



## **МЕТОДИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА В ТРАНСПОРТНО ПРЕДПРИЯТИЕ**

**Орлин Илиев Колев**

[okolev@abv.bg](mailto:okolev@abv.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“  
ул. „Гео Милев“ 158, София 1574  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** риск, управление на риска, застраховане, диверсификация, аутсорсинг, хеджиране*

***Резюме:** Стопанската дейност, независимо от нейния характер, е неизменно свързана с рисковете, която носи. Всяка дейност се дефинира и определя със спецификата си и индивидуалните си характеристики. Въпреки негативния заряд, възприет като цяло в обществото, рискът носи своите позитиви и пазарни предимства. Бизнес рисковете, както и тяхното управление и правилно решение, осигуряват конкурентно предимство спрямо останалите предприятия в съответния отрасъл. Възприето е, че дейността на всяко едно предприятия носи своите индивидуални рискови компоненти. Но рискът следва да се приеме, дефинира и подложи на управление. Управлението и контролът на бизнес рисковете във всяко едно предприятие, в т.ч. и в транспортното, е една от водещите дейности което следва да е предмет на въздействие от страна на мениджмънта на компанията. Правилното управление на риска е атестат за успешно и устойчиво бизнес развитие.*

*Освен че част от бизнес рисковете по своята същност носят признаците на различни имуществени рискове, те могат да имат и своето финансово изражение, което да доведе до сътресение и затруднение в предприятието.*

*Транспортният отрасъл е носител на свои специфични рискове и тяхното навременно и коректно дефиниране е предпоставка и за тяхното успешно управление.*

*Акцентът на статията е разглеждане на различните видове рискове, както и различните възможни варианти за тяхното управление.*

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

Рискът, като част от бизнес ежедневието, е широко проучван и класифициран от редица изследователи. Според едно определение, дадено от проф. д.ик.н. Марин Нейков и цитирано от проф. д.ик.н. Христо Драганов, „Рискът е вероятност или възможност за загуба, за нараняване, повреда, унищожаване или за негативно отклонение от желано състояние.“<sup>[1]</sup>

Рискът може да се разгледа като се разпредели в различни класификации<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> По този въпрос по - подробно вж. Йончев Ц., „Управление на риска в търговията“, Университетско издателство „Стопанство“, стр. 11- 13, ISBN 978 – 954 – 494 – 840 – 5, София, 2007г.

- Икономически и неикономически;
- Индивидуални и групови (множествени);
- Желан, полуприемлив, нежелан и неразумен;
- Нисък, среден и висок. [2]

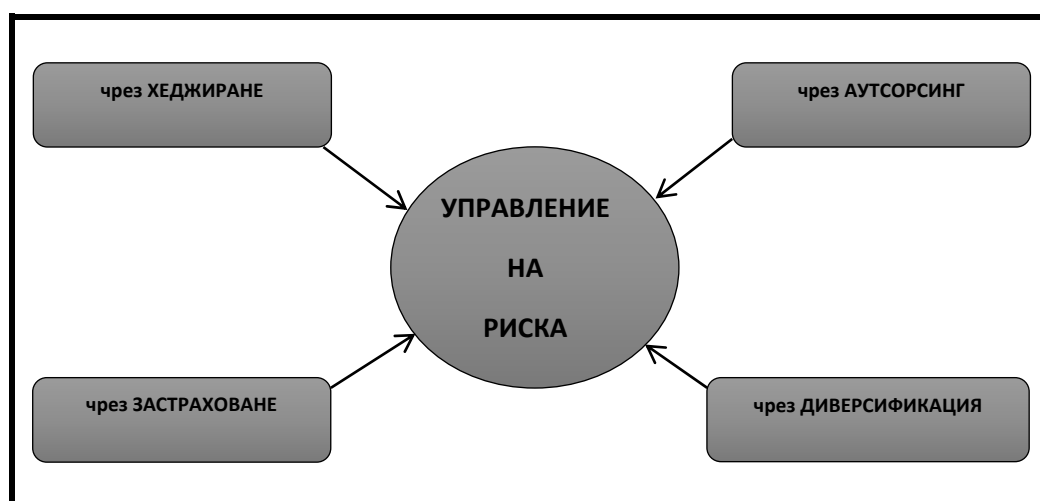
От гледна точка на застраховането, като един от основните способи на управлението на риска, той може да се разглежда като застраховаем риск и като незастраховаем риск. Застраховаемите рискове могат да се преразпределят на<sup>2</sup>:

