

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛЕСНЫХ ДОРОГ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Рассмотрены основные проблемы лесных дорог в Иркутской области. Представлена характеристика сети лесных дорог, их влияние на социально-экономические показатели региона. Определена необходимость государственно-частного партнерства в финансировании строительства лесных дорог

Ключевые слова: лесные дороги; лесной проезд; лесная инфраструктура.

По запасам древесины в лесах Россия опережает Канаду, США и Финляндию, вместе взятых. Но специалисты убеждены, что как ни велики лесные ресурсы, без развития надлежащей транспортной инфраструктуры у российского лесного бизнеса нет будущего.

Развитая транспортная инфраструктура лесных территорий региона оказывает влияние не только на ускорение процессов социально-экономического развития лесных территорий, но и на повышение уровня эффективности лесозаготовительного комплекса, обеспечивая увеличение деловой активности предприятий ЛЗК и снижение затрат по транспортировке и хранению грузов.

В России же настолько низкая плотность железных и автомобильных дорог общего пользования, что экономически недоступными становятся миллионы кубометров леса. По данным Федерального агентства лесного хозяйства Российской Федерации, на 1 тыс. га земель лесного фонда приходится в среднем 1,65 км транспортных путей всех типов (включая дороги общего пользования), в то время как в Европе этот показатель примерно в 35–40 раз выше.

Одной из основных причин, сдерживающих развитие лесной отрасли, стало не только удручающее состояние автомобильных дорог и мостов, но и недостаточное их количество. Протяженность автомобильных дорог в целом по Иркутской области составляет 42 % от расчетной минимально необходимой сети автомобильных дорог. Территориальное размещение автодорожной сети общего пользования крайне неравномерно, большая часть из них сосредоточена в центральной и южной части Иркутской области, лесные массивы которых истощены рубками прежних лет. В транспортной системе лесопользования автомобильные дороги общего пользования обычно обеспечивают роль лесовозных магистралей, связывая лесной массив с нижним лесопромышленным складом и обеспечивая вывозку древесины на весь период эксплуатации лесосырьевой базы одного или нескольких лесозаготовительных предприятий.

Общая протяженность сети автомобильных дорог Иркутской области, включая дороги общего пользования и лесные дороги всех видов, в пределах

* Богомолова Евгения Юрьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономика и управления бизнесом, Байкальский государственный университет экономики и права, Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: bogomolova-e-u@mail.ru.

границ лесничеств составляют 86 287 км, в том числе круглогодичного действия – 33 274 км или 38,6 %.

Лесные дороги Иркутской области имеют усовершенствованные облегченные, переходные и низшие типы покрытий. Для магистральных лесовозных и лесохозяйственных дорог основным материалом покрытий является гравий и щебень. Протяженность в лесных массивах грунтовых автомобильных дорог (без покрытия) составляет 66 266 км или 76,8 %. Преобладание грунтовых дорог в транспортной системе лесопользования области не обеспечивает пропуск лесовозного транспорта и транспортную доступность лесов в весенний и осенний периоды, а также в период затяжных дождей летом.

Учитывая собирательный характер лесопользования, важным показателем транспортной освоенности лесов региона является удельная плотность дорог, приходящаяся на 1 000 га площади. Средняя плотность автомобильных дорог в Иркутской области составляет 1,25 км на 1 000 га. Плотность автомобильных дорог с усовершенствованным капитальным и облегченным типом покрытия (твердым покрытием) в Иркутской области составляет 0,1 км на 1 000 га, а плотность круглогодичных дорог составляет 0,36 км на 1 000 га. Низкая удельная плотность транспортной сети Иркутской области усугубляется к тому же крайней неравномерностью распределения по площади региона. По отдельным лесничествам области она колеблется от 0,05 до 19,77 км на 1 000 га.

Оптимальная плотность транспортной сети лесопользования достигается путем минимизации затрат на трелевку заготовленного леса, строительство и содержание дорог, а также затрат на перевозку лесоматериалов путем сокращения расстояний перевозки и наиболее рационального выбора транспорта. Решение поставленных вопросов возможно только в тесной увязке лесосечных и лесотранспортных работ с расчетом рациональных параметров структуры лесотранспортного процесса. Под основными параметрами структуры лесотранспортного процесса понимаются параметры необходимой плотности сети лесовозных дорог различной степени иерархии: магистрали, ветки лесовозной дороги и лесовозные усы. При принятом технологическом процессе лесозаготовок любое изменение плотности путей одной степени иерархии автоматически приводит к изменению не только протяженности других путей, но и протяженности трелевки.

