А ЛЕСОВОЗ И НЫНЕ ТАМ

ПРОБЛЕМА СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕСОВОЗНЫХ ДОРОГ — ОДНА ИЗ САМЫХ БОЛЕЗНЕННЫХ ТЕМ РОССИЙСКИХ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННИКОВ. В КАКОЙ-ТО МОМЕНТ ГОСУДАРСТВО УСЛЫШАЛО ИХ ЖАЛОБЫ НА ОТСУТСТВИЕ В ЛЕСУ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПООБЕЩАЛО ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО. ОДНАКО БОЛЬШОГО ПРОГРЕССА ЗДЕСЬ НЕ ВИДНО, И ЭТО НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО ЛЕС — ТОВАР ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ, КОТОРОМУ ТРЕБУЮТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ДОЛГАЯ ДОРОГА В ЛЕС Пожалуй, мало какой товар, за исключением необработанной древесины, требует специального вида транспортной инфраструктуры. Между тем технологии двадцать первого века до сих пор редко проникают в лес: как и прежде, вывезти спиленные деревья с лесосеки можно только по специальным лесовозным дорогам или путем сплавления по реке. Сплавление леса в плотах по рекам используется с незапамятных времен, но сейчас уже очевидны серьезные экологические последствия такого метода транспортировки. Небольшие лесные реки мелеют, высыхают или заболачиваются, а также загрязняются от работы в них тяжелой лесозаготовительной техники. В крупных реках часть стволов тонет, изменяя русло реки и создавая препятствия для судоходства. Таким образом, лесовозные дороги остаются безальтернативным способом вывоза древесины из мест добычи.

По сроку действия, количеству перевозимого груза и затратам на строительство лесная инфраструктура подразделяется на «магистрали», «ветки» и «усы». Магистрали обычно составляют 2–7% от общей протяженности сети, ветки — 10–15%, усы — 80–85%. При этом пробег лесотранспортных машин по магистралям составляет 60–70% от общего объема, по веткам — 20–35% и по усам — 5–8%. По данным Федерального агентства лесного хозяйства РФ, в России на 1 тыс. га леса приходится 1,2 км лесовозных дорог, в то время как в Европе эта цифра в 40 раз больше. Как ни странно, наиболее остро стоит вопрос отсутствия лесовозных дорог именно в тех областях, где самые большие запасы качественной спелой древесины,— в Республике Коми (0,91 км на 1 тыс. га леса, из них дорог с твердым покрытием — 0,13 км), Хабаровском крае (0,68 км, из них с твердым покрытием — 0,5 км), Иркутской области (1,05 км), Красноярском крае (1,07 км).

Стоимость строительства новых лесных дорог варьируется от технологии и особенностей рельефа местности. В среднем по миру 1 км новой дороги обходится в €30 тыс. (чуть более 1 млн. руб.), однако, например, в Финляндии, благодаря каменистой почве и низкой стоимости строительных материалов, себестоимость строительства лесовозной дороги примерно в 3 раза дешевле. По оценкам ВТБ, который в 2005 году планировал программу по поддержке ЛПК, строительство 1 км лесовозной дороги (без уточнения ее типа) стоит в среднем 1,27 млн. руб. Банк был готов финансировать долю федерального бюджета в строительство магистральных лесовозных дорог общей длиной порядка 3 тыс. км в год. Всего же, по различным оценкам, для нормального функционирования нынешнего ЛПК необходимо построить от 7 до 12 тыс. км новых лесовозных дорог. Это означает, что общий объем инвестиций в строительство инфраструктуры дереводобывающей отрасли должен составить от 8,9 до 15,2 млрд руб.

ИЗ ЧЬЕГО КАРМАНА Такие инвестиции сегодняшнему частному лесному бизнесу не поднять, тем более единовременно. Частные компании готовы заниматься строительством «усов» и частично финансировать строительство «веток». Однако до сих пор вся ответственность за строительство инфраструктуры возложена на арендатора участка. При условии, что окупаемость этого строительства для частного бизнеса неочевидна и даже, при наилучшей конъюнктуре рынка, долговременна, не стоит ожидать, что лесовозные дороги, построенные таким образом, будут качественными, долговечными и пригодными для дальнейшего использования. В большинстве случаев это грунтовые дороги, которые без должной регулярной реконструкции снова превращаются в непроходимые леса. Весной и осенью грунтовые дороги также становятся непроходимыми даже для лесовозной техники, а зимой начинают действовать снежные и ледяные дороги, для которых заранее подготовлено земляное полотно. Все это обуславливает сезонность работы лесопромышленного комплекса, которую легко было бы устранить, строя дороги постоянного действия с твердым покрытием.

