

**ОТ 7 „П“/”R“/ КЪМ 8 „П“/“R“/ НА
ЛОГИСТИКАТА В УСЛОВИЯ НА
ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД
СИГУРНОСТТА ПРЕЗ ХХІ ВЕК**

Много специалисти смятат изследването 7 П (7 R) на Университетът в Ковънтри Chartered Institute of Logistics & Transport UK (2019) за **правила** на логистиката, други го определят като **дефиниция** на логистиката. Без значение на мястото, което са дава на това правило, то със сигурност се **нуждае от допълване**, предначертано от предизвикателствата и рисковете за сигурността през ХХІ век, свързани с управлението на риска и иновациите предопределени от войната в Украйна – Русия и Израел – Палестина.

За начало ще се обърнем към **историята**, за да си уясним съвсем накратко появата и същността на логистиката и риска, както и **причинно-следствените** връзки между тези две понятия и произтичащите отношения. Според някои ранни източници **транс-евро-азиатската система** за керванни комуникации се е развила през **третото хилядолетие** преди новата ера, когато е функционирал **„Лазуритния път“**. В края на второто хилядолетие преди новата ера е започнал да функционира **„Нефритения път“**. В средата на първото хилядолетие до новата ера тези две кервани трасета започват своето **сливане** и формирането на **„Великият път на коприната“** (Via Maris) .

По своята същност той може да се оприличи, като **колосална логистична система (7 000 км., 17 века)**, защото по своята продължителност той **включвал** търговски постове за осъществяване на разменна търговия, места за почивка и смяна на животни и хора, места за претоварване, сборища за размяна на идеи и нови достижения в различни направления от живота. Всички посочени елементи от древната търговска делничност съществуват и в съвременната логистика. Също така този маршрут притежавал и **система за охрана** на керваните и различните елементи от трасето, т.е. **наченките на стремежа към управлението на риска.**

Като доказателство за това, че логистиката няма начало и край, е стремежът на **Китай** да инициира „**Нов път на коприната**“, който да засили икономическото сътрудничество между Китай, Азия (Централна Азия, Иран, Турция), Европа и Русия („Един пояс, един път“ (на китайски: 一帶一路) е **глобална стратегия за развитие, приета от правителството на Китай** през 2013 г. и включваща инфраструктурно развитие и инвестиции в около 70 страни и международни организации.). Този нов път ще възстанови стария като **триединно трасе** – железопътни линии, автомагистрали и тръбопроводи, от една страна и **морски и въздушни комуникации** от друга. Този път е доказателство за **нарастването геополитическото и геоикономическото значение на логистиката**. Това се предопределя от борбата за икономическо надмощие.

В продължение на векове философи, математици и икономист са се опитвали да разберат, **как да се живее в условия на непрекъснати промени т.е. как да се управлява риска**. Управлението на риска е обвързано с намирането отговорите на безброй въпроси и тяхното практическо прилагане.

Причинно-следствена връзка между логистиката и риска

Фактът, като следствие от всяко събитие е причинен от три условия, за да може А да бъде причина за В: А трябва да възникне преди В, когато А се случи, В възниква и А и В трябва да бъдат затворете във времето и пространството.

За това определяме логистика като събитие А, риска като събитие В, като и двете са с променливи величини. Тази квалификация се определя от факта, че не съществува дейност, която да не се нуждае от пораждаща, съпътстваща и обратна логистика и поради тази причина я оприличаваме със събитието А. От друга страна логистиката е такава дейност, която априори поражда риск и поради това съображение него ще го припознаем като събитие В. И двете събития са променливи величини защото всяка логистична операция има начало и край (т.е. времето е променливата величина и не само то), като по цялото ѝ протежение нейните параметри се променят, а риска като производно явление също променя своите характеристики в зависимост от промените настъпващи обкръжаващата ни среда.

Разглеждайки философските изисквания за разполагане на събитията, допускаме твърдението, че появата на логистична дейност заражда риска, т.е. води до неговото възникване. Събитията са затворени във времето и пространството, защото всяка логистична дейност е свързана с осигуряването на определен обект/субект със стоки и услуги със зададени параметри, ограничени в пространството от финансова, времева, енергийна, ресурсна, оразмерена или друг вид рамки и тези потребности трябва да бъдат задоволени с определен начален и краен срок. Риска, като събитие появяващо се като следствие на възникнала логистична дейност, също е затворен в рамките в които се развива дадената логистична дейност, по елементарната причина, че ако няма събитието А, събитието В просто няма как да се случи.

От всичко изложено до тук можем да направим извода, че логистиката и риска са неразривно свързани и съществуването на единият вид дейност, винаги е съпътствана от другия. И това е основателна причина управлението на риска в логистиката да се разглежда като основно, задължително поведение.

Така стигаме до популярната дефиниция за логистиката, наречена правило на седемте „П“ (от английски 7 „R“ – Right – подходящ, правилен, точен) – **„Логистиката е осигуряване на подходящия продукт, в подходящото количество и в подходящото състояние (качество), на подходящото място, в подходящото време, на подходящия клиент с подходящите разходи.“** Университетът в Ковънтри Chartered Institute of Logistics & Transport UK (2019) ги определя като: **„The seven rights are, to deliver the right product, in the right quantity and the right condition, to the right place at the right time for the right customer at the right price“.**

Тук само ще добавим, че като относително нова наука, в логистиката има безброй изследователи, които от своя страна произвеждат като продукт безброй определения за нея, същото твърдение можем спокойно да обвържем и с риска, обосновавайки безусловната необходимост от въвеждането на управлението на риска в логистиката като цяло и в логистиката на системата за национална сигурност, в частност, защото тази потребност е без алтернатива.

