

## Ефективност на контролната дейност в областта на автомобилния транспорт

Велизара Пенчева, Йордан Арабаджиев, Асен Асенов

*Efficacy of Control Proactive in the Field of Automobile Transport. At this research an analyse of existing practice for the automobile transport control was made and the use of risk management as an effective method of work of control authorities Executive Agency "Automobile Administration" (EAAA) was offered.*

**Key words:** *automobile transport control; risk management*

### ВЪВЕДЕНИЕ

През последното десетилетие системата за контрол върху транспортната дейност в Р. България е в процес на динамично развитие, стимулирано от членството ни в Европейския съюз. Този контрол се изпълнява от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" (ИААА), която го осъществява чрез Дирекция "Държавна автомобилна инспекция" и 27 –те Регионални дирекции "Автомобилна администрация", които се намират на територията на страната и извършват този контрол.

Дирекция "Държавна автомобилна инспекция" ръководи контролната дейност и се занимава с: изготвяне на планове и програми за нея; осъществява методическо и оперативно ръководство на контролната дейност на регионалните дирекции "Автомобилна администрация"; изготвя анализи и информации за състоянието на контролната и административно-наказателната дейност.

Регионалните дирекции "Автомобилна администрация" извършват пътен контрол и контрол в условията на пет типа предприятия.

Проверките при пътният контрол са върху: автобуси, извършващи обществен превоз на пътници; товарни автомобили, извършващи обществен превоз на товари; - таксиметрови автомобили; автомобили, извършващи превози за собствена сметка; автомобили, превозващи опасни товари; превоз на пътници и товари с автобуси и автомобили с чужда регистрация; АЕТР, използване на тахографи, време за управление, почивки (при автобуси, извършващи обществен превоз на пътници; товарни автомобили, извършващи обществен превоз на товари; автомобили, извършващи превози за собствена сметка; автомобили, превозващи опасни товари; превоз на пътници и товари с автобуси и автомобили с чужда регистрация.

Три от петте типа предприятия, в които се извършва контрол са транспортни фирми, извършващи: обществен превоз на пътници и товари; таксиметров превоз; превоз на опасни товари. Освен това на контрол подлежат и предприятия, извършващи периодични прегледи за техническа изправност на ППС, както и предприятия, извършващи обучение на кандидати за водачи на МПС.

Общият брой на служителите в Регионалните дирекции "Автомобилна администрация" е  $A = 513$ , като  $A_{cp} = 19$ ;  $A_{max} = 72$  (София);  $A_{min} = 12$  (Монтана), служителите в Дирекция "Държавна автомобилна инспекция" са 16.

Към 01.10.2008 г. в България има регистрирани 12 993 автотранспортни фирми, от тях:

-с лиценз за обществен превоз на пътници и товари на територията на Р. България:

- за товарни превози-2086 фирми с 8230 автомобила и 3730 ремаркета;
- за пътнически превози -1463 фирми с 11270 автобуса.

-с лиценз на общността:

- за товарни превози 5610 фирми с 39745 копия на лиценз за общността<sup>1</sup>;
- за пътнически 522 с 4660 копия на автобуси.

- за таксиметрови превози - 3312 брой фирми с 24431 превозни средства.

Сравнението между броят на служителите и подлежащите на контрол фирми, превозни средства и количеството превозна дейност показва, че обемът от работа по контрола е голям, а ресурсът от служители е ограничен. Като се добави към това и ограниченията на финанси и техника за извършване на контролната дейност се стига до извода, че е необходимо оптимизация и прилагането на ефективни методи в дейността на контролните органи.

### ИЗЛОЖЕНИЕ

ИААА извършва контролна дейност, която е регламентирана като процентно съотношение със Закона за автомобилните превози.

През 2007 година броят на извършените проверки при пътен контрол е 296 419 с 15309 съставени акта. В табл. 1 е посочен броя на проверките по отделните категории и съставени актове.

Брой и резултати на извършени проверки при пътен контрол (2007 г.) Таблица 1

	Автобуси	Товарни автомобили	Таксиметрови автомобили	Превоз за собствена сметка	Превоз на пътници и товари с МПС с чужда регистрация	Превоз на опасни товари
Проверени	57949	61241	87391	52705	25049	12084
Съставени актове	1859	5068	2677	4460	784	461
% състав. актове	3,2	8,2	3,1	8,47	3,13	3,81

Най-висок е броят на проверените при пътен контрол таксиметрови автомобили - 29,48% от общия брой, следван от автобуси и товарни автомобили с около 20%. и от превозни средства, извършващи превози са собствена сметка - 17,78%. Превоз на пътници и товари с МПС с чужда регистрация е с 8,46% и превоз на опасни товари е с 4,08%.

В табл. 2. е посочен броят на проверките в категориите предприятия. Общият брой проверки за 2007 г. е 9847 със съставени 1103 акта.

