

СПЕДИЦИОННА ДЕЙНОСТ - ОБХВАТ, ТЕНДЕНЦИИ И НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ

Симона Ангелова

s.stoyanova06@gmail.com

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
ул. “Гео Милев“ № 158, София 1574,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: *товарен транспорт, спедиция, логистика, дейност, транспортна фирма, стоки, превоз, транспортна инфраструктура*

Резюме: *Пренасочването на стокообмена на България към страните от Европейския съюз наложи браншът да се пренастрои в ускорен темп към изискванията на новите клиенти. Навлизането на големи международни спедиторски фирми на българския пазар катализира този процес. Остарялата техническа база в морските и речни пристанища, както и незадоволителното състояние на железопътната мрежа и терминали са пречка за развитието на интермодалните превози и за обслужване на транзитни товаропотоци през страната. Особено обезпокоително е отсъствието на национална стратегия за привличане на транзитни товаропотоци.*

Развитието на товарният транспорт е жизнено важно за всяка икономика. Новите тенденциите, сегашните затруднения в инфраструктура и негативните ефекти от обема на транспорта налагат нови транспортни концепции. Комбинацията от различни видове транспорт и по този начин комбинация от различните силни страни на видовете транспорт може да се разглежда като решение на проблемите, пред които сме изправени. Необходими са концепции за мултимодален транспорт, които да вземат в предвид бъдещото развитие, като се създаде гъвкава и кооперативна транспортна мрежа чрез използване на различните налични транспортни ресурси.

В доклада е разгледана важността на транспортно-спедиционната дейност за бързото и ефикасно движение на стоките. Представени са тенденциите в товарния транспорт и факторите, които влияят на спедиционната дейност. Анализирани са и са набелязани основните насоки в развитието ѝ, свързани с постоянно изменящите се изисквания на средата.

ВЪВЕДЕНИЕ

Добре функциониращата спедиционна система е един от най-важните елементи на всяка успешна икономика. Още в началото на новото хилядолетие бе предвидено, че търсенето на превоз на стоки ще изпревари темпа на подобренията във физическата инфраструктура. Маркираният ръст на чувствителния към времето стоков пазар, изисква търсенето на транспортна система, която да е в близост до потенциалните потребители.

Основната задача е постигане на ефективен превоз на товарите в бъдеще, удовлетворяване на потребностите, съобразено с влиянието на информационните технологии върху движението на стоките.

СПЕДИЦИОННИ ДЕЙНОСТИ

Транспортът и спедицията са обслужващата сфера на икономиката. В този смисъл динамиката на стокообмена безусловно е основен фактор за развитието на спедицията. Пренасочването на стокообмена на България към страните от Европейския съюз наложи браншът да се пренастрои в ускорен темп към изискванията на новите клиенти. Навлизането на големи международни спедиторски фирми на българския пазар катализира този процес. Остарялата техническа база в морските и речни пристанища, както и незадоволителното състояние на железопътната мрежа и терминали са пречка за развитието на интермодалните превози и за обслужване на транзитни товаропотоци през страната. Особено обезпокоително е отсъствието на национална стратегия за привличане на транзитни товаропотоци. Тенденциите към създаване на регионален монопол в пристанищния бизнес в никакъв случай не помага за създаване на нормална бизнес среда за развитието на спедицията [1].

Спедиционните дейности са фокусирани в търсене на най-оптималните условия за транспортни дейности, които да отговарят на максималните икономии на разходи, без да се губи от качеството на услугите и транспортирането да става по-продуктивно, рентабилно и конкурентно.

За превоза на товари от голямо значение е изборът на превозно средство, с помощта на който транспорт ще бъде доставен товарът. Тук се прилага следното правило: по-голям товар, по-ниска е цената на транспортирането му за единица товар. Въз основа на това на дълги разстояния е по-ефективно да се превозват стоки не със въздушен или автомобилен транспорт, а с железопътен транспорт или морски плавателни съдове. В същото време се губи време, но спестяванията в пари са налице.

