

ЭКОНОМИКА И ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА

УДК 658.155 : 630*378.3

Е. С. РОМАНОВ

Архангельский государственный технический университет

ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНЫМ ОТНОШЕНИЯМ
НА ЛЕСОСПЛАВЕ

Показаны изменения в договорных отношениях поставщиков сплавной древесины с речным флотом и формировании тарифов, а также ситуация в леспромхозах, которые не могут обойтись без лесосплава.

The changes in contract relations of floating timber suppliers and inland water transport have been revealed. These changes also include tariff formation as well as the situation in industrial forestries that cannot do without timber-rafting.

До 1990 г. в лесной промышленности СССР, включая лесосплав, особую роль играли цены франко-вагон станция назначения и франко-пункт приплава. Они были усредненными. Расстояние доставки продукции до покупателя не влияло на выручку отправителя (леспромхоз, сплавконтора), который оплачивал тариф за фактическое расстояние, но затем получал возмещение.

Предприятие, ставшее самостоятельным, отгружая продукцию покупателю, перекладывает на него оплату транспорта. Но при известном увеличении расстояния и стоимости перевозки покупатель вообще может отказаться от приобретения лесопродукции.

Сплавная древесина, доставленная речным флотом, например в Архангельск, теперь имеет разную стоимость в зависимости от того, где она была сдана речфлоту для буксировки. Рентабельность сплавных леспромхозов, расположенных по р. Северной Двине, тем ниже, чем выше по течению реки леспромхозы сдают лес для проплава. Возникает ситуация с образованием дифференциальной ренты. При некоторых расстояниях проплава сплавная древесина будет неконкурентоспособной по сравнению с сухопутной. Все это подорвет лесосплав и леспромхозы, примыкающие к сплавным рекам, а заодно и речной флот лишится перевозок. снабжение сырьем крупных лесоперерабатывающих предприятий в устьях Северной Двины, Онеги, Вычегды и других рек еще более осложнится.

Можно предположить, что такая специфическая отрасль, как лесосплав, не может обойтись без государственного регулирования цен, кредитных льгот и др. Далее рассмотрена современная ситуация в звеньях лесосплавного процесса на примере Северной Двины.

Многие десятилетия Северолес (в 1992 г. концерн, с 1993 г. — акционерная компания) и Северное речное пароходство (СРП) ежегодно в апреле заключали «Навигационный договор на буксировку древесины в плотах в Северодвинском бассейне». Ниже приведено краткое содержание договора.

Грузоотправителями являются предприятия, которые самостоятельно ведут все расчеты за буксировку древесины. В 1992 г. это были: 10 леспромхозов* (по Вычегде — 3, Северной Двине — 6, Пинеге — 1),

* В дальнейшем предприятия названы леспромхозами (ЛПХ), сплавконторами (СПК), а не комплексными ЛПХ, комплексными лесосплавными предприятиями (КЛСП) ради упрощения и потому, что в 1992—1993 гг. они, даже формально, уже не были комплексными.

4 сплавконторы, 3 объединения (Котласлес, Верхнетоемсклес, Двиносплав), а в 1993 г. — 11 леспромхозов и 5 сплавконтор, которые «делегировали акционерной компании право на заключение договора».

В договоре указывают объемы буксировки (в тоннах) всего и по грузоотправителям и выделяют объемы мая. В 1992 г. общий объем по договору был 1946, в 1993 г. — 1425 тыс. т, в мае 905 и 907 тыс. т.

Стороны принимают график предъявления плотов зимней сплотки. Плоты отбуксировываются по акцептованным декадным заявкам. Перед этим их предъявляют к осмотру, составляя накладную со сводными спецификациями на древесину и такелаж, схемами расположения секций и такелажа; оформляют акты осмотра. Время приема пароходством плота к буксировке фиксируется только после внесения ему платы за провоз и сборов.

Поскольку плоты идут без проводников (плотоагентов) и на них нет средств управления, Северолес принимает на себя возмещение пароходству его расходов по прохождению трудных участков, остановкам и т. п. Вывод плота на судовой ход оплачивает его владелец (отправитель) по ставкам аренды флота. Оговариваются условия ремонта плотов, несения на них сигналов. Определяются пункты отстоя при штормах и для временной передержки плотов (в целях более равномерной работы флота).

Приречные предприятия Северолеса (сплавконторы, леспромхозы) обязаны непрерывно (без выходных дней) по требованию СРП производить ремонт плотов на трассе независимо от того, кто является конкретным отправителем плота. За предприятиями-участниками договора закреплены дистанции рек для ликвидации аварий (указаны границы). Сбор и вылов аварийной древесины входят в обязанности Северолеса. Затраты на ремонт плота получателем в конечном пункте приплава пароходство оплачивает получателю по его калькуляции.

