



01/2010/034/KO243

**Barents Low Volume Road Management -project**

Проект «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц регионе»

**МЕЖОТРАСЛЕВАЯ РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА №2**

**по развитию диалога лесной и дорожной отраслей для снижения логистических издержек бизнеса и повышения конкурентоспособности экономики региона**

<b>Место</b>	Архангельск, ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ул.Комсомольская, 38а
<b>Дата и время</b>	13 ноября 2012 года 9.30 - 13.00
<b>Участники</b>	Представители лесной и дорожной отраслей (список участников прилагается)
<b>Цель рабочей встречи</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Определение <b>логистических коридоров</b> лесного комплекса для концентрации ресурсов на усилении дорог, формирующих маршруты, жизненно важные для ведущей отрасли экономики области</li><li>• планирование <b>конкретных мер по улучшению функциональности этих коридоров</b> - оптимальных технологических и организационных решений, снижающих издержки логистики лесного бизнеса и владельцев дорог.</li></ul> Повестка встречи приведена ниже.
<b>Модерация семинара</b>	Лидирующий партнер проекта Коларктик «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц регионе», в рамках которого проводится мероприятие (Сваткова Елена Анатольевна, директор ООО «АвтоДорожный Консалтинг»)
<b>Исходная информация</b>	Участники семинара предварительно обеспечены информационно-аналитическими материалами (на CD): <ul style="list-style-type: none"><li>• План рабочей встречи №2</li><li>• Ситуация в лесной отрасли по состоянию на 11.2012: факты, выводы, направления развития</li><li>• Ситуация в дорожной отрасли по состоянию на 11.2012: факты, выводы, направления развития</li><li>• Соглашение о межотраслевом партнерстве.</li></ul> Цель: Информирование участников семинара о проблемах, задачах и направлениях происходящих изменений в лесной и дорожной отраслях.
<b>Техническое обеспечение</b>	В течение семинара производилась запись на диктофон Материалы размещены на сайте «Архангельскавтодора» - <a href="http://www.ador.ru">www.ador.ru</a>
<b>Участники мероприятия</b>	Перечень участников, представляющих организации лесной и дорожной отраслей, и их контактные данные приведены в <b>Таблице 1.</b>

## Повестка дня встречи №2:

1. Результаты встречи №1 и плане работы встречи №2 - Сваткова ЕА
2. Актуализация схемы транспортировок леса по сети дорог общего пользования Архангельской области, имеющаяся в Архангельскавтодоре - Кудинов И.Н.  
Обсуждения, направленные на:
  - Выделение маршрутов, приоритетных для логистики ЛПК;
  - Роль дорог федерального и муниципального значения, входящих в состав приоритетных логистических маршрутов. Определение дополнительных потенциальных участников межведомственного партнерства.
3. Представление проекта плана дорожных работ на сети дорог регионального значения - Кудинов И.Н.  
Обсуждения, направленные на:
  - Получение предложений от представителей лесной отрасли для сближения планов дорожной и лесной отраслей на ближайшие годы;
  - Согласование действий для продвижения плана дорожных работ на сети регионального значения, отвечающего интересам лесной отрасли.
4. Согласование подхода к функциям межотраслевой рабочей группы как органа управления межотраслевым сотрудничеством, механизма реализации межотраслевого партнерства. Подготовка положения о межотраслевой рабочей группе.
5. Представление источников технологической информации, создаваемых по результатам проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе», программа Коларктик ENPI, CBC - Шабашева М.А.
6. Подведение итогов, согласование дальнейших действий по развитию результатов межотраслевого диалога
7. Пресс-конференция

Таблица 1 Список участников семинара

№	ФИО	Должность и представляемая организация	Контактные данные
1.	Боков Дмитрий Андреевич	Консультант управления лесного комплекса министерства природных ресурсов и лесопромышленного комплекса Архангельской области	<a href="mailto:bokov@dvinaland.ru">bokov@dvinaland.ru</a>
2.	Федфебелев Владимир Ильич	Директор Лесного филиала ОАО «Группа «Илим» в г. Коряжме	<a href="mailto:Vladimir.Fedfebelev@krm.ilimgroup.ru">Vladimir.Fedfebelev@krm.ilimgroup.ru</a>
3.	Кудинов Игорь Николаевич	Зам.директора ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство Архангельскавтодор»	<a href="mailto:igornk@ador.ru">igornk@ador.ru</a>
4.	Пономарев Виктор Владимирович	Начальник группы инноваций и международных связей ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство Архангельскавтодор»	<a href="mailto:vvp@ador.ru">vvp@ador.ru</a>
5.	Клюкин Даниил Вячеславович	Специалист по связям со СМИ ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство Архангельскавтодор»	<a href="mailto:dankliukin@ya.ru">dankliukin@ya.ru</a>

6.	Жуков Сергей Николаевич	Советник директора ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство Архангельскавтодор»	
7.	Антонов Андрей Владимирович	Генеральный директор ОАО «Каргопольское дорожное управление»	<a href="mailto:dukar@atnet.ru">dukar@atnet.ru</a>
8.	Зарубин Сергей Александрович	Генеральный директор ОАО «Плесецкое дорожное управление»	<a href="mailto:Sergey310872@yandex.ru">Sergey310872@yandex.ru</a>
9.	Яковлев Михаил Валерьевич	Генеральный директор ОАО «Мезенское дорожное управление»	<a href="mailto:mezdu@atnet.ru">mezdu@atnet.ru</a>
10.	Пинаев Игорь Николаевич	Генеральный директор ОАО «Няндомское дорожное управление»	
11.	Меньшиков Александр Михайлович	доцент кафедры промышленного транспорта САФУ	<a href="mailto:alm2005@mail.ru">alm2005@mail.ru</a>
12.	Лукина Валентина Алексеевна	Профессор кафедры автомобильных дорог института строительства и архитектуры САФУ	<a href="mailto:avdor@agtu.ru">avdor@agtu.ru</a>
13.	Иванов Дмитрий Иванович	ИО директора государственного бюджетного учреждения Архангельской области «Региональная транспортная служба»	<a href="mailto:ogu_svk@mail.ru">ogu_svk@mail.ru</a>
14.	Горбунов Александр Александрович	вед. специалист отдела лесозаготовок ООО ПКП "Титан"	<a href="mailto:gorbunov@titans.ru">gorbunov@titans.ru</a>
15.	Ефимовская Галина Викторовна	инженер-куратор ООО «УК «Соломбалалес»	<a href="mailto:Galina.efimovskaya@soles.ru">Galina.efimovskaya@soles.ru</a>
16.	Сваткова Елена Анатольевна	Руководитель проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения», программа Коларктик ENPI, модератор встречи	<a href="mailto:svatkova@mail.ru">svatkova@mail.ru</a>
17.	Шабашева Мария Анатольевна	Менеджер проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения», программа Коларктик ENPI	<a href="mailto:maria.shabasheva@mail.ru">maria.shabasheva@mail.ru</a>



**Фото 1, 2** Участники межотраслевой рабочей встречи дорожной и лесной отраслей Архангельской области, состоявшаяся в «Архангельскавтодоре» 13 ноября 2012г.

### **1. Результаты встречи №1 (13.04.2012) и план работы встречи №2**

**Результат 1:** Достижение в ходе совместной работы взаимопонимания относительно:

1. Очевидности выгод сотрудничества,
2. Наличия объективных ограничений и возможностей,
3. Формулировки проблемы и постановка цели для сотрудничества.