Брой и резултати на извършени проверки в тр. предприятия (2007 г.) Таблица 2

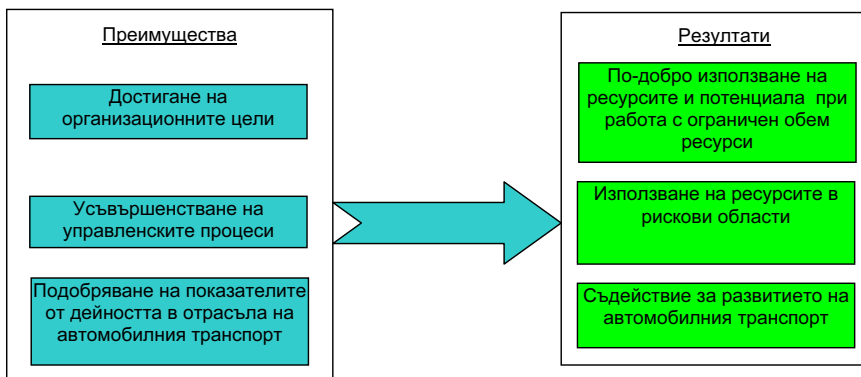
Вид предприятия	Брой проверки	Брой съставени акта	% съставени акта
-за обществен превоз на пътници и товари	3579	744	21%
-за превоз на опасни товари	312	38	12%
-за обучение на кандидати за водачи на МПС	3227	210	7%
-за периодични прегеди на МПС	2729	111	4%

Броят на проверките и характерът на нарушенията показва, че традиционните методи за контрол, основани на процентно съотношение или на критерия на случайния избор трудно и с много напрежение осигуряват реализацията на поставените задачи и очакваните резултати от контролната дейност. Необходимо е да се премине към постепенна реализация на системата "интелектуален механизъм за контрол" при който се оценява риска и се насочват ресурси за решаването на

<sup>1</sup> Копията на лиценза за общността са приблизително равни на броя на автомобилите

задачите. Използването на управлението на риска в качеството на организационна философия осигурява количествена измеримост и ефективност на действеността на процесите по управлението като цяло. Управлението на риска е системно използвани процедури и методи за управление, осигуряващи необходимата информация за прилагане на съответстващи мерки по превоза на товари и пътници.

На фигура 1 са посочени преимуществата и възможните резултати от използване на метода за управлението на риска от контролните органи на ИААА.



Фиг.1. Преимуществата и резултатите от използване управлението на риска от контролните органи на ИААА

Управлението на риска включва:

- измерване на риска, използвайки научни методи;
- управление на риска, чрез изпращане на служителите за предприемане на мерки в областите с най-голям риск и в същото време предоставяне на възможност за свободно извършване на транспортната дейност от транспортните фирми, които не са рискови;
- съществено подобряване на дейността, при наличие на същите, а понякога и по-малко ресурси.

Процесът на управление на риска е свързан с: установяване на контекста при управление на риска, определяне на риска, анализ на риска, оценка на риска, а също мониторинг и проверка на процеса чрез оценка съответствието на необходимите изисквания (фиг.2).

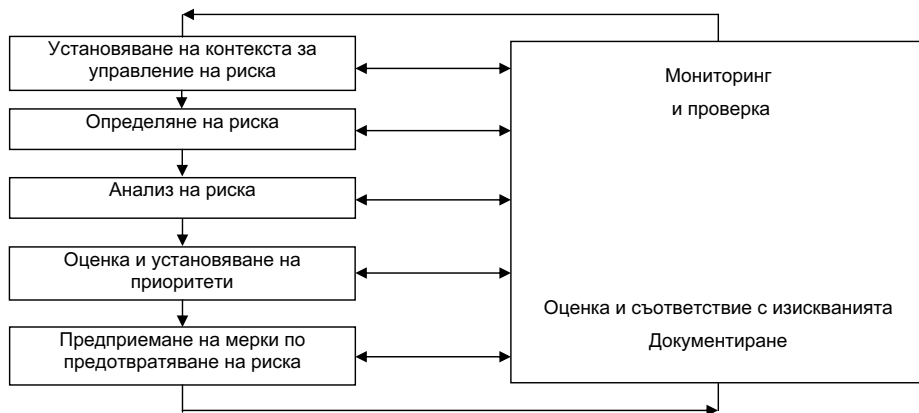
Установяване на контекста за управление на риска включва стратегическия и организационен контекст, в който трябва да се направи управлението на риска. Необходимо е да се определи областта на риска, да се установят критериите, на основата на които ще се оценява риска. Управлението на риска в ИААА може да бъде стратегически, операционен или тактически.

Стратегическото управление на риска. Чрез изучаване на комплексна информация ИААА може да определи областта на риска, да отдели най-малко значимите и да се намесва само в области, където на основата на опита и практиката е направен извод, че такава намеса е необходима. Областта на риска в контекста на автомобилния транспорт може да включва: социални въпроси (време за кормуване и почивки), мерки за безопасност на движението; мерки за защита на околната среда и здравето на хората; мерки за спазване на търговските операции и т.н.

