

# Где-то

циализированными фирмами зарубежных стран и в высокой себестоимости выпускаемого инструмента.

В качестве одного из главных направлений необходимо принять централизованную систему проектирования, изготовления инструмента на нескольких отечественных предприятиях.

Осуществление мероприятий по централизации инструментального производства позволит повысить уровень централизованного обеспечения инструментарием деревообрабатывающей промышленности и даст значительный народнохозяйственный экономический эффект.

Все это можно осуществить при соответствующем финансировании под техническим руководством кафедры деревообрабатывающих станков и инструментов БГТУ.

По предложению "Белорусского государственного технологического университета" известный мировой лидер дереворежущего инструмента немецкая фирма "Leitz" подтвердила сотрудничество с университетом в области обучения молодых специалистов в научном сотрудничестве.

Остается решить, кто возьмется за финансирование проекта по созданию предприятия по производству дереворежущего инструмента?

Деревообрабатывающие станки являются оборудованием повышенной опасности. Так, из 688 несчастных случаев на производстве с тяжелым исходом, происшедших на предприятиях и в организациях Республики Беларусь в 2002 году 72 (более 10%) произошло при работе на деревообрабатывающем оборудовании (при работе на металлорежущем оборудовании число тяжело травмированных работников за тот же период почти в три раза меньше).

В настоящее время возникла необходимость в выработке дополнительных мер для проведения профилактической работы по недопущению травматизма на деревообрабатывающих производствах.

Одним из них явилось бы создание в Республике Беларусь единого республиканского сертификационного центра деревообрабатывающего оборудования и инструмента на базе Белорусского государственного технологического университета.

Александр КЛУВКОВ,  
доцент кафедры УО "БГТУ",  
заведующий кафедрой  
деревообрабатывающих стан-  
ков и инструментов,  
кандидат технических наук



**Интенсификация лесного хозяйства, расширение мероприятий по повышению продуктивности и качества лесов, усиление их водоохранных, климаторегулирующих и санитарно-гигиенических функций, а также рациональное использование лесных ресурсов невозможно без развития транспортных путей.**

Общая площадь, занятая лесом, составляет 6794,2 тыс га или 35,5% от всей площади республики. По данным Института леса НАН РБ объем заготовок ликвидной древесины по промежуточному пользованию возрастает к 2015 г. в 1,7 раза в сравнении с 2000 г. (с 4,34 млн. м<sup>3</sup> в 2000 г. до 7,43 млн. м<sup>3</sup> в 2015 г.).

Для ее вывозки необходима более разветвленная дорожно-транспортная связь. В настоящее время используется 113 тыс. км лесных автомобильных дорог общего пользования.

Из таблицы № 1 видно, что 91,8% дорог являются грунтовыми и нуждаются в качественном улучшении, так как в весенне-осенний период они практически не проезжаемы.

Для решения данной задачи важное значение имеет определение объемов дорожного строительства.

В настоящее время расчетная густота транспортных путей составляет 0,257 км/км<sup>2</sup>, тогда как для нормального ведения лесного хозяйства и лесозаготовок необходимо иметь 0,432 км/км<sup>2</sup>.

# Густо, а у нас пусто

Для достижения такой густоты транспортных путей согласно "Стратегическому плану развития лесного хозяйства на период до 2015г." предусмотрено строительство 11,8 тыс. км дорог круглогодочного действия.

Требуемую протяженность для веток и усов можно установить по исследованиям ОАО "ЦНИИМЭ" (Москва). Так, для вывозки от 4 до 10 тыс. м<sup>3</sup> древе-

сины необходимо строить 1 км временных дорог (усов), а в зависимости от запаса древесины на 1 гектар ориентировочная потребность веток и усов на 1 млн. м<sup>3</sup> вывозки древесины можно определить по таблице № 3.

