

АНАЛИЗ НА СПЕДИТОРСКИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ

ас. д-р Борислава Борисова Стоименова

Университет за национално и световно стопанство

ANALYSIS OF FREIGHT FORWARDING MARKET IN BULGARIA

Assist. Prof. Borislava Borisova Stoimenova, PhD

Анотация: Докладът очертава развитието на спедиторския пазар в България като част от сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Основни показатели, по които е анализиран пазара са: брой фирми, големина на пазара (оборот), брой заети, печалби и обхват на пазара. Обърнато е внимание на тенденциите в промяната на дела на превозваните товари от членовете на НСБС (Национално сдружение на българските спедитори) спрямо общо превозваните товари по видове транспорт. Очертани са общи тенденции в развитието на фирмите, членове на НСБС.

Ключови думи: спедиторски пазар, секторен анализ, големина на пазара

Annotation: This report outlines the development of the freight forwarding market in Bulgaria as a part of the sector „Transport, warehousing and postal services“. The key indicators chosen for market analysis are as follows: number of companies, market size (turnover), number of employees, profits and market coverage. Special attention is paid to the trends in the proportion of goods transported by members of NSBS (The Bulgarian Association for Freight forwarding, transport and logistics) to the total cargo carried by different transport modes. General trends in the development of the members of NSBS are outlined as well.

Key words: freight forwarding market, sector analysis, market size

Анализът на определен пазар по своята същност представлява секторен анализ – преглед и оценка на текущото състояние на даден икономически сектор и на тази основа очертаване на бъдещи перспективи за развитието на сектора като цяло и поведението на отделните фирми. Спедиторският пазар в България е не толкова популярен обект на изследвания в областта на маркетинга. Колкото и „непопулярен“ на пръв поглед да изглежда един сектор, извеждането на адекватни маркетингови решения предполага следене и познаване на състоянието и тенденциите на пазара във висока степен на конкретност, каквато липсва в родната действителност. Според председателя на УС на НСБС Борил Иванов „спедиторският и логистичен бранш е сред тези, имащи цялостен поглед върху транспорта и същевременно е неутрален по отношение на отделните видове транспорт“¹. Този „цялостен поглед“ често се размива в общия поток на непрестанно „заливаща“ ни информация под формата на изказвания на представители на властта, експерти, представители на браншови организации и фирми, публикации с ясно и неясно изразена рекламна цел и т.н. При много ръководни кадри идеята за

¹ НСБС. (2013). *Приоритети в транспорта за следващия програмен период 2014-2020 г.* Национално сдружение на българските спедитори. стр. 5

състоянието на пазара, на който оперират поверените им фирми, често е твърде абстрактна и неопределена.

В изследване, публикувано в различни години от Блумбърг² и Ройтерс³, спедиторският пазар е посочен като един от най-успешните сектори на глобалния логистичен отрасъл. Въпреки кризата се наблюдава растеж на пазара като резултат на развиващите се процеси на глобализация и изнасяне на производството в различни точки на света. Основните показатели, по които е анализиран глобалният спедиторски пазар са: големина на пазара, тенденции, търговски потоци, прогнози и профил на основните пазарни играчи. Подобни анализи и доклади за българския спедиторски пазар не са налични, а биха дали от голяма полза за мениджмънта и маркетинга на фирмите, опериращи в бранша.

Цел и задачи на проучването

Целта на проучването е да очертае развитието на спедиторския пазар в България като част от сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Обхватът на проучването е ограничен до решаване на три основни задачи за постигане на целта:

1) Да се очертаят общи тенденции в развитието на икономическа дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“ като част от сектор „Транспорт, складиране и пощи“.

2) Да се очертаят тенденциите в промяната на дела на превозваните товари от членовете на НСБС спрямо общо превозваните товари по видове транспорт.

3) Да се очертаят общи тенденции в развитието на фирмите, членове на НСБС (Национално сдружение на българските спедитори).

Формулирането на задачите е съобразено от една страна с целта на проучването и от друга страна с наличието на данни за пазара. Стремещът е да се обхване „по-голямата картина“, а като предмет на следващи проучвания анализът може да бъде сведен и до фирмено равнище.

