

Управление на риска при автомобилните транспортни фирми за международни товарни превози

В. Пенчева, Пл. Гагова

Risk management in road transport companies for international freight. In this study the presentation and brief analysis of the risk groups in the working environment of the transport companies for international road transport for freight and presents one of them.

Key words: *intentional road transport, transport companies, risk management, risk group*

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортните ни фирми са изправени пред редица рискове, които застрашават устойчивостта им и тяхното развитие като: слабости, предизвикателства и най-вече рискове относно бизнес средата; ниската производителност; недостатъчната конкурентоспособност; ограниченото участие на частния сектор в научни изследвания и развойна дейност; недостига на висококвалифицирана работна сила и пр. Това особено се усложнява за транспортни предприятия, които извършват международни превози.

Управлението на риска съдейства за поддържане на относително безрискова среда за функциониране на транспортните предприятия, рационализиране на взаимоотношенията им с партньори, товародатели, товарополучатели и със застрахователи.

ИЗЛОЖЕНИЕ

След 1989 година автомобилните транспортни предприятия (превозвачите) в страната са значителен брой.

Към декември 2008 г. данните относно представянето на товарен транспорт на територията на България са както следва:

- За товарен транспорт в рамките на страната: 6 012 оператори над 30 000 превозни средства. Към същия период 4 848 оператора са били лицензирани за международен пътнически и товарен транспорт. Значителна част от транспортните фирми имат само по един автомобил и един шофьор.

Динамиката на изменение на товарооборота в международните товарни превози (включително транзитните превози, каботаж и кръстосаната търговия) на българските фирми е показана на табл. 1. Количеството превозвани товари през 2008 година в сравнение с 2002 година се е увеличило с 52,92%, а извършената транспортна работа в tkm с 68,26%. Средно количеството превозен товар за година в периода нараства с 7,6%, а извършената транспортна работа с 9,7%. Прогнозите показват, че тенденцията за увеличаване на работата при международните товарни превози ще се запази.

Нарастването на обема работа предполага и нарастване на риска за транспортната фирма.

На фиг. 1 са показани основните видове риск в дейността на транспортната фирма, групирани в десет основни групи.

Първа група. Рискове съпътстващи спазването на законодателните изисквания, свързани с: задължителни предписания, стандарти и договорни клаузи; допълнителни правила във вид на политики, процедури или очаквания вписани в превозния договор;

Втора група. Организационни, свързани с: вътрешните изисквания за бизнес; нивото на рискова култура и поведение на персонала; организационна култура; човешки ресурси и тяхното ефективно използване

Таблица 1. Динамика на изменение на товарооборота в международните автомобилни товарни превози за периода 2002-2008.

Година	Превози за собствена сметка		Срещу заплащане		Общо	
	хил.т	мил. tkm	хил.т	мил. tkm	хил.т	мил. tkm
2002	Пътувания с товар					
	263.6	140.0	4 736.1	4 733.1	4 999.7	4 873.1
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	8 433.7		46 066.8		54 500.5	
2003	Пътувания с товар					
	276.7	156.5	3 820.4	4 754.7	4 097.1	4 911.2
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	6 399.9		53 874.6		60 274.5	
2004	Пътувания с товар					
	449.8	241.8	5 381.4	7 107.0	5 831.2	7 348.8
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	10 155.8		54 114.4		64 270.2	
2005	Пътувания с товар					
	382.3	126.6	6 718.5	9 199.0	7 100.8	9 325.6
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	4 049.5		45 295.4		49 344.9	4 049.5
2006	Пътувания с товар					
	365.3	186.5	6 531.5	7 772.2	6 896.8	7 958.7
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	6 256.6		47 393.3		53 649.9	
2007	Пътувания с товар					
	386.4	341.3	6 277.5	8 393.2	6 663.9	8 734.5
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	8 574.3		45 112.6		53 686.9	
2008	Пътувания с товар					
	1 128.3	497.2	6 517.7	7 702.4	7 646.0	8 199.6
	Пътувания без товар					
	хил. км		хил. км		хил. км	
	14 964.1		48 132.2		63 096.3	

Трета група. Финансови, свързани с: парични ресурси; бюджетни изисквания; данъчни задължения; управление на средства от кредитори и длъжници; трудови възнаграждения и пр.;

Четвърта група. Действащи рискове: планиране; иновационни подходи и техники;

Пета група. Търговски рискове, свързани с пазарната политика: маркетинг; пазари; конкуренция;

Шеста група. Рискове свързани със здравето и безопасността на водачите и на други лица;

