспортна инфраструктура, появяват се нови населени места. Бурното икономическо развитие на даден район или държава е свързано и с политическата стабилност в региона и е резултат от държавната политика.

Всеки регион може да разработи своя собствена концепция, която да отразява нуждите на индустрията и търговията. Необходимо е осигуряване и прилагане на нови политики и създаване на стандарти и интегрирани решения по цялата транспортна верига. Разработването на интермодални модели на транспорт изисква сътрудничество и споделяне на информация между различните играчи на пазара, за да се осигури оптимизация и рационализиране на транспортирането на товарни единици и за да се използва пълноценно предимството на мултимодалните логистични решения в зависимост от търсенето, географското местоположение и конкурентните предимства.

Зоните за свободна търговия са част от макрополитиките за икономическо развитие. В същото време няма унифициран модел за създаване и развитие на зоните за свободна търговия в света и всяка страна създава различни условия за управление и улеснение на търговията в тях. Целта на развитието на свободните зони е осигуряването на зони за свободна търговия към цялостния план на пристанището и увеличаване на заетостта и доходите.

Пристанищата като важна връзка на транспортните мрежи, трябва да бъдат гъвкави и адаптивни към промените на търсенето и предлагането на пазара. В процеса на своето развитие държавите все повече зависят от високите технологии, включително компютърните, с които в голяма степен е свързано управлението на жизненоважни обекти от националната инфраструктура [9]. В общ план интелигентните системи използват механизъм за анализ на заобикалящата ги среда, в резултат на който, те инициират действия за постигане на предварително дефинирани цели. Осъвременените през последните години сегменти на комуникационноинформационната система позволяват оптимизиране и сравнително висока ефективност на процеси, благодарение на имплементиран изкуствен интелект. Познаването на възможностите на интелигентните системи би довело до тяхното ефективно прилагане и оптимизирането на множество процеси [13]. Затова съвременните пристанищни терминали са оборудвани с техника, позволяваща частична или пълна автоматизация на операциите. Използването на специализирани компютърни програми и системи за проследяване на товарите по цялата верига позволява автоматизиране голяма част от процесите, свързани с обработката на товара в отделните звена на транспортната верига, проследяване в реално време и автоматизиране на документооборота. По този начин могат да се оптимизират разходите, свързани с използваното транспортно оборудване и наетата работна ръка, която освен необходимото образование и квалификация, трябва да притежава и допълнителни професионални знания и умения, свързани с прилагане на научни методи на управление и вземане на решения при различни ситуации и в условията на неопределеност. В този смисъл като ключов фактор за успеха и развитието на съвременните транспортни вериги не трябва да се пренебрегват качествено управление и мотивацията на персонала.

4. Изводи

Съвременните модели за социален мениджмънт следва да се разглеждат в две направления – на фирмено ниво и на национално или държавно ниво. В областта на логистиката транспортът е подложен на натиск за намаляване на цените и времето на доставките и повишаване на качеството и нивото на обслужване на доставките.

Прилагането на концепцията за социален мениджмънт във фирмите в транспортния сектор е свързано най-вече с управлението на човешките ресурси на различните управленски нива и се изразява в:

- правилен подбор на персонала и осигуряване на възможности за подобряване на неговата квалификация;

- намиране на начини и средства за мотивиране на служителите с цел оптимално използване на техните интелектуални умения и физически способности и постигане на необходимото качество на услугата, добра производителност и максимални финансови резултати.

Целенасочено въздействие върху развитието и функционирането на различните видове транспортни системи на европейско, национално или регионално равнище може да бъде осъществено чрез създаването на подходяща транспортна политика.

В контекста на членството на страната ни в ЕС и участието на българските фирми в европейското икономическо пространство, българският бизнес не може да не е съпричастен с европейските норми и договорености, свързани с доброволно възприемане на поведение на социална ангажираност в партньорските взаимоотношения. Последното е от особена значимост за логистичните фирми, чиято дейност е свързана с предлагане на ефективни услуги, специфично насочени към повишаване на скоростта при реакция на получените пазарни сигнали.

За прилагането на социален мениджмънт в логистичния сектор е необходимо да бъдат предприети всички мерки за постигане на устойчива и конкуретоспособна среда, а именно:

- създаване на подходяща законова рамка за привличане на частни инвестиции с цел подобряване на транспортната инфраструктура;
- прилагане на стандарти за обучения на пристанищни работници;
- модернизирание на информационните и технологичните системи за улесняване на пристанищните операции.

Използвана литература:

1. EUROPIAN COMMISSION. Corporate Social Responsibility [online]. 2022. Available from: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sustainable-business/corporate-social-responsibility/index_en.htm, 05. 2022.
2. FRIEDMAN, M. *The social responsibility of business is to increase its profits*. New York: The Free Press, 1970.
3. GRANCHAROV, I. Safety measures relating to carriage and transfer of liquid cargoes. *Annual journal of Technical university of Varna*, 2019, Bulgaria. Vol. 3, Issue 2, pp. 62–71. ISSN 2603-316X. Available from: <https://doi.org/10.29114/ajtuv.vol3.iss2.114>
4. LADD, D. Morality and the Ideal of Rationality in Formal Organizations. *Social Management*, 2019, 21(1), 97-116.
5. LOEW, Th., K. ANKELE, S. BRAUN, J. Clausen. *Bedeutung der internationalen CSR-Diskussion für Nachhaltigkeit und die sich daraus ergebenden Anforderungen an Unternehmen mit Fokus Berichterstattung*. Berlin, Münster, 2004
6. MAZURKEWICH, K. A Wealth of Happiness: CSR. *Wall Street Journal*, 2016, 55-76.
7. АНЕВА А., Някои проблеми в политиката на Република България за интернационална солидарност, Годишник - Висше училище Колеж по икономика и администрация-Пловдив, Пловдив, 2013, стр. 88-98. ISSN 1313-8472
8. ГЕРГЕЙ, Т. Истински отговорното предприятие. София: Фондация „Тайм - екопроекти“, 2011.
9. ДИМИТРОВ, Н., *Системен подход към критичната инфраструктура*. 2019, Варна: ВВМУ "Н. Й. Вапцаров". ISSN 978-619-7428-40-7
10. КОЛЕВА, В. Управление на мотивацията в екипа и ефективното управление. *Управление и устойчиво развитие*, 2005, 1-2, 446 - 451.
11. НАРЛЕВ, Ю. Социални предприятия и социални иновации. Варна: *Наука и икономика*, 2014.

12. НАРЛЕВ, Ю. Социалните предприятия – еволюция и перспектива. *Бизнес посоки*, Бургас: Бургаски свободен университет, 2017, 2, 61 - 68. . ISSN 1312-6016 (Print)
13. НИКОЛОВ, Ж., А., КАРАДЕНЧЕВА. Възможности за прилагане на интелигентни системи при комуникационно-информационно осигуряване на военноморските сили. *Известия*, 2021, стр. 23-25. ISSN 1314-3379. Available from: <https://journals.mu-varna.bg/index.php/isuvmn/article/view/8438>
14. РОЙ, Д. (2016). Социалната ангажираност на бизнеса. София: Общество и бизнес. 2016, 14-41.

За контакти:

доц. д-р Камелия Нарлева

Висше военноморско училище “Н. Й. Вапцаров“

гр. Варна, ул. „Васил Друмев“ №73

e-mail: k.narleva@nvna.eu

доц. д-р инж. Валентина Грънчарова

Висше военноморско училище “Н. Й. Вапцаров“

гр. Варна, ул. „Васил Друмев“ №73

e-mail: v.grancharova@nvna.eu, grancharova.v@abv.bg