

Б И З Н Е С – П Л А Н
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»
на 2017 год

Ташкент – 2016 г.

ГЛОССАРИЙ

АБР	Азиатский банк развития
АСУ	Автоматизированная система управления
ВОЛС	Волоконно-оптическая линия связи
ВСП	Верхнее строение пути
ВЧД	Вагонное депо
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ИССО	Искусственные сооружения
КНР	Китайская Народная Республика
МВПС	Моторвагонный подвижной состав
МТТ	Международный железнодорожный Транзитный Тариф
ОПМС	Опытная путевая машинная станция
ПДМ	Путевые дорожные мастерские
ПМС	Путевые машинные станции
ППС	Пропарочное промывочная станция
ПТО	Пункт технического обслуживания вагонов
ПЧЛ	Дистанции защитных лесонасаждений
РЖУ	Региональный железнодорожный узел
РСР-14	Рельсосварочный поезд №14
СМР	Строительно-монтажные работы
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПМС	Специализированная путевая машинная станция
ТПС	Тяговая подстанция
ТЧ	Локомотивное депо
ТЭО	Технико- экономическое обоснование
ФРРУз	Фонд Реконструкции и Развития Республики Узбекистан
ЭП-1	Энергомонтажный поезд №1
ЯАМС	Японское Агентство Международного Сотрудничества

2.РЕЗЮМЕ

2.1.КРАТКИЙ ОБЗОР

АО «Узбекистон темир йуллари» была образована 7 ноября 1994 года на базе Среднеазиатской железной дороги.

Основными задачами отрасли были определены:

- создание единой железнодорожной транспортной сети;
- продолжение электрификации основных участков железных дорог;
- развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающее модернизацию железнодорожных путей, а также переход на оптико-волоконную систему телекоммуникаций;
- развитие собственной ремонтной базы подвижного состава;
- восстановление и обновление подвижного состава;
- поиск альтернативных транспортных коридоров, обеспечивающих выход на мировой рынок и повышение экспортного потенциала республики.

АО «Узбекистон темир йуллари» является крупнейшей в республике обществом по перевозке грузов и пассажиров, обладает квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

Основной деятельностью общества является перевозка грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, строительство и ремонт подвижного состава и подрядная деятельность.

За годы независимости в Узбекистане проделана большая работа по формированию новых стальных магистралей. Проложена в песках Кызылкумов железная дорога Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус, возведен совмещенный железнодорожно-автомобильный мост через реку Амударья.

В ноябре 2010 года было завершено строительство железнодорожной магистрали Хайратон-Мазари-Шариф в Афганистане. В рамках этого проекта были осуществлены прокладка новой железнодорожной линии, модернизация железнодорожной станции Хайратон, строительство разъездов и нового грузового двора на станции Наибабад. Общая протяженность линии составила 106 км, из них 75 км. главных путей.

АО «Узбекистон темир йуллари» в 2016 году реализовала проекты: «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап» и «Электрификация ж.д. участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов». С пуском новых железнодорожных линий протяженность главных путей АО «Узбекистон темир йуллари» составило 4491,6 км.

В 2016 году завершено строительство электрифицированной железной дороги «Ангрэн-Пап», проходящей через горный перевал Камчик, протяжённостью в 123,2 км, в том числе 19,2 км тоннеля.

11 июля 2016 года началось движение грузовых поездов, а с 5 сентября пущен скоростной пассажирский поезд на участке Ангрэн-Пап. По данному направлению ежедневно следуют более 10 составов с различными грузами и 2 пассажирских поезда. Данный проект реализован в соответствии с

БИЗНЕС ПЛАН 2017 год

Постановлением Президента Республики Узбекистан от 18 июня 2013 года, №ПП-1985 «О мерах по организации строительства электрифицированной железнодорожной линии «Ангрен-Пап».

С октября месяца 2011 года начал курсировать высокоскоростной пассажирский электропоезд «Afrosiyob» с г.Ташкента до г.Самарканда, а с августа 2015 года до г.Карши и с августа 2016 года до г.Бухара.

2.2.МИССИЯ, ЦЕЛЬ БИЗНЕС ПЛАНА

Бизнес-план разработан для руководства и использования в работе работниками общества, а также потенциальными иностранными инвесторами.

Разработка бизнес-плана проведена на основе параметров развития отрасли, определенных в Указе Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы», постановлениях Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года №ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре».

Одной из целей бизнес-плана является консолидация информации о прогнозных параметрах деятельности и предусмотренных планах развития отрасли на 2016 год для представления заинтересованным сторонам (Министерству финансов, Госкомконкуренции, крупным инвесторам таким как, АБР, ЯАМС, ФРР Уз, КНР и другим потенциальным инвесторам).

3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА

Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» и постановлениями Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года № ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре» определены основные направления, подходы и механизмы в области дальнейшего развития и совершенствования сети железных дорог, наращивания производственных мощностей отрасли, удовлетворения потребности предприятий и населения республики в перевозке грузов и пассажирских перевозок. В целях удовлетворения потребностей грузоотправителей в перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом необходимо принятие мер по обеспечению необходимым парком подвижного состава общества.

Для достижения поставленной цели определены следующие первоочередные задачи:

- формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации потребностей в перевозках;

- реконструкция, совершенствование и развитие железнодорожной инфраструктуры;

- наращивание производственных мощностей по ремонту и строительству подвижного состава для обеспечения потребности промышленности республики в подвижном составе;

- разработка мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности железной дороги, а также повышение скоростей движения и уровня обслуживания пассажирского железнодорожного транспорта;

- выработка программы мер по повышению безопасности движения поездов на железной дороге;

- внедрение современных механизмов организации перевозок.

3.1. ЛОКОМОТИВЫ

Локомотив во главе поезда - символ железной дороги и основа её работы. Железнодорожный транспорт обязан локомотивам своим дальнейшим развитием.

Локомотивами называются транспортные машины, предназначенные для создания силы тяги, под действием которой по рельсовым путям перемещаются составы с пассажирами и грузами. К основным типам локомотивов, эксплуатируемым на железных дорогах республики, относятся электровозы и тепловозы.

В целях обеспечения непрерывного и безопасного перевозочного процесса осуществляются проекты по обновлению и модернизации подвижного состава, как за счет собственных средств общества, так и с привлечением кредитных средств международных финансовых институтов.

Управление эксплуатации локомотивов является одним из важных подразделений общества и имеет в своем распоряжении мощный парк тяговой силы – тепловозы и электровозы, обеспечивают все виды грузовых, пассажирских и пригородных перевозок, маневровые работы (таблица 1).

Таблица 1 - Эксплуатационный парк локомотивов

Тип локомотива	Эксплуатационный парк 2016 г.	Эксплуатационный парк 2017 г. (прогноз)
Магистральные электровозы	82	90
Магистральные тепловозы	115	106
МВПС	22	22
Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	176	178
ВСЕГО	395	396

Локомотив – основной транспорт, без которого невозможен перевозочный процесс. Одним из приоритетных направлений развития АО «Узбекистон темир йуллари» принята модернизация и обновление парка локомотивов.

Для обеспечения устойчивой деятельности общества в восьми депо проводится плановое техническое обслуживание и текущий ремонт локомотивов, а на заводе УП «Узтемирйулмаштаъмир» выполняются капитальный ремонт и восстановление с продлением срока службы локомотивов.

В 2016 году ожидается восстановить дизельные локомотивы, а также планируется выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2, - всего 59 секций, кроме того в объеме КРП - 29 секций тепловозов и в объеме КВР - 6 секций электровозов, 5 секций МВПС.

В 2017 году предусмотрено восстановить дизельные локомотивы, а также планируется выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2 - всего 69 секций, кроме того в объеме КРП - 26 секций и КВР - 29 секций.

