

Толоконников В. Б. Экономическое значение и хозяйственная организация рубок ухода в Московской области // Пробл. экон. эффективности в лесн. хоз-ве. М.: Лесн. пром-сть, 1972. С. 66-87.

Цымек А. А. Вопросы интенсификации лесного хозяйства // Пробл. экон. эффективности в лесн. хоз-ве. М.: Лесн. пром-сть, 1972. С. 5-37.

УДК 630*377.7

Е.В. Кирилова
(УГЛТУ, г. Екатеринбург)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА И ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

Реформирование железнодорожного транспорта оказывает влияние на развитие лесных территорий. В данной работе определены условия целесообразности сохранения железнодорожной станций как объектов транспортной инфраструктуры и последствия их ликвидации для лесного хозяйства.

В настоящее время при рассмотрении проблем развития лесного хозяйства страны основное внимание уделяют институциональным изменениям и выработке национальной лесной политики. Соглашаясь с мнением о чрезвычайной важности этих проблем, тем не менее, считаем, что при организации работы лесного хозяйства необходимо учитывать и другие набирающие силу тенденции. Одна из них связана с реформированием на железнодорожном транспорте. Как известно, завершается процесс демополизации ОАО «Российские железные дороги» (бывшего МПС) и возникновения на его основе нескольких самостоятельных акционерных обществ. При этом работники железной дороги изыскивают все резервы снижения затрат на содержание как железнодорожных путей и сооружений, так и подвижного состава.

В настоящее время идет ликвидация железнодорожной станций с низким грузооборотом и даже прекращение работы малодетальных ответвлений железных дорог (при наличии альтернативного автомобильного транспорта). Это окажет воздействие и на организацию работы лесхозов многолесной зоны, которые параллельно с основной функцией заняты лесопромышленной деятельностью.

До недавнего времени в поселках при железнодорожных станциях одновременно функционировали промышленные производства лесхоза и леспромхоза. В ходе рыночных преобразований значительная часть леспромхозов обанкротилась; соответственно резко упали объемы приема и отправки грузов по железнодорожной станции. В результате отдельные

лесхозы, использовавшие для приема-отправки своих грузов железнодорожный тупик леспромхоза, оказались в сложной ситуации. Раньше железнодорожные тупики выполняли многообразные функции. В зоне их действия осуществляли подготовку к отгрузке лесопроductии и погрузку древесины в вагоны железной дороги. Одновременно на подъездных путях выполняли операции: разгрузка подвижного состава с грузами - предметами снабжения лесхозов и леспромхозов; прием грузов в адрес строительных и сельскохозяйственных организаций, а также предприятий других отраслей и выгрузка их; отправка грузов физических лиц (в том числе и работников лесного хозяйства); организация накопления и погрузки продукции предприятий, размещенных в зоне действия железнодорожной станции (История..., 1997).

Многообразие операций, выполняемых на подъездных путях широкой колеи (соответственно оснащенных пакгаузами, контейнерными площадками и погрузочно-разгрузочными эстакадами), дает основание утверждать, что железнодорожный тупик как вид основных фондов леспромхоза практически всегда по своей сути играл роль элемента инфраструктуры конкретной территории. Хотя юридически подъездные пути принадлежали предприятию, организация деятельности на них регламентировалась Уставом МПС. Представители товарной конторы на железнодорожной станции взимали с клиентуры, в том числе и с леспромхоза – владельца железнодорожного тупика, все сборы, связанные с подачей и уборкой вагонов, с приемкой грузов и работой маневровых тепловозов.

