

**Б И З Н Е С – П Л А Н**  
**АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА**  
**«УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»**  
**на 2016 год**

**Ташкент – 2015 г.**

**ГЛОССАРИЙ**

АБР	Азиатский банк развития
АСУ	Автоматизированная система управления
ВОЛС	Волоконно-оптическая линия связи
ВСП	Верхнее строение пути
ВЧД	Вагонное депо
АО «УТЙ»	Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари»
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ДП «АМЗ»	Дочернее предприятие «Андижанский механический завод»
ДП «ЛМЗ»	Дочернее предприятие «Литейно - механический завод»
ДПКС	Диспетчерский пункт контактной сети
ИССО	Искусственные сооружения
КНР	Китайская Народная Республика
МТТ	Международный железнодорожный Транзитный Тариф
ОАО «ТашВСРЗ»	ОАО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов»
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
РСП	Рельсосварочный поезд
СМР	Строительно-монтажные работы
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПМС	Специализированная путевая машинная станция
ТПС	Тяговая подстанция
ТЧ	Локомотивное депо

ТЭО	Технико- экономическое обоснование
УП «ТРЗ»	Унитарное предприятие «Узтемирйулмаштаъмир»
ФРРУз	Фонд Реконструкции и Развития Республики Узбекистан
ЭП	Энергомонтажный поезд
ЯАМС	Японское Агентство Международного Сотрудничества

## **2.РЕЗЮМЕ**

### **2.1.КРАТКИЙ ОБЗОР**

АО «УТЙ» 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 «УТЙ» является крупнейшей в республике компанией 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.

Общая протяженность железнодорожных путей общего пользования республики составляет 4201,7 км. и 1863,5 км станционных путей.

Основной деятельностью компании является перевозка грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, строительство и ремонт подвижного состава.

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» высшим органом управления компании является Совет общества, который выполняет функции Общего собрания акционеров и Наблюдательного совета. Совет общества состоит из полномочных представителей министерств и ведомств и возглавляется Премьер-министром Республики Узбекистан. Исполнительным органом управления общества является правление компании.

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

сложнейших горных условиях построена железная дорога Ташгузар – Бойсун – Кумкурган.

Важное значение придается и модернизации существующей сети железных дорог. За счет заемных средств Азиатского банка развития реализованы два крупных инвестиционных проекта и проведена реабилитация пути на участке Ташкент – Самарканд – Бухара, завершена прокладка волоконно-оптических линий связи протяженностью более 600 км на участке Келес – Бухара. Завершена работа по электрификации железнодорожной линии Тукимачи - Ангрен. Завершено строительство новых железнодорожных линий Янгиер – Джизак и Янгиер – Фархад.

В ноябре 2010 года компания завершила 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.

## **2.2.МИССИЯ, ЦЕЛЬ БИЗНЕС ПЛАНА**

Бизнес-план разработан для руководства и использования в работе работниками общества, а также потенциальными иностранными инвесторами. Для достижения целей, определенных в бизнес-плане, руководители подразделений и предприятий АО разрабатывают собственные прогнозы развития.

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, Госкомимуществу, крупным инвесторам таким как, АБР, ЯАМС, ФРРУз, 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 достаточным парком подвижного состава компании.

Для достижения поставленной цели определены следующие первоочередные задачи:

- формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности 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 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**

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 компании, так и с привлечением кредитных средств международных финансовых институтов.

Управление эксплуатации локомотивов является одним из важных подразделений компании и имеет в своем распоряжении мощный парк тяговой

БИЗНЕС ПЛАН 2016 год  
 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 2015 г.	Эксплуатационный парк 2016 г. (прогноз)
Магистральные электровозы	68	80
Магистральные тепловозы	117	106
Электросекции	25	24
Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	172	174
<b>ВСЕГО</b>	<b>382</b>	<b>384</b>

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

Для обеспечения устойчивой деятельности компании в восьми депо проводится планово-предупредительная система технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов, а на заводе УП «Узтемирйулмаштаъмир» выполняются капитальный ремонт и восстановление с продлением срока службы локомотивов.

В 2015 году ожидается восстановить дизельные локомотивы, а также планируется выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2 - всего 55 секций.

В 2016 году предусмотрено восстановить дизельные локомотивы, а также планируется выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2 - всего 27 секций и приобретение 11 единиц грузовых электровозов для эксплуатации на участке Ангрэн-Пап-Коканд.

