

## ANALISIS OF THE WORK OF 3 PL COMPANIES IN BULGARIA<sup>1</sup>

---

**Ivan Petrov, Phd Student Dipl. Eng.**

Department of Transport,  
“Angel Kanchev” Univesity of Ruse  
E-mail: [ipetrov@uni-ruse.bg](mailto:ipetrov@uni-ruse.bg)

**Asen Asenov, Assoc.Prof. PhD Eng.**

University of Ruse,  
Facilty of Transport  
Department of Transport  
Phone: 082 888 605  
E-mail: [asasenov@uni-ruse.bg](mailto:asasenov@uni-ruse.bg)

**Ivelin Zanev, PhD student Eng.**

University of Ruse,  
Department of Transport  
E-mail: [ivelin.zanev@appd-bg.org](mailto:ivelin.zanev@appd-bg.org)

***Abstract:** The outsourcing of logistics to third-party logistics providers (3PL) has become a common practice for many companies. Most of the research in this area is of a research type and is mainly focused on the causes, benefits and risks of 3PL, as well as the role of those in the supply chain management. This report presents an analysis of the data on the development of 3PL operators in Bulgaria for the period from 2013 to 2016.*

***Keywords:** 3 PL, Outsorsicng, Logistics, Transport, Cargo*

***JEL Codes:** L91*

### ВЪВЕДЕНИЕ

Значението на логистиката и управлението на веригата за доставки за производствени компании, се увеличава поради това, че те се снабдяват, произвеждат и разпространяват в целия свят и следователно управлението на тяхната верига за доставки става все по-сложно. Въпреки това аутсорснатите логистични дейности като транспортиране, складиране, управление на ресурсите и други услуги с добавена стойност към опитни трета-страна логистични доставчици (3PL) дават възможност на компаниите да получат персонализирана логистична поддръжка, докато производителите са съсредоточени върху основните организационни дейности за постигане на върхови постижения. Глобализацията на бизнеса и последвалия конкурентен натиск наложиха търсенето на логистични операции и по този начин използването на 3PL оператори от производствените компании в обичайна практика през последното десетилетие (Logistica, K. Dhayanidhi, A. Azad, K. Narashiman, 2011). Съобразявайки се с изискванията на клиентите и високата конкуренция 3PL операторите в България предлагат високо качество на услугите, наемат повече квалифициран персонал, при което се увеличава извършената от тях работа при по ниска печалба. Това налага необходимостта от изследване на извършената работа от тези оператори и определяне на тенденциите за следващите години.

---

<sup>1</sup> Докладът е представен на 27 октомври 2017 с оригинално заглавие на български език: АНАЛИЗ НА РАБОТАТА НА 3PL ОПЕРАТОРИТЕ В БЪЛГАРИЯ

ИЗЛОЖЕНИЕ

**Световна логистична карта и мястото на България в нея**

С цел да се помогне на държавите да идентифицират предизвикателствата и възможностите, с които се сблъскват логистичните оператори при работата си, през 2007 г. Световната банка създава бенчмаркинг инструмент за сравнителен анализ, в който участват 150 страни. Въз основа на него могат да се предприемат мерки за облекчаване на логистичните операции и да се повиши ефективността им. Това е т.н. Индекс за логистична ефективност LPI (Logistics performance index). Той се базира на информация от изследване работата на международни логистични оператори. Индекса се определя на база оценка на операторите за „лекотата“ с която се работи в различните държави. Оценката се допълва от количествени данни за изпълнението на ключови критерии на логистичната верига във всяка държава. Това са:

- „митници“, които отчитат ефективността на митническото и гранично управление;
- „инфраструктура“, която отчитат качеството на търговската и транспортната инфраструктура;
- „международни превози“, свързват се с лекотата за организиране на доставки на пратки на конкурентни цени;
- „логистични компетенции“, отчитащи компетентността и качеството на логистичните услуги - камиони, спедиция и митническо посредничество;
- „проследяване и издирване“, показва способността да се проследяват и издирват пратките;
- „навременност“, показва честотата, с която превозите достигат до получателите в рамките на планирани или очаквани срокове за доставка.

