**Министерство образования Республики Беларусь**

**Учреждение образования «Гомельский государственный дорожно-строительный колледж имени Ленинского комсомола Беларуси»**

**Отчет**

**по производственно-технологической практике на предприятии ДРСУ-113 г. Гомеля**

Гомель 2015

**1. Структура организации и обеспечение управления производственным процессом**

**Директор**

**ДРСУ-113**

Ведущий юрист

Главный бухгалтер

Бухгалтерия

Вед. специалист по кадрам

Зам. директора

АБЗ

Главный инженер

Заместитель главного инженера

ОМТС

Главный механик

**ПЭО**

*Инженер по охране труда*

*Группа качества и технологии работ*

*Линейный персонал*

Ведущий инженер энергетик

Старший диспетчер

Центральный склад

Склад ГСМ

Столовая

РМУ

Колонна автомобильная

Механики

Начальник Гаража

Перспектива на ближайшие годы:

* развитие долговременных хозяйственных договоров;
* не допускать снижение объемов СМР, сохранять и организовывать новые рабочие места;
* постоянно работать над увеличением прибыли;
* снижать издержки строительно-монтажных работ и подсобного производства;
* своевременное обеспечение авансового финансирования прибылью, работай, заработной платой.

Характеристика производственно-хозяйственной деятельности

Деятельностью организации является выпуск асфальтобетонных смесей, бетона, цементно-песчаных растворов, песко-цементных смесей, а также выполнение текущего ремонта, содержание автомобильных дорог и прочие работы.

**2. Вид выпускаемой продукции, выполняемые работы, производственный план на текущий год**

Продукция, выпускаемая на асфальтобетонном заводе (АБЗ), имеет следующее марки:

* Асфальтобетон ЩМБг;
* Асфальтобетон ЩМВг;
* Асфальтобетон Г;
* Асфальтобетон ЩКПг;
* Асфальтобетон ЩМПг;
* Асфальтобетон ЩМСц;
* Асфальтобетон на кубовидном щебне ЩМБ;
* Асфальтобетон на модифицированном ЩМСц;

битуме с добавкой ПАВ

* Асфальтобетон на модифицированном Б;

битуме с добавкой ПАВ

* Асфальтобетон на модифицированном СОМСх;

битуме с добавкой ПАВ

* Модифицированный битум;
* Бетон В-15;
* Бетон В-20;
* Бетон В-25;
* Бетон В-30;
* Бетон В-35;
* Цементно-песчаный раствор М-200;
* Песко-цементная смесь.

Производственный план на текущий год составляет 49 130,0 млн.р.:

* Текущий ремонт автомобильных дорог – 2 900 млн.р.;
* Содержание автомобильных дорог - 9 500 млн.р.;
* Прочие – 36 730 млн.р.

К прочим относятся сторонние организации, которые заказывают выполнение определенных видов работ по благоустройству различных объектов.

**3. Производственные подразделения, участвующие в производственном процессе. Уровень технической оснащенности**

Перечень технической оснащенности предприятия, участвующих в процессе работ:

* 1 участок « Текущий ремонт и содержание автодорог, обслуживаемых ДРСУ»;
* 2 участок «Строительство и капитальный ремонт автодорог и сооружений»;
* 3 участок «Подрядные работы и подготовка производства»;
* 4 участок «Асфальтобетонный завод»;
* Инженер по организации и безопасности движения;
* Инженер по охране труда;
* Лаборатория;
* Планово-производственный отдел;
* Сектор экономики, труда и заработной платы;
* Отдел главного механика;
* Отдел бухгалтерского учета;
* Сектор правовой и организационно кадровой работы;
* Зав. складом.

**4. Обеспечение производственного процесса материалами и готовыми изделиями, условия хранения и контроль качества материалов**

Доставка материала осуществляется железно – дорожным транспортом и автомобилями. Основные поставки продукции осуществляется с завода Глушкевичи Брестской области. Отсев поставляется с завода Микашевичи Брестской области. Поставка материала на асфальтобетонный завод зачастую осуществляется железно-дорожным транспортом.

Хранение материала производится на открытых промышленных складах. Модифицированный битум хранится в цистернах, к которым подведен подогрев, чтобы поддерживать постоянную температуру битума. Температура регулируется автоматически, при помощи компрессорных насосов. За этим следят варщики битума.

