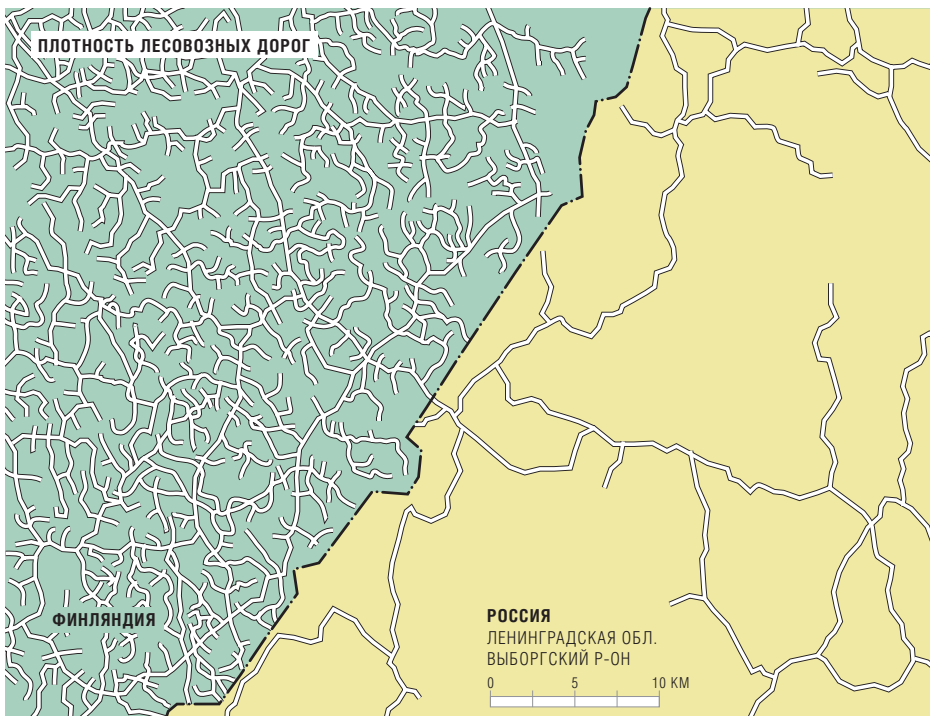


Между тем основания, по которым федеральное правительство обязано отвечать за инфраструктуру лесопромышленного комплекса, более чем очевидны. Сам характер проектирования магистральных лесовозных дорог предполагает планирование их маршрутов исключительно на федеральном уровне. План и профиль дороги, земляное полотно, мосты, трубы и другие сооружения проектируются на перспективный объем производства на основе генеральных схем развития и размещения предприятий лесного комплекса по областям, а дорожная одежда — с учетом поэтапного строительства по очередям наращивания производственной мощности лесосек. Сейчас же лесной фонд составляет почти две трети территории страны, но древесина в зоне транспортной доступности практически вся выбрана. Если расчетная лесосека составляет около 500 млн кубометров в год, то вырубается только 150 млн из-за того, что ни подобрать к «спелым» участкам, ни вывезти оттуда лес невозможно.

Отсутствие лесовозной дороги как объекта имущества и отсутствие правовой базы по ее эксплуатации не позволяет компаниям заниматься ее коммерческим использованием. Так, например, если компания построила новую магистральную дорогу в направлении своего участка лесосеки, она не имеет права и возможности получить компенсацию от других пользователей, которые примыкают к ней с других участков: попытка поставить шлагбаум или взимать плату за проезд по ней будет незаконной, поскольку такого объекта как лесовозная дорога нет, и участок лесного фонда, по которому она проходит, не находится ни в собственности, ни в аренде у построившей ее компании. По тем же и многим другим причинам не применим к лесовозным дорогам и механизм концессии.