Для снижения расходов на лесосечно-транспортные процессы в лесном секторе экономики используют распределение лесных дорог по степени их капитальности на категории. Чем больше грузооборот лесной дороги и интенсивность движения, тем более капитальным, а, следовательно, и дорогим должно быть дорожное покрытие.

Лесные дороги – одна из самых серьезных проблем в лесном комплексе. Говоря о лесной инфраструктуре, чаще всего говорится о том, что недостаток или полное отсутствие сети лесных дорог приводит к неравномерному развитию лесных территорий, а нежелание государства финансировать это направление приводит к еще большим проблемам в отрасли. Сложность, а иногда и невозможность подобраться к нетронутым из-за бездорожья ресурсам приводит к дальнейшему истощению сырьевой базы в хорошо развитых лесопромыш-

ленных зонах. Из-за отсутствия развитой транспортной системы лесопользования расчетная лесосека внутренних и северных лесничеств области используется на 4–20%. Слабая оснащенность лесовозными дорогами с выходом на дороги общего пользования, а также низкие темпы строительства новых дорог, приводят к постепенному истощению лесных ресурсов в транспортно освоенных районах, вынужденно исключенных из оборота.

Слабо развитая транспортная инфраструктура снижает экономическую доступность лесных ресурсов, не позволяет осуществлять интенсивное освоение эксплуатационных лесов, приводит к снижению эффективности лесопользования и в целом сдерживает темпы социально-экономического развития области.

Например, среднее расстояние вывозки заготовленной древесины в Иркутской области имеет тенденцию к росту в связи с постепенным удалением сырьевых баз лесозаготовительных предприятий от пунктов потребления, сокращением объемов перевозки древесины водным транспортом и концентрацией переработки леса в филиалах вертикально-интегрированного лесопромышленного комплекса ОАО «Группа «Илим». Расстояние вывозки на лесотранспорте автопоездами составляет в настоящее время до 150 км и более.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры лесных территорий определяются не отдельными мерами поддержки бизнеса при строительстве лесных проездов и усов, а созданием механизма государственно-частного партнерства финансирования строительства лесных дорог.

Проблема финансирования заключается не столько в недостатке денежных средств, сколько в возможности их освоения на законных основаниях, что позволило бы создать необходимую для лесозаготовки инфраструктуру.

Безусловно, лесные дороги в первую очередь необходимы бизнесу, тем, кто лес заготавливает. Однако лесные дороги проходят через муниципальные образования, и собственники бизнеса невольно содержат такие дороги и обеспечивают доступ к населенным пунктам. Также, когда горит лес, остро возникает вопрос о лесной дороге. Можно сделать вывод, что лесные дороги нужны не только собственникам бизнеса, государство также должно участвовать в строительстве лесных дорог, предоставляя бизнесу необходимую финансовую помощь. Кроме того, следует решить вопросы неразработанной нормативно-правовой базы, которая определяла бы, кто будет содержать дороги, на чьем балансе они будут находиться, по каким требованиям и нормативам строиться.

Именно отсутствие четких технических нормативов усложняет строительство. Основным документом при работе является проект освоения лесов, но он не регламентирует требования к дорогам. В результате государственно-частное партнерство при строительстве лесной транспортной инфраструктуры не развивается из-за отсутствия нормативно-правовой базы о статусе лесных дорог.

Рослесхоз предложил внести изменения в постановление правительства о лесной инфраструктуре, где впервые появился термин «лесной проезд», который полностью соответствует характеристикам инфраструктурного объекта, не имеющим иных целей кроме заготовки древесины. Для того чтобы «лесной проезд» стал реально работающим механизмом по созданию лесной инфра-

структуры, необходимо расписать подробно соответствующие отраслевые стандарты. То есть необходимо определить, что конкретно считать лесным проездом, каким критериям он должен соответствовать, как определить стоимость работ и на основании чего осуществлять контроль.