3.2. ВАГОНЫ

3.2.1. Грузовые вагоны

Вагоны различного назначения составляют вагонный парк, который является одной из важнейших частей подвижного состава железной дороги. Вагоны различных типов используют для перевозки грузов и пассажиров.

Грузовой вагон – единица подвижного состава, классифицирующаяся на следующие типы: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и прочие. АО УТЙ для осуществления перевозочного процесса располагает парком грузовых вагонов, в количестве 23,8 тысяч грузовых вагонов с учетом изотермических вагонов.

В парк грузовых вагонов входят вагоны универсальные, в которых перевозятся грузы широкой номенклатуры, и специализированные – для перевозки только одного вида груза.

К универсальным вагонам относятся крытые вагоны с дверями в боковых стенах кузова и загрузочными люками в крыше; полувагоны с разгрузочными люками в полу для выгрузки сыпучих грузов и с торцевыми двухстворчатými дверями; платформы; цистерны общего назначения с котлом различного диаметра; изотермические вагоны.

К специализированным грузовым вагонам относятся крытые вагоны для перевозки скота, легковых автомобилей, холоднокатаной стали, муки; крытые вагоны-хопперы для перевозки цемента, зерна, минеральных удобрений; открытые вагоны-хопперы для перевозки горячих окатышей и охлажденного кокса; платформы для перевозки контейнеров, легковых автомобилей, рельсов длиной 25 метров; цистерны для перевозки вязких грузов, молока, спирта, винопродуктов, кислот, сжиженных газов под высоким давлением, цемента, кальцинированной соды, глинозема и др. Кроме того, к специализированным грузовым вагонам относятся транспортеры и вагоны промышленного транспорта.

Для полного и качественного удовлетворения потребностей промышленности и населения республики в перевозке грузов, обеспечения

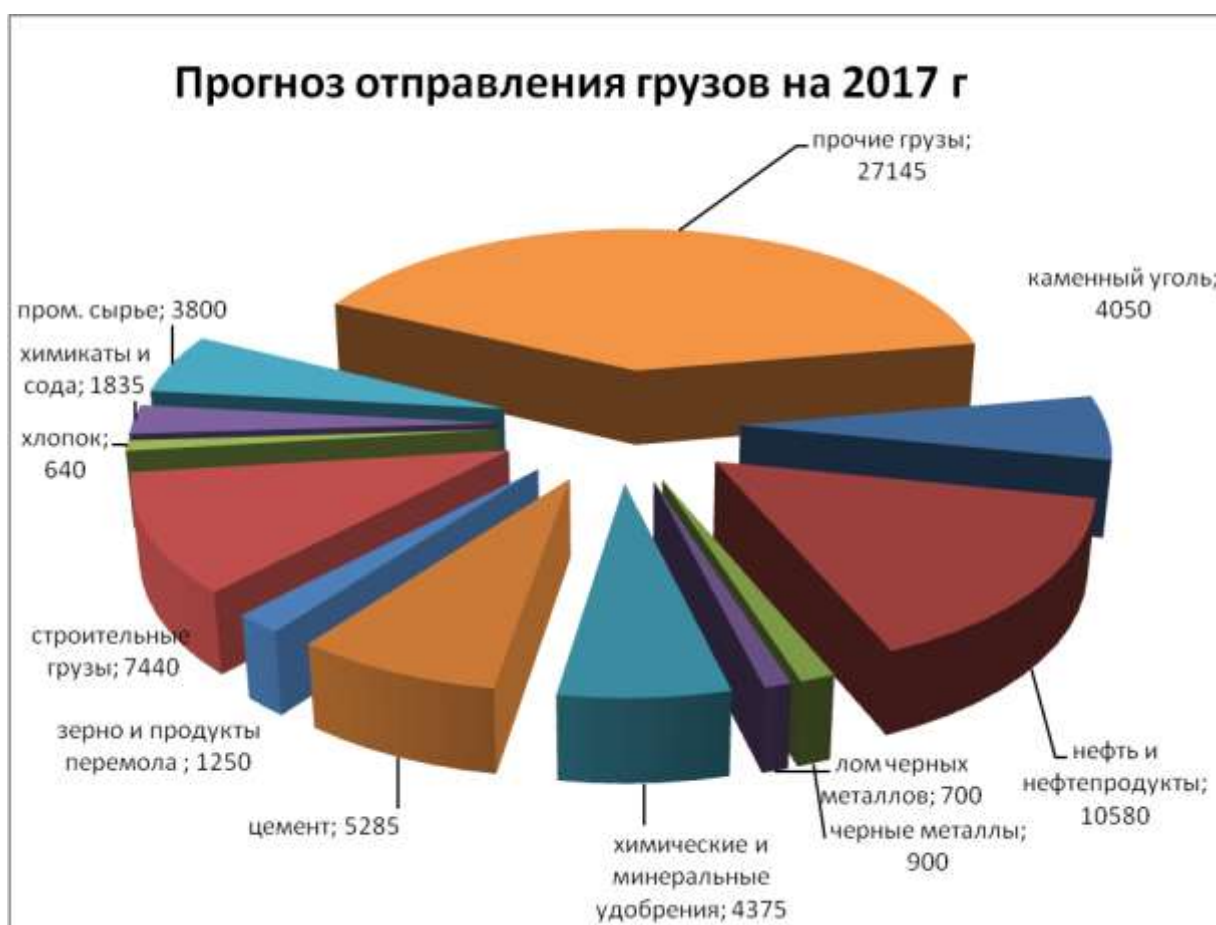
БИЗНЕС ПЛАН 2017 год
сохранности грузов и их своевременной доставки решающее значение имеет уровень организации и управления перевозочным процессом.

Объем работы по отправлению (погрузке) грузов в тоннах определяется на основании заявок грузоотправителей.

Динамика объемов отправления грузов представлена в таблице 2.

Таблица 2. – Отправление грузов

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Прогноз на 2017 г
Отправление грузов, млн. тонн	63,6	65,7	67,2	67,20	67,21
Темп роста, %	103,5	103,3	102,3	100,0	100,0



Для обеспечения потребностей грузоотправителей в вагонах, на заводах общества, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» и постановлениям от 11 февраля 2016 года №ПП-2298 «О Программе локализации производства готовой продукции, комплектующих изделий и материалов на основе промышленной кооперации на 2015-2019 годы», продолжается работа по обновлению подвижного состава путем строительство

БИЗНЕС ПЛАН 2017 год
 (изготовления) новых грузовых вагонов на заводах общества (ДП «Литейно-механический завод» - крытые и полувагоны; ДП «Андижанский механический завод» - крытые вагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов). На заводах общества в 2017 году предусмотрено строительство (изготовление) 800 грузовых вагонов (таблица 4).

Таблица 4 – Строительство грузовых вагонов

ед.

Наименование	2016 год	2017 год
Крытые вагоны	5	50
Полувагоны	665	550
Цистерны для перевозки нефтепродуктов		50
Цистерна для сжиженного газа		50
Цистерна для кислоты	30	
Хопперы - цементовозы		50
Хопперы - минераловозы		50
ВСЕГО	700	800

3.2.3. Пассажирские вагоны

Пассажирский вагон — это единица подвижного состава, предназначенная для перевозки пассажиров. Пассажирский вагон — основная часть пассажирского вагонного парка, в состав которого входят также вспомогательные вагоны пассажирского парка: вагоны-рестораны, багажные вагоны, почтовые вагоны.

