



ГЛАВА 2. МАТЕРИАЛЫ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЛЕСНЫХ ДОРОГ И ОПЕРАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ЛЕСОЗАГОТОВОК

2.1. Организационно-правовые и экономические аспекты развития сети лесных дорог

Россия является одной из крупнейших лесных держав. Лесной фонд России занимает 69 % суши – это 763,5 млн га. В Российской Федерации находится 23 % расчетного мирового запаса древесины, но уровень заготовки древесины крайне низкий: в России вырубается лишь 22 % расчетной лесосеки. Все остальное не востребовано экономикой, лесной комплекс не способен эффективно использовать лесной ресурс. Доля лесопромышленного комплекса во внутреннем валовом продукте всего 2,5 %. Более 90 % лесного дохода российское государство получает только за счет заготовки древесины.

Одними из главных причин недоиспользования лесных ресурсов являются их удаленность и отсутствие лесных дорог. Протяженность дорог на одну тысячу гектаров лесного фонда в России составляет 1,2 км, при этом только десятая часть лесных дорог имеет твердое покрытие. Для сравнения: показатель транспортного освоения лесных территорий в России 1,2 м/га, а в ряде европейских стран, которые близки к модели

оптимального природопользования, данный показатель составляет 36 м/га (Австрия), 40 м/га (Швейцария), 45 м/га (Германия) [1].

Задачи строительства, содержания и ремонта лесных дорог – общие практически для всех регионов России, где развивается лесной бизнес. В их составе:

- разработка нормативно-правовых положений о статусе лесных дорог, их собственности, пользовании песчано-гравийными карьерами и т.д.;

- финансирование строительства магистральных дорог в рамках частно-государственного партнерства с законодательным обеспечением его механизмов на федеральном и региональном уровнях;

- восстановление инфраструктуры дорожного строительства от проектирования и кадрового обеспечения до создания специализированных дорожно-строительных организаций.

На заседании Правительства РК 28 октября 2008 г. был рассмотрен проект «Основные направления развития лесопромышленного комплекса Республики Коми на 2008–2010 гг. и на период до 2020 г.», в котором предусматривается строительство и реконструкция перерабатывающих мощностей, позволяющих увеличить освоение расчетной лесосеки до 15–16 млн м³ в год [2]. Это позволит получать в доход республиканского бюджета дополнительно 2,7 млрд руб. ежегодно и 5,4 млрд руб. – в доход федерального бюджета (без учета платежей за пользование лесным фондом).

В составе Лесного плана Республики Коми разработана Генеральная схема развития сети лесных дорог РК [3]. Создание сети лесных дорог является неотъемлемой частью обеспечения развития лесопромышленного комплекса Республики Коми. Наличие лесных дорог – это условие стабильного обеспечения производства круглыми лесоматериалами необходимого качества в требуемых объемах.

Проведенные исследования еще раз подтвердили, что актуальность проблемы сезонности вывозки заготовленной древесины не снижается, так как в весенне-летний период сокращаются объемы вывозимой древесины, что обусловлено недостаточной обеспеченностью предприятий дорогами круглогодичного действия, с помощью которых можно осуществлять заготовку древесины и в летний период. Для снижения фактора сезонности необходимо создание лесных дорог круглогодичного действия.

Дорожный фонд лесных дорог в Республике Коми в настоящий момент насчитывает более 53 тыс. км дорог, из которых дорог круглогодичного действия – 4,3 тыс. км (меньше 10 %). Подавляющее большинство лесных дорог являются бесхозными, эксплуатируются периодически при освоении прилегающих лесных участков, а в остальное время не поддерживаются, приходя в состояние, непригодное для вывозки леса.

Приходится констатировать, что обследование сети лесных дорог с диагностикой состояния дорожного полотна, мостов и других элементов дороги в Республике Коми никогда не проводилось. В 2005–2007 гг. государственным учреждением Республики Коми «Территориальный фонд информации по природным ресурсам и охране окружающей среды Республики Коми» выполнено камеральное (путем опроса лесозаготовителей, по космическим снимкам и т. п.) изучение и картографирование состояния сети лесных дорог, в результате которого было выявлено следующее:

- в республике, как и во всех лесных регионах страны, в основном эксплуатируются грунтовые лесные дороги, оставшиеся от лесозаготовительных предприятий советского периода;

- лесозаготовки носят ярко выраженный сезонный характер, а летняя вывозка леса в значительной мере зависит от погодных условий, влияющих на состояние грунтовых лесных дорог;

- лесной фонд вблизи дорог круглогодичного действия и периодически действующих летних лесных дорог в значительной степени истощен рубками прошлых лет.

