

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕСНЫХ ДОРОГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Как известно, природные ресурсы — это необходимое условие всякой производственной деятельности. Леса, являясь объектом хозяйственной эксплуатации, создают основу существования лесного хозяйства и лесной промышленности.

Лесопромышленное производство — одно из ведущих в промышленности Вологодской области и Европейского Севера в целом. Как самостоятельная отрасль оно включает в себя четыре подотрасли: лесозаготовительную, деревообрабатывающую, целлюлозно-бумажную и лесохимическую. Все подотрасли лесопромышленного производства объединены использованием общего источника сырья и, как следствие этого, технологически связаны между собой. В число важнейших технологических процессов лесозаготовительного производства входит вывозка древесины. Объемы вывозки древесины в значительной степени определяются наличием и состоянием лесных дорог.

Интенсивное ведение лесного хозяйства предполагает ежегодно заготавливать в пределах какой-либо административной или хозяйственной единицы (область, муниципальный район, лесхоз, арендный участок) такое количество древесины, которое равно ежегодному его приросту на этой же территории. В настоящее время величина расчетной лесосеки, определяемой с учетом годичного при-

роста, в Вологодской области составляет 21,7 млн. куб. м, а фактически в течение последних лет ежегодно вырубается леса 40% этой величины. Таким образом, в регионе имеются существенные резервы для повышения интенсивности лесопользования. Рациональное и наиболее полное использование лесного потенциала региона, полное удовлетворение потребностей внутреннего рынка в высококачественной и конкурентоспособной лесобумажной продукции лесопромышленного производства, поэтапная интеграция России в мировой рынок лесобумажной продукции — вот те цели, которые сегодня ставятся в развитии лесной промышленности. В «Основных направлениях развития лесной промышленности», утвержденных распоряжением Правительства РФ от 1 ноября 2002 г. №1540-р, указывается, что к основным факторам, сдерживающим развитие лесной промышленности, наряду с такими факторами, как слабый технический уровень производства, низкий объем инвестиций в основной капитал и др., относится недостаточное количество лесных дорог круглогодичного действия.

Понятие «лесные дороги». Российское дорожное хозяйство состоит из следующих видов дорог:

1. Дороги, находящиеся в федеральной собственности и финансируемые из федерального бюджета (до 2001 г. — из



Шулев
Анатолий Сергеевич — к.т.н.,
руководитель группы ВНКЦ
ЦЭМИ РАН.



Седов
Алексей Анатольевич —
н.с. ВНКЦ ЦЭМИ РАН.

Федерального дорожного фонда). На федеральные дороги приходится более половины транспортной работы (пробег, грузооборот и т.д.).

2. Территориальная дорожная сеть, находящаяся в региональной собственности и финансируемая из региональных бюджетов (до 2003 г. — из региональных дорожных фондов), а также за счет субвенций и дотаций из федерального бюджета.

3. Местные дороги, строительство и содержание которых финансируется из муниципальных бюджетов и за счет субсидий из региональных бюджетов.

4. Ведомственные и частные дороги (например, лесовозные, находящиеся на балансе лесопромышленных предприятий; дороги, построенные и содержащиеся членами дачных кооперативов).

Предполагается, что автомобильные дороги, находящиеся в государственной (федеральной, региональной, муниципальной) собственности, должны выполнять широкий спектр функций. Они нужны для обеспечения обороны и безопасности страны и перевозки грузов, необходимых государственным предприятиям. Эти дороги способствуют развитию территории, поскольку по ним перевозятся грузы и пассажиры из одной части страны в другую. Первоначально дороги с твердым покрытием считались общественным, общегосударственным благом, так как предназначались в первую очередь для перемещения войск. Со временем автомобильные дороги все больше стали использоваться для перевозки торговых грузов, а также для движения личного автотранспорта населения. Финансирование строительства и содержания дорог общего пользования государством может осуществляться по нескольким вариантам. В настоящее время это финансирование ведется за счет средств бюджета, наряду с иными направлениями его расходов, таких, как государственное образование, оборона и т.д.

