

---

## РАЗВИТИЕТО НА СЪВРЕМЕННАТА ЛОГИСТИКА В БЪЛГАРИЯ КАТО УСЛОВИЕ ЗА ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ

*Лилия Чанкова<sup>1</sup>*

---

В съвременните условия логистиката в стопанската сфера бележи динамично развитие, което при нарастващата глобализация на производството, пазара и конкуренцията намира все по-широко проявление както в географски, така и в секторен аспект. В основата на тази тенденция е възприемането на интегралния подход и прилагането на съответния инструментариум при управлението на материалните потоци и съпровождащата ги информация от мястото на тяхното възникване, през всички фази на движение (снабдяване, производство, дистрибуция), до крайния потребител.

Чрез постигането на по-висока степен на интеграция в управлението на логистичните дейности и функции на фирмено и междуфирмено равнище се осигуряват възможности за по-добра координация в действията на отделните участници във веригата на доставки, по-точна оптимизация на логистичните решения и рационализация при използването на ресурсите. Това намира израз в намаляване на общите логистични разходи при осигуряване на изискваното от клиентите ниво на обслужване. На съвременния етап постигането на оптимално съчетание на тези две направления за формиране на конкурентни предимства при логистиката е възможно чрез използването на информационно-комуникационни системи и технологии.

В условията на динамично променящата се и силно конкурентна среда съвременната логистика намира своя еквивалентен израз - интегрирана логистика. През последните петнадесет години тя играе ключова роля при решаването на комплексните проблеми на бизнеса. Използваните в нея съвременни управленски подходи, модели, методи и многофункционални информационни системи позволяват фирмите бързо и адекватно да реагират на честите промени в пазарната ситуация, които от своя страна се обуславят от тенденциите в развитието на световната икономика. Те се изразяват в динамичното развитие на процеса на либерализация на стокообмена и на глобализация, постоянно засилващата се конкуренция на пазара и повишените изисквания на клиентите към нивото на тяхното обслужване, обогатяването на

---

<sup>1</sup> Ст.н.с. д-р Лилия Чанкова е научен секретар в Икономическия институт на Българската академия на науките.

асортимента и скъсяването на жизнения цикъл на произвежданите продукти, повишаването на степента на специализация и на ролята на малките и средните предприятия в стопанския живот.

Тези тенденции обуславят необходимостта от по-гъвкаво управление на междуфирмените отношения в областта на логистиката, съответно от по-добра координация при осъществяване на доставките по отношение на време и разходи, което влияе за повишаване на конкурентоспособността на обвързаните в една снабдителна верига фирми. В резултат от това развитието на логистиката, което се проявява като еволюционен процес,<sup>2</sup> постепенно набира скорост и през 90-те години на миналия век намира своя съвременен израз в концепцията „Управление на снабдителна верига“, широко разпространена и позната в света като „Supply Chain Management“ (SCM).

Световната бизнес-практика познава и използва възможностите на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие на фирмите. Създаването на условия за тяхното реализиране в нашата страна има важно значение за успешната ѝ интеграция в Европейския съюз чрез постигането на адекватна за неговия общ пазар конкурентоспособност на българските фирми.

Целта на това изследване е да се разкрият условията и да се определят насоките на действие на фирмите и държавата, които могат да допринесат за реализиране на потенциала на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие и устойчив икономически растеж на страната. Основните задачи, свързани с нейното изпълнение се изразяват в:

- определяне на необходимите условия и представяне на основните управленски действия за реализиране на доказаните в световната практика възможности на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие на българските фирми;
- разкриване на предимствата, факторите и подхода при изграждане на логистичната инфраструктура на страната като условие за икономически растеж;
- обосноваване на необходимостта от държавна политика, очертаване на насоките и конкретните действия, в които тя може да се прояви на сегашния етап.

#### **1. Необходими условия и действия за реализиране потенциала на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие на фирмите**

Проведени изследвания у нас показват, че възможностите на съвременната логистика за формиране на конкурентни предимства в преобладаващия брой

---

<sup>2</sup> Вж. Чанкова, Л. Логистика и конкурентоспособно развитие на фирмите. - Икономическа мисъл, 2005, N 1.

български фирми все още не се използват.<sup>3</sup> В подкрепа на това твърдение са оценките за България по показателя за равнището на управление на дейностите на фирмите и качеството на техните стратегии, представени в Годишния доклад на Световния икономически форум за 2004 и 2005 г.<sup>4</sup> Причините за това са комплексни. Свързани са основно с наследените и придобити през преходния период на страната проблеми, оказващи негативно влияние върху качеството на общия и логистичен мениджмънт на фирмите. Тези проблеми произтичат от продължилата дълго време неопределеност по отношение на собствеността на българските фирми, последващата тяхна декапитализация, влошаване на финансовото им състояние и съответно ограничаване на инвестиционните възможности за въвеждане на нови управленски подходи и модели, от нестабилността на макроикономическата среда и развитата се корупция.