## 3.2. ВАГОНЫ

### 3.2.1. Грузовые вагоны

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 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	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Прогноз на 2016 г
Отправление грузов, млн. тонн	61,5	63,6	65,7	67,3	67,5
Темп роста, %	104,0	103,5	103,1	102,5	100,1



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 20 тысяч грузовых вагонов с учетом изотермических вагонов.

Для обеспечения потребностей грузоотправителей в вагонах на заводах компании, 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 постановлением от 04.02.2014 г. №ПП-2120 «О программе локализации производства готовой продукции, комплектующих изделий и материалов на основе промышленной кооперации на 2014-2016годы», продолжается работа по обновлению подвижного состава путем строительство (изготовления) новых грузовых вагонов на заводах компании (ДП «Литейно-механический завод» - крытые и полувагоны; ДП «Андижанский механический завод» - крытые вагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов). На заводах компании в 2016 году предусмотрено строительство (изготовление) 700 грузовых вагонов (таблица 4).



Наименование	2015 год	2016 год
Крытые вагоны	100	
Полувагоны	500	550
Вагон-цистерны	50	
Цистерна для сжиженного газа		70
Цистерна по кислоты		30
Хоппры-цементовозы		50
<b>ВСЕГО</b>	<b>650</b>	<b>700</b>

### 3.2.3. Пассажирские вагоны

К парку пассажирских вагонов относятся вагоны для перевозки пассажиров дальнего следования (не купейные и купейные с жесткими и мягкими специальными местами), вагоны межобластные и пригородного сообщения с сидячими жесткими и мягкими местами; вагоны-рестораны.

По компании еженедельно отправляется 56 пар пассажирских поездов. Основными маршрутами являются ежедневно курсирующий высокоскоростной поезд «Афросиоб» по маршруту Ташкент – Самарканд, поезд сообщением Ташкент – Бухара, отправляющийся два раза в день, поезд «Насаф» курсирующий по маршруту Ташкент – Карши, а также поезда курсирующие по маршруту Ташкент – Термез, Ташкент – Ургенч, Ташкент – Шават, Ташкент – Сырхатия, Ташкент – Кунград.

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 местные перевозки из Карши-Китаб, Ургенч-Питняк, Кунград-Чимбай, Навои-Бузаубай.

В межгосударственном сообщении еженедельно курсируют 21 пара пассажирских поездов по маршруту: Ташкент - Москва - 4 раза в неделю,

Ташкент - Уфа - 3 раза в неделю, Ташкент - Саратов - 2 раза в неделю, Ташкент - Новосибирск - 2 раза в неделю, Ташкент – Екатеринбург – 1 раз в неделю, Ташкент – Саратов и Ташкент-Волгоград – 1 раз в неделю.

Таблица 5. – Парк эксплуатируемых пассажирских вагонов

<b>Класс/тип/модель</b>	<b>Количество, ед.</b>	<b>Год выпуска</b>
Класс 1: Мягкие (СВ)	32	1979-2014
Класс 2: Купейные (П,МК)	166	1978-2015
Класс 3: Плацкартные (П,МО)	267	1978-2015
Класс 4: Межобластные (МО)	61	1979-1986
Прочие (багажные, служебные)	46	1972-2012
<b>ВСЕГО</b>	<b>572</b>	

С целью обновления парка пассажирских вагонов до конца 2015 года ожидается увеличить вагонный парк путем приобретения 20 единиц новых вагонов, из них, 8 единиц купейного типа, 10 единиц некупейного типа, 2 вагона СВ, построенные на АО «Тошкент йуловчи вагонларни куриш ва таъмирлаш заводи» (таблица 6).

Таблица 6. – Строительство пассажирских вагонов

<b>Тип вагонов</b>	<b>Ожидаемое за 2015 г.</b>	<b>Прогноз на 2016 г.</b>
Купейные (П,МК)	10	
Не купейные	10	
Прочие вагоны	2	15
<b>ВСЕГО</b>	<b>22</b>	<b>15</b>

#### **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.)

УП «Узтемирйулмаштаъмир» (Самаркандский филиал)

4. ДП «Литейно-механический завод»

5. ДП «Андижанский механический завод»

Для повышения эффективности использования грузовых вагонов компании, 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.

