

УДК 625.71.8 (476)

Мухина Н.В.

Научный руководитель: ст. преподаватель Носко Н.В.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИЧИН И ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГ

Цель работы: привлечение внимания к проблеме качества строительства автодорог в РБ.

Социологи Института Гэллага провели исследование, в котором приняло участие 148 стран. Предметом изучения стало состояние автомобильных дорог.

Лучшие дороги мира:

- Объединенные Арабские Эмираты
- Люксембург
- Гонконг

У Беларуси – 67-я позиция в мире и 4-я среди стран бывшего Советского Союза.

Таблица 1 – Состояние дорог среди стран СНГ

Страна	Удовлетворены %
Грузия	69
Узбекистан	64
Туркменистан	58
Беларусь	52
Азербайджан	51
Таджикистан	50
Казахстан	39
Армения	37
Россия	30
Украина	27

Источник – Институт Гэллага

В настоящее время сеть автомобильных дорог общего пользования РБ составляет более 86,0 тыс. км, в том числе 15,5 тыс. км – республиканские дороги. Сеть автомобильных дорог сформирована с учетом дальнейшего развития экономики страны и практически не требует строительства новых направлений за некоторым исключением [1].

Министерством транспорта и коммуникаций реализуется Программа "Дороги Беларуси" на 2006–2015 гг. Ее основными задачами являются модернизация дорог на всех направлениях международных транспортных коридоров; повышение технического уровня республиканских дорог; строительство объектов придорожного сервиса. Уже реконструированы наиболее грузонапряженные участки дорог общей протяженностью (с учетом нового строительства) 301 км и 2639 погонных метров мостов [2].

Однако несмотря на все предпринимаемые меры, существует достаточно много проблем в этой области.

Из всех известных истории дорог, только знаменитая Аппиева, вымощенная древними римлянами аж в VI веке до нашей эры, до сих пор сохранилась в рабочем состоянии (рис. 1). Все остальные, в том числе самые надежные современные автомобильные магистрали, с течением времени изнашиваются, превращаясь в подобие стиральной доски (рис. 2).

Уровень бюджетного финансирования ремонта и строительства дорожной сети Беларуси недостаточен. Из бюджета на содержание республиканских дорог было выделено 850 млрд. рублей, однако это далеко не вся сумма, которая необходима для дорожного строительства. Суммы на дорожный ремонт нужно увеличить в 2,5 раза, а на капремонт – в 5 раз.



Рисунок 1 – Аппиева дорога



Рисунок 2 – Беларусь. Дороги после зимы

В настоящий момент в стране проложено 15,5 000 км республиканских дорог. В год ремонтируется примерно 150 км. Получается, что на ремонт всех дорог понадобится (15,5/0,15 = 103,33) около 100 лет. А межремонтный период должен составлять 20 лет [3].

В РБ дорогам уделяется особое внимание. Ведь именно в Беларуси дорожное покрытие эксплуатируется при колоссальной разнице температур – от -20 до +40 градусов Цельсия.

А так как средств на развитие дорожного строительства не хватает, лучшим решением подобного вопроса является сотрудничество с иностранными инвесторами. В развитии сети автодорог в Беларуси заинтересованы европейцы. Именно с их помощью будет реализовано строительство Минской кольцевой дороги. А для выполнения запланированных работ на участке Бобруйск - Жлобин ожидается выделение кредита банка Китая на сумму более \$322 млн. [6].

Что же касается городского бюджета, выделенного на строительство и ремонт столичных дорог, то его тоже не хватает. Для городского бюджета реконструкция городских дорог слишком дорога. Ведь капремонт 1 м² автодорожного покрытия стоит около 120 тыс. рублей. А реконструкция и строительство – около 150-160 тыс. рублей. Ежегодно в ремонте нуждается 10% городских дорог. А это около 2 млн. м² [3].

Одним из приоритетов Департамент «Белавтодор» определил разработку и применение инновационных технологий и материалов [4].