Контроль качества материалов осуществляется в производственной лаборатории на АБЗ, а также обеспечивает своевременное выявление несоответствий, причин их возникновения и принятие мер по их устранению и предупреждению.

Операционный контроль осуществляют производители работ, мастера и прорабы, персонал лаборатории и служба ОТ и КР, а также специалисты, занимающиеся контролем отдельных видов работ в соответствии со схемами операционного контроля на выполнение соответствующего вида работ и входящих в состав технологических карт или документальных процессов. Схемы рабочих контролей являются основным рабочим документом контроля качества работ для прорабов, мастеров и строительной лаборатории.

Ответственность за операционный контроль и оформление документов контроля качества несет в ГДРСУ – 113 главный инженер. На него возлагается:

* Организация операционного контроля качества на объектах;
* Обеспечение контрольно- измерительными инструментами и необходимой документацией;
* Обучение линейных ИТР осуществлению операционного контроля.

**5. Наличие календарного плана работ. Принятые способы производства работ**

Участок 1 «Текущий ремонт и содержание автомобильных дорог, обслуживаемых ДРСУ – 113» занимается содержанием и обслуживанием дорог. Содержание и обслуживание производится согласно технологическим картам и сроков строительства не имеет. Объем работ, как правило, небольшой. Составляется смета на определенную сумму под объемы выполняемых работ. Перевозка дорожных рабочих с их рабочим инструментом на объект осуществляется машиной «Газель». Численность работающих дорожных рабочих на участке на сегодняшний день составляет 22 человека. Допуск дорожных рабочих к объекту проходит после проведения вводного инструктажа по ТБ и ОТ, противопожарному минимуму, экологии на рабочем месте и выдачи средств индивидуальной защиты. Перед тем как преступить к работе мастер проводит первичный инструктаж на рабочем месте и регистрирует в журнале регистрации инструктажей, в котором дорожные рабочие должны отметить, что ознакомлены с ТБ. Первичный инструктаж проводится мастером дорожным ежедневно перед началом работы.

Мастер дорожный выдает наряд – задание дорожным рабочим, в котором отражено выполняемая работа по данному объекту и в конце рабочего дня проверяет качество выполненной работы и подсчитываются объемы выполненной работы. В конце месяца для начисления заработной платы дорожным рабочим мастер дорожный составляет наряд по выполненным объемам работ за месяц, а также табель учета использования рабочего времени и подсчета заработка. Все это передается в отдел труда и заработной платы для проверки документации составленной дорожным мастером, затем передается в бухгалтерию для окончательного расчета заработной платы.

производственный продукция качество изделие

**6. Экономические показатели производственных подразделений**

Таблица 6.1 Анализ технико-экономических показателей работы в ДРСУ-113

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование показателей | Единица измерения | 2009 г. | 2010 г. | Темпы роста |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Объем выполняемых работ соб. силами в ст. в. в т. ч. СМР | тыс. руб.тыс. руб. | 3228206527274475 | 4314218035423725 | 134130 |
| 2 | Объем вып. работ в нат. выражении: |  |  |  |  |
|  | строительство и реконструкция | км. | 0,55 | 0,84 |  |
|  | капитальный ремонт | км. | 10,903 | 0 |  |
|  | текущий ремонт | км. | 32,552 | 13,838 |  |
| 3 | Численность работающих | чел. | 222 | 236 | 106 |
| 4 | Численность рабочих | чел. | 165 | 175 | 106 |
| 5 | Выработка на одного работающего | т. р. | 122858 | 150101 | 122 |
| 6 | Выработка на одного рабочего | т. р. | 165300 | 202421 | 122 |
| 7 | Фонд зарплаты работающих | тыс. руб. | 3851300 | 5456800 | 142 |
| 8 | Фонд зарплаты рабочих | тыс. руб. | 2678800 | 3811500 | 142 |
| 9 | Расход ФЗП на ед. вып. работ раб– щих |  | 0,141 | 0,154 | 109 |
| 10 | Расход ФЗП на ед. вып. работ рабочих |  | 0,098 | 0,108 | 110 |
| 11 | Средняя з/п 1 раб– щего | руб. | 1418506 | 1900141 | 134 |
| 12 | Средняя з/п 1 рабочего | руб. | 1316364 | 1779000 | 135 |
| 13 | Соот-ния темпов роста сред. з/п к темпам роста выработки раб– щего |  | -1 | 12 |  |
| 14 | Соот-ния темпов роста сред. з/п к темпам роста выработки рабочего |  | -4 | 13 |  |
| 15 | Себестоимость вып. работ | тыс. руб. | 22478162 | 32327079 | 143,8 |
| 16 | Затраты на 1 руб. вып. объема работ |  | 0,824 | 0,913 | 110,7 |
| 17 | Стоим. основных прозв. фондов (без дорог) | тыс. руб. | 20896288 | 25242739 | 121 |
| 18 | Степень износа осн. произв. фондов | % | 42,3 | 44,1 | 104 |
| 19 | Фондоотдача |  | 0,766 | 0,713 | 93 |
| 20 | Фондовооруженность |  | 94127 | 106961 | 114 |
| 21 | Материалоемкость продукции |  | 0,56 | 0,60 | 106 |
| 22 | Балансовая прибыль | тыс.руб. | 5125000 | 2971000 | 58 |
| 23 | Уровень рентаб-сти по балансовой прибыли | % | 23,4 | 8,0 | 34,3 |