1. Общи тенденции в развитието на сектор „Транспорт, складиране и пощи“

Сектор Н „Транспорт, складиране и пощи“ обхваща икономически дейности в следните основни направления: транспорт (автомобилен, железопътен, воден, въздушен, тръбопроводен), складиране и обработка на товари, спомагателни дейности, пощенски и куриерски услуги. Дейностите на фирмите в бранш „Спедиция и логистика“ са в КИД 5229, част от Евростат код Н 52⁴. За периода 2011-2013 година броят на предприятията в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ остава относително постоянен. В сектора са регистрирани над 19 000 фирми, като около 8% от тях развиват икономическа дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“. В НСБС членуват само около 0,4%⁵ от предприятията в сектора – броят им е нараснал с над 140 през разглеждания период.

² Bloomberg. (2009). „Research and Markets: Global Analysis of the Freight Forwarding.“ <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=am6BzZR7RRmo> [04.06.2015].

³ Reuters. (2012). „Research and Markets: Global Analysis of the Freight Forwarding.“ <http://www.reuters.com/article/2012/08/01/idUS120120+01-Aug-2012+BW20120801> [05.06.2015].

⁴ НСБС. (2014). „Тенденции в „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“.“ http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2014/11/Sravnitelen-analiz_%D0%9A%D0%98%D0%94-52-29.pdf [01.06.2015].

⁵ Посоченият брой фирми, членове на НСБС, са фирмите подали статистическа информация към сдружението за разглеждания период (активни членове), а не общия брой регистрирани членове. В настоящия доклад, когато става дума за членове на НСБС, се имат предвид именно активните членове.

Фигура 1: Брой предприятия в сектор „Транспорт, складиране и пощи“



Източник: НСИ, НСБС

Оборотите в сектора също нарастват, като най-голямо увеличение се регистрира за дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“⁶. За 2013 година оборотите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ достигат над 11 млрд. лв. За сравнение големината на европейския транспортно-логистичен пазар се изчислява на 1 трлн. евро.⁷ Това е сигнал за българските фирми да се възползват от големите възможности на европейския транспортно-логистичен пазар. Според проучване на Германската логистична асоциация за 2011/2012 г. пазарът на логистични услуги в Европа (Европа 29 – включително Норвегия и Швейцария) се оценява на 930 млрд. евро, а обемът му за 2010 г. е 19 млрд. тона товари.⁸ По т.нар. Индекс на логистиката на Световната банка – бенчмарк в световен мащаб за измерване на представянето на сектора, за 2011 г. България е на 36 място в света, като за сравнение през 2010 г. тя е била на 63-то място с 2.83 точки и 58.8% покритие на критериите спрямо най-добрата страна в сектора – Германия.⁹ Преди България в класацията са Гърция (54) и Румъния (59), но след нас са Сърбия (83), Македония (73), Хърватия (74) и Малта (64). Изследването на Световната банка обхваща 155 страни, оценявани по бързината на предоставяните митнически и логистични услуги, качествената инфраструктура и компетентността на служителите, изпълняващи обслужващите дейности. България получава високи оценки за предоставяните логистични услуги (52 място) и компетентността на служителите (55 място), но изостава в инфраструктурата (94 място). Предоставяните митнически услуги са на относително добро ниво (65 място).

Предприятията, развиващи икономическа дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“, имат средно 14% от оборота на предприятията в сектора за периода 2011-2013 година, а членовете на НСБС – средно 6%.

⁶ Логистика. (2015). „Стабилен ръст в сектора на складирането и обработката на товари в България.“ *сп. Логистика*: <http://www.logistika.bg/bg/menu/post/14478/Stabil%D0%B5n-ryst-v-s%D0%B5ktora-na-skladiran%D0%B5to-i-obrabotkata-na-tovari-v-Bylgariq> [01.06.2015].

⁷ Капитал. (2014). „Транспортните фирми виждат голям потенциал в сектора.“ http://www.capital.bg/biznes/kompanii/2014/12/02/2431095_transportnite_firmi_vijdat_goliam_potencial_v_sektora/, [27.05.2015]. Capital.bg.