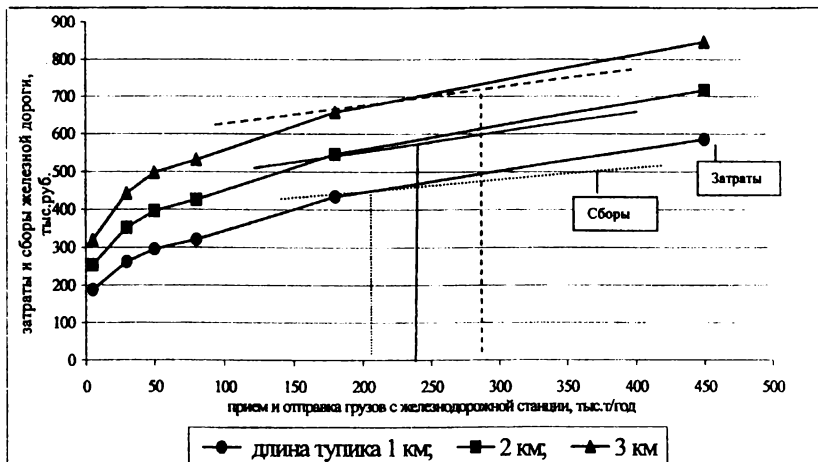
Региональное отделение железной дороги в ходе реформирования при ликвидации леспромхоза подходит к сохранению железнодорожной станции (в том числе и товарной конторы) с экономических позиций. Если объемы прибытия и отправления грузов будут такими, что не обеспечат рентабельную работу железнодорожной станции, то представители железной дороги ликвидируют товарную контору, прекращают выполнение приемо-сдаточных операций на данной станции, понижают статус станции до остановочного пункта (осуществление только посадки и высадки пассажиров). Естественно, если такие намерения железнодорожников основательны, это затрагивает интересы организации и граждан, включая работников лесного хозяйства.

Нами установлены условия, когда после ликвидации леспромхоза по экономическим причинам железнодорожной станции целесообразно продолжать операции по приему и отправке грузов от физических и юридических лиц. Соответственно сохранение железнодорожного тупика повышает вероятность возобновления лесного бизнеса на этой территории. При решении задачи использованы нормативы для расчета затрат при организации деятельности на железной дороге. В итоге определен уровень затрат, связанный с содержанием железнодорожного тупика, а также размер доходов железной дороги от оказания услуг предпринимателям и физическим лицам при его эксплуатации.

На проектных макетах, которые отражают наиболее характерные условия функционирования железнодорожных тупиков леспромхозов, изучено влияние объемов поступления и отправки грузов на целесообразность эксплуатации подъездных путей предприятий. При условии закрытия леспромхоза рассмотрены ситуации, когда вероятно на приемо-отгрузочную площадку у железнодорожного тупика поступление от 30 до 500 тыс. т грузов в год. Кроме грузооборота железнодорожной станции, варьирующему подлежала длина железнодорожного тупика (рассмотрены три варианта – при длине железнодорожного тупика 1, 2 и 3 км).

Для каждого сочетания годового грузооборота и протяженности железнодорожного тупика определен расчет сборов за оказание услуг железной дорогой (подача вагонов маневровым тепловозом, приемо-сдаточные операции). При расчете величины сборов приняты нормативы согласно Постановлению Федеральной энергетической комиссии РФ от 19 июня 2002 года №35/15.

На рисунке видно, что размер сборов у железной дороги по мере роста грузооборота соответственно увеличивается. Для выявления сочетания рассматриваемых факторов, при которых экономически целесообразно сохранение железнодорожной станции, выполняющей функции по приему и отправке грузов, составлены сметы эксплуатационных затрат на эти цели у железной дороги.



Зависимость затрат и сборов ОАО «Российские железные дороги» от грузооборота железнодорожной станции

При расчете затрат железной дороги учтены: а) заработная плата работников товарной конторы железнодорожной станции со всеми начислениями; б) единый социальный налог с заработной платы работников то-

варной станции; в) содержание служебных помещений, в которых размещены работники товарной станции; г) льготы, предоставляемые для работников железнодорожного транспорта; д) почтово-канцелярские расходы товарной конторы; е) накладные расходы товарной станции.

Также учтены затраты, связанные с подачей и расстановкой вагонов под погрузку-разгрузку, а также с выводом по железнодорожному тупику груженых (порожных) вагонов. Предусмотрено, что данные операции выполняет бригада локомотива сборного поезда, который курсирует ежедневно по железной дороге между узловыми станциями.

