



НЕОБХОДИМОСТ ОТ НАЦИОНАЛНА ПОЛИТИКА В ПОДДЪРЖАНЕТО И РЕМОНТА НА ШОСЕЙНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА В БЪЛГАРИЯ

Доц. д. ик. н. Петко Аврамов
E-mail: p_avramov@abv.bg

ВТУ"Т. Каблешков", София
Ул. Гео Милев-158, България

Ключови думи: *автосервизни услуги, национална политика, ефективност, принос, икономически интереси, автомобилизация, транспортни средства, ремонт, екология.*

Резюме: *Авторемонтните услуги са необходимо присъщи за поддържането в техническа изправност на транспортните средства, а това е условие за реализирането на превозния процес.*

Практиката у нас е наложила ежегодно да бъдат извършвани и по една или повече контролни проверки за определяне и оценка на степента на техническа изправност на всяко едно зачислено в националния регистър шосейно транспортно средство.

Успоредно с извършването на тази услуга се изпълняват и редица други нетехнически функции, с които се оценява приноса на автомобила към националната икономика.

Със смяната на модела на стопанско управление на страната от 1990 г. до сега настъпиха сериозни промени в приноса, същността, съдържанието, ролята и обема на сервизната дейност.

Развитието на автомобилизацията обаче подсказва, че е необходимо да се измени и усъвършенства националната политика по отношение на ремонтната дейност, тъй като тя сега е скрит генератор на неефективно влагане на национален трудов ресурс и разходи за внос на нови резервни части.

В статията се предлагат конкретни насоки за усъвършенстване на националната политика в реализирането на авторемонтните услуги, като условие за повишаване на ефективността и приноса ѝ в националната икономика.

Профилактиката и ремонтът на транспортните средства са необходимо присъщи операции (услуги) за поддържането им в техническа изправност, а това е условие за реализирането на превозния процес. За всяко транспортно средство тези въздействия са гаранция, че може да бъдат защитени необходимите за сигурността и безопасността на движението технически изисквания.

Профилактиката и ремонтът осигуряват възможността на транспортните средства да реализират икономическия си живот. Изпълнението на тези необходимо присъщи технически операции означават за притежателите на тези транспортни средства значителни по размер разходи и грижи свързани с реализирането им.

Техническата изправност на шосейните транспортни средства се осигурява с изпълнението на редица планово-предпазни и ремонтни операции, които намират конкретен израз в:

- Извършването на предпътни ежедневни обслужвания (ЕО), като за съответния вид транспортни средства те включват редица операции, с помощта на които се подготвят за нормална експлоатационна работа. В тях най-сериозно място заемат операциите, проверка състоянието на автомобилните гуми, акумулатора, нивото на маслото в двигателя, изправността на работата на спирачната, осветителната и сигналната система на автомобила и др.

С изпълнението на тези операции се гарантира и защитава нормална работоспособност на транспортното средство за бъдещата му експлоатация ;

- Провеждането след изминаването на определен нормативен пробег на технически прегледи известни в практиката като технически обслужвания (ТО) - ТО № 1 и ТО № 2. В тях се проверява състоянието на бързоизносващите се възли и детайли и се извършва подмяната на консумативните материали ползвани в охладителната и мазилна системи. По този начин се осигурят задължителните планово предпазни мерки осигуряващи необходимия ритъм за подмяната на частите с малка трайност. В тези операции се извършва и контролна проверка на възли и детайли, от чиято надеждност зависи техническата изправност на транспортното средство и ефикасността на работата на системите с пряко отношение към сигурността и безопасността на пътното движение: спирачна и сигнална система, уредбата за управление и се оценява състоянието на някои отговорни възли и детайли, засягащи икономичността на разхода на горивосмазочни материали и др.;

- Изпълнение на текущ и основен ремонт, с които се отстраняват по необходимост появилите се повреди в транспортните средства и така се осигурява необходимото им предпазване от появата на по-сериозни бъдещи дефекти и се защитава работоспособността им през икономическия им живот. Тези ремонтни операции като времепродължителност и като разходи за притежателите на транспортните средства зависят от размера на появилия се дефект, от квалификацията на сервизния персонал, от стойността на вложените резервни части, от изискванията и гаранциите за надеждност и др.