**7. Техника безопасности**

Работник обязан соблюдать нормы, правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности и правила внутреннего трудового распорядка.

Перед началом работ следует проверить исправность оборудования, инструмента; наличие и исправность защитных ограждений опасных мест механизмов, лестниц, настилов и другое.

На рабочем месте следует пользоваться оборудованием и инвентарем, необходимым для хранения инструмента и приспособлений, а также стеллажами и площадками для складирования материалов и заготовок, готовых изделий и отходов производства.

Во время работы необходимо правильно применять коллективные и индивидуальные средства защиты, предохраняющие работающего от разных вредных и опасных воздействий.

Приступая к работе, надо застегнуть и заправить рабочую одежду так, чтобы не было развивающихся концов; обшлага рукавов должны быть застегнуты или обхвачены резинкой, волосы убраны под головной убор.

Следует выполнять только ту работу, которая поручена мастером, при условии соблюдения безопасных способов ее выполнения; при выполнении работы использовать способы и приемы, указанные мастером.

Запрещается выполнять распоряжения, если их выполнение противоречит требованиям техники безопасности или может привести к несчастному случаю.

При передвижении по территории необходимо соблюдать следующие требования:

* Ходить по пешеходным дорожкам, тротуарам;
* Переходить дорогу только в установленных местах;
* Передвигаться навстречу транспортному потоку машин.

**8. Индивидуальное задание**

**Решение вопросов придорожного сервиса**

Придорожный сервис представляет собой совокупность услуг, предлагаемых для тех, кто находится в пути. Автозаправочные станции, кафе, гостиницы, - все это так называемый придорожный сервис.

Более 1,6 тыс. объектов придорожного сервиса действует в Беларуси. Но чтобы они все стали рентабельными, необходимо наличие ряда условий, которых в Беларуси пока нет.

По данным департамента "Белавтодор" Министерства транспорта и коммуникаций, вдоль дорог республики находится 417 автозаправочных станций, 79 пунктов постоя, 34 мойки, 138 стоянок автотранспорта, 106 станций технического обслуживания, 448 предприятий торговли и 449 пунктов питания. Поэтому в департаменте полагают, что придорожный сервис развивается в необходимых темпах, и рынок насыщается этими услугами в достаточной степени.

В настоящий момент к объектам придорожного сервиса предъявляются очень высокие требования. В первую очередь они касаются следующих условий размещения объектов: объект не должен стоять на дороге или на обочине, должен размещаться не ближе 50 метров от кромки проезжей части, а на дорогах первой категории - размещаться с двух сторон. На автомобильных дорогах с разделительной полосой предусматривается обязательное освещение участка автомобильной дороги, прилегающего к объекту, в пределах переходно-скоростных дорог. Кроме того, к объекту предъявляются и эстетические требования. Например, если это объект торговли или общепита, то он должен быть хорошо оформлен и обеспечен всеми удобствами.