Лесные дороги Республики Коми представлены автомобильными дорогами с песчано-гравийным и бетонным колеиным покрытием, а также лежневыми дорогами круглогодичного действия, снежно-ледяными дорогами зимнего действия и узкоколеиными железными дорогами. С лесосек заготовленная древесина вывозится на нижние склады, расположенные в районных центрах, лесных поселках и др., и в соседние области (Архангельскую, Кировскую и др.) в круглом виде для переработки. Расстояние вывозки составляет от 30 до 300 км.

В настоящее время на территории Республики Коми крупными арендаторами ежегодно строится 50–60 км дорог круглогодичного действия и 100–110 км дорог зимнего действия, что в восемь раз ниже нормативной потребности. При этом в связи с удорожанием строительства вводятся в действие так называемые лежневые дороги, имеющие срок службы не более шести лет и фактически являющиеся временными. Строят и содержат дороги летнего действия только крупнейшие лесозаготовительные предприятия, такие, как ОАО «Монди СППК», ООО «Лузалес», ЗАО «Леском». Наряду с этим часть ранее построенных дорог после массового банкротства крупных лесозаготовительных предприятий стала бесхозной, в результате чего они стали непроезжими и полностью выведены из эксплуатации.

Генеральной схемой развития сети лесных дорог предусматриваются строительство магистральных и грузосборочных лесных дорог круглогодичного действия в период с 2010 по 2018 гг. протяженностью 4430 км и реконструкция существующих дорог протяженностью 789 км, что позволит сделать транспортно доступной для освоения расчетную лесосеку к концу прогнозного периода на уровне 18,5 млн м³. Согласно

проведенным расчетам, необходимо строительство 42 крупных и средних мостов, из них шести мостов длиной более 100 м [3]. Фактические данные о наличии лесных дорог в Республике Коми приведены в табл. 1.

Таблица 1. Протяженность дорог в лесном фонде Республики Коми (на 01.01.2008) [3]

| Лесничество | Дороги без покрытия, в т. ч. выведенные из эксплуатации, км | | Дороги с покрытием, км | Узкоколейные железные дороги, км | Железные дороги широкой колеи, км |
|-------------------|---|--------------------------|------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| | всего | круглогодичного действия | | | |
| Айкинское | 1300 | 160 | 100 | – | 150 |
| Вуктыльское | 1358 | – | 166 | – | – |
| Ертомское | 2200 | 40 | 270 | – | 20 |
| Железнодорожное | 3700 | 40 | 290 | – | 220 |
| Ижемское | 1707 | – | 149 | – | – |
| Каджеромское | 1534 | – | 62 | – | 107 |
| Кажимское | 1700 | 320 | 70 | – | 60 |
| Койгородское | 2300 | 750 | 110 | – | – |
| Комсомольское | 1111 | – | 99 | – | – |
| Корткеросское | 2100 | 230 | 14 | – | – |
| Летское | 1500 | 70 | 100 | 40 | – |
| Локчимское | 1600 | 230 | 60 | – | – |
| Междуреченское | 2800 | 10 | 70 | – | 90 |
| Мешурское | 3100 | 240 | 110 | – | 60 |
| Печоро-Илычское | 783 | – | 97 | – | – |
| Печорское | 5233 | – | 137 | – | 430 |
| Помоздинское | 2400 | 430 | 100 | – | – |
| Прилузское | 2400 | 190 | 190 | – | – |
| Прутьское | 2000 | 150 | 40 | – | – |
| Сосногорское | 5200 | 150 | 350 | – | 230 |
| Сторожевское | 2600 | 210 | 130 | – | – |
| Сыктывдинское | 1900 | 60 | 70 | – | – |
| Сыктывкарское | 760 | 50 | 140 | – | 20 |
| Сысольское | 2900 | 270 | 130 | 60 | – |
| Троицко-Печорское | 1373 | – | 156 | – | 52 |
| Удорское | 3600 | 70 | 400 | – | 50 |
| Усинское | 3100 | – | 320 | – | 36 |
| Усть-Куломское | 1500 | 120 | 170 | – | – |
| Усть-Немское | 2500 | 460 | 160 | – | – |
| Усть-Цилемское | 2749 | – | 179 | – | – |
| Ухтинское | 3200 | 70 | 180 | – | 120 |
| Чернамское | 109 | – | 46 | – | 17 |
| Всего: | 72317 | 4320 | 4791 | 100 | 1662 |

