

УДК 630.383

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И ЛЕСОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ  
ЛЕСНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

Сушков О.С.

Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего образования «Воронежский государственный  
лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова»

Email: s.i.sushkov@mail.ru

**Аннотация:** В статье рассматриваются основные экологические и лесохозяйственные проблемы лесного комплекса России и пути их решения.

**Ключевые слова:** лесоматериалы, переработка древесины, промышленность, экологические проблемы, лесной комплекс, развитие, лесозаготовительная техника.

ECOLOGICAL AND FOREST PROBLEMS  
FOREST COMPLEX OF RUSSIA

Sushkov O.S.

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education  
«Voronezh State Forestry University. G.F. Morozova»

**Summary:** The article discusses the main environmental and forestry problems of the forest complex of Russia and their solutions.

**Keywords:** timber, wood processing, industry, environmental problems, forest complex, development, logging equipment.

Россия не только не занимает достойного места на международном лесном рынке, но и не полностью удовлетворяет внутренние потребности страны в лесоматериалах. Доля импорта древесины из России только в Финляндию составляет 90 %, в Турцию – 50 %, а в остальных странах доля российского импорта лесоматериалов составляет от долей процента до нескольких процентов. И это в то время как дефицит лесоматериалов в Европе составляет десятки миллионов кубометров. Растет дефицит лесоматериалов и в Юго-Восточной Азии. У нас есть возможность покрыть этот дефицит, занять появившуюся нишу и иметь надежный источник поступления валюты [1].

Удачно сложившиеся условия на внешнем рынке позволили несколько обновить основные фонды перерабатывающей отрасли, но не отразились на развитии лесозаготовительной отрасли. Нет сомнения в необходимости повышения уровня переработки древесины и перехода на торговлю на мировом рынке продуктами глубокой переработки лесоматериалов. Однако одностороннее развитие, направленное только на подъем перерабатывающей промышленности, может привести (и уже приводит) к дефициту сырья для многих перерабатывающих предприятий. И это происходит в то время, когда расчетная лесосека используется не более чем на 20 процентов.

Взаимосвязь и взаимозависимость отраслей лесного комплекса определяют необходимость комплексного развития, а это сегодня возможно только путем создания вертикально-интегрированных структур, обеспечивающих равномерное и целесообразное развитие, исходя из потребностей конечной цели. К сожалению, создание и становление таких структур, о которых говорили уже десятки лет, идет медленно. Это связано, в том числе и с отсутствием стратегической экономической политики у правительства. Отсутствие поддержки правительством агропромышленного и лесопромышленного комплексов страны при одновременной перекачке не возобновляемых энергетических ресурсов в виде сырой нефти и газа в стратегические резервы других стран ставит Россию уже в ближайшем будущем в энергетическую и продовольственную зависимость. А ведь именно лесная промышленность, работающая на стратегически важном, возобновляемом сырье, могла бы и сегодня, и в будущем стать надежным источником валютных поступлений в казну. Гарантом этому является постоянно возрастающая мировая потребность в продуктах и изделиях из древесины.

Успешное развитие всего лесопромышленного комплекса страны возможно только при условии восстановления лесозаготовительной отрасли. Изношенная лесозаготовительная техника не позволяет поднять объемы лесозаготовок. Дорогостоящая импортная лесозаготовительная техника недоступна лесозаготовителям, и те несколько комплектов, которые позволили себе приобрести крупные лесопромышленные объединения, не решат проблему отрасли в целом, они только поддержат зарубежных машиностроителей. Для лесной отрасли, имеющей стратегическое значение для будущего страны, важно не только обеспечить лесозаготовителя современной техникой, но и поднять отечественное лесное машиностроение. Выход здесь только в организации лизинга отечественной лесозаготовительной техники, что позволит и машиностроение поднять, и обеспечить отрасль современной техникой и сервисным ее обслуживанием. Следует заметить, что ни отечественная, ни тем более импортная техника на лесозаготовках не обеспечивает рекламируемых показателей по произ-

водительности. Причиной этому – тяжелые почвенно-грунтовые условия наших лесов, значительно отличающиеся от каменистых скандинавских, а главное – слабо развитая дорожная сеть, дорогостоящая техника, используемая далеко не в оптимальных условиях. Проблема дорог сегодня является важнейшей проблемой лесной отрасли.