Обхватът на маршрута, разстоянието за превозване е също изключително важно. Тъй като голяма част от разходите е в поддържането на товара, в подготовката му за превоз и при получаване, съответно колкото по-голямо е разстоянието на маршрута, толкова по-ниски са разходите за превоз на единица товар [2].

Поръчването на транспорт на товар предполага търсене на превозвач, който да приеме поръчката по определен маршрут и при определени условия. Това е особено обезпокоително, когато спедиторът трябва да се свърже с няколко или дори повече от дузина компании – и не всички от тях веднага отговарят на офертата. Освен това те трябва да бъдат проверени, а цените може да изискват договаряне. Работата на спедитора изисква щателно планиране, подходящи отношения и отлична комуникация с клиенти – както превозвачи, така и компании, поръчващи транспорт. Всички недостатъци обикновено водят до загуби и забавени доставки.

Закъснения, неясен статус на заявката или откраднати стоки. Тези проблеми са относително често срещани в тази индустрия. Информацията за статуса на товара е от ключово значение за изпращача, за да предотврати и да се подготви за нежелани и неприятни ситуации. Сигурната верига на доставки изисква бърз поток от информация [3].

Товарните превози използват местни, регионални, национални и международни системи. Необходимо е сътрудничеството между частния и публичния сектор, за да се гарантира транспортна система, която отговаря на нуждите на товарните предприятия и потребителите. Тъй като клиентите изискват единична прозоречна система, товарният

трафик все повече ще бъде интермодален и мултимодален. Тази тенденция ще ускори сътрудничеството и координацията между различните видове и транспортните компании. Успешните доставчици на товарни превози ще предложат все по-голям набор от логистични услуги, или ще си партнират с добре оборудвани логистични фирми за управление. Ролите се променят за товарния транспорт, ползвателите на транспорта, и спедиторските фирми, всички са заинтересовани да гарантират бързото и ефикасно движение на стоки. Въпреки, че вече започна по-голяма координация и участие в системите за контрол, необходими са повече усилия за постигане на обща визия за товарния трафик [4,5].

ФАКТОРИ И СФЕРИТЕ ИМ НА ВЛИЯНИЕ В ТОВАРНИЯ ТРАНСПОРТ

Околната среда, в лицето на обществото, икономиката и политиката, е ключов фактор за развитието на товарния транспорт. Нарастващият интерес на обществото към устойчиви транспортни влияния изисква устойчиви товарни услуги. (Фиг.1)

Новите технологии, инфраструктура, свободен капацитет и конкуренция на пазара са определящи за вида на предлаганата товарна услуга. Настоящото увеличение на обема на транспорта води до голямо затруднение в транспортната инфраструктура.

Търсенето от своя страна на товарен транспорт се определя от развитието на компаниите, стратегиите им за снабдяване и стратегиите за разпространение на различните компании. Изборът на вида транспорт от фирмите оказва влияние върху търсенето. Това може да доведе до зони на напрежение между компаниите за товарни превози и клиентите поради различните транспортни изисквания. Докато компаниите за товарни превози искат да използват целия капацитет на транспортното средство, клиентите искат доставката да е за кратко време при ниски транспортни разходи.

В обобщение, модалното разпределение (разпределението на транспорта според различните транспортни средства) зависи от много различни фактори, които едновременно влияят един на друг и трябва да бъдат взети предвид [6, 7, 8].



Източник: <https://slidetodoc.com/importance-of-innovative-transport-concepts-for-inland-navigation/>

Фиг. 1 Фактори и сфери на влияние в товарния транспорт

ТЕНДЕНЦИИ В СПЕДИЦИОННАТА ДЕЙНОСТ

През новото хилядолетие системата за товарен транспорт е изправена пред предизвикателства, които изискват разработването на нови парадигми. Тази ситуация е резултат от комбинация от множество външни и вътрешни фактори.

Първо, вътрешните и международни превози на товари продължават да растат. На вътрешния пазар потреблението на стоки се увеличава, тъй като нови групи от хора са с по-ефективен доход. На международно ниво разширяването на икономическата дейност в развиващите се страни и включването на нови държави в световната търговска система значително увеличава притока и движението на стоки и продукти. Същевременно натискът за повишаване на икономическата конкурентоспособност нараства, вследствие на икономическото обединение на Европа и възраждането на азиатските икономики.

