

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ РАЗВИТИЯ ЛЕСНОГО КОМПЛЕКСА

Приводится понятие транспортной инфраструктуры как важнейшего элемента развития лесного комплекса. Рассматриваются основные дорожные проблемы в лесной промышленности. Обосновывается целесообразность строительства новых железных дорог и автомобильных дорог, которые прорезывали бы крупные лесные массивы.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура, лесные дороги, развитие лесного комплекса.

Транспортная инфраструктура – это важнейший элемент хозяйственного освоения территорий, богатых ресурсами. Чем выше плотность железных и автомобильных дорог общего пользования в сочетании с водными путями, тем короче расстояние вывозки по лесовозным дорогам, тем эффективнее ресурсы, выше их доходность. Предельное расстояние вывозки по лесовозным дорогам 30-50 км. Дальше ресурсы становятся экономически не доступными. Без серьезной национальной программы развития транспортной инфраструктуры говорить об освоении наших лесных богатств и поддержании конкурентоспособности нашего лесного бизнеса в целом бессмысленно [1].

Многолесные районы, как правило, отличаются низкой плотностью населения и соответственно не имеют сегодня развитой транспортной инфраструктуры (железных дорог, автомобильных дорог федерального и регионального значения). Но без такой инфраструктуры невозможно эффективно осваивать лесные ресурсы - поддерживать цены на круглый лес на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность отечественной деревообработки. При развитой транспортной инфраструктуре может сокращаться общее расстояние от лесосек до потребителя, но главное – существенно сокращается расстояние вывозки по лесовозным дорогам (снижается стоимость заготовки древесины), вследствие чего снижаются суммарные транспортные расходы. Эффект: сдерживается рост потребительских цен на круглый лес при устойчивой рентабельности лесозаготовки [1].

По мере роста спроса на древесину и истощения ее запасов в хозяйственно освоенных регионах промышленность вынуждена перемещаться на новые места, где сохранились крупные лесные массивы с преобладанием спелых хвойных насаждений. Как правило, эти массивы находятся в малозаселенных, слабо хозяйственно развитых регионах. Для их освоения требуется в первую очередь создание социальной и промышленной инфраструктуры, завоз и закрепление кадров [2].

* Уренская Зоя Вячеславовна – магистрант, кафедра экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, Zoya.urenskaya@mail.ru.

Хорошие дороги обеспечивают ритмичную работу всех звеньев лесозаготовительного производства. Это позволяет в максимальной степени использовать основные фонды и трудовые ресурсы, поднять уровень организации всего лесозаготовительного производства в целом. В результате себестоимость заготовки древесины снижается на 20–80 % [3].

Основная дорожная проблема в лесной промышленности – экономическая эффективность. Вопрос не в том, строить или не строить – без дорог просто невозможно само лесозаготовительное производство. В России на единицу площади строится лесовозных дорог, считая все три ступени, не меньше, чем в других странах. Но они, как правило, временные. Часто приводимые сравнительные данные о нашем многократном отставании от цивилизованных стран верны только по отношению к дорогам с твердым (каменным) покрытием. Поэтому вопрос в том, какие дороги строить. Лесовозные дороги с дорожной одеждой из каменных материалов (с хорошо подготовленным земляным полотном – с кюветами и водоотводными канавами, хорошо уплотненной песчаной подушкой) работают устойчиво в течение всего года, служат долго (при соответствующем содержании и текущих ремонтах – вечно). Сеть постоянных лесовозных дорог – необходимое условие для перехода на интенсивное воспроизводство лесов. Но стоимость таких дорог существенно выше грунтовых или грунтолежневых, не говоря о зимних.

Классик назвал дороги второй национальной бедой России. Но русскому народу эта беда была издревле понятна. Ни в одном другом языке мира нет такого совпадения: дороги – дороги. Проблема в отсутствии дешевых (местных) каменных материалов. Грунтовые лесные дороги традиционно укрепляются древесиной. Предпринимались попытки найти и иные заменители – например, стабилизировать грунты цементом. Строились колейные дороги из переносных железобетонных плит. Но найти кардинальные решения так и не удалось. Хорошо на вывозке леса работали узкоколейные железные дороги. Однако в середине 70-х годов прошлого столетия отраслевое руководство, следуя за передовыми странами, сочло более «прогрессивным» автомобильный транспорт. С тех пор выручают только морозные зимы. А если зима теплая – кризис! [3]

Необходимо строить новые железные дороги и автомобильные дороги высокого класса, которые прорезывали бы крупные лесные массивы, проходили по возможности через удаленные населенные пункты и связывали их с общей сетью транспортных артерий страны [1].

К настоящему времени накоплен бесценный опыт решения вопросов, возникающих при проектировании, строительстве и эксплуатации лесных дорог. Изучение этого опыта показывает, что развитие таких дорог во всем мире связано с поисками ответов на четыре важных вопроса: кто строит, кто платит, кто обслуживает и кому они принадлежат. С ответов на поставленные вопросы начинается государственная политика в области создания и эксплуатации системы национальных лесных дорог [4].

Лесные дороги можно классифицировать как лесные магистрали в отличие от дорог общего пользования и магистральных лесовозных дорог. Лесные магистрали – элемент транспортной инфраструктуры лесного региона. Их пла-

нирование, проектирование и строительство – обязанность собственника лесных ресурсов (государства) [1].

В нашей стране, надеемся, государство придет к пониманию роли лесных дорог не только как элемента лесной инфраструктуры, необходимого для осуществления работ по ведению лесного хозяйства и лесопользования, но и как важной составляющей социально-экономического развития [4].

Список использованной литературы

1. Починков С. В. Институт рационального лесопользования [Электронный ресурс] / С. В. Починков. – Режим доступа: // <http://www.wood.ru/ru/loa721.html> (дата обращения: 19.02.2014).
2. Починков С. В. Возможно ли развитие российского ЛПК? / С. В. Починков // Лесная газета. – 2009. – № 10. – С. 2.
3. Починков С. В. Экономические основы устойчивого лесопользования. Эффективное освоение и воспроизводство лесных ресурсов / С. В. Починков. – СПб.: ПрофиКС, 2007. – 112 с.
4. Писаренко А. И. Страхов В. В. Государство и лесные дороги: европейский опыт/ А. И. Писаренко, В. В. Страхов // Лесное хозяйство. – 2010. – № 1. – С. 5–7.