ПО ВАГОНАМ! Отраслевые эксперты отмечают, что сейчас на рынке перевозок леса по дорогам общего пользования наблюдается настоящий бум: с известием о введении экспортных пошлин с 1 января 2009 года лесопроизводственные компании стараются вывезти свою продукцию по максимуму. Кроме того, в крупнейшем порту Северо-Западного региона была закрыта «Лесная стивидорная компания», которая перепрофилировалась под перевалку автомобилей. Однако Андрей Васюков из UPM подтверждает, что после решения о пошлинах объем перевозок несколько вырос, но не значительно: по его компании рост составил всего 5%. «Нельзя затоварить все склады лесом на год вперед», — отмечает он. — Даже, к примеру, березовый баланс через год хранения на складе теряет в своем качестве». В то же время, с начала 2009 года господин Васюков ожидает резкого снижения перевозок, что, как ни странно, снимет головную боль с нехваткой подвижного состава в зимний период. «Этой зимой не будет дефицита вагонов-лесовозов, какой мы остро ощущали в предыдущие годы», — говорит вице-президент UPM.

Автоперевозки леса, по словам участников рынка, эффективны на расстояния порядка 150 км, на длинном «плече» используется преимущественно железнодорожный транспорт. «Мы имеем парк вагонов-лесовозов в управлении около 1 тыс. единиц, из которых 100 — собственные, а большую часть арендуем», — рассказывает Андрей Васюков. По его словам, управление движением компания может осуществлять и сама, но иногда пользуется услугами частных операторов подвижного состава. UPM работает, в частности, с компанией «Евросиб», и



У ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОБЛЕМЫ С ТРАНСПОРТИРОВКОЙ СХОДНЫ С ПРОБЛЕМАМИ ВСЕХ ГРУЗОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИИ: ДЕФИЦИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ И ВЫСОКИЕ ТАРИФЫ

финским оператором «Джон Нурминен». Арендовать вагон-лесовоз можно у специализированной дочерней компании ОАО РЖД — ОАО «Транслес».

Для деревообрабатывающих предприятий проблемы с транспортировкой готовой продукции сходны с проблемами всех грузоотправителей в России: дефицит железнодорожных вагонов и высокие тарифы. В частности, у Северо-Западной лесопромышленной компании (СЗЛК) готовая продукция отгружается с Неманского ЦБК в Калининградской области. По словам заместителя гендиректора СЗЛК Юрия Мурашко, проблемы с подвиж-

ным составом удается решать лишь при содействии областной администрации. «Например, в августе мы получили от РЖД только 50 крытых вагонов при потребности 187 вагонов, и если бы не помощь властей, у нас были бы проблемы с вывозом готовой продукции в этом месяце», — рассказывает он. Дело в том, что вагоны инвентарного парка (находящиеся в собственности РЖД) могут быть взяты под погрузку железными дорогами определенных государств, взамен тех, которые находятся на перевозках в России. Этим с успехом пользуется Белорусская железная дорога, через которую вагоны СЗЛК

проходят транзитом. Компания уже задумывалась о том, чтобы купить вагоны на рынке, однако заместитель гендиректора СЗЛК отмечает, что рентабельность предприятия пока не позволяет иметь в собственности подвижной состав. «Если бы мы это сделали в начале года, то в первых двух кварталах мы бы остались вообще без прибыли», — говорит Юрий Мурашко.

Проблему железнодорожных перевозок грузов между калининградским анклавом и «большой Россией» должен был решить специальный паром «Балтийск — Усть-Луга». Однако Юрий Мурашко обещает, что никогда не воспользуется его услугами, пока не будет упрощена процедура оформления перевозки. «Несмотря на то что паром снимает с меня необходимость проходить таможенные процедуры, я вынужден оформить перевозку по трем тарифам — перевозку вагонов от фабрики до порта, от Балтийска до Усть-Луги по морю, и затем в представительстве РЖД в Ленинградской области я должен оплатить тариф за перевозку по России до места назначения», — рассказывает заместитель гендиректора СЗЛК, отмечая, что процедура оформления перевозки через территорию Белоруссии и Литвы оформляется значительно быстрее.