Сегодня бизнес строит лесные дороги сам, потому что ему нужно работать. А эти инвестиции могли быть направлены на развитие глубокой переработки, на повышение качества продукции.

Вполне объяснимо желание крупных арендаторов лесных участков, которые могут позволить себе строить транспортные пути, получать компенсации от государства за строительство дорог за свой счет, так как построенные дороги остаются у государства и становятся составной частью региональной инфраструктуры общего пользования. Но на долю крупных арендаторов приходится всего около 3 % всех арендованных лесов. Остальная же доля арендованных лесов (около 80 %) принадлежит мелкому и среднему бизнесу, компаниям и предприятиям, которые при строительстве новых и реконструкции существующих лесных транспортных путей не могут справиться с этими работами собственными силами и нуждаются в финансовой поддержке государства.

В настоящее время финансирование на реконструкцию лесовозных и лесохозяйственных дорог (которые также используются как противопожарные дороги) осуществляется из федерального бюджета в рамках средств, выделяемых на финансирование противопожарных мероприятий.

За последние годы общий объем строительства лесовозных дорог круглогодичного действия многократно снизился. По информации Агентства лесного хозяйства Иркутской области, в последние годы всеми лесозаготовительными предприятиями области ежегодно строится всего несколько десятков километров постоянных лесных дорог. Дорожное строительство лесопромышленными предприятиями ведется без необходимой технической и проектной документации. Место строительства, тип дороги определяются самостоятельно, без какого-либо обоснования, руководствуясь потребностью производства. Исключение составляют крупные лесопромышленные предприятия (ОАО «Группа Илим», ЗАО «ЛДК Игирма» и некоторые другие), которые и в настоящее время ведут дорожное строительство на основе проектов. Кроме того, значительная часть ранее построенных лесовозных дорог фактически оказались бесхозным имуществом, за их состояние никто не отвечает.

В Иркутской области имеется немало крупных лесозаготовительных предприятий, которые заготавливают древесину на основании договоров аренды участков лесного фонда. Арендные участки существующих предприятий, как правило, соответствуют бывшим лесосырьевым базам предшественников. Именно такие предприятия имеют наилучшие финансовые показатели работы, наибольшие объемы заготовки древесины и наибольшие объемы строительства лесных дорог. Ранее построенные постоянные лесные дороги используются ими и сегодня для вывозки древесины и поддерживаются в удовлетворительном состоянии. Объемы дорожного строительства, которое ведет бизнесмен-лесопользователь, и состояние ранее построенных лесных дорог напрямую зависят от финансового состояния и объемов лесозаготовок. Предприятия лесно-

го комплекса не составляют на территории области единой системы, поскольку принадлежат различным собственникам и их финансовое состояние существенно различается.

Собственник лесов – государство, как правило, не осуществляет лесопользование, а предоставляет это право субъектам предпринимательской деятельности. Лесопользователи, ведущие заготовку древесины на праве краткосрочного пользования, дорожным строительством практически не занимаются. Финансирование расходов на государственное управление в области использования и охраны лесного фонда и на ведение лесного хозяйства производится за счет средств федерального бюджета, а расходов на воспроизводство лесов — за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации.

Несомненно, лесными дорогами должны заниматься как предприниматели, так и государство. Причем степень участия каждой стороны должна зависеть от значимости дорог. Если осваиваются новые районы с целью реализации социально значимых инвестиционных проектов, то понятно, что государство должно принимать непосредственное участие в планировании и финансировании строительства этих дорог. Если речь идет о дорогах на уже освоенных территориях, о дорогах, которые служат для обеспечения производственного процесса лесозаготовительных предприятий, то здесь предприниматели в состоянии сами решать вопросы по строительству. Так что степень участия бизнеса и государства в строительстве лесных дорог может быть различна, но участвовать в решении этих вопросов должны обе заинтересованные стороны.

Список использованной литературы

1. Лесопромышленники: проблему лесных дорог нужно решать с помощью государственно-частного партнерства. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://lesvesti.ru/news/news/6638>.

2. От бездорожья спасут проезды. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://lesvesti.ru/news/power/5840>.