LPI е определено да се прави на всеки две години. Последното оценяване е от 2016 г. и включва 160 държави. На база на данните от него Германия е класирана на първо място с 4,23т. След нея са Люксембург – 4,22т., Швеция – 4,20т., Холандия – 4,19т. и Сингапур с 4,14т. Последни в класацията с най-слаби резултати са Хаити с 1,72 т. и Сирия в 1,60т.

България се нарежда на 72-ро място в междудържавната надпревара с LPI - 2,81т., защото не може да покаже добри резултати в улесненията с осигуряване и изпълнение на превозите. Спрямо предходните проучвания от 2007 г. насам, тази е най-слабата позиция на страната. Ако се направи сравнение за LPI се вижда, че през 2014 г. тя е била на 47-мо място с 3,16т., през 2012 г. – на 36-то с 3,21т., през 2010 г. – на 63-то с 2,83т. и през 2007 г. – на 55-то с 2,87т.. При сравняване на отделните критерии, то спрямо 2014 г., през 2016 г. страната има по-слаби резултати по отношение на критериите: „навременност“ – 3,31 т., спрямо 4,04т. през 2014 г.; „проследяване и издирване“ – 2,72 т., като за всички предишни години този показател е бил по-висок; „инфраструктура“ - оценката е 2,35т., като през 2014г. е бил 2,94т., а през 2012 г. 3,20т. Аналогично ниски са стойностите и за критериите „митници“ с 2,4т. и „международни превози“ с 2,93т., спрямо 2014 и 2012 г. Единствено при „логистични компетенции“ с 3,06т. нивото е същото, както през предходните две години (The World Bank. LPI global ranks 2016, Logistica, бр.7, 2016).

**Иновативност в логистиката**

Безспорно е, че логистичният пазар става все по-конкурентен и всички компании търсят начини да се представят добре. През миналите години повечето от логистичните доставчици с неохота са се обръщали към технологиите. Днес ситуацията е напълно различна. Подтикната от множество пазарни еволюции, логистичната индустрия показва безпрецедентно желание за иновативност. Според доклад на белгийската фирма Young&Partners, логистичният сектор в Европа е позитивно настроен за 2017 г. Резултатите показват необходимост от инвестиции в обработка на данните, интегриране на процеси и

обучение на персонала. Планираните приоритетни инвестиции за следващите 12 месеца на участвалите в проучването логистични компании сочат следните тенденции:

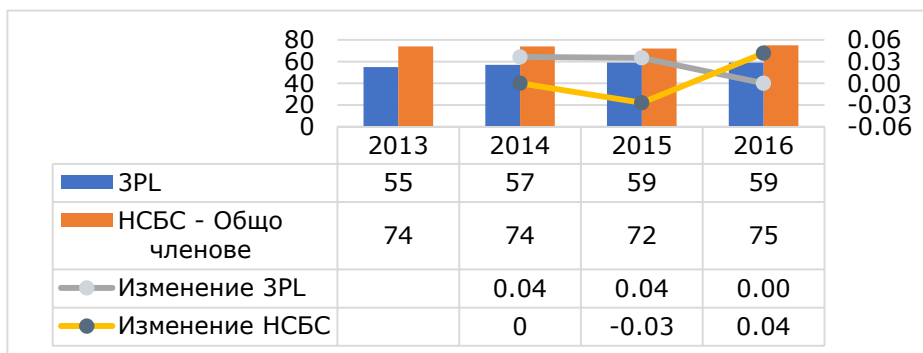
- 48.6% инвестиции в система за управление на транспорта;
- 43.6% в BI (Business Intelligence) системи;
- 36.5% в система за управление на склада;
- 33.1% в CRM (Customer Relationship Management) системи;
- 32.6% в системи за прозрачност.