#### **Формулировка проблемы:**

- Снижение конкурентоспособности лесной отрасли АО из-за высоких логистических издержек, в составе которых роль дорог общего пользования значительна.

**Постановка цели,** на достижение которой направляется межотраслевое партнерство:

- Снижение логистических издержек и повышение конкурентоспособности лесной отрасли; повышение отдачи от ресурсов дорожной отрасли через развитие межотраслевого партнерства.

**Результат 2:** Сбор предложений и идей. См. подробно в отчете по результатам Встречи №1. (CD)

**Результат 3:** Создание Межотраслевой рабочей группы, включающей представителей лесной и дорожной отраслей.

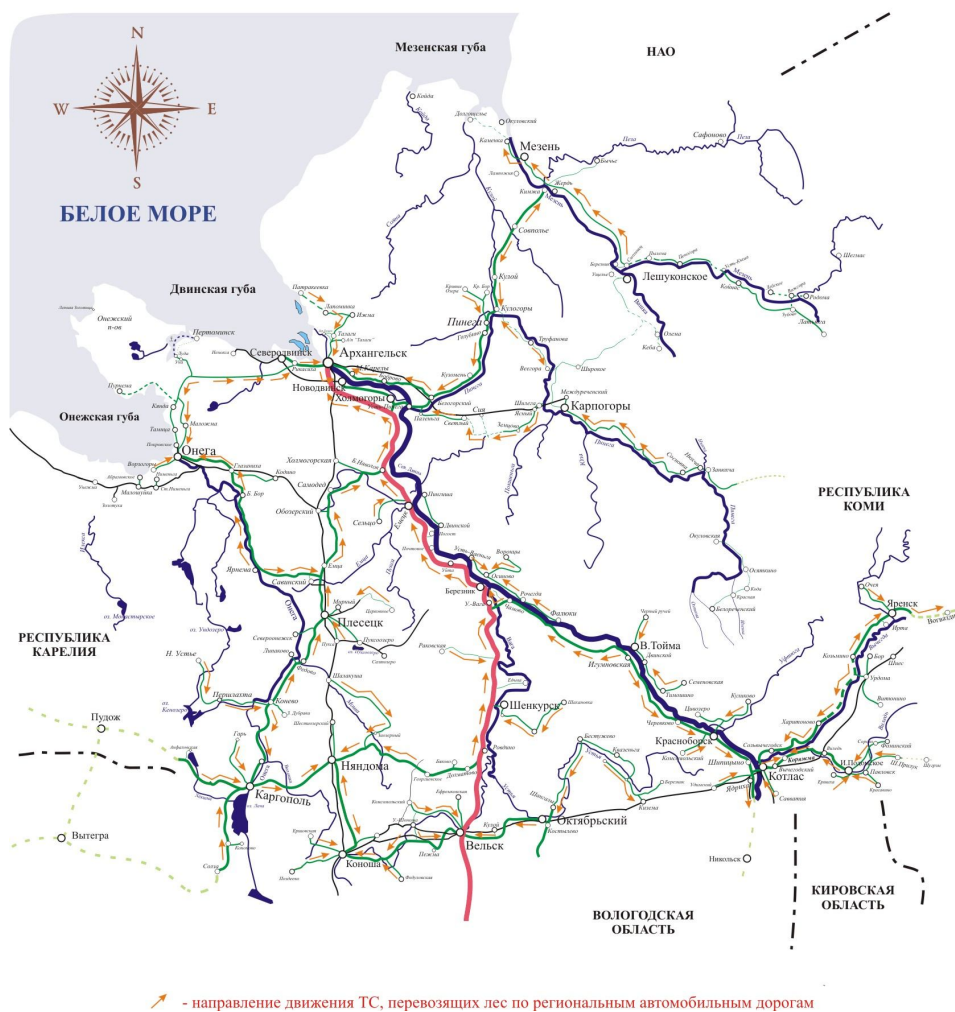
Встреча №2 проводится в расширенном составе межотраслевой рабочей группы для развития результатов первой межотраслевой встречи.

## 2.Актуализация схемы транспортировок леса по сети дорог общего пользования Архангельской области (по данным Архангельскавтодора)

### 2.1 Выделение маршрутов, приоритетных для логистики ЛПК

На **Рисунке 1** представлена схема автомобильных дорог общего пользования с выделением маршрутов, которые, по данным «Архангельскавтодора», задействованы в логистике ЛПК Архангельской области.

### СХЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННЫМ КОМПЛЕКСОМ



**Рис. 1** Автодорожные маршруты, которые по данным «Архангельскавтодора», задействованы в логистике ЛПК Архангельской области.

Присутствующие на встрече представители предприятий лесной отрасли информировали об основных маршрутах транспортировок с использованием дорог общего пользования.

Данные приведены в **Таблице 1**.

**Таблица 1** Основные маршруты транспортировок предприятий ЛПК\* по сети дорог общего пользования Архангельской области

Предприятие лесной отрасли	Район Архангельской области	Основное направление	Примечания
Холдинг ИЛИМ	Ленский, Котласский, Красноборский, Верхнетоемский	Усть-Вага-Ядриха, Красноборск-а/п Куликово	ИЛИМ планирует строительство ведомственной дороги через Комарово. Стр-во позволит исключить маршрут У-В-Я.
		Котлас-Сольвычегодск-Яренск,	Направление имеет перспективу для доступа к лесфонду. ИЛИМ готов к долевым финансированию строительства участка Сойга – Слободчиково с «ненормативными» уклонами (9 км).
		Ст. Ядриха – ст. Удима	Наличие мостового сооружения грузоподъемностью 20 тн.
Холдинг Соломбалалес	Каргопольский, Няндомский, Холмогорский, Виноградовский, Пинежский, Плесецкий, Верхнетоемский, Приморский	Каргополь - Няндома	
Красноборсклес	Красноборский	Красноборск, Слуда	Частные лесозаготовители
Титан	Пинежский, Вельский, Няндомский	Карпогоры	От Карпогор перевозки осуществляются ж/д транспортом

\* Таблица отражает **главные** маршруты транспортировок предприятий, представители которых присутствовали на встрече.

**Примечание:** Для получения полной логистической схемы ЛПК необходимо получить информацию от других крупных предприятий ЛПК.

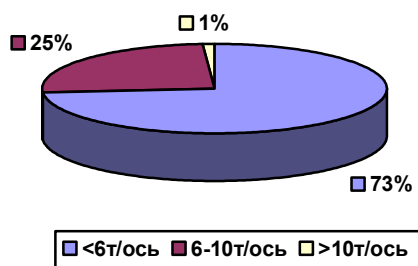
**Задача** - актуализировать Схему (**Рисунок 1**) с выделением приоритетов - главных маршрутов ЛПК, чтобы руководствоваться ею при планировании дорожных работ на дорогах общего пользования регионального значения с максимальным учетом логистических интересов ЛПК.

**Требуется** собрать комментарии от других холдингов ЛПК чтобы:

- Представить сводную логистическую схему ЛПК с участием дорог общего пользования регионального значения (с учетом задействованных подъездов к жд станциям и причалам водных путей) на встрече №3;
- Дополнить схему участками федеральных и муниципальных дорог для обеспечения неразрывности логистики ЛПК (См. **Таблицу 2**).