Новите транспортни системи трябва да реагират своевременно на нуждите и очакванията на потребителите. Тенденциите за диференциране на услугите, характерни за края на 90-те години, ще оформят спедиционните дейности през следващия век. Потребителите изискват по-голям контрол върху естеството на услугата, която получават. Тази тенденция ще бъде изостряна от наличието на информационни системи и технологии, които позволяват на потребителите да конкретизират видовете услуги, които изискват, и да интегрират своите операции ефективно със системата за товарен транспорт.

Освен това, планирането на транспортно-спедиционната дейност ще бъде подложена на значителни ограничения. Все по-необходима е допълнителна инфраструктура, а ефективното използване на съществуващата инфраструктура и внимателното развитие на новите мощности ще станат все по-важни. Пример за това е въвеждането на интелигентни транспортни системи (IOS) за управление на потока на трафика.

Схематично на фиг.2 са представени тенденциите, които влияят върху бъдещето на логистичния, респективно и на спедиционния процес.



Източник: <https://slidetodoc.com/importance-of-innovative-transport-concepts-for-inland-navigation/>

Фиг. 2 Тенденции в товарния транспорт

В днешно време безопасността се превърна в много важна тема. Всички транспортни единици контейнери, колети и др. трябва да преминат проверки за

сигурност в различни точки от веригата за доставки. Освен това спедиторите, доставчиците на логистични услуги и транспортните компании трябва да се уверят, че веригите за доставки не са свързани с терористи или други опасности.

Последиците от изменението на климата са все по-видими, което прави устойчивите стратегии необходими. Всъщност вече са предприети подходящи действия: транспортните превозни средства трябва да спазват определени граници на емисиите и новите горива като LNG (втечнен природен газ). Нарастващият размер на градовете води до проблеми за доставчиците на логистични услуги поради труднодостъпните места в инфраструктурата. Една от възможностите за намаляване на товарния трафик в градовете е чрез инсталиране на градски консолидационни центрове (UCC) извън градовете, така че транспортните потоци да се обединят към градовете.

Онлайн търговията на дребно и следователно електронната търговия зависят от интернет и логистиката. Тъй като логистиката е основна част от услугата, няколко онлайн търговци на дребно също са доставчици на транспортни услуги за извършване на доставката.

Във връзка с дигитализацията, оферти като 3D-принтера водят до компресирана верига за доставки, тъй като производството на резервни части, може да се извърши там, където продуктът е необходим. Следователно дългите транспортни разстояния могат да бъдат сведени до минимум и не е необходимо да се поръчват резервни части от производителя, който може да се намира в Азия.

Поради нарастващите интерфейси между различни устройства, които са свързани чрез интернет, се появява мобилен свят. Освен смартфони, къщи или транспортни средства могат да бъдат свързани и дистанционно управлявани от определени потребители. Например, ако очаквате доставка, докато сте на работа и агентът за доставка звъни на вратата ви, ще ви се обалят на вашия смартфон и можете да отворите вратата за агента за доставка чрез вашия смарт телефон. [9]

НАСОКИ В СПЕДИЦИОННАТА ДЕЙНОСТ НА БЪДЕЩЕТО

Кое налага нови транспортни концепции в товарния транспорт? Ефективно съответствие на търсенето и предлагането е от изключителна важност. В контекста на ресурсите е важно минимизиране на емисиите на CO₂ и гарантиране на ефективно използване на съществуващата инфраструктура.

Цената на транспортните разходи оказва пряко влияние върху потребителската цена. По-високите транспортни разходи, водят до по-висока потребителска цена. Потребителите не желаят да плащат висока цена за транспортни услуги, последните трябва да бъдат планирани ефективно, за да се гарантират ниски транспортни разходи и същевременно да работят ефективно. Това прави необходимо пълното използване на всички видове транспорт.

Прогнозите за нарастващия обем на транспорта, bottle-neck места в инфраструктурата, промяната във важността на различните транспортни коридори, различните влияния на околната среда (като нови закони, приети от политиката относно ограниченията на емисиите или нарастващото търсене на биологична храна от обществото) и нарастващото значение на технологиите в товарния транспорт правят нови транспортни концепции абсолютно необходими.