⁸ Капитал. (2012). „Транспорт, спедиция, логистика: оптимизация или оптимизъм.“ *Capital bg*, бр. 11., стр. 34

⁹ Дневник. (2010). „Логистика, спедиция и куриерски услуги.“ бр. 10., стр. 34

По данни на НСИ, цитирани от НСБС¹⁰, дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“¹¹ показват най-голямо увеличение в общия календарно изгладен индекс на оборота за сектор „Транспорт складиране и пощи“. Прави впечатление, че членовете на НСБС, които са около 5% от всички спедиторски фирми на българския пазар, реализират средно 45% процента от оборота за разглеждания период. Това показва, че близо половината от дейността е концентрирана в големите спедиции, а другата половина се разпределя между над 1300 малки фирми със същия предмет на дейност. В последно време, за разлика от първите години на демокрацията, сред малките и средни предприятия в България се забелязва склонност към обединение с цел постигане на по-голяма конкурентоспособност. Една добра алтернатива за развитието на пазара в посока предлагане на по-качествена услуга може да се търси в посока на обединение на усилията на членовете на НСБС с по-малките фирми без да се излиза от обхвата на спедиторския пазар.

В рамките на сектор „Транспорт, складиране и пощи“, спедиторският пазар заема малък дял (около 14%). През последните години, особено след пълната либерализация на пощенския сектор¹² се забелязва тенденция много от спедиторските фирми да навлизат на нови за тях пазари в сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Така например, куриерски услуги започнаха да се предлагат от спедиторски фирми като Интерлогистика, Ойрошпед, Транспрес, Деспред и други. Част от тези и други спедиции увеличиха инвестициите в собствени лекотоварни и тежкотоварни автомобили, с което завземат и част от пазара на превозвачите. От друга страна не липсва „ответна реакция“ на фирмите опериращи на пазара на куриерски и пощенски услуги. Част от тях постепенно навлизат на пазара на спедиторите и превозвачите, предлагайки складиране и транспорт на тежки пратки, включително извън пределите на България. Стремелът на отделните фирми е да спечелят по-голям „дял от клиентите“¹³, предлагайки им „пълно логистично обслужване“. Друг е въпросът доколко тези фирми имат капацитет да го направят – складови бази, превозни средства, численост и професионална подготовка на персонала, ноу хау и т.н. Все по-масово на фирмите от сектора се налага да се заемат с несвойствени дейности, представляващи част от работата на самия клиент: окачествяване на материали, които ще се влагат в производството, оценяване на дефекти в готовата продукция, унищожаване на брак, инвентаризация на търговски обекти, представителство на клиенти пред НАП, водене на ДДС отчетност, поддържане на база данни за наличности и движение на стоката и т.н. Пример за такъв тип обслужване е методът на поддържане на склад, при който на клиента не се предлага просто помещение под наем, а цялостен пакет: служители на фирмата наемодател обслужват цялото приемане, предаване и съхранение на стоките, те следят за наличността и движението ѝ.¹⁴ В този смисъл най-пострадали от кризата се оказват профилирани спедиторски компании, които обслужват определен вид клиенти с определен вид услуги. По успешни се оказват фирмите, които обслужват широк спектър от товари в по-малки обеми, което им помага да реагират по-гъвкаво на промените в конюнктурата на пазара. Според Вилхелм Кьонтген такава е ситуацията не само у нас, но и в цяла

¹⁰ НСБС. (2014). „Тенденции в „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“.“ http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2014/11/Sravnitelen-analiz_%D0%9A%D0%98%D0%94-52-29.pdf [01.06.2015].

¹¹ За краткост ще бъдат наричани спедиторски фирми.

¹² Алексиев, Я. (2012). *Либерализацията на пощенския сектор в ЕС и ефектите върху България*. Институт за пазарна икономика.

¹³ Има се предвид „дял от разходите за транспорт и логистика“, „дял от пратките“ и т.н.

¹⁴ Дневник. (2010). „Логистика, спедиция и куриерски услуги.“ бр. 10., стр. 34

Европа. „Идеалният случай във времена без криза е да имаш един основен клиент, който съставя повече от 10% от товаропотока, обработен от спедитора”. Прогнозите му са, че най-добре ще се приспособи на пазара този спедитор, който минимизира разходите си, като успее да комбинира различните товари по едни и същи направления.¹⁵

Фигура 2: Обороти в сектор „Транспорт, складиране и пощи“



Източник: НСИ, НСБС

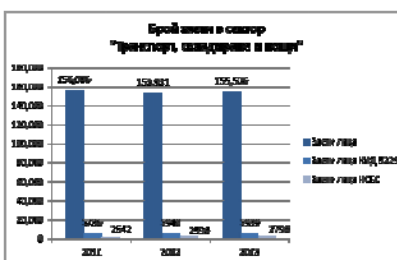
За периода 2011-2013 година печалбата от икономическа дейност, реализирана от спедиторските фирми като цяло нараства значително (със около 70% за 2013 спрямо 2011 година) и достига до около 87,5 млн. лв. Печалбата на членовете на НСБС нараства с по-бавни темпове (със около 40% за 2013 спрямо 2011 година), достигайки до около 26 млн.лв. или средно около 32% за разглеждания период.