Практиката у нас е наложила ежегодно да бъдат извършвани и по една или повече контролни проверки за определяне и оценка на степента на

техническа изправност на всяко едно зачислено в националния регистър шосейно транспортно средство. В тях се установява дали то притежава задължителните технически възможности, за да може да бъдат защитени критериите за сигурност и безопасност на работа, както и се установена степента на отделяните вредни емисии на изгорелите газове от работата на двигателя на автомобила.

Този вид контролни проверки известни като годишен технически преглед (ГТП) имат много важно значение за сигурността и безопасността на работата на транспорта и оказват сериозно влияние върху национално богатство на страната, тъй като в тях освен, че се определя техническото състояние и реалните производствени възможности на всяко едно транспортно средство се установява и какъв е приноса им към замърсяването на околната среда.

Успоредно с извършването на тази годишна контролна операция, оторизираните да я изпълняват сервиси упражняват и редица други нетехнически функции, с които се оценява приноса на автомобила към националната икономика.

Оценката на приноса на транспортното средство към икономиката на страната се изгражда с проверката дали са заплатени от притежателите им задължителните застраховки за автомобила, пътен данък, такса за правоползване. Проверява се и собствеността върху автомобила и др.

Със смяната на модела на стопанско управление на страната от 1990 г. до сега настъпиха сериозни промени в приноса, същността, съдържанието, ролята и обема на сервисната дейност, която покрива посочените по-горе технически и контролни операции.

На първо място коренно се измени видът и броят на стопанските структури, които осъществяват сервисна дейност в страната, тъй като ремонтът се превърна вече в основа за развитието на самостоятелна бизнес дейност. В резултат се появиха множество самостоятелни стопански структури, в които сервисната дейност е основен предмет на стопанска дейност, известни като услуги срещу заплащане (вж. табл. 1).

Таблица № 1 Стопански структури в страната извършващи техническо обслужване и ремонт на шосейни транспортни средства

		1990 г.	2001 г.
I.	Заводи (предприятия) за основен ремонт от системата на:		
1.	СО "Автомобилен транспорт"	14	
2.	Столична компания за градски транспорт (СКГТ)	2	
3.	Структури от Министерство на транспорта	2	
4.	От други отрасли на стопанството	9	1 332*
II.	Сервиси извършващи услуги за собствени нужди в системата на:		
1.	СО "Автомобилен транспорт"	182	-
2.	СОМАТ	5	-
3.	СКГТ	7	7
4.	Структури от Министерство на транспорта	17	12
5.	От други отрасли на стопанството	5 248	179 615
III.	Сервиси извършващи услуги срещу заплащане:		
1.	Държавни	62	-
2.	Общински	-	42

3.	Частни	-	8 077
Всичко:		5 548	189 043

*** Забележка:** Стопански субекти сега отчитани в националните статистически отчети като предприятия за производство на транспортни средства.

От посочените данни в табл. 1 се вижда, че значително е нарастнал броят на производствено стопанските структури, които се занимават с ремонтна дейност, като от 5 548 през 1990 г. те стават 189 043 в 2001 г. Оценката на развитието на продуктовата структура на заводите за основен ремонт показва, че е променен предметът на дейност на тези стопански структури като е изменено съдържанието на класическата ремонтна дейност извършвана от тях като стопанска услуга и най-силно е подчертано отпадането на основния ремонт като ремонтна операция, с която се целеше да се удължи икономическия живот на транспортните средства. Съществуващите в страната до 1990 г. държавни заводи за основен ремонт коренно промениха и своята специализация, и съдържанието на своята производствена дейност и вече имат облика на големи сервизни предприятия, които изпълняват ремонтни услуги срещу заплащане и които имат характера и на индустриални предприятия, в които могат да се произвеждат нови транспортни средства.

