

Последнее пятилетие принесло значительный сдвиг в вопросах доступной среды. Много чего сделано, но еще больше предстоит сделать. При реализации программы на 2016–2020 годы продолжат развиваться уже существующие направления и добавят новые. Так, больше станет мероприятий по созданию безбарьерной среды для инвалидов по зрению и слуху — оборудование перекрестков тактильной плиткой, установка светофоров со звуковым сигналом, расширение штата сурдопереводчиков. В планах создать Центр приема и передачи информации для инвалидов по слуху и внедрить услугу по сопровождению инвалидов по зрению.

К сожалению, зачастую процесс создания безбарьерной среды тормозит не отсутствие каких-либо законодательных актов или финансирования, а само общество. В сознании белорусов еще не до конца сложилось правильное отношение к понятиям «безбарьерная среда» и «лицо с ограниченными возможностями». Взять хотя бы постоянно занятые машинами здоровых людей парковки для инвалидов. Первые нормы по обеспечению доступности к объектам инфраструктуры появились в Европе и США в 50–70-е годы прошлого столетия. В Беларуси, в сущности, первые шаги были сделаны всего 10–15 лет назад. Очевидно, что и уровень адаптации инфраструктуры не может быть соизмерим с европейским. Однако изменением отношения всего общества, совместными усилиями каждого и с использованием опыта стран, преуспевших в создании безбарьерной среды, в том числе законодательного, можно создать доступную инфраструктуру в ближайшие годы, не проходя путь в десятилетия.

Рекомендации: необходимо создание карты доступности объектов для Бреста; в связи с предстоящим празднованием 1000-летия Бреста целесообразно расширить программу по обеспечению безбарьерной среды в городе Бресте.

Список цитированных источников

1. Среда обитания для физически ослабленных лиц. Основные положения: СТБ 2030-2010.
2. Рекомендации по проектированию окружающей среды, зданий и сооружений с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения: Вып. 1. Общие положения/ Минстрой России, Минсоцзащиты России, АО ЦНИИЭП им. Б.С. Мезенцева. — М.: ГП ЦПП, 1996. — 52 с

УДК 338.4:625.7/.8(476)

Кологрив О.Н., Островская Д.С.

Научный руководитель: ст. преподаватель Леванюк С.В.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ИННОВАЦИОННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОЖНОГО РАЗВИТИЯ НА ПРИМЕРЕ МОГИЛЕВСКОГО ОАО «ДСТ № 3» И ГРОДНЕНСКОГО ОАО «ДСТ №6»

Открытое акционерное общество «Дорожно-строительный трест № 3» одно из крупнейших в республике среди дорожно-строительных предприятий. Располагает квалифицированными кадрами, высокопроизводительным оборудованием, современными технологиями, сертификатами и лицензиями на лицензируемые виды деятельности, что позволяет с высоким качеством строить и капитально ремонтировать в год от 100 до 150 км автомобильных дорог I–III категорий. Сегодня во главе коллектива ОАО «ДСТ № 3» — генеральный директор Григорий Семенович Тимофеев.

В результате реформирования ОАО «ДСТ № 3» в настоящее время включает в себя семь филиалов и одно представительство:

- ДСУ № 14 (г. Могилев);
- ДСУ № 16 (г. Бобруйск);
- ДСУ № 20 (г. Кричев);
- ДСУ № 27 (г. Горки);
- ДСУ № 37 (г. Костюковичи);
- Управление «Дорсервис» (г. Могилев);
- Казахстанский филиал ОАО «ДСТ № 3» (г. Астана, Республика Казахстан);
- Представительство в Российской Федерации в городе Москве.

За более чем четыре десятилетия Гродненским трестом №6 построено и капитально отремонтировано около шести тысяч километров дорог, совместно с трестом «Мостострой» возведено свыше двух с половиной тысяч погонных метров мостов и путепроводов, уложено более 15 миллионов тонн черных смесей. Сегодня во главе коллектива ОАО «ДСТ № 6» — генеральный директор Довгань Василий Михайлович.

