

УДК 339.173

**С. В. Григорцевич**, канд. экон. наук, доцент (БГТУ); **А. А. Пузыревская**, ассистент (БГТУ)**РОЛЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В СИСТЕМНОМ УПРАВЛЕНИИ  
ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ОПЕРАЦИЯМИ ЛЕСНОГО КОМПЛЕКСА  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

В данной статье рассматриваются практические проблемы эффективного использования человеческого ресурса в лесной промышленности. Модернизация оформления таможенной документации позволит увеличить пропускную способность грузового потока с лесопродукцией. Электронное таможенное декларирование значительно сокращает простой подвижного состава и снижает коррупционные риски. Более комфортабельное таможенное оформление для экспортеров и импортеров позволит развить принцип «одного окна». В совокупности данные меры на практике повышают качественный уровень использования человеческого ресурса.

In given article practical problems of an effective utilisation of a human resource in the wood industry are considered. Modernisation of registration of the customs documentation will allow to increase throughput of a cargo stream with forest products. Electronic customs declaring considerably reduces idle time of a rolling stock and reduces corruption risks. To make customs registration by more comfortable for exporters and importers principle development «one window» will allow. In aggregate the given measures in practice raise qualitative level of use of a human resource.

**Введение.** В условиях мирового финансово-экономического кризиса управление затратами приобретает первостепенное значение. Необоснованные простои, проблемы с загрузкой, даже порожние рейсы – это все неоправданные издержки, и притом немалые.

Признанный эксперт по логистике Джон Шрайбфедер в книге «Эффективное управление запасами» пишет, что сокращение логистических затрат только на 1% эквивалентно (равно) как минимум 10% увеличению продаж.

Для эффективного логистического управления потоковыми процессами необходимы центры и системы автоматизированной обработки и анализа информационных логистических потоков, развитые структуры управления финансовыми потоками.

**Основная часть.** Логистическая система – это сложная организационно завершенная экономическая система, которая состоит из элементов-звеньев, связанных между собой и взаимодействующих посредством информационного обмена в целях достижения эффективного управления цепями поставок и грузов, с участием республиканских и местных органов государственного управления, заинтересованных организаций, располагающих транспортными, складскими, экспедиторскими, информационными, финансовыми, сертификационными, страховыми и производственными структурами [1]. Такое определение с упором на роль и значение человеческого фактора заложено в программе «Развитие логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года».

Важно иметь в виду, что создаваемая в Беларуси логистическая инфраструктура должна быть ориентирована на надежное обслужива-

ние не только внутренних экономических потоков, но и транзитных.

Динамический рост грузопассажирского потока, отмечаемый в последние годы на отдельных участках государственной границы Беларуси, и отставание от него развития сети таможенной и пограничной инфраструктуры привели к систематическому образованию очередей автотранспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь. Особенно острыми стали эти вопросы на участках границы со странами-членами Европейского Союза. Очевидно, что проблемы, связанные со скоплением транспортных средств, находятся в прямой зависимости от проводимой государством транспортной и экономической политики, работы всех государственных контрольных органов.

В качестве одного из перспективных решений данной проблемы ГТК Беларуси рассматривает интенсификацию таможенных процедур, в частности внедрение предварительного информирования при осуществлении таможенного оформления товаров и транспортных средств [2].

Существенное преимущество предварительного информирования – сокращение времени нахождения товаров и транспортных средств в пунктах пропуска. Это становится возможным за счет того, что предварительная информация используется для заполнения электронной копии транзитной декларации. В случае отсутствия предварительной информации подготовку копии транзитной декларации осуществляет либо инспектор таможни, либо таможенный брокер. Эта техническая процедура занимает не меньше часа и, тем самым, весомо влияет на время прохождения через границу отдельного транспортного

средства и на общую скорость продвижения автомобилей в очереди.

С 1 января 2009 г. таможенные власти ЕС ввели обязательное предварительное электронное информирование таможенных органов о перевозимых товарах. Это требование вытекает из рамочных стандартов безопасности облегчения торговли ВТО, также нового модернизированного кодекса ЕС.

На практике это означает, что на перевозчика возлагается ответственность предварительно, до прибытия на границу для въезда в ЕС, сформировать и представить в таможенные органы информацию о перемещаемом грузе. К таким сведениям относятся: страна отправления, страна назначения, регистрационный номер дорожного транспортного средства, опознавательный номер контейнера, число и род грузовых мест или предметов, описание грузов, вес брутто (в килограммах) и другие.