Лесные дороги п. Боргом-База, Сысольский район, Республика Коми.
Снимок из космоса



Рассмотрим обеспеченность республиканского лесного фонда лесовозными дорогами. В табл. 2 приведены нормы строительства лесовозных дорог.

Таблица 2. Протяженность дорог в расчете на 1 кв. км площади земель лесного фонда в лесничествах, где осуществляется наибольший объем лесозаготовок [3]

| Лесничество | Протяженность лесовозных дорог, км на кв. км | | Норма, км на кв. км |
|-------------------|--|--------------------------|---------------------|
| | всего | круглогодичного действия | |
| Айкинское | 0,3 | 0,07 | 0,5 |
| Ертомское | 0,2 | 0,02 | 0,5 |
| Железнодорожное | 0,2 | 0,02 | 0,2 |
| Кажимское | 0,4 | 0,1 | 0,5 |
| Койгородское | 0,3 | 0,1 | 0,6 |
| Корткеросское | 0,4 | 0,08 | 0,5 |
| Летское | 0,35 | 0,04 | 0,6 |
| Локчимское | 0,4 | 0,07 | 0,5 |
| Междуреченское | 0,3 | 0,008 | 0,4 |
| Мещурское | 0,3 | 0,03 | 0,4 |
| Помоздинское | 0,3 | 0,07 | 0,6 |
| Прилузское | 0,3 | 0,04 | 0,7 |
| Прутское | 0,4 | 0,04 | 0,6 |
| Сосногорское | 0,3 | 0,03 | 0,3 |
| Сторожевское | 0,3 | 0,03 | 0,5 |
| Сыктывдинское | 4,0 | 0,2 | 0,6 |
| Сыктывкарское | 0,4 | 0,1 | 0,6 |
| Сысольское | 0,5 | 0,07 | 0,8 |
| Троицко-Печорское | 0,1 | 0,06 | 0,4 |
| Удорское | 0,4 | 0,02 | 0,4 |
| Усть-Куломское | 0,4 | 0,07 | 0,6 |
| Усть-Немское | 0,2 | 0,06 | 0,6 |
| Ухтинское | 0,2 | 0,02 | 0,4 |

Обеспеченность лесного фонда зимними лесовозными дорогами составляет в среднем по республике 0,4 км на кв. км лесного фонда, что в целом удовлетворяет расчетной норме. Обеспеченность дорогами летнего действия составляет 0,05 км на кв. км, а дорогами с покрытием – 0,02 км на кв. км, что в 10 и более раз меньше нормы. Общую обеспеченность лесного фонда дорогами можно оценить на уровне 10–12 % от требуемого для освоения расчетной лесосеки в полном объеме.

В 2008 г. достигнуто освоение 27,5 % (7,5 млн м³) установленной по республике расчетной лесосеки (27,2 млн м³), а обеспеченность лесными дорогами оценивается существенно ниже – 10–12 %. Это показывает, что прилегающий к действующим грузосборочным дорогам лесной фонд в настоящее время эксплуатируется с повышенной нагрузкой, что в конечном итоге приведет к его быстрому истощению.

Из вышесказанного следует, что для реализации целей непрерывного использования лесного фонда, достижения экономического эффекта от такого использования, а также обеспечения возможности возобновления лесосеки необходимо существенное увеличение протяженности сети круглогодично функционирующих лесовозных дорог постоянного действия.

Общий объем затрат на строительство в период с 2010 по 2018 гг. без учета стоимости реконструкции дорог общего пользования составит 33,8 млрд руб., из них 31,9 млрд руб. на строительство дорог и 1,9 млрд руб. на строительство мостов. Затраты на реализацию Генеральной схемы строительства дорог в Лесной план не включены, так как не разработан механизм ее финансирования. Строительство новых лесовозных дорог должно осуществляться на корпоративных условиях (Российская Федерация – Республика Коми – арендаторы).

