

УДК 629.42:629.

ОБОСНОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО- УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ АНГРЕН – ПАП

*Лесов К.С.,
к.т.н., доцент (ТашиИИТ)*

Совершенствование транспортной системы республики Узбекистан и наиболее полная реализация ее транзитного потенциала - одна из важнейших задач. Именно для этой цели строятся новые железнодорожные магистрали внутри страны, проводятся реконструкция транзитных железнодорожных линий, создаются специализированные международные терминалы, совершенствуется нормативно-правовая база, обеспечивающая беспрепятственный транзит товаров.

Строительство железной дороги - сложный процесс, при котором создаются железнодорожные линии и целые магистрали для обслуживания перевозок грузов и пассажиров, сооружения для технического обеспечения дорог, культурно-бытовые объекты для работников железнодорожного транспорта.

Для обеспечения эффективного строительства железной дороги вопросы целесообразного оптимального планирования и рациональной организации играют существенную роль. Имеется ввиду, что при создании нового сооружения сегодня уже недостаточно требовать сдачи его "под ключ". Новый объект должен обеспечить эксплуатационную рентабельность и после сдачи его в постоянную эксплуатацию дать прибыль.

Рассматривая географическое положение Узбекистана в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, зарождения грузопотоков, нужно сделать вывод-доставка товаров через Узбекистан, будь то по направлению Восток-Запад или Север-Юг, гораздо более выгодно в силу того, что она значительно сокращает время грузоперевозок.

Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн – Пап протяженностью 124,0 км имеет важное народнохозяйственное значения для региона и страны в целом. Строительные работы ведутся в различных условиях. Протяженность горного участка в особо сложных условиях составляет 52 км (от км 35 до км 87), сложные условия в пределах угольного разреза и долины реки Ахангаран – 35 км (км 0-км 35), условия средней сложности и орошаемая зона – 35 км (км 87-124).

Для принятия организационно-управленческих решений строительства новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн - Пап учтены сжатые сроки строительства, сложность рельефа и значительные объемы земляных работ, мостов и искусственных сооружений в рамках следующих концептуальных предпосылок:

1. Равномерно нарастающее распределение капитальных вложений, техники и трудовых ресурсов со сроком окончания ведущих процессов (земляные работы, укладка верхнего строения пути, строительство мостов и ИССО, устройство опор и контактной сети электрификации) для открытия рабочего движения 01.07.2016 года.

- создание принципиально новых машин и строительных материалов превосходящих по своим технико-экономическим показателям, своевременная замена и модернизация машин;
- обеспечение комплексной механизации строительных работ;
- проектирование новых конструкций сооружений, отличающихся меньшей материалоемкостью, экономичностью и долговечность лучшей технологичностью при изготовлении и монтаже;
- улучшение использования существующей техники, внедрения прогрессивной технологии работ;
- внедрение на всех уровнях более совершенных методов и систем управления, планирования и организации строительного производства и труда.

Таблица 1

Трудозатраты и потребность рабочей силы на строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн – Пап

Наименование работ		ст. Ангрэн – Сев. портал	ст. Кошминар – Южн. портал	ст. Пап - ст. Кошминар	всего
Протяженность участков, км		38,180	29,528	37,349	105,057
Подготовка территории	норма трудозатрат, чел.-дн	600	600	600	
	всего трудозатрат, чел.-дн	22908	17717	22409	63034
	количество рабочих, чел	127	98	124	350
Земляное полотно	Коэффициент трудности строительства	1,32	1,32	1,32	
	норма трудозатрат, чел.-дн	6000	6000	6000	
	всего трудозатрат, чел.-дн	302386	233862	295804	832051
	количество рабочих, чел	336	300	329	964
Искусственные сооружения	норма трудозатрат, чел.-дн	870	870	870	
	всего трудозатрат, чел.-дн	33217	25689	32494	91400
	количество рабочих, чел	38	34	37	110
Верхнее строение пути	норма трудозатрат, чел.-дн	1270	1270	1270	
	всего трудозатрат, чел.-дн	48489	37501	47433	133422
	количество рабочих, чел	202		176	378
Магистральная линия связи, СЦБ	норма трудозатрат, чел.-дн	1240	1240	1240	
	всего трудозатрат, чел.-дн	47343	36615	46313	130271
	количество рабочих, чел	44	34	43	121
Службно-технические здания, энергетическое хозяйство, водоснабжение, канализация	норма трудозатрат, чел.-дн	1310	1310	1310	
	всего трудозатрат, чел.-дн	50016	38682	48927	137625
	количество рабочих, чел	46	36	45	127
Установка опор контактной сети	количество рабочих, чел	40		39	79
Мосты	норма трудозатрат, чел.-дн	450	450	450	
	всего трудозатрат, чел.-дн	17181	13288	16807	47276
	количество рабочих, чел	256	0	132	388
Всего	трудозатраты, чел.-дн	521539	403352	510187	1435079
	количество рабочих, чел	1050	502	886	2438

Литература

1. СНиП 1.04.03-85. Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений – М.: Стройиздат, 1987 – 522 с.
2. Руководство по составлению проектов организации строительства железных дорог. – М.: ВПИ Трансстрой, 1988. -188с.
3. Расчетные нормативы для составления проектов организации строительства, часть III. М.: ЦНИИОМТП Госстрой СССР, 1971.
4. ШНК 3.01.01-03. Организация строительного производства. –Ташкент: Госархитекстрой РУз, 2003.
5. Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрен – Пап. Основные положения организации строительства. Пояснительная записка. Ташкент: Боштранслойиха, 2012.

Аннотация

Ангрен-Поп янги электрлаштирилган темир йул линиясининг қурилиши ҳақида маълумотлар келтирилган. Қурилишни ташкиллаштириш нурлари бўйича қурилиш ишларини бажариш муддатлари, иш турлари бўйича меҳнат сарфи ва ишчи кучига бўлган эҳтиёж аниқланган.