**Справка автодора:** В составе сети дорог регионального значения Архангельской области, лишь 1% дорог способен обеспечить несущую способность более 10т/ось. Усиленные участки дорог (где проводилась реконструкция в последние годы) находятся на **направлении Плесецк-Каргополь**, обслуживающем логистическую схему ЛПК.

Распределение сети дорог регионального значения Архангельской области по предельной осевой нагрузке



**Диаграмма 1** Распределение сети дорог регионального значения АО по несущей способности

## 2.2 Роль дорог федерального и муниципального значения, входящих в состав приоритетных логистических маршрутов. Определение дополнительных потенциальных участников межведомственного партнерства.

В обеспечении транспортной логистики предприятий ЛПК Архангельской области участвуют автомобильные дороги:

- федерального значения
- регионального значения
- муниципального значения - Предварительный перечень муниципалитетов, находящихся на направлениях логистики ЛПК приведен в **Таблице 2**
- внутриведомственные (лесные)

**Таблица 2** приводит потенциальных участников партнерства - владельцев дорог, вовлеченных в обслуживании логистики ЛПК.

**Таблица 2** Потенциальные участники координации планов для обеспечения неразрывности логистических маршрутов ЛПК

Статус участков дорог, формирующих логистические маршруты ЛПК	Потенциальные участники для координации планов
<b>Федеральное значение:</b> М8 «Холмогоры»	ОАО «Автодороги»
<b>Региональное значение:</b> Плесецк - Каргополь Каргополь-Няндама Котлас-Яренск	ГКУ «Архангельскавтодор» ОАО «Плесецкое ДУ» ОАО «Каргопольское ДУ» ОАО «Няндомское ДУ» ОАО «Мезенское ДУ» (обсл. Сети дорог Мезенского, Лешуконского и Карпогорского р-нов) ОАО «Котласское ДРСУ»
<b>Муниципальное значение:</b> Дороги общего пользования, проходящие по территории населенных пунктов не имеющих	Предварительный перечень: Каргополь, Нандома, Конеево, Плесецк, Котлас, Вычегодский, Коряжма, Виледь, И-Подомское, Дв. Березник, Емецк, Б-Наволоок, Архангельск (Северный округ), Новодвинск.

обходов и муниципальные дороги, обслуживающие логистику ЛПК	При выборе МО учитывались численность населения, а также наличие ж/д станций (Данные о МО включенных в предварительный перечень см. в <b>Приложении 1</b> )
<b>Ведомственное значение:</b>	

**Требуется:**

1. Уточнить перечень населенных пунктов - МО для участия в межотраслевой координации (расположенные на логистических направлениях, имеющих в составе муниципальной сети а/д подъезды к предприятиям ЛПК). Эти дороги, проходящие в зонах застройки населенных пунктов могут стать приоритетами для ремонта.

2. Актуализировать схему сети автомобильных дорог Архангельской области (включая дороги всех значений) с выделением:

- Приоритетных логистических направлений ЛПК,
- Участков с различной несущей способностью,
- Критических элементов (слабых мостов, участков с неудовлетворительным состоянием, отсутствующих участков, проблемных ж/д переездов, участкам. Проходящим в зонах застройки и т.п.).

**3. Представление проекта плана дорожных работ на сети дорог регионального значения**

Планы дорожных работ «Дорожного агентства «Архангельскавтодор» на текущий плановый период 2011-2015 года приведены в **Таблице 3**.



**Таблица 3** Основные объекты строительства, реконструкции и ремонта на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2015гг.

	Наименование документа, регламентирующего планы на 2011-2015гг.	Объекты развития на период 2011-2015гг.	Схема
<b>Объекты строительства и реконструкции на период 2011-2015гг.</b>			
1.	Долгосрочная целевая программы Архангельской области <b>«Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения Архангельской области (2011—2015 годы)»</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Строительство а/д «Архангельск (от д.Рикасиха) – Онега»</li> <li>2. Строительство мостов через р.Тиньга, р.Чуплега, р.Олма , а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень»</li> <li>3. строительство участка а/д «Котлас-Сольвычегодск-Яренск»</li> <li>4. Строительство участка а/д Архангельск (от п.Брин-Наволок) – Каргополь-Вытегра (обход Плесеца)</li> <li>5. Строительство транспортной развязки в одном уровне на 168 км а/д «Архангельск (от п.Брин-Наволок) –Каргополь-Вытегра»</li> <li>6. Реконструкция а/д Ильинск-Вилегодск , км 11 – км 25</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>Долгосрочная целевая программа Архангельской области «Развитие и совершенствование сети региональных автомобильных дорог общего пользования Архангельской области (2011 - 2015 годы)»</b></p> <p>а/д Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень, строительство моста через р. Олма</p> <p>а/д Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень, Строительство моста через р. Тиньга, км 119+724 Строительство моста через р. Чуплега, км 130+269</p> <p>Строительство а/д Котлас-Сольвычегодск-Яренск, участок Рябово-Литвиново</p> <p>Строительство а/д Архангельск (от п. Брин-Наволок)-Каргополь-Вытегра строительство транспортной развязки в одном уровне на 168 км</p> <p>Реконструкция а/д Ильинск-Вилегодск, Км 11 – км 25</p> <p>Строительство а/д Архангельск (от д. Рикасиха)-Онега, участок «19 ветка Хайнозерской дороги</p> <p>Строительство а/д Архангельск (от п. Брин-Наволок)-Каргополь-Вытегра Участок Обход Плесеца</p> <p>Степной транспортный коридор Санкт-Петербург - Каргополь - Котлас - Сыктывкар - Кулойнар - Пермь с посылком Пузан - Медвежьегорск - Костомукша - граница Финляндии</p> <p>Реализация 2012 г. (красный) Реализация 2013 г. (синий) Реализация 2014 г. (зеленый) Реализация 2015 г. (оранжевый)</p>

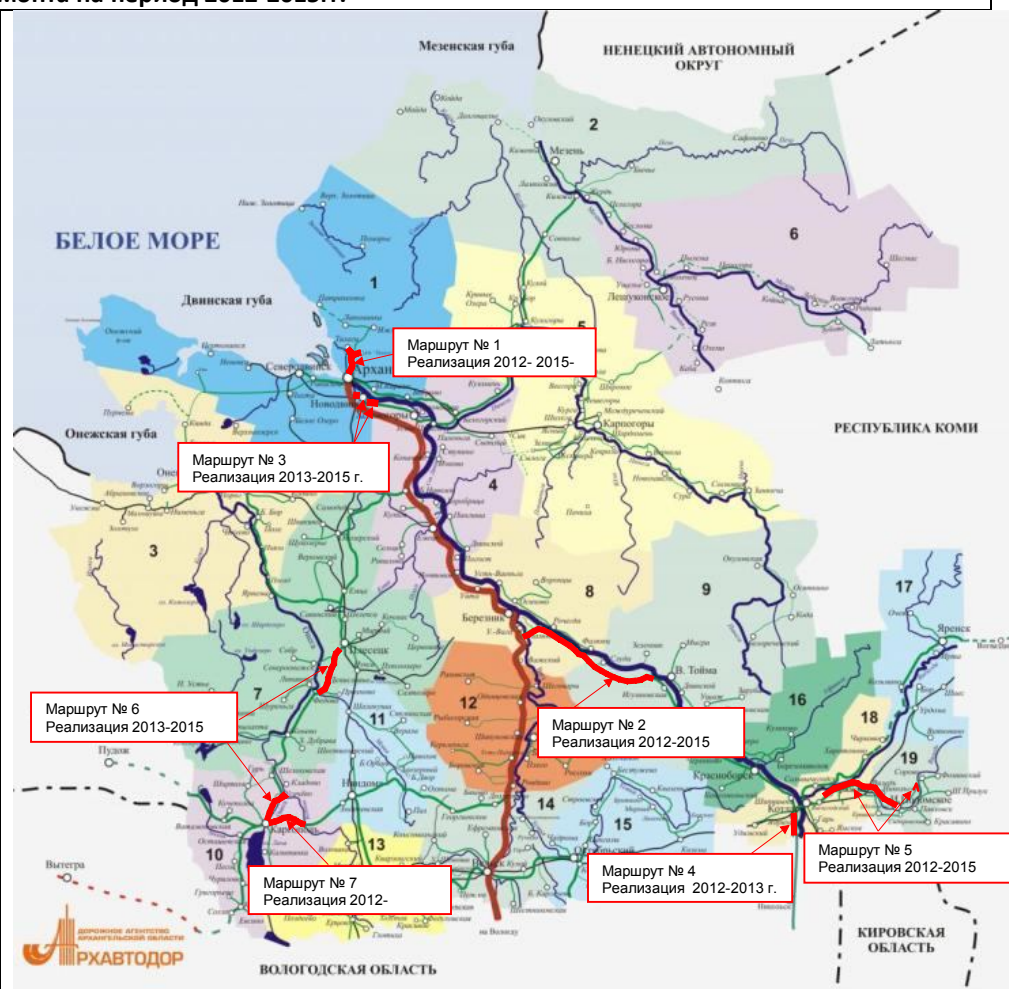
**Объекты капитального ремонта на период 2012-2015гг.**