Для качественного улучшения дорожного строительства, а также содержания и ремонта существующих дорог необходимо решить ряд теоретических и

практических задач. А именно:

- правильно определить соотношение различных видов транспорта, выбрать типы и конструкции лесных дорог с учетом природно-климатических условий, особенно для освоения заболоченного лесного фонда и довести густоту дорожно-транспортной сети на территории лесного фонда до таких норм, которые обеспечивали бы работу

Протяженность автомобильных дорог, используемых для вывозки леса (таб. 1)

Название производственного лесохозяйственного объединения (ПЛХО)	Общая Площадь ПЛХО, тыс. га	Существующие автомобильные дороги, км					
		Общего пользования	Лесные и лесовозные	Грунтовые		Общая протяженность	
				всего	в т.ч. круглогодочного действия	всего	в т.ч. круглогодочного действия
Брестское	876	734	175	7838	1216	8747	2125
Витебское	1141	1427	325	13651	121	15403	2773
Гомельское	1668	2111	213	31034	1959	33358	4283
Гродненское	768	966	149	12179	1153	13294	2258
Минское	1351	1242	489	20523	1605	22254	3336
Могилевское	991	1378	111	18752	1125	20241	2641
<b>ВСЕГО:</b>	<b>6795</b>	<b>7858</b>	<b>1462</b>	<b>103977</b>	<b>8079</b>	<b>1132971</b>	<b>173999</b>
%	--	6,9	1,3	91,8	7,7	100	15,4

Расчетная (оптимальная) густота транспортных путей (таб. 2)

Наименование ПЛХО	Общая площадь, км <sup>2</sup>	Расчётная оптимальная густота		Существующая дорожная сеть круглогодочного действия		Необходимо построить	
		км/км <sup>2</sup>	протяженность, км	протяженность, км	густота, км/км <sup>2</sup>	густота, км/км <sup>2</sup>	протяженность, км
Брестское	8760,72	0,441	3867	2125	0,242	0,199	1742
Витебское	10834,73	0,448	4854	2676	0,247	0,201	2178
Гомельское	16676,77	0,398	6644	4283	0,257	0,141	2361
Гродненское	7680,47	0,426	3274	2268	0,295	0,131	1006
Минское	13505,65	0,461	6223	3336	0,247	0,214	2887
Могилевское	9909,63	0,429	4255	2614	0,264	0,165	1641
<b>ВСЕГО:</b>	<b>67367,97</b>	<b>0,432</b>	<b>29117</b>	<b>17302</b>	<b>0,257</b>	<b>0,175</b>	<b>11815</b>

Требуемая протяженность временных путей в зависимости от запаса древесины на 1 гектар (таб. 3)

Вид дороги	Потребность временных транспортных путей, км при запасе на 1 га/м <sup>3</sup>				
	50	75	100	125	150
Ветки	38,9	24,8	18,0	13,9	11,2
Усы	46,0	30,6	23,0	18,4	15,3

действующих лесозаготовительных предприятий, позволяющих осуществлять весь комплекс лесохозяйственных мероприятий;

- необходимо умело сконцентрировать финансовые поступления всех заинтересованных организаций и ведомств, а также увеличить собственные средства лесозаготовителей и лесохозяйств для строительства,

ремонта и содержания лесных дорог;

– создать в системе лесного хозяйства дорожные ремонтные службы, а в некоторых лесхозах дорожные звенья с закрепленной за ними техникой.

Конечно же, в проектировании и строительстве лесных дорог нужно широко использовать местные материалы и грунты, которые укреплялись бы термическим методом на месте. Важным элементом стратегического плана развития лесного хозяйства республики является создание новых высокопроизводительных машин и оборудования для завершения комплексной механизации дорожного строительства, а также турбоактивационной фрезы, применяемой в укреплении грунтов различными вяжущими материалами.

Не обойтись и без научно обоснованных критериев оценки качества и эксплуатационного состояния автомобильных дорог, нормативно-технической документации (СНБ, СТБ и ТУ) на строительство, ремонт и содержание лесных дорог и мостов, при этом сохраняя окружающую среду на основе применения природоохраняющих технологических процессов и техники (в том числе машин с низким давлением на грунт, канатной трелевки и т.д.).

От того, насколько правильно и своевременно будут решены вопросы размещения и достижения необходимой густоты дорожно-транспортной сети, проектирования рациональных конструкций земляного полотна, дорожной одежды, искусственных сооружений, механизации, автоматизации и индустриализации дорожно-строительных работ, организации и технологии рубки и вывозки леса, зависят производительность и культура труда, себестоимость заготавливаемой древесины и другие технико-экономические показатели в лесном комплексе страны.