Средняя плотность автомобильных дорог у нас в 74 раза ниже, чем в Германии, в 25 раз ниже, чем в Финляндии, в 4 раза ниже, чем в Китае. А это значит, что для эксплуатации лесов нам необходимо строить значительно больше лесных дорог на единицу площади или на кубометр заготовленной древесины. Отсутствие дорог резко снижает плату за лесфонд, передаваемый в рубку, лесовладелец не получает средств на ведение лесного хозяйства, в том числе на дорожное строительство. Круг замыкается [2].

Переход к устойчивому управлению лесами требует снижения объемов сплошных рубок, уменьшения размеров лесосек, увеличения сроков примыкания и объемов рубок промежуточного пользования, а это возможно только при наличии густой сети лесных дорог. Отсутствие дорог не только осложняет работу лесозаготовителей, но и резко снижает доходы лесхозов. Чем лучше дорожная сеть, тем больше доход лесного хозяйства как от повышенной платы за лес, так и от рубок промежуточного пользования. Дорожная сеть в лесу – это тоже богатство, которое приносит доход, и ее нужно сохранять и развивать.

Состояние лесной отрасли сегодня таково, что восстановить ее нормальную деятельность можно только путем инвестиций, в первую очередь, в дорожное строительство. Во-первых, необходимо отказаться от понятия временных дорог. В зависимости от интенсивности использования категории дорог могут быть разные, но то, что построено, должно оставаться. Могут быть в отдельных случаях переносные покрытия лесных дорог, но сеть лесных дорог должна быть постоянной и развивающейся. Мы не столь богаты, чтобы строить и выбрасывать. Надо накапливать и развивать.

Пора отказаться от деления дорог по ведомственным признакам. Все дороги в лесу должны быть лесными дорогами и обеспечивать все виды деятельности, и не только лесных организаций. Лесными дорогами пользуются не только лесная отрасль, но и другие отрасли региона. Лесные дороги обеспечивают развитие региона в целом, используются для решения социальных проблем населения и потому для их строительства и содержания необходимо привлекать средства не только лесных организаций. Поэтому лесные дороги должны входить в единую региональную дорожную систему, тем более что часть доходов от платы за лес идет на региональные нужды. Проблемой является то, что лес является государственной собственностью, а лесопромышленные пред-

приятия – частной. Необходимо найти оптимальное взаимодействие между ними. Лесозаготовительные предприятия в основном мелкие и средние, и они не могут содержать дорогостоящую дорожно-строительную технику и квалифицированные кадры. Этим предопределяется необходимость совместного создания и финансирования региональных специализированных дорожно-строительных организаций. Необходимо повысить и качество проектирования дорог за счет внедрения автоматизированных систем и новых информационных технологий [3].

Высокие транспортные тарифы и высокая стоимость дорожного строительства заставляют по-новому взглянуть на некоторые проблемы лесопользования. В сырьевых базах целлюлозно-бумажных предприятий, хорошо обеспеченных дорожной сетью, целесообразно снизить возраст рубок, что увеличит объем съема древесины с единицы площади, повысит качество сырья для производства целлюлозы, увеличит производительность лесонасаждения. В рубку могут назначаться насаждения, достигшие максимального годового прироста, когда прирост еще не начал снижаться. Наличие дорожной сети при этом позволит вести интенсивное лесное хозяйство и достичь максимальной производительности лесной площади.

Отсутствие средств на дорожное строительство вынуждает в качестве временной меры, искать альтернативные пути лесного транспорта для эксплуатации отдаленных ценных перестойных лесных массивов. Таким нетрадиционным видом может быть вывозка древесины дирижаблями. Возврат к проблемам дирижаблестроения может быть использован в лесной отрасли как один из видов двойной технологии. Создание дирижаблей для военных целей вполне могло бы сопровождаться их испытанием в лесной отрасли.

Большая часть лесных площадей не обеспечена естественными дорожно-строительными материалами. В лесной промышленности широко использовались покрытия дорог из древесины, переносные сборные покрытия из железобетонных плит. Возросшая стоимость древесины, высокие транспортные затраты на доставку привозных материалов потребовали нового подхода к низшим типам покрытий лесных дорог. Даже когда стоимость таких материалов была чрезвычайно низкой, государство считало необходимым финансировать поиски более дешевых дорожных конструкций. Сегодня лесозаготовители и в этом вопросе оставлены один на один со всеми тяжелыми проблемами. Многие годы исследования по совершенствованию лесного дорожного строительства не финансируются и даже не упоминаются ни в перспективных, ни в каких-либо других планах.

Непомерно возросшие транспортные тарифы в условиях монополии еще более тяжело сказываются на положении лесопромышленных предприятий.