Места и другие условия постановки плотов регулируются договором порта (Архангельского, Котласского) с получателями плотов, а в Архангельске также с Беломорской СПК, которая занимается постановкой плотов ЛДК, ЦБК, лесобазам и др.

В договоре 1992 г. была определена материальная ответственность пароходства за потери древесины по его вине. Расчеты за буксировку производились по согласованным тарифам.

В заключение в договоре — 1992 было сказано, что концерн Северолес «передает исполнение» этого договора «своим предприятиям, которые непосредственно занимаются с пароходством всеми вопросами и несут в полном объеме ответственность».

В апреле 1993 г. вместо развернутого договора было принято соглашение о продлении прошлогоднего договора с изменениями и уточнениями. Были исключены параграфы, в которых предусматривалось возмещение отправителями расходов на содержание контрольной тяги, сигнальные фонари, а также ответственность сторон за невыполнение планов. Если за древесину, сданную и принятую по акту на месте аварии, а также всю разнесенную, не подтвержденную актами сдачи, до 1992 г. предусматривались твердые ставки возмещения пароходством, то в 1993 г. — возмещение «по фактическим затратам на освоение этой древесины с представлением пароходству сметы расходов».

Из приведенного видно, что:

договор — 1992 был чисто хозрасчетным документом, хотя и принят 16 апреля, т. е. уже после либерализации цен и целого квартала работы в новых условиях вхождения в рынок;

договор — 1993, формально не отменяя прежних подходов, не внес ничего нового, как будто навигация 1992 г. и I квартал 1993 г. не дали никаких уроков. Это объясняется, скорее всего, тем, что одна из

сторон — Северолес — оказалась, по-существу, «не у дел», а предприятия не готовы в отдельности ставить условия пароходству.

В отношениях с пароходством особую роль играют тарифы на буксировку плотов. В 1990 г. был введен очередной, обновленный Прейскурант № 14-01 тарифов на речные перевозки, в котором видно место отведено буксировке плотов. Схема поиска тарифа в прейскуранте такова.

По справочнику расстояний между пунктами начала буксировки и приплава находят расстояние для конкретного плота, например, от запани Рочегда до Архангельска — 347 км. По типу и габаритам плота определяют его объем. Пусть его длина 415 м, ширина 80, осадка 1,5 м, коэффициент полнодревесности для сортиментов 0,39 (для хлыстов 0,35). Отсюда объем плота 19 422 м («тарифная норма»).

По указателю схем находят, что для магистральной реки (здесь — Северная Двина; реки Пинега, Вага, Онега по прейскуранту считаются малыми) при объеме плота более 10 000 м³ в Северном речном пароходстве тариф следует принимать по схеме 5. По этой схеме при длине плота от 301 до 450 м тариф равен 41 к./м³, а за весь плот 7963 р. Для такого же плота, но из хлыстов, тариф следует принять «на две схемы выше», т. е. по схеме 7 — 49 к./м³.

Очевидно, что тарифы даже по тому времени были низкими. В 1991 г. их повышали в рамках прейскуранта: до 01.08.91 г. добавляли 2 схемы, затем уже 9 схем. В 1992 г. увеличение шло по сравнению с тарифами после 01.08.91 г. кратно: с 18.03.92 г. в 6 раз, с 18.05.92 г. еще в 2 раза, с 01.10.92 г. еще в 2,5 раза. На навигацию 1993 г. был установлен повышающий коэффициент 280 к тарифам Прейскуранта № 14-01. Так, для нашего примера тариф 1993 г. равен $0,41 \cdot 280 = 114,8$ р./м³, а за буксировку плота 2 229 645 руб.

Следует оговориться, что коэффициентом 280 учтены и те расходы, которые прежде Северолес возмещал пароходству сверх тарифа: за контрольную тягу, по сигнальным фонарям и др., т. е. фактическое увеличение было несколько меньше 280 раз.

Таким образом, в 1991—1993 гг. тарифы строились так же, хотя и были резко увеличены. Освоение же аварийной (по вине пароходства) древесины возмещалось не по ставкам, а по фактическим затратам, но с представлением смет. Эти отношения несут на себе явные следы перехода от одной системы к другой. В перспективе расчеты будут, по-видимому, все более индивидуализированными (между пароходством и каждым грузополучателем).

