

Key words: young specialist, labour market, labour force marketing.

#### Literature

1. Employment and labour market: new realities, national priorities, perspectives / executive editor L.S. Chizhova. Moscow, 2006. P. 67.
2. Azgaldov G.G. What do we need for successful work? // Alma Mater. 2007. # 7. P. 32-42.
3. Lyakhov A. How to Jump-start Your Career // Guide for young specialists. 2004. # 1. P. 38-41.
4. URL: [www.hr-news.info](http://www.hr-news.info).

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОСВОЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИ ДОСТУПНЫХ ЛЕСНЫХ РЕСУРСОВ ПОСРЕДСТВОМ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЛЕСНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

**В.К. Курьянов, В.А. Морковин**

В статье раскрывается роль дорожного строительства в обеспечении эффективного развития лесопромышленного комплекса. Приводится методика определения экономической эффективности строительства лесовозных дорог на основе определения потребности в строительстве магистралей и веток. Автор разграничивает потенциальных инвесторов в лесозаготовительное производство с позиции вложения инвестиций в строительство лесовозных дорог.

Ключевые слова: экономика лесопромышленного предприятия, эффективность освоения лесных ресурсов, эффективность транспортной инфраструктуры, экономическая эффективность строительства лесовозных дорог.

Лесопромышленный комплекс России занимает важное место в экономике страны, являясь одной из крупнейших отраслей. Лесопромышленной деятельностью занимается сегодня более 20 тыс. предприятий с численностью работающих свыше 1 млн человек. Несмотря на рост объема производства основных видов продукции более одной третьей всех предприятий отрасли остаются убыточными.

Произошедшие за последнее десятилетие институциональные преобразования и структурные изменения в сфере экономических отношений коренным образом преобразовали функционирование региональных экономик, не исключением является **экономика лесопромышленного предприятия**. Сказанное усугубляется изменениями в лесном законодательстве в силу вступившего в действие с января 2007 г. Лесного кодекса. Необходимость совершенствования экономического механизма в лесном секторе существует. Лесной фонд относится к категории возобновляемых природных ресурсов, поэтому его эффективное использование, не наносящее ущерба окружающей среде, может обеспечить существенно более высокий уровень дохода по сравнению с доходами, получае-

мыми в нынешних условиях. Сегодня вклад лесопромышленного комплекса в экономику страны не соответствует ресурсному потенциалу лесов. Так, на долю РФ, владеющей почти четвертью мировых лесных ресурсов, приходится не многим более 3 % вывозки древесины [1]. Эффективность развития лесного комплекса зависит от ответа на ключевой вопрос. Как обеспечить экономико-экологическую сбалансированность лесопромышленного комплекса (полный цикл воспроизводство-потребление лесных ресурсов) в условиях появления трех новых факторов: усиления конкуренции в связи с вступлением России в ВТО, ужесточения экологических требований, неопределенности позиционирования отрасли в системе национальной экономики и в мировой экономике в целом? Ответ лежит в области обеспечения **эффективности освоения лесных ресурсов**, что возможно только в условиях развития транспортной сети. Вступивший в действие нормативный документ развитию **транспортной инфраструктуры** отводит незначительное место, ограничиваясь разрешением создания лесных дорог на землях лесного фонда в целях использования, охраны, защиты и воспроизводства лесных ресурсов. Такая поста-

новка вопроса выглядит очень ограниченной, т. к. от наличия и степени развития транспортной инфраструктуры зависит не только объем лесозаготовительных работ, но и возможность восстановления и охраны леса.

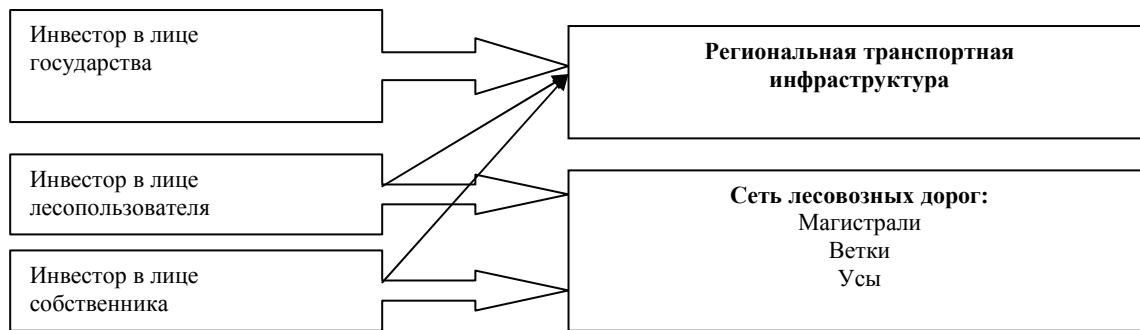
Основная дорожная проблема это экономическая эффективность. Как отмечают руководители лесозаготовительных предприятий, «...без дорог невозможно само лесозаготовительное производство», и в России на единицу площади строится лесовозных дорог не меньше, чем в других странах, однако по своему назначению они временные. Лесовозные дороги с хорошо подготовленным земляным полотном – с кюветами и водоотводными канавами, хорошо уплотненной песчаной подушкой – работают устойчиво в течение всего года, служат долго. Сеть постоянных лесовозных дорог – необходимое условие для перехода на интенсивное воспроизводство лесов. Но стоимость таких дорог существенно выше грунтовых или грунтолежневых.

