

использованием, пути их улучшения и преобразования. – В сб.: География Москвы и Подмосковья. М., 1973, с. 113–128. 4. Никитин С.А. Некоторые особенности биологии и произрастания лесных растений в лесопарковых условиях Серебряноборского лесничества. – В сб.: Леса Подмосковья. М., 1965, с. 169–201. 5. Зеленский И.Н., Жижин Н.П. Изменение лесов Прикарпатья под влиянием рекреационных нагрузок. – В сб.: Повышение эффективности лесохозяйственного производства на основе достижений науки. Ивано-Франковск, 1974, с. 89–92. 6. Лайранд Н.И. Лесоводственно-физиологическая оценка состояния сосновых древостоев в условиях загрязненного воздуха современного города. – В сб.: Лесоводство, лесные культуры и почвоведение. Л., 1974, вып. 3, с. 43 – 50.

УДК 634.92

А.Д. Янушко, канд.с.-х.наук,
С.Н. Рафальский, М.М. Санкович

ВАЖНЫЙ ФАКТОР ИНТЕНСИФИКАЦИИ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976 – 1980 гг., принятые XXV съездом КПСС, предусматривают техническое переоснащение и дальнейшее улучшение ведения лесного хозяйства, повышение продуктивности лесов и более рациональное использование лесных ресурсов. Это означает, что в десятой пятилетке должен быть ускорен процесс интенсификации лесного хозяйства и обеспечено дальнейшее повышение его экономической эффективности.

Процесс интенсификации лесного хозяйства теснейшим образом связан с наличием и строительством лесных автодорог.

Дорожная сеть – одно из важнейших условий интенсификации. Наши исследования в Белоруссии показали, что существует самая тесная связь между уровнем интенсивности лесного хозяйства и густотой дорожной сети (А.Д.Янушко, Б.Н.Желиба, 1975 г.).

Экономическая эффективность интенсификации также существенно зависит от густоты дорожной сети. Более эффективными оказываются затраты на интенсификацию в тех районах, где хорошо развита дорожно-транспортная сеть.

Опыт зарубежных стран и передовых предприятий лесного хозяйства в нашей стране показывает, что современный уровень интенсивности лесного хозяйства может быть обеспечен

при наличии 0,5 – 1 км дорог на 100 га лесной площади. По расчетам проектных организаций, только обеспечение нормальных условий охраны лесов от пожаров и проведения своевременных лесозащитных мероприятий требует 0,3 – 0,5 км дорог на 100 га лесной площади.

В нашей стране густота лесной дорожной сети крайне недостаточна. По учету лесного фонда на 1/1 1973 г. в среднем на 100 га лесной площади имелось 0,114 км дорог, а в лесах европейской части СССР – 0,374 км, в том числе с покрытием – 0,110 км. За годы девятой пятилетки построено еще свыше 70 тыс. км дорог. Это очень мало. Даже в зоне интенсивного лесного хозяйства, куда относится и Белоруссия, густота дорожной сети недостаточна. Как видно из данных табл. 1, она в среднем для лесов республики составляет лишь 0,39 км на 100 га лесной площади, в том числе дорог в удовлетворительном состоянии 0,25 км.

Отсутствие транспортных путей во многих лесных массивах приводит к тому, что значительное количество древесины, которое могло бы быть заготовлено при рубках ухода и санитарных рубках, остается в лесу. Рубками ухода охватываются лишь те насаждения, которые расположены вблизи транспортных путей.

Учитывая важность дорожной сети в развитии и интенсификации лесного хозяйства, по заказу Минлесхоза БССР Белорусский филиал института "Союзгипролесхоз" исследовал протяженность и состояние лесных дорог и разработал схему транспортного освоения лесных массивов. При разработке схемы решались следующие основные задачи: обоснование экономической целесообразности строительства лесохозяйственных автодорог, определение их густоты и размещения, капитальности и очередности строительства. Исходя из того, что сеть автомобильных дорог общего назначения с твердым покрытием в республике развита хорошо, ставилась задача обеспечить выход лесных грузопотоков на эти дороги.

В зависимости от значения грузонапряженности и интенсивности движения схемой предусмотрено строительство трех типов дорог: I тип – магистральные дороги, соединяющие лесные массивы дорогами общего пользования; II тип – дороги, обслуживающие отдельные части территории, обеспечивающие проникновение автотранспорта в глубь лесного массива и совмещаемые с квартальными просеками и грунтовыми естественными проездами; III тип – лесохозяйственные дороги специального назначения: служебно-эксплуатационные дороги объектов лесосушения, противопожарные и др.