От данните в табл. 1 се вижда, че именно броят на тези предприятия за основен ремонт от 27 през 1990 г. е нарастнал на 1 332 през 2000 г., което означава нарастване броя на стопанските структури, изпълнители на сервизни услуги и едновременно извършващи индустриално производство. В резултат е налице симбиоза между ремонтна и индустриална дейност, стопанска практика типична за страните с пазарна икономика, които развиват мощно автомобилостроене.

От посочените данни в табл. 1 се вижда, че силно е нарастнал и броят на стопанските структури, притежатели на собствени сервизни сектори, най-често изразени като сервизни работилници, в които се извършват или които са предназначени да задоволяват собствени ремонтни потребности. Това са типичните сервизни услуги характерни за съществуващите до 1990 г. държавни автомобилни предприятия и за тези във ведомствата от другите отрасли, които са принудени да изграждат собствени сервиси, за да могат да посрещат и да изпълняват необходимите ремонтни работи за собствените си транспортни средства. Естествено при свободен капацитет някои от тях предлагат на други предприятия сервизни услуги и от типа срещу заплащане. Тези сервиси развиващи ремонтни услуги за задоволяване на собствените нужди на фирмата обаче продължават да носят старите недостатъци типични за стопанската ни практика от преди 1990 г, а именно - калкулират разходите за изпълнението на сервизни услуги за други предприятия към състава на основното производство, а не в самостоятелна счетоводна сметка. В резултат се изкривява приноса на ремонтната дейност както на фирмено, така и на национално ниво.

Заслужава да бъде преоценен приносът на новопоявилите се стопански структури, които предлагат услуги срещу заплащане, тъй като те вече са голям брой в страната и създатели на голяма по размер добавена стойност в brutния вътрешен продукт на страната.

В периода 1990-2001 г. настъпиха и сериозни промени в автомобилизацията на страната (вж. табл. 2). Това от една страна е причината за съществено развитие на ремонтната дейност като самостоятелна бизнес дейност, и от друга доведе до промяна в съдържанието на класическата схема на сервизните услуги, представяни в схемата: ежедневно обслужване - текущ ремонт (ако е предизвикан) - техническо обслужване № 1 - текущ ремонт - техническо обслужване № 2 - текущ ремонт - основен ремонт - повторение на схемата и бракуване.

Промяната в схемата на ремонтната дейност намери израз в отпадането на някои от ремонтните операции като основен ремонт, както и в удължаване периодичността в изпълнението на техническите обслужвания №1 и № 2 (намалява се броят им в икономическия живот на транспортното средство, заради удължените по величина пробези между отделните технически въздействия). Една от сериозните причини за промяната в схемата на сервизните операции се обяснява с отказа на притежателите да изпълняват някои от ремонтните услуги поради недостиг на финансови средства или се дължи на увеличени дял на западни марки и модели шосейни транспортни средства, в които има друга вложена философия за текущо поддържане в техническа изправност.

Таблица №2 Видове шосейни транспортни средства в страната по години и темп на развитие в периода 1985-2001 г.

№	Показатели	1985 (брой)	1990 (брой)	2000 (брой)	1990/1985 (%)	2000/1990 (%)	2000/1985 (%)
1	Леки автомобили	1 063 959	1 317 437	1 922 748	123,8	145,9	180,7
2	Автобуси	24 659	33 763	42 306	136,9	125,3	171,6
3	Всичко видове товарни автомобили вкл. лекотоварни	130 457	161 630	301 188	123,9	186,3	230,9
4	Тролейбуси	303	836	699	275,9	83,6	230,7
5	Всичко шосейни транспортни средства	1 219 378	1 513 666	2 266 941	124,1	149,8	185,9
6	Население хил.	8 949	8 596	8 179,5	96,1	94,8	91,1
7	Брой шосейни транспортни средства на 1 000 души	136,2	176,1	278,2	129,2	158,0	204,2

Забележка: В числеността на шосейните транспортни средства не е включен броят 522 374 на мотоциклетите и моторедите и на колесните трактори с брой 31 276 през 2001 г., които също се движат по републиканската пътна мрежа.