Вопрос о финансовых вложениях в строительство дорог на сегодняшний день остается дискуссионным. Лесной кодекс не определил эту категорию лесных отношений, как и само определение лесовозных дорог, поэтому вопрос выбора их застройщика остается открытым.

Создание лесовозных дорог требует привлечения инвестиций, при этом инвесторами могут выступать не только лесопользователи, но и государство и собственники лесных земель (рис. 1). Для потенциального инвестора возможность строительства лесных дорог – это ответ на вопрос их окупаемости. Для определения экономической целесообразности строительства лесовозных дорог с покрытиями из каменных материалов следует сопоставить дополнительные капиталовложения с экономией текущих производственных затрат. Эта экономия достигается не только на транспортных операциях. Хорошие дороги обеспечивают ритмичную работу всех звеньев лесозаготовительного производства. Это позволяет в максимальной степени использовать основные фонды и трудовые ресурсы, поднять уровень организации всего лесозаготовительного производства в целом. В результате себестоимость заготовки древесины снижается на 20–80 % [2].

Окупаемость вложений в дорожные покрытия всецело зависит от протяженности дорог, приходящуюся на одну очередь транспортного освоения лесного массива. Эта протяженность минимальна при пионерном освоении лесных массивов с преобладанием спелых и перестойных насаждений. Экономически доступные древесные запасы размещены на территории такого массива компактно, равномерно, что существенно снижает величину капиталовложений. Их окупаемость в зависимости от стоимости 1-го километра дорог может не превышать 1–2-х лет. Если лесной массив продолжительное время осваивался на основе временных дорог, то положение сильно меняется. Чтобы перейти на постоянные дороги (без чего невозможно стабилизировать работу сырьевой отрасли лесопромышленного комплекса, внедрять интенсивные системы воспроизводства лесов) требуются большие единовременные вложения, а срок окупаемости дорожных инвестиций в этом случае существенно увеличивается. Для определения **экономической эффективности строительства лесовозных дорог** и размеров инвестиций необходимо знать потребность в строительстве магистралей и веток. При этом целесообразно руководствоваться следующим алгоритмом расчета: на первом этапе лесные кварталы по каждому лесничеству распределяются на категории транспортной доступности-удаленности от существующих трасс лесовозных дорог (до 5 км, 5–10 км, более 10 км) и каждой категории транспортной доступности определяется: лесная площадь; эксплуатационный запас древесины; из него запас экономически доступных ресурсов; удельный запас экономически доступных ресурсов на 1 га лесной площади; степень концентрации экономически доступных ресурсов. Далее определяется среднегодовая потребность в строительстве лесовозных магистралей и веток для поддержания заготовки и вывозки древесины на уровне экономически доступного размера пользования лесом.

Еще одна причина, существенно влияющая на эффективность освоения лесного фонда. В виду длительности воспроизводственного цикла заготовку древесины в пределах одного лесного массива ежегодно приходится перемещать на новые места, а следовательно, надо ежегодно строить лесовозные



**Рис. 1.** Инвестиционные отношения в строительстве лесовозных дорог

дороги: наращивать магистрали и ветки, прокладывать новые усы, что требует притока новых инвестиций. Инвестиции необходимы только для строительства первой очереди лесовозных дорог, последующее строительство должно вестись за счет поступающих финансовых средств. Специфика состоит в том, что обновление лесовозной дороги в экономическом смысле происходит не путем замены ранее построенных участков, а путем наращивания ее протяженности. Экономический износ лесовозной дороги происходит путем переноса ее стоимости на древесину, заготавливаемую на непосредственно примыкающей к ней территории. Если на этой территории ресурс вырублен, то дорога «сносилаась». И здесь встает вопрос разграничения инвесторов и инвестиций.

**Инвестиций в строительство лесовозных дорог** можно разделить на первоначальные (с целью обеспечения транспортной доступности планируемого к эксплуатации лесного массива, привязки его к транзитными путями региона) и инвестиции в развитие транспортной сети для создания в лесном массиве дорог, наращивание протяженности магистралей, веток, усов (с целью поддержания и наращивания проектной мощности по заготовке древесины). На наш взгляд, инвестиционное строительство для обеспечения транспортной доступности лесного фонда – обязанность государства, т. к. этим решается задача эффективного освоения национальных ресурсов, и если такое строительство по договору долгосрочной аренды возлагается на пользователя, то он должен освобождаться от арендной платы на срок, за который будут возмещены понесенные им затраты.