В резултат на това подобряването на качеството и намаляването на разходите в транспорта е възможно чрез използване на съвременни комуникационни и информационни технологии, ефективна комбинация от видове транспорт/превозни средства, чрез оптимизиране на планирането на маршрута, за да се гарантира ефективно използване на наличните ресурси и чрез групиране на транспортни потоци при определени точки за минимизиране на честотата на транспорта (особено в

градовете), т.е. мултимодален транспорт [10]. Една съществена характеристика на товарния транспорт в бъдеще е, че все по често се комбинират различните видове транспорт.

На фиг.3 са илюстрирани дяловете на съответните видове товарен транспорт в Европа през 2013 г. Прогнозираното увеличение на товарния транспорт с 55% между 2010 и 2050 г. в комбинация с общо увеличение на общата товарна транспортна дейност от 57% през същия период показва, че нови транспортни концепции са отчаяно необходими поради bottle-neck местата в транспортната инфраструктура. Тъй като международните товари ще продължат да се увеличават, вследствие на това транспортните разстояния на суровини или крайни продукти също ще се увеличат. В комбинация с нарастващите разходи за енергия може да се каже, че транспортната верига трябва да бъде добре планирана, за да се гарантират минимални разходи за изпращача, а също и за клиента. Освен това политически и обществени цели като фокусирането върху устойчивите видове транспорт налагат преосмисляне на настоящата структура на товарния транспорт [11,12,13].



Източник: <https://slidetodoc.com/importance-of-innovative-transport-concepts-for-inland-navigation/>

Фиг. 3 Развитие на товарния транспорт в Европа

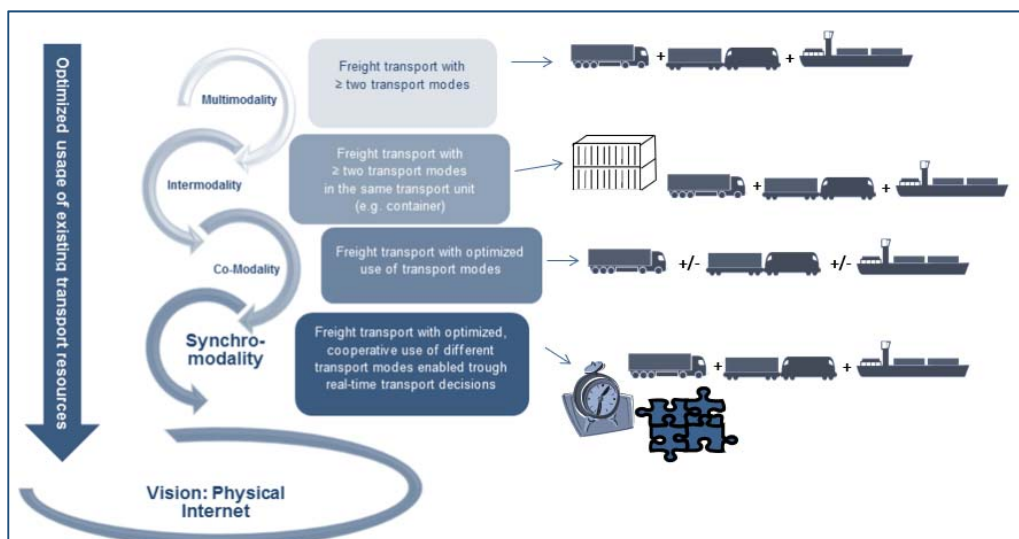
Диференциалното ценообразуване по пътната инфраструктура, т.е. използване на различни пътни ставки за различните класове превозни средства по различно време на деня за управление на трафика и намаляване на задръстванията, е особено необходимо и неговата роля вероятно ще се увеличи. Търсенето и естеството на товарния трафик днес обаче изисква от клиентите да уточнят точното време, когато товарът ще бъде доставен, което може да причини проблеми с ценообразуването за по-ефективен транспорт. Всяко прилагане на ценообразуването по пътищата трябва да отчита въздействието върху някои отрасли и стоките клъстери. От някои предприятия се изисква да получават стоките си по време на пиковите периоди по причини, които включват производствени графици, специални правила за движение на камиони, безопасност и аспекти на труда. [10]