Лесной фонд не представляет собой единого массива. Хотя лесные угодья и

являются самым распространенным видом угодий в целом по России, но это не единственный их вид. Земельный Кодекс Российской Федерации разделяет все земли на 7 категорий по их основному целевому назначению. Дороги общего пользования (автомобильные дороги федерального и областного значения, железные дороги МПС РФ), как правило, расположены на землях категории «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и иного специального назначения». Включение этих земельных участков в состав земель данной категории осуществлялось при выделении государством указанных земельных участков для строительства дорог. Кроме таких дорог имеются дороги на землях поселений, землях сельскохозяйственного назначения, землях лесного фонда. Лесные дороги — это дороги на землях лесного фонда; их основное назначение — обслуживать потребности лесного хозяйства, обеспечивать доступ органов управления лесным хозяйством и лесопользователей к конкретным лесным массивам. Лесные дороги обычно примыкают к дорогам общего пользования, железнодорожным станциям, водным путям, населенным пунктам, в которых расположены нижние склады лесозаготовительных предприятий.

В зависимости от преимущественного назначения лесные дороги можно разделить на следующие виды:

— лесовозные — служащие главным образом для вывозки древесины;

— лесохозяйственные — обеспечивающие постоянное выполнение лесохозяйственных мероприятий;

— противопожарные — обеспечивающие проезд в пожароопасные районы и по их территории;

— хозяйственные — предназначенные для перевозки грузов хозяйственного назначения от путей общего пользования до предприятий;

— туристские дороги в отдельные районы, на туристские базы, в зоны отдыха, в охотничьи хозяйства и пр.

Из всех лесных лесовозные дороги имеют наибольшие грузообороты и в связи с этим наиболее высокие технические параметры. В зависимости от срока действия и количества перевозимого груза лесовозные дороги имеют пути различной конструкции и мощности, которые подразделяются на магистрали, ветки и усы. Лесохозяйственные дороги, как правило, имеют меньшие, чем лесовозные, грузообороты (обычно до 100 тыс. куб. м), но проектироваться и строиться они должны как дороги постоянного действия.

Одной из главных целей государственной политики провозглашено «выравнивание уровня развития сети автомобильных дорог» в разных регионах. Однако общепринятого критерия для измерения уровня развития сети нет¹. Предлагались нормативы, полученные расчетным или практическим путем, для строительства лесных дорог, обеспечивающих минимальные затраты на освоение лесосырьевой базы. Известно, что низкая плотность лесных дорог приводит к перерубу лесов в районе существующих дорог, а также ведет к увеличению затрат на лесозаготовительные работы. В то же время очень высокая плотность лесных дорог также нежелательна, поскольку это станет причиной нарушения экосистем, исчезновения нетронутых, «девственных», уголков природы. Степень транспортного освоения лесных территорий предлагалось оценивать густотой дорожной сети², измеряемой протяжением дорог в километрах на единицу лесной площади. Органы лесоустройства считают оптимальной для лесов Европейского Севера величину протяженности лесных дорог 20–22 м/га. В Вологодской области густота лесных до-

рог составляет всего 2 м на 1 га лесной площади, что значительно меньше этого показателя в тех европейских странах, которые близки к модели оптимального природопользования (например, в Австрии — 36 м/га, Швейцарии — 40 м/га, Германии — 45 м/га). Предельно допустимой величиной в этих странах для обособленного лесного массива считается 80 м/га.

Лесные (в первую очередь, лесовозные) дороги обычно не включаются в систему дорог общего пользования. Связано это с тем, что подавляющая часть их грузов — древесина, продукция лесозаготовительного производства. Отсюда понятно, что основная заинтересованная сторона в строительстве дорог на территории лесного фонда — это лесопромышленные предприятия и лесохозяйственные органы. В Вологодской области имеется относительно развитая сеть автомобильных дорог общего пользования федерального и областного значения. Организацией их проектирования, строительства и эксплуатации занимаются специально уполномоченные органы исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях. Лесные дороги, то есть дороги на территории лесного фонда, находятся в ведении федерального органа управления лесным хозяйством, который ведет учет лесных дорог в натуральных показателях (длина — в километрах, площадь — в гектарах). Все существующие постоянные лесные дороги, на наш взгляд, можно разделить на три группы:

1. Лесохозяйственные дороги, которые были построены за счет средств (капитальных вложений) органами управления лесным хозяйством. В качестве основных средств такие дороги на балансе органов управления лесным хозяйством или иных предприятий, учреждений не стоят.