В зависимости от дальности перевозок пассажирские вагоны бывают:

- Дальнего следования, предназначенные для перевозки пассажиров на большие расстояния (500—700 км и более). Такие вагоны бывают купейные или плацкартные. Они оборудованы жёсткими или мягкими диванами для сидения или лежания и по этому признаку называются жёсткими или мягкими соответственно.
- Местного сообщения, предназначенные для перевозки пассажиров на более короткие расстояния (200—700 км), преимущественно в дневное время. В этих вагонах имеются удобные кресла для сидения.
- Пригородные, предназначенные для перевозки пассажиров на небольшие расстояния в сравнительно короткое время.
- Вагоны-рестораны и вагоны-бары предназначены для организации питания пассажиров в пути следования. Такие вагоны имеют зал, кухню, кладовые,

холодильные камеры для хранения продуктов, купе для обслуживающего персонала и другие отделения.

- Почтовые вагоны служат для перевозки почтовых грузов. Эти вагоны имеют зал для почтовых операций и помещения для обслуживающего персонала. Багажные вагоны предназначены для перевозки багажа в пассажирских поездах. Они имеют кладовые с погрузочно-разгрузочными механизмами и помещения для обслуживающего персонала.

В пассажирском парке имеются также почтово-багажные вагоны, эксплуатируемые на линиях железных дорог с небольшими пассажирскими перевозками.

Пассажирскими вагонами специального назначения являются вагоны-лаборатории, вагоны-клубы, служебные, санитарные и т. д. Эти вагоны служат для проведения научно-экспериментальных работ, культурно-просветительных и учебных мероприятий, врачебно-санитарных нужд, инспектирования и контроля за работой линейных подразделений всех отраслей железнодорожного транспорта и других задач.

Таблица 5. – Парк эксплуатируемых пассажирских вагонов

Класс/тип/модель	Количество, ед.	Год выпуска
Класс 1: Мягкие	30	1981-2014
Класс 2: Купейные	149	1981-2015
Класс 3: Плацкартные	280	1979-2015
Класс 4: Межобластные	58	1979-1986
Прочие (багажные, служебные)	26	1972-2012
Вагоны-рестораны	20	1982-2015
ВСЕГО	563	

Еженедельно с железнодорожных вокзалов республики отправляется 62 пары пассажирских поездов. Основными маршрутами являются ежедневно курсирующий высокоскоростной поезд «Афросиоб» по маршруту Ташкент – Самарканд, Ташкент – Бухара, Ташкент – Карши, а также поезда, курсирующие по маршруту Ташкент – Термез, Ташкент – Ургенч, Ташкент – Шават, Ташкент – Сырдыкия, Ташкент – Кунград, Ташкент – Андижан, Андижан-Бухара, Андижан-Ургенч.

Порядка 60 процентов пригородных перевозок осуществляется в Ташкентском и Джизакском регионах: Ташкент – Ходжикент (4 раза в день в каждом направлении), Ташкент – Ангрен (1 раз в день), Ташкент – Хаваст (3 раза в день), Ташкент – Гулистан (2 раза в день). Кроме этого, осуществляются

БИЗНЕС ПЛАН 2017 год
местные перевозки из Карши-Китаб, Ургенч-Питняк, Кунград-Чимбай, Навои-Бузаубай.

В межгосударственном сообщении еженедельно курсируют 21 пара пассажирских поездов по маршруту: Ташкент - Москва - 3 раза в неделю, Ташкент - Уфа - 2 раза в неделю, Ташкент - Саратов - 2 раза в неделю, Ташкент - Новосибирск - 2 раза в неделю, Ташкент – Волгоград – 2 раза в неделю, Ташкент – Екатеринбург – 1 раз в неделю.

С целью обновления парка пассажирских вагонов до конца 2016 года ожидается увеличить вагонный парк путем приобретения 23 единиц новых вагонов, из них, 8 единиц купейного типа, 10 единиц не купейного типа, 2 вагона мягкие, 3 вагона прочие, построенные на АО «Тошкент йуловчи вагонларни куриш ва таъмирлаш заводи» (таблица 6).

Таблица 6. – Строительство пассажирских вагонов

Тип вагонов	Ожидаемое за 2016 г.	Прогноз на 2017 г.
Купейные	8	
Не купейные	10	
Прочие вагоны	5	15
ВСЕГО	23	15

4. Ремонт подвижного состава

Ремонт и техобслуживание подвижного состава осуществляются локомотивными и вагонными депо, заводами, расположенными во всех регионах республики:

1. Локомотивные депо (8 ед.)
2. УП «Узтемирйулмаштаъмир»
3. Вагонные депо:
 - Вагонные депо (6 ед.)
 - Вагонные депо АО «Узвагонтаъмир» (3 ед.)
4. ДП «Литейно-механический завод»
5. ДП «Андижанский механический завод»

Для повышения эффективности использования грузовых вагонов общества, в том числе специализированных, и в целях удовлетворения потребности в возрастающих объемах перевозок предусматривается реализация мер по сокращению времени погрузочно-разгрузочных работ в терминалах и снижения времени нахождения вагонов в ремонте.

АО «Узбекистон темир йуллари» для поддержания в исправном состоянии парка вагонов проводит плановые виды ремонта на вагоноремонтных

БИЗНЕС ПЛАН 2017 год
предприятий, а именно: капитальный ремонт с продлением срока службы на 5, 11 и 16 лет.

Таблица 7. – Виды ремонтных работ, производимые вагонными депо

Вагонные депо	Виды ремонта			
	Деповский ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуатационная деятельность
Управление вагонного хозяйства				
Ташкент	+	+	+	+
Бухара	+	+	+	+
Карши	+	+	+	+
Коканд	+	+	+	+
Кунград	+	+	-	+
Термез	+	-	-	+
АО «Узвагонтаъмир»				
Хаваст	+	+	+	-
Андижан	+	+	+	-
Самарканд	+	+	+	-
Заводы общества				
УП «Узтемирийулмаштаъмир»	-	-	+	-
ДП «Литейно-механический завод»	+	+	+	-
ДП «Андижанский механический завод»	+	+	+	-

Техническое обслуживание грузовых и пассажирских вагонов осуществляется пунктами технического обслуживания (ПТО), подготовки вагонов под погрузку, в рейс, апробирование поездов на соответствующих пунктах, обеспечение безопасного проследования на гарантийных участках вагонных депо.

В 2016 году ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1440 единиц.

На 2017 год запланировано, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» произвести восстановительный ремонт с продлением срока службы, модернизация и переоборудование грузовых вагонов в количестве 1483 единиц.

Таблица 8. – Возрастной состав инвентарного подвижного состава АО УТЙ

Тип	до 10 лет	от 10 до 20	от 20 до 30	Более 30 лет	Всего
Электровозы	37	12	33	32	114
Тепловозы	10	-	120	106	236
Маневровые	-	-	62	147	209
Всего локомотивов	47	12	215	285	559

Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо представлена в таблице № 9.

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

Локомотивные депо и завод	Виды ремонта и технического обслуживания локомотивов, выполняемых АО «Узбекистон темир йуллари»								
	Техническое обслуживание			Текущий ремонт			Капитальный ремонт		Капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы
	ТО-2	ТО-3	ТО-4	ТР-1	ТР-1р	ТР-3	КР-1	КР-2	КРП
ТЧ-1 Узбекистан	+	+	+	+	+	+	+	+	-
ТЧ-2 Коканд	+	+	+	+	+	+	+	+	-
ТЧ-5 Тинчлик	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-6 Бухара	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-7 Кунград	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-8 Карши	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-9 Термез	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-10 Ургенч	+	+	+	+	+	-	-	-	-
УП «Узтемирйул-маштаъмир»	-	-	-	-	-	+	+	+	+

Примечание: + оказываемые услуги (работы), - не оказываемые услуги

До конца 2016 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 27 секций, в том числе электровозов - 2 секций, тепловозов – 25 секций.

На 2017 год запланировано, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 27 секций, в том числе электровозов - 24 секции, тепловозов – 3 секции.