Долгосрочная целевая программа  
Архангельской области «Улучшение  
эксплуатационного состояния  
автомобильных дорог общего  
пользования регионального  
значения за счет ремонта,  
капитального ремонта  
и содержания (2012—2015 годы)»

**Капитальный ремонт и ремонт  
региональных автомобильных  
дорог и искусственных сооружений** на  
них, включая разработку проектной  
документации и ее экспертизу, по  
маршрутам (см. Схему):

1. Архангельск – аэропорт «Талаги» с  
подъездом к нефтебазе п. Талаги.
2. Усть-Вага – Ядриха.
3. Исакогорка – Новодвинск –  
Холмогоры.
4. Урень – Шарья – Никольск – Котлас.
5. Котлас – Коряжма – Виледь –  
Ильинско-Подомское, Дресвянка –  
Васюнино (км 0+000 – км 1+270),  
Ильинско-Подомское – Быково –  
Павловск –  
Сорово – Фоминский (км 32+840-км  
38+280).
6. Архангельск (от пос. Брин-Наволоки) –  
Каргополь – Вытегра  
(до с. Прокшино).
7. Долматово – Няндомы – Каргополь –  
Пудож.

**Кроме того:**  
- капитальный ремонт и ремонт **59  
МОСТОВ**



### 3.1 Предложения для сближения планов деятельности дорожной и лесной отраслей

В ходе дискуссий от представителей присутствующих предприятий ЛПК поступили предложения для учета в планах работ на дорогах общего пользования регионального значения. Предложения представителей ЛПК и реакция представителей дорожной отрасли сгруппированы в **Таблице 4**.

**Таблица 4** Предложения, поступившие от представителей предприятий ЛПК и важные для логистики лесной отрасли для учета в планах работ на дорогах общего пользования регионального значения

Предложения ЛПК	Комментарий Автодора и действия для реализации предложений
<p>1. Рассмотреть возможность на направлении Котлас-Яренск:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ленский р-н: строительства участка Сойга-Слободчиково, км 140 – км 149 при участии холдинга ИЛИМ (разрубка трассы, предоставление необходимой техники и т.д.);</li> </ul>	<p>а/д Котлас-Сольвычегодск-Яренск - перспективное направление для развития сети региональных дорог, поскольку оно обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• устойчивую транспортную связь с населенными пунктами правого берега Вычегды,</li> <li>• улучшение связности дорожных сетей Архангельской области и республики Коми,</li> <li>• логистику ЛПК, вовлекая в экономический оборот ведущей отрасли лесные ресурсы с возможным последующим развитием в этом перспективном районе устойчивого лесопользования.</li> </ul> <p>Усиление экономической роли направления Котлас -Яренск - основание для его <b>включения в качестве одного из приоритетов для развития</b> (усиления несущей способности) на следующий плановый период. Приоритетность улучшает шансы на устойчивость финансирования дорожных работ на данном направлении. Для обоснования приоритетности направления требуется поддержка лесной отрасли. Предлагается обсудить решение задачи повышения приоритетности направления Котлас-Яренск более детально на следующей встрече Межотраслевой рабочей группы.</p>
<p>2. Рассмотрение возможности ремонта моста через р.Реваж, на а/д ст. Ядриха-ст.Удима (Котласский р-н)</p>	<p>К сожалению, мост ч/р Реваж не подлежит ремонту с усилением несущей способности из-за того, что он имеет деревянные опоры. Существующее состояние моста позволяет проезд транспортных средств общей массой до 20 тн. Для пропуска более тяжелых транспортных средств мост надо <b>перестраивать</b>.  <b>Справка:</b> Всего в области 294 аварийных моста. В настоящее время реализуется программа первоочередной перестройки мостов, несущая способность которых ограничивает проезд транспортных средств с осевой нагрузкой 5т. За 3 года сделано 67мостов , на 2013 г. в плане перестройка 16 мостов.</p> <p>Перестройка моста ч/р Реваж будет включена в перспективные планы. Однако, чем убедительнее будет <b>обоснование для перестройки</b>, тем быстрее можно будет реализовать этот проект. Например, такие аргументы как постоянная востребованность моста для улучшения логистики ЛПК, повышение интенсивности движения грузового транспорта, реализация транзитного</p>

