

новых технологических режимов позволяет ежегодно внедрять новые сорта кондитерских изделий, улучшать качество и внешнее оформление существующих. В разделе коммунистического воспитания трудящихся предусмотрены мероприятия по воспитанию коллективизма, взаимопомощи, коммунистического отношения к труду, активности работающих и повышению их роли в управлении производством, рациональному использованию свободного времени.

Для создания более благоприятной производственной обстановки, ликвидации причин, вызывающих профессиональные заболевания, в плане большое внимание уделено внедрению технической эстетики,

улучшению санитарно-гигиенических условий работы и т. д. Предусмотрено ввести специальную одежду, отвечающую современным требованиям производства и техники безопасности.

После разработки и утверждения комплексного плана коллектива фабрики приступил к его осуществлению. Большое внимание уделено повышению жизненного уровня работающих. На предприятии полностью удовлетворена потребность работников в детских яслях, садах. Предусмотрено постепенное обеспечение каждой семьи благоустроенным жильем. На базе пионерского лагеря в Крыжовке функционирует двухдневный профилакторий, запланировано строительство столо-

вой на 250 мест и детского комбината на 140 мест.

Перспективный комплексный план фабрики состоит из 187 мероприятий, 85 из них направлены на повышение производительности труда, которая возрастет на 45%. Условно высвободится 760 человек.

Однако комплексный план фабрики не является всеобъемлющим. В будущем на основе проводимых исследований будем его дополнять, конкретизировать и детализировать в годовых планах развития предприятия. Все это позволит закрепить достигнутые фабрикой успехи и сделать ее передовым предприятием.

РЕЗЕРВЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

И. ЛЕОНОВИЧ, Б. ВРУБЛЕВСКИЙ, А. ЗЕЛЕНСКИЙ,
Е. ЩЕРВИНА, Г. ЛЯХЕВИЧ, кандидаты технических наук

Сегодня трудно назвать отрасль народного хозяйства, которая не пользовалась бы услугами автомобильного транспорта; он оказывает заметное влияние на уровень расходов и себестоимость продукции. Улучшение основных показателей работы автомобилей во многом предопределяется состоянием автомобильных дорог. Экономическое значение дорог с твердым покрытием трудно переоценить не только с точки зрения выгоды перемещения грузов, но и сохранности материальной части автомобилей, расходования горючих и смазочных материалов, экономии времени.

По данным СоюзДорНИИ, доля затрат на автотранспорт составляет 30—35% в общей себестоимости сельскохозяйственной продукции. Содержание транспорта и дорог составляет до 20% от полной себестоимости каждого м³ древесины (Гомельский леспрохоз). Автомобильные дороги — составная часть лесозаготовительного процесса, а лесовозные автомобили — технологический транспорт. Особенно их роль велика сейчас, когда почти весь объем заготавливаемой древесины вывозится автомобильным транспортом, когда повсеместно внедряется хлыстовая вывозка. Ритмичная работа дорожников и нижескладского оборудования зависит от ритмичной работы лесовозного транспорта.

Кроме того, благоустроенные лесовозные дороги, оставаясь в хорошем состоянии после вывозки леса, могли бы играть большую роль в дальнейшем уходе за лесом, и он

мог бы давать большое количество дополнительной древесины, а также грибов, ягод, сона и др. Иногда из-за бездорожья по полям, лугам, лесным массивам прокладываются десятки временных дорог, что наносит прямой урон посевам, сенокосным угодьям, лесу.

Строительство автомобильных дорог должно с каждым годом увеличиваться. К сожалению, пока еще темпы строительства и размах работы отстают от требований времени. Это объясняется слабой оснащенностью дорожно-строительных организаций и высокой стоимостью строительства. Так, например, в 1969 г. в Гомельской области средняя стоимость 1 километра дороги с твердым покрытием составила 95 тысяч рублей. Именно по этим причинам в основном не строят лесные дороги леспрохозы и лесхозы.

Около 60% всей стоимости составляет стоимость дорожной одежды. Одним из важных путей снижения стоимости, а значит, и ускорения темпов строительства дорог является применение в конструктивных слоях дорожной одежды местных грунтов, уплотненных вяжущими материалами. Особенно этот способ перспективен в районах, где отсутствуют каменные материалы.

Значительную часть территории Полесья (2/3) покрывают односторонние песчаные грунты, а каменистые и песчано-гравийные материалов нет. Укрепление грунтов в дорожном строительстве в первую очередь на Полесье должно с каж-

дым годом увеличиваться. Однако факты свидетельствуют об обратном. В Гомельской области с 1966 по 1969 г. ежегодно строилось по 8—11 километров дорог с уплотненными грунтами, на прошлый год их было запланировано построить всего 8 километров.

Большое количество каменистых материалов завозится из-за пределов республики. Средняя дальность перевозки их составляет 520 километров. Подсчитано, что снижение транспортных расходов хотя бы наполовину позволит увеличить объем дорожного строительства в республике примерно на 100 километров в год.