В состав треста входят 6 филиалов расположенных по всей Гродненской области:

- Управление производственно-технологической комплектации, г. Гродно;
- Дорожно-строительное управление № 18, г. Гродно;
- Дорожно-строительное управление № 24, г. Лида;
- Дорожно-строительное управление № 28, г. Ошмяны;
- Дорожно-строительное управление № 30, г. Волковыск;
- Дорожно-строительное управление № 65, г. Слоним.

Экспорт строительных услуг оказывает только Могилевский ДСТ № 3. Остановимся на четырех наиболее значимых объектах, введенных в эксплуатацию ДСТ № 3 в Российской Федерации:

1. Реконструкция автомобильной дороги Пятницкое-Холмовая-Радки-Павлиново. Заказчик: ГКУ Калужской области «Калугадорзаказчик». Вид работ: строительство. Период выполнения работ: с 24.08.2016 по 20.12.2016 г.

2. Реконструкция транспортной развязки на 19 км Можайского шоссе в Одинцовском муниципальном районе. Заказчик: ГУП МО МОДЦ. Вид работ: строительство. Период выполнения работ: с 07.03.2016 по 31.10.2017 г.

3. Строительство обхода г. Калуги с мостом через реку Оку. Заказчик: ГКУ Калужской области «Калугадорзаказчик». Вид работ: строительство. Период выполнения работ: с 06.11.2015 по 30.06.2017 г.

4. Реконструкция путепровода через ж/д пути станции Брянск 1 в Володарском районе г. Брянска. Вид работ: строительство. Период выполнения работ: с 29.06.2015 по 29.06.2016 г.

В производственной деятельности ДСТ № 3 используются три стационарных и два новейших мобильных асфальтобетонных завода производства Германии - Lintec и Benninghoven, а в производственной деятельности ДСТ №6 используются четыре стационарных асфальтобетонных завода. Преимуществом мобильного завода является оперативное перемещение с объекта на объект, так как он выполнен из компактных, быстроустанавливаемых функциональных блоков, благодаря чему достигается высокая скорость монтажа и демонтажа, кроме того, производственный процесс полностью автоматизирован.

Сегодня строительство и реконструкция дорог ведутся по самым прогрессивным технологиям. ДСТ №3 идет в ногу со временем и применяет все новшества на практике. Специалистами освоены 2 новые технологии укладки до-

рожного полотна. Первая – устройство разделяющей прослойки из геотекстильных материалов при устройстве щебеночного основания дорожной одежды. Ее особенность — снижение энергозатрат на устройство щебеночного основания и исключение технологического слоя из песчано-гравийной смеси. В связи с дефицитом щебня в нашей стране и его большой потребностью данная технология будет наиболее востребована в ближайшее время. Благодаря использованию геосетки уменьшается толщина щебеночного основания. Вторая — применение резинобитумного гранулированного вяжущего при производстве асфальтобетонных смесей. Эксплуатационные качества асфальтобетона значительно повышаются. Кроме увеличения срока службы такого покрытия, увеличивается и устойчивость к постоянно возрастающим нагрузкам автомобильного транспорта.

А так же в ДСТ № 3 успешно освоено применение битумно-полимерных лент для предотвращения раскрытия продольных стыков в процессе эксплуатации автомобильных дорог. Битумно-полимерные ленты — это современные конструктивные материалы, предназначенные для обеспечения долгосрочной герметизации швов сопряжения асфальтобетонных покрытий на автомобильных дорогах, мостовых сооружениях и аэродромах (рис.1). Уникальность технологий устройства покрытий с использованием битумно-полимерных лент состоит в том, что герметизация происходит в процессе укладки и уплотнения горячей асфальтобетонной смеси. Эффект достигается в результате плавления материала ленты под воздействием высокой температуры смеси и формирования защитного слоя при уплотнении. Это позволяет избежать разрушения покрытия в зоне стыка смежных полос асфальтобетона, а так же примыканий к бетонным и металлическим поверхностям.