Таблица 7. – Возрастной состав инвентарного подвижного состава АО УТЙ

Тип	до 10 лет	от 10 до 20	от 20 до 30	Более 30 лет	Всего
Электровагоны	26	12	33	32	103
Тепловозы	10	-	120	109	239
Маневровые	-	-	62	154	216
<b>Всего локомотивов</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>215</b>	<b>295</b>	<b>558</b>

АО «Узбекистон темир йуллари» для поддержания в исправном состоянии парка вагонов проводит плановые виды ремонта на вагоноремонтных предприятиях, а именно: капитальный ремонт с продлением срока службы на 5, 11 и 16 лет.

Таблица 8. – Виды ремонтных работ, производимые вагонными депо

Вагонные депо	Виды ремонта			
	Деповской ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуатационная деятельность
<b>Управление вагонного хозяйства</b>				
Ташкент	+	+	+	+
Бухара	+	+	+	+
Карши	+	+	+	+
Коканд	+	+	+	+
Кунград	+	+	-	+
Термез	+	-	-	+
ВЭУ Самарканд	-	-	-	+
<b>ОАО «Узрёмвагон»</b>				
Хаваст	+	+	+	-
Андижан	+	+	+	-
Самарканд	+	+	+	-
<b>Заводы компании</b>				
ДП «Литейно-механический завод»			+	
УП «Узтемирйулмаштаъмир»			+	
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.

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

Локомотивные депо и завод	Виды ремонта и технических обслуживания локомотивов выполняемых в 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-3 Андижан	+	+	+	+	+	+	+	+	-
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

В 2015 году произведен капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1258 единиц.

На 2016 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 1440 единиц.

## 5. ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Путевое хозяйство – одна из основных отраслей железнодорожного транспорта, в которую входят железнодорожный путь со всеми его сооружениями и обустройствами; 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 стала поступать 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 АО «Узбекистон темир йуллари». Они также используются на текущем содержании пути и на строительстве новых линий. Все эти машины являются самоходными, не требующие тяговой единицы (тепловоза) при производстве путевых работ.

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

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.

Предприятия путевого хозяйства активно участвуют в строительстве новых железнодорожных линий и разъездов.

В 2011 году построена новая двухпутная электрифицированная ж.д. линия (Янгиер-Даштабад), введен в эксплуатацию участок для организации высокоскоростного движения поездов по маршруту Ташкент-Самарканд.

В 2013 году начато строительство новой электрифицированной ж.д. линия Ангрэн – Пап с очень сложным рельефом горной местности.

В 2015 году введен в эксплуатацию участок для организации высокоскоростного движения пассажирских поездов по маршруту Самарканд-Карши. Начата электрификация железнодорожного участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов.

До конца 2015 года прогнозируется провести реабилитацию пути – 250 км, уложить бесстыковой путь – 100 км, средний ремонт – 305 км, подъемочный ремонт – 208 км, заменить 150 комплектов стрелочных переводов, переводных брусьев – 150 комплектов.

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.

Управлению путевого хозяйства в 2016 году предстоит выполнить следующие виды работ:

№	Наименование работ	Исполнители
1	Модернизация ж.д линии (180 км), укладка бесстыкового пути (100 км), строительство электрифицированной ж.д.линии «Ангрен -Пап», электрификация ж.д. участков Самарканд-Бухара, Карши –Термез. Строительство подъездных путей к Кандымскому газоперерабатывающему комплексу	ОПМС-203-Ташкент, ПМС-17 -Бухара, ПМС-164 Коканд, ПМС-166 - Хайрабад, ПМС-214 -Карши, ПМС-279 - Кунград
2	Текущее содержание и капитальный ремонт песко- и снего- защитных насаждений по развёрнутой длине железнодорожного пути компании	Дистанции защитных лесонасаждений
3	Ремонт путевых машин и механизмов, а так же машин тяжёлого типа	Путевые дорожные мастерские
4	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 (17 ед.)
5.	Механизация путевых работ и обеспечение оборудованием с высокими эксплуатационными характеристиками предприятий, входящих в состав управления путевого хозяйства	Управление путевого хозяйства
6	Капитальный ремонт с заменой металлических пролетных строений мостов	Управление путевого хозяйства

## 6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

### 6.1. Электроснабжение

Для обеспечения электроподвижного состава энергией создана система тягового электроснабжения, в которую входят тяговые сети и тяговые подстанции, контактная сеть, пункты питания автоблокировки, высоковольтные и низковольтные кабельные и воздушные линии.

Получаемая в системе тягового электроснабжения электроэнергия расходуется в основном на тягу, а также используется для питания различных технических средств и электроустановок.