- Произхождащи от природни сили и породени от човешка дейност;
- Чисти и спекулативни;
- Измерими и неизмерими;
- Обективни и субективни;
- Анормални, катастрофични и др. [1]

В стопанския живот, най – широко разглеждани са т.н. пазарни (инвестиционни) рискове, които се разпределят на стопански (бизнес), финансов, ликвиден, валутен, политически [3], както и ценови, инфлационен и други рискове. На теоретично ниво и на базата на практиката, има редица други видове рискове, характеризирани от своите специфики.

След като един риск бива определен, то следва да се потърсят форми за неговото ограничаване или пренебрегване. Това се осъществява чрез т.нар. управление на риска.

По отношение на рисковете могат да се определят четири метода за управление на риска систематизирани във фигура 1 .



Източник: Разработено от автора

**Фиг. 1. Видове методи за управление на риска**

В транспортния сектор най – широко разпространен и разпознаваем метод за управление на риска е чрез **ЗАСТРАХОВАНЕ**. Застрахователните компании са разработили много и разнообразни застрахователни продукти, покриващи различни рискове, характерни за транспортния сектор. Първоначално те могат да се разграничат и класифицират на задължителни и доброволни.

Като задължителни могат да се определят следните видове застраховки :

- „Гражданска отговорност на автомобилисти“ и сертификат „Зелена карта“ е застраховката с най – висок пазарен дял на застрахователния пазар в България. Това се определя именно от задължителния и характер. Правната регламентация на

<sup>2</sup> По този въпрос по – подробно вж. Драганов Х., „Застраховане“, Тракия М, стр. 92 – 99, ISBN 978 – 954 – 840 – 172 – 2, София, 2008г.

застраховката е определена в Наредба № 49 [4]. Минималните лимити на отговорност са законово определени в чл. 492 на Кодекса за застраховането [5].

- „Финансова стабилност на превозвача“ или „Обща гражданска отговорност за доказване на финансовата стабилност на превозвача“. Тази застраховка е опционален вариант (между застраховка или банкова гаранция) пред автомобилните превозвачи на товари или пътници в републиканския или международния транспорт, съгласно условията на Наредба № 11 [6] и Наредба № 33 [7]. В чл. 6 Наредба № 11 определя, че автомобилните превозвачи следва да разполагат с достатъчен финансов ресурс, гарантиращ нормалната работа на превозвача. Доказването на тази финансова стабилност се осигурява или чрез банкова гаранция, или чрез застраховка „Обща гражданска отговорност за доказване на финансовата стабилност на превозвача“. По отношение на осигуряването на автомобилните превози на територията на Република България, аналогични текстове за определяне на финансовата стабилност са законово определени в чл. 7 на Наредба № 33.

- „Отговорност на спедитор, действащ в качеството си на складов оператор“ – съгласно разпоредбата на чл. 49 от Общите складови условия (ОСКУ) на Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) – „*ОПЕРАТОРЪТ застрахова отговорността си за приетите стоки от свое име и за своя сметка, но само до размера и обсега на отговорност, дефиниран в настоящите ОСКУ*“ [8]

Като доброволни (незадължителни) застраховки могат да се определят:

- „Отговорност на превозвача при автомобилен превоз на товари“. В международно съобщение, превозвачът носи отговорност за товара, съгласно условията на CMR конвенция при лимит на отговорност от 8,33 специални права на тираж (СПТ) на килограм, повредено или липсващо бруто тегло<sup>3</sup>. При извършване на вътрешен автомобилен транспорт са възприети аналогични текстове в чл. 71, ал. 3 на Закона за автомобилни превози [9].