	<p>потенциала, поддержка местных властей и ожидаемый социальный и экономический эффект для местных экономик - весомые аргументы для ускорения реализации проекта. Для выхода с предложением по перестройке моста нужны расчеты. Предлагается обсудить решение этой задачи обоснования перестройки моста ч/р Реваж более детально на следующей встрече Межотраслевой рабочей группы.</p>
<p>3. Рассмотрение возможностей привлечения кредитных ресурсов, дополнительного федерального финансирования для развития региональных дорог (субвенции, субсидии, средства целевых федеральных программ).</p> <p><b>Справка:</b> Холдинг ИЛИМ направляет на строительство мостов и дорог в 2012 - 157 млн.руб., план на 2013 год – 168 млн.руб.</p> <p>Общая динамика ЛПК - замедление строительства лесных дорог. В 2008, 2009 в области строилось по 500 км. Спад наблюдается из-за общих финансовых проблем из-за снижения цен на продукцию ЦБК на рынках. Однако, альтернативы для ЛПК нет: чтобы получить доступ к сырью нужно уходить все дальше в лес и строить дороги. Следствие - строительство дорог увеличивает себестоимость сырья.</p> <p><b>Справка:</b> Государственная политика в отношении строительства лесных дорог отсутствует. Соответственно, нет программ развития лесных дорог, которые, в том числе, способствовали бы сохранению лесов от пожаров. Отсутствует также и определение - что такое лесная дорога. Это - принципиально отличает лесную дорогу от дороги общего пользования, которая имеет категорию, подчиняется нормативам, что позволяет определиться с объемом необходимых работ, себестоимостью строительства/содержания, финансированием программ. Лесные дороги в этом отношении - правовой вакуум. Собственник лесов - федеральное агентство лесного хозяйства, по логике обязанное заниматься инфраструктурой для управления ресурсами, не имеет полномочий заказчика по строительству дорог. Поэтому, дороги строят арендаторы, и каждый по-своему. Жизненный цикл лесной дороги равен периоду освоения делянки. По данным бухучета формируется стоимость 1км и ожидаемый срок службы дороги, на основании которых производится списание затрат по строительству дороги на себестоимость сырья. Себестоимость позволяют снижать старые насыпи узкоколеек и дороги, построенные давно, и уже списанные. В этом случае на себестоимость влияют только затраты на эксплуатацию. Классификация лесных дорог существует с позиции технологии транспортировки леса из делянки: усы, ветки.</p>	<p>Наполняемость регионального дорожного фонда - 4 млрд. р. в год. Из этих средств на содержание дорог направляется лишь 2.1 млрд. р., хотя для ликвидации недоремонта прошлых лет и содержания региональных дорог в нормативном состоянии требуется 12 млрд. р.</p> <p>По решению правительства 15% средств дорожного фонда требуется направлять <b>на поддержание муниципальных дорог.</b></p> <p>Автодору приходится из средств фонда возвращать займы (до 800 млн. р. в год).</p> <p><b>Справка:</b> Традиционная практика субвенций без софинансирования из областного бюджета была заменена на доленое финансирование федеральный /областной бюджеты в пропорции 70%/30%. Однако на практике строительство объекта, начатое за счет субсидий (например а/д Плесецк-Каргополь), завершать пришлось за счет кредитов.</p> <p>Поэтому:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Стройка практически заморожена, удастся выделять лишь порядка 500-600 млн.р. для поддержания строительства уже начатых объектов.</li> <li>• Логичный приоритет автодора сегодня – сохранить те дороги, что есть.</li> <li>• Брать новые кредиты до погашения старых невозможно.</li> </ul> <p>Федеральные субсидии для развития региональных дорог общего пользования существуют, но их можно привлечь при соответствии требованиям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Важность объекта для страны в целом. Таким объектом может стать участок Брин-Наволоки – Плесецк (подъезд от федеральной дороги к космодрому). Такая заявка подана. Хотя в настоящее время под данную категорию попадают, главным образом, объекты С-Петербурга и Сочи;</li> <li>• Обеспечение подъездов протяженностью не более 5 км к населенным пунктам с населением более 125 чел;</li> <li>• Исполнение прямых поручений Президента и Правительства РФ.</li> </ul> <p>Поэтому, если у лесной отрасли будут идеи и предложения по подобным объектам-кандидатам на привлечение субсидий (например, населенные пункты, прилегающие к дорогам общего пользования, где расположены предприятия по лесопереработке), то информируйте для проработки предложения.</p>
<p>4. Рассмотрение возможностей:</p>	<p>4.1 При капитальном ремонте/ реконструкции несущая способность дорог</p>

- 4.1 Повышения несущей способности дорог (с бт до 10-11,5т/ось) при капитальном ремонте автомобильных дорог. Актуальна повышенная несущая способность подъездов к ж/д станциям (перспективным пристаням водных путей?) чтобы обеспечить тяжелые перевозки леса ж/д (и водным) транспортом;
- 4.2 Снижения остроты проблемы закрытия дорог весной при ослаблении их несущей способности с использованием зарубежного опыта;
- 4.3 Снижения весовых ограничений в зимний период.

повышается, но для того, чтобы все направление обеспечивало пропуск тяжелого транспорта нужно усилить также и мосты путем их реконструкции/перестройки. Поэтому, для того, чтобы под логистику лесной отрасли подвести достаточную несущую способность, потребуется участие предприятий ЛПК. Задача: исключить выпадение важных звеньев (мостов, участков, проходящих по территориям застройки или подъездов к ж/д станциям), что впоследствии нарушит непрерывность маршрута и снизит эффект от инвестиций, направленных в повышение несущей способности дорог общего пользования.

Для исключения этого риска нужно «привязать» к логистике ЛПК:

- перспективные планы по реконструкции/перестройке мостов;
- планы капитальных ремонтов/реконструкции участков улично-дорожных сетей муниципалитетов, попадающих на направления логистических маршрутов ЛПК;
- подъездов к интермодальным терминалам (переход с автодорожного на железнодорожный транспорт и, возможно, на водный транспорт).

Решение задачи требует тесного взаимодействия лесной и дорожной отраслей как на стадии планирования, так и защиты совместных планов. Предлагается обсудить более детально механизм взаимодействия.

4.2, 4.3 Если весной региональные дороги открыть для беспрепятственного пропуска тяжелого транспорта, то разрушения дорог устранить не удастся т.к. на это просто нет ресурсов (ни денег, ни возможностей подрядчиков). Встанет вся логистика (и экономики и социальных услуг), в том числе и логистика ЛПК. Чтобы предупредить коллапс, применяются такие меры, как закрытие дорог весной и весовой контроль. Международный опыт показывает возможности смягчить последствия закрытия дорог для бизнеса при помощи **специального режима эксплуатации дорог** (особенно актуального весной) - пониженный скоростной режим, пауза между проходами грузовиков, понижение давления в шинах. Для того, чтобы применить такие режимы и ослабить требования к нагрузкам (снизить ставки выплат) необходимо законодательным путем изменить требования. Для этого **нужна обосновывающая изменения доказательная база, которую может дать наука.**

Поэтому, предлагаемый порядок действий:

1. Выяснить требования к документам, необходимым для изменения нормативов по закрытию дорог и по ставкам компенсационных выплат;
2. На основании требований подготовить техническое задание для проведения исследований, способных послужить доказательной базой для изменений;