Затраты железной дороги, связанные с выполнением ею функций на железнодорожном тупике, представлены на рисунке для 3 ситуаций (длина тупика 1; 2; 3 км).

Расчеты свидетельствуют, что после ликвидации леспромхоза железнодорожный тупик целесообразно сохранять при следующих условиях:

а) при грузообороте 180 тыс. т грузов и более в год и длине тупика 1 км (соответствует подаче 10 вагонов в сутки); б) при грузообороте 220 тыс. т грузов и более в год - длина тупика 2 км (в среднем подача 12 вагонов в сутки); в) при длине подъездных путей 3 км, железнодорожный тупик целесообразно сохранять при грузообороте минимум 260 тыс. т грузов в год (подача 14 вагонов в сутки).

Если железная дорога, исходя из собственных коммерческих интересов, будет закрывать неэффективные железнодорожные станции (в ряде регионов это уже происходит) и прекращать эксплуатацию малодетальных ответвлений от магистралей в лесных районах, то это приведет к негативным последствиям для лесхозов. Свою лесопroduкцию для отгрузки им придется перемещать на расстояние от 40 до 80 км до другой станции, что связано со значительными расходами. Следовательно, в такой ситуации лесхозы лишатся дополнительной прибыли - важного источника финансирования основной деятельности, а лесная отрасль утратит существенную часть своего производственно-технического потенциала.

Таким образом, при закрытии леспромхоза железнодорожные тупики остаются элементом инфраструктуры района и их сохранение необходимо для лесного хозяйства и комплексного хозяйственного освоения территории. Поэтому нахождение способов поддержания в рабочем состоянии объектов, связанных с транспортной инфраструктурой района, является первоочередной задачей как глав муниципальных образований лесных территорий и территориальных органов управления лесным хозяйством, так и предпринимателей лесного комплекса.

Библиографический список

История развития лесной промышленности Среднего Урала / Сост. Маслюков М.Ф. Екатеринбург: Ср. -Урал. кн. изд-во, 1997. 400 с.

Постановление Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 года №35/15 г. Москва. Об утверждении Правил применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (Тарифное руководство №3) // Рос. газ. 2002. № 154-155.

УДК 630*7

М.В. Кузьмина
(УГЛТУ, г. Екатеринбург)

К ВОПРОСУ О РЕФОРМИРОВАНИИ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

Проблема повышения эффективности лесного хозяйства, обеспечения его самоокупаемости и доходности может быть частично решена повышением ставок лесных податей. При обосновании их нового уровня необходимо учитывать все возможные последствия этого шага.

Реформирование лесного хозяйства России, заключающееся в поиске путей адаптации его к рыночным условиям, в выборе формы собственности на леса и структуры управления ими, сегодня беспокоит не только работников данной отрасли, но и всех тех, кто связан с лесным сектором экономики вообще (Моисеев, 2004).

И это не случайно. От того, как будет решен вопрос с оборотом лесных земель, способами получения лесов в пользование или частную собственность, методами установления платы за лес на корню и т.д., будет зависеть судьба не только леса и лесного хозяйства как отрасли, но и будущее лесозаготовительных, деревообрабатывающих, целлюлозно-бумажных предприятий и соответственно потребителей продукции из древесины.

Поэтому, на наш взгляд, проблему повышения эффективности лесного хозяйства нужно решать системно, учитывая интересы предприятий лесного хозяйства, других отраслей лесного комплекса и государства в целом.

В настоящее время лесное хозяйство находится в очень сложном положении. Большое количество преобразований, через которые пришлось пройти за последние 50 лет его работникам, не дали существенных положительных результатов, а скорее даже наоборот – усугубили ситуацию. Сегодня, по данным Министерства природных ресурсов, расходы государства на ведение лесного хозяйства в 3 - 3,5 раза превышают величину лесного дохода. В дореволюционной России государственные леса были не только самоокупаемыми, но и доходными для государственной казны (Петров, 2004). Возможно ли в современных условиях обеспечить эффективное позиционирование отрасли в структуре доходов народного хозяйства регионов и страны в целом?