2. Лесовозные дороги, не состоящие на балансе каких-либо юридических лиц. Такие дороги в основном были построены лесозаготовительными предприятиями бывшего Минлеспрома СССР, однако после ликвидации соответствующих предпри-

¹ Кузнецов Ю. Дорожный социализм, или Анатомия бюджетной дыры (<http://www.polit.ru/docs/476513.html>).

² Кувалдин Б.И. Изыскания лесовозных дорог. — М.: Лесная промышленность, 1974.

ятий не были переданы в чье-либо ведение или в чью-либо собственность, часть этих дорог построена в последнее время без проектной документации.

3. Лесовозные дороги, состоящие на балансе лесопромышленных предприятий в качестве основных средств.

Такая классификация может иметь значение в том случае, если встанет вопрос о смене собственника дороги или о включении конкретной дороги в сеть дорог общего пользования³.

Состояние строительства лесных дорог. Из опыта работы лесозаготовительных предприятий в советский период, когда предприятия Минлеспрома СССР ежегодно вывозили по автомобильным дорогам 160 – 170 млн. куб. м древесины в год, а объемы строительства дорог круглогодичного действия составляли около 5 тысяч км, следует, что на 1 млн. куб. м вывозки приходилось 31,2 км дорожного строительства. В Вологодской области, например, в 1979 – 1983 гг. в среднем ежегодно строилось 24,4 км лесовозных дорог на 1 млн. куб. м вывозки. Общие объемы строительства лесовозных дорог круглогодичного действия в период с 1986 по 1989 гг. превышали в целом по области 400 км в год. Важно отметить, что за последние годы данный показатель многократно снизился. Основными причинами этого является:

- изъятие лесосырьевых баз у лесопромышленных предприятий и организация лесопользования на основе аренды участков лесного фонда и краткосрочного пользования;

- увеличение числа лесопользователей, осуществляющих заготовку древесины в незначительных объемах и не имеющих финансовых и технических ресурсов для строительства дорог;

- отсутствие механизма консолидации финансовых ресурсов лесопользователей различных форм собственности для строительства постоянных дорог в лесном фонде, находящемся в федеральной собственности.

В последние годы всеми лесозаготовительными предприятиями области ежегодно строится всего несколько десятков километров постоянных лесных дорог (таблица). Дорожное строительство предприятиями-лесопользователями ведется без необходимой технической и проектной документации. Место строительства, тип дороги определяются самостоятельно, без какого-либо обоснования, – исходя лишь из текущих потребностей производства. Исключение составляют крупные лесопромышленные предприятия (ОАО «Белозерский леспромхоз», ОАО «Вашкинский леспромхоз» и некоторые другие), которые и в настоящее время ведут дорожное строительство на основе про-

Объемы строительства лесовозных дорог в 2000 – 2002 гг. в Вологодской области

Показатели	Объемы строительства, км								
	2000 г.			2001 г.			2002 г.		
	Всего	Магистрала	Ветки	Всего	Магистрала	Ветки	Всего	Магистрала	Ветки
Всего построено летних дорог	79,72	5,2	74,52	78,8	10,8	68,0	62,9	15,2	47,7
В т. ч.:									
- железобетонных	5,5	4,0	1,5	12,05	9,0	3,05	6,0	2,0	4,0
- гравийных	43,32	-	43,32	48,45	-	48,45	39,3	13,2	26,1
- грунтово-лежневых и лежневых	30,9	1,2	29,7	18,3	1,8	16,5	14,6	-	14,6
- узкоколейных железнодорожных	-	-	-	-	-	-	3,0	-	3,0
Объемы строительства хозяйственным способом	58,62	1,8	56,82	52,1	2,35	49,75	46,8	12,0	34,8
Объемы строительства подрядным способом	21,1	3,4	17,7	26,7	8,45	18,25	16,1	3,2	12,9

³ Опыт включения лесных дорог в систему дорог общего пользования имеется в Архангельской области.

