УДК 630*370

Т. В. Якушева, ассистент (СПбГЛТУ им. С. М. Кирова, Россия);
А. А. Борозна, кандидат технических наук, профессор (СПбГЛТУ им. С. М. Кирова, Россия);
Л. С. Ветров, кандидат технических наук, доцент **(**СПбГЛТУ им. С. М. Кирова, Россия);
М. Т. Насковец, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой (БГТУ)

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ АСПЕКТЫ В РАЗВИТИИ ЛЕСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Представлена информация о роли лесного сектора в экономике страны, об использовании лесов в целях заготовки древесины, состоянии лесной транспортной инфраструктуры. Освещены экологические, экономические, социальные аспекты развития лесного комплекса Российской Федерации, вопросы лесной сертификации.

Provides information on the role of the forest sector in the economy, the use of forests for timber, state forest transport infrastructure. Highlight the environmental, economic, social aspects of forestry sector in the Russian Federation, questions Forest Certification.

Введение. Формирование и развитие лесной инфраструктуры является основой социально-экономического развития регионов. Существующая на сегодняшний день транспортная инфраструктура не позволяет в должной мере обеспечить существенный рост заготовки древесины и иных видов пользования лесом, предусмотренных ст. 25 Лесного кодекса Российской Федерации. Решение задачи увеличения объемов лесозаготовки должно сопровождаться скоординированными усилиями государства и лесозаготовительных компаний по рациональному транспортному освоению лесного фонда. Важно, чтобы внимание было направлено как на строительство новых, так и на реконструкцию существующих дорог с целью увеличения их несущей и пропускной способности. Необходимо развивать сеть лесных дорог в малоосвоенных лесных массивах, располагающих наибольшими запасами древесины.

Как показывает практика, неравномерная плотность лесных дорог приводит к перерубу лесов в районах существующих дорог и промышленных производств, а также ведет к увеличению затрат на лесозаготовительные работы в наименее доступных участках лесного фонда.

Следует отметить тот факт, что высокая плотность лесных дорог может негативно сказаться на естественных природных экосистемах, нарушить биологическое разнообразие и экологическое равновесие природных лесных территорий, привести к исчезновению нетронутых уголков природы.

Основная часть. Труднодоступность леса – одна из причин того, что по объемам заготавливаемой древесины Россия уступает США, Канаде и Бразилии, обеспечивая только 6% от мирового объема лесозаготовки. Лесовозных магистралей в России почти в десять раз меньше, чем в Америке, и в среднем только 11% из них имеют твердое покрытие. Протяженность лесных дорог в Российской Федерации составляет 1,46 км на 1 тыс. га лесных земель, а в странах Западной Европы и Северной Америки – 10–45 км.

Для вывозки заготавливаемой всеми видами рубок древесины и иных продуктов пользования лесом необходимо наличие лесной транспортной инфраструктуры. Затраты на ее создание окупятся при условии больших грузооборотов, поэтому заготовка древесины эффективна при высокой концентрации производств, компактном размещении лесосек. Сегодня мелкие и средние предприниматели практически не занимаются развитием лесной инфраструктуры из-за высоких издержек и изменчивости нормативной базы.

Развивая лесную транспортную инфраструктуру, необходимо принимать экологически обоснованные решения при создании сети лесных дорог, предназначенных для использования лесов, их охраны, защиты и воспроизводства, обеспечивая:

– минимальный ущерб природной среде;

– экологическую безопасность и благоприятные условия для сохранения природных ландшафтов, лесов, расположенных на особо охраняемых природных территориях, особо защитных участках и водоохранных зонах;

– рациональное и экономное расходование природных ресурсов;

– сохранение биологического разнообразия охраняемых природных и археологических объектов;

Основное условие обеспечения народного хозяйства лесосырьевыми ресурсами – это их доступность. Следует различать три вида доступности: транспортную; экономическую; экологическую (обеспечивающую экологическую безопасность при создании транспортной инфраструктуры).

Транспортная доступность определяется плотностью транзитной транспортной сети:

– автомобильные дороги;
– железные дороги широкой колеи;
– судоходные реки.

Многолесные районы, как правило, отличаются низкой плотностью населения и не располагают развитой сетью путей сообщения. При развитой транспортной инфраструктуре сокращается общее расстояние от лесосек до потребителя, а главное, существенно сокращается расстояние вывозки по лесовозным дорогам, вследствие чего снижаются суммарные транспортные расходы. Таким образом, снижаются затраты на круглые лесоматериалы и, как следствие, на готовую продукцию.

Эффективность инвестиций в строительство новых транспортных путей может оцениваться по увеличению регионального валового внутреннего продукта и повышается, если на территории региона используются наряду с лесными другие природные ресурсы.

Важным элементом освоения лесных территорий является их экономическая и экологическая доступность.

Строительство лесовозных дорог следует разделять на следующие виды:

– инвестиционное первого рода – с целью обеспечения транспортной доступности планируемого к освоению лесного массива (лесного участка), привязки его к транзитным путям региона;

– инвестиционное второго рода – с целью создания в лесном массиве дорожной сети первой очереди, обеспечивающей запланированное освоение расчетной лесосеки, выполнение мероприятий по охране, защите и воспроизводству лесов;

– компенсационное – в виде улучшения качества существующей лесной инфраструктуры.

Экологическая безопасность лесных дорог устанавливается с использованием набора экологических показателей, определяющих характеристики и свойства дороги, как источника воздействия на природную и социальную среду.

К экологическим относятся показатели, характеризующие уровень загрязнения воздуха, воды, почвы, воздействия на биосферу и отражающие совместное влияние на природу дорожных машин, автомобильного транспорта и инженерных сооружений, возводимых при строительстве лесных дорог.