Наред с това неадекватната все още за новите условия подготовка на управленските кадри на българските фирми, ниското ниво на тяхната маркетингова дейност, недостатъчните финансови ресурси и опит за реализиране на перспективни стратегии за развитие, неумението да се работи в динамично променяща се силно конкурентна среда са причини с определящо значение за формирането на равнище на осъществяваните фирмени дейности, в т.ч. и логистичните. За разлика от българските фирми международните компании и техните структури у нас, главно в областта на индустрията и услугите, прилагат съвременни подходи и методи при управлението, вкл. и на логистичните операции, за което инвестират в компютърни програмни продукти, комуникационни мрежи, човешки ресурси, транспортни и складови системи.

Затова решаването на тези проблеми и усъвършенстването на управленските процеси на българските фирми имат голямо значение за тяхната конкурентоспособност на единния пазар на Европейския съюз. Разкриването на необходимите най-важни условия, които да допринесат за реализиране потенциала на логистиката за конкурентоспособното развитие на фирмите в България, съдейства на усилията в това отношение. В обобщен вид тези условия се изразяват в:

- стабилност на макроикономическата рамка на страната, от която се определят възможностите и интересите на фирмите да взимат стратегически инвестиционни решения, в т.ч. свързани с въвеждането на нови управленски подходи, модели и използването на съвременни информационни и комуникационни технологии в областта на логистиката, да провеждат съответна иновационна политика с по-висока или по-ниска степен на предвидимост на техните очаквания и съответно по-малък или по-голям риск;
- благоприятна микроикономическата среда, която да улеснява реализирането на възможностите за осъществяване на съвременен бизнес, главно чрез

<sup>3</sup>Димитров, П. Развитие на логистиката в индустриални фирми в България; Чанкова, Л. Логистичният подход и възможностите за неговото прилагане при управлението на фирмите в България. - В: Логистиката в България (теория и практика). С., 2003.

<sup>4</sup> World Economic Forum. Global Competitiveness Report 2004, 2005 (<http://www.weforum.org>)

ограничаване на корупционните практики, на бариерите от административен и финансов характер, чрез по-ефективна защита на конкуренцията и въвеждане на ясни регулативни правила;

- изградена организационна култура с определен тип междуфирмени отношения за установяване на надеждни и коректни връзки с основните бизнес-партньори на фирмите (доставчици, посредници, клиенти), която да им помага в борбата срещу несигурността в условията на силно конкурентния пазар;
- добро качество на висшето специализирано образование и на квалификацията на управленския персонал на фирмите;
- висока мотивация на мениджърския екип на фирмите за прилагане на ефективни стратегии, съвременни управленски подходи, модели и методи със съответен тип организационни структури и информационно-комуникационни технологии;<sup>5</sup>
- изградена транспортна инфраструктура на страната, отговаряща на съвременните изисквания движението на товарните потоци да се осъществява с използването на интермодални терминали, обвързани в регионална и европейска мрежа, което позволява на превозвачите да взимат оптимизационни решения от гледна точка на условия на доставки и разходи;
- хармонизирана транспортна политика на страната със съответните национални, регионални и интеграционни измерения, която да осигурява възможности на фирмите за оптимален избор при реализиране на комбинирани решения за превоз на техните товари;
- изградена мрежа от логистични центрове на подходящи географски точки в страната за обслужване на клиенти, нуждаещи се от получаването на комплексни услуги за оптимизиране на процеса на управление на материалните потоци в различни направления, на близки и далечни разстояния, от гледна точка на време и разходи.

Натрупаният опит в света по отношение на прилагането на съвременната логистика<sup>6</sup> показва, че за реализирането на нейния потенциал за формиране на конкурентни предимства се изискват определени управленски решения и действия в следните основни насоки:

---

<sup>5</sup> В голяма степен тя се определя от изградения модел на корпоративно управление у нас и факторите, които влияят за неговото усъвършенстване (вж. Чанкова, Л. Поведението на фирмите в процеса на формиране модела на корпоративно управление в България. – В: Предизвикателствата на корпоративното управление в България. С., 2003.)

<sup>6</sup> Ballou, R. H. Basic of Business Logistics. Prentice Hall Inc., 1993; Coyle, J. J., E. J. Bardi and C. J. Langley. The Management of Business Logistics. West Publishing Co., 1996; Bowersox, D., D. Closs. Logistical Management. The Integrated Supply Chain Process. The McGraw-Hill Companies, Inc., 1996; Гаторна, Дж. (ред.). Основи на логистиката и дистрибуцията. Делфин прес, 1996.

