

группам леспромхозов:

а) по группе леспромхозов, работающих на базе автомобильного транспорта: удельный вес активной части основных фондов 71 %, фондоотдача - 1,36 руб., фондоемкость 1 м³ древесины - 5,03 руб., рентабельность - 15,8 %;

б) по группе леспромхозов, работающих на базе УЖД, соответственно - 31,1 %, 0,58, 12,15 руб., 8,3 %. Как видим, приведенные показатели по этим двум группам леспромхозов БССР имеют резкие различия.

Из опыта работы предприятий известно, что плата за фонды выполняет свою стимулирующую хозяйственную функцию более действенно в том случае, когда ее доля в балансовой прибыли предприятия составляет от 20 % до 50 %. Если ее доля в прибыли небольшая или более 50 %, то она слабее выполняет установленную для нее функцию.

Отсюда видна необходимость обоснования (дифференциации) нормативов платы за основные производственные фонды и оборотные средства с учетом тех важнейших производственных факторов, влияющих на уровень технико-экономических показателей, которые отражают существенные различия в условиях работы предприятий.

УДК 378 + 625.7

И.И.Леонович

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ ПО СУХОПУТНОМУ ТРАНСПОРТУ ЛЕСА В
БЕЛОРУССКОМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ ИМ.С.М.КИРОВА**

Успешная работа предприятий и организаций лесной промышленности во многом зависит от работы транспорта. За годы советской власти лесной транспорт в нашей стране неизмеримо вырос и по объемным и качественным показателям. В настоящее время на огромной лесной территории проложено более 100 тыс. км автомобильных и железных лесных дорог. На этих дорогах работает десятки тысяч грузовых автомобилей и тягачей и множество тракторов, тепловозов, паровозов и других транспортных машин. Общий годовой грузооборот лесного транспорта превышает 600 млн. тонн.

Благодаря транспорту людям стали доступны огромные лесные богатства Севера, Сибири и Дальнего Востока. С его помощью стало возможным создавать новые предприятия, промышленные комплексы, перенести ряд производственных операций из лесосеки на нижние склады или биржи сырья деревообрабатывающих заводов. Однако транспортные проблемы решены далеко не полно. Перед лесным транспортом ставятся все новые задачи - необходимо повышать производительность труда, добиваться ритмичной и

и высокоэффективной работы парка транспортных машин, снижать стоимость транспортных работ и т.д.

Основной же является задача создания развитой и качественной сети лесных дорог.

Совокупность дорожно-транспортных задач, которые постоянно возникают в лесной промышленности и лесном хозяйстве выдвигают на передний план вопросы подготовки кадров.

Лесотехнические и некоторые другие высшие учебные заведения уже несколько лет ведут подготовку специалистов по сухопутному транспорту леса. Это стало возможным благодаря тому, что из широкой специальности "лесоинженерное дело" выделена специализация "сухопутный транспорт леса". Учебный план по этой специализации вместо общего курса предусматривает ряд дисциплин, в том числе "проектирование, строительство и эксплуатация лесовозных дорог", "дорожные машины и подвижной состав" и курсы читаемые на основе решения ученых советов. В Белорусском технологическом институте в качестве таких утвержденных курсов "дорожно-строительные материалы", "организация строительства дорог".

Общее количество часов на специальные предметы по новым учебным планам увеличилось почти вдвое. Расширены объем и характер лабораторных работ, специализированы учебные и производственные практики.

Пятилетний опыт подготовки специалистов по сухопутному транспорту в Белорусском технологическом институте позволяет сделать ряд выводов, отметить недостатки, подвести некоторые итоги.

Выделение специализации сухопутный транспорт леса является вполне оправданной. Подготовка инженеров стала более целенаправленной и отвечает требованиям современного сложного и комплексного лесозаготовительного производства. Однако распределение специалистов на работу пока проводится без учета специализации, а это недопустимо.

Подготовка инженера осуществляется путем проведения различных видов занятий, выполнения разных заданий, преподавания определенной совокупности общетеоретических и специальных предметов.

Нам кажется, ныне действующий учебный план по специальности № 90 является довольно удачным. Но и в него надо было внести некоторые уточнения.

Очень важным является вопрос содержания учебного плана, программы и практическое их выполнение. Объем научно-технической информации с каждым годом увеличивается. Выбор того рационального максимума, который надо дать студентам, может быть сделан не основе глубокого анализа

лиза каждого предмета и всего учебного процесса.

Кафедра сухопутного транспорта леса и дорожных машин, как филирующая, решает эти вопросы совместно с другими кафедрами института. Нам удалось исключить дублирование материала в различных предметах, приблизить некоторые разделы общетеоретических дисциплин к дорожному профилю. На кафедре проводится методическая работа по дальнейшему усовершенствованию учебного процесса. Однако, в методической работе имеется много нерешенных вопросов.

Назрела необходимость провести всесоюзное научно-методическое совещание по сухопутному транспорту леса и обсудить на нем вопросы связанные с дальнейшим улучшением подготовки специалистов для лесной промышленности.

УДК 625.7

В.В. Жуков

К ВОПРОСУ УЛУЧШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕСОВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В лесной промышленности имеющаяся техника используется недостаточно. Особенно слабо используется автомобильный транспорт из-за плохих дорожных условий.

Лесная промышленность должна поставлять народному хозяйству ежегодно по 350-365 млн. м³ древесины. В связи с возросшим объемом вывозки леса необходимо усилить внимание улучшению строительства лесовозных дорог.

Вывозка леса автомобильным транспортом с каждым годом интенсивно возрастает. Удельный вес перевозимой древесины автомобилями, в настоящее время доходит до 70 %. Автомобильный парк в лесной промышленности непрерывно увеличивается. Наряду с количественным ростом автопарка возрастает и грузоподъемность лесовозных автомобилей.

Эффективность работы автомобильного транспорта во многом зависит от дорожных условий. Большегрузные автомобили предъявляют повышенные требования к качеству дорог, так как давление колес на дорожное покрытие значительно увеличивается. В связи с этим требуется применение более совершенных прочных дорожных покрытий лесовозных автомобильных дорог.

Для обеспечения бесперебойной круглогодичной работы автомобильного транспорта, увеличения производительности автомобилей и снижения себестоимости лесовывозок необходимо упорядочить дорожно-