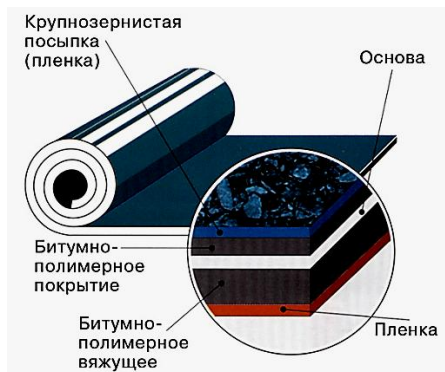


Рисунок 1 – Состав битумно-полимерной ленты.

В настоящее время ДСТ № 3 и ДСТ №6 успешно освоены методы приготовления и укладки щебеночно-мастичных асфальтобетонов с использованием целлюлозного волокна. Щебеночно-мастичный асфальтобетон или щебеночно-мастичный асфальт — это разновидность дорожного покрытия, разработанная в 60-х годах XX века. Отличается высокой прочностью, пригоден для сильно загруженных магистралей. Принципиальное отличие щебеночно-мастичного асфальтобетона на целлюлозе от обычного асфальтобетона состоит в том, что отклонения в размере зёрен щебня в асфальтобетонной смеси намного больше, чем в щебеночно-мастичном асфальтобетоне. Сравнивая цены щебеночно-мастичных асфальтобетонов с использованием целлюлозного волокна с обычным асфальтобетоном, можно сделать вывод, что применение обычного асфальтобетона дешевле. Но подвергать ремонту щебеночно-мастичный асфальтобетон с использованием целлюлозного волокна

необходимо в 7 раз реже, чем обычный асфальтобетон. Следовательно, применение щебеночно-мастичного асфальтобетона с использованием целлюлозного волокна выгоднее и дешевле за счет меньшего физического износа.

ОАО ДСТ №6 производит выпуск и реализацию эмульсий битумных катионных дорожных, марки ЭБКД-Б-60 и ЭБКД-Б-65. Битумная эмульсия — это дисперсная система битума и воды, в которой микронные частицы вяжущего равномерно диспергированы в определенном объеме воды. Эмульсия битумная дает возможность экономить ресурсы, она удобна в транспортировке и складировании. Немаловажно то, что эмульсия битумная является экологически чистым продуктом, а технологии, основанные на использовании таких эмульсий, отличаются экономичностью и относительной доступностью. Ещё одно существенное достоинство заключается в том, что битумная эмульсия отлично смешивается с латексом. Стоимость эмульсии напрямую зависит от стоимости вяжущего и эмульгатора.

Чтобы качественно выполнять работу, нужна качественная техника. ДСТ №3 старается закупать самое современное оборудование и стремится обновлять парк техники. Износ техники на конец 2011 года составил 50%. Поэтому было принято решение — значительно перевооружить дорожников. В этом году были приобретены два тяжелых бульдозера, четыре погрузчика, шесть 20-тонных автосамосвалов, обочиноукладчик и асфальтоукладчик шириной 8 м.

В «ДСТ №6» бесперебойная работа при выполнении строительно-монтажных работ обеспечивается наличием более старых основных механизмов.

При изучении данного вопроса было замечено, что в парке Могилевского треста единиц автотехники в два раза больше, чем в Гродненском (рис.2).

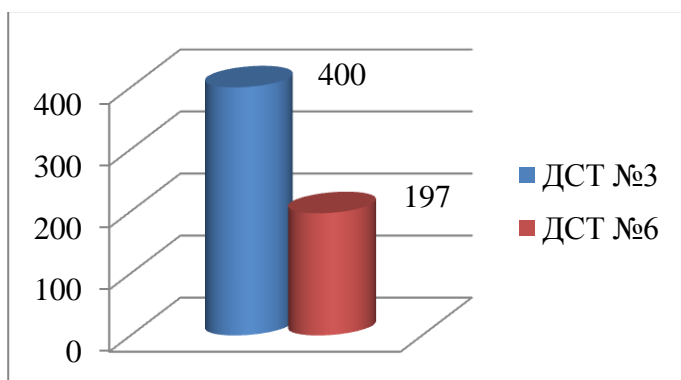


Рисунок 2 – Количество транспортных единиц в ДСТ №3 и ДСТ №6

При изучении состава транспортных средств в обоих трестах мы наткнулись на использование одних и тех же моделей автотехники. Сравнивая прейскурант цен на их аренду, мы заметили, что арендовать транспорт в Могилевском тресте практически в 2 раза дороже, чем в Гродненском (табл.1).

