



ЛЕСОЭКСПЛУАТАЦИЯ

УДК 625.711.84:69

О.Н. Оруджова

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова

Оруджова Ольга Низамиевна окончила в 2001 г. Архангельский государственный технический университет, кандидат технических наук, доцент кафедры строительной механики и сопротивления материалов Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Имеет 20 печатных работ в области дорожного строительства с использованием геосинтетических материалов.
E-mail: olga.orudzhova@narfu.ru



ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ СЕТИ ЛЕСОВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Отражены некоторые организационно-экономические проблемы строительства лесовозных дорог в Архангельской области.

Ключевые слова: лесопромышленный комплекс, экономика, лесная транспортная сеть, вывозка древесины.

Цель нашей работы – привлечение внимания к экономическим проблемам устойчивого освоения и воспроизводства лесных ресурсов в Архангельской области за счет создания эффективной транспортной инфраструктуры.

Лесопромышленный комплекс является важнейшей отраслью экономики области. В объеме выпуска валовой продукции на его долю приходится около 11, в доходах консолидированного бюджета – около 19 % [1].

Однако вклад лесного комплекса в экономику области не соответствует имеющемуся ресурсному потенциалу. Анализ экономических параметров использования лесных ресурсов и состояния лесопромышленного комплекса показал, что с 2007 г. по 2008 г. отмечался рост производства продукции целлюлозно-бумажной промышленности, объемов платежей за использование лесов, поступивших в бюджетную систему РФ. При этом большинство показателей, характеризующих состояние заготовки и переработки древесины, ухудшилось. В 2008 г. по сравнению с 2007 г. объем заготовки древесины сократился на 23,7, объем вывозки – на 22,5, объем валовой продукции – на 1,0 %, объем прибыли – в 2,4 раза. В 2008 г. объем расчетной лесосеки, представленной на 92 % продуктивными насаждениями, составил 22 млн м³ [1].

Сокращение объемов лесопользования приводит к снижению лесного дохода и недостаточному развитию лесоперерабатывающих производств, а значит, и к снижению экономической эффективности всего лесного комплекса. Для повышения доступности лесных ресурсов и сохранения конкурентоспособности предприятий необходимо создавать развитую сеть лесовозных автомобильных дорог высокого качества.

Неудовлетворительное состояние дорог, недостаточная их протяженность и развитость, увеличение изнашивающего воздействия на дорожную одежду постоянно растущего потока грузового транспорта, дефицит средств, направляемых на строительство и эксплуатацию лесовозных автомобильных дорог, сдерживают рост объемов лесозаготовок и не позволяют эффективно вести лесное хозяйство. По области протяженность всех лесовозных дорог, включая усы железных дорог, составляет 1 км на 1000 га, т. е. 10 % от норматива. Из них 88 % приходится на автомобильные дороги, из которых только 14 % – дороги с твердым покрытием.

Общая площадь земель лесного фонда Архангельской области составляет 28,8 млн га, из них особо охраняемых природных территорий 0,5 млн га. По целевому назначению они разделены на защитные (5 148,2 тыс. га, или 22,6 %) и эксплуатационные (17 611,4 тыс. га, или 77,4 %) леса. Общий запас древесины в лесах 2,5 млрд м³, из них 65 % – в спелых и перестойных насаждениях. Средний запас насаждений на 1 га составляет 155 м³, преобладающей породой является ель.

По лесорастительному зонированию лесной фонд Архангельской области расположен в трех лесных районах: район притундровых лесов и редкостойной тайги – 6 080,5 тыс. га; северо-таежный район – 12 318,0 тыс. га; среднетаежный район – 10 258,0 тыс. га.

По породной, лесотипологической и возрастной структуре леса Архангельской области в целом остаются благоприятными для промышленного освоения.

В течение последних 100 лет Архангельская область специализировалась на заготовке и переработке древесины. В этот период ежегодные объемы заготовки варьировали от 10 до 15 млн м³, а в 70–80-е гг. составляли до 25 млн м³. Практически вся заготовленная древесина перерабатывалась на архангельских лесопильных и целлюлозно-бумажных предприятиях, которые занимали ведущее положение в стране. Параллельно развивались сопутствующие лесоперерабатывающие производства: деревянное домостроение, мебельное, фанерное, плитное, деревоклеенное, гидролизное, лесохимическое. Также развивалась инфраструктура лесопромышленного комплекса: научные, образовательные, проектные, машиностроительные, транспортные, строительные организации и предприятия.