В Архангельской области есть ряд леспромхозов, которые в силу большой удаленности от железных дорог не могут в ближайшее время самостоятельно, без сплава, выйти на рынки. К их числу относятся леспромхозы Верхнетоемсклеса. Еще недавно, в 1989—1990 гг., они поставляли свыше 1,2 млн м³ древесины ежегодно. Однако и тогда у них наметился спад объемов производства: в 1989 г. — 7,0; в 1990 — 4,5; в 1991 — 16,0; в 1992 — 4,5 %. Как видно, причиной спада был не «рынок»; более того, в первом году реальных реформ (1992 г.) спад даже несколько замедлился. Застойные явления в экономике СССР, низкая эффективность новой техники, ее высокая капиталоемкость, падение трудовой и технологической дисциплины — все это началось задолго до рыночных реформ. Вместе с сокращением молевого сплава это ставило предприятия Верхнетоемсклеса в сложное положение.

В 1992 г. Верхнетоемсклес был преобразован в одноименное акционерное общество открытого типа. Его учредителями стали Архангельский областной комитет по управлению имуществом и шесть предприятий района. Правление АО состоит всего из 18 человек; имеются только два отдела — финансовый и материально-технического снабжения; закрыты даже производственный и экономический отделы.

Передав леспромхозам все функции по организации производства, руководство АО сосредоточилось на реализации и снабжении. В отделе МТС 10 человек — более половины аппарата; есть представители в Архангельске, Котласе. По-видимому, именно это привлекает леспромхозы остаться в АО.

Реализация продукции — самая «рыночная» функция. Удаленные от покупателей леспромхозы, даже имея отличную продукцию, могут не продать ее по высоким ценам. Верхнетоемские леспромхозы — традиционные поставщики хвойных балансов Архангельскому ЦБК, но их не устраивают цены комбината. Еще менее выгодные условия предлагают лесозаготовителям покупатели фанерного сырья. В том и другом случаях возможно прекращение поставок.

Считается, что лесопильным заводам Архангельска остро не хватает пиловочника, однако лишь три завода заключили контракты с Верхнетоемсклесом. Вероятно, есть более выгодные для лесопильщиков, хотя и не всегда солидные, каналы (распиловка давальческого сырья и т. п.). Сказываются нежелание делиться с лесозаготовителями валютой и другие факторы. Становится очевидным, что прежние хозяйственные связи, о разрушении которых сожалеют противники реформ, были неестественными, навязанными силой административного режима.

Весьма удаленные от железных дорог леспромхозы все же решаются на постройку своих автодорог для перевозки готовой лесопродукции на станции МПС. Необходимо предостеречь лесозаготовителей: они, на наш взгляд, преувеличивают спрос на свою продукцию. С добавлением расходов на перевозку к станции она может оказаться убыточной, а бюджетная поддержка рано или поздно прекратится.

Характерная ситуация складывается на крупнейшей молевой реке Архангельской области — Пинеге. Областная комиссия по чрезвычайным обстоятельствам своим постановлением от 3 февраля 1993 г. разрешила проводить молевой сплав по Пинеге еще в течение 1993—1995 гг. На эти цели в навигацию 1993 г. выделен целевой беспроцентный кредит Холмогорской сплавконторе и беспощинная квота на поставку 1 млн м³ экспортной деловой древесины.

В молевом сплаве по Пинеге участвовали шесть леспромхозов: Выйский, Сосновский, Лавельский, Карпогорский, Усть-Покшеньгский, Пинежский. Древесину принимала в устье Пинеге Холмогорская сплавконтора. С переходом на договорные цены, а затем и их либерализацией Лавельский, Усть-Покшеньгский и Пинежский леспромхозы, а затем и Карпогорский переключились на вывозку к железной дороге с целью установить прямые контакты с покупателями. Два леспромхоза — Выйский и Сосновский — не последовали их примеру, по-видимому, только потому, что технически и экономически не имеют такой возможности.

Леспромхозам и сплавконторам следует стать акционерами крупных лесопереработчиков: ЦБК, ЛДК, а также лесобаз. При этом каждый леспромхоз, сплавконтора может состоять в нескольких АО.

Существование АК Северолес как органа, стоящего над всеми, большинством или какой-то совокупностью предприятий лесного комплекса, возможно лишь при условии, если Северолес докажет предприятиям, что решать те или иные вопросы (проектирование, капитальное строительство, снабжение, а может быть, и реализация) через него выгоднее, чем без него. Этот вопрос надо решать непременно «снизу», привлекая предприятия, собирая их вокруг себя, а не путем российских актов или указов «сверху». Именно здесь, в формировании оргструктур, должно проявиться преимущество экономических методов перед административно-распорядительными.