Намирането на подходящи решения на тези проблеми ще изисква нови парадигми на сътрудничество между частния сектор и правителството. Тези нови парадигми следва да се въртят около три въпроса:

1. Използване на публични средства за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура, които ще са от полза за частната промишленост;
2. Включване на частния принос на индустрията в процеса на планиране;
3. Рационализиране на процеса на опазване на околната среда и разрешаване на спорове между регулаторните органи и товарните превозвачи.

Превозът на стоки трябва да бъде надстроен до ниво, съизмерим с неговото значение в процеса на планиране на транспорта. От институционална гледна точка едно от основните предизвикателства е прилагането на процес на планиране на товарния транспорт, който да бъде свързан както с планирания транспорт, така и да е достатъчно гъвкав, за да отговори на нуждите и очакванията на различни заинтересовани страни. Тази цел трябва да бъде постигната чрез превръщането на планиращата институция в мултимодални агенции. Информиранието на обществеността за значението на товарния трафик също трябва да бъде подобро. Въздействието на кризата, като например стачка от основен доставчик на товари или заплахата от затваряне на терминали или отклонение, произтичащо от забавяне в пристанището, трябва да бъде намалено, така че обществеността да оцени надеждния и ефективен товарен транспорт.

Европейските транспортни вериги често нямат достатъчен капацитет, тъй като инфраструктурата е достигнала своя максимум, което налага и допълнителни инвестиции [10]. Това също е в съответствие с настоящата ситуация на задръствания в Европа. Освен това устойчивостта и следователно оптималното използване на съществуващите транспортни ресурси е все по-важно за товарния транспорт, за да се гарантира ефективен и евтин транспорт за бъдещето. През последните години се развиха различни транспортни концепции и поставиха пътя към по-нататъшно развитие, като се отчитат посочените предизвикателства.



Източник: <https://slidetodoc.com/importance-of-innovative-transport-concepts-for-inland-navigation/>

Фиг. 4 Оптимизирана употреба на съществуващите средства

Използването на различни видове транспорт за обединяване на силните страни на всеки вид транспорт е идеята за мултимодалност (Фиг. 4). Използването на най-подходящия начин на транспорт за различните транспортни маршрути (в зависимост например от продукта) е идеята за съвместна модалност [19,20, 21].

Синхромодалността съчетава най-добрите аспекти на предишните концепции – стандартизирани транспортни единици за всички видове транспорт, сила на пакета от

различни видове транспорт, избягване на едномодален транспорт – чрез добавяне на данни в реално време, за да се гарантира най-ефективният транспорт [11,12].

Надеждността, стабилността и устойчивостта на транспортната мрежа трябва да се повиши чрез въвеждане на наблюдение в реално време на транспортните вериги и избор на режим и маршрут в реално време. Това може да доведе до все по-голямо използване на железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища поради обединяващите ефекти и елиминирането на общите предразсъдъци на лицата, вземащи решения. Транспортният режим да не е дефиниран от клиента, което позволява групови ефекти при транспортирането. Клиентът може да определи само основни изисквания като разходите за транспорт и времето за доставка. Това е основата на концепцията за синхромодалност [16,17].

Нова концепция, която е свързана с промяна на парадигмата в товарния транспорт е така наречения „Физически интернет“ (PI internet), като прогнозата е, че концепцията ще се развива стъпка по стъпка с времеви интервал до 2040 г. Тази нова концепция ще даде възможност на фирмите да организират собствена логистика с по-голяма ефективност в рамките на собствената фирмена логистична мрежа, включително по-добра свързаност с клиенти и доставчици. Предвижда се корпоративните логистични мрежи да започнат да се свързват безпроблемно с други логистични мрежи, които имат достъп или предоставят услуги, обединявайки активи, ресурси и потоци, създавайки системи от логистични мрежи [18].