	<p>3. Проведение исследований, например, силами профильных кафедр САФУ с выдачей заключения, убедительного для региональной законодательной власти, чтобы изменить нормативы, установка которых находится <b>в компетенции субъекта</b> и работает <b>на повышение конкурентоспособности экономики субъекта</b>.</p> <p>См. предложения САФУ в <b>Разделе 7</b>.</p>
<p>5. Рассмотрение возможностей привлечения к обсуждению межотраслевых вопросов представителей всех лесных холдингов (Архбум, Титан, т.д.), чтобы межотраслевое сотрудничество обеспечивало максимальные выгоды для обеих сторон.</p>	<p>Изначальное решение:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Двери для сотрудничества открыты для всех представителей ЛПК, приглашения к участию во встрече рабочей группы направляются, пресс-релизы о предстоящих встречах публикуются в СМИ.</li> <li>• Результаты этой встречи также будут направлены автодорогом руководству всех крупных холдингов, т.к. приветствуются любые предложения и идеи, содержащие потенциал вклада в достижение цели общего интереса.</li> </ul>
<p>6. Рассмотрение возможностей объединения усилий для решения задачи повышения доступности карьеров минеральных материалов, необходимых для строительства дорог.</p> <p>По результатам аукционов карьеры минеральных материалов стали одним из факторов роста себестоимости дорожного строительства. В результате, в пределах имеющихся ресурсов, делаются гораздо меньшие объемы дорожных работ, чем можно было бы сделать.</p> <p><b>Справка:</b> Согласно практики развитых стран, карьеры дорожно-строительных материалов держат в руках местные власти, знающие их расположение и контролирующие цены. Дорожный подрядчик получает доступ к карьере, ближайшему к объекту строительства, что позволяет экономить также и на транспортировке материала. Таким образом решается задача рационального использования средств налогоплательщиков для блага самих налогоплательщиков. Следствие - в аналогичных климатических условиях Канады или Финляндии себестоимость строительства/ремонта километра дороги ниже, чем в России.</p> <p><b>Справка:</b> В холдинге ИЛИМ ежемесячно проводится бенчмаркинг - сравнение затрат по статьям всех предприятий Группы, в т.ч. и по строительству дорог . Например, Братск-ИЛИМ не имеет проблем с карьерами, соответственно себестоимость продукции там ниже. Следствие - выше прибыль, больше отчислений в местный бюджет. Когда Архангельск-ИЛИМ объясняет более высокую себестоимость своей продукции недоступностью карьеров, то американцы с иронией относятся к неспособности русских решить такой простой вопрос с выгодой для бизнеса и региона.</p>	<p>Дорожная отрасль:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Разделяет озабоченность ЛПК той кризисной ситуацией, что возникла в обеспечении дорожных работ минеральными материалами. Если кризис не разрешить, то материалоемкая дорожная отрасль, вместо освоения более заметных для налогоплательщиков объемов дорожных работ, будет перекачивать средства дорожных фондов на приобретение местных каменных материалов по завышенным ценам. Дорожные подрядчики рассматривают возможности приобретения материалов в других регионах и даже странах (Украина, Китай), где они дешевле. Однако дальность транспортировки в любом случае ведет к росту себестоимости материальной составляющей дорожных работ.</li> <li>• Полагает, что многие месторождения каменных материалов не разрабатываются, а приобретены для создания искусственного повышенного спроса и, соответственно, завышенных отпускных цен на материалы.</li> <li>• Поднимает вопрос о необходимости введения практики изымания лицензии на разработку придерживаемых карьеров и контроля стоимости кубометра материала.</li> <li>• Считает, что материалы из карьеров области должны выделяться под объекты, нужные для развития экономики области.</li> <li>• Имеет информацию о потребностях дорожной отрасли на ближайшие пять лет, которая может быть дополнена информацией о потребностях лесной отрасли в материалах с привязкой к конкретным карьерам на территории области, которые находятся как в разработке, так и в непродуктивной консервации.</li> <li>• Готовит соответствующее обращение и подключает к решению проблемы депутатов областного собрания.</li> </ul>

<p><b>Справка:</b> Вопрос о завышении стоимости материалов владельцами карьеров уже поднимался на экспертно-аналитическом совете при губернаторе в сентябре 2012 года, дано поручение Минприроды проработать данный вопрос с учетом мнения ФАС и ЛПК.</p> <p><b>Предложение:</b> Включить решение задачи в повестку дня межотраслевой рабочей группы, привлечь поддержку Министерства природных ресурсов, первых лиц правительства (например, зам.губернатора по инфраструктурному развитию) и других специалистов, владеющих темой.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Поддерживает мнение ЛПК, что каменными материалами, имеющими стратегическое значение для болотистой Архангельской области, должны владеть не частные лица, а ответственная государственная структура, которая осуществляла бы все необходимые функции (от изысканий до контроля себестоимости материалов)</li> <li>• Поддерживает предложение объединить усилия для урегулирования острого карьерного вопроса на уровне субъекта и совместно и оперативно определиться с путями выхода из кризисной ситуации.</li> </ul>
<p>7. В прошлые годы существовала практика проведения ежегодных совещаний с участием представителей ЛПК, областной администрации, Архангельскавтодора и глав администраций районов, где достигались конкретные договоренности и практика подтверждала <b>хорошее выполнение этих договоренностей</b>. Целесообразно сохранить эту практику разделения ответственности между лесным бизнесом, дорожниками, представителями власти областного уровня и местного самоуправления, что позволяет лучше соответствовать нуждам населения районов области.</p>	<p>Возврат к такой практике целесообразен, если совещания проводить <b>на местах, в районах области</b>, где местное самоуправление может быть представлено более широко. Актуальность таких встреч повышается решением правительства направлять 15% средств дорожного фонда на нужды муниципальных дорог. Поэтому такие встречи могли бы послужить площадками для:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Достижения соглашения по направлению этих средств для улучшения участков дорог, важных для логистики ЛПК;</li> <li>• Оказания помощи муниципальным властям по выполнению функций заказчиков дорожных работ при расходовании этих средств (контроль качества).</li> </ul> <p>Предлагается обсудить действия по восстановлению практики ежегодных расширенных совещаний наиболее удобным и результативным способом для решения задач межотраслевого сотрудничества.</p>

#### 4 **Согласование действий для адаптации плана дорожных работ на сети регионального значения, отвечающего интересам лесной отрасли**

Задачи, вытекающие из результатов встречи №2 (См. Таблицу 4) как темы для формирования повестки дня межотраслевой встречи №3:

1. **Сбор** комментариев от холдингов ЛПК с целью завершения подготовки **сводной логистической схемы ЛПК с участием дорог общего пользования** регионального значения (с учетом задействованных подъездов к жд станциям и причалам водных путей).

**Цель:** Повышение экономической отдачи от инвестиций, направляемых на улучшение эксплуатационных характеристик дорог регионального значения (в т.ч. на повышение несущей способности) .

2. Согласовать **перечень населенных пунктов** - МО для участия в межотраслевой координации (расположенные на логистических направлениях, имеющих в составе муниципальной сети а/д подъезды к предприятиям ЛПК).

**Цель:** Содействовать включению в перечень приоритетов для ремонта (с участием ресурсов дорожного фонда) **участков муниципальных дорог**, входящих в состав логистических маршрутов ЛПК с поддержкой автодорог муниципалитетов в роли заказчиков дорожных работ.

2.Согласовать порядок актуализации **схемы сети автомобильных дорог** Архангельской области (включая дороги всех значений) с выделением:

- Приоритетных логистических направлений ЛПК,
- Участков с различной несущей способностью,
- Критических элементов (слабых мостов, участков с неудовлетворительным состоянием, отсутствующих участков, проблемных ж/д переездов, участкам. Проходящим в зонах застройки и т.п.)

**Цель:** Подготовка **основания для координированного планирования дорожных работ** всеми участниками, отвечающими за состояние дорожных участков разной ведомственной подчиненности, обслуживающих логистические маршруты ЛПК.

3.Обсуждение подготовки совместного аргументированного обоснования для перевода дорожного направления **Котлас-Яренск** из сегодняшнего социально ориентированного значения в экономический **приоритет для развития** области (с усилением несущей способности) на следующий плановый период.

**Цель:** Закрепление в планах дорожной отрасли финансовых ресурсов для стабильного развития направления. Обсуждение аргументов и возможностей реализации схем ГЧП для отдельных компонентов направления.

4.Согласование шагов для подготовки совместного аргументированного социально-экономического **обоснования** для выхода с предложением по перестройке моста ч/р Реваж.

**Цель:** Сбор аргументов и данных, необходимых для **расчетов**, чтобы включить перестройку моста в перспективные планы.

5.Рассмотрение предложений ЛПК по объектам-кандидатам на **привлечение федеральных субсидий** для дорог регионального значения области.