Серьезную роль в процессе освоения природных лесных богатств могут сыграть предприятия малого и среднего бизнеса, доля которых в валовом внутреннем продукте технологически развитых стран составляет от 50 до 70%, тогда как в современной России эта доля составляет менее 10%.

Поскольку лесная отрасль, прежде всего крупные лесопользователи, ориентированы на внешний (экологически чувствительный) рынок, важную роль играет нацеленность импортеров на подтверждение происхождения древесины из источников, соблюдающих законодательные и экологические нормы.

Значение экономического, экологического и социального аспектов наиболее ярко отражено в документах различных систем добровольной лесной сертификации, приобретающей в последнее десятилетие все большее влияние на процессы лесопользования и лесоуправления во всем мире.

Современный рынок лесной продукции настойчиво требует соблюдения принципов экологически ответственного, экономически рентабельного, социально выгодного управления и пользования лесными ресурсами, а также реального выполнения производителями данных принципов. Способствование решению данных задач и возложено на лесную сертификацию.

Сертификация – это механизм, служащий для определения качества данного продукта или производственного процесса, в котором третья (независимая) сторона выдает письменное заверение в том, что продукция, процесс или услуга соответствуют определенным требованиям.

В нашей стране наиболее распространены такие системы добровольной лесной сертификации, как Сертификация по схеме Лесного Попечительского Совета (Forest Stewardship Council, FSC) и Пан-Европейская лесная сертификация (Program for the Endorsement of Forest Certification, PEFC).

Основные принципы и требования лесной сертификации:

– улучшать лесоуправление;
– быть включенной в глобальную сеть, обеспечивающую соблюдение международно-признанных, реально выполнимых и беспристрастных стандартов;
– обеспечивать участие широкого круга заинтересованных сторон;
– быть добровольной;
– обеспечивать проведение оценки третьей независимой стороной;
– обеспечивать соблюдение объективных и измеряемых стандартов;
– сертификация должна проводиться на уровне управленческой единицы, при этом оставаться разумной по стоимости для мелких лесовладельцев (лесопользователей);
– обеспечивать активное взаимодействие с управляющими (владельцами) сертифицированной единицы;
– быть приемлемой для широкого круга вовлеченных сторон и внушать доверие потребителям, общественным и природоохранным неправительственным организациям.

В России до последнего времени добровольная лесная сертификация являлась, по сути, гарантом легальности происхождения древесины, что положительно влияло на экспортные сделки, тем более что речь шла как о контроле лесоуправления, так и отслеживании всей «цепочки» поставок от заготовителя до потребителя.

Ключевыми, знаковыми для лесного комплекса России являются нормативно-правовые документы, принятые в 2012–2013 годах. Среди них – Государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», включающая в себя 17 подпрограмм, в том числе подпрограмму «Лесопромышленный комплекс» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. № 2539).

Планируется, что реализация подпрограммы «Лесопромышленный комплекс» будет осуществляться в два этапа: первый этап – до 2015 года, второй этап до – 2020 года.

Приоритетами государственной политики в сфере реализации подпрограммы «Лесопромышленный комплекс» являются:

– развитие инфраструктуры лесопользования;

– разработка и реализация региональных программ строительства лесных дорог в привязке к реализуемым приоритетным инвестиционным проектам в сфере лесного комплекса;

– софинансирование инфраструктуры крупных приоритетных инвестиционных проектов с выделением средств из федерального и регионального бюджетов;

– развитие биоэнергетики и производства биотоплива.

В свете всестороннего развития лесной промышленности новый Федеральный закон «О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (вступил в силу с 1 февраля 2014 г.) направлен на пресечение нелегальной заготовки древесины, развитие правовых отношений в лесной отрасли.

Принятие закона должно ликвидировать серые схемы реализации сырья, позволит навести порядок в учете древесины не только при заготовке, но и на рынке лесной продукции. Закон вводит в Лесной кодекс ряд принципиально новых положений, посвященных учету и маркировке древесины, ее транспортировке, декларированию сделок с круглыми лесоматериалами, а также информационной системе учета заготовленной древесины и сделок с ней. Закон должен сделать процесс заготовки и торговли древесиной прозрачным и, тем самым, позволит контролирующим органам быстро выявлять нарушителей.

Инвестиционные проекты по субъектам Российской Федерации должны быть увязаны с прогнозными показателями территориального развития лесного комплекса, сбалансированными с объемами перспективного спроса и наличия лесных ресурсов, подлежащих первоочередному освоению.

Инвестиционная привлекательность российских «лесных проектов» находится в прямой зависимости от состояния дорожной сети. Лесная инфраструктура, включающая лесные дороги, должна обеспечивать проведение мероприятий, связанных с защитой и восстановлением лесов, повышением их продуктивности и качественных характеристик, что невозможно осуществить без соблюдения экологических, социальных и экономических принципов хозяйствования.

Литература

1. Лесные планы субъектов СЗФО: Рослесхоз, 2008–2013 гг. М., 2013. 1276 с.

2. О приоритетных инвестиционных проектах в области освоения лесов: Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2007, № 419: в ред. постановления Правительства РФ от 08.06.2011. № 450. М., 2007. 5 с.

3. Стратегия развития лесного комплекса на период до 2020 года: утв. приказом Минпромторга России и Минсельхоза России от 30 окт. 2008 г. № 248/482. М., 2008. 20 с

4. О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 28.12.2013, № 415-ФЗ. М., 2013. 31 с.

Поступила 27.02.2014