Выполнение Генеральной схемы должно опираться на детально разработанный документ, включающий:

- реестр приоритетных магистралей, согласованный с органами регионального и муниципального управления и заинтересованными лесопользователями, строительство и проектирование которых будет поддержано государством;
- план-график строительства с указанием организаций-подрядчиков;
- перечень направлений текущих и перспективных планов дорожного строительства лесопользователей;
- объемы первоочередной реконструкции магистральных дорог и мостов;
- источники и схемы софинансирования (компенсации) строительства и реконструкции.

Среди предлагаемых механизмов государственной поддержки строительства магистральных и всесезонных лесных дорог, необходимых населению, лесной промышленности и лесному хозяйству (при наличии заявки и проектной документации), заслуживают внимания:

- поддержка Инвестиционным фондом заявителей инвестиционных проектов объемом более 5 млрд руб. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 1 марта 2008 г. № 134 [4], утвердившим правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ, установленная минимальная стоимость регионального инвестиционного проекта должна составлять 500 млн руб.

Стоимость проекта сети лесных дорог РК – 33,8 млрд руб., т. е. имеются формальные основания претендовать на получение субвенций Инвестиционного фонда. Одним из условий предоставления средств Инвестиционного фонда на реализацию инвестиционного проекта является софинансирование со стороны инвесторов в размере не менее 50 % стоимости проекта. Лесопромышленный бизнес должен быть заинтересован во всей схеме лесных дорог, в равной мере должен быть заинтересован и федеральный центр;

- помощь региональных бюджетов (частичная компенсация затрат компаний по факту строительства дорог);

- совместное создание и финансирование специализированных дорожно-строительных организаций;

- возмещение арендаторам затрат на дороги через снижение платы за древесину на корню в размере 50 % сметной стоимости строительства;

- упрощение порядка использования месторождений полезных ископаемых для строительства лесовозных дорог.

Порядок ввода дорог в действие определяется этапами строительства:

I этап – 2010–2012 гг.; II этап – 2013–2015 гг.; III этап – 2016–2018 гг.

Данный порядок определен на основе сведений об увеличении потребности в круглых лесоматериалах для вновь вводимых и реконструируемых производственных мощностей, а также сведений о приоритетных инвестиционных проектах в области лесопромышленного комплекса.

При определении приоритетности строительства дорог принята во внимание закрепляемая за приоритетными инвестиционными проектами арендная база лесного фонда. В первоочередном порядке предусмотрено строительство дорог, обеспечивающих формирование «каркаса» сети лесовозных дорог, включающего основные грузосборочные дороги и магистрали с наибольшим грузооборотом и деление Республики Коми на лесотранспортные районы (рис. 7) [3].

Для решения проблемы, связанной с финансированием строительства дорог, может быть предложена разработка и внедрение договора аренды лесного фонда, заключенного без аукциона (с минимальной арендной платой), но на условии строительства арендатором дорог круглогодичного пользования. Необходимо предложить арендатору участка строительство 1 км лесовозной дороги в год. Выплата арендной платы будет производиться с учетом перерасчета на величину инвестиций арендатора в строительство. С учетом того, что начальная цена при проведении аукциона повышается в среднем на 20 %, это предложение обязательно заинтересует экономически здоровую компанию, готовую к долгосрочному и выгодному сотрудничеству с государством.



Рис. 7. «Каркас» сети дорог юга Республики Коми

Однако особо следует остановиться на необходимости правового закрепления понятия «лесные дороги». В Лесном кодексе РФ понятие «лесные дороги» отсутствует, а создание лесных дорог рассматривается как создание объекта лесной инфраструктуры.

В соответствии со статьей 5 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 257-ФЗ [5] автомобильные дороги, в зависимости от вида разрешенного использования, подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования.

Автомобильные дороги общего пользования предназначены для движения транспортных средств неограниченного круга лиц. Данные дороги находятся в государственной (федеральной, региональной) и муниципальной собственности. Финансирование строительства и содержания федеральных, региональных и местных дорог осуществляется за счет соответствующих бюджетов. Дороги общего пользования,

как правило, расположены на землях категории «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и иного специального назначения». Автомобильные дороги общего пользования имеются также и на землях поселений, землях сельскохозяйственного назначения, землях лесного фонда.

