

4. Повышение эффективности экспортного лесопиления в условиях Дальнего Востока: монография / С.И. Кибякова, И.Л. Белозёров. - Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2007. – 222 с.

5. Комплексная переработка древесины: учеб. пособие / И.Л. Белозеров, С.И. Кибякова, А.П. Кибяков. – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2008. – 266 с.

Вырко Н.П. (БГТУ, г. Минск, РБ) dosy@bstu.unibel.by

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЕНИЯ ЛЕСНЫХ МАССИВОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕНСИВНОГО ВЕДЕНИЯ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

PROBLEMS OF TRANSPORT DEVELOPMENT OF FOREST RANGES IN THE CONDITIONS OF INTENSIVE FOREST MANAGEMENT

Современное лесное хозяйство Беларуси представляет собой динамично развивающуюся отрасль реального сектора экономики, которая решает важные государственные задачи в области охраны, защиты, восстановления лесов, рационального использования как древесных, так и побочных лесных ресурсов, обеспечивает экономическую и экологическую безопасность страны.

В настоящее время в Республике Беларусь земли лесного фонда занимают около 9 млн. га (38 % территории страны), а общий запас древесины на корню составляет 1,4 млрд. м³ с ежегодным средним приростом древесины 25...27 млн.м³, а объем заготовок по всем видам пользования- 15 млн. м³ [1]. По подсчетам ученых белорусские леса поглощают от 30,7 до 36,8 млн. т углекислоты и генерируют 22,5...26,6 млн. т кислорода. Большое внимание уделяется древесным ресурсам, как топливу. Планируется, что в 2010 г. котельным организациям республики будет поставлено 4,7 млн. м³ топливной щепы.

Поэтому для обеспечения устойчивого функционирования лесного комплекса Беларуси, выполнения различных видов лесозаготовительных, лесохозяйственных, рекреационных и природоохранных работ необходима развитая сеть автомобильных дорог. Вот почему с позиции транспорта леса сеть автомобильных дорог республики необходимо рассмотреть в комплексе, независимо от того, в чьей собственности (республики, области, лесхоза) находятся дороги. Протяженность автомобильных дорог, по которым производится вывозка леса в лесохозяйственных объединениях представлена в таблице.

Данные таблицы свидетельствуют о транспортно-эксплуатационном состоянии дорог, используемых в транспортных целях работниками лесного хозяйства. Малый удельный вес (15,4 %) дорог круглогодичного действия сдерживает ритмичность лесопользования, а преобладание грунтовых дорог (более 90 %) не способствует эффективной работе автомобильного транспорта, так как их состояние в значительной степени связано с погодно-климатическими условиями.

Таблица

Лесохозяйственные объединения	Существующая сеть автомобильных дорог, км						Лесные, площадь, км	Плотность дорожной сети, км/100га	
	Общего пользования	Лесные и лесовозные	Грунтовые		Общая протяженность			Общая	Круглогодичного действия
			Всего	Круглогодичного действия	Всего	Круглогодичного действия			
Брестские	734	175	7838	1216	8747	2125	876	0,998	0,242
Витебские	1427	325	13651	1021	15403	2773	1141	1,350	0,243
Гомельские	2111	213	31034	1959	33358	4283	1668	2,000	0,257
Гродненские	966	149	12179	1153	13294	2268	768	1,731	0,296
Минские	1242	489	20523	1605	22254	3336	1351	1,642	0,247
Могилевские	1378	111	18752	1125	20241	2614	991	2,042	0,246
Всего	7858	1462	103977	8079	113237	17399	6795	1,667	0,256

Густота дорожной сети для транспортного освоения лесных территорий по данным Белгипролес должна составлять 0,432 км на 100 га общей покрытой лесом площади. в настоящее время она составляет 0,2 км на 100 га. Для достижения густоты транспортной сети 0,432 км на 100 га необходимо построить около 11,8 тыс. км магистральных и 11,2 тыс. км технологических путей. [1, 2].

В связи с этим в настоящее время идет процесс совершенствования организации не только лесного хозяйства, но и всего лесного комплекса страны. Основная цель которого – повышение экономической эффективности использования и воспроизводства лесных ресурсов, более рационального использования всей биомассы древесины. Учитывая изложенное, в лесной отрасли определены три приоритетных направления в области взаимодействия науки и производства. [3].

Первое направление включает непосредственную инновационную деятельность, второе – связано с прикладными научными исследованиями и разработками, третье – подготовка кадров, т.е. взаимодействие науки и образования.

Для решения данных вопросов необходимо решить различные организационно-экономические проблемы, о которых будет сказано ниже. В частности, в лесном хозяйстве, восстанавливается научно-обоснованный производственный цикл, в соответствии с которым лесохозяйственное производство завершается не выращиванием спелого леса на корню, а заготовкой, транспортировкой и реализацией круглых лесоматериалов.

В связи с этим, Министерством лесного хозяйства реализуется 5 Государственных программ. [4].

– Программа развития лесного хозяйства Республики Беларусь на 2007-20011 годы (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.12.2006 № 1760);

– Государственная программа развития охотничьего хозяйства Республики Беларусь на 2006-2015 годы (утверждена Указом Президента Республики Беларусь от 08.12.2005 № 580);

– Республиканская программа рационального и комплексного использования древесных ресурсов на 2002–2010 годы (одобрена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11.10.2002 № 1410);

– Программа транспортного освоения лесного фонда и строительства лесохозяйственных дорог в лесах Республики Беларусь на период до 2010 года (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11.09.2006 № 11172);

– Государственная научно-техническая программа «Разработка и внедрение в производство новых методов, машин и технологий многоцелевого лесопользования и устойчивого управления лесами, обеспечивающих их охрану, защиту и воспроизводство, повышение эффективности работы лесного комплекса республики, улучшение переработки древесины, увеличение поступлений в бюджет от реализации лесопродукции».

