

ОТ 7 П (7 R) КЪМ 8 П (8 R) НА ЛОГИСТИКАТА В УСЛОВИЯТА НА ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТА ПРЕД СИГУРНОСТТА ПРЕЗ XXI ВЕК

Володя Цветанов

Университет по библиотекознание и информационни технологии

Резюме: Много специалисти смятат изследването 7 П (7 R) на Университета 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 се дава на това правило, то със сигурност се нуждае от допълване поради предизвикателствата за сигурността през XXI век, свързани с управлението на риска и иновациите, предопределени от войната в Украйна.

Ключови думи: логистика, правила, управление, риск.

Въведение

Основната теза на настоящия доклад е доказването на необходимостта от видоизменяне на правилото за седемте П (R) в логистиката от системата за национална сигурност на Република България в условия на риск и неговото управление, продиктувани от реалностите през XXI век.

За начало ще се обърнем към историята, за да си изясним съвсем накратко появата и същността на логистиката и риска, както и причинно-следствените връзки между тези две понятия и произтичащото от намерените отношения управление на риска.

Според някои ранни източници трансевро-азиатската система за керванни комуникации се е развила през третото хилядолетие преди новата ера, когато е функционирал „Лазуритният път“. В края на второто хилядолетие преди новата ера е започнал да функционира „Нефритеният път“. В средата на първото хилядолетие преди новата ера тези две керванни трасета започват своето сливане и формирането на „Великия път на коприната“.

„Великият път на коприната“ (Via Maris) – това е система за керванна търговия, свързваща от II век преди новата ера до XV век страните от Китай до Европа, с дължина над 7000 км. Историята на този търговски път ни показва, че се е състоял от различни трасета, които са били успоредни помежду си и са били свързани с рокадни пътища.

Древна монголска карта (фиг. 1)¹ показва един от вероятните маршрути на „Великия път на коприната“. Картите, „уздостоворяващи“ този търговски път, са безброй, но трасетата, изобразени върху тях, не се различават коренно. Той може да се оприличи на колосална логистична система, защото в своята продължителност е 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 е притежавал система за охрана на керваните и различните елементи от трасето, т.е. наченки на стремеж към управление на риска.



Фиг. 1. Древна монголска карта на „Великия път на коприната“¹

В онова време термините „логистика“ и „управление на риска“, естествено, не са съществували, но управлението на процесите по придвижване на материалните потоци във времето и пространството е било реалност.

Доказателство, че логистиката няма начало и край, е стремежът на Китай да инициира „Нов път на коприната“², който да засили икономическото сътрудничество между Китай, Азия (Централна Азия, Иран, Турция), Русия и Европа. Този нов път ще възстанови стария като триединно трасе – железопътни линии, автомагистрала и тръбопроводи, от една страна, и морски комуникации, от друга. За целта Китай планира близо 20 милиарда долара и се надява на инвестиции и съфинансиране от други държави и организации, разположени по трасето или в регионите, откъдето то преминава.

„Новият път на коприната“ е доказателство за нарастването на геополитическото и геоикономическото значение на логистиката. Това се предопределя от борбата за икономическо надмощие между съществуващи и зараждащи се съюзи и организации и стремежа към многополюсен свят, където отново съществена роля ще играе съвременната логистика.

След като разгледахме накратко зараждането, развитието и бъдещето на логистиката, ще обърнем същото внимание и на риска.

В продължение на векове философи, математици и икономисти са се опитвали да разберат как да се живее в условия на непрекъснати промени с неопределени последствия и как да се направи избор в различни сфери на живота, т.е. как да се управлява рискът. Управяването на риска е обвързано с намирането на отговори на безброй въпроси и тяхното практическо прилагане.

Думата „риск“ произхожда от романските езици – френски и италиански. На френски „risque“ означава възможно нежелано събитие, на италиански „risikare“ означава дръзвам, решавам се, осмелявам се; вземане на решение, резултатът на което не е известен, той е несигурен.