Одним из первых в лесной отрасли Республики Беларусь к национальной системе электронного таможенного декларирования подключился Кличевский лесхоз. Теперь предприятие может не доставлять товары на склады временного хранения, а пломбируют на своей территории – во временной зоне таможенного контроля. Вместо бумажной декларации заполняется электронная, что значительно быстрее и дешевле. Оформление одной бумажной декларации в пяти экземплярах стоит от 10 до 50 дол. США. К тому же на заполнение тратится много времени, и еще нужно отвезти декларацию в пункт таможенного контроля. Электронная декларация отправляется через Интернет. Серьезное преимущество и в том, что при электронном декларировании товар не нужно доставлять в пункты временного хранения. Услуга эта платная. Если машина заехала на склад временного хранения, необходимо платить за сутки около 50 дол. США. А если учесть, что Кличевский лесхоз каждый месяц отправляет за рубеж около 20 машин лесопроизводства цеха деревообработки, электронное декларирование приносит хозяйству серьезную экономию.

К концу 2009 г. 19 лесхозов и УП «Беллесэкспорт» были подключены к системе электронного таможенного декларирования. Обязательным условием для этого явилось получение статуса добросовестного участника внешнеэкономической деятельности. Такой статус имеют, например, Ганцевичский, Щучинский, Столинский, Дрогичинский, Ивьевский, Сморгонский, Кобринский опытные лесхозы и другие.

Для тех, кто такого статуса не имеет, существует упрощенная схема работы с использованием электронного декларирования – через та-

моженного агента. Такие услуги оказывает УП «Белтаможсервис», «Белинтертранс» и отделения «БелЖД». Таможенные агенты гарантируют перед таможней добросовестность производимых поставок своими денежными средствами и имуществом. После подключения к системе через таможенных агентов оставшихся лесхозов все лесхозы смогут вместо трудоемких бумажных деклараций заполнять электронные. Подключение к новой системе стоит около 2 250 тыс. руб. В эту сумму входит приобретение программного обеспечения и носителя ключевой информации (позволяет накладывать на электронные документы электронно-цифровую подпись).

Одна из целей введения электронного документооборота – снижение коррупционных рисков. Экспортер и инспектор таможни напрямую не контактируют друг с другом. Никто не знает, к какому инспектору попадет та или иная декларация.

Сделать таможенное оформление более комфортабельным для экспортеров и импортеров позволит развитие принципа «одного окна». Не субъект хозяйствования, а работники таможни будут собирать для себя справки и другие документы об уплате всех необходимых платежей и наличии разрешений. Для этого развивается электронный документооборот с профильными ведомствами и банками.

Лесхозы Республики Беларусь находятся в постоянном поиске способов заработать деньги на зарубежных рынках. Сегодня в страны ЕС наряду с деловой древесиной отправляется и такой на первый взгляд прозаический товар, как дрова. Дрова лесхозы производят с избытком. В настоящее время остается невостребованными более 700 млн. кубометров. Это резерв для экспортных поставок. Найти покупателя за рубежом не самая большая трудность. Сложность – изготовить дрова экспортного качества и упаковать их. Оборудование для колки дров имеют только три лесхоза: Ельский, Речицкий и Дятловский. Поколоть дрова – это полдела, их нужно еще и высушить. Зарубежные покупатели требуют влажность не более 25%. Это ровно в два раза меньше естественной.

В Ельском лесхозе дрова производятся при помощи современного процессора. До необходимой влажности топливо доводится в сушильной камере. Колотые дрова упаковываются в специальные кассеты и в таком виде загружаются в камеры. В этих же кассетах дрова грузятся в машины и отправляются на экспорт. Сушить дрова в камерах дорого, но при цене 30 евро за кубометр производство окупается. Ельский лесхоз ежемесячно отправляет в Голландию 5 машин дров по 32 ку-

бометра каждая. Это приносит предприятию экспортную выручку почти 5 тыс. евро. Неплохо, если учесть, что на производстве занято всего два человека. Активно экспортируют дрова лесхозы Гомельского и Брестского ГПЛХО. В Гомельском лесхозе до конца текущего года заключено контрактов на поставку 3,2 тыс. кубометров колотых дров, в Брестском – 2,2 тыс. кубометров. Контракты на поставку 500 кубометров дров естественной влажности имеет Могилевское ГПЛХО.

Однако наличие контракта не всегда гарантирует, что продукцию можно продать. Например, Столбцовский опытный лесхоз подготовил в 2009 г. к отгрузке 100 кубометров дров из ясеня, но на них так и не нашли покупателя. Еще 300 кубометров дров ждут покупателей в Шумилинском лесхозе.

В Дятловском лесхозе есть предварительная договоренность на поставку 90 кубометров сухеных дров, но покупатель не спешит подписывать контракт, настаивая на термообработке упаковки.