Таблица 1 – Прейскурант цен

Наименование машины	ДСТ№ 3 (г. Могилев) Цены ДСТ №3 представлены за 08.12.2016	ДСТ№ 6 (г. Гродно) Цены ДСТ №6 представлены за 01.01.2017
Экскаватор гусеничный JCB JS220	53,78(1 маш/час)	34,70(1 маш/час)
Бульдозер SHANTUI SD16	56,08(1 маш/час)	32,10(1 маш/час)
Автобус ПАЗ 32053	17,40(1 час) 0,68(1 км)	11,00(1 час) 0,43 (1 км)

Недавно появился в арсенале специалистов ДСТ №3 автогрейдер с установленной системой навигации GPS — новое слово в дорожном строительстве. Через связь со спутника навигатору задаются параметры земли, на которой кладется основание, так что погрешность при укладке минимальна. GPS-приемники многофункциональны, точны, удобны и позволяют производить измерения в глобальных спутниковых системах.

После установки на бульдозер или автогрейдер трехмерной системы нивелирования, отпадает необходимость в проведении разбивки и проведения контроля полотна после каждого прохода автогрейдера.

Система автоматического управления позволяет выполнять проекты, созданные в электронном виде. В панели управления производятся вычисления для точного позиционирования режущей кромки машины на основании данных положения бульдозера, которые поступают от системы позиционирования. Это позволяет производить работы с высокой точностью: 1 см в плане, 3 см по высоте.

Список цитированных источников

1. Экономика дорожного строительства: учебное пособие: в 2-х ч. / В.В. Гавриш : Сибирский федеральный университет, 2013. – Ч. 1 – 478 с.
2. Экономика дорожного строительства: учебное пособие: в 2-х ч. / В.В. Гавриш : Сибирский федеральный университет, 2013. – Ч. 2 – 348 с.
3. Асфальтобетонные заводы. Учебное пособие / В.В. Силкин, А.П. Лупанов, А.В. Коротков; МАДИ (ГТУ). – М.: Экон-Информ, 2008. – 226 с.
4. Строительство и ремонт асфальтобетонных покрытий / Т.Н. Калашникова, М.Б. Сокальская. — М.: Экон-Информ, 2010. – 344 с.
5. Технология устройства и ремонта асфальтобетонных покрытий / И.С. Ищенко, Т.Н. Калашникова, Д.А. Семенов Москва: Аир-Арт., 2001. – 176 с.
6. Гаврицкий, С. Шесть километров магистрали в районе Щучина введут в эксплуатацию до 1 сентября / С. Гаврицкий // Гродзенская праўда. – 2014.
7. Официальный сайт ОАО «ДСТ №3» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dst3.by/>
8. Официальный сайт ОАО «ДСТ №6» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dst6.grodno.by/>

УДК 331.5:332.8(467.7)

Кравчук А.А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Леванюк С.В.

РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ КУП «ЖИЛИЩНОЕ РЕМОНТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ г. БРЕСТА»

Целью настоящей работы является разработка программы повышения эффективности использования трудовых ресурсов КУП «Жилищное ремонтно-эксплуатационное управление г. Бреста».

Задачи исследования:

1. Анализ теоретических основ понятий «трудовые ресурсы» и «производительность труда»; подходов к кадровой политике организации;
2. Анализ трудовых ресурсов предприятия и изучение опыта управления формированием кадровой политики КУП «ЖРЭУ г. Бреста»;
3. Разработка предложений по повышению эффективности использования трудовых ресурсов КУП «ЖРЭУ г. Бреста».