- разработване на логистична стратегия на фирмата, свързана с определената ѝ мисия и основана на концепцията за интегрирано управление в съответния, съобразно характера на нейните цели, аспект (функционален, процесен, междурегистрационен);
- изграждане на адекватна на избраната стратегия управленска структура на фирмата и разработване на свързаните с нея регистрационни аспекти на логистиката;
- избор на подходяща за формулираната стратегия логистична инфраструктура съобразно характера на потоците от продукти, възможностите и изискванията на целевите пазари;
- поддържане на сътрудничество и развитие на дългосрочни партньорски взаимоотношения с доставчиците за осигуряване на срочност, ритмичност и комплектност на доставките, на която основа се формират стратегически съюзи, мрежи на добавена стойност, снабдителни вериги;
- прилагане на съвременна концепция за управление на взаимоотношенията на фирмата с нейните клиенти;
- осъществяване на ефективен мениджмънт на персонала, ангажиран с управлението на логистичните дейности и функции във фирмата, и постоянно инвестиране в неговото регистрационно израстване;
- използване на съвместими регистрационни системи между фирмите за електронен обмен на данни и бизнес-документи в стандартен формат, познати като Electronic Data/Document Interchange (EDI);
- въвеждане на международните стандарти за системи за управление на качеството (ISO 9000) за усъвършенстване на оперативното управление и на логистичните процеси, с подчертано внимание към взаимодействието с доставчици и клиенти;
- използване на електронни системи за автоматична идентификация на товари, на модерни складови технологии, на съвременни средства (спътникови системи за връзки) за следене на транспортни потоци и за получаване на точна информация в реално време;
- прилагане на съвременни подходи, модели и методи на управление с доказани възможности за регистрационни решения в областта на логистиката, съответно за получаване на конкурентни предимства;
- използване на комплексни регистрационни системи за управление на бизнес-процеси с програмни модули за ефективно управление на логистични функции и операции.

Осъществяването на тези направления за реализиране потенциала на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие на фирмите е свързано с развитието на стратегическите аспекти на тяхното управление, с наличието и рационалното използване на определени инвестиционни, човешки, технологични и организационни ресурси.

## **2. Изграждане на съвременна логистична инфраструктура в България: предимства, фактори, възможности**

За реализиране потенциала на съвременната логистика за конкурентоспособно развитие на фирмите важно значение има създаването и рационалното използване на съответна логистична инфраструктура с нейните микроикономически, национални и международни аспекти. В специализираната литература доминира становището, че съвременната логистична инфраструктура включва транспортни, комуникационни, складови и обслужващи елементи, свързани с допълнителна обработка на товари, с оказване на търговски, битови, административни услуги, осигурени с необходимите ресурси – природни, материално-технически, информационни, човешки, институционални, финансови.<sup>7</sup>

Обектите на логистичната инфраструктура в микроикономически план, наричани най-често логистични паркове, осигуряват условия за по-добро управление на материалните потоци и съпътстващата ги информация на фирмено и междуфирмено равнище. Те се открояват като обекти с местно значение, осъществяващи комплексни услуги, изградени в близост до по-големи градове, около които са съсредоточени инфраструктурни съоръжения на различни видове товарен транспорт.

Логистичната инфраструктура обаче има и други два аспекта – национален и международен, със съответни обекти с регионално, европейско и междуконтинентално значение. В развитите страни нейните обекти най-често се обозначават като логистични центрове, макар че в предишни години се ползват и наименования като центрове за обработка на товари, за разпределение на стоки (дистрибуционни центрове), логистични платформи, терминали и др. С тяхното изграждане се създават условия за по-добро обслужване в дадена страна, регион и интеграционна общност на потоците от стоки, които в зависимост от аспекта на разглеждане биват вътрешни, входящи, изходящи и транзитни. Това дава съответните предимства за тяхната икономика, за увеличаване на заетостта на населението и за хармоничното им развитие.

Посочените три аспекта на логистичната инфраструктура изразяват различията

---

<sup>7</sup>Този въпрос е предмет на разглеждане в редица литературни източници: Lambert, D., J. Stock, L. Ellram. *Fundamentals of Logistics Management*. McGraw-Hill, 1998; K. O'Laughlin, J. Cooper, E. Cabocel. *Reconfiguring European Logistics Systems*. CLM.; Логистиката в големия град. Федерация на НТС по транспорта, Българска асоциация по логистика, С., 1994; Карагъзов, К., Т. Размов, Д. Купенов, А. Борисов. Концепция за изграждане на логистична инфраструктура на мултимодални транспортни системи на Балканите. - В: Логистиката в променящия се свят (под ред. на П. Димитров). С., 1999; Тодорова, Д. Логистична инфраструктура – опит за дефиниране. - Икономическа мисъл, 2004, N 5.

в предназначението на отделните ѝ обекти, съответно мащаба и структурата на осъществяваните в тях дейности по обслужване движението на материалните потоци и задоволяване изискванията на клиентите. Те изразяват също начина на проявление на влиянието ѝ върху икономическия растеж. Логистичната инфраструктура в нейните два аспекта (фирмен и национален) влияе върху икономическия растеж на страната в по-голяма степен непряко. Това влияние се осъществява по линия на осигуряване на условия за реализиране потенциала на съвременната логистика за формиране на конкурентни предимства на фирмите в България, което от своя страна създава възможности за по-висок икономически растеж.