От 7-те „П“ („R“) към 8-те „П“ („R“) - В разгледаната по-горе теория се запознахме със **седемте златни правила** на логистиката и за да се обърнем към въпросите свързани с **управлението на риска** в логистиката на СНС ще разгледаме поотделно тези правила и ще **отбележим основните рискове свързани с тях, защото те трябва да подлежат на управление:**

- **осигуряване на подходящият продукт** – СНС се нуждае от безброй различни продукти и услуги, като се започне от най-тривиалните и се достигне до високотехнологични оръжия. Така, че неговото осигуряване може да бъде съпътствано от следните рискове: **неправилни или непълни заявки, заявяване на налични стоки и продукти, непознаване на пазара, поставяне изисквания за гаранционно и следгаранционно обслужване;**
- **подходящото количество** – възможни рискове: **недостатъчни компетенции на планиращия състав, не отчитане на наличностите, не обявяване на излишъци, избор на фирма за доставчик ограничителни възможности, недостиг на запаси.**

- **подходящото качество – заплахи: неправилно заявяване на исканото качество на потребния продукт или услуга, липса на складова база, осигуряваща подходящи условия за съхраняване, доставка на некачествени продукти и регулиране дейностите при установяване от заявителя на недостатъци в качеството на заявения товар;**
 - **на подходящото място – опасности: уточняване мястото за доставка, не уточняване с чии транспорт ще се извършва доставката, липса на средства за товаро-разтоварни дейности, не окомплектоване на доставчика със специален транспорт, необходим за определени товари;**
- * в подходящото време – рискове: проблеми по осигуряване на СНС и сринове в нейната дейност; до нарушаване на гаранционните условия; несъобразяване с климатичните и географските условия и дадености; нерегулярните доставки пораждаат необходимостта от създаване на запаси, което води до излишни разходи.**

- на подходящия **клиент**: правилно сегментиране клиентите за доставка с цел **точното планиране транспорта** при предаването, неточното насочване на стоките водят необходимост от допълнителен транспорт или други разходи;
- с подходящата **цена** – претоварване на **бюджета; корупция** и поддаване на **натиск**; не винаги минималната цена на потребните стоки и услуги е най-доброто решение, **определянето на оптималната цена** трябва да се извършва чрез многообразна и задълбочено разработена методика.

Това са част от основните рискове в логистиката, защото **броя на рисковете в логистиката клони към безкрайност**. Освен, че са много, те са и много **разнообразни** и това е **основателна причина** изучаването и **управлението на риска** да се превърне в важна ръководна дейност на всички.

Разглеждането на тези правила се обуславя и от факта, **че логистиката се оказва основен проблем при воденето на бойните действия в Украйна**. Каква е причината за това историята, най-вероятно ще покаже. Но е факт, че воденето на войната е на приливи и отливи, защото логистиката не може да изпълни изискванията към нея.

На какво се дължи това? – грешки при планирането, непълноценно разузнаване, надценяване на собствените и подценяване на противниковите възможности, не допитване до специалистите и вземане на **необосновани политически решения, занемарен военно-промишлен комплекс**, замяна на стари технологии с нови, съпътствано със спиране на производство на боеприпаси и резервни части за старите, но все още воюващи системи. И всичко изброено е неизменно свързано с логистиката и управлението на риска, който непрекъснато я съпътства.

Затова връщайки се към риска, ще внесем една новост за него и за логистиката, като го свържем с правилото за седемте „П“ („R“). Основно задължение на логистиците е своевременно да разберат предизвикателствата, проблемите и рисковете за да успяват правилно да направляват логистични потоци. Това ще **определи риска като „подходящ/приемлив/разумен риск“** („**right/reasonable risk**“). Така към правилото на седемте „П“ („R“) можем да добавим още едно – **осмо – „подходящ/приемлив/разумен риск“** („**right/reasonable risk**“) и да дефинираме следното определение:

Доставка на подходящия продукт, в подходящото количество, с подходящо качество, на подходящото място в подходящото време, на подходящия клиент с подходящи разходи и на подходящ риск (deliver the right product, in the right quantity and the right condition, to the right place at the right time for the right customer at the right price, with the right risk),

чрез постигане на непрекъснато управление и контрол на риска от край до край на поточните процеси в логистичните системи и многовариантно прогнозиране и планиране на всички дейности.

По този начин управлението на риска в логистиката може да се определи като създаване на съвременна система за администриране и осъществяване на ефективен контрол по снабдяването на СНС.

Тези правила на логистиката, изискванията свързани с управлението на риска и произтичащите от тях задачи достатъчно ясно доказват, че риска трябва задължително да се причисли към тях.

Това се обуславя и от **факта, че няма дейност, която да не се нуждае от логистика** и както вече доказахме **наличните причинно-следствени връзки между логистиката и риска, последният се поражда веднага след появата на логистична дейност.** Затова управлението на риска като наука трябва да залегне в учебните програми на всички училища и университети преподаващи и изучаващи науката логистика.

Обръщайки внимание на факта, че риска не е само отрицателно явление и да се рискува не е никак лошо, можем да завършим със следната поговорка, която красноречиво е обвързана с логистиката и съпътстващият я риск в Системата за национална сигурност:

„Който не рискува, той не пие шампанско, но който рискува безразсъдно изобщо няма да пие нищо“

БЛАГОДАРЯ

ЗА

ВНИМАНИЕТО!