Едни от най-съществените рискове в миналото, а и сега, са свързани с войни, природни бедствия, епидемии, пандемии, болести, финансови, икономически, политически кризи, религии и др., т.е. рискът съпътства всяка дейност от нейното начало до завършека ѝ.

Ричард Кантлон (Richard Cantillon) е ирландско-френски икономист и автор на книгата „Есе за същността на търговията като цяло“ („Essai sur la Nature du Commerce en Général“). Той е смятан за баща на термина „предприемач“, като според него „предприемач е всеки, който носи риск и чиито доходи се състоят не от наем или заплата, а от печалба“.

Адам Смит (шотландски философ и икономист) и Дейвид Рикардо (английски икономист) след него продължават представянето на предприемача като „човек, който взема решения за задоволяване на привидно търсените нужди на обществото в условия на несигурност, смятайки, че доходът на предприемача е плащането за риска, който поема“.

Това са първопроходците икономисти теоретици, които използват понятието „риск“ в икономиката, а спокойно можем да кажем и в логистиката, през XVII век. Можем с относителна увереност да кажем, че това са първите научни опити да се теоретизират и детерминират рискът и неговото управление.

С течение на времето отношението на хората, предприемачите, човечеството към риска се е променило. В това отношение науката не изостава, защото в условията на глобализация бързо разрастващите се пазари, компаниите и организациите трябва да имат време да се адаптират към промените във външната среда. Това е предостатъчно за появата и развитието на науката и дейността управление на риска. Същото с пълна сила се отнася и за логистиката от системата за национална сигурност (СНС).

Появата на термина „управление на риска“ датира от 50-те години на XX век. Той обаче става широко разпространен едва през 70-те години и оттогава бележи постоянно развитие.

От дотук изложеното е видно, че логистиката съществува, откакто свят светува. Като основополагаща в живота дейност, тя постоянно е съпроводвана от възможен риск и неговото управление е от жизненоважно значение за всяка система и организация.

Причинно-следствена връзка между логистиката и риска

Философите смятат, че фактът, като следствие от всяко събитие, е причинен от три условия. За да може А да бъде причина за Б: А трябва да възникне преди Б; винаги когато А се случи, Б трябва да възникне; А и Б трябва да бъдат затворени във времето и пространството.

Статистиката от своя страна твърди, че причинно-следствената връзка е необходимо отношение на съвместното наличие на две променливи.

За да вкараме нашите понятия (дейности) в рамките на по-горе посочените философско-статистически изисквания, определяме логистика като събитие А, а риска – като събитие Б, знаейки, че и двете са променливи величини. Тази квалификация се предопределя от факта, че не съществува дейност, която да не се

нуждае от пораждаща, съпътстваща и обратна логистика, и поради тази причина я означаваме като събитие А. От друга страна, логистиката е дейност, която априори поражда риск (неправилно планиране, погрешна експлоатация, нанасяне на вреди на околната среда, незаконосъобразни действия, корупция и др.), и поради това ще го означим като събитие Б. И двете събития са променливи величини, защото всяка логистична операция има начало и край (времето е променливата величина), като по цялото ѝ протежение нейните параметри се променят (заявка, доставка, плащане, експлоатация, утилизация), а рискът, като производно явление, също променя своите характеристики в зависимост както от промените, настъпващи в процеса на осигуряване на дадената организационна единица, така и от промените в обкръжаващата среда.

Разглеждайки философските изисквания за разполагане на събитията, можем да допуснем твърдението, че появата на дадена логистична дейност предхожда зараждането на 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. Рискът, 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 не съществува събитието А, събитието Б няма как да се случи.

От всичко изложено дотук можем да направим извода, че логистиката и рискът са неразривно свързани и единият вид дейност винаги е съпътстван от другия. Това е основателна причина управлението на риска в логистиката да се разглежда като основно, задължително поведение.