Логистичната инфраструктура в нейния международен аспект (обекти със съответно регионално, европейско и трансконтинентално значение) оказва в по-голяма степен непосредствено влияние за нарастване на брутния вътрешен продукт на страната. Това се осъществява по линия на привличането и обслужването на по-голям обем товари, свързани с международния транзитен трафик, оказване на разнородни услуги, извършване на богат комплекс от дейности, създаващи по-голяма добавена стойност, което е съпроводено с нарастване на стопанската активност и увеличаване заетостта на населението.

България изостава в развитието на логистичната си инфраструктура в съответствие със съвременните световни стандарти, което се отнася преди всичко за нейните международни аспекти със съответни обекти (логистични центрове), имащи регионално, европейско и междуконтинентално значение. Логистичните центрове представляват комплексни инфраструктурни съоръжения, изградени на подходящи географски точки, в близост до големи населени места и обекти на транспортната инфраструктура (пристанища, летища, железопътни възли, интермодални терминали). В тях се осъществява сложен комплекс от транспортни, информационни, комуникационни, складови, обслужващи дейности, свързани с допълнителна обработка на товари, с оказване на търговски, битови, административни и други услуги.

Това изоставане е свързано, на първо място, с недоброто състояние на транспортната инфраструктура на страната, което е обусловено от дългогодишното отсъствие на инвестиции за модернизация на пристанищата, пътищата, летищата, интермодалните, в т.ч. контейнерните, терминали. От него до голяма степен се определят конкурентните позиции на България в сравнение със съседните страни (главно Гърция и Румъния) по отношение привличането на международните стокови потоци, особено по линия на равнището на инфраструктурата на речния и морския транспорт. Нейното изграждане на интермодална основа е важна стъпка за превръщането на тези обекти в международни логистични центрове, което ще улесни стокообмена, ще облекчи и съответно ускори движението на големи потоци от продукти в и извън границите на дадена страна, регион, интеграционна общност. Това би допринесло за задоволяване на изискванията на български и чуждестранни фирми у нас по отношение обслужването на техните продуктови потоци, а също и за привличането на международния товарен трафик.

Опитът на големите западноевропейски пристанища като Ротердам, Хамбург, Бремен, Марсилия и др. показва, че в тяхната дейност през последните двадесет години първостепенно значение има оказването на логистични услуги. На тази основа се създават интегрирани логистични мрежи, действащи на територията на Западна Европа, а през последните години и на Източна Европа, чрез които се постига ефективно взаимодействие между различните видове транспорт при осъществяване движението на стоките по големи разстояния.<sup>8</sup>

Обектите на логистичната инфраструктура с местно значение (около големите градове и прилежащите им региони) бележат определен ръст, което е свързано със засиления инвеститорски интерес у нас към изграждане на по-големи складове и дистрибуционни центрове за обслужване на увеличения поток от разнообразни продукти на международни и български фирми, на развити снабдителни вериги. Проблемът тук е, че процесът на изграждането на този тип логистични центрове в нашата страна не се регулира.<sup>9</sup> Не се прилага комплексен подход при избора на тяхното подходящо място и взаимно разположение от гледна точка на определени изисквания и критерии, каквато е практиката в страните от Западна Европа-членки на ЕС.<sup>10</sup> Прилагането на този подход се обуславя от необходимостта за съвместяване на изпълняваните от логистичните центрове основни функции и дейности - съобразно тяхното предназначение и количеството обслужвани обеми продукти, с възможностите на транспортната инфраструктура, със състоянието и перспективите за развитие на отделните региони и населени места.

Всичко това показва, че изграждането на логистичната инфраструктура на нашата страна в съответствие със съвременните световни стандарти има съществени предимства за развитието на нейната икономика, още повече като се отчита влиянието на редица важни фактори:

- Кръстопътното географско положение на България, което определя потенциално големия обем на международния трафик и съответно усилията за неговото привличане и обслужване на територията на страната.
- Премаващите през страната пет общоевропейски транспортни коридора, с което са свързани по-големите възможности за увеличаване на транзитните международни товарни превози и очакванията България да се превърне в логистичен център на Югоизточна Европа, които сега, след присъединяването ѝ към Европейския съюз са в по-голяма степен възможни.

---

<sup>8</sup> От края на XX век в логистичните мрежи на големите западноевропейски пристанища, например Хамбург, се обхващат и пристанища от региона на Балтийско море, от страни в северната част на Европа - Русия, Полша, Швеция (вж. Пристанищата стават логистични центрове. - Логистика, 2006, N 1).

<sup>9</sup> Логистиката ще се „спъне“ по нашите пътища... - Логистика, 2005, N 3.

<sup>10</sup> Тодоров, Ф. Един подход за географско планиране на мрежа от логистични центрове в България. - В: Логистиката в националното стопанство и фирмата (под ред. на П. Димитров). С., 2004.