Автомобильные дороги необщего пользования находятся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используются ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд. Ведомственные и частные автомобильные дороги находятся на балансе юридических лиц – организаций всех видов экономической деятельности, используются ими для своих технологических, ведомственных или частных производственных целей.

К категории автомобильных дорог необщего пользования относят, как правило, и лесные дороги. Лесные дороги – это дороги, расположенные на землях лесного фонда. Основное назначение лесных дорог – обслуживать потребности лесного хозяйства, обеспечивать доступ органов управления лесным хозяйством и лесопользователей к конкретным лесным массивам. Лесные дороги обычно примыкают к дорогам общего пользования, железнодорожным станциям, водным путям, населенным пунктам.

В зависимости от преимущественного назначения, лесные дороги можно разделить на следующие виды:

- лесовозные – служащие главным образом для вывозки древесины;
- лесохозяйственные – обеспечивающие постоянное выполнение лесохозяйственных мероприятий;
- противопожарные – обеспечивающие проезд в пожароопасные районы и по их территории;
- хозяйственные – предназначенные для перевозки грузов хозяйственного назначения от путей общего пользования до предприятий;
- туристские – в отдельные районы, на туристские базы, в зоны отдыха, охотничьи хозяйства и пр.

Таким образом, необходимо правовое закрепление определения «лесные дороги» в следующей редакции: «Лесные дороги – это дороги, предназначенные для использования, охраны, защиты и воспроизводства лесов». Виды лесных дорог должны определяться уполномоченным федеральным органом исполнительной власти. За регионами следует

закрепить полномочия определять категории дорог, создавать и содержать, в т. ч. финансировать, лесные дороги.

В части определения собственника лесных дорог все существующие лесные дороги постоянного действия можно разделить на три группы.

1. Лесохозяйственные дороги, которые были построены за счет средств (капитальных вложений) органами управления лесным хозяйством. В качестве основных средств такие дороги не состоят на балансе органов управления лесным хозяйством или иных предприятий, учреждений.

2. Лесовозные дороги, не состоящие на балансе каких-либо юридических лиц. Такие дороги в основном были построены лесо-заготовительными предприятиями бывшего Минлеспрома СССР, однако после ликвидации соответствующих предприятий не были переданы в чье-либо ведение или в чью-либо собственность, часть этих дорог построена в последнее время без проектной документации.

Эти две группы лесных дорог могут быть определены в федеральную собственность. Первая группа лесохозяйственных дорог может быть передана в доверительное управление государственной компании «Российские автомобильные дороги», вторая группа – в аренду лесопользователю.

3. Лесовозные дороги, состоящие на балансе лесопромышленных предприятий в качестве основных средств. Они являются объектом лесной инфраструктуры.

Лесные дороги располагаются на землях лесного фонда, поэтому их строительство может вестись по двум вариантам. Первый – без изъятия земель из состава лесного фонда, второй – с изъятием.

В первом случае лесная дорога будет рассматриваться как объект лесной инфраструктуры на землях лесного фонда (ст. 13 ЛК РФ). После прекращения договора аренды лесного участка данные объекты, в которых отпадет надобность, подлежат сносу, а земли, на которых они располагались, – рекультивации [6]. При правовом закреплении понятия «лесные дороги», т. е. исключении лесной дороги из перечня объектов лесной инфраструктуры и определении лесной дороги как объекта недвижимости, данная дорога после прекращения договора аренды как выморочное имущество может перейти в федеральную собственность.

Во втором случае потребуется перевод занимаемого земельного участка под строительство лесной дороги в соответствующую категорию земель (земли транспорта). Лесопользователь выкупает земельный участок, предназначенный под строительство лесной дороги. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» [5] определяет, что владельцы автомобильных дорог обладают вещным правом на дороги в соответствии

с законодательством Российской Федерации (п. 7 ст. 3). Законодательство определяет дороги как объект недвижимости. Автомобильные дороги, согласно действующему законодательству, могут находиться в частной собственности. Это значит, что дороги станут собственностью тех лиц, за чей счет они строились. При прекращении договора аренды арендатор, если дороги строились за его счет, имеет право передать дорогу другому заинтересованному лицу в соответствии с гражданским законодательством.