ОТСУТСТВИЕ ЛЕСОВОЗНОЙ ДОРОГИ КАК ОБЪЕКТА ИМУЩЕСТВА И ОТСУТСТВИЕ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ПО ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ КОМПАНИЯМ ЗАНИМАТЬСЯ ЕЕ КОММЕРЧЕСКИМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ

ИТАР-ТАСС

СПЛАВ ЛЕСА В ПЛОТАХ ПО РЕКАМ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ С НЕЗАПАМЯТНЫХ ВРЕМЕН, НО ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ТАКОГО МЕТОДА ТРАНСПОРТИРОВКИ ВЫНУЖДАЮТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НЕГО.

Финский концерн UPM столкнулся с необходимостью строительства лесовозных дорог в России около 1,5 лет назад, получив участок Тихвинского леспромхоза в Ленинградской области размером 185 тыс. га в долгосрочную аренду на 50 лет. «Хотя это не дешево, мы вынуждены строить лесные дороги, в том числе магистральные, за собственный счет, поскольку лес надо как-то вывозить»,— говорит вице-президент, директор по логистике «UPM-Россия» Андрей Васюков. Он подтверждает, что государство пока только декларирует свою заботу о лесопромышленном комплексе, однако никаким образом не решает проблему финансирования магистральных лесовозных дорог. «Мы видим, что в Ленинградской области лесная отрасль не является приоритетным направлением развития, поэтому в ближайшее время и не надеемся, что проблема будет решена,— отмечает господин Васюков.— Но в Вологодской области и Коми, где значение этой отрасли для региона значительно выше, ситуацию немного удается сдвинуть с места».

ГДЕ ИСКАТЬ СТАРШЕГО Несмотря на неоднократные поручения правительства, не решен вопрос учета и классификации лесных дорог. Только в конце января председатель правительства Виктор Зубков поручил Минтрансу внести понятие «лесовозные дороги» в общий классификатор дорог. Уже в марте, по идее, этим должно было заняться подведомственное министерству Федеральное автодорожное агентство — Росавтодор, однако классификатора лесовозных дорог до сих пор нет, а значит, следить за ними на федеральном уровне некому. Более того, собеседник BG в ведомстве полагает, что федеральное правительство и не должно финансировать строительство инфраструктуры: коммерческая отдача от ее эксплуатации нулевая, развитие сети транспортировки леса имеет значение только для региональных властей, а социальные функции у лесовозных дорог минимальные.

Два года назад федеральное правительство по инициативе Министерства природных ресурсов выделило первые за 15 лет деньги на строительство магистральных лесовозных дорог — 500 млн. руб. Однако получение этих денег регионами было обременено массой разнообразных условий, в первую очередь регион должен софинансировать строительство из собственного бюджета. Кроме того, администрация области должна иметь и рабочие проекты дорог круглогодичного действия, которые будут проходить по лесным массивам, не вовлеченным в эксплуатацию.

МОНДИ СТРОИТ ДОРОГИ

ОАО «Монди СЛПК» создало дочернее предприятие ООО «Эжвадорстрой», которое займется строительством дорог для вывозки заготавливаемой для комбината древесины. «Мы и раньше занимались строительством дорог,— отмечает генеральный директор „Монди СЛПК“ Фарид Ибрагимов,— просто каждый леспромхоз делал это самостоятельно. Мы решили, что если объединимся, то это будет правильней, а работа — эффективней». Во многом необходимость создания такого предприятия обусловлена реализацией проекта модернизации производства «Монди СЛПК» «Степ». Напомним, в результате выполнения всех работ по проекту годовое потребление древесины комбинатом вырастет на 33% — до 4 млн кубометров, выработка целлюлозы увеличится более чем на 20% и составит 890 тыс. тонн. Производство картонно-бумажной продукции достигнет уровня в 1 млн т, что на 20% превысит нынешние результаты работы компании. Руководителем ООО «Эжвадорстрой» назначен бывший заместитель министра промышленности и энергетики Республики Коми Андрей Кочетков. На Сыктывкарский ЛПК поступает для переработки около 3 млн кубометров балансовой древесины в год, из них 80% — автотранспортом. В 2007 году СЛПК построил более 100 км дорог, затраты компании составили 108 млн рублей. Годом ранее эти показатели были 58 км и 63 млн рублей, соответственно. В 2008 году компания планирует построить 195 км дорог, сумма затрат составит около 200 млн рублей.

«ЦБК-ЭКСПРЕСС»