- Промените в международното разделение на труда и увеличаването на дела на участващите в международни логистични мрежи (вериги на доставки) български фирми, което обуславя голямата заинтересуваност на транснационалните компании нашата страна да се развива като бъдещ логистичен център на Балканския регион.<sup>11</sup>
- Високият темп на растеж на сектора за логистични услуги в развитите страни. За разрастването на този сектор в Европа говори фактът, че общият оборот на извършваните логистични услуги на нейния пазар през 2004 г. представлява повече от 600 млрд. EUR.<sup>12</sup> През 2001 г. оборотът на пазара на логистични услуги в Европа се оценява на 500 млрд. EUR, като една четвърт се пада на Германия.<sup>13</sup> Динамиката в развитието на този сектор се обуславя от промените в световния бизнес и в международното разделение на труда, които се изразяват в:
  - преминаване към гъвкава специализация, т.е. ориентиране на фирмите към производството на по-широк асортимент продукти в малки серии, с използване на универсален тип машини, което е породено от стремежа им по-пълно да бъдат задоволени разнообразните нужди на потребителите, по-бързо и с по-малки загуби да се реагира на промените в тях, по-гъвкаво да се приспособяват към новите изисквания на пазара;
  - нарастване броя на малките и средните фирми и тяхната роля в бизнеса, което обуславя необходимостта от по-доброто им взаимосвързано управление;
  - насочване вниманието на мениджмънта към управление на логистичните процеси, свързани с условията на доставка, в които участват няколко фирми, като стремежът е да се постигне по-добра междуфирмена координация, съответно реализиране на синергични ефекти, ускоряване процесите на движение на материалните потоци, по-висока степен на удовлетворяване изискванията на клиентите, относително намаляване на размера на ресурсите и на общите разходи;
  - динамично развитие на процеса на постепенно прехвърляне на определени логистични операции и функции за изпълнение от специализирани фирми в националните граници и в други страни;<sup>14</sup>
  - интензивно развитие на сектора за софтуерни услуги, който обслужва фирмите при изпълнението на техни производствени и логистични

---

<sup>11</sup> При посещението на българския министър-председател в Германия през пролетта на 2006 г. германски инвеститори са изразили виждане, че България ще е бъдещият регионален логистичен център. Коментарът на това изявление, публикувано във в. Стандарт от 10.IV. 2006 г., е, че става дума за превръщане на България в логистичен център на германските компании.

<sup>12</sup> ([www.sitmag.ru/article/logistics/2005\\_04](http://www.sitmag.ru/article/logistics/2005_04)).

<sup>13</sup> Вж. Разходите за логистика в Германия ще достигнат 200 млрд. евро годишно. - Пари, 6.11.2001.

<sup>14</sup> Около 30% от логистичните операции във всички отрасли на европейската икономика се предоставят на специализирани фирми за логистични услуги ([http://www.sitmag.ru/article/logistics/2005\\_04](http://www.sitmag.ru/article/logistics/2005_04)).

функции със създаването на съответни компютърни програмни продукти.

- Промените в сектора за логистични услуги, които се характеризират с тенденция към постепенно превръщане на участниците в него от партньори на производствени и търговски фирми при осъществяване на логистични операции и функции, познати като трета страна в логистичното осигуряване „3PLPrs” (Party Logistics Providers), в т.нар. интегратори, т.е. „4PLPrs”, които координират взаимодействието между всички участници в една логистична система.
- Развитието на пазара за логистични услуги в България. Очертава се тенденция към постепенно преминаване от оказване на отделни традиционни услуги (транспортиране, складиране, спедиция) към предлагане на комплексни логистични услуги (contract logistics) от специализирани за това фирми – международни и национални.<sup>15</sup> Според изследване на Германската асоциация по логистика (BVL) пазарът на логистични услуги в Централна и Източна Европа формира оборот в размер на 3.5 млрд. EUR (за 2005 г.), като се очаква той да нараства с 9% годишно. Това се обуславя от пренасочването на производствени дейности на западноевропейски компании към Източна Европа и съответно на свързаните с тях логистични дейности и операции. Според експерти от тази асоциация се очаква развитието на логистиката и на нейната инфраструктура да се осъществява в посока България, като се отчита предимството на нейното стратегическо положение, което я поставя в първата петица на страните, представляващи интерес като логистичен център.<sup>16</sup>
- Перспективите за развитие на транспортната инфраструктура на страната, свързани с оказване на финансова помощ при приемането ѝ в ЕС.<sup>17</sup> Ролята на България за развитие и обслужване на транзитните превози се оценява от институциите на ЕС и затова изграждането на инфраструктурата се вписва в плановете за развитие на Европейската транспортна система. В Европа през последните две десетилетия се акцентира върху нарастване значението на комбинирания транспорт, подпомагащ реализирането на оптимални логистични решения. Развитието на комбинираните превози е посочено като приоритет на националната транспортна политика, включен в Стратегията за развитие на морския и речен транспорт на Р България до 2015 г.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Димитров, П. Изследване пазара на логистични услуги в България. - В: Преструктуриране на транспорта в България и интегрирането му в Европейската транспортна система. С., 2000, <http://www.schenker.bg>, <http://www.discordia.bg>, <http://www.kilogistics.com>, <http://www.transkapital.com>, <http://www.alog-bg.com>, <http://www.kn-portal.com/> и др.