ектов. Кроме того, нами установлено, что значительная часть ранее построенных лесовозных дорог фактически оказались бесхозным имуществом, за их состояние никто не отвечает.

Собственник лесов — государство само, как правило, не осуществляет лесопользование, а предоставляет это право субъектам предпринимательской деятельности. Из четырех видов права лесопользования, упомянутых в Лесном Кодексе, наибольшее распространение получило краткосрочное пользование лесом для заготовки древесины. По нашим данным, лесопользователи, ведущие заготовку древесины на праве краткосрочного пользования, дорожным строительством практически не занимаются. В условиях Вологодской области строительство лесных дорог круглогодичного действия ведется почти исключительно арендаторами участков лесного фонда. Предоставление участков лесного фонда в пользование осуществляется специально уполномоченными органами государственного управления. Финансирование расходов на государственное управление в области использования и охраны лесного фонда и на ведение лесного хозяйства производится за счет средств федерального бюджета, а расходов на воспроизводство лесов — за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации. Строительство лесохозяйственных дорог на территории лесного фонда области за счет средств бюджета в последние годы не велось.

На сегодняшний день на уровне области отсутствует территориальная комплексная схема транспортного освоения лесов, которая существовала ранее. Кроме того, при проектировании новых лесопромышленных предприятий разрабатываются схемы транспортного освоения закрепляемых за ними лесосырьевых баз. Эти схемы прежде служили основой для размещения и строительства лесовозных дорог, чему предшествовало специальное проектирование каждой конкретной дороги.

Пути решения проблемы строительства лесных дорог. В Вологодской области имеется ряд крупных лесозаготовительных предприятий, которые заготавливают древесину на основании договоров аренды участков лесного фонда. Арендные участки предприятий в общем соответствуют бывшим лесосырьевым базам этих же предприятий. Именно данные предприятия имеют наилучшие финансовые показатели работы, наибольшие объемы заготовки древесины и наибольшие объемы строительства лесных дорог. Ранее построенные постоянные лесные дороги используются ими и сегодня для вывозки древесины и поддерживаются в удовлетворительном состоянии.

Объемы дорожного строительства, которое ведет лесопромышленное предприятие, и состояние ранее построенных лесных дорог напрямую зависят от финансового состояния и объемов лесозаготовок. Лесосырьевую базу области, с одной стороны, можно рассматривать как нечто единое, целостное. А с другой стороны, она представляется как совокупность лесосырьевых баз отдельных муниципальных образований (районов) области либо как совокупность лесосырьевых баз (арендных участков) отдельных лесозаготовительных предприятий. Предприятия лесного комплекса не составляют на территории области единой системы, поскольку принадлежат различным собственникам и их финансовое состояние существенно различается. Отсюда следует, что муниципальные районы области можно разделить на две большие группы:

1) муниципальные районы, в которых расположены крупные лесозаготовительные предприятия, имеющие на балансе лесные дороги и занимающиеся их строительством;

2) муниципальные районы, в которых нет крупных лесозаготовительных предприятий, а лесной фонд рассредоточен между многими арендаторами и значительная часть древесины отпускается в порядке краткосрочного пользования на лесных аукционах.

Итак, в настоящее время строительством лесных дорог на территории лесного фонда области занимаются почти исключительно арендаторы участков лесного фонда. Согласно действующему законодательству арендатор участка лесного фонда имеет право приступать к осуществлению лесопользования только при наличии плана рубок на арендном участке. Такой план может играть важную роль в оптимизации размещения лесозаготовок в целом. Совершенно логичной представляется ситуация, когда заказчиками планов рубок выступают сами арендаторы участков лесного фонда, поскольку они заинтересованы в снижении себестоимости продукции лесозаготовок. Это, в данном контексте, достигается при помощи снижения среднего расстояния вывозки (и вообще минимизации грузоперевозок) и затрат на строительство лесовозных дорог, необходимых для вывозки заготовленной древесины. Исходными моментами, кроме этого, для устойчивой работы лесозаготовительного предприятия являются сформированный портфель заказов на древесину определенных пород и качества и использование при лесозаготовках кратчайшей транспортной сети.