Въздействието на информационните технологии върху системата за товарни превози е значително и вероятно ще се увеличава драстично. Стабилният спад на цените на новите технологии, съчетан с повишена осведоменост сред товарните оператори за потенциалните ползи от тази технология, помага на товарния отрасъл да увеличи използването на информационни технологии. Индустрията вече е внедрила усъвършенствани технологии за подобряване на клиентската практическа работа и намаляване на разходите. Компютрите във всички режими все повече разчитат на непрекъснато актуализиране на местоположението и състоянието на превозните средства и контейнерите в тяхната система. Допълнителният растеж на интермодалните пазари за товарни превози изисква засилен обмен на информация между информационните дружества.

Неинтегрираните интермодални потребители могат да направят големи стъпки напред, като въведат електронни товарителници, които да заменят хартиените. Необходимо е да се извърши целият товарен превоз, чрез електронен обмен на данни. Електронната търговия вероятно ще доведе до промени в конфигурацията и рентабилността на част от сектора на товарните превози. Тя може също така да доведе до намаляване на средния размер на пратката, съответно увеличаване на честотата на пратката, както и акцент върху времето на определена пратка [13,14,15].

Последните технологични постижения включват, технологията за електронен обмен на данни (EDI), автоматична идентификация на контейнерите на превозното средство и системата, навигационни системи, технология за мобилна комуникация, мобилни компютри, системи за управление на бази данни и манипулиране на данни с допълнителни функции (напр., извличане на данни), както и разширяване на информацията за трафика и системи за управление. Резултатът от тези разработки е, че превозът на стоки се движи в посока оперативна интеграция, както в рамките на фирмите, така и между тях.

Информационната революция е отговорна за промените, които настъпват както във, така и извън системата за товарен транспорт. Информационната технология, налична за фирмите за производство влияе на тяхната стратегия за разпространение.

Простите, базирани на времето и разпределени системи разчитат на непрекъснат и надежден поток от информация за текущото и краткосрочното състояние на всяка връзка във веригата на доставки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитието на товарният транспорт е жизнено важно за всяка икономика. Новите тенденции, сегашните затруднения в инфраструктура и негативните ефекти от обема на транспорта налагат нови транспортни концепции. Комбинацията от различни видове транспорт и по този начин комбинация от различните силни страни на видовете транспорт може да се разглежда като решение на проблемите, пред които сме изправени. Необходими са концепции за мултимодален транспорт, които да вземат в предвид бъдещото развитие, като се създаде гъвкава и кооперативна транспортна мрежа чрез използване на различните налични транспортни ресурси. За да се гарантира успех на тази концепция, е необходимо тясно сътрудничество между всички участници по веригата на доставки.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] <https://www.tbmagazine.net/statia/razvitiie-na-pazara-za-speditorski-i-logistichni-uslugi.html>
- [2] Varadinova J., Angelova S., „Методика за оценка на ефективността на обслужване на клиенти на логистична фирма“, Научно списание „Механика, транспорт, комуникации“, ISSN 1312-3823 (print), ISSN 2367-6620 (online), бр.1, 2020 г.
- [3] <https://www.trans.eu/>
- [4] <https://www.contship.ru/publikacii/transportnaya-logistika-sekrety-ekonomii/>
- [5] [Функции и основные правила логистики при перевозке грузов \(contship.ru\)](#)
- [6] Holderied, Cornelius: Güterverkehr, Spedition und Logistik.
- [7] Managementkonzepte für Güterverkehrsbetriebe, Speditionsunternehmen und logistische Dienstleister, München, 2005 p.17-34
- [8] Bretzke, Wolf-Rüdiger/Karmin Barkawi: Nachhaltige Logistik: Antworten auf eine globale Herausforderung. Berlin Heidelberg, 2010p.33ff
- [9] Lehmacher W. (2015): Wirtschaft, Gesellschaft und Logistik 2050 in Logistik – eine Industrie, die (sich) bewegt. Strategien und Lösungen entlang der Supply Chain 4.0 p.9-15
- [10] Варадинова Ю., Размов Т., "Оценка на инвестициите във връзка с варианти за развитие на железопътната инфраструктура", Юбилейна научна конференция по случай 70 години от създаването на катедра и специалност "Икономика на транспорта" на тема "Транспортна свързаност 2020"
- [11] [Importance of innovative transport concepts for inland navigation viadonau REWWay](#)
- [12] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split
- [13] <http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/trends-to-2050-update-2013.pdf,p.39>
- [14] http://www.oecd-http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/7414021e.pdf?expires=1457012730&id=id&accname=ocid56027859&checksum=F3F96F396835D30F46A01AD6921DC83C_p.28,75,76
- [15] http://www.intermodal-events.com/files/inland_navigation_paul_ham.pdf Slide 12
- [16] Results of Internal report „SynChain“ (2015)