- „Отговорност на спедитора действащ в качеството си на комисионер“. Застраховката покрива загуби от действие или бездействие на спедитора и се обуславя на Общите спедиторски условия (ОСУ) на Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) [10].

- „Застраховка на товари по време на превози“ („Карго застраховка“) е доброволна застраховка, която позволява да се застраховат товари при транспортирането им при лимити на отговорност по-високи от лимитите на застраховка „Отговорност на превозвача при автомобилен превоз на товари“;

- „Имуществени застраховки“, в т.ч. „Автокаска“ са застрахователни продукти, покриващи риска от погиване на активите на транспортните предприятия, в т.ч. транспортни средства, сграден фонд, машини и съоръжения и др. Като част от имуществените застраховки могат да се разгледат и „Застраховки на релсови превозни средства“, в която освен обичайните имуществени рискове се покриват и рискове от дерайлиране на релсово превозно средство. В морския транспорт и въздушния транспорт се ползват „Каска“ застраховки, покриващи имуществени рискове от погиване или частични загуби на транспортни средства от съответния вид.

Друга форма за управление на риска е чрез АУТСОРСИНГ. Чрез тази форма, транспортните предприятия прехвърлят бизнес и финансов риск за извършване на не основна дейност на друго предприятие, специализирано в тази дейност. Например счетоводно обслужване, правна помощ, ИТ поддръжка и други дейности. По този

---

<sup>3</sup> Белж. На 05.07.1978г. с Протокол в Женева е изменена правната уредба на чл. 23 от CMR Конвенция и е приета новата форма на обезщетение от 8,33 разчетни единици на килограм бруто тегло. България официално не е ратифицирала Протокола от Женева, но е транспонирила стойността на обезщетението в Закон за автомобилните превози.

начин транспортното предприятие прехвърля риска от грешки, които може да доведе изпълнението на тези дейност на външни организации, специализирани в съответната област. Покриват се финансови рискове от загуби на парични средства и човеко време, което също е с определена цена, изразена в разходите за трудови възнаграждения, данъчна и осигурителна тежест.

Третата форма за управление на риска е чрез **ХЕДЖИРАНЕ**. Изхождайки от дефиницията в Уикипедия – „Хеджиране (на английски: *hedge* – ограден плет) в икономиката означава финансова операция на един пазар за намаляване на риска от загуба на друг пазар. Това може да е инвестиция, предназначена да намали потенциалния риск от друга инвестиция“ [11]. Целта на този метод за управление на риска е намиране на два противоположни актива (инвестиции), които са в максимална обратна корелация, т.е. при покачването на стойността на единия актив (инвестиция) да спада стойността на другия актив (инвестиция). По този начин, общата стойност на двата актива (инвестиции) се запазва относително постоянна и се пренебрегва рискът от намаляване (обезценяване) на единичния актив (инвестиция). Например, приема се, че алтернативата на железопътните товарни превози са автомобилните превози, като подходящ пример може да се посочи стратегията за хеджиране на риска чрез развитие на собствен автомобилен и железопътен парк по примера на ПИМК Холдинг. При увеличаване на железопътните транспортни услуги се намаляват автомобилните и обратно.