Это вынуждает лесопромышленные предприятия искать оптимальные пути и средства реализации своей продукции. В лесной отрасли появилось новое научное направление – лесопромышленная логистика как метод управления и хозяйствования в лесном комплексе. Современное планирование и управление в лесопромышленном предприятии должно базироваться на принципах логистики, основным из которых является планирование исходя не из максимальной загрузки машин, а из принципа полного удовлетворения потребностей потребителя с наименьшими затратами на всем пути от заготовки до поставки лесоматериалов конечному потребителю. Особенности лесопромышленного производства определяют необходимость создания и развития лесопромышленной логистики – метода управления лесопромышленным производством как потоковым транспортно-технологическим процессом.

Новым направлением в управлении лесопромышленными предприятиями является внедрение современных систем управления на базе спутниковых систем. Первые опыты использования приборов GPS отечественного производства, совмещенных с рядом датчиков, установленных на основных агрегатах лесовозных машин в Лодейнопольском районе, показали положительное влияние на весь процесс управления. Система позволяет довести до минимума организационные простои, иметь постоянную информацию о состоянии агрегатов транспортных и погрузочных средств, автоматизировать процесс контроля и расчетов, связанных с транспортом. Водитель, возвращаясь из рейса, автоматически получает расчет по выполненной работе, а управление – все показатели работы для принятия решений и отчетов перед налоговыми, статистическими и другими органами. Повышается культура производства.

Для управления работой лесопромышленных предприятий в современных условиях требуются специалисты, имеющие широкий кругозор, знание не только отечественной техники, технологии, стандартов, но и знание и умение соблюдать требования международных стандартов. Сертификация лесов является непременным условием повышения престижа и доли российской лесопроductии на мировом рынке.

К сожалению, не только федеральные органы управления не принимают мер к обеспечению развития лесной отрасли как стратегической для обеспечения экономической безопасности страны, но и в самих лесотехнических вузах подготовка специалистов ведется без учета требований отрасли.

Лесная промышленность находится на четвертом месте среди промышленных отраслей по валютным поступлениям за счет экспорта своей продукции. Рациональная организация международных перевозок лесоматериалов имеет большое значение для развития экспорта. К сожалению, в последние годы россий-

ских перевозчиков значительно потеснили с международного рынка. Международные перевозки российской лесопродукции осуществляют иностранные перевозчики. Это связано с отсутствием необходимого опыта работы на международном рынке. Перевозки лесоматериалов имеют свои особенности, и подготовка специалистов для предприятий лесной отрасли, имеющих право и возможность самостоятельно вести внешнеэкономическую деятельность, имеет большое значение для отрасли. Ведение внешнеэкономической деятельности значительно повышает уровень производства, ускоряет внедрение международных требований к продукции и технологии, дисциплинирует производство. Опыт подготовки специалистов по организации международных перевозок лесоматериалов выявил необходимость создания единой цепочки транспортно-технологического процесса от подбора лесосечного фонда до конечного потребителя, с учетом требований устойчивого управления лесами, возможностей и потребностей развития лесозаготовительных и деревообрабатывающих предприятий. Это еще раз доказало необходимость развития и внедрения в процесс управления лесопромышленными предприятиями принципов лесопромышленной логистики.

Успех в лесной отрасли не может быть достигнут без сохранения тех традиций, которые обеспечивали ее успешную работу в прошлом, и развития новых направлений, вытекающих из требований современного состояния и будущего развития внутреннего и международного экономического развития. Успех может быть достигнут только совместной деятельностью предприятий отрасли, заведений.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Курьянов, В. К. Оценка транспортно-эксплуатационных качеств лесовозных автомобильных дорог в системе автоматизированного проектирования [Текст] / В. К. Курьянов, Ю. А. Поцков, А. В. Скрыпников. Воронеж : Воронеж. гос. лесотехн. акад., 2001. – 149 с.

2 Сушков, А. С. Моделирование информационных систем грузопотоков на лесозаготовительных предприятиях [Текст] / А. С. Сушков, В. А. Иванников, А. В. Быков // Строительные и дорожные машины. – 2012. – № 2. – С. 24-28.

3 Сушков, С. И. Определение оптимального планирования сетевых транспортно-технологических потоков лесоматериалов с помощью специальных методов линейного программирования [Текст] / С. И. Сушков, Ю. Н. Пильник // Лесотехнический журнал. – 2016. – Т. 6, № 1 (21) – С. 123-131.