Във всеки сегмент от логистичния пазар, работодателите имат свои причини да инвестират в технологии и иновации. Големите компании правят това, за да предложат интегрирана услуга по цялата верига на доставки. Друга причина са сливанията, заради които трябва да се обединят множество различни системи. Малките и средните компании могат да се конкурират с големите само ако предложат специализирани висококачествени услуги. Те трябва да се справят и с иновативното мислене на т.н. „start-up”, които от своя страна разчитат на новите технологии, за да излязат на пазара, който в момента е силно конкурентен и доскоро труден за навлизане. Често технологичните нововъведения са единственият им шанс. Първият важен фактор, даващ тласък на технологиите, е вълната на консолидация между големите компании в последните години. От 2014 г. насам могат да се отбележат няколко значими в световен мащаб придобивания. Те включват нови инвестиции на компании, като Penske Logistics, DSV и GEFCO. Товародателите играят ключова роля при тези сливания и придобивания. Те все повече искат да намалят броя на логистичните си партньори и търсят дългосрочни договори. Това довежда до обединяването на различни логистични доставчици, които могат да предложат широк спектър услуги.

Вторият фактор е, че средните по-големина компании изпитват проблем с растежа си. Оперативните им системи стават все по-сложни, а това обърква клиентите им. Според експертите в сектора, те скоро ще изчезнат от пазара, именно заради множеството сливания и придобивания. Така ще се отвори голяма възможност, от която по-малките фирми могат да се възползват. Част от товародателите няма да могат да се развият, така бързо и трудно ще могат да привлекат вниманието на новите логистични компании. Те ще продължат да търсят сътрудничество с малки по-размер доставчици, които могат да отговорят ефективно на нуждите им. Независимо от това сегментът на малките логистични доставчици в Европа също отчита редица придобивания. Това се дължи на нуждата им да се отличат с нещо от големите си конкуренти и да предложат ефикасност и прозрачност на своите клиенти. (Logistica, бр.2, 2017).

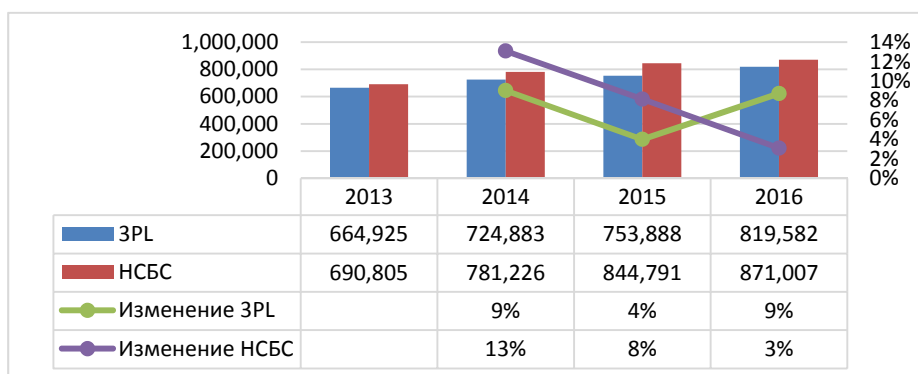
### **Работа на 3PL операторите в България**

Националната представителна организация представляваща интересите на транспортно-спедиторския и логистичен сектор е Националното сдружение на спедиторите в България /НСБС/. Организацията е учредена през 1992 г., а членовете ѝ извършват 2/3 от международните спедиторски услуги реализирайки 83% от брутната печалба в спедиторския сектор. НСБС е член на Международната федерация на спедиторските асоциации (FIATA) и Европейската асоциация на спедиторски, транспортни, логистични и митнически услуги (CLECAT). Направеният анализ е въз основа на качествени показатели от работата на 3PL операторите в България на база данни от членовете на НСБС за периода 2013-2016 г. На фиг. 1 е показано съотношението между броя 3PL оператори към общия брой членове на НСБС. По отношение на логистичните оператори се наблюдава тенденция към постоянно увеличение на броя на фирмите, като през последните две години броят им остава константен. При членовете на НСБС се наблюдава по-плавна тенденция към увеличаване на броя членове на асоциацията с изключение на 2015 г. където има спад с 0.03%. Средно за разглеждания период 3PL операторите съставляват 78% от общия брой членове на НСБС.