Всяка логистична система се определя от своята цел, детерминирана (фиксирана) от търсенията на потребителя и очертана от следните седем параметъра: продукт, неговото количество, неговото качество, мястото на доставка, времето за доставка, купувач и оптималните разходи.

Така стигаме до изключително популярната дефиниция на логистиката, произхождаща от практиката и стъпваща на т.нар. правило на 7 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“³ [1]. И така, какви са 7 R? Университетът в Ковънтри Chartered Institute of Logistics & Transport UK (2019) ги определя така: „Получаване на правилния продукт в точното количество, в правилното състояние, на точното място, в точното време, от правилния клиент, на точната цена“ („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 произвеждат безброй определения за нея; същото твърдение можем спокойно да направим и за риска.

В заключение ще кажем, че подреждайки хронологично логистиката и риска, трябва да обосновем 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 П (7 R) към 8 П (8 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 системата за национална сигурност (СНС), ще разгледаме поотделно тези правила и ще отбележим основните рискове, свързани с тях, защото те трябва да подлежат на управление:

- Осигуряване на подходящия продукт – СНС се нуждае от безброй различни продукти и услуги, като се започне от най-тривиалните, като храна, облекло, горива и др., и се стигне до високотехнологични оръжия. Така че неговото осигуряване може да бъде съпътствано от следните рискове:

- изготвяне на неправилни или непълни заявки (проектосметна документация, непълни тактико-технически характеристики за исканите изделия и редица други);
- заявяване на налични стоки и продукти, с което се натоварва бюджетът;
- непознаване на пазара;
- непоставяне на изисквания за гаранционно и следгаранционно обслужване на техниката, части и агрегати.

- Подходящото количество – рискове:
 - неправилно планиране, произтичащо от недостатъчни компетенции на планиращия състав;
 - неотчитане на складовите наличности и заявяване на налични стоки;
 - необявяване на излишъци в отделните елементи от СНС или неправилното им преразпределяне;
 - избор на фирма за доставчик с недостатъчен производствен капацитет или други ограничителни възможности;
 - недостиг на запаси като следствие от спиране на тяхното производство и изваждането от употреба на стари технологии и оръжейни системи.
- Подходящото качество – рискове:
 - неправилно или недостатъчно подробно заявяване на исканото качество на потребния продукт или услуга;
 - липса на складова база, осигуряваща подходящи условия за съхраняване на различни материални средства (особено за авиационни и зенитни ракети и горива, както и хранителни продукти);
 - неотчитане на метеорологичните условия и особеностите на местата, където ще се експлоатират и съхраняват заявената техника и въоръжение – например близо до водоеми с големи размери (езера, язовири, море) и т.н.;
 - доставка на некачествени продукти и регулиране на дейностите при установяване от заявителя на недостатъци в качеството на заявения товар.
- Подходящото място – рискове:
 - липса на детайлно уточняване на мястото за доставка, водещо до възникване на спорове между заявителя и доставчика и до непланирани разходи (например километри, допълнителни претоварни дейности и др.);
 - неуточняване с чий транспорт ще се извърши доставката;
 - липса на средства за товаро-разтоварни дейности на местата за доставка или на тези за претоварване;
 - некомплектоване на доставчика със специален транспорт, необходим за определени товари.
- Подходящото време – рискове:
 - ненавременната доставка може да породви проблеми по осигуряването на СНС и сригове в нейната дейност;
 - забавянето на предаването на заявката може да доведе 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.
- Подходящият клиент – рискове:
 - правилно сегментиране на местата за доставка с цел точно планиране на транспорта при предаването;
 - неточното насочване на стоките и услугите води до необходимост от допълнителен транспорт или други разходи.
- Подходящата цена – какво може да породи неправилното определяне на цената:
 - неправилният анализ на състоянието и тенденциите на пазара може да доведе до излишно претоварване на бюджета;
 - корупция и поддаване на натиск (политически, икономически, корупционен, фирмен и др.) при определянето на доставчика и параметрите на сделката;
 - невинаги минималната цена на потребните стоки и услуги е най-доброто решение, защото това може да доведе до снижаване на качеството на услугата;
 - определянето на оптималната цена трябва да се извършва чрез многообразна и задълбочено разработена методика.