<sup>16</sup> Вж. Който не реагира навреме, пропуска шансовете си. - Логистика, 2005, N 3.

<sup>17</sup> Предвижда се над 2 млрд. EUR от Кохезионния фонд на ЕС да бъдат инвестирани в транспортната инфраструктура. За определяне и осъществяване на приоритетите в тази област МС на България създаде Съвет за координация, контрол и изпълнение на инфраструктурни проекти с национално значение, който да разработи график и оценка на проектната готовност на инвестиционни проекти, стартиращи през 2007/2008 г. (<http://www.government.bg>).

<sup>18</sup> (<http://www.mtc.government>). Изграждането на инфраструктура за комбинирани превози е заложено в стратегическата част на НПП на България за периода 2007-2013 г. Вж. Национален план за

В съвременните условия на постепенно увеличаване на обема, обогатяване и разширяване на обхвата на логистичните услуги, както и на ускоряване процеса на тяхното предоставяне за изпълнение и управление на специализирани за това фирми (т.нар. outsourcing), в развитите страни вече се говори за формирането на логистична индустрия. Поради това все повече нараства тяхната заинтересуваност от създаването на съвременна логистична инфраструктура с характерните за нея обекти (логистични центрове). В условията на интернационализация на бизнеса, на либерализация и нарастване на стокообмена между отделните страни тези обекти трябва да бъдат обвързани в мрежа, в т.ч. и извън националните граници. Това позволява да се осъществи по-добро взаимодействие между тях, подпомагащо управлението на стоките потоци на основата на взимането на оптимални решения и рационалното използване на отделните видове ресурси.

Логистичните центрове трябва да се изграждат на подходящи места от гледна точка на транспортни връзки, в които са съсредоточени мощности за осъществяване на транспортни, информационни, комуникационни, складови и други обслужващи дейности (за допълнителна обработка на стоки, за търговски, битови и административни услуги и др.). С подобен сложен комплекс от дейности, осъществявани в такива компактни обекти на логистичната инфраструктура, се създават възможности за интегрирано управление на стоките потоци и оптимизация на превозите, за намаляване на разходите, главно по линия на икономия от мащаба, за скъсяване на времето и удовлетворяване изискванията на клиентите.

Този комплекс дейности е по-пълен при международните логистични центрове, които имат предназначението да обслужват материалните потоци, преминаващи по-дълги разстояния и различни граници. В тях се изпълнява сложен комплекс от дейности като: използване на различни схеми товарен транспорт, предимно комбиниран, с цел оптимизиране на превозите от гледна точка на намаляване на разходите и съкращаване на времето; осъществяване на различен вид комуникации; е-търговия, складово, митническо, административно, търговско и битово обслужване; оказване на услуги за допълнителни операции върху продуктите, за консултации, банкови операции и др.

Международните логистични центрове се разполагат на места с развити интермодални транспортни системи със съответни летищни, пристанищни и железопътни съоръжения. Осигурени са със съвременни комуникационни средства и с необходимото оборудване за изпълнение на богатия комплекс от логистични дейности за обслужване движението на потоците от стоки, тяхното съхранение и дообработване.<sup>19</sup> С изграждането на такива логистични центрове се цели улесняване на стокообмена в и извън границите на дадена страна, регион, интеграционна общност, което води до привличането на транзитния

---

развитие на Р България за периода 2007/2013 г. (работен вариант). Агенция за икономически анализи и прогнози, декември, 2005.

<sup>19</sup> Пример за такива логистични центрове, обслужващи международния трафик в Европа, са: Ротердам (Холандия), който е най-голямото пристанище в света; Дуисбург (Германия) - най-голямото речно пристанище в Европа; Амстердам (Холандия) – голямо международно летище за товари.

поток от стоки. Това се осъществява на основата на динамичното развитие на логистичните услуги, чието качество в съответствие със съвременните изисквания може да се реализира от специализирани за тяхното изпълнение фирми. Западна Европа е покрита с мрежа от логистични центрове, които облекчават нейния вътрешен и международен икономически обмен. Насърчава се нейното разширяване, какъвто е случаят с региона на Балтийско море.<sup>20</sup>

В България такива международни логистични центрове могат да се създадат край София, Варна, Бургас, Русе. Те са транспортни възли на страната с по-голяма интензивност на международни товарни потоци, за качественото обслужване на които и съответно привличане през страната е необходимо изграждане на интермодални терминали.<sup>21</sup> Насърчаването на развитието на комбинирания превози е важно условие за създаването на международни логистични центрове, което може да се осъществи също и край Пловдив и Димитровград. Регионът около тях е пресечна точка на два важни трансевропейски транспортни коридора (№9 и №4), преминаващи през нашата страна.

При изграждането на този вид логистични центрове основно участие трябва да има държавата, тъй като става дума за по-големи обекти на транспортната инфраструктура със стратегическо значение. Това нейно участие трябва да е свързано не само с осигуряването на бюджетни средства, но и с разработването на големи инвестиционни проекти за развитие на транспортната инфраструктура от мултимодален тип, привличане на големи инвеститори на основата на публично-частното партньорство, на ресурси от международни финансови организации.