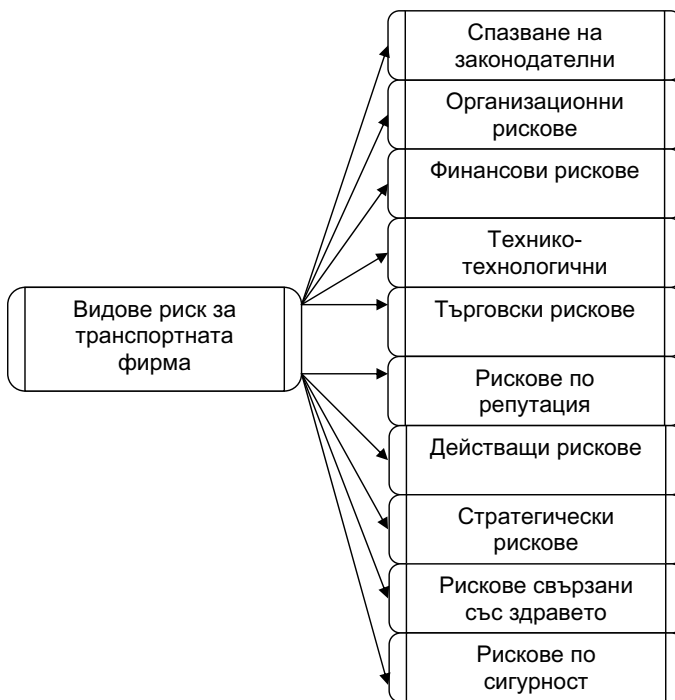
Седма група. Стратегически рискове свързани с: планиране; изпълнение на превозния договор; постигане на целите за висока производителност и ефективност на превозите;

Осма група. Техничко-технологични рискове свързани с: експлоатация на ППС; амортизации; ремонти и техническо обслужване на ППС;

Девета група. Рискове по сигурност и безопасност свързани с общоорганизационната дейност, активите, персонала; информационните масиви; интелектуалната собственост; внедряване на нови технологии;

Десета група. Рискове по репутация свързани с: неадекватно поведение на организацията; пренебрегване или пропускане на нови конкуренти; предоставяне на некачествена услуга.

Безспорен е фактът, че в транспортното предприятие постоянно възникват най-различни рискове, срещу част от които се предприемат ефикасни действия за тяхното неутрализиране, ограничаване или поемане.



Фиг. 1. Основни видове риск за транспортната фирма

Някои рискове създават реална опасност от загуба, други - възможност за печалба. Част от тях оказват незначително влияние. Други – по-съществено, но пък са достатъчно опознати и сравнително лесно управляеми, трети представляват реална и голяма опасност, често пъти предизвикваща фалит. Четвърта група рискове са с изключително мащабни негативни последици, но с минимална вероятност да се случат и т. н.

Вероятността да се случат рисковете и съответните последици са в зависимост от техния източник и вид. Знанията за тях са основа на процеса по управление на риска.

Освен знанията, е полезен и натрупаният опит за установяване, верно ориентиране и прогнозиране на риска. За предприемане на адекватни действия относно целенасоченото му последователно и постоянно управление в съответствие със спецификата на бизнес средата.

Ще разгледаме рисковете за транспортното предприятие свързани с нормативната уредба по отношение на достъпа до пазара. Основните от тях са:

1. Издаването на лиценз за дейността.

Условията за благонадеждност (добра репутация), финансова стабилност и професионална компетентност са задължителни, за да получи транспортното предприятие лиценз за упражняване на професията Транспортен превозвач.

Лицензът може да бъде отнет ако:

- се установи, че е издаден въз основа на документ с невярно съдържание;
- ако отпадне някое от обстоятелствата, въз основа на които е издаден;

-не е спазен 14 дневен срок за уведомяване на Министерството на транспорта за промени в обстоятелствата за издаване на лицензията или настъпили изменения с собствеността на МПС;

-при повторно нарушение от един и същи вид на: Закона за автомобилните превози; Наредба 11 за Международен превоз на пътници и товари; разпоредбите на международните договори и спогодби по които България е страна и други.

2. Конвенция за договора за международен превоз на стоки (CMR).

Измежду многобройните конвенции, които регламентират отношения в сферата на автомобилните превозите, привилегировано място заема конвенцията за международните автомобилни превози на стоки (Конвенция CMR) от 19 май 1956 г.. Съгласно чл.1 от Конвенцията, тя се прилага за всеки договор за автомобилен превоз на товари с превозни средства срещу заплащане, когато мястото на приемане на стоката за превоз и предвиденото място за доставянето ѝ, така както са посочени в договора, се намират в две различни държави, от които поне една е договаряща страна. Основният и единственият документ тук е Международна CMR товарителница. Товарителницата по своя характер не е стоково-разпоредителен документ, но служи като доказателство за точно и срочно доставена пратка в крайния приемателен пункт. Тя може да се определи още като тристранен договор, страни по който са изпращачът, превозвачът и получателят на стоката. С най-голяма отговорност по силата на товарителницата е превозвачът, който е отговорен за цялостната или частична липса или повреда на товара от момента на приемането му за превоз до момента на доставянето му, както и за забавата при доставянето му.