В соответствии с утверждённым сетевым графиком реализации проекта «Обновление парка локомотивов путём приобретения 12 ед. локомотивов» включенного в Распоряжение Кабинета министров Республики Узбекистан №Р-4668 от 04.07.2016г. на 2017 год запланировано закупка 9 единиц новых грузовых электровозов и 3 единиц пассажирских электровозов, поставка которых будет производиться в 2018 году за счёт собственных средств и средств Эксимбанка (КНР).

5. ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Комплекс инженерных сооружений и обустройств образующий дорогу с направляющей рельсовой колеей - железнодорожный путь - предназначен для бесперебойного круглогодичного обращения подвижного состава и является одним из важнейших технических средств железных дорог.

Путевое хозяйство – одна из основных отраслей железнодорожного транспорта, в которую входят железнодорожный путь со всеми его сооружениями и устройствами; подразделения с объектами производственного, служебно-технического назначения, обеспечивающие текущее содержание и ремонт пути.

С переходом к рыночной экономике появилась возможность использования на путевых работах машинных комплексов, обеспечивающих более высокое качество операций и сохранение последующей длительной стабильности пути. На железные дороги Узбекистана с 2000 года поступила путевая техника нового поколения. Одними из них являются высокопроизводительные путевые машины австрийской фирмы «Плассер и Тойрер»: балластоочистительные машины RM-80, подбивочно-рихтовочные машины «Дуоматик» 08-32, планировщик балласта SSP-110, стабилизатор пути ДГС-62, рельсосварочные машины АРТ-500, путеизмерительный вагон ЕМ-120. С фирмы «Жейсмар» - грузовые дрезины и комплекс машин по одиночной смене шпал.

Благодаря использованию путевых машин нового поколения по реабилитации и капитальному ремонту железнодорожного пути, увеличилась производительность работы путевого хозяйства. Они также используются на текущем содержании пути и на строительстве новых линий. Все эти машины являются самоходными, не требующие тяговой единицы (локомотива) при производстве путевых работ.

В 2003 году на базе рельсосварочного предприятия РСР-14 была введена в эксплуатацию новая технологическая линия, оснащенная оборудованием общества «Жейсмар» (Франция), ЗАО «Псковэлектросвар» (Россия). С пуском этой линии значительно увеличился выпуск высококачественных рельсовых плетей, что позволило ускорить выполнение запланированных объемов по сварке и отделке стыков.

Основной задачей управления путевого хозяйства было и остается обеспечение состояния пути, его сооружений и устройств, гарантирующее бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Выполнение этих задач реализуется на основе систематического надзора и контроля состояния объектов путевого хозяйства с выявлением и предупреждением причин, вызывающих их неисправности и расстройства, выполнением в необходимых объемах по установленной технологической последовательности работ по ремонту и текущему содержанию.

В состав управления путевого хозяйства входят ПМС, ПЧЛ и ПДМ, основной функцией которых является выполнение капитального, среднего и подъемочного ремонтов пути, выполнение комплекса песко - и снего- защитных мероприятий, эксплуатация и проведение ремонта путевых машин и механизмов, а так же машин тяжёлого типа.

До конца 2016 года ожидается провести реабилитацию пути – 130 км, уложить бесстыковой путь – 160 км, средний ремонт пути – 305 км, подъемочный ремонт пути – 208 км, заменить 150 комплектов стрелочных переводов и 150 комплектов переводных брусьев.

Управлению путевого хозяйства в 2017 году предстоит выполнить следующие виды работ:

№	Наименование работ	Исполнители
1	Реабилитация ж.д линии (180 км), укладка бесстыкового пути (100 км), электрификация ж.д. участков Карши – Термез. Строительство ж.д. линии Навои-Канимех-Мискен	ОПМС, ПМС
2	Текущее содержание и капитальный ремонт песко- и снего- защитных насаждений по развёрнутой длине железнодорожного пути общества	Путевые дорожные мастерские
3	А) Текущее содержание и ремонт по всей протяжённости железных дорог Узбекистана и прилегающих к ним искусственных сооружений и переездов; Б) Средний (300 км) и подъёмочный (200 км) ремонты ж.д.пути; В) Смена стрелочных переводов - 150 комплектов; Г) Смена переводных брусьев - 150 комплектов.	Дистанции пути
4	Механизация путевых работ и обеспечение оборудованием с высокими эксплуатационными характеристиками предприятий, входящих в состав управления путевого хозяйства	Управление путевого хозяйства
5	Капитальный ремонт с заменой металлических пролетных строений мостов	Управление путевого хозяйства
6	Ремонт путевых машин и механизмов, а также машин тяжёлого тира	Путевые дорожные мастерские

6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

6.1. Электроснабжение

Управление электроснабжения – одно из структурных подразделений АО «Узбекистон темир йуллари», основной задачей которого является обеспечение бесперебойного электроснабжения тяги поездов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также потребителей перевозочного процесса и транспортной инфраструктуры. В систему электроснабжения входят тяговые и трансформаторные подстанции, контактная сеть, пункты питания автоблокировки, высоковольтные и низковольтные кабельные и воздушные линии электропередачи и т.д.

Важнейшей задачей АО «Узбекистон темир йуллари» является электрификация грузонапряженных участков и участков с тяжелым профилем пути.

Электрификация участков железной дороги является одним из приоритетных направлений, в связи с эффективностью электротяги по сравнению с дизельной тягой.

Электрификация железных дорог Узбекистана была начата в 1971 году на постоянном токе.

В 1983 году одновременно на участках Ташкент-Хаваст и Ташкент-Ходжикент был осуществлен перевод тяги поездов с постоянного на переменный ток.

Были электрифицированы участки Ченгельды – Келес – Ташкент-пассажирский – Хаваст, Келес – Далагузар, Ташкентский железнодорожный узел (Тукумачи – Хамза – Ташкент-товарный).

В 2011 году завершено строительство электрифицированного участка Янгиер-новая -Даштабад протяженностью 35 км для движения пассажирских поездов со скоростью до 250 км/час.

В 2012 году завершено строительство четного пути на участке Даштабад-Джизак протяженностью 60 км для движения пассажирских поездов со скоростью до 250 км/час и нечетного пути на участке Янгиер-новая-Даштабад, протяженностью 35 км для движения поездов со скоростью до 160 км/час.

В 2013 году завершены работы по строительству и реконструкции контактной сети в рамках проекта строительства нового скоростного участка Галляарал-Булунгур, протяженностью 41 км для движения пассажирских поездов со скоростью до 250 км/час.

В 2014 году завершены работы по реконструкции контактной сети в рамках организации высокоскоростного движения пассажирских поездов на участке Ташкент-Самарканд (344км), введен в эксплуатацию электрифицированный участок Ангрэн-Кул.

В 2015 году введен в эксплуатацию электрифицированные железнодорожные участки Мароканд-Карши, протяженностью 140 км. По проекту «Электрификация железнодорожных участков Карши-Термез (325км) продолжены строительные-монтажные работы по контактной сети. Введен в эксплуатацию электрифицированный участок Кул-Западный портал.

В 2016 году введен в эксплуатацию электрифицированный железнодорожный участок Ангрэн-Пап-Коканд-Андижан, участок Мароканд-Навои- Бухара и продолжены работы на участке Карши-Термез.

Электрификация участков железной дороги является для АО «Узбекистон темир йуллари» одним из приоритетных направлений.

Электрификация железной дороги – это оборудование действующих и вновь строящихся железных дорог комплексом устройств, обеспечивающих использование электроэнергии для тяги поездов. В ходе электрификации осуществляется строительство тяговых подстанций и сооружение тяговой сети. Параллельно ведется монтаж линий автоблокировки, сигнализации, связи, электрической централизации и т.д.