Другите видове логистични центрове са локални, т.е. с местно значение. Изграждат се край големите градове, където има сравнително добре развита транспортна инфраструктура. Те имат своята специфика, свързана с тяхното предназначение да обслужват главно движението на продуктите потоци на отделни фирми или верига от фирми, което намира израз в обема и структурата на извършвания от тях комплекс услуги. Световният опит показва, че този вид логистични центрове най-често се изграждат като акционерни дружества, в които участват частни и общински фирми, браншови организации, търговски банки, стопански камари и др.

При избора на мястото за тяхното изграждане съображенията на инвеститорите

---

<sup>20</sup>Разработва се международен проект „Networking Logistics Centres in Baltic Sea Region” с участието на Финландия, Дания, Германия, Литва и Полша и финансовата подкрепа от Европейския фонд за регионално развитие (Interreg IIIB), програма „Phare” и национални комитети за научни изследвания (на Полша). (<http://www.nelog.net/partners.html>). Русия планира в максимално кратки срокове (до 2010 г.) да изгради мрежа от 15 ключови логистични центъра, основани на транспортна инфраструктура за мултимодални превози за привличане на транзитни товари от Европа за Азия (<http://www.jptactis.com/jpt1105/petrov.htm-7k>).

<sup>21</sup> В Стратегията за развитие на морския и речен транспорт и пристанищата на Република България до 2015 г. като приоритетно дългосрочно инфраструктурно транспортно направление е отбелязано изграждането на интермодални терминали ([http:// www.mtc.government.bg](http://www.mtc.government.bg))

обикновено са свързани с наличието на добри транспортни връзки на интермодална основа, необходима комуникационна инфраструктура, сравнително ниски цени на недвижимите имоти и на строителните дейности, привлекателен пазар на работна сила, интензивност на потоците от стоки, възможностите за включване в интеграционна мрежа. В нашата страна поради очакваното търсене на логистични услуги във връзка с присъединяването ни към Европейския съюз бизнесът проявява засилен интерес към изграждането на такъв вид логистични центрове. Това става основно около София, с преобладаващото участие на чуждестранни инвеститори, които осъзнават нуждата от наличието на съвременни логистични центрове за оказване на пълен спектър логистични услуги на международните компании, проявяващи интерес към България.

### **3. Насоки на действие на държавата за развитие на съвременната логистика в България**

Разкриването на предимствата, необходимите условия и действия за развитие на съвременната логистика у нас обуславя необходимостта от провеждането на съответна политика от страна на държавата. От гледна точка на разгледаните аспекти на влиянието на съвременната логистика върху икономическия растеж на страната се открояват двете насоки, в които може да се прояви политиката на държавата в тази област.

Първата насока се отнася до създаване на условия за повишаване равнището на управление на фирмите и качеството на техните стратегии, което да помогне за реализиране на потенциала на логистиката за конкурентоспособното им развитие. Това може да се осъществи главно по линия на:

- подобряване на бизнес-средата чрез по-добра защита на конкуренцията, ограничаване на корупцията, опростяване на административните процедури и облекчаване на финансовите режими за осъществяване на стопанска дейност;
- въвеждане на по-високи стандарти в областта на образованието за подготовката на качествени управленски кадри, в т.ч. в областта на логистиката, чрез по-тясно взаимодействие с различни браншови и бизнес-организации;
- насърчаване на фирмите чрез осъществяване на законодателни промени и въвеждане на подходящи механизми (главно данъчни преференции) да провеждат активна политика за повишаване квалификацията на управленския и изпълнителския персонал;
- стимулиране на фирмите чрез освобождаване от данъчно облагане на печалбата, инвестирана в прилагането на съвременни управленски технологии с модерен компютърни софтуер и комуникационни системи, за усъвършенстване на производствените и логистичните процеси;

- насърчаване на сътрудничеството на държавни институции с браншови организации чрез прилагане на административни и икономически механизми за създаване и разпространяване на информация за добри практики в областта на интегрираното управление на логистични функции и дейности на фирмено равнище и на вериги на доставки.

Втората насока, в която трябва да се прояви политиката на държавата в тази област, е свързана със създаването на съвременна логистична инфраструктура на страната, която да осигурява благоприятни условия както за реализиране на потенциала на логистиката за формиране на конкурентни предимства на функциониращите у нас български и чуждестранни фирми, така и за привличането на международния транзитен поток от стоки през територията на България. В това отношение държавата все още няма концепция и съответно ясна политика за изграждане на логистична инфраструктура и съответно за развитието на този сектор в страната. За тази цел е необходимо държавата да предприеме изпълнението на определени действия:

- Разработване на стратегия за развитие на съвременен модел на логистична инфраструктура на България, която да стане част от тази на Европейския съюз. В нея трябва да се очертаят основните приоритети при изграждането на логистичната и свързаната с нея транспортна инфраструктура на страната съобразно изискванията и стандартите на ЕС в тази област. Разработването на стратегията трябва да се осъществи основно от Министерството на транспорта и съобщенията и Министерството на регионалното развитие и благоустройството, в сътрудничество с други държавни институции (агенции) и неправителствени организации. Съвместяването на техните усилия е свързано с многоаспектния характер на проблема и произтича от необходимостта за намиране на балансирани решения.
- Осъществяване на комплексни изследвания на основата на проектно финансиране (бюджетно или от фондове на ЕС) за определяне на подходящите места и взаимното разположение на отделните обекти на логистичната инфраструктура на България. Основният критерий при този избор трябва да бъде изграждането на такава мрежа от различни видове логистични центрове, която да взаимодейства с европейската на базата на възприетите стандарти и да осигурява възможности за облекчаване движението на входящите, изходящите и вътрешните товарни потоци. Нещо повече, да дава възможност на фирмите, които я използват, за избор на оптимални варианти на решения по отношение движението и разполагането на стоките от гледна точка на време и разходи. Така може да се постигне по-добра координация при управлението на тези потоци, рационализация в използването на съответните ресурси, намаляване на разходите, което предполага привличане на транзитния трафик от стоки през територията на България. Едновременно с това обаче решенията в тази област трябва да се съвместяват с регионалните и градоустройствените аспекти в развитието на страната, с насоките за усъвършенстване на нейната транспортна инфраструктура.

- Създаване на логистични центрове в техния комплексен вид край големите и стратегически важните за България инфраструктурни обекти (речни, морски пристанища, летища, магистрали). Целта е осигуряване на възможности за оказване на по-богата гама качествени логистични услуги и по този начин привличане интереса на клиенти, участващи в осъществяването на разрастващия се международен стокообмен и на транзитния товарен трафик през страната. Изграждането на такива логистични центрове може да се осъществи на основата на публично-частното партньорство, в което да вземат участие заинтересувани транснационални компании, банки, търговски вериги, превозвачи, спедитори, фирми за комплексни логистични услуги и др.
- Провеждане на политика във връзка с преминаващите през България пет трансевропейски транспортни коридора, която да съдейства и участва в изграждането на мрежа от логистични центрове с цел намиране на оптимални транспортни схеми и оказването на подходящи комплексни услуги при движението на материалните потоци през тях. По този начин се допринася за развитие на интеграционния процес както на общоевропейско, така и на регионално равнище. Такъв е примерът с Черноморския регион по отношение на транспортния коридор ТРАСЕКА.<sup>22</sup>
- Осъществяване на активна политика за реализиране на инвестиционни проекти за комплексно развитие на транспортната инфраструктура на страната, което да допринесе за по-безпроблемното и съответно по-бързото движение на стоките потоци. Това се изразява в подобряване на пътищата и подходите към граничните пунктове, увеличаване на тяхната пропускателна способност за всички видове транспорт – шосеен, железопътен, воден. В този контекст важно значение има провеждането на политика за приоритетно развитие на комбинирания транспорт в различните му форми. Той е в основата на създаването на съвременен модел на логистична инфраструктура и важен фактор за привличане на транзитния поток от стоки през територията на България.
- Подпомагане изграждането на локални логистични центрове чрез осигуряване на подходящи терени с изградена инфраструктура (пътища, водоснабдяване, газо- и електрификация), които качествено да обслужват движението на материалните потоци на фирмите на местно и национално равнище. Целесъобразно е това да става в близост до интермодални транспортни терминали (главно комбинация между воден, железопътен, въздушен и контейнерен транспорт), където интензивността на стоките потоци е по-голяма.

---

<sup>22</sup> В това отношение вече се правят първи стъпки. Междуправителствената комисия ТРАСЕКА взе решение да инвестира през 2006 г. 5.5 млн. EUR за изграждане на логистични центрове във всяка една от страните на този транснационален транспортен коридор, свързващ Азия през Кавказ с Европа. Това стана на заключителното заседание на Петата среща на транспортните министри на страните, участващи в ТРАСЕКА, на 3.05.2006 г. Важна част от този коридор е България - пристанище Варна ([http://www.comfort.bg/bg/public/news\\_1729\\_253.html-28k](http://www.comfort.bg/bg/public/news_1729_253.html-28k)).

- Създаване на необходимата законова и нормативна основа за регулиране процеса на изграждане и ефективно функциониране на различните видове логистични центрове у нас. За тази цел е необходимо хармонизирането на съответното законодателство от гледна точка на логистиката във взаимодействие с браншови организации (спедиторски, логистични и др.), като се отчита развитието на сектора за логистични услуги и необходимостта от неговото инфраструктурно осигуряване.

За изпълнението на посочените действия е целесъобразно да се създаде държавна междуведомствена институция (съвет, комисия), която да осъществява координиращи функции между отделните заинтересувани министерства (Министерство на транспорта и съобщенията, Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на финансите) и в сътрудничество с отделни неправителствени (браншови) организации да работи за усъвършенстване на законово-нормативната база за изграждане и ефективното функциониране на съответните обекти на логистичната инфраструктура на страната.