Фиг. 1. Брой 3PL оператори и общ брой членове на НСБС

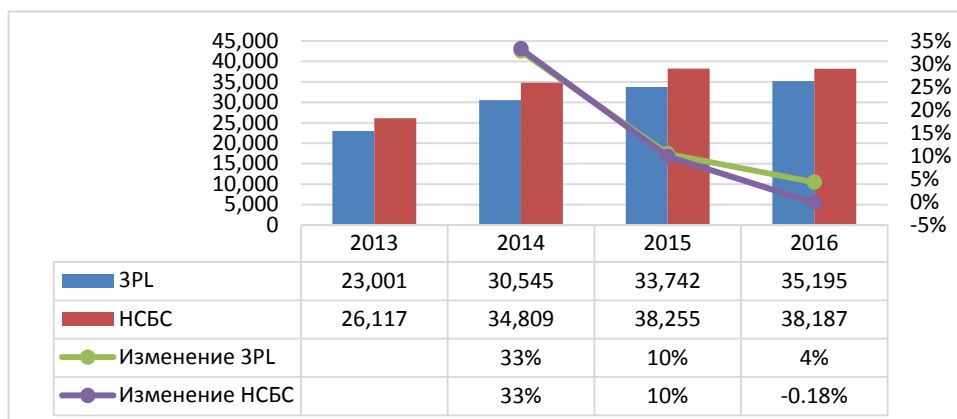
Относно реализирания оборот тенденциите при логистичните оператори както и като цяло при членовете на асоциацията са към постоянно увеличение. Не са такива тенденциите при двете групи – докато при 3PL компаниите се забелязва известно колебание, то при членовете на НСБС се наблюдава твърда тенденция към намаляване ръста на оборота. Данните за това са показани на фиг.2.



Фиг. 2. Реализиран оборот в хил. лв.

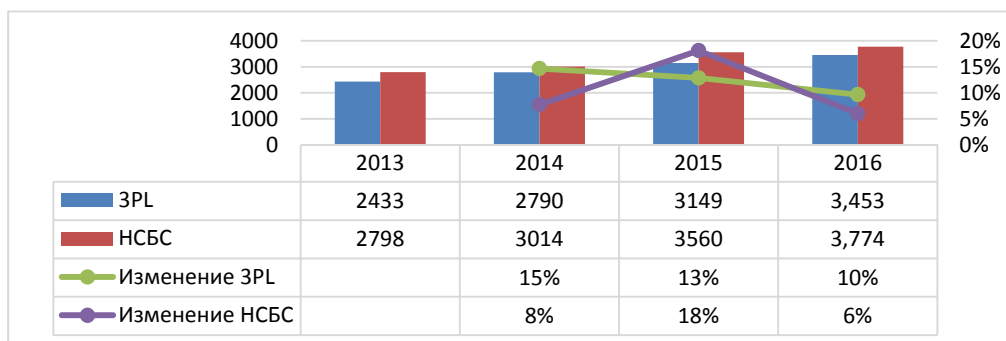
Средно за периода логистичните оператори реализират 93% от оборота на НСБС.

Паралелно с оборота расте и счетоводната печалба преди облагане и за двете разглеждани групи. Прави впечатление сериозния скок в печалбата през 2014 г. спрямо 2013 г. като след това тенденцията е към плавно увеличение. Както се вижда от данните на фиг.3 изменението на печалбата бележи спад, като при членовете на НСБС за 2016 г. то е с отрицателна стойност, фиг.3.