Внедрение электротяги способствует ускорению перевозочного процесса. Электротяга позволяет увеличить провозную и пропускную способность железнодорожных линий в 2-2,5 раза. Электрические локомотивы практически не имеют ограничений по мощности, т.к. получают питание централизованно и способны длительное время выдерживать перегрузку. Важным свойством электрических локомотивов является способность вырабатывать и возвращать в сеть электрическую энергию при рекуперативном торможении поезда.

Одним из преимуществ электротяги является экологический фактор: исключается загрязнение окружающей среды продуктами сгорания. Электрификация железной дороги качественно меняет эксплуатационную работу дороги, улучшает условия труда и быта железнодорожников, обслуживание пассажиров (снижается шум, увеличивается скорость движения, повышается уровень комфорта в пути следования и т.д).

6.2. Управление сигнализации и связи

Управление сигнализации и связи – структурное подразделение АО «Узбекистон темир йуллари», которое обеспечивает исправность всех технических средств и устройств сигнализации и связи при безусловном обеспечении безопасности движения.

Безопасность движения поездов на участках железных дорог обеспечивается системами автоматической блокировки, централизованного управления стрелками и сигналами на станциях, диспетчерской централизации. Система автоматической блокировки предназначена для предотвращения (блокирования) входа поезда на участок пути, занятый другим поездом или в пределах которого нарушена целостность рельсов. Системы полуавтоматической блокировки предназначены для предотвращения (блокировки) входа поезда на перегон между станциями. Основной задачей централизованного управления стрелками и сигналами на станциях является создание условий для движения поездов в пределах станций по определенным непересекающимся маршрутам. Работа систем диспетчерской централизации имеет целью обеспечение такого порядка пропуска поездов по перегонам и станциям.

Управление сигнализации и связи общества обеспечивает техническую эксплуатацию устройств автоматики, телемеханики и связи в соответствии с требуемыми стандартами качества и надежности. По обществу ведутся работы по модернизации существующей системы сигнализации, централизации и блокировки.

Внедрение высокотехнологических систем микропроцессорной централизации типа МПЦ наряду с управлением стрелочными переводами и сигнальными устройствами, позволит диагностировать работу всех узлов, а также контролировать действия операторов или дежурных по станциям.

Внедрение устройств микропроцессорной диспетчерской централизации, дающей возможность контроля поездной ситуации в режиме реального времени и электронной системы счета осей типа ЭССО на станциях и перегонах позволит надежно обеспечивать безопасность движения поездов.

В настоящее время техническая оснащенность АО «Узбекистон темир йуллари» устройствами сигнализации и связи характеризуется следующими показателями:

- 229 станции оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 29 станций оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 12 станций оборудованы устройствами ключевой зависимости;
- 2040,9 км пути оборудовано устройствами автоблокировки перегонов;

- 2015 км пути оборудовано устройствами полуавтоматической блокировки, из них более 554 км оборудовано устройствами микропроцессорной полуавтоматической блокировки;
- 98,1 км пути оборудовано устройствами электрожелезнодорожной системы;
- 2197,8 км пути оборудовано устройствами диспетчерской централизации.

В 2017 году запланированы работы по модернизации устройств автоматической блокировки и электрической централизации на новую систему микропроцессорной централизации с применением электронной системы счета осей на электрифицируемых участках Карши-Термез, Пап-Коканд-Андижан и Пап-Наманган-Андижан.

Для обеспечения всех видов связи, а также для работы устройств диспетчерской централизации используются воздушные и кабельные линии связи.

Телекоммуникационная сеть предназначена для:

- передачи информации между машинистами поездов и диспетчерским аппаратом для обеспечения безопасного и эффективного движения поездов;
- передачи данных между станциями в целях обеспечения эффективных коммерческих операций и повышения качества услуг клиентам;
- обеспечения эффективной связи между соседними железными дорогами;

В настоящее время в системе АО «Узбекистон темир йуллари» построено и введено в эксплуатацию 1172 км волоконо-оптических линий связи (ВОЛС), в том числе на участках Келес – Бухара (650 км), Мараканд-Карши (140 км), Карши-Кумкурган (270 км), Тукумачи-Ангрен (112 км). Работает цифровая система передачи данных IP Fone MCL РИССА на участках от станции Кызыл-Кудук до станции Караузьяк и от станции Ургенч до станции Мискен.

В рамках реализации проектов «Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез», «Строительство новой электрифицированной железной дороги Ангрен-Пап», «Электрификация железнодорожного участка Самарканд-Бухара» предусматривается строительство волоконно-оптической линии связи на участках: Кумкурган - Термез - протяженностью 72 км, Ангрен –Пап- Коканд - протяженностью 160 км, Коканд - Андижан – протяженностью 141 км, Мараканд-Навои-Бухара – протяженностью 230 км.

Внедрение ВОЛС позволит на базе самого современного оборудования кардинально изменить организацию магистральной и оперативно - технологической связи, в сотни раз увеличить количество каналов передачи данных.

15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА

За годы независимости были приняты ряд правительственных решений в сфере железнодорожного транспорта:

- Указом Президента Республики Узбекистан от 07.11.1994 года №УП-982 на базе Среднеазиатской железной дороги была образована Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари».

- Указом Президента Республики Узбекистан от 2 марта 2001 года №УП-2815 «О мерах по демонаполизации и акционированию железнодорожного транспорта» Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» была преобразована в открытое акционерное общество (ОАО).

- В соответствии со статьей 58 Закона «Об акционерных обществах и защите прав акционеров» правовое положение общества приобрело статус акционерного общества – АО «Узбекистон темир йуллари».

Во исполнение Указа Президента Республики Узбекистан от 24.04.2015 года №УП-4720, а также программы мер по коренному совершенствованию системы корпоративного управления общества, представителем единственного акционера, государственным поверенным АО «Узбекистон темир йуллари» утверждена организационная структура АО «Узбекистон темир йуллари» и в нее вошли:

- 15 унитарных предприятий, в том числе: 6 региональных железнодорожных узлов (Ташкент, Коканд, Бухара, Кунград, Карши, Термез), «Узтемирйулмаштамир», «Узбекжелдорэкспедиция», «Трест Куприккурилиш», «Узтемирйулкурулишмонтаж», «Специализированный строительно-монтажный поезд-406»), «Рельсосварочный поезд №14», «Энергомонтажный поезд №1», «Завод по ремонту экскаваторов и гусеничной техники» и «Агропромышленный комплекс «Сардоба»».

- 8 акционерных обществ, в том числе: «Узтемирйулйуловчи», «Toshkent yo'lovchi vagonlarni qurish va ta'mirlash zavodi», «Йулрефтранс», «Узтемирйулконтейнер», «O'zvagonta'mir», «Гранит», «Ташкентский механический завод» и «Эйвалекмахсистемирбетон».

Кроме того, в состав АО «Узбекистон темир йуллари» также входят 33 учреждений социальной инфраструктуры.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 21.10.2016 года №ПП-2638 «О мерах по дальнейшему развитию и повышению эффективности деятельности Ташкентского метрополитена» и приказа председателя правления АО «Узбекистон темир йуллари» от 28 октября 2016 года №448-Н «Об исполнении Постановления Президента Республики Узбекистан от 21.10.2016 года №ПП-2638» в структуру АО «Узбекистон темир йуллари» было введено УП «Тошкент метрополитени».

В приложении №1 отражена действующая структура АО «Узбекистон темир йуллари».

15.1. Корпоративное управление

Единственным акционером акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» является Центр по управлению государственными активами при Госкомконкуренции Республики Узбекистан.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 24.07.2006 года №ПП-474 «Об утверждении составов Советов отдельных крупных акционерных компаний с государственными активами» органом управления общества является Совет общества, который выполняет функции Общего собрания акционеров и Наблюдательного совета. Совет общества состоит из полномочных представителей министерств и ведомств и

БИЗНЕС ПЛАН 2017 год
возглавляется Премьер-министром Республики Узбекистан. Исполнительным органом управления общества является правление компании.