В связи с этим «БелдорНИИ» предлагает к внедрению зарубежные разработки, адаптированные к условиям Беларуси, и собственные разработки института [4].

Существует ряд мероприятий, способствующих повышению усталостной прочности асфальтобетона. Одним из них является введение в состав асфальтобетонной смеси дробленой резиновой крошки [4].

Также в Республике Беларусь внедрена технология устройства тонких защитных слоев «Тонфриз», аналог европейской технологии «Novachip».

Тонкослойные асфальтобетонные покрытия устраиваются из специальных асфальтобетонных смесей.

Преимущества технологии:

- простота исполнения, так как используется одна машина;
- хорошая адгезия к нижележащему слою покрытия;
- высокая износостойкость и т.д.

Однако данная технология не рекомендуется для применения при максимальной глубине выбоин или колеи более 20-25 мм.

Строительство автомобильных дорог с применением технологии стабилизации грунта дает экономию до 30% от сметной стоимости на производство дорожной одежды [4].

Она позволяет использовать (кроме органического) весь местный грунт без выемки и последующей замены, обеспечивает применение существующих на объекте грунтов в качестве материалов для строительства, исключает просадку оснований и снижает вес насыпей [4].

Метод регенерации асфальта обеспечивает повторное использование невозобновляемых природных ресурсов; сохранение окружающей среды и уменьшение захоронения промышленных отходов; более короткие сроки строительства [5].

Но на ряду с недостаточным финансированием и слабым внедрением новых технологий немаловажным фактором, влияющим на качество строительства автодорог, является недостаточно опытный персонал. Поэтому необходимо: создать всеобъемлющую программу обучения и повышения квалификации дорожных строителей; повышение квалификации должно охватывать все уровни иерархии; новые технологии и инновационные методы должны входить в базисные знания каждого сотрудника; вести постоянную профориентационную работу в тесном взаимодействии с образовательными учреждениями, которые готовят необходимых специалистов; изменить штатное расписание, увеличив число штатных единиц специалистов по строительству дорог (мастеров); при приеме на работу обращать особое внимание на квалификацию и опыт работы претендента. Вследствие этого появится возможность более качественно строить и ремонтировать автодороги.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Беляма [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belyama.by/?filter_city=%D0%9C%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA
2. Департамент БЕЛВТОДОРОГ [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://belavtdor.belhost.by/archives/2674>
3. ПРОЕКТАНТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.proektant.by/content/2456.html>
4. Передовые технологии, применяемые в дорожном строительстве РБ / Дорожная Техника 2012 / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.slavutich-media.ru/catalog/dorozhnaya_tehnika/0/peredovye_tehnologii_primenyaemie_v_dorozhnom_stroitelstve_respubliki_bielarus.html
5. Надёжные машины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nadmash.ru/terex/articles/regeneration-with-foamed-bitumen/>
6. БЕЛТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belta.by/ru/all_news/regions/Rekonstruktsiju-uchastka-Bobrujsk-Zhlobin-avtodorogi-M-5-planiruetsja-nachat-v-sentjabre_i_630012.html

УДК 331.108.26:334.7

Родцевич Н.Н.

Научный руководитель: ассистент Нагурная М.Е.

КАРЬЕРООРИЕНТИРОВАННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ПРАКТИКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Управление организацией, прежде всего, предполагает воздействие на людей, характер и содержание которого зависят от целей субъекта управления. Следует отметить, что в XXI в. лидирующие позиции в структурах управления предприятиями будут занимать специалисты, которые владеют технологиями управления и профессиональными возможностями.

Человек планирует свое будущее, основываясь на своих потребностях и учитывая сложившиеся социально-экономические условия. Не удивительно, что ему необходима информация о перспективах служебного роста, возможностях повышения квалификации в данной организации, а также условиях их осуществления. Иначе мотивация поведения становится слабой, человек работает, не прикладывая всех своих усилий и стараний, не