От посочените данни в табл. 2 се вижда, че много силно е нарастнал броят на шосейните транспортни средства в страната, което увеличава значително величината на синтезирания показател - автомобилизация на страната. През 2000 г. у нас се наброяват 278,2 шосейни транспортни средства

на 1 000 души, докато през 1985 г. величината на този показател е 136,2, а през 1990 г. е бил 176,1.

Екстензивното развитие на този показател е причината силно да нарастне и размерът на ремонтната дейност, тъй като очевидно колкото е по-голям броят на транспортните средства, толкова ще расте и потребността от сервизни услуги.

Развитието на автомобилизацията обаче подсказва, че е необходимо да се измени и усъвършенства националната политика по отношение на ремонтната дейност. И една от причините за необходимостта от тази промяна е обстоятелството, че ремонтната дейност е генератор, тъй като тя със своето развитие благоприятства екстензивното увеличаване на броя на внасяните в страната на употребявани транспортни средства. Следователно силно развитата ремонтна дейност в страната е генератор на внасянето на употребявани стари и "евтини" транспортни средства. Сервизните фирми са измежду всички останали стопански структури с решаващ дял във вноса на употребявани западни шосейни транспортни средства, които те тук (в България) отремонтират с цел продажба. В крайна сметка силно развитата ремонтна дейност носи в себе си противоречието - на фирмена изгода за развитие на бизнес дейност и предлагането на голям по обем сервизни услуги, които обаче са неефективни за страната, тъй като в национален мащаб това означава влягането на национални ресурси за употребявани транспортни средства, за които са потребни много по-големи по размер разходи, за да може да бъдат поддържани в техническа изправност в остатъка на своя икономически живот. Обществото в крайна сметка е принудено да отделя и повече разходи за опазването на екологията, тъй като старите транспортни средства естествено имат по-силно негативно въздействие.

Сервизната дейност насочена към поддържането в техническа годност на употребявани транспортни средства, които са с висока възрастова структура, е скрит генератор на неефективно влягане на национален трудов ресурс и разходи за внос на нови резервни части. В резултат, за да се гарантира техническата годност на старите автомобили, сега силно развитата ремонтна дейност най-често прибегва до схемата демонтаж на негодни, повредени възли и детайли и монтаж на нови. И парадоксът е, че расте приносът на ремонтните услуги като брутна добавена стойност, въпреки че тя калкулира значителен като количество монтьорски труд, който е малък като стойностна величина и на голямата стойност на новите резервни части. А западните транспортни средства обикновено могат да бъдат възстановени и приведени в техническа готовност само със западни резервни части, които по принцип са с висока стойност. В крайна сметка приносът на силно развитата сервизна дейност е причината да расте приносът на сервизните услуги в брутният вътрешен продукт на страната, без той да носи положителен национален ефект, ако бъде изключена възможността, че осигурява трудова заетост на голям брой работна сила. Парадоксално е сервизната дейност, която е ефективно производство на този етап генерира скрит негативен ефект, изразен в стимулиране на национални разходи за поддържането у нас на употребявани в други страни на транспортни

средства в ефективния им възрастов период. И сега, когато те са внесени в страната и формират вече нашето национално богатство, се налага да бъде вложен по-голям национален продукт, за да бъдат поддържани в техническа готовност за реално малкият им остатъчен икономически живот, в сравнение ако бъдат внасяни макар и много по-скъпи, но нови транспортни средства и за които естествено не би бил необходим такива големи по размер сервизни услуги. Този скрит негативен ефект, който носи сервизната дейност, сега не може да бъде установен поради обстоятелството, че мястото на ремонтната дейност като стопанска услуга непрекъснато е променяно в националните сметки. Най-често те са поставяни в една обща група или с услугата транспорт, или с услугата търговия, или е в състава на сервизните услуги вложени за поддържането на домакински уреди и др. техника. Сервизните услуги за автомобилите следва много сериозно да бъдат оценени като принос за националната икономика, особено когато те генерират и стимулират вноса на употребявани стари автомобили. Именно сервизните фирми са едновременно вносителите на тези стари употребявани автомобили и същевременно и стопанските структури развиващи сервизна дейност като необходимост, т. е. вече като естественият стопански субект, който се появява на пазара за сервизни услуги да задоволи потребността от необходимите растящи потребности от ремонт.