АО «Узбекистон темир йуллари» является акционером (учредителем) акционерных обществ. В целях активизации привлечения инвестиций, совершенствования системы корпоративного управления в акционерных обществах и обеспечения защиты прав акционеров АО «Узбекистон темир йуллари» рекомендует в составы наблюдательных советов и в исполнительные органы квалифицированных представителей общества. Председателем правления общества выдается доверенность на право представлять интересы общества по её доли в уставном фонде общества.

Постоянно совершенствуется система корпоративного управления в обществе и хозяйственных обществах, где общество имеет акции или доли. Во исполнение Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 28.07.2015 г. N 207 по АО «Узбекистон темир йуллари» разработаны ключевые показатели эффективности деятельности общества, отраженные в приложениях №5 и 6.

Ежегодно, на годовых собраниях хозяйственных обществ, осуществляется постоянный мониторинг за выполнением годовых бизнес планов, проведение годовых собраний в хозяйственных обществах. До 1 декабря предоставляется на рассмотрение на заседаниях наблюдательных советах проект бизнес-плана на следующий год, дается принципиальная оценка исполнительному органу по выполнению бизнес-плана.

На заседаниях наблюдательных советов хозяйственных обществ ежеквартально заслушиваются отчеты службы внутреннего аудита данных обществ. АО «Узбекистон темир йуллари» ежеквартально предоставляет службе внутреннего аудита отчеты для Совета общества АО «Узбекистон темир йуллари».

Общество в части дивидендной политики принимает участие в решении распределения чистой прибыли обществ, где она имеет акции или доли. На формирование резервного фонда направлять пять процентов от чистой прибыли (где резервный фонд не сформирован до размера, установленного законодательством), оставшиеся средства направлять на выплату дивидендов, а также на развитие общества по обновлению и модернизации основных фондов. Распределение чистой прибыли, в том числе дивидендов осуществляется по согласованию с Министерством Финансов Республики Узбекистан.

16.ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО «Узбекистон темир йуллари» на 2017 год разработана в соответствии со следующими принципами и политикой:

Общая сумма капитальных вложений учитывает наличие источников финансирования и финансовых ресурсов АО «Узбекистон темир йуллари».

Инвестиции осуществляются с целью обеспечения бесперебойной работы, улучшения деятельности и повышения рентабельности АО «Узбекистон темир йуллари».

Прогнозируемые инвестиции должны получить техническое, финансовое и экономическое обоснование, чтобы каждый проект имел финансовую окупаемость и экономическую отдачу.

Общая сумма расходов на капиталовложения на планируемый период составляет 730,42 млн. долларов США. Кроме этого, предусмотрено освоение средств Государственного бюджета в рамках проектов «Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап» с электрификацией участка «Пап-Коканд-Андижан», «Электрификация железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов» и «Строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен».

Значительные средства планируется направить на строительство электрифицированной линии Карши-Термез, строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен, электрификацию железнодорожных участков Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов, строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап, с электрификацией участка Пап-Коканд-Андижан и Пап-Наманган-Андижан, строительство в Сырдарьинской области нового завода по ремонту экскаваторов и гусеничной техники, реабилитацию железнодорожных путей, модернизацию и обновление подвижного состава.

Таблица 16. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2017 год

Проект	Сумма вложений (млн. долл. США)	Процент от общей суммы
Новое строительство	521,12	71,3
Модернизация и реконструкция	83,61	11,4
Другие направления	125,69	17,3
Всего	730,42	100

Финансирование инвестиционных проектов на 2017 год будет осуществляться, прежде всего, из собственных источников, как это показано в таблице 17.

Таблица 17. Источники инвестиций

Источник финансирования	Сумма вложений (млн. долл. США)	Процент от общей суммы
Собственные средства	414,95	56,8
Международные источники	168,07	23,0
Кредиты ФРРУз	145,17	19,9
Прямые инвестиции	2,23	0,3
Госбюджет		
Всего	730,42	100

Приоритетными инвестиционными проектами на 2017 год являются:

- «Электрификация железнодорожного участка Карши - Термез», реализация которого позволит сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, ремонт и техническое содержание технических средств, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.
- «Строительство железнодорожной линии Бухара-Мискен», реализация которого позволит ускорить экономическое развитие Республики Каракалпакстан, Бухарской, Хорезмской областей с комплексным освоением месторождений полезных ископаемых и расширением инфраструктуры по их переработке, частично переориентировать часть грузового потока с действующей железнодорожной линии Навои-Учкудук-Мискен на новый, более короткий маршрут, в перспективе (II этап) организовать на железнодорожной линии Бухара-Мискен высокоскоростное движение пассажирских поездов, со скоростью движения до 250 км/ч, со значительным сокращением времени доставки пассажиров.
- «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией ж.д. участка Пап-Коканд-Андижан», реализация которого будет способствовать дальнейшему развитию экономического потенциала Ферганской долины, позволит экономить валютные средства за счет полного отказа от транзита грузов по территории Таджикистана, организовать пассажирское движение на участке, сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, повысить пропускную и провозную способность, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.
- реабилитация железнодорожных путей, которая позволит обеспечить безопасность движения поездов, снизить эксплуатационные расходы и улучшить качество предоставляемых услуг
- строительство, приобретение, модернизация и восстановление подвижного состава, способствующие обновлению и улучшению парка подвижного состава компании, снижению эксплуатационных расходов, обеспечению безопасности движения поездов и улучшению качества предоставляемых услуг.

17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Подрядная деятельность общества заключается в выполнении строительно-монтажных работ по договорам, заключенным с Генеральным подрядчиком. Генеральным подрядчиком от общества выступает в основном Дирекция капитального строительства, которая заключают договоры, как правило, с подрядчиками, выполняющими общестроительные (основные) работы. Для выполнения специализированных работ (буровзрывные и др.) генподрядчик привлекает соответствующих субподрядчиков.

Ведутся работы по объекту «Электрификация железнодорожного участка Мароканд-Карши», протяженностью 140,8 км.

2016 году Постановлением Президента ПП-2376 от 27.07.15г. «О мерах по реализации проекта «Строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен» ведется строительство новой железнодорожной линии протяженностью 396,9 км, стоимость проекта – 283,1 млн.долларов США. Реализация проекта осуществляется в два этапа:

на первом этапе – строительство железнодорожного полотна с учетом последующей электрификации железнодорожной линии и организации высокоскоростного движения поездов. На этом этапе предусматривается открытие движения грузовых и пассажирских поездов на тепловозной тяге;

на втором этапе – осуществление электрификации железной дороги в тесной увязке с необходимостью увеличения энергетических мощностей, с учетом дальнейшего роста энергоснабжения всего региона в результате промышленного освоения богатейших запасов минерально-сырьевых ресурсов горных массивов Кульджуктау и Ауминзатау.

В 2017 году в АО "Узбекистон темир йуллари" будет осуществлять строительство следующих объектов инфраструктуры:

- В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 269 от 17.09.2015 г. «О дополнительных мерах по реализации проекта «Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап», с электрификацией участка «Пап-Коканд-Андижан»» протяженностью 186 км, с включением указанных работ в состав проекта «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап»;
- «Электрификация железнодорожных участка Мараканд - Карши» - строительство контактной сети, внешнее электроснабжения;
- «Электрификация железнодорожных участка Карши- Термез»;
- «Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан»;
- «Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена»;
- «Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена»;
- «Электрификация железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов»;
- Реабилитация 180 км железнодорожных путей.