В случае строительства лесных дорог для расширения транспортной сети внутри участка лесного фонда и повышения эффективности его освоения инвестиции и строительство – обязанность пользователя и создание лесовозных дорог как неотъемлемую технологическую стадию лесозаготовительного производства оплачивает потребитель древесного сырья. Схема включения дорожных затрат в себестоимость заготовки древесины зависит от того, кто строит дороги. Если это собственник, то текущие дорожные затраты по нормативу добавляются к арендной плате за древесину на корню, если пользователь – к амортизации основных фондов. В первом случае строительство лесовозных дорог может быть централизованным, во втором – только децентрализованным. И та, и другая схемы предполагают особую организацию дорожного строительства со своими преимуществами и недостатками.

Известно, что лесоперерабатывающая промышленность конкурентоспособна, если рыночные цены на круглые лесоматериалы не превышают некоторый допустимый уровень. Потребитель платит столько, сколько может: бизнес «инвестиционно привлекателен», пока обеспечивается прибыль не менее нормальной для данной сферы деятельности. Среди факторов, влияющих на себестоимость заготовки древесины и, следовательно, на величину закупочных цен на круглый лес, есть такой, который может урегулироваться преимущественно государством. Это предельное или среднее расстояние вывозки по лесовозным дорогам. Стоимость транспортировки древесины по лесовозным дорогам во много раз выше, чем по дорогам общего пользования. Поэтому государственная под-

держка лесного бизнеса должна выражаться в первую очередь в создании эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей условия для максимального и эффективного освоения национальных лесных ресурсов, только при этом возможно обеспечить эффективное развитие лесопромышленного комплекса в нашей стране.

1. *Петрунин В.В.* О платежах за лесопользование и иных финансовых отношениях в сфере лесного хозяйства // Финансовый вестник: финансы, налоги, страхование, бухгалтерский учет. 2008. № 9.
2. *Починков С.В.* Рыночная модель лесопользования: экономические аспекты // Лесное хозяйство. 2000. № 1. С. 18-24.

Поступила в редакцию 21.10.2008 г.

Kuryanov V.K., Morkovin V.A. To ensure the efficient development of the economically accessible forest resources by means of road-building in conditions of the forest legislation reforming. The role of the road-building to ensure the efficient development of the forest industry complex is investigated in the article. The authors describe the methodical approach to determine the economic efficiency of wood-transport roads construction based on the demands for construction of main roads and branches. The potential investors in lumbering industry are described according to the investments in construction of wood-transport roads.

**Key words:** economy of the wood-industry enterprise, efficiency of the development of forest resources, transport infrastructure, economic efficiency of wood-transport roads construction.

#### Literature

1. *Petrunin V.V.* Payments for forest exploitation and other financial relations in the sphere of forest management // Financial Vestnik: finances, taxes, insurance, accountancy. 2008. # 9.
2. *Pochinkov S.V.* Market model of forest exploitation: economical aspects // Forestry. 2000. # 1. P. 18-24.

## АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА УРОВЕНЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

**Ю.Н. Минаев**

Статья посвящена анализу ведущих факторов, оказывающих влияние на социально-экономическое развитие региона. Так как в последнее время региональному развитию уделяется особое внимание, то без знаний основных движущих сил, влияющих на развитие региона, невозможно добиться высоких социальных и экономических показателей.

Ключевые слова: регион, фактор, «мягкий» фактор, «жесткий» фактор.

Любому региону необходимо обладать полной информацией о том, какие факторы способствуют повышению уровня социально-экономического развития. Такие знания необходимы для того, чтобы уметь управлять ими, а именно, вовремя проанализировать данные факторы и принять верное решение в различных областях, касающихся регионального развития. Под фактором следует понимать причину, движущую силу какого-либо процесса, определяющую его характер или отдельные черты [1]. Факторы показывают наличие присущих для региона определенных качеств, которые востребованы и представляют для него особую ценность. Такие качества учитываются при решении энергетических вопросов, вопросов, связанных с

поселением, размещением производства, реализацией инвестиционных проектов, перемещением грузов и т. д. При анализе уровня развития региона необходимо выделить данные качества, на основе которых можно получить представление о перспективе и конкурентоспособности данного региона.

Среди всех факторов некоторые относятся только к отраслевым условиям (например, энергоемкость производства) или только к региональным (например, населенность территории).

В настоящее время особый интерес составляют факторы, оказывающие влияние на уровень социально-экономического развития региона. Как правило, на такое развитие действует не один определенный фактор, а неко-