В соответствии с Программой транспортного освоения и строительства лесохозяйственных дорог в лесах Минлесхоза на период до 2010 года, разработанной УП «Белгипролес» должно ежегодно строиться 100-120 км автомобильных лесных дорог.

Для строительства автомобильных лесных (лесохозяйственных) дорог распоряжением Совета Министров Республики Беларусь на эти цели Министерству лесного хозяйства ежегодно выделяется 10 млрд. рублей (5 млрд. рублей – республиканский бюджет, 3 млрд. рублей – республиканский дорожный фонд, 2 млрд. рублей – республиканский фонд охраны природы). Однако, как показывают расчеты на ежегодное строительство дорог, чтобы достичь оптимальной транспортной сети необходимо 11,1 млрд. рублей. Недостающий 1,1 млрд. рублей планируется покрывать собственными средствами Минлесхоза. Для реализации данных планов в структуре лесохозяйственных предприятий создан отдел «Дорожно-строительное производство». Однако для осуществления и дальнейшего развития дорожного строительства лесных дорог необходимо решить ряд проблем:

1. Разработка нормативного обеспечения проектирования, строительства и эксплуатации лесных дорог. В связи с этим, необходимо уточнить классификацию лесных дорог, увязав ее с перспективными технологиями лесопользования, а также тенденциями развития автомобильных дорог общего пользования.

Разработка СТБ должна охватывать материалы для [5] дорожного строительства, технологические решения, организацию движения и некоторые другие аспекты конструктивного и материаловедческого характера.

Для нормирования и эксплуатации лесных дорог необходимо разработать технологические карты и соответствующие технические указания.

2. Установить объемы строительства лесных дорог в системе Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь. С этой целью провести мониторинги лесных дорог.

3. Провести оценку технического состояния существующих лесных дорог. Эта проблема связана с тем, что в настоящее время нет критериев, даже и названия, по которым можно было бы дать такую оценку. Следовательно, необходимо разработать и дать научное обоснование предполагаемым критериям.

На основе проведенного мониторинга установить первоочередность и сроки строительства лесных дорог. Все это позволит более рационально использовать инвестиции.

4. Разработать дорожные (типовые) конструкции для различных типов местности по характеру и степени увлажнения с использованием современных дорожно-строительных материалов и технологий.

5. При выполнении лесозаготовительных и лесохозяйственных работ необходимо учитывать, что для этих целей могут использоваться только дороги местного значения, республиканские автомобильные дороги общего пользования в этом случае могут рассматриваться и использоваться как транзитные пути сообщения, для которых установлены соответствующие правила движения и требования к предельным значениям габаритов и осевых нагрузок подвижного состава.

6. Одновременно с решением вопросов густоты и протяженности лесных дорог требуется проводить работы по обоснованию конструкции дорожного покрытия, способов борьбы с образованием колеи и повышением несущей способности грунтовых дорог.

7. Используемые для вывозки транспортные средства, как правило, должны соответствовать прочностным свойствам автомобильных дорог не только лесных, но и дорог общего пользования, так как вес груженых лесовозных поездов и сверхнормативные осевые нагрузки приводят к разрушению дорог и наносят значительный ущерб дорожному хозяйству.

8. Научные исследования по проблемам лесных дорог и лесовозного транспорта должны быть сконцентрированы на поиске новых технических решений по повышению несущей способности дорог с минимальными дорожно-строительными затратами и оптимизации системы автомобиль – дорога – время года.

Таким образом, лесные дороги представляют собой сложную транспортно-коммуникационную систему, играющую важную роль в выполнении работниками лесного комплекса различных функций по охране, использованию и восстановлению природных ресурсов. Работа лесного транспорта должна быть увязана с закономерностями лесопользования, наличием и техническим состоянием дорог.

При проектировании и строительстве лесных дорог необходимо учитывать, что они являются составной частью дорожной инфраструктуры и в определенное время могут войти в систему автомобильных дорог общего пользования. Их развитие должно быть увязано с основными положениями государственной программы «Дороги Беларуси» на 2006-2015 гг. В рамках этой программы целесообразно определить конкретные качественные и количественные показатели развития дорог.

Библиографический список

1. Вырко Н.П. Сухопутный транспорт леса. – Мн.: БГТУ, 2003. – 438 с.
2. Вырко Н.П. Где-то густо, а у нас пусто // Лесная промышленность Беларуси. – 2004. – № 1. – С. 26-28.
3. Новицкая Р.Е. Объединяющая сила леса / Р.Е. Новицкая // Лесное и охотничье хозяйство. – 2008. – № 9. – С. 2-3.
4. Новицкая Р.Е. Государственный подход / Р.Е. Новицкая // Лесное и охотничье хозяйство. – 2008.- № 10. – С. 2-5.
5. Леонович И.И. Лесным дорогам надежную нормативную базу /И.И. Леонович, Н.П. Вырко, М.Т. Насковец, И.И. Тумашик // Труды БГТУ. Сер. II. Лесная и деревообрабатывающая промышленность. – Мн.: БГТУ, 2008. – Вып. XVI. – С. 7-9.