Това са част от основните рискове в логистиката, казвам част, защото броят на рисковете в логистиката клони към безкрайност. Освен че са много, те са и разнообразни и това е основателна причина изучаването и управляването на риска да се превърнат във важна ръководна дейност на всички административни нива.

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, най-вероятно историята 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, 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 ще се върнем към риска и ще се опитаме да внесем една новост за него и за логистиката, като го свържем с правилото за 7

П (7 R). Основно задължение на логистиците от всички организации и на всички техни нива е своевременно, а най-добре превантивно, да разберат предизвикателствата, проблемите и рисковете на пазара, самото осигуряване, експлоатацията и утилизацията, за да успеят правилно да направляват материалните, финансовите, информационните, енергийните, производствените, човешките и другите видове логистични потоци. Това ще доведе и до своевременно идентифициране, оценка, минимизиране и контролиране/управление на риска – той ще се превърне в „подходящ/приемлив/разумен риск“ (right/reasonable risk). Така към правилото за 7 П (7 R) можем да добавим още едно, осмо: „подходящ/приемлив/разумен риск“ (right/reasonable risk), и да дефинираме следното определение за логистиката:

Доставка на подходящия продукт в подходящото количество, с подходящото качество, на подходящото място, в подходящото време, на подходящия клиент, с подходящите разходи и с подходящия 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 непрекъснато управление и осъществяване на контрол на риска от край до край на поточните процеси в логистичните системи и многовариантно прогнозиране и планиране на всички дейности.

Методология на изследването

В доклада се опираме на качествената методология за изследване на действията на логистиците на всички нива, чиято цел е качественото снабдяване на структурите, за които носят отговорност. Защото никой не е в състояние да даде достоверни количествени и времеви показатели за възникването на риска. Използвайки индуктивния метод при разсъжденията, анализирайки безмерната налична информация, стигаме до относително реалистични предизвикателства пред логистиката и до необходимостта от въвеждане на осми елемент в правилото на Университета в Ковънтри в съвременни условия, а именно подходящия риск.

Изводи

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 Системата за национална сигурност, основан на избирателния принцип (по приоритети), за оптимално

разпределение и усвояване на планирания бюджет, чрез изпълнение на някои от следните основни задачи [2] от теорията за управлението на риска:

- целенасочено следене на развитието на събитията, за да се идентифицират съвременно възможните опасности;
- постоянен анализ на пазара, на минали, настоящи и бъдещи факти и обстоятелства с цел изготвяне на типизирани методи и дейности за минимизиране на риска;
- изследване на собствените уязвимости и предприемане на всички необходими действия за отстраняването им с цел намаляване на зоните за въздействие на риска [3];
- извършване на постоянна превантивна оценка на свойствата на идентифицирания риск;
- идентифициране на риска и предлагане на такива дейности, които, ако се предприемат, ще предпазят от значителни загуби в близко и по-далечно бъдеще;
- разработване на ясна и недвусмислена терминология и предоставяне на потребителя на понятия за разбиране, обясняване и прогнозиране на всички видове рискове и връзките между тях;
- предлагане на арсенал за опростяване на задачите по управление на риска чрез избор на по-прости модели на управление;
- предлагане на начини за разработване на методи за оценка и манипулиране на рисковете;
- непрекъснат контрол по цялата логистична верига – от планирането, избора на доставчик, доставката, експлоатацията до снемането от отчет и утилизацията.

Цитираните по-горе дефиниции, златните правила на логистиката, изискванията, свързани с управлението на риска и произтичащите от тях задачи, достатъчно ясно показват, че рискът трябва задължително да се причисли към тези златни правила.