На сегодняшний день арендаторы участков лесного фонда имеют возможность заказывать проекты планов рубок только в государственных лесохозяйственных предприятиях. По нашему мнению, исполнителем проектов должны быть такие организации, которые могут сделать для арендатора самый оптимальный план рубок. Но исходная информация для этого (лесохозяйственные материалы) имеется только в лесохозяйственных предприятиях и в органах управления лесным хозяйством (лесхозах, лесничествах, территориальных органах управления лесным хозяйством). Понятно, что органы управления лесным хозяйством не могут выступать в роли проектантов планов рубок: этот вид деятельности им совершенно не свойствен. Лесохозяйственные предприятия вследствие этого остаются в монопольном положении и с готовностью «прода-

ют» лесохозяйственную информацию во второй раз, поскольку работа по составлению самих проектов лесохозяйства также оплачивается. При этом возникает вопрос о методике составления таких планов и о том, насколько они отвечают нуждам лесозаготовительных предприятий.

План рубок должен составляться в интересах районообразующих предприятий — крупных лесозаготовителей. То есть такие лесозаготовители должны выступать заказчиками планов рубок или сами разрабатывать их в том случае, если в их штатах имеются компетентные в этом вопросе специалисты. К планам рубок на арендованном участке предъявляется ряд лесоводственных требований. Эти требования закреплены в нормативных документах, следовательно, лесозаготовители не могут их игнорировать. К таким требованиям, в частности, относится обязанность лесопользователей вырубать на лесосеке все деревья, отведенные в рубку, а не только те, которые имеют сбыт в данной местности. Другим важным моментом является то, что ежегодный размер рубок главного пользования для арендатора на его арендном участке утверждается отдельно по хвойному и мягколиственному хозяйству. Лесхозы, выдавая лесорубочные билеты, ведут отдельно учет заготовленной арендаторами древесины, и каждая отведенная делянка, как это определено в материалах лесохозяйства, отнесена либо к хвойному, либо к мягколиственному хозяйству. Этот момент при размещении лесозаготовок нельзя не учитывать.

Строительство лесных дорог может вестись по двум вариантам. Первый — с изъятием земель из состава лесного фонда, второй — без изъятия. То есть в первом случае лесная дорога будет рассматриваться как вид угодий на землях лесного фонда, а во втором случае потребуется перевод занимаемого земельного участка в соответствующую категорию земель (земли транспорта). Законодательство не дает ответа на вопрос о том, являются ли

дороги объектом недвижимости. На наш взгляд, их следует рассматривать как «неотделимое улучшение» соответствующего земельного участка. На сегодняшний день имеются дороги, которые находятся на балансе в качестве основных средств лесозаготовительных предприятий. Учитывая то, что лесной фонд и земли лесного фонда могут находиться только в федеральной собственности, становится понятным, что дорога, построенная на землях лесного фонда (без изъятия земель и перевода их в другую категорию), может находиться только в федеральной собственности. В случае же нахождения дороги на землях иной категории законодательство не исключает возможность ее нахождения и в частной собственности. Так, в постановлении Правительства РФ «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» автомобильные дороги подразделяются по принадлежности на дороги общего пользования, ведомственные и частные.