Таблица 1. Экономическое обоснование дополнительной потребности в лесных дорогах

Область	Существующая дорожная сеть на 100 га лесной площади, км		Условно-оптимальная густота дорожной сети км на 100 га лесной площади		Требуется построить, км			Экономическая эффективность строительства дорог	
	всего	в удовлетворительном состоянии	всего	без дорог другого назначения	всего	в том числе		коэффициент экономичности эффективности	срок окупаемости, лет
					I типа	II типа			
Брестская	0,373	0,235	0,460	0,428	1639	249	1390	0,088	10,2
Витебская	0,374	0,235	0,450	0,428	1927	300	1627	0,151	6,7
Гомельская	0,400	0,228	0,460	0,410	2754	389	2385	0,127	7,9
Гродненская	0,520	0,300	0,470	0,406	739	79	660	0,118	8,6
Минская	0,348	0,244	0,467	0,430	2293	348	1945	0,128	7,8
Могилевская	0,407	0,269	0,480	0,412	1195	199	996	0,128	7,8
Всего по БССР	0,393	0,245	0,460	0,416	10547	1544	9003	0,130	7,7

Для I типа дорог предусматривалось покрытие переходного типа (щебеночное, гравийное и из других прочных минеральных материалов или из грунтов, обработанных органическими и неорганическими вяжущими), для II - низшего типа (из грунтов, укрепленных или улучшенных различными местными материалами). Дороги I и II типов должны составить опорную дорожную сеть, обеспечивающую доступ во все лесные массивы. Дороги III типа не принимались во внимание ввиду небольших затрат на их строительство.

Используя лесостроительные материалы и данные обследования, был определен необходимый объем строительства дорог для достижения их минимально необходимой густоты в соответствии с принципами и нормами, установленными институтом "Союзгипролесхоз" (табл. 1).

Как видно из приведенных данных, для Белоруссии необходимо построить 10,5 тыс. км дорог, в том числе дорог I типа - 1,5 тыс. км и II типа - 9 тыс. км.

Затраты на строительство дорог составят 58,4 млн. руб., в том числе автодорог I типа 22,4 млн. руб., II типа - 36 млн. руб. Учитывая, что лесотранспортные работы в республике ведут два министерства - Министерство лесной и деревообрабатывающей промышленности БССР и Министерство лесного хозяйства БССР, затраты на строительство дорог соответственно распределяются: для первого - 28,5 млн. руб., второго - 29,9 млн. руб.

Распределение стоимости строительства по долевого участию Минлеспрома БССР и Минлесхоза БССР дано в зависимости от процентного соотношения объемов рубок этих двух министерств. Для упрощения расчетов принято, что грузы Мин-

леспрома представляют собой древесину от рубок главного пользования в лесах II группы, а грузы Минлесхоза представляют собой древесину от рубок главного пользования в лесах I и II групп, рубок по промежуточному пользованию в лесах и прочие грузы.

Проведен расчет экономической эффективности капиталовложений на строительство лесохозяйственных автомобильных дорог. Для этой цели использована "Временная методика определения экономической эффективности затрат на строительство лесохозяйственных дорог в предприятиях лесного хозяйства" (1970 г.), разработанная институтом "Союзгипролесхоз". Расчет проведен по каждой запроектированной к строительству дороге, по каждому лесхозу и областному управлению лесного хозяйства. Основным принципом экономического обоснования затрат был принцип сопоставления технико-экономических показателей проектируемых решений с существующими условиями перевозок, принятыми в качестве базового варианта. Как и требовала методика, общая величина экономического эффекта включала в себя эффект, получаемый на транспорте вследствие улучшения дорожных условий, в результате сокращения расстояния подвозки древесины к дороге и устранения различного рода материальных потерь. Результаты расчетов приводятся в табл. 1.

Как видно из приведенных данных, срок окупаемости затрат на строительство лесохозяйственных автодорог в среднем для республики составляет 7,7 лет. А если учесть, что по многим дорогам, проходящим через лесные массивы, будут транспортироваться сельскохозяйственные и другие грузы, фактически срок окупаемости будет значительно меньше.

В настоящее время лесхозы Белоруссии строят своими силами ежегодно около 200 км лесохозяйственных автомобильных дорог. Затраты на их строительство и ремонт составляют 400-500 тыс.руб. Около 700 тыс.руб. на эти цели тратит Минлеспром БССР. Лесхозы и леспромхозы не имеют необходимой дорожно-строительной техники, проектной документации, сборных железобетонных конструкций для строительства мостов и т.д. Учитывая важность транспортных путей в деле интенсификации лесного хозяйства и повышения выхода товарной продукции с каждого гектара лесной площади, следует улучшить организацию дорожно-строительных работ. По нашему мнению, необходимо создать в лесхозах республики дорожно-строительные отряды, оснащенные необходимой техникой. Такие хоз-

расчетные подразделения лесхозов могли бы взять на себя целиком все работы по строительству и ремонту дорог. Конечно, создать такие отряды в каждом лесхозе сразу не представляется возможным. Главная трудность будет в обеспечении необходимой техникой, которой, к сожалению, еще не хватает. По-видимому, эти вопросы будут решаться более успешно при создании производственных лесохозяйственных объединений, в рамках которых такие дорожностроительные отряды будут не только возможны, но и крайне необходимы.

Следует также расширить источники финансирования строительства дорог. Наряду с бюджетными ассигнованиями для строительства и ремонта дорог, особенно II типа, следует использовать более широко отчисления от себестоимости промышленной продукции лесхозов. Ведь эффективность работы цехов ширпотреба в значительной мере зависит от наличия и состояния дорожной сети. Лесохозяйственные автомобильные дороги — это своего рода внутривозвращаемый транспорт. Они открывают огромные перспективы для интенсификации лесного хозяйства. Дороги — это дополнительные ресурсы древесины, лучшая и наиболее совершенная охрана лесов от пожаров и вредителей, расширение рекреационных услуг населению. Строительство лесных дорог — необходимое условие интенсификации лесного хозяйства.