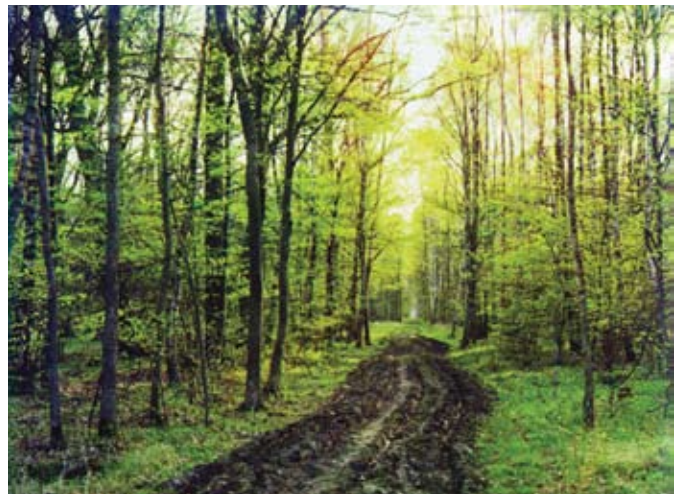


Без дорог нет пути

Галина Маликова



КАТАСТРОФИЧЕСКИЕ ПРИРОДНЫЕ ПОЖАРЫ ПРОШЛОГО ЛЕТА ЗАСТАВИЛИ МНОГИХ ВЗГЛЯНУТЬ ПРАВДЕ В ГЛАЗА И ПРИЗНАТЬ НАКОНЕЦ, ЧТО РОССИЙСКИЙ ЛЕСНОЙ КОМПЛЕКС НАХОДИТСЯ В КРИТИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ



В середине августа 2010 года Владимир Путин назвал сложившуюся ситуацию неприемлемой, Рослесхоз был выведен из подчинения Минсельхозу России и перешел в прямое подчинение Правительства. Сегодня Рослесхоз предлагает новую модель лесных взаимоотношений и новую государственную программу «Леса России», которая должна стартовать в 2012 году. Как заявляют чиновники, программа призвана решить застарелые проблемы, до которых до сих пор ни у кого не доходили руки, и в первую очередь это касается строительства лесных дорог.

Ответственные специалисты уже больше десяти лет на всех уровнях высказывают одну чрезвычайно простую мысль: лесная промышленность и лесное хозяйство не могут эффективно существовать без достаточного количества качественных лесных дорог. Это аксиома, и доказывать здесь ничего не нужно. Все страны, где развита лесная промышленность и где бережно относятся к этому природному богатству, имеют развитую дорожную сеть, должным образом поддерживаемую и постоянно развивающуюся. А вот Россия, обладая почти четвертью мирового запаса леса на корню, испытывает острую нехватку лесных дорог, и это одна из главных причин, которая не позволяет нашей стране задействовать свой огромный лесной потенциал. Сегодня объем заготовки древесины в целом по России почти в два раза ниже уровня 1990 года, а расчетная лесосека осваивается менее чем на 30%. Очевидно, что интенсивность заготовки явно не соответствует имеющемуся запасу.

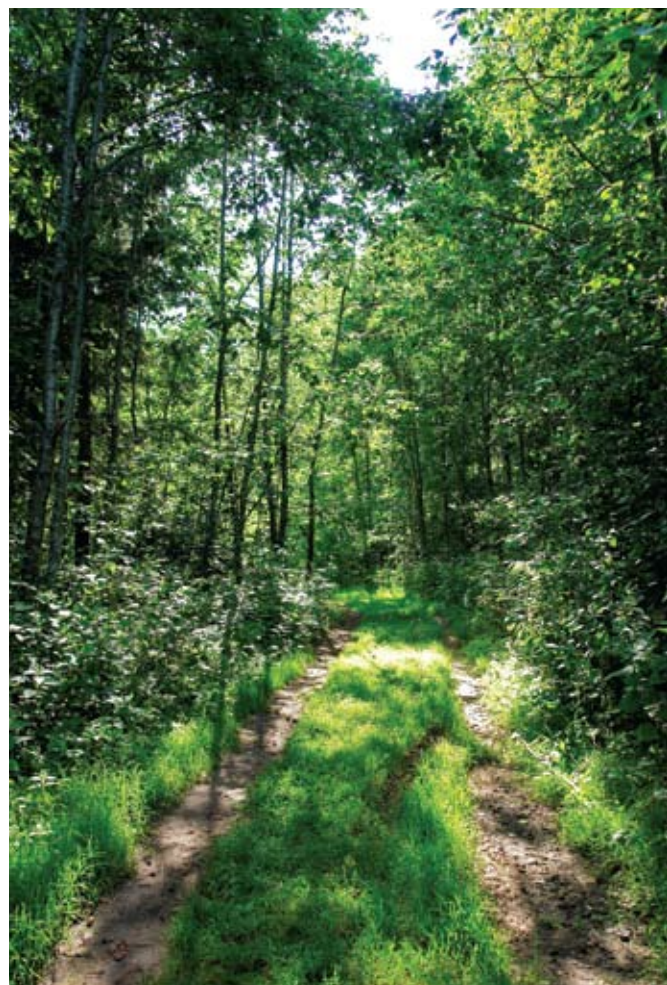
Миллионы кубометров леса экономически недоступны из-за крайне низкой плотности железных и автомобильных дорог общего пользования, не говоря уже о дорогах лесных. По данным ФАЛХ, на одну тысячу гектар земель лесного фонда мы имеем в среднем 1,65 км транспортных путей всех типов, тогда как в Европе этот показатель выше в 35–40 раз. Специалисты подсчитали: лесозаго-

товка нерентабельна, если расстояние вывозки по лесовозным дорогам превышает 50 км. Бизнес никогда не будет работать себе в убыток, поэтому сегодня в России лес заготавливают только в лесах, имеющих развитую транспортную сеть и запас коммерчески ценных пород. А это путь тупиковый, он ведет к истощению лесосырьевой базы вблизи дорог.