- [17] http://www.informatie.binnenvaart.nl/documenten/doc_view/158-the-future-of-freight-transport-ect-s-vision-on-sustainable-and-reliable-european-transport (slide 5-11)
- [18] Pencheva V., "DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF PHYSICAL INTERNET AND PROSPECTS FOR APPLICATION IN TRANSPORT AND LOGISTICS", Русенски Университет „Ангел Кънчев“, Научни трудове от 2021 г., <http://conf.uni-ruse.bg/bg/docs/cp21/4.2/4.2-1.pdf>
- [19] Varadinova J., Razmov T., "Методология за оценка на потенциала и възможностите за реализация на фериботни превози между България и Турция", Научно списание „Механика, транспорт, комуникации“, ISSN 1312-3823 (print), ISSN 2367-6620 (online) бр.3, 2020 г.
- [20] Варадинова Ю. „Анализ на пазара за контейнерни превози за Грузия“, Научно списание „Механика, транспорт, комуникации“, ISSN 1312-3823 (print), ISSN 2367-6620 (online) бр.1, 2020 г.
- [21] Варадинова Ю., Оценка на нивото на концентрация на пазара на морски контейнерни превози за България, XVIII Международна научна конференция „Мениджмънт и инженеринг`20“, (XVIII INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE MANAGEMENT AND ENGINEERING`20), 13-16 септември 2020, гр. Созопол, България.
- [22] <https://www.economedia.bg/>
- [23] Журнал «Известия Юго-Западного государственного университета» - научный рецензируемый журнал, "Перевозка грузов: Планирование транспорта и логистика Авторы AMELIA REGAN, University of California; Irvine JOSE HOLGUIN-VERAS, City College of New York GARLAND CHOW, University of British Columbia; MILES H. SONSTEGAARD, University of Arkansas"
- [24] Национален статистически институт <https://nsi.bg/bg>
- [25] <https://slidetodoc.com/importance-of-innovative-transport-concepts-for-inland-navigation/>

FREIGHT FORWARDING - SCOPE, TRENDS AND GUIDELINES FOR DEVELOPMENT

Simona Angelova
s.stoyanova06@gmail.com

***“Todor Kableshkov” University of Transport,
158 Geo Milev St, Sofia 1574
BULGARIA***

Key words: *freight transport, freight forwarding, logistics, activity, transport company, goods, transport, transport infrastructure*

Summary: *The reorientation of Bulgaria's trade to the countries of the European Union has forced the industry to readjust at an accelerated pace to the requirements of new customers. The entry of large international freight forwarding companies into the Bulgarian market has catalyzed this process. The technologically outdated sea and river ports, as well as the poor condition of the railway network and terminals are obstacles to the development*

of intermodal freight transport and to servicing transit cargo flows through the country. Of particular concern is the lack of a national strategy to attract transit traffic.

The development of freight transport is vital for any economy. The new trends, current infrastructure difficulties and negative effects of transport volumes require new transport concepts. The combination of different modes of transport and thus the combination of the different strengths of the modes of transport can be seen as a solution to the problems we face. Multimodal transport concepts are needed to consider future transport development by creating a flexible and cooperative transport network using the various transport resources available.

The report discusses the importance of the freight forwarding for fast and efficient movement of goods. It shows the megatrends in freight transport and the factors affecting the freight forwarding. The main directions in its development related to the constantly changing requirements of the environment are analysed and outlined.