Лесной сектор являлся основой экономики Архангельской области, поддерживал социальную и транспортную инфраструктуру районов, обеспечивал более 100 тыс. рабочих мест. Однако за годы перестройки динамику развития лесного сектора не удалось сохранить, и многие перспективные начинания бы-

ли утрачены. Объемы заготовки и переработки древесины в 90-е гг. снизились до 8...10 млн м³, приостановились работы по строительству лесовозных дорог и модернизации производственных мощностей. Многие лесозаготовительные и деревообрабатывающие предприятия обанкротились.

В настоящее время размещение эксплуатационных запасов лесного фонда в Архангельской области относительно транспортных путей крайне неблагоприятно. Наиболее богатые древесиной массивы леса расположены на территориях, вообще лишенных дорог.

Недостаток финансовых ресурсов у большинства лесозаготовительных предприятий, массовое банкротство крупных лесозаготовительных предприятий (в 90-е гг.), появление многочисленных мелких лесозаготовителей, не способных вести дорожное строительство, отрицательно сказались на развитии лесной транспортной сети. В 2008 г. в Архангельской области действовало 157 лесозаготовительных (из них 71 % убыточных), 127 лесоперерабатывающих (63 % убыточных) и 5 целлюлозно-бумажных (33 % убыточных) предприятий [1].

Одной из основных причин, оказывающих негативное влияние на развитие транспортной сети, является отсутствие нормативно-правовых актов для формирования механизмов финансирования строительства сети лесных дорог и централизованных инвестиций на строительство дорог в государственном лесном фонде. Источниками финансирования строительства лесовозных дорог в настоящее время в основном являются собственные средства предприятий, относимые на себестоимость продукции.

Таким образом, лесные территории Архангельской области крайне недостаточно обустроены сетью дорог многоцелевого назначения, которая могла бы обеспечивать эффективное ведение лесного хозяйства, рациональное лесопользование и удовлетворение социальных потребностей местного населения. Сложившаяся ситуация со строительством лесных дорог не способствует дальнейшему развитию лесопромышленного комплекса (см. таблицу).

**Динамика развития дорожной сети на землях лесного фонда
Архангельской области**

Год	Дороги	Протяженность дорог, км		Протяженность всех видов дорог на 1000 га общей площади, км
		Железные	Автомобильные	
1988	Лесохозяйственные и лесовозные	2 616	19 846	–
	Общего пользования	1 853	6 195	–
	<i>Итого</i>	4 469	26 041	1,07
2003	Лесохозяйственные и лесовозные	2 269	29 600	
	Общего пользования	1 096	6 382	
	<i>Итого</i>	3 365	35 982	1,38
2010	Лесохозяйственные и лесовозные	1 759	30 997	
	Общего пользования	1 591	8 430	
	<i>Итого</i>	3 350	39 427	1,50

Для поддержания существующего уровня лесопользования требуется ежегодно строить по 300 км лесовозных дорог (25 % – технологические, 75 % – временные ветки), а для наращивания объемов лесопользования – 16 км на каждый дополнительный 1,0 млн м³ заготовки.

В стратегии развития лесопромышленного комплекса России на период до 2015 г. лесное дорожное строительство занимает одно из ведущих мест. Чтобы решить эту проблему, предлагается для экономии материальных и финансовых ресурсов создать в лесах области единую транспортную сеть постоянных дорог многоцелевого назначения. Эксплуатационные характеристики этих дорог должны соответствовать техническим требованиям, предъявляемым к лесовозным дорогам [2–4]. Проблема финансирования лесных дорог может решаться как за счет централизованных источников (федеральный и областной бюджеты), так и за счет собственных средств лесозаготовительных предприятий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Лесной план Архангельской области на 2009–2018 гг. Правительство Архангельской области. 2010. Режим доступа: <http://www.dvinaland.ru/power/departments/deples/acts.html>
2. Морозов В.С. Дорогам служить дольше // Лесн. регион. 2009. № 1. С. 8.
3. Морозов В.С. Дорогам служить дольше // Лесн. регион. 2009. № 2. С. 10.
4. Оруджова О.Н. Особенности гидравлических характеристик геотекстильных материалов, применяемых в конструкциях лесовозных дорог // Лесн. журн. 2010. № 3. С. 72–76. (Изв. высш. учеб. заведений).

Поступила 23.05.11

O.N. Orudzhova

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov

Dynamics of Logging Road Network Development

The article reflects some organizational and economic problems of logging roads construction in the Arkhangelsk region.

Key words: timber industry, economy, forest transportation system, wood removal.