Фигура 3: Печалба от икономическа дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“



Източник: НСИ, НСБС

Фигура 4: Брой заети в сектор „Транспорт, складиране и пощи“



Източник: НСИ, НСБС

¹⁵ Капитал. (2009). „Бизнес наполовина: спедиторите отчетоха спад на товарите през последните 2-3 месеца.“ http://www.capital.bg/biznes/stoki_i_prodajbi/2009/01/16/615893_biznes_napolovina/, [25.05.2015] Capital.bg.

Броят заети в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ за разглеждания период остава сравнително постоянен – около 156 хил. души. Подобна тенденция се наблюдава и при спедиторските фирми като цяло, и при членовете на НСБС. Броят на заетите в предприятията, развиващи икономическа дейност „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“ е средно 4% от заетите в сектора, а във фирмите, членуващи в НСБС – 2% от заетите в сектора. През 2013 година членовете на НСБС имат общо 2798 служители. За същата година един от основните играчи на пазара на куриерски и пощенски услуги – СпиДи АД, има над 1200 служителя и над 155 офиса в цялата страна.¹⁶ С други думи една фирма, оперираща традиционно на пазара на куриерските и пощенски услуги има малко по-малко от половината служители на всички спедиторски фирми в НСБС. Този факт, сам по себе си, е достатъчен да даде сигнал на спедиторските фирми, че към този момент те трудно могат да бъдат реални конкуренти на наложените на пазара куриерски фирми и амбициите за завземане на сериозен пазарен дял с разполагаемия ресурс са не особено реалистични. Това не означава, че спедиторските фирми не могат и не трябва да предлагат куриерски услуги, напротив – но целевите пазари следва да останат различни. В този смисъл целевите пазари за спедиторските фирми са по-скоро клиенти, които имат групажни пратки в страната и чужбина, за които куриерската услуга е второстепенна, но необходима и затваряща пълния транспортно-логистичен цикъл.

2. Дял на превозваните товари от членовете на НСБС спрямо общо превозваните товари по видове транспорт

Тенденциите в промяната на дела на превозваните товари от членовете на НСБС спрямо общо превозваните товари по видове транспорт са изследвани с помощта на статистически данни на НСБС¹⁷, които ежегодно се събират от членовете на сдружението. В Таблица 1 данните са представени така, че да има съпоставимост между общо превозваните товари и товарите, превозвани от членовете на НСБС по години и видове транспорт.

Таблица 1: Дял на превозваните товари от членовете на НСБС спрямо общо превозвани товари (хил. тона)

Години	Автомобилен транспорт	Железопътен транспорт	Воден транспорт	Въздушен транспорт	Общо превозени товари
Общо превозвани товари 2010	48052	12939	27470	21	88482
НСБС превозвани товари 2010	2107	2920.2	4527.3	19.5	9574
Дял на превозваните товари от НСБС 2010	4%	23%	16%	93%	11%
Общо превозвани товари 2011	58883.5	14152	29415	22	102472.5
НСБС превозвани товари 2011	2366.3	2969.4	5249.3	21	10606
Дял на превозваните товари от НСБС 2011	4%	21%	18%	95%	10%
Общо превозвани товари 2012	65286.6	12469.8	29906	19	107681.4
НСБС превозвани товари 2012	2628	2715.2	4277.1	8.6	9628.9
Дял на превозваните товари от НСБС 2012	4%	22%	14%	45%	9%
Общо превозвани товари 2013	79397.7	13538.9	32672	20	125628.6
НСБС превозвани товари 2013	3196.2	2869	6160.3	9.6	12235.1
Дял на превозваните товари от НСБС 2013	4%	21%	19%	48%	10%

Източник: НСИ, НСБС

¹⁶ СпиДи. (2013). „Консолидиран финансов отчет“. https://www.speedy.bg/files/Speedy_FIN_REPORT_2013_Consolidated.pdf [01.06.2015].