**Цель:** Привлечение дополнительных источников финансирования для улучшения дорог, участвующих в логистике ЛПК.

6.Согласование порядка действий на стадии **планирования** для снижения логистических издержек ЛПК для заблаговременного выявления слабых звеньев на логистических маршрутах и привязки к логистическим маршрутам ЛПК:

- перспективных планов по реконструкции/перестройке мостов;
- планов капитальных ремонтов/реконструкции участков улично-дорожных сетей муниципалитетов, входящих в состав логистических маршрутов;



- подъездов к интермодальным терминалам (переход с автодорожного на железнодорожный транспорт и, возможно, на водный транспорт).

**Цель:** Обеспечение неразрывности логистики ЛПК и повышение экономической отдачи от средств, направляемых на дорожные нужды.

7. Выяснение требований к документам, необходимым для изменения нормативов и ставок по ограничению движения (закрытию) по дорогам (зимой, весной).

**Цель:** Подготовка технического задания для проведения исследований, способных послужить доказательной базой для изменений, проведение исследований и получение заключения, убедительного для региональной законодательной власти, чтобы изменить нормативы, установка которых находится в компетенции субъекта.

8. Обсуждения порядка информирования руководства всех крупных холдингов ЛПК о деятельности межотраслевой рабочей группы и стимулирование обратной связи.

**Цель:** Минимизация риска сужения межотраслевого сотрудничества, нацеленного на широкое институциональное развитие, до взаимодействия заинтересованных организаций и локальных проектов, не способных изменить ситуацию (высокие логистические издержки ЛПК) в целом.

9. Разработка конкретных совместных действий для **урегулирования острого карьерного вопроса** на уровне субъекта (а если надо, и федерации) и совместного оперативного планирования путей выхода из кризисной ситуации.

**Цель:** Снижение себестоимости дорожного строительства в Архангельской области.

10. Возврат к практике широких дискуссий с участием местного самоуправления с проведением совещаний в районах области.

**Цель:** Вовлечение муниципальных властей в взаимовыгодную координацию развития дорог для минимизации разрывности логистических маршрутов ЛПК

## **5. Согласование подхода к функциям межотраслевой рабочей группы как органа управления межотраслевым сотрудничеством, предложения по выстраиванию механизма реализации межотраслевого партнерства. Подготовка положения о межотраслевой рабочей группе**

В процессе дискуссий участниками встречи согласованы:

**А. Целесообразность** создания межотраслевой рабочей группы как результативного инструмента решения задач и достижения целей общего интереса.

**Б. Основные принципы** создания и функционирования межотраслевой рабочей группы:

- Добровольность участия, взаимная польза, поступательное развитие межотраслевых отношений от координации, через кооперацию к интеграции, последовательность действий от первичного к вторичному на основе расстановки приоритетов, содействие социально-экономическому развитию региона, движение к рациональному и устойчивому ресурсопользованию.

**В. Условия** для результативности межотраслевой рабочей группы:

- Наличие у межотраслевой рабочей группы признаваемого статуса;
- Формализация деятельности (т.е. наличие согласованного порядка и правил);
- Политическая поддержка при соответствии деятельности группы прогрессивным тенденциям, развивающимся в российском обществе и, поддержанным федеральной политикой и законодательством.

**Г. Обязательств по поддержанию имиджа** Архангельской области, инициировавшей межотраслевое партнерство лесной и дорожной отраслей, вызывающее интерес других регионов к формированию новой модели межотраслевых отношений.

**Д. Необходимость решения вопросов** относительно:

- Выбора оптимального графика работы группы, эффективной системы коммуникаций между участниками, сохранение устойчивости работы и преемственности обязательств в условиях частой смены участников, актуальности функций постоянного секретаря\* группы (хранение документов, подготовка протоколов, информирование, координация и т.д.), формата председательства\*\*.
- Частично, формальные «правила игры» для межотраслевой группы можно позаимствовать из практики управления международными проектами, полагая, что развитие межотраслевого партнерства - также своего рода **долгосрочный проект**. Исходя из такого предположения сделаны первые шаги для формализации процесса, а именно, формулировка проблемы и постановка цели выполнена с применением методологии «Управление проектным циклом» (См. материала межотраслевой встречи №1, проведенной в формате семинара).

**\*Справка:** Функции секретаря на данном подготовительном этапе выполняет проект, реализуемый в «Архангельсавтодоре» в рамках международной программы Коларктик «Управление дорогами с низкой интенсивностью», который в середине 2013 г. заканчивается. Задача проекта: обеспечить первоначальный задел и динамику, оттолкнувшись от которых, секретарь сможет продолжить работу.

**\*\*Справка:** Управление проектом складывается из текущего администрирования и процедуры принятия решений под сменным председательством партнеров (по полгода), что позволяет поддерживать баланс. Возможны также и форматы сопредседательства (при количестве партнеров не более двух).

#### Е. Частота встреч межотраслевой рабочей группы и дата следующей встречи:

- Промежуток между первой и второй встречами - 13 апреля по 13 ноября (7 месяцев) слишком длинная пауза для поддержания динамичной деятельности. Однако слишком частые встречи также малоэффективны, поскольку нужно время, чтобы отработать решения предыдущей встречи. Поэтому дата следующей встречи №3 совмещается с датами очередного лесного форума в апреле 2013. Предлагается:
- Третью встречу рабочей группы провести в расширенном составе.
- Включить представителей «Архангельсавтодора» в организационный комитет для заблаговременной подготовки вопросов для формирования повестки дня встречи
- Привлечь для проведения встречи поддержку проекта Коларктик.

**Ж. Необходимость особого внимания поиску формата межотраслевой рабочей группы.** Альтернативы формата, преимущества и риски систематизированы в **Таблице 5**.

**Таблица 5** Альтернативы формата межотраслевой рабочей группы, преимущества и риски

Формат рабочей группы	Преимущества	Риски
1. Группа как <b>инструмент выработки решений для органа исполнительной власти</b> , формально ответственного за результат работы.  Правовая основа формата - Указ №57 от 09.04.2010 «Об утверждении регламента организации совещательных и вспомогательных органов при Губернаторе Архангельской области».	Решать вопросы, важные для отраслей и экономики области на высшем уровне с учетом специфики деятельности исполнительной власти. Если председателем группы будет, например, зам. губернатора, то протокольное решение рабочей группы будет носить не рекомендательный характер, а как минимум, станет поручением. Поднятый вопрос о карьерах дорожно-строительных материалов показал, что статус группы немаловажен, чтобы решать подобные вопросы.	Традиционный пример формата - Комиссия. Подобный формат эффективен для координации решения краткосрочных проблем, например, Комиссия противопоаводковая. Однако, такой формат не показывают большого эффекта при деятельности на постоянной основе, например, Комиссия по БДД, быстро превращаясь в формальность, которую по долгу службы обязаны соблюдать госструктуры, <b>но не бизнес</b> . Присутствие холдингов ЛПК в межотраслевом сотрудничестве требует минимизировать риски формализации.
2. Группа как добровольный орган решения вопросов общего интереса на основе <b>самоорганизации</b> на основе соглашений и правил,	Формулировка проблемы высоких логистических издержек ЛПК переводит межотраслевые отношения в саморегулируемый формат отношений <b>«поставщик (дорожная</b>	Выгоды саморегулируемого формата реализуются при соответствии новых форм управления требованиям: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Демократичность</li> </ul>