На сервизната дейност са възложени и редица други контролни функции освен провеждането на годишен технически преглед, с който се установяват техническите възможности на транспортното средство и степента на екологическото въздействие на вредните емисии, които отделят изгорелите газове, като: контрол на собствеността върху автомобила, изпълнението на данъчните задължения на собственика по отношение на заплащането на пътен данък, застраховки и др.

Големият брой обаче на сервизите и сервизните работилници в страната, сега оторизирани да изпълняват и защитават тези национални функции, не могат да ги гарантират. Редица сервизни работилници нямат необходимата техническа апаратура за обективна защита на качеството на извършваните сервизни услуги и за обективна оценка на степента на негативното екологическо въздействие на транспортното средство. А ако бъдат вземани предвид и честите промени в законовата уредба, с която се осигурява сигурността и безопасността на движението по пътищата и изискванията за техническа съоръженост на транспортните средства, то обективно сега сервизите нямат възможност и не упражняват контрол дали те се притежават от всеки един автомобил. Това е и причината за появата на редица пътно-транспортни произшествия и нанасянето на стопански щети на обществото, което се потвърждава и с пътната катастрофа от 02.01.2003 г. на автобус движещ се със скорост над 120 км/ч. Като една от главните причини, която се сочи за катастрофата е, че не му е бил монтиран задължителния по Наредбата за обществени превози ограничител на скоростта. Това е техническо изискване, което именно в сервиза при годишния технически преглед е трябвало да бъде проконтролирано за наличност и изправност. Сега често явление е, ако в даден

сервиз едно транспортно средство при годишния технически преглед не може да бъде утвърдено за изправно, то много лесно в съседния сервиз същото може да получи сертификат за годност, само защото този сервиз не би се лишил от приходите, които се полагат като такса за извършен преглед. Разбира се причините за това положение може да се дължат и на квалификацията на кадрите и да се обясняват с притежаването на съответните технически контролни средства, с които обективно да се осигурява и оценява техническата готовност. Сега оторизираните сервизи, макар че имат различна техническа съоръженост, вършат едни и същи контролни технически функции с различни стандарти за качество, т. е. имат различни стандарти за защита на националните интереси и др.

Значителното нарастване на обема на сервизните услуги налагат сериозна преоценка и нова икономическа политика в бъдещото развитие на тази дейност. Тези сервизи, които изграждат сега пазара на услугите за техническо поддържане и ремонт на транспортните средства е естествено да се подчиняват както при всеки друг пазар на действащите пазарни механизми - търсене, предлагане, свободно ценообразуване и на редица условия, тъй като е необходимо да бъдат взети предвид значимите национални интереси, които са вплетени в сервизната дейност като производствено-стопанска дейност на страната.

Интересите на обществото в реализирането на сервизните услуги за техническо поддържане и ремонт на шосейните транспортни средства може да бъдат по-ефективно защитени, ако се осъществява нова национална политика спрямо тях и чийто израз следва да бъде:

1. Извеждане със самостоятелно място в статистическите отчети на страната на приноса на този вид стопанска услуга, която както бе посочено по-горе, вече има много силно развитие и като брой стопански структури нейни носители, и като размер на създаваната от нея добавена стойност в brutния вътрешен продукт на страната, и като място, в което може обективно да бъде установяван принос на всяко едно транспортно средство върху екологията. Сега този принос не може да бъде определян точно и обективно, тъй като след 1990 г. резултатите на тази услуга са включвани към приноса на отрасъл "Транспорт", били са в състава на приноса на услугата "Ремонт на домакински уреди", а сега са в състава на услугата "Търговия". Ако се търси естествена връзка с търговията, то националната сметка за измерването на принос би следвало да бъде прецезирана със съдържанието "Търговия със шосейни транспортни средства и ремонтни услуги за тях". Така ще може да бъде установен и приносът на търговията във външно-икономическите резултати на страната ни в сектора "Внос";