18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Отчет о прибыли и убытках

	Ожидаемое за 2016 год	млрд. сум	Прогноз на 2017 год	млрд. сум
10	Доходы	3471	Доходы	3740
20	От перевозок (30+40)	2741	От перевозок	3040
30	В т.ч. от грузовых перевозок	2507	В т.ч. от грузовых перевозок	2791
40	от пассажирских перевозок	234	от пассажирских перевозок	249
50	Расходы основной деятельности		Расходы основной деятельности	
60	Производственные затраты	1902	Производственные затраты	2063
70	Расходы периода	429	Расходы периода	450
80	Амортизация	507	Амортизация	589
90	Расходы социального характера	92	Расходы социального характера	100
100	Всего (60+70+80+90)	2930	Всего	3202
110	Доходы по финансовой деятельности	140	Доходы по финансовой деятельности	147
120	Расходы по финансовой деятельности	115	Расходы по финансовой деятельности	115
130	Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов (10-100+110-120)	566	Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов	570
140	Налог на прибыль	33	Налог на прибыль	34
	Налог на инфраструктуру	43	Налог на инфраструктуру	43
150	Прибыль от общехозяйственной деятельности с учетом льгот по ПП-1985 от 18.06.2013 г., после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по повышению эффективности деятельности акционерных обществ и совершенствованию системы корпоративного управления)	490	Прибыль от общехозяйственной деятельности с учетом льгот по ПП-1985 от 18.06.2013 г., после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по повышению эффективности деятельности акционерных обществ и совершенствованию системы корпоративного управления)	493

Отчеты отражают только основную деятельность общества и составлены в соответствии с национальными стандартами бухгалтерского учета.

Как видно из таблицы 17 деятельность общества является рентабельной, с ожидаемой в 2016 году прибылью после уплаты налогов в сумме 490 млрд. сум.

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы», постановлениями Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года №ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов

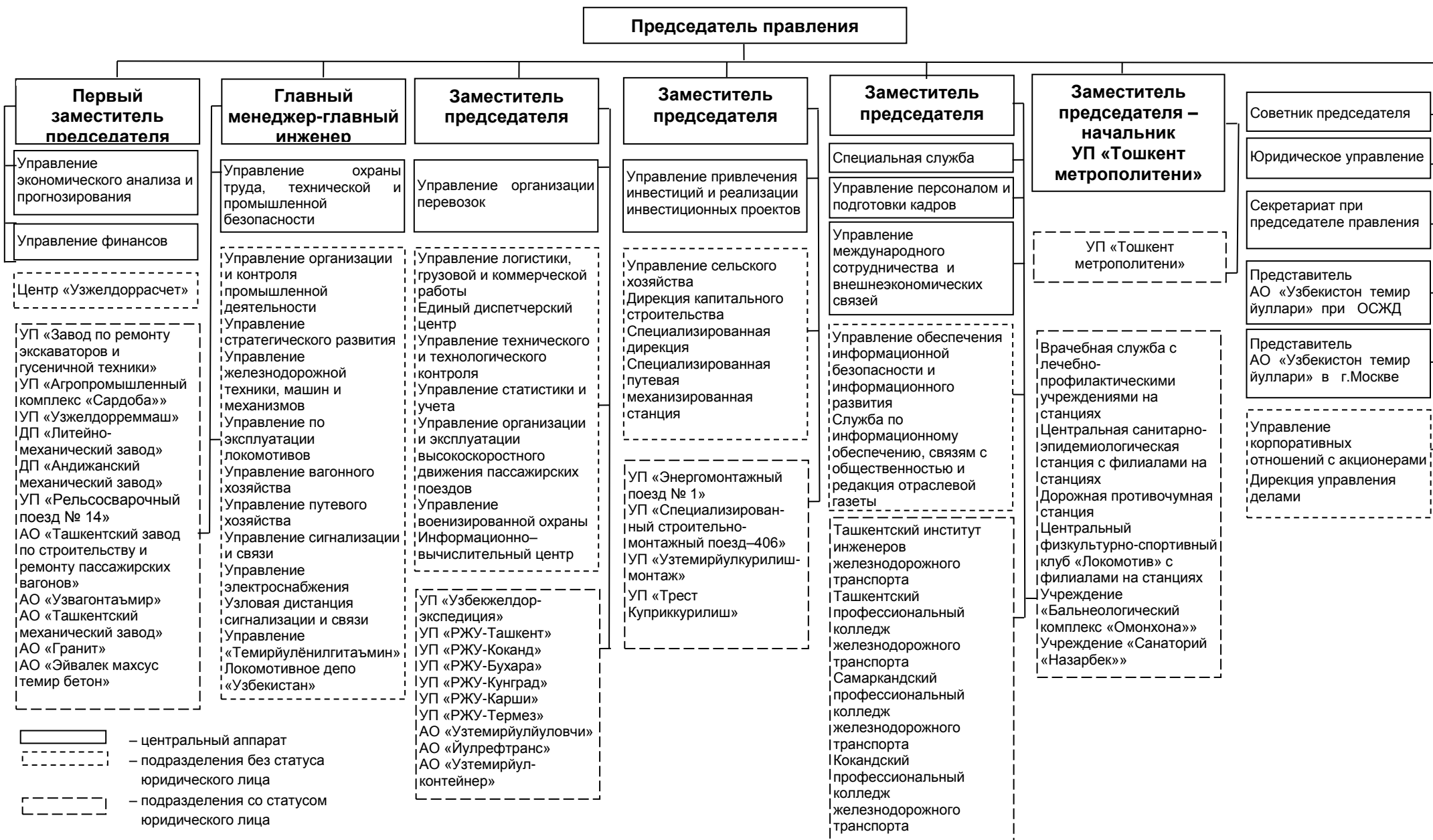
производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре», а также рядом других правительственных решений ожидаемую прибыль общества планируется направить на реализацию важнейших проектов по модернизации, техническому и технологическому перевооружению производства, на обновление подвижного состава.

Учитывая необходимость в финансировании крупных инвестиционных проектов, компания принимает все меры по сокращению просроченной дебиторской задолженности и недопущению её в будущем. В целях этого, в общества образована рабочая комиссия для проведения мониторинга и принятия соответствующих мер по погашению дебиторской и кредиторской задолженности, установлен контроль по своевременной уплате налогов и обязательных отчислений по плану графику. Комплекс мероприятий по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности на 2017 год приведен в приложении № 3.

Прогнозные параметры о доходах и расходах в разрезе кварталов отражены в приложении № 2.

Во исполнение постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 28.07.2015 г. N 207 «О внедрении критериев оценки эффективности деятельности акционерных обществ и других хозяйствующих субъектов с долей государства» по АО «Узбекистон темир йуллари» разработаны основные и дополнительные ключевые показатели эффективности (приложение 5,5а,6,6а).