Таким образом, учитывая, что лесной фонд и земли лесного фонда могут находиться только в федеральной собственности, становится понятным, что дорога, построенная на землях лесного фонда (без изъятия земель и перевода их в другую категорию), может находиться только в федеральной собственности. В случае же нахождения дороги на землях иной категории законодательством не исключается возможность ее нахождения и в частной собственности.

Строительство сети постоянных лесовозных дорог – необходимое условие для перехода на интенсивное воспроизводство лесов. Подавляющая часть грузов, перевозимых по лесовозным дорогам, – древесина, продукция лесозаготовительного производства. Отсюда понятно, что основными заинтересованными сторонами в строительстве дорог на территории лесного фонда являются лесопромышленные предприятия и лесохозяйственные органы.

Потребность в лесовозных дорогах, принципиальная схема сети, очередность строительства определяются проектом освоения арендованного участка в соответствии с лесным планом субъекта РФ.

Строительство лесовозных дорог следует разделять на следующие виды:

1) инвестиционное первого рода – с целью обеспечения транспортной доступности планируемого к эксплуатации лесного массива (лесного участка), привязки его к транзитным путям региона;

2) инвестиционное второго рода – с целью создания в лесном массиве дорожной сети первой очереди, обеспечивающей достижение проектной мощности по заготовке древесины;

3) компенсационное в виде наращивания протяженности магистралей и веток, прокладки усов – с целью поддержания проектной мощности по заготовке древесины.

Инвестиционное строительство лесовозных дорог первого рода – обязанность государства, так как этим решается задача эффективного освоения национальных ресурсов. Если такое строительство по договору долгосрочной аренды возлагается на пользователя, то он должен освобождаться от арендной платы на срок, за который будут возмещены понесенные им затраты.

Инвестиционное строительство второго рода и компенсационное строительство – обязанность пользователя. Компенсационное строительство лесовозных дорог как неотъемлемую технологическую стадию лесозаготовительного производства оплачивает потребитель древесного сырья.

Схема включения дорожных затрат в себестоимость заготовки древесины зависит от того, кто строит дороги. Если это собственник лесных участков, то текущие дорожные затраты по нормативу добавляются к арендной плате за древесину на корню, если пользователь – к амортизации основных фондов. В первом случае строительство лесовозных дорог может быть централизованным, во втором – только децентрализованным. И та, и другая схемы предполагают особую организацию дорожного строительства со своими преимуществами и недостатками. Если пользование осуществляется в форме аукционной продажи лесных насаждений, то дороги обязан строить собственник лесного фонда; если в форме долгосрочной аренды – пользователь при бюджетной поддержке. Качество лесовозных дорог (их капиталоемкость) регулируется спросом на древесину – уровнем закупочных цен на круглые лесоматериалы. При низких ценах лесозаготовитель вынужден экономить на дорогах, применяя наиболее «дешевые» их типы (грунтовые, зимние). В кризисных ситуациях требуются государственная поддержка, привлечение бюджетных ресурсов.

Выполнение Генеральной схемы развития сети лесных дорог РК должно опираться на источники и схемы софинансирования (компенсации) строительства и реконструкции.

Механизм частно-государственного партнерства предлагается и со стороны крупных лесопользователей. К примеру, ОАО «Монди ЛПК» предлагал привлечь на строительство дорог 35 млн евро. Из них 10 млн – из собственных средств, а 25 – кредит ЕБРР под гарантию Правительства РК.

Для осуществления механизма частно-государственного партнерства необходимо решить ряд вопросов юридического характера. В Лесном кодексе следует закрепить условие, что проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание лесных дорог могут осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также за счет средств лиц, использующих леса. Правового закрепления потребуют и условия по поддержанию лесной транспортной инфраструктуры, созданной при софинансировании.