В основном эффективной работе мешают две проблемы: одни не могут произвести, другие не могут и не умеют реализовать. Есть еще одна проблема, связанная с заготовкой дровяной древесины, – действующее требование заготавливать дрова в пределах двух метров. Исключение сделано лишь для дров, поставляемых в топливоснабжающие организации. По мнению заготовителей, это делает процесс заготовки и транспортировки более трудоемким и несет дополнительные затраты. Например, при заготовке дровяной древесины длиной четыре метра, количество операций при погрузке и разгрузке уменьшается вдвое. Во время массового усыхания ели, чтобы снизить коррупционные риски, на такие непопулярные меры пришлось пойти. Когда стоимость дровяной древесины и самой дешевой деловой отличались в разы, было много желающих под видом дров вывезти деловой лес, хоть и сухостойный.

В настоящее время цена дровяной древесины и мелкотоварной почти сравнялась, поэтому, распиливая дрова по два метра длиной, заготовители лишь увеличивают их себестоимость, усложняя заготовку и транспортировку. Отмена в будущем такого требования значительно повысила бы логистические возможности лесозаготовителей.

Естественно, что заработать на поставке дров значительных денежных знаков лесхозам вряд ли удастся. Но если есть возможность разгрузить накопленные запасы, в которые уже вложены трудовые и денежные средства, и при этом получить возможную выручку, почему бы ею не воспользоваться. Оборудование

для колки дров хороших марок (Финляндия, Швеция) у белорусских дилеров можно купить, начиная с 10 млн. руб. за самый компактный вариант. Более мощные процессоры, способные одновременно раскряжевывать и колоть дрова, стоят от 30 до 70 млн. руб. Очевидно, что промышленное производство дров – это не то направление, где нужно делать ставку на ручной труд.

Совершенствование законодательства и приобретение лесхозами современной техники для производства древесного топлива и дров может принести значительные дивиденды [3]. Несмотря на развитие технологий производства пеллет и топливных брикетов, дрова вряд ли исчезнут в обозримом будущем. По крайней мере, сейчас потребность в них устойчиво растет. В отличие от стран с развитой деревообрабатывающей промышленностью, у лесхозов Республики Беларусь есть серьезное преимущество – неостребованная в полной мере сырьевая база. Это одно из основных, если не главных условий развития топливного направления.

Еще совсем недавно колотые дрова не значились в списках белорусской экспортной продукции, но времена меняются. От ископаемых энергоресурсов весь цивилизованный мир активно переходит на использование «зеленого» топлива. Спрос растет, и белорусские дрова уже сегодня готовы покупать по 30–35 евро за кубометр.

Сегодня спрос на колотые дрова со стороны зарубежных покупателей превышает возможности лесхозов по их производству из-за отсутствия современных технологий и техники. Наиболее востребованы дрова твердолиственных пород – дуба и ясеня. Их цена колеблется в пределах 38–40 евро за кубометр. В ряде стран к твердолиственным относятся и береза. Она также пользуется большим спросом. Хотя спрос на дрова со стороны зарубежных покупателей значителен, однако они заинтересованы в приобретении сухих дров, влажностью не более 25–35%, а лесхозы не готовы в полной мере поставить такую продукцию. Есть определенные сложности и с их упаковкой. Практически все лесхозы реализуют дрова в деревянных ящиках, в то время как есть покупатели и на дрова, упакованные в сетчатые мешки. Требования к качеству такой продукции жестче, но выше и цена. По данным УП «Беллесэкспорт», в 2009 г. на экспорт поставлено 1,7 тыс. кубометров дров, заключено контрактов на 5,5 тыс. кубометров.

Разная скорость адаптации лесхозов к меняющимся структуре спроса и условиям поставок как индикатор выявляет значение человеческого фактора в развитии лесного комплекса.

**Заключение.** ГТК Беларуси планирует перевести весь белорусский экспорт на электронное таможенное декларирование. Главная цель – уйти от громоздкого бумажного документооборота, сохранить нервы и здоровье экспортеров, ускорить таможенное оформление. Электронные средства коммуникаций – только помощники. Именно люди, человеческий фактор, а не компьютеры, обладают креативностью, которая и поддерживает логистику.

#### **Литература**

1. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок: учеб. пособие / М. Кристофер. – М.: Питер, 2004. – 371 с.

2. Гриц, Г. В. Условия развития в Беларуси логистических центров для повышения эффективности международного транзита. Центр системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси / Г. В. Гриц. – Минск, 2006.

3. Григорцевич, С. В. Некоторые теоретические аспекты логистического подхода к управлению лесохозяйственным комплексом Республики Беларусь в условиях перехода к рыночным отношениям / С. В. Григорцевич // Труды БГТУ. Сер. VII, Экономика и управление. – 2009. – Вып. XVII. – С. 116–118.

*Поступила 19.07.2010*