Четвъртата форма за разпределяне и управление на риска е чрез **ДИВЕРСИФИКАЦИЯ**. В някои източници на информация – научни и популярни приемат, че диверсификацията е под вид форма на хеджиране, но според автора има разлики, които ги отличават един спрямо друг. Управлението на риска чрез метода на диверсификация се осъществява чрез разпределение на инвестициите и активите на много по брой. Например в автомобилния транспорт, предприятието може да закупи и оперира различни видове транспортни средства – влекачи с полуремаркета, хенгери, мегатрейлър, гондоли, хладилни ремаркета, цистерни, контейнеровози и др., като при спад на товарни навла от даден вид транспорт, предприятието може да осъществява транспортна дейност с друг вид транспортно средство, като по този начин ще управлява риска чрез метода на диверсификация.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Драганов Х., „Застраховане“, Тракия М, ISBN 978 – 954 – 840 – 172 – 2, София, 2008г.;
- [2] Йончев Ц., „Управление на риска в търговията“, Университетско издателство „Стопанство“, ISBN 978 – 954 – 494 – 840 – 5, София, 2007г.;
- [3] Орешарски П., „Инвестиции“ ЕА, ISBN 978 – 954 – 450 – 157 – 0, Плевен, 2009г.
- [4] Наредба № 49/16.10.2014г. /обн. ДВ бр. 101/23.11.1999г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 84/21.10.2022г./ за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, издадена от Министъра на транспорта;
- [5] Кодекс за застраховането /в сила от 01.01.2016г. /обн. ДВ бр. 102/29.12.2015г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 85/20.08.2024г./;
- [6] Наредба № 11/31.10.2002г. /обн. ДВ бр. 108/19.11.2002г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 84/21.10.2022г./ за международен автомобилен превоз на пътници и товари, издадена от Министъра на транспорта и съобщенията;
- [7] Наредба № 33/03.11.1999г. /обн. ДВ бр. 90/31.10.2014г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 64/09.08.2022г./ за задължителното застраховане по застраховки „Гражданска

отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в средствата за обществен превоз;

[8] Общи складови условия на Национално сдружение на българските спедитори (НСБС), <[https://nsbs.bg/uploads/content/%D0%9ESKU\\_BG\\_2018.pdf](https://nsbs.bg/uploads/content/%D0%9ESKU_BG_2018.pdf)>, дата на достъп 30.08.2024г. ;

[9] Закон за автомобилните превози /в сила от 17.09.1999г. /обн. ДВ бр. 82/17.09.1999г., посл. изм. ДВ бр. 41/10.05.2024г./;

[10] Общи спедиторски условия на Национално сдружение на българските спедитори (НСБС), <[https://nsbs.bg/uploads/content/%D0%9E%D0%A1%D0%A3\\_BG\\_2018.doc.pdf](https://nsbs.bg/uploads/content/%D0%9E%D0%A1%D0%A3_BG_2018.doc.pdf)>, дата на достъп 30.08.2024г. ;

[11] Уикипедия –

свободната енциклопедия, <<https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%B8%D1%80%D0%B0>>, дата на достъп 28.08.2024г. ;

## METHODS OF RISK MANAGEMENT IN A TRANSPORT COMPANY

**Orlin Iliev Kolev**  
[okolev@abv.bg](mailto:okolev@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport*  
*Sofia, 158 Geo Milev Str.*  
**THE REPUBLIC OF BULGARIA**

**Key words:** *risk, risk management, insurance, diversification, outsourcing, hedging*

**Abstract:** *Economic activity, independently of its nature, is invariably associated with its risks, which it takes. Each activity is defined and determined by its specificity and individual characteristics. Despite the negative charge generally perceived in society, risk has its positive and market advantages. Business risks, as well as their management and correct solution provide a competitive advantage over other enterprises in the relevant industry. It is accepted that the activity of each enterprise takes its own individual risk components. But risk should be accepted, defined and managed. The control of business risks in each enterprise, including and in the transport sector, is one of the leading activities that should be subject to the influence of the company's management. Correct risk management is a testimonial for successful and sustainable business development.*

*Except some of the business risks in their essence bear the signs of various property risks, they can also have their financial expression, which can lead to turmoil and difficulty in the enterprise.*

*The transport sector takes its own specific risks, and their correct and prompt definition is a postulate for their successful management.*

*The accent of the article is the consideration of the different types of risks, as well as the different possible options for their management.*