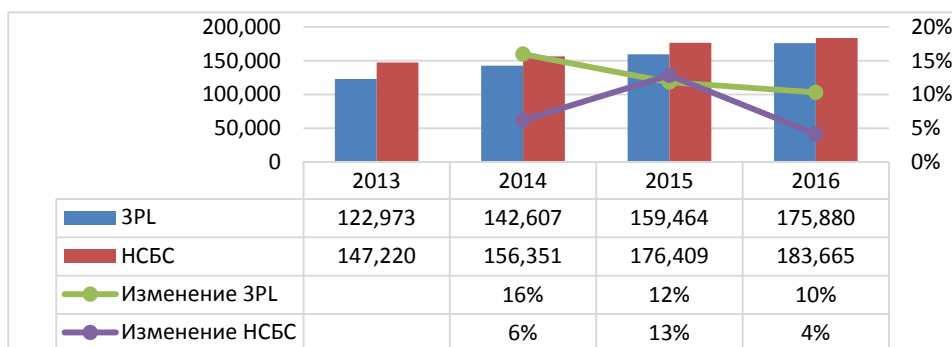
Фиг.3. Счетоводна печалба преди облагане

Друг важен стойностен показател е броя на зетите лица. Средно за разглеждания период служителите в ЗРЛ компаниите са били 90% от общия брой служители в НСБС. Отново се наблюдава увеличение на разглежданите стойности като по отношение темповете на изменение тенденцията е към намаление. Изключение от това се отчита само при броя зети лица в НСБС на 2015 г. спрямо 2014 г., което е показано на фиг.4.

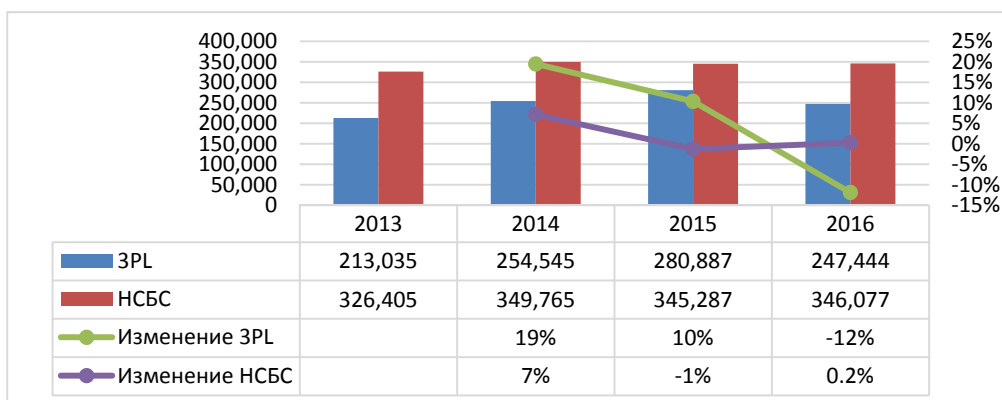


Фиг. 4. Брой зети лица

Инвестициите в дълготрайни материални активи също бележат ръст за периода като и при тях се отчита низходящо изменение спрямо предходните години, фиг.5. По отношение на процентния дял по този показател, то средно за периода ЗРЛ операторите представляват 91% от общата стойност на ДМА на членовете на НСБС. За 2016 г. се отчита ръст на този дял до 96% в полза на логистичните оператори.