С 90-х годов ежегодный объем строительства лесовозных дорог постоянно снижался. Более того, практически не проводился ремонт и обслуживание лесных дорог, что привело в удручающее состояние не только дороги, но и мосты, что является очень серьезной проблемой для Российской Федерации с ее огромным количеством рек и речушек. Не имеющая искусственного покрытия лесная дорога без надлежащего ухода перестает существовать уже через несколько лет, поэтому в реальности мы имеем огромное количество дорог, непригодных к эксплуатации. Что и обнаружили те регионы, которые стали проводить анализ состояния лесной транспортной инфраструктуры. Выяснилось, что в негодном состоянии находятся не только лесные, но и автомобильные дороги общего пользования, а ведь зачастую дороги общего пользования входят в систему лесных дорог, так как по ним осуществляется перевозка леса. В большинстве своем дороги общего пользования не соответствуют эксплуатационным характеристикам.

Вряд ли стоит объяснять, что все это оборачивается для бизнеса экономическими потерями. Но плохие дороги – это еще и социальная проблема. Без развитой сети лесных дорог невозможно эффективно вести лесное хозяйство, обеспечивать надлежащую охрану леса и защиту его от пожаров. При этом нельзя забывать, что многие лесные дороги используются для межпоселковых коммуникаций – доставки товаров, оказания медицинской помощи и т. п., и часто бывает, что такая дорога для жителей поселка – единственная связь с миром.

С 90-Х ГОДОВ ЕЖЕГОДНЫЙ ОБЪЕМ ПРОКЛАДКИ ЛЕСОВОЗНЫХ ДОРОГ ПОСТОЯННО СНИЖАЛСЯ



Нельзя сказать, что государство вообще не обращает внимания на эту проблему. В некоторых регионах в последние годы объем строительства лесных дорог за счет федеральных средств и средств арендаторов несколько увеличился, что сразу сказалось на объемах лесопользования и лесном доходе. Худо-бедно работает схема финансирования 60х40. Сложение усилий по созданию транспортной инфраструктуры в лесу всех заинтересованных сторон дает свои результаты, но при первых же практических шагах со всей остротой проявилось несовершенство законодательства. Очевидно, что многие вопросы требуют срочной доработки, в частности, необходимо разработать порядок постановки лесных дорог на баланс, нужно определить нормативы содержания лесных дорог, а также источники финансирования на содержание и ремонт дорог. Необходимо, наконец, навести полный порядок в понятийном аппарате. Нонсенс: в классификаторе российских дорог до сих пор нет такого понятия, как «лесные дороги».



В России ситуация усугубляется сложными почвенно-гидрологическими условиями, что часто не позволяет малыми средствами достичь необходимой эксплуатационной надежности

Год назад в Минсельхоз России на утверждение была направлена программа развития магистральных дорог (исполнители ФГУ «СПбНИИЛХ» и проектно-консалтинговая компания ОАО «Лесинвест», заказчик – Рослесхоз), предлагающая не только методологию, но и пакет нормативных документов, а также новую классификацию лесных дорог. В программе были пересмотрены нормативные документы по проектированию лесных дорог с учетом современных технологий. Документы по этому поводу были созданы еще в 80-х годах, сегодня они безнадежно устарели и не отвечают требованиям времени.

Разработчики программы предлагают отказаться от деления дорог на лесохозяйственные и лесовозные и считают, что дороги надо делить только по нагрузке на ось. Это поможет создать реестр дорог необщего пользования, который позволит «легализовать» лесные доро-

ги. По мысли разработчиков, все лесные дороги должны быть закрыты для других транспортных средств – никто не должен разбивать дороги, в которые собственник внес свои средства. Все эти предложения научно обоснованы и могут существенно изменить ситуацию, считают ученые, теперь нужно, чтобы программа начала работать. Руководитель группы разработчиков программы Денис Соколов, который в настоящее время работает в Правительстве Республики Карелия, считает, что этот лесной регион мог бы стать хорошей площадкой для апробации программы развития магистральных дорог.

Далеко не последний вопрос качества дорог и сроков их службы, которые зависят, в частности, от того, как дороги содержатся. В России ситуация усугубляется сложными почвенно-гидрологическими условиями, что часто не позволяет малыми средствами достичь необходимой эксплуатационной надежности. Современное качество лесных дорог может быть обеспечено применением зарубежных технологий с использованием дорогой дорожно-строительной техники, но не всем регионам это по карману. С ремонтом дорог тоже все непросто, и здесь стоило бы внимательно изучить и, возможно, перенять зарубежную практику, что и делают некоторые лесопользователи. Однако звучат предложения использовать и российские технологии, и российскую технику. Как бы то ни было, но все эти вопросы надо решать, и незамедлительно. И только совместные усилия бизнеса и власти могут дать позитивные результаты. 