В настоящее время в Вологодской области около 40% лесного фонда предоставлено в аренду гражданам и юридическим лицам для заготовки древесины, размеры отдельных участков по договорам аренды колеблются в весьма широких пределах. В связи с этим возникает вопрос: каков должен быть минимальный размер предоставляемого по договору аренды участка? Законодательство на сегодняшний день определяет, что размер участка лесного фонда, предоставляемого в аренду, не может быть меньше одного квартала. Такое положение следует, на наш взгляд, пересмотреть. Это вытекает из нужд практики и необходимости развития лесопользования. В лесном хозяйстве, аналогично сельскому, земля используется как средство производства. При всех видах пользования лесом — его рубке в целях заготовки древесины, выращивании и уходе за лесом — земли, занятые лесами и предназначенные для ведения лесного хозяйства, используются как производительная сила, как средство производства. Если арендный участок представлен од-

ним или несколькими разрозненными кварталами, то ни о какой организации территории и ни о каком ее развитии не может быть речи. Если же в аренду предоставляется достаточно обширный массив в единых границах, который в любом случае будет включать различные виды угодий, то план рубок (который должен содержать, по всей видимости, и элементы землеустройства) может предусматривать организацию рационального использования земель и, самое главное, развитие сети лесных дорог на перспективу. Возвращаясь к вопросу о лесных дорогах, следует вспомнить, что их строительство неизбежно связано с уменьшением продуцирующей площади, поэтому слишком большая занимаемая ими площадь будет нежелательна. Интенсивное ведение лесного хозяйства (интенсивное лесопользование) должно предполагать пользование древесиной в размере ее ежегодного прироста; лесные дороги призваны обеспечить возможность съема древесины и проведения комплекса лесохозяйственных мероприятий по повышению продуктивности лесов. Но исключение лесопокрытой (продуцирующей) площади повлияет на общую производительность арендного участка. Поэтому план рубок (проект землеустройства) должен предусматривать обоснование строительства лесных дорог.

Говоря о новых лесных дорогах постоянного действия, следует указать, что их строительству должно предшествовать специальное проектирование, которое предполагает установление:

- заказчика проектных работ;
- организации-проектировщика;
- источника финансирования проектных работ;
- нормативно-правового основания для заключения договора на проектные работы.

Рассмотрим два варианта проектирования дорожного строительства.

По **первому варианту** (когда в районе расположены крупные лесозаготовительные предприятия, ведущие дорожное строительство и имеющие на балансе лес-

ные дороги) вопрос проектирования необходимо решать следующим образом:

а) в качестве заказчика проектных работ должно выступать само лесопромышленное предприятие, на территории арендного участка которого намечается строительство лесной дороги;

б) организация-проектант определяется выбором заказчика; такая организация в необходимых случаях должна обладать разрешением (лицензией) на проведение проектно-изыскательских работ, необходимыми кадровыми, информационными и прочими ресурсами;

в) источником финансирования будут собственные средства лесопромышленного предприятия-заказчика проекта, и в первую очередь амортизационные отчисления; необходимо продумать механизм частичной компенсации (возмещения) этих расходов предприятию за счет средств бюджета и за счет иных лесозаготовителей, пользующихся конкретными лесными дорогами;

г) нормативно-правовым основанием для принятия решения о проектировании конкретной дороги должна служить утвержденная и согласованная схема транспортного освоения лесосырьевой (арендной) базы лесопромышленного предприятия – заказчика работ.

По второму варианту (когда в муниципальном районе расположено много мелких лесопользователей, не имеющих на балансе лесных дорог) проектирование необходимо организовывать следующим образом:

а) в роли заказчика должны выступать органы местного самоуправления (районная администрация);

б) организация-проектант определяется так же, как и в первом варианте;

в) источником финансирования должны служить средства специально создаваемого в районе лесного дорожного фонда;

г) нормативно-правовым основанием для принятия решения о проектировании конкретной дороги должна служить утвержденная и согласованная схема

транспортного освоения лесосырьевой базы муниципального района.

Лесные дороги, то есть дороги на территории лесного фонда, предназначены в основном для нужд лесной промышленности. Возможны три пути решения проблемы лесных дорог.

Во-первых, можно включать лесные дороги в систему дорог общего пользования. Такие дороги будут находиться в государственной (региональной, муниципальной) собственности. Их финансирование может вестись наравне с иными дорогами общего пользования.