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

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

В 1971 году началась электрификация пригородных линий Ташкентского железнодорожного узла на постоянном токе, а с 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).

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

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.).

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 2013 году закончены строительные работы по устройству электроснабжения порталов тоннеля в рамках реализации проекта «Строительство новой электрифицированной железной дороги Ангрэн-Пап».

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 строительно-монтажные работы по контактной сети. Введен в эксплуатацию электрифицированный участок Кул-Западный портал.

В 2016 году будут введены в эксплуатацию электрифицированные железнодорожные участки Ангрэн-Пап и Мараканд-Бухара и продолжены работы на участке Карши-Термез.

## **6.2. Центр сигнализации и связи**

Управление движением поездов имеет целью обеспечение безопасности и своевременной доставки пассажиров и грузов к месту назначения в соответствии с установленными графиками движения и осуществляется с помощью соответствующих систем управления.

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 компании 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 компании устройствами сигнализации и связи характеризуется следующими показателями:

- 234 станции оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 27 станций оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 12 станций оборудованы устройствами ключевой зависимости;
- 2179,3 км оборудовано устройствами автоблокировки перегонов;



- 1876,5 км оборудовано устройствами полуавтоматической блокировки, из них более 554 км оборудовано устройствами микропроцессорной полуавтоматической блокировки;
- 98,1 км оборудовано устройствами электрожелезнодорожной системы;
- 2197,8 км оборудовано устройствами диспетчерской централизации.

В 2016 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 Мароканд-Карши, Кумкурган-Термез, Мароканд-Бухара.

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

Телекоммуникационная сеть компании 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 1032 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 MKL.,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 участке Кумкурган - Термез - протяженностью 72 км, Ангрен –Пап- Коканд - протяженностью 160 км, Коканд - Андижан – протяженностью 141 км, Мааканд-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. УПРАВЛЕНИЕ

### 15.1. Структура управления

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

- В 1999 году вышел Закон «О железнодорожном транспорте». Указом Президента Республики Узбекистан 2 марта 2001 года № УП-2815 АО была преобразована в открытое акционерное общество. В соответствии со статьей 58 Закона «Об акционерных обществах и защите прав акционеров» и во исполнение Указа Президента Республики Узбекистан от 24.04.2015 года №УП-4720, а также программы мер по коренному совершенствованию системы корпоративного управления АО «Узбекистон темир йуллари», утвержденной приказом от 8 мая 2015 года №218-Н «Об исполнении Указа президента Республики Узбекистан от 24.04.2015 года №УП-4720», утверждена организационная структура АО «Узбекистон темир йуллари» и в нее вошли:
- 6 региональных железнодорожных узлов (Ташкент, Коканд, Бухара, Кунград, Карши, Термез);
- 7 унитарных предприятия (УП «Узтемирйулмаштаъмир», УП «Узбекжелдорэкспедиция», УП «Трест Куприккурилиш», УП «Узтемирйулкурулишмонтаж», УП «Рельсосварочный поезд-14», УП «Энергомонтажный поезд-1», УП «Специализированный строительномонтажный поезд-406»);
- 25 объектов социальной инфраструктуры (приложение № 4);
- 7 акционерных обществ (АО «Узтемирйулйуловчи», АО «Йулрефтранс», АО «Узтемирйулконтейнер», АО «O'zvagonta'mir», АО «Toshkent yo'lovchi vagonlarni qurish va ta'mirlash zavodi», АО «Гранит», АО «Ташкентский механический завод»);

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

#### 15.1.1.Корпоративное управление

АО «Узбекистон темир йуллари» является акционером (учредителем) акционерных обществ (приложение 3). 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 компании. Председателем правления компании выдается доверенность на право представлять интересы общества по её доли в уставном фонде общества.

Постоянно совершенствуется система корпоративного управления в компании и хозяйственных обществах, где компания 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 компании АО «Узбекистон темир йуллари».

Компания 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.

## 16.ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО «Узбекистон темир йуллари» на 2016 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 692,81 млн. долларов США. Кроме того, предусмотрено освоение средств Государственного бюджета в рамках проектов «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап», «Электрификация железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов» и вновь начинаемого проекта «Строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен».

Значительные средства планируется направить на строительство электрифицированной линии Ангрен-Пап, строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен, электрификацию железнодорожных участков Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов, Мароканд-Карши, Карши-Термез, реабилитацию железнодорожных путей, модернизацию и обновление подвижного состава.