Недостаточный объем строительства дорог с основаниями или покрытиями из уплотненных грунтов объясняется недостатком вяжущих материалов (известь, цемент, битум), слабой изученностью способов строительства таких дорог, отсутствием четких рекомендаций для конкретных условий. Главная же причина заключается в том, что, во-первых, объемный план дорожно-строительных организаций исчисляется в рублях. Следовательно, чем дороже строительные материалы, тем легче выполнять план. И, во-вторых, сколько бы ни стоил километр дороги, стоимость его все равно оплачивает заказчик. Значит, чем дороже транспортировка, тем больше строители получат с заказчика накладных расходов, тем выше будут плановые накопления, объем работ и весомее прибыль. В итоге получается, что вستی каменные материалы за сот-

ни километров строителям выгодно, хотя государство на этом несет большие потери.

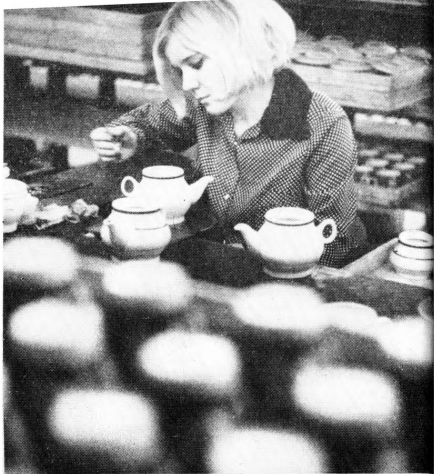
Нам думается, что дорожно-строительные организации должны увеличивать применение вяжущих материалов на основе комплексного использования промышленных отходов различных производств. Например, во время разведки нефти скапливается большое количество ее в открытых амбарах, и она в большинстве своем сжигается. По самым скромным подсчетам треста «Белнефтегазразведка» за последние четыре года такой нефти сожжено 6500 м³. А ведь в Татарской АССР, Узбекистане, Казахстане, Тюменской области и других районах страны, где добывают нефть, ее используют для укрепления грунтов в дорожном строительстве. В зависимости от состава нефти ее применяют и как самостоятельный реагент, и вместе с другими вяжущими (цемент, известь).

Объем разведочных работ по изысканию месторождений нефти и добычи ее с каждым годом будет увеличиваться, а значит, будет увеличиваться и количество амбарной нефти. Поэтому использование ее в дорожном строительстве должно по-настоящему заинтересовать дорожников.

Битум, идущий в качестве вяжущего для дорожного строительства, в Белоруссии получают только на Полоцком нефтеперерабатывающем заводе. Там же перерабатывается и нефть, завозимая с Речицкого месторождения. Поэтому стоимость 1 тонны битума в Гомельской области на месте потребления достигает 75 рублей. Большая часть этой суммы приходится на стоимость транспортных и погрузочно-разгрузочных работ.

Учитывая полное отсутствие каменных материалов в Гомельской области и в некоторых других районах и наличие значительных запасов нефти, а также загрузку подвижного состава на железной дороге, большие выгоды представляет получение вяжущего материала из нефти непосредственно на нефтепромыслах путем неполной перегонки ее в передвижных установках. Таким способом пользуются во Львовской области и в других местах. Расчеты показывают, что затраты на сооружение такой установки невелики и окупятся в течение 4—5 месяцев ее работы. Получаемые при этом легкие фракции нефти можно транспортировать на нефтеперерабатывающий завод для дальнейшей переработки.

Широки возможности использования в дорожном строительстве



Минский фарфоровый завод. В живописном цехе изделия из фарфора проходят окончательную обработку. Мастера-живописцы своей волшебной кистью наносят узоры и орнаменты на сервизы, статуэтки, вазы, чашки, тарелки. На снимке: живописец Лилия Давеева.

синтетических смол. Ведь применение органических и неорганических вяжущих материалов (битума, цемента) не решает таких серьезных проблем, как укрепление переувлажненных, кислых грунтов, мелких одномерных песков, столь распространенных в Белоруссии.

Особого внимания заслуживают карбамидные смолы, получаемые путем поликонденсации мочевины с формальдегидом. Оба эти продукта недорогие и не являются дефицитными. Выпуск карбамидных смол в республике из года в год увеличивается, а стоимость их будет снижена до 40—50 рублей за тонну.

Объем выпуска этих смол в настоящее время зависит от спроса на них. А ведь применение их в качестве самостоятельного реагента или добавок к другим вяжущим материалам позволяет значительно повысить прочностные показатели

укрепленного грунта, укреплять переувлажненные грунты, грунты с большой кислотностью. Хороший эффект дает укрепление карбамидными смолами одномерных песчаных грунтов, трудно поддающихся укреплению органическими вяжущими материалами.

Следовало бы внимательно изучить возможность использования отходов Гомельского химического завода и других предприятий в дорожном строительстве.

Решение затронутых нами вопросов помогло бы быстрее ликвидировать бездорожье и получить большую экономическую выгоду для народного хозяйства. Это явилось бы деловым ответом дорожников республики на призы, содержащиеся в письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».