<p>регулирующих отношения между участниками.</p> <p><b>Данный вариант больше подходит</b> для обеспечения процесса достижения цели, поставленной перед участниками межотраслевого партнерства.</p> <p><b>Приложение №2</b> содержит <b>проект положения о межотраслевой рабочей группе</b> на основе N 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях»</p>	<p><b>отрасль)/пользователь (ЛПК)».</b></p> <p>Формат не препятствует включению в сотрудничество представителей органов исполнительной власти любого уровня.</p> <p>Развитие подобных отношений стимулируется национальным законодательством для институционального развития в российском сообществе и совершенствования рыночных отношений, улучшения управления региональными экономиками за счет согласования интересов хозяйствующих субъектов, реализации выгод партнерств и разделения ответственности.</p> <p>Следствие - более полное раскрытие экономического потенциала региона, выявление новых источников экономического роста и социального развития.</p> <p>Поскольку российский механизм выстраивания институциональных структур еще не сформирован, то опыт региона в этой области способствует формированию позитивного имиджа инновационного региона, обеспечивающего вклад в развитие методологии и теории управления институциональной устойчивостью на российском экономическом пространстве.</p>	<p>отношений</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Простота структуры, регулирующей отношения</li> <li>• Гибкость структуры для реагирования на изменения</li> <li>• Понимание сторонами проблем, рисков и целей друг друга</li> <li>• Мотивация сторон к достижению поставленных целей</li> <li>• Общее стремление к прогрессу</li> <li>• Наполненность отношений практическими действиями</li> </ul> <p>Несоответствие требованиям создает риски, препятствующие достижению ожидаемых выгод для отраслей и для региона в целом.</p>
---	--	--

## 6. Источники технологической информации, создаваемые по результатам проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе», программа Коларктик ENPI

Технологическая информация, подготовленная для российских специалистов в результате проекта Коларктик «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц регионе», представлена на сайтах:

- <http://www.ador.ru/innovations/kolarctic/> - сайт «Архангельскавтодора»:
  - **материалы обучающих семинаров**, проведенных в рамках проекта в Архангельске, Мурманске и Рованиеми (2011-2012гг.)
  - **аналитические отчеты проекта** по результатам семинаров
  - **технические отчеты проекта**:
    - 1) «Оценка влияния тяжелых грузовых автоперевозок на дорожные конструкции. Изучение в Финляндии (а/д HW4, Баренц регион, Финляндия)»
    - 2) «Оценка влияния тяжелых грузовых автоперевозок на дорожные конструкции. Виртуальная симуляция. Изучение пилотной а/д «Архангельск-Рикасиха-Онега»
  - **переведенные на русский язык отчеты проекта ROADDEX**, содержащие практические рекомендации для строительства, содержания и ремонта дорог в северных условиях (всего 8 отчетов)
- [www.roadex.org](http://www.roadex.org) – сайт международного проекта ROADDEX, на котором представлены материалы, наработанные в результате международного сотрудничества дорожников стран Северной Европы 1998-2012гг.

Для специалистов лесной отрасли специально рекомендуемые материалы, переведенные в рамках проекта на русский язык:

<p>«Восстановление лесной дороги – Проектные предложения».</p> <p>Демонстрационный проект ROADDEX.</p> <p>Авторы: Пэр Кристоферсон, Сванте Йоханссон</p> <p><a href="http://www.ador.ru/data/files/static/kolarctic-3-09.pdf">http://www.ador.ru/data/files/static/kolarctic-3-09.pdf</a></p>	
---	---

“Контроль давления воздуха в шинах тяжелых грузовых автомобилей. Ряд наблюдений в отношении применения контроля давления воздуха в шинах на лесовозах в Хайленде, Шотландия”.

Авторы: Рон Манро, Фрэнк МакКаллок.

[http://www.ador.ru/data/files/static/roadex\\_2.pdf](http://www.ador.ru/data/files/static/roadex_2.pdf)



## 7. Действия по развитию результатов межотраслевой встречи

По результатам встречи поступили предложения от САФУ, которые систематизированы в **Таблице 6**.

**Таблица 6** Предложения по участию САФУ в реализации межотраслевого партнерства ЛПК и дорожной отрасли

Возможная деятельность САФУ, ожидаемый результат	Условия и предложения:
<p><b>Кафедра промышленного транспорта САФУ</b> выражает готовность обеспечить научное сопровождение исследовательского проекта по изучению влияния движения тяжеловесного транспорта на дорожные конструкции с учетом:</p> <p>А) геологических условий Архангельской области и влияния сезонных факторов на несущую способность дорожных конструкций;</p> <p>Б) международного опыта в области исследования.</p> <p><b>Ожидаемый результат:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечение доказательной базы, которая послужит основой для изменений в условиях и ограничениях эксплуатации дорог предприятиями лесной отрасли, что снизит логистические издержки ЛПК;</li> <li>• Развитие диалога бизнеса и науки, приобретение опыта и усиление имиджа САФУ в области прикладных исследований.</li> </ul>	<p>Подготовка заказчиком <b>технического задания</b> с постановкой задачи исследователям, чтобы результат их работы мог послужить доказательной базой для <b>оптимизации режима транспортировки леса</b> (загрузка, скоростной режим, интервал движения, давление в шинах, ставки компенсационных сборов) <b>и несущей способности дорог с учетом сезонных факторов.</b></p> <p><b>Предложение:</b> Подготовка проекта <b>технического задания</b> в рамках проекта Коларктик «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц регионе».</p>
<p>Институт повышения квалификации САФУ предлагает реализацию <b>совместной программы повышения квалификации для специалистов дорожной и лесной отраслей</b> включающей вопросы общего интереса, например, методы отвода участков и оформление материалов отводов, требования к арендатору при использовании лесного участка, хранение древесины, требования к составлению проектов рекультивации, технологии строительства и содержания гравийных дорог и др. (инициатива предприятия Севзапдорстрой)</p> <p><b>Ожидаемый результат:</b> Повышение квалификации кадров обеих отраслей путем межведомственного обмена знаниями.</p>	<p>Институт повышения квалификации в принципе выразил согласие на создание такой программы, требуется детализация программы от лесной и дорожной отраслей.</p> <p><b>Предложение:</b> Рассмотрение предложения и, в случае принятия, согласование состава программы повышения квалификации на базе САФУ.</p>

**Приложение 1**

Предварительный перечень населенных пунктов - муниципальных образований Архангельской области, сети которых прилегают к дорогам общего пользования и/или обслуживают логистику ЛПК

№	Направление	Район	Населенный пункт	Население, чел	Примечание
1	Каргополь-Няндама	Каргопольский	Каргополь	10214	
		Няндомский	Няндама	24035	ст. «Няндама»
2	Каргополь - Плесецк	Плесецкий	Конево Плесецк	4 344 11037	ст. «Плесецкая»
3	Котлас- Коряжма	Котласский	Котлас  Вычегодский Коряжма	60562  12 861 39641	ст. «Котлас-Южный», «Котлас-Северный» ст. «Сольвычегодск» ж/д ветка от линии «Котлас-Сыктывкар»
		Вилегодский	Виледей Ильинско-Подомское	77 3 682	ст. «Виледей»
4	М-8 Холмогоры (участок от Екимово/Долматово до Архангельска)	Виноградовский	Дв.Березник	6018	
5		Холмогорский	Емецк	1077	
			Брин-Наволок	809	
Архангельск		Северный округ	24 821	однопутная ж/д ветка от ст. «Архангельск-город»	
		Маймаксанский округ	22 911	однопутная ж/д ветка от ст. «Архангельск-город»	
		Соломбальский округ	36 587		
Новодвинск	40 574	Ст. «Исакогорка», «Архангельск-город»			

Источник: <http://www.arhangelskstat.ru>