Това се обуславя и от факта, че няма дейност, която да не се нуждае от логистика, и както вече доказахме, при 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.

Заклучение

В заключение трябва да заявим, че осемте златни правила на логистиката трябва да се изучават и прилагат задълбочено във всички области на науката и практиката, без значение дали става дума за логистиката в СНС, или в други системи и организации, а защо не и във всички останали дейности.

Управлението на риска с цел довеждането му до приемливо/подходящо ниво ще бъде основно предизвикателство през XXI век за гарантиране на сигурността и безопасността на системата и страната в настоящите турбулентни времена.

Регламентирането на осмото правило за подходящия риск (the right risk) и добавянето му към златните правила на Специализирания институт по логистика и транспорт в Ковънтри, Великобритания е от особена важност днес, когато войната в Украйна нагледно показва, че който не се съобразява с предизвикателствата пред съвременната логистика и съпътстващите я рискове, затъва в собствените си грешни и остарели разбирания и действия.

Обръщайки внимание и на факта, че рискът не е само отрицателно явление и да се рискува, никак не е лошо, можем да завършим със следната сентенция: „Който не рискува, не пие шампанско, но който рискува безразсъдно, не пие нищо“.

Бележки

¹ **Karta** na Azia pod mongolcite, 1290 AD CC. Fickr, Potrebitel Norman B. Levental Map Center v BPL.

² **Stefanov**, N. Noviyat „Velik pat na koprinata“. – V: *Sigurnost*, godina VII, br. 2, 2015. ISSN: 1313-8898.

³ Citirano po **Shapiro**, R. D., J. L. **Heskett**. *Logistics Strategy: Cases and Concepts*. West Publishing, 1985.

References/Литература

1. **Dimitrov**, Pavel. *Logistikata v Balgaria – problemi i perspektivi na razvitie*. Sofia: Izdatelski kompleks UNSS, 2013. 315 s. ISBN 978-954-644-493-6.
2. **Viatkin**, V. N., V. A. **Gamza**, F. V. **Maevskii**. *Risk-menedgment*. Uchebник. 2-e izdanie, pererabotannoe i dopolnennoe. Moskva: Urait, 2018. ISBN 978-5-9916-9215-1.
3. **Georgiev**, U. *Upravlenie na riska v sigurnostta*. Vtoro preraboteno i dopalнено izdanie. Sofia: Iztok-Zapad, 2015. ISBN 978-619-152-120-3.

За автора

Володя Цветанов е д-р инженер, гост-преподавател в УниБИТ. Той е генерал-майор от резерва с дългогодишен стаж във Военновъздушните сили на Българската армия. Голямата част от длъжностите, които е заемал, са свързани с логистиката и осигуряването на ВВС. Притежава голям опит в организирането, осигуряването и провеждането на вътрешни и международни учения с участието на българските ВВС.

За контакт с автора: v.cvetanov@unibit.bg

FROM 7 P (7 R) TO 8 P (8 R) LOGISTICS IN THE CONTEXT OF SECURITY CHALLENGES IN THE 21ST CENTURY

Volodya Tsvetanov

University of Library Studies and Information Technologies

Abstract: Many experts consider the 7 P (7 R) study of the University of Coventry Chartered Institute of Logistics & Transport UK (2019) to be rules of logistics, others define it as a definition of logistics. No matter where this rule is given, it certainly needs complementarity, predetermined by the security challenges of the 21st century related to risk management and the novelties predetermined by the war in Ukraine.

Keywords: logistics, rules, management, risk.

About the Author

Volodya Tsvetanov, PhD is a guest lecturer at ULSIT. He is a Major-General from the reserve, with many years of experience in the Bulgarian Army Air Force. Most of the positions he has occupied are related to the logistics of the Air Force. He has extensive experience in organizing, providing, and performing of domestic and international trainings with the participation of the Bulgarian Air Force.

To contact the Author: v.cvetanov@unibit.bg