Операционното управление на риска е на практика определяне на нивото на контрол, необходимо за ефективно решаване на въпросите, свързани с оценка на

риска. Например определяне на броя на проверките за установяване спазването на разпоредбите на AETR.

*Тактическото управление на риска* включва използваемостта на сътрудниците, които се намират на своите работни места за непосредствено възникващите ситуации. За целта се използват набор от процедури в съчетание с оперативни данни, опит и знания, за да се определи къде е необходимо прилагането на по-голям контрол.



Фиг. 2. Етапи от процеса на управление на риска.

Определяне на риска. За понататъшният анализ е необходимо да се определят какъв е риска, защо и как той се появява. Този етап изисква щателно описание на съществуващия процес на контрол, включващ: участниците/превозвачи/заинтересовани страни; силните и слаби страни; къде, кога, как и с кого ще възникне риск, какви опасности могат да възникнат и какви са техните негативни въздействия в случая; защо е създадена възможност за отделното нарушение.

Анализ на риска. Определяне на механизма за контрол и анализ на риска по отношение на вероятност и последствия. Анализът трябва да включва следното: вероятност за възникване на събитието и какви са потенциалните последствия и тяхната значимост. Ако оценката е нисък риск, то такъв риск може да попадне в категория «приемлив» и по него може да не се предприемат каквито и да са действия, или да се предприемат по-рядко.

Оценка и установяване на приоритетите при риска. Включва оценяване на нивото на риска с по-ранно установени критерии и класифициране на риска за определяне на приоритетите на управление. Най-широко разпространение е получила оценката по: високо, средно и ниско ниво на риска. Ако обстановката е сложна може да се използва и по-детайлна система, например като класификация по нива от 1 до 10 или 1 до 100. Рискът трябва да бъде под постоянен мониторинг за следене на изменението на неговия характер, нивото и значимостта му.

Предприемане на мерки по предотвратяване на риска. Прави се мониторинг на нископриоритетния риск, а за останалите се разработва и реализира конкретен план за управление, който включва и оценка на ресурсите (кадри, технически, финансови).

Мониторинг и проверка, оценка на съответствията с изискванията. Прави се мониторинг и проверка на дейността по управление на риска и на измененията, които могат да й окажат въздействие. Оценката за ефективност при управлението на риска е необходимо да се прави регулярно на всеки етап. Показателите за успеха са важни критерии за оценка на ефективността на профила на риска. Показателите на

риска се намират в постоянно развитие. Органите на ИААА е необходимо да ги поддържат в актуално състояние, като използват различни източници на информация, като нормативна уредба, база данни за стопанските субекти в областта на автомобилния транспорт и т.н. Профилът на риска е необходимо да се преглежда в регулярен промеждутък от време и периодично да се освобождава системата от излишна информация. Освен това е важно да се поддържа елементът на неочакваност чрез провеждане на проверки. Тези проверки могат да служат като средство за определяне на други видове риск и средство за мониторинг или оценка на значимостта на риска или на изменението на типа риск.

Информацията и мнението на служителите на ИААА, извършващи регулярни проверки е важно условие за обезпечаване на постоянно потържделение за обосновка на данните и тяхното необходимо обновление.

Документиране. Необходимо е да има регистър на риска, който да осигурава обосновка за избора на риска, формиране на предположения, на основата на които се прави цялостна оценка и се изключва възможността да се загуби важна информация.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Като правило традиционните методи за контрол, основани на процентно съотношение или на критерия на случайния избор трудно и с много напрежение в работата осигурят реализацията на поставените задачи и очакваните резултати от дейността на контролните органи. Необходимо е да се премине към постепенна реализация на системата "интелектуален механизъм за контрол", при който се оценява риска и се насочват ресурси за решаването на задачите, свързани с него. Използването на управлението на риска в качеството на организационна философия осигурява количествена измеримост и ефективност на действеността на процесите по управлението като цяло. Предлаганият метод не изключва регламентиранияте в Закона за автомобилните превози процентни съотношения за проверки, но предлага методика за оптимизиране на дейността и нейната целенасоченост за решаване на поставените задачи по контрола.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. <http://www.rta.government.bg/struktura.html#rogddai>. Структура, основни функции и устройствен правилник на ИААА.
2. ЗАКОН ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ (ДВ. бр.82 от 17 Септември 1999г., )
3. Майзер Х., Ейджин Н.,Тролл Р. И др.Исследование операций. Мир. Москва 1981.

### **За контакти:**

Доц. д-р Велизара Иванова, Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, Тел.: 082 888 377, Е-mail: vpencheva@ru.acad.bg

Инж. Йордан Арабаджиев, Директор на Регионална дирекция “Автомобилна администрация” гр. Пловдив, Е-mail: i.arabadjiev@abv.bg

Гл. ас. д-р Асен Асенов, Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, Тел.: 082 888 605, Е-mail: asasenov@ru.acad.bg

Изследванията са подрепени по Договор № ВГ051РО001/07/3.3-02/8 на проект „Механизми за осигуряване качествено израстване на научни кадри“, финансиран по оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“.

**Докладът е рецензиран.**