

Стратегические направления транспортного освоения лесов

Понятие лесотранспортного освоения может служить общим теоретическим положением (гипотезой) для того, чтобы получить представление о его сущности. Однако для практического применения, данное понятие требует разработки стратегии его адаптации к производственным условиям лесного комплекса с учетом специфики произрастания лесов и деятельности лесхозов и лесозаготовительных предприятий. С этой целью необходимо выработать стратегические направления транспортного освоения лесных массивов, основой которых должен являться временной фактор, оказывающий влияние на изменение структуры и породного состава лесов, количественные и качественные характеристики лесных ресурсов, а также на проводимые лесоводческие мероприятия и процессы лесопользования.

Основываясь на вышеизложенном и, исходя из положений концепции устойчивого управления лесами, для использования на практике, на наш взгляд, следует выделить три основополагающих направления их транспортного освоения:

- стратегию полномасштабного освоения лесов (долгосрочная перспектива);
- стратегию транспортного освоения ближайшей перспективы (на десятилетний период);
- годовой план лесотранспортного освоения.

Стратегия полномасштабного освоения базируется на показателях динамики роста товарной и прогноза сортиментной структуры лесов на длительный период, развития лесопользования и потребления лесных ресурсов на долгосрочную перспективу (до 2050 года) а также на перспективных программах развития лесного хозяйства. Именно учет многолетних изменений в лесном фонде республики и прогноз объемов заготовки и выхода древесного сырья на столь продолжительный срок даст возможность Министерству лесного хозяйства – основному пользователю лесов, в первую очередь сбалансировать политику приоритетного строительства лесных дорог, создав многофункциональную развитую сеть автомобильных дорог на лесных территориях. Создание в республике эффективной сети лесных дорог должно осуществляться с выработки концептуальных решений на уровне лесничеств. Кстати, такой подход следует сохранить и к транспортному освоению лесов в целом.

Принимая во внимание характер и изменяющиеся количественные показатели объемов лесных ресурсов необходимо выработать программы модернизации и создания новых лесных машин и механизмов (лесовозных автопоездов и сортиментовозов, фарвардеров и полноприводных тележек, погрузочного оборудования) для транспортного освоения. Это также позволит сконцентрировать внимание на совершенствовании традиционно сложившихся, и внедрить перспективные технологические процессы вывозки и складирования на лесных терминалах древесного сырья (контейнерные технологии).

Стратегия ближайшей перспективы предполагает решать вопросы лесотранспортного освоения, основываясь на результатах, проводимого в лесхозах, обязательного лесоустройства – системы инвентаризации и учета государственного лесного фонда, проектирования мероприятий, направленных на обеспечение его рационального комплексного использования и сохранение разнообразных функций леса, повышение эффективности ведения лесного хозяйства, воспроизводства, охраны и защиты леса. Как правило, полный цикл базового лесоустройства продолжается три года при периодичности проведения 10 лет.

Первоначально ГЛХУ необходимо дать количественную и качественную оценку, имеющихся на лесных территориях, всех видов автомобильных дорог. После чего на протяжении ряда нескольких последующих лет (1–3 года) должна быть проведена постепенная, достаточно полная их инвентаризация. С целью всестороннего строгого учета существующих дорог в лесхозе создается банк данных с подробным описанием технических и эксплуатационных характеристик лесотранспортных путей по каждому лесничеству. На современном этапе развития и в дальнейшем наличие базы данных может быть хорошим подспорьем водителям на вывозке древесного сырья при выборе эффективного маршрута движения. Это также даст возможность в рассматриваемый десятилетний период, по результатам определения ежегодно проводимых видов рубок и объемов заготовки древесины, выделить на территории лесных массивов, первоочередные к проектированию и строительству дороги базовой опорной сети и дороги влоростепенного значения.

Наряду с этим, наличие такой информации позволит лесхозу планировать по годам, и в целом на десятилетний период, способы и технологии проведения транспортных и погрузочно-складских работ при разработке лесосек на территории всех лесничеств. Следствием этого является более эффективное осуществление перемещения трудовых ресурсов, машин и ГСМ к местам выполнения производственных процессов, учитывая все виды рубок проводимых лесничеством. Это

будет способствовать качественному подбору транспортных средств и комплектованию парка лесной техники для перевозки лесных грузов, а также послужит рациональному выбору мест размещения лесных терминалов (верхних складов) и оснащения их требуемой погрузочной техникой и оборудованием в соответствии с имеющимися объемами отгружаемого древесного сырья.

С учетом намеченной стратегии полномасштабного освоения и положений стратегии ближайшей перспективы (10 лет) лесхозы и другие ведомства и учреждения, являющиеся пользователями лесов, формирует годовой план транспортного освоения. Такой план разрабатывается на каждый последующий календарный год. Одной из основных его задач является решение вопросов обеспечения государственных лесохозяйственных учреждений министерства лесного хозяйства, лесозаготовительных структур концерна «Беллесбумпром», иных организаций и предприятий техническими средствами для вывозки и погрузки древесных ресурсов, осваиваемых в соответствии с доведенными показателями заготовки по рубкам на текущий период. Он также несет информацию о запланированных на этот год объемах строительства лесных дорог, выполнения работ по их содержанию и ремонту.

Годовой план транспортного освоения должен содержать, разработанные по каждому лесничеству, подробные схемы движения транспорта по лесным территориям и, занесенное на данный момент в банк данных лесхоза, описание состояния маршрутов и возможные пути объезда труднопроходимых участков.

Согласно имеющимся в наличии и с учетом приобретения на данный год транспортных средств, в соответствии с их производительностью, производится расчет потребного количества лесовозного тягового и прицепного состава необходимого для обеспечения вывозки заготавливаемых объемов древесины по всем запланированным видам рубок. В состав плана входят и разрабатываемые для всех погрузочных пунктов графики движения автопоездов. В нем указывается размещение пунктов погрузки древесины (лесных терминалов), виды отгружаемой продукции, способы складирования лесных ресурсов и возможные машины и механизмы для выполнения погрузочно-разгрузочных работ.