¹⁷ НСБС. (2014). „Тенденции в „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта““. http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2014/11/Sravnitelna-analiz_%D0%9A%D0%98%D0%94-52-29.pdf [01.06.2015].

От таблицата е видно, че 4 % от товарите в автомобилния транспорт са превозвани от спедиторски фирми на НСБС и този процент се запазва постоянен за изследвания период. Това означава, че много по-голям дял от стокооборота по суша с автомобилен превоз се обслужва от фирми в сектор „Транспорт, складиране и пощи“, различни от спедиторските или голяма част от търговските фирми в страната организират превоза на стоки със собствен транспорт. При железопътния транспорт делът на превозите, осъществени от спедиторски фирми, членове на НСБС спрямо общо превозваните товари също се запазва относително постоянен, но има по-висока стойност – малко над 20%. Подобна е „картината“ и при водния транспорт. Що се отнася до въздушния транспорт – за 2010 и 2011 година членовете на НСБС са обслужвали съответно 93% и 95% от въздушните пратки на България, след което за 2012 и 2013 година тези стойности намаляват на половина – съответно 45% и 48%. С какво може да бъде обяснена тази рязка промяна? Възможно е фирми, членки на НСБС със силно развито звено в направление „въздушна спедиция“ да не са подали статистически данни към сдружението и от там съответните обеми на превозвани по въздух товари да не са отразени. Друг възможен сценарий е спедиторски фирми, нечленуващи в НСБС, да са завзели сериозен дял от този пазар за сметка на членовете на сдружението. Вариантът големи товародатели да взаимодействат директно с авиолинии не е особено реалистичен с оглед на редица формалности, отнасящи се до въздушно карго, които като правило се уреждат от спедиторски фирми.

3. Общи тенденции в развитието на фирмите, членове на НСБС

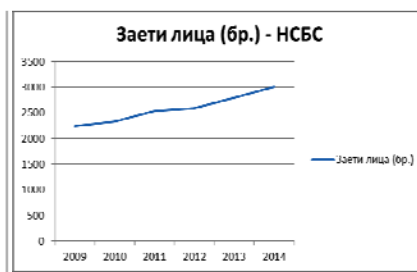
Големината на пазара на спедиторски услуги, предлагани от членовете на Националното сдружение на българските спедитори се е увеличила с 54% за периода 2009-2014 година (от 500 млн. лв. до близо 800 млн. лв.), а броят на заетите лица се е увеличил с 34% (от 2249 до 3014).

Фигура 5: Оборот на фирмите, членуващи в НСБС



Източник: НСБ

Фигура 6: Заети лица във фирмите, членуващи в НСБС



Източник: НСБС

Много е трудно да се направи оценка на пазарния дял на отделните спедиторски компании. Причина за това са различните видове товари, които те обслужват, и себестойността на превозите с различните видове транспорт. По данни на „Капитал“ за 2009 година Лидер в складовата логистика е „Вили Бец“. Във въздушния транспорт най-голям относителен дял има „Милицер & Мюнх“, при групажния транспорт (при

който в един камион, контейнер и т.н. се събират разнородни стоки на различни клиенти) – DHL, „Александър лоджистик“, „Шенкер“, „Милицер & Мюнх“ и „Юнимастерс“. В железопътния транспорт основен дял на българския пазар за 2009 година държат „Трансбалкани“, „Шенкер“ и „Милицер & Мюнх“.¹⁸

Благоприятна тенденция за развитието на спедиторските фирми в България се наблюдава за 2015 година. По данни на „Капитал“¹⁹ за първите четири месеца на годината общият обем на българския износ е продължил да расте с рекордни темпове от 12.8% спрямо година по-рано и достига 14.6 млрд. лв. Основни търговски партньори остават държавите от ЕС и най-вече Германия, Италия, Румъния, Гърция, Франция и Белгия – почти 70% от продадените към съюза стоки се продават на тези шест пазара. Темповете на нарастване обаче са по-големи към пазарите извън съюза. Над половината (51%) от българския износ за трети страни продължава да се насочва към шест държави – Турция, Китай, Сърбия, Сингапур, САЩ и Русия. За периода януари – април 2015 година на Турция са продадени над една четвърт от всички експортирани към пазари извън ЕС български стоки, като обемът им нараства с 21.7% спрямо година по-рано.