Во-вторых, оставляя какую-то дорогу в публичной собственности, государственные органы могут по договору передать содержание такой дороги лесопромышленному предприятию, наиболее заинтересованному в эксплуатации этой дороги, и предоставить ему право взимать плату за проезд по ней с прочих владельцев автотранспортных средств. Естественно, все расходы на содержание дороги будет нести само это предприятие, а размер платы за пользование дорогой должен согласовываться с государственной дорожной службой.

В-третьих, возможно передать часть лесных дорог в собственность лесопромышленных предприятий. В таком случае дорога будет находиться в частной собственности предприятия. Однако при этом нельзя передавать в частную собственность дороги, имеющие большую социальную значимость.

Все изложенное выше позволяет, на наш взгляд, сделать следующие выводы:

1. Строительство лесных дорог на сегодняшний день во многом определяет уровень развития лесной промышленности и в целом состояние экономики ряда регионов Европейского Севера. Лесные дороги – это дороги на землях категории «земли лесного фонда»; их основное назначение – обслуживать потребности лесного хозяйства, обеспечивать доступ органов управления лесным хозяйством и лесозаготовителей к конкретным участкам лесного фонда.

2. В настоящее время строительство дорог на территории лесного фонда осуществляется почти исключительно арендаторами участков лесного фонда за счет собственных средств предприятий, уровень этого строительства явно недостаточен для нормальной работы лесного комплекса.

3. Как нам представляется, не следует препятствовать появлению в ближайшем будущем частных лесных дорог лесопромышленных компаний.

4. Проектирование, строительство и финансирование лесных дорог является сложной проблемой, решать ее необходимо совместными усилиями государства и представителей бизнеса.

П. А. Усачев

ИННОВАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕГИОНА

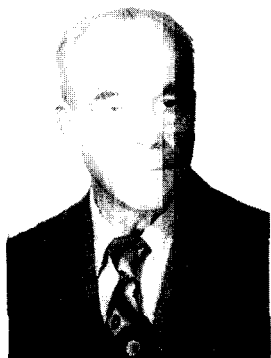
По данным Вологодского областного комитета государственной статистики [1], в области в 2000 году действовало 1 389 промышленных предприятий, которыми произведено продукции на сумму 88 186 млн. руб. В произведенном валовом региональном продукте (ВРП) доля промышленной продукции составила 58,3%, а от ВРП производства товаров – 81,5%. Среди отраслей промышленности определяющими экономику области являются: черная металлургия – 58,2%, химическая – 9,6%, электроэнергетика – 8,2%, пищевая – 8,3% и лесопромышленный комплекс (ЛПК) – 7,6% (табл. 1).

Основой экономики области выступает металлургический комплекс – ОАО «Северсталь», который дает более 58% объема промышленного производства, 73% экспорта, 75% прибыли промышленности и около 40% доходов консолидированного бюджета области. Значитель-

ную долю в балансовую прибыль области также вносит ОАО «Аммофос», ЗАО «Вологодский подшипниковый завод», часть предприятий ЛПК, чья продукция отвечает международным стандартам и пользуется повышенным спросом. Но экономические показатели деятельности и этих предприятий, как показали последние годы, во многом зависят от постоянного изменения конъюнктуры, складывающейся как на внутреннем, так и на мировом рынках.

В то же время промышленное производство в Вологодской области сосредоточено в основном в городах Череповце и Вологде, доля которых составляет соответственно 66 и 7% областного производства. Доля же прибыли предприятий г. Череповца в балансовой прибыли области – 83%, г. Вологды – около 8,6%, а остальных территориальных образований – только 8,4% [2]. Сильная зависимость экономики области от результативности деятельности трех – пяти предприятий делает ее очень уязвимой, а крупная концентрация промышленности только в двух городах существенно осложняет перспективы социально-экономического развития других районов области.

Затянувшийся экономический кризис привел к значительной потере промышленного потенциала, что во многом не позволило до настоящего времени стаби-



Усачев

Петр Александрович – д.т.н.,
засл. изобретатель РСФСР,
почетный член Академии
горных наук России.