3. Разрешителния режим за държавите, на чиито територии ще се осъществява превоза.

За извършване на международни автомобилни превози на товари освен лиценз е необходимо и разрешително за държавата, на чиято територия ще се осъществява превоза, когато такова се изисква по силата на международните договори и спогодби, по които България е страна. Разрешителните са лични и не се преотстъпват. Разрешителни не се издават на превозвач, които не отговаря на изискванията за издаване на лиценз, или е извършил правонарушения на Наредба 11, на националните законодателства, на паспортния и митнически режим в страната и чужбина, на разрешителния режим през последните 12 месеца, преди искането за разрешително и при установено и доказано преотстъпване на издадено разрешително.

4. Многократните квоти за ЕКМТ/СЕМТ разрешителни.

ЕКМТ/СЕМТ разрешителни са многократни разрешителни за международен превоз на товари по шосе от транспортни предприятия регистрирани в страна членка на режима ЕКМТ/СЕМТ, които са на квотна система за транспортните операции, извършвани:

-между страните членки на ЕКМТ/СЕМТ разрешителни;

-и/или транзит през територията на една или няколко страни членки на ЕКМТ/СЕМТ посредством МПС регистрирано в страна членка на ЕКМТ/СЕМТ.

Разрешителните са ограничени на брой, поради квотната система. Разрешителното може да бъде отнето в случай на сериозни или повтарящи се нарушения и в случай на недостатъчно използване или при използване само при двустранни превози.

5. Достъпът до TIR системата.

Минималните изисквания на които трябва да отговарят фирмите, за да получат разрешение за ползване на TIR карнет са:

-да имат доказан опит при извършване на редовни международни превози на товари или поне възможност за такива;

-да са стабилни във финансово отношение;

-да познават прилагането на разпоредбите на TIR конвенцията;

-да нямат сериозни или повторни нарушения на митническото и данъчно законодателство;

-да има поет писмен ангажимент към АЕБТРИ според който: ще спазват всички митнически формалности в отправните, транзитните и получаващите митнически учреждения; ще заплащат дължимите суми според TIR конвенцията, когато същите са изискуеми; ще дават възможност на АЕБТРИ да прави проверки.

Всяко неизпълнение на задълженията, поети с подписването на Декларацията пред АЕБТРИ може да доведе до налагане на забрана за ползване на карнета TIR. Забраната може да бъде временна, или въобще изключване от системата TIR.

6. Митническите и транзитни процедури в държавите членки на ЕС.

За стоки, превозени между страните членки на ЕС не се плаща вносно мито, но ако стоката е под специален режим без значение от коя страна членка е се заплаща мито. За стоки внесени от една страна членка в друга се самоначислява ДДС от последната когато тя не е надвишила съответната парична стойност в държавата, от която купува стоката. Транзитът на ЕС и общият транзит покриват движението на стоки между 30 страни на Европа.

Транзитът на ЕС е движение на стоки между всичките 27 държави членки. Общият транзит покрива движението на стоки между страните на ЕС и ЕАСТ. Страните на ЕАСТ са Исландия, Норвегия, Швейцария.

7. Условията за временен внос на стоки.

Осъществява се с карнета АТА, който е митнически документ улесняващ временния внос на някои класове стоки. Валидността на карнета е една година ако не е изрично упоменато друго.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изведените десет групи рискове в дейността на транспортната фирма изискват внимателно изучаване. Всяка от тях съдържа отделни подгрупи с значително съдържание. Разгледаните основни моменти на само на една от групите "Рискове съпътстващи спазването на законодателните изисквания, свързани с: задължителни предписания, стандарти и договорни клаузи; допълнителни правила във вид на политики, процедури или очаквания вписани в превозния договор" говори за сложна материя и изключително висок риск при работата на автотранспортната фирма, извършваща международни превози.

ЛИТЕРАТУРА

1. Симеонов, Д.Г., В. Пенчева. Взаимодействие на видовете транспорт, Русе, 2001 г.
2. Закон за автомобилните превози

За контакти:

Доц. д-р Велизара Иванова, Катедра „Транспорт“, Русенски университет „Ангел Кънчев“, Тел.: 082 888 377, E-mail: vpencheva@ru.acad.bg
маг. инж. икон. Пламена Гагова, докторант в Катедра „Транспорт“, Русенски университет „Ангел Кънчев“, тел.: 082 888 605, E-mail: pgagova@ru.acad.bg

Изследванията са подкрепени по договор № **BG051PO001-3.3.04/28**, „Подкрепа за развитие на научните кадри в областта на инженерните научни изследвания и иновациите“. **Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2007-2013, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.**

Докладът е рецензиран.