Фиг. 5. ДМА по балансова стойност

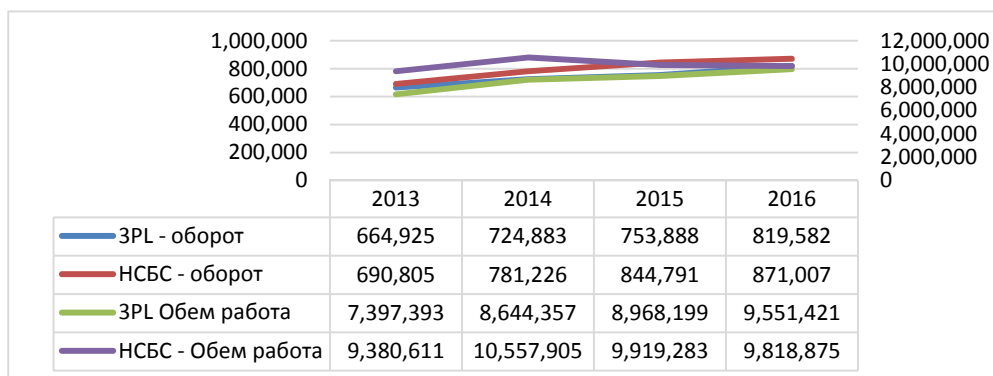


Фиг. 6. Ползвана складова площ в кв.м.

Прави впечатление ниския дял на ЗРЛ операторите по отношение на ползваната складова площ. Средно за периода 2013 г. - 2016 г. той е 73% като през 2016 г. спада до 71.5% в сравнение с НСБС. През същата година логистичните оператори намаляват с 12% ползваните от тях складови площи въпреки увеличението с 10% ДМА. Всичко това е

предшествано от тенденция към увеличаване размера на този показател за тях при едно сравнително константно ниво за членовете на НСБС, което е показано на фиг.6.

Също така е направено сравнение между два количествени показателя, а именно между реализирания оборот и извършената работа за разглеждания период показан на фиг. 7.



Фиг.7. Реализиран оборот и извършена работа

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Наблюдава се устойчива тенденция за увеличаване броя на 3PL операторите в България със 7 %, както и в обема и оборота на тяхната работа съответно с 19% и 23% за разглеждания период. Също така се отчитат намаляване с 29% на ръста на печалбата, намаляване с 6% ръста на ДМА, намаляване с 10% в ръста на извършения обем работа.

През 2016 г. 3PL операторите реализират 2.5 пъти по-добри стойностни показатели в сравнение с членовете на НСБС, като се отчита и намаления с 1% обем работа на НСБС за този период.

Според настоящото изследване се отчита намаляващ ръст на реализираната брутна печалба при тенденция на увеличаване в обема работа и реализирания оборот при 3PL операторите в България. Причините за тази закономерност могат да бъдат конкурентната среда и постоянното желание на потребителите на 3PL услуги за оптимизиране на техните логистични разходи, но за ясното им определяне следва да се направи по-детайлно изследване на работата на им.

Изследванията са подкрепени по договор на Русенски университет "Ангел Кънчев" с № BG05M2OP001-2.009-0011-C01, „Подкрепа за развитието на човешките ресурси в областта на научните изследвания и иновации в Русенски университет "Ангел Кънчев", финансиран по Оперативна програма „Наука и образование за интелигентен растеж“ 2014-2020”, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.

### REFERENCES

- Arurkar, A. Study of overall 3 party logistics at Origin Logistic Pvt. Ltd., Pune University, 2013
- Langley J. Third-Party Logistics Study. 2015, <http://www.3plstudy.com>
- Langley J. Third-Party Logistics Study. 2017, <http://www.3plstudy.com>
- The World Bank. LPI global ranks 2016. 2016. <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- Aguezoul, A. The Third Party Logistics Slection: A review of Literature, International Logistics and Suply Chain Congress. 2007, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00366527>
- Mayer, A. Supply Chain Metrics That Matter: Third Party Logistics Providers, 2013, Supply Chain Insights LLC
- Obobshstena statistika na NSBS 2013-2016, [www.nsbs.bg](http://www.nsbs.bg) (*Оригинално заглавие: Обобщена статистика на НСБС 2013-2016*)
- Dimchev V. Narachnik za profesionalno obuchenie na speditorski kadri w syotwetstiiie sys standartite na FIATA. NSBS. 2015 (*Оригинално заглавие: Димчев В. Наръчник за професионално обучение на спедиторски кадри в съответствие със стандартите на FIATA. НСБС. 2015*)