Учитывая все особенности и дороговизну железнодорожного транспорта, лесопромышленники максимально используют возможности морского и речного транспорта в период навигации. Как рассказывает Андрей Васюков из UPM, для вывоза леса из Вологодской области компания фрахтует суда грузоподъемностью 1,5 и 3 тыс. тонн и отправляет их в Финляндию в порты Сайменской водной системы и в порт Котка на побережье Финского залива. Продукция, закупаемая у российских компаний непосредственно в порту Санкт-Петербурга, отправляется на экспорт морским путем. В ЛПК «Континенталь менеджмент» транспортировкой леса занимаются входящие в холдинг предприятия, а центральный офис контролирует только морские пути перевозки. «Наш завод в Архангельской области имеет в собственности морской причал, через который осуществляется отгрузка продукции», — рассказывает начальник управления логистики компании Алексей Макаров. По его словам, почти все лесозаготовительные предприятия области так или иначе оперируют собственными причалами, которые были построены еще в советское время. Пока дороги не построены, государство должно искать другие стимулы для лесозаготовки, считают бизнесмены. Так, директор по лесозаготовке компании «Союз» Юрий Клочков предложил изменить действующие ставки на заготовку древесины. Сейчас эти ставки закреплены в постановлении «О минимальных ставках за древесину, отпускаемую на корню»: они дифференцированы в зависимости от качества древесины. Но, считает господин Клочков, важнейший документ не регулирует стоимость древесины на корню в зависимости от расстояния заготовки. Он пояснил, что сейчас с ближайшей железнодорожной станции не всегда можно отгрузить свою продукцию, так как попросту не хватает вагонов. На практике для лесозаготовителей это означает большие издержки: хранение, погрузочно-разгрузочные работы, транспортировка лесопроductии. При этом перевозить древесину по железной дороге дороже автоперевозок в разы. Исходя из этого, Юрий Клочков считает, что тарифы на древесину должны устанавливаться в зависимости не от местонахождения погрузки, а от пункта переработки и реализации сырья. ■



**АРХАНГЕЛЬСКИЙ
ЦЕЛЛЮЛОЗНО-
БУМАЖНЫЙ
КОМБИНАТ**

Архангельский ЦБК удерживает стабильные позиции на рынке лесопроductии. За январь – август текущего года варка целлюлозы составила 435 тыс. тонн. За 8 месяцев с начала года произведено 160 тыс. тонн товарной сульфатной целлюлозы, 338 тыс. тонн тарного картона, 57 тыс. тонн бумаги, 86 млн м² картонно-транспортной тары, 190 млн шт. тетрадей (в 12-листном исчислении), 5737 тыс. м² ДВП.

Целлюлоза, картон, бумага производства Архангельского ЦБК успешно реализуются как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Долевое распределение продажи продукции на внутренний рынок и на экспорт за первое полугодие 2008 года составило 73 и 27% соответственно. Продукция комбината экспортируется в 37 стран мира. Но все же главным приоритетом в работе компании является удовлетворение спроса, предъявляемого растущей отечественной экономикой.

В соответствии с долгосрочной программой технического перевооружения, разработанной на период до 2017 года, комбинат активно осуществляет модернизацию производства. Крупнейшим событием 2007 года стал ввод в эксплуатацию нового древесно-подготовительного цеха производительностью более 2,3 млн м³ древесного сырья в год. В период с 2008 по 2013 год запланированы строительство нового цеха по варке нейтральной сульфатной полуцеллюлозы мощностью до 1000 т/сут и мероприятия по увеличению производительности картоноделательных машин. Инвестиционный проект «Реконструкция производства картона» включен приказом Министерства промышленности и торговли РФ в перечень приоритетных инвестиционных проектов в области освоения лесов.

РЕКЛАМА

Тел.: (81852) 6-3409, 6-3123; факс: (81852) 6-3279; www.appm.ru