Структура исполнительного аппарата АО «Узбекистон темир йуллари»



ПЕРЕЧЕНЬ
основных ключевых показателей эффективности (в том числе прогнозные значения и удельные веса)
АО «Узбекистон темир йуллари» на 2017 год

№	Показатель	Ед.изм	Норма-тив	I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2017г.		Прим.
				Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	
1	Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации (EBITDA — Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)*	млрд. сум								2,5	900,00	
2	Соотношение затрат и доходов (CIR — Cost Income Ratio)*	К								3,0	0,89	
3	Рентабельность привлеченного капитала (ROCE — Return on Capital Employed (ROCE = Earnings Before Interest and Tax (EBIT) / Capital Employed (Total Assets – Current Liabilities)))*	К								2,5	0,002	
4	Рентабельность акционерного капитала (ROE — Return On Equity(Net Income/Shareholder's Equity))*	К								2,5	0,73	
	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR –Total Shareholders Return)*	К								2,5	0,009	
5	Рентабельность активов	К	> 0,05	12,0	0,025	12,0	0,025	12,0	0,025	12,0	0,025	АО "УТЙ" является предприятием естественной монополии
6	Коэффициент абсолютной ликвидности	К	> 0,2	12,0	0,07	12,0	0,17	12,0	0,17	12,0	0,20	

№	Показатель	Ед.изм	Норма-тив	I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2017г.		Прим.
				Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	Удель-ный вес, %	Прогноз	
7	Коэффициент финансовой независимости	К	> 1	11,0	1,00	11,0	1,00	11,0	1,00	12,0	1,00	
8	Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	День		20,0	80,00	20,0	80,00	20,0	80,00	17,0	80,00	
9	Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	День		20,0	65,00	20,0	65,00	20,0	65,00	17,0	65,00	
10	Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	> 1,25	25,0	3,00	25,0	3,50	24,5	3,00	16,5	3,00	
11	Дивидендный выход	%						0,5	0,01	0,5	0,01	
12	Показатель снижения дебиторской задолженности (в % к установленному заданию)	%										На основании динамики роста объемов грузовых и пассажирских перевозок, ежегодного повышения тарифов на перевозки, в зависимости от курсового роста по отношению к суму, не представляется возможным произвести расчет нормы дебиторской задолженности
	Всего			100,0		100,0		100,0		100,0		

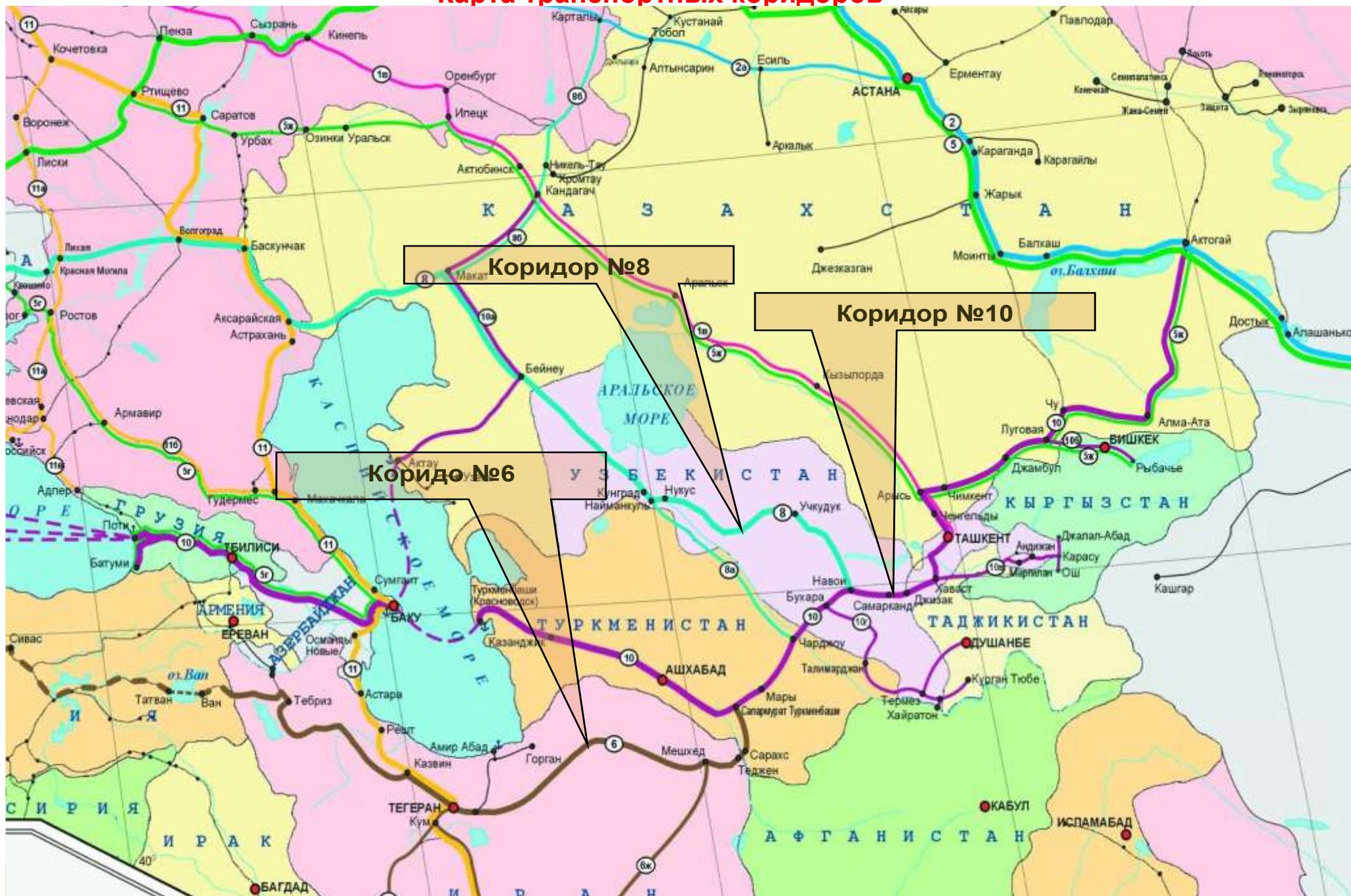
*Коэффициенты финансового анализа (указаны в пунктах 1-5), рассчитываемые по данным финансовой отчетности, составленной по международным стандартам, применяются только после перехода к публикации отчетности по МСФО.

ПЕРЕЧЕНЬ
дополнительных ключевых показателей эффективности (в том числе прогнозные значения и удельные веса)
АО «Узбекистон темир йуллари» на 2017 год

№	Показатель	Ед.изм	Норма -тив	I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2017г.		Прим.
				Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	
1	Коэффициент износа основных средств	К	< 0,5	2,7	0,37	2,7	0,36	2,7	0,34	2,1	0,34	
2	Коэффициент обновления основных средств	К								1,2	0,18	
3	Производительность труда	тыс/сум на 1раб.		7,0	16687,5	7,0	34895,8	7,0	54437,5	7,0	72441,0	
4	Фондоотдача	сум/на 1сум стоимости ОС		7,1	0,14	7,1	0,28	7,1	0,41	7,1	0,58	
5	Коэффициент использования производственных мощностей	К										Учитывая специфику железнодорожной отрасли, а именно широкую разветвленность железнодорожных путей по всей республики, и специфичность показателей таких как провозная и пропускная способность, а также неравномерность движения следования груженных вагонов на отдельных участках железных дорог расчет использования производственных мощностей не предоставляется возможным.

№	Показатель	Ед.изм	Норма -тив	I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2017г.		Прим.
				Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	Удель- ный вес	Прогноз	
6	Энергоэффективность (доля затрат на топливно-энергетических ресурсов в структуре себестоимости продукции)	%		8,5	0,13	8,5	0,13	8,5	0,13	9,8	0,14	
7	Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/ на1 раб.		4,0	2,42	4,0	4,81	4,0	7,82	3,5	15,00	
8	Коэффициент текучести кадров	К	< 1	0,8	1,01	0,8	1,01	0,8	1,01	0,8	1,01	
9	Индикатор выполнения Инвестиционной программы в процентном выражении	%		7,5	1,00	7,5	1,00	7,5	1,00	7,0	1,00	
10	Показатель выполнения параметров экспорта (в % к денежному объему)	%		2,4	100,00	2,4	100,00	2,4	100,00	1,5	100,00	
11	Отправление грузов (млн.тн)	млн.тн		30,0	16,48	30,0	33,00	30,0	50,27	30,0	67,45	
12	Отправление пассажиров (тыс.чел)	тыс.чел.		30,0	4,88	30,0	10,60	30,0	15,51	30,0	20,66	
	всего	%		100,0		100,0		100,0		100,0		

Карта транспортных коридоров



Карта железных дорог Узбекистана