Таблица 16. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2016 год

Проект	Сумма вложений (млн. долл. США)	Процент от общей суммы
Новое строительство	524,60	75,7
Модернизация и реконструкция	85,83	12,4
Другие направления	82,38	11,9
<b>Всего</b>	<b>692,81</b>	<b>100</b>

Финансирование инвестиционных проектов на 2016 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	378,37	54,6
Международные источники	212,09	30,6
Кредиты ФРРУз	52,35	7,6
прочие	50,00	7,2
<b>Всего</b>	<b>692,81</b>	<b>100</b>

### **Приоритетными инвестиционными проектами на 2016 год являются:**

- «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап», реализация которого будет способствовать дальнейшему развитию экономического потенциала Ферганской долины и созданию новых рабочих мест, 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.

- «Электрификация железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов», реализация которого позволит обеспечить более быструю доставку грузов и пассажиров (за счет организации высокоскоростного движения на участке), стимулировать увеличение потока иностранных туристов в этом направлении, увеличить пропускную способность линии и сократить эксплуатационные расходы.

- «Строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен», реализация которого позволит ускорить экономическое развитие Республики Каракалпакстан, Навоийской, 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 Навои-Канимех-Мискен высокоскоростное движение пассажирских поездов, со скоростью движения до 250 км/ч, со значительным сокращением времени доставки пассажиров.

- «Электрификация железнодорожных участков Мараканд – Карши» и «Электрификация железнодорожных участков Карши - Термез», реализация которых позволит сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, ремонт и техническое содержание технических средств, 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 компании выступает 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. По экспертным оценкам стоимость проекта составляет 208,39 млн.долларов США.

Постановлением Президента ПП-2376 от 27.07.15г. «О мерах по реализации проекта «Строительство железнодорожной линии Навои-Канимех-Мискен» начало строительства новой железнодорожной линии 2016 году протяженностью 396,9 км, стоимостью 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 2016 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 железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов»;
- Реабилитация железнодорожных путей.

## 18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Отчет о прибыли и убытках

	Ожидаемое за 2015 год	Млрд. сум	Прогноз на 2016 год	Млрд. сум
<b>10</b>	<b>Доходы</b>	<b>3047</b>	<b>Доходы</b>	<b>3216</b>
<b>20</b>	<b>От перевозок (30+40)</b>	<b>2463</b>	<b>От перевозок</b>	<b>2616</b>
30	В т.ч. от грузовых перевозок	2252	В т.ч. от грузовых перевозок	2395
40	от пассажирских перевозок	211	от пассажирских перевозок	221
<b>50</b>	<b>Расходы основной деятельности</b>		<b>Расходы основной деятельности</b>	
60	Производственные затраты	1634	Производственные затраты	1708
70	Расходы периода	391	Расходы периода	413
80	Амортизация	460	Амортизация	510
90	Расходы социального характера	90	Расходы социального характера	100
<b>100</b>	<b>Всего (60+70+80+90)</b>	<b>2575</b>	<b>Всего</b>	<b>2731</b>
110	Доходы по финансовой деятельности	107	Доходы по финансовой деятельности	107
120	Расходы по финансовой деятельности	87	Расходы по финансовой деятельности	87
<b>130</b>	<b>Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов (10-100+110-120)</b>	<b>492</b>	<b>Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов</b>	<b>511</b>
<b>140</b>	<b>Налог на прибыль*</b>	<b>29</b>	<b>Налог на прибыль *</b>	<b>32</b>
	<b>Налог на инфраструктуру</b>	<b>37</b>		<b>38</b>
	<b>Льготы согласно №ПП-1985 от 18.06.2013г и №ПП-2326 от 26.03.2015 г</b>	<b>37</b>		<b>38</b>
<b>150</b>	<b>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)</b>	<b>426</b>	<b>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)</b>	<b>441</b>

\*Примечание: Сумма налога на прибыль рассчитана без учета налоговых льгот по Постановлению Президента Республики Узбекистан от 22 декабря 2009 года №ПП-1245.

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

Как видно из таблицы 17 деятельность компании является рентабельной, с ожидаемой в 2015 году прибылью после уплаты налогов в сумме 441 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 компании планируется направить на реализацию важнейших проектов по модернизации, техническому и технологическому перевооружению производства, на обновление подвижного состава.