Николай ВЯРКО,  
доктор технических наук,  
профессор БГТУ

### Латвийский бизнес построил в Беларуси лесозавод

Латвийское АО «Lindeks», крупное предприятие лесной отрасли, инвестировало 1,5 миллиона американских долларов (830 тысяч латов) в строительство лесоперерабатывающего завода в Шклове, сообщила менеджер по маркетингу акционерного общества Иева Страздиня.

По ее словам, продукцию предполагается вывозить из Беларуси в Латвию для дополнительной обработки на деревообрабатывающих участках ООО «Krievu salas terminals» и АО «Baltic Sea Port», а затем реализовывать на зарубежных рынках.

Сейчас в Латвии конкуренция на рынке древесины искажает цены на сырье, это побудило местных деревообработчиков искать возможности получения древесины по более низким ценам. В Беларуси цены на круглый лес значительно ниже. Учитывая, что белорусские законы фактически не позволяют вывозить необработанную древесину, наши прибалтийские соседи и решили создать лесопильное производство на месте, учредив

для этого предприятие ООО «Sklov Forest», в котором Lindeks принадлежит 70% долей".

В первые месяцы работы лесопилка будет выпускать примерно 400 кубометров пиломатериалов в месяц, к концу года — 2,5 тысячи кубов. В дальнейшем планируется увеличить мощность производства до 40 тысяч кубометров пиломатериалов в год.

«Sklov Forest» получило право на лесоразработки в Могилевской области, которые будут обеспечивать большую часть необходимого сырья. Лишь незначительная его часть будет закупаться на свободном рынке», — сказала И.Страздиня.

По словам председателя правления АО «Lindeks» Айгара Кимениса, инвестиции в Беларусь планируется окупить за четыре года. Он не исключил возможности в перспективе реализовать также другие проекты лесопилок в России и Беларуси.

По данным «Lindeks», в настоящее время «Sklov Forest» — второе по величине лесоперерабатывающее предприятие Беларуси.

Основной акционер латвийского предприятия — стивидорная компания «Baltic Sea Port». Оборот капитала акционерного общества в 2003 году составил 24 миллиона латов.

### Россия на подъеме

Целлюлозно-бумажная промышленность (ЦБП) России к 2015г. может увеличить объем производства в 2,2 раза, экспорт — в 1,4 раза. Рост производительности труда прогнозируется в 2,2 раза, а снижение импорта аналогичной продукции планируется до 36%. Такие данные привел в ходе заседания круглого стола "Создание экономических и правовых условий для повышения инвестиционной привлекательности ЛПК РФ" в рамках 8-го Международного экономического форума в Санкт-Петербурге председатель правления РАО "БУМПРОМ" Владимир Чуйко. Он представил "Концепцию развития ЦБП до 2015г.". В частности он отметил, что "рост объемов производства ЦБП может быть обусловлен только совокупной реализацией внутренних инвестиционных программ предприятий отрасли, программ по реструктуризации ЛПК в регионах и поддержке федерального центра в виде пересмотра политики по НДС, освобождения от части налога на прибыль

при направлении этих средств на модернизацию производств. В.Чуйко предложил представителям государства рассмотреть возможность отмены экспортных пошлин на продукцию лесопереработки и импортных пошлин на технологическое оборудование для переработки леса. "Общая инвестиционная программа, оцениваемая в 12,5 млрд. долл., направлена в основном на мобилизацию финансовых ресурсов внутри отечественного ЛПК". В то же время по данным Федерального агентства по промышленности РФ, лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность России в 2004г. увеличит объем выпуска продукции на 4% к показателю за 2003г. Валютная выручка от поставки на экспорт лесобумажной продукции в 2005г. составит 100,9-101,9% к уровню 2004г. В 2007г. валютная выручка увеличится на 4,9-6,9% по сравнению с 2003г. Импорт лесобумажной продукции в 2007г. составит 116-106,8% к уровню 2003г.

Агентство  
Бизнес Новостей