24 декабря 2008 г. Государственная дума РФ приняла во втором чтении проект Федерального закона «О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Изменения касались ряда норм, направленных на

решение наиболее острых проблем в правовом регулировании лесных отношений, в т. ч. выявленных правоприменительной практикой. Так, в целях урегулирования проблемы создания и развития лесной инфраструктуры, в частности лесных дорог, законопроект предусматривал исключение из статьи 13 Лесного кодекса Российской Федерации части 3 статьи 13 и дополнение его новой статьей 13¹ «Лесные дороги». Положения данной статьи создавали правовую основу частно-государственного партнерства в области проектирования, строительства, реконструкции и содержания лесных дорог. В третьем чтении статья «Лесные дороги» не была принята, не были приняты и иные правовые акты, определяющие механизм финансирования строительства и эксплуатации дорог, используемых предприятиями ЛПК для заготовки древесины. Следует вновь вернуться к рассмотрению данного вопроса, который не утратил своей актуальности.

Отсутствие проработанной нормативной правовой базы, регламентирующей строительство и использование лесных дорог, серьезным образом тормозит реализацию проектов интенсивного освоения лесных регионов.

Возможны три пути решения проблемы лесных дорог – как имеющихся, так и планируемых.

Во-первых, можно включать лесные дороги в систему дорог общего пользования. Такие дороги будут находиться в государственной (региональной, муниципальной) собственности. Их финансирование может вестись наравне с иными дорогами общего пользования.

Во-вторых, оставляя какую-то дорогу в государственной собственности, государственные органы могут по договору передать содержание такой дороги лесопромышленному предприятию, наиболее заинтересованному в эксплуатации этой дороги, и предоставить ему право взимать плату за проезд по ней с прочих владельцев автотранспортных средств. Естественно, все расходы на содержание дороги будет нести само это предприятие, а размер платы за пользование дорогой должен согласовываться с государственной дорожной службой.

В-третьих, возможно передать часть лесных дорог в собственность лесопромышленных предприятий. В таком случае дорога будет находиться в частной собственности предприятия. Однако при этом нельзя передавать в частную собственность дороги, имеющие большую социальную значимость и используемые местным населением.

Все изложенное выше позволяет сделать следующие выводы.

1. Строительство лесных дорог во многом определяет уровень развития лесной промышленности и в целом состояние экономики. Основное назначение лесных дорог – обслуживать потребности лесного хозяйства, обеспечивать доступ органов управления лесным хозяйством и лесозаготовителей к конкретным участкам лесного фонда.

2. В настоящее время строительство дорог на территории лесного фонда осуществляется почти исключительно арендаторами участков

лесного фонда за счет собственных средств предприятий, уровень этого строительства явно недостаточен для нормальной работы лесного комплекса. Проектирование, строительство и финансирование лесных дорог является сложной проблемой, решать ее необходимо совместными усилиями государства и представителей бизнеса.

3. Не следует препятствовать появлению в ближайшем будущем частных лесных дорог лесопромышленных компаний.

4. Требуется совершенствования нормативная правовая база.

Organizational and legal, economical aspects of forest roads network development

Based on the analysis of the Komi republic Forest Plan, resource-and-transportation analysis is made on the example of the Komi republic. The article considers organizational and legal financing problems of construction, use of forest roads construction, defining the forest roads' owners, working out the basic legal acts, regulating in legislation construction and use of transport infrastructure. The necessity to increase transport accessibility is methodologically proved as one of the main conditions of making the forest recourses accessible for wood transportation to existing and developing wood processing companies.

2.2. Особенности технологии создания экспериментального участка тестовой дороги

Основываясь на принципах механики грунтов и учитывая обладающие виды грунтов на большей территории Республики Коми, мы предлагаем построить в регионе два типа экспериментальных дорог по технологиям, описанным ниже. Данные модели основаны на пяти основных аспектах.

Первым аспектом является преобладание пылеватых суглинков, которые при выпадении осадков и повышении влажности становятся очень пластичными. Подобный слой грунтов следует либо полностью убирать, либо стараться не затрагивать вообще для сохранения природных качеств.

Вторым аспектом является тот факт, что вода не должна подтапливать дорогу. Дорожное покрытие должно быть выше поверхности земли (рис. 8).

Третьим аспектом является устройство гидроизоляционных или капиллярпрерывающих слоев на дороге, которые не позволят воде из глубинных слоев увлажнять дорожное полотно. Для этих целей может быть использован геотекстиль, крупный песок, просто гумус и другие материалы. Именно по этой причине мы и предлагаем строить дорогу на неповрежденном, по возможности, гумусовом слое. Это также означает, что мы стараемся избегать строительства канав вдоль дороги. Если существует необходимость отвода воды, канава может быть вырыта на