2. Да се задължат оторизираните сервизи за изпълнение на годишен технически преглед да наблюдават и показателя - годишен общ пробег изминат от шосейното транспортно средство като необходима и обективна информация за степента на използването на автомобили в страната. Този показател може да бъде използван за измерване на приноса и резултатите на много други услуги и стопански отрасли, тъй като той може да осигури информация, с която да бъде

оценена степента на развитието и използването на редица стопански мощности. Това може да позволи по-точно да бъде определен и размера на пътния данък, акцизите, екологичните такси, корпоративните данъци и патентните такси и др.;

3. Да се изградят национални стандарти за съдържанието на техническите изисквания към автомобила като гранични стойности (нива), които да притежава, за да бъдат осигурени и задължителните изисквания за сигурност и безопасност. Сервизите в годишните технически прегледи трябва да сертифицират всяко транспортно средство за изправност на техническите уреди - километропоказатели, скоростомери, ограничители на скоростта;

4. Необходимо е делегиране към една национална институция, а това според нас би следвало да е Министерството на транспорта, което да упражнява националната политика по развитието и приноса на ремонтните услуги за шосейни транспортни средства. Сега това е разсредоточено в Министерство на финансите, Министерство на вътрешните работи, Министерство на околната среда, Министерството на регионалното развитие;

5. За ремонтната дейност и за нейната ефективност важно значение и роля имат кадрите. На този етап управленският персонал, който работи в сервизите има или само инженерна, или само икономическа подготовка. Необходимата за спецификата на сервизната дейност комплексна квалификация - инженерна и икономическа, се осигурява след време, обикновено след 5 - 6 години трудова дейност. Необходими са нови кадри, които да притежават знания за същността на техниката и за специфичния ремонтен процес във всичките му аспекти - технически, счетоводни, правни, икономически, финансови. Това може да бъде осигурено с утвърждаването в държавния национален регистър на нова специалност, с която да бъде защитена необходимата квалификация.

Посочените по-горе аспекти на националната политика имат за цел да покажат основните насоки за развитие на ремонтната дейност, тъй като те трябва да намерят решение на национално ниво. Следва да се отбележи, че важно значение за повишаване ефективността на развитието и приноса на ремонтната дейност имат и редица други мероприятия като ограничаване вноса на употребявани автомобили с възраст над 5 години, изграждането на нови лицензионни изисквания и стандарти за качеството на ремонта и др. Изложените в тази статия проблеми и насоки на усъвършенстване на управлението на ремонтните услуги на шосейните транспортни средства не изчерпват и други възможни решения.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Закон за автомобилния транспорт;
- [2] Наредба за обществени превози;
- [3] Международни счетоводни стандарти;
- [4] Вестник "Труд" от 04.01.2003 г.

NECESSITY OF NATIONAL POLICY IN MAINTENANCE AND REPAIRS OF ROAD VEHICLES IN BULGARIA

Assoc. Prof. Petko Avramov, Doctor of Sciences

Keywords: *vehicle repair services, national policy, economic effectiveness and interests, number of vehicles, transport means, environment.*

Summary: *The vehicle repair services are necessarily attributive for maintaining the technical serviceability of transport means as a condition for the process of transportation. The practice in the country has imposed one or more than one control check-ups every year in order to determine and estimate the degree of technical serviceability of each road vehicle included in the national register. Simultaneously with the annual control operation, the authorized services perform also a number of non-technical functions, by which the contribution of the vehicle to the national economy is assessed.*

Because of the change of the economic management model in the country, serious changes in the contribution, essence, contents, importance and volume of the service activities have occurred since 1990.

The vehicle development implies the necessity of changing and improving the national policy in regard to the repair activities, as now it is a hidden generator of ineffective input of national labor resources and costs for the import of new spare part.

The paper presents particular ways to improve the national policy in this field as a condition of its effectiveness increase.