Значительным преимуществом при строительстве объектов придорожного сервиса в департаменте называют упрощение процедуры при отводе земли. Также определены и льготы для желающих открыть объекты такого сервиса: освобождение от возмещения сельскохозяйственных и лесохозяйственных потерь при выделении земельного участка, возможность предоставления льготных кредитов, а также налоговые льготы.

Что касается возможных иностранных инвестиций в данную сферу, то зарубежный бизнес сюда не слишком спешит, говорят в "Белавтодоре". При оценке бизнес-проекта по строительству (созданию) объекта придорожного сервиса наиболее определяющим фактором является интенсивность движения транспортных средств. По мировым методикам рентабельным бизнес считается, когда интенсивность движения составляет более 7 тыс. автомобилей в сутки. В Беларуси такой уровень отмечен только на трассе М1. Вторым фактором является менталитет белорусских граждан, которые не привыкли пользоваться услугами придорожного сервиса.

И все же сеть объектов придорожного сервиса расширяется. Кроме 15 ранее запланированных, почти 50 объектов придорожного сервиса планируется дополнительно организовать в Витебской области. Мероприятия были разработаны в дополнение к генеральной схеме развития сервиса на республиканских автомобильных дорогах и утверждены Министерством транспорта и коммуникаций согласно госпрограмме "Дороги Беларуси".

Для привлечения инвесторов, в том числе зарубежных разворачивается широкая рекламно-информационная кампания с участием как местных органов власти, так и ведомств и организаций, заинтересованных в развитии такого вида услуг. Заранее планируются работы по отводу и подготовке земельных участков для строительства объектов. Кроме того, предполагается проведение круглых столов во всех районах области по вопросам развития придорожного сервиса с привлечением потенциальных инвесторов. Потенциал области в сфере придорожного сервиса продвигают также с помощью ресурсов сети Интернет и на организуемых в регионе презентациях, выставках, туристических конкурсах и конференциях.

Кроме того, разрабатываются модельные бизнес-планы создания объектов придорожного сервиса для потенциальных инвесторов.

В данное время придорожный сервис Беларуси оставляет желать лучшего: потребность в автозаправочных станциях покрыта на 60%, в объектах, осуществляемых продажу продуктов питания – на 55%, в охраняемых стоянках – на 50%.

Имеет ли смысл развитие придорожного сервиса в Беларуси? Начнем с того, что Беларусь – страна, привлекающая туристов, в том числе, иностранных, своей естественной природой: необычайно красивыми озерами, уникальными лесами, своеобразием животного мира. Наша страна представляет определенный интерес для иностранных граждан, уставших от высокотехнологичных курортов и стремящихся к естественной красоте.

Имеет ли это значение для нас? Безусловно: туристы готовы платить, а данный факт – залог успешного развития бизнеса. Проблема, главным образом заключается, в отсутствии белорусского придорожного сервиса как такового.

**Нормативная база**

К основным нормативным документам, регулирующим вопросы организации придорожного сервиса, можно отнести:

1. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».

2. «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования», утвержденное Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса».

3. Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса».

4. «Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2010 года», утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 октября 2008 г. №104.

**Заключение**

Основными приоритетами развития придорожного сервиса в Беларуси являются:

1. Стабильность и постоянство существующей нормативно-правовой базы, которая создает условия для эффективной работы местных исполнительных и распорядительных органов и организаций Государственного комитета по имуществу при выделении земельных участков для строительства объектов придорожного сервиса, так как только прозрачность и неизменность правил осуществления хозяйственной деятельности предприятий и предсказуемость ситуации на рынке оказания услуг придорожного сервиса, позволят привлечь дополнительное количество инвесторов в эту сферу.

2. Повышение качества работы с потенциальными инвесторами специалистов всех государственных организаций, задействованных в процедуре выделения земельных участков.

3. Привлечение в сферу придорожного сервиса иностранных компаний с их опытом и высочайшими стандартами обслуживания в целях создания конкуренции, и как результат повышению качества оказываемых услуг.

4. Информирование автоперевозчиков и других пользователей автодорог о существующей сервисной инфраструктуре, а также разъяснения и рекомендации по планированию размещения новых объектов придорожного сервиса.

Размещено на Allbest.ru