Основни изводи за състоянието на спедиторския пазар

В обобщение на изложеното в доклада могат да бъдат направени няколко извода. През последните години се наблюдава положителна тенденция в развитието на спедиторския пазар в България. Увеличаващите се обороти в бранша се дължат на увеличено потребителско търсене, но и на навлизане на нови пазари в рамките на сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Делът на спедиторските фирми в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ е малък (8%). Около 5% (членовете на НСБС) от всички спедиторски фирми реализират средно около 45% от оборота в направление „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“. В спедиторските фирми работят около 4% от заетите в сектор „Транспорт, складиране и пощи“, като близо половината от тях са служители на членовете на НСБС. Делът на участието на спедиторски фирми при превоз и складиране на стоки е най-висок при въздушния транспорт, следван съответно от железопътния, водния и автомобилния. За последните 5 години членовете на НСБС са реализирали ръст в оборота от 54%, а броят на заетите лица се е увеличил с 34%. Общият обем на българския износ продължава да расте. Основни търговски партньори остават държавите от ЕС, но темповете на нарастване са по-високи към пазарите извън съюза, в т.ч. Турция, Китай, Сърбия, Сингапур, САЩ и Русия.

¹⁸ Капитал. (2009). „Бизнес наполовина: спедиторите отчетоха спад на товарите през последните 2-3 месеца.“ http://www.capital.bg/biznes/stoki_i_prodaybi/2009/01/16/615893_biznes_napolovina/, [25.05.2015] Capital.bg.

¹⁹ Капитал. (2015). „Износът продължава да расте с рекорден темп.“ http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2015/06/09/2549956_iznosut_produljava_da_ras_te_s_rekorden_temp/ [25.06.2015] Capital.bg, Политика и икономика.

Литература:

1. Bloomberg. (2009). „*Research and Markets: Global Analysis of the Freight Forwarding.*” <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=newsarchive&sid=am6BzZR7RRmo> [04.06.2015].
2. Reuters. (2012). „*Research and Markets: Global Analysis of the Freight Forwarding.*” <http://www.reuters.com/article/2012/08/01/idUS120120+01-Aug-2012+BW20120801> [05.06.2015].
3. Алексиев, Я. (2012). *Либерализацията на пощенския сектор в ЕС и ефектите върху България*. Институт за пазарна икономика.
4. Дневник. (2010). „*Логистика, спедиция и куриерски услуги.*” бр. 10.
5. Капитал. (2009). „*Бизнес наполовина: спедиторите отчетоха спад на товарите през последните 2-3 месеца.*” http://www.capital.bg/biznes/stoki_i_prodaibi/2009/01/16/615893_biznes_napolovina/, [25.05.2015] Capital.bg.
6. Капитал. (2012). „*Транспорт, спедиция, логистика: оптимизация или оптимизъм.*” Capital bg, бр. 11.
7. Капитал. (2014). „*Транспортните фирми виждат голям потенциал в сектора.*” http://www.capital.bg/biznes/kompanii/2014/12/02/2431095_transportnite_firmi_vijdat_goliam_potencial_v_sektora/, [27.05.2015]. Capital.bg.
8. Капитал. (2015). „*Износът продължава да расте с рекорден темп.*” http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2015/06/09/2549956_iznosut_produljava_da_raste_s_rekorden_temp/ [25.06.2015] Capital.bg, Политика и икономика.
9. Логистика. (2015). „*Стабилен ръст в сектора на складирането и обработката на товари в България.*” сп. Логистика: <http://www.logistika.bg/bg/menu/post/14478/Stabil%D0%B5n-ryst-v-s%D0%B5ktorana-skladiran%D0%B5to-i-obrabotkata-na-tovari-v-Bulgariq> [01.06.2015].
10. НСБС. (2013). *Приоритети в транспорта за следващия програмен период 2014-2020 г.* Национално сдружение на българските спедитори.
11. НСБС. (2014). „*Тенденции в „Складиране и обработка на товари, спомагателни дейности в транспорта“.*” http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2014/11/Sravnitelnen-analiz_%D0%9A%D0%98%D0%94-52-29.pdf [01.06.2015].
12. Спиди. (2013). „*Консолидиран финансов отчет.*” https://www.speedy.bg/files/Speedy_FIN_REPORT_2013_Consolidated.pdf [01.06.2015].

За контакти:

Ас. д-р Борислава Борисова Стоименова
Университет за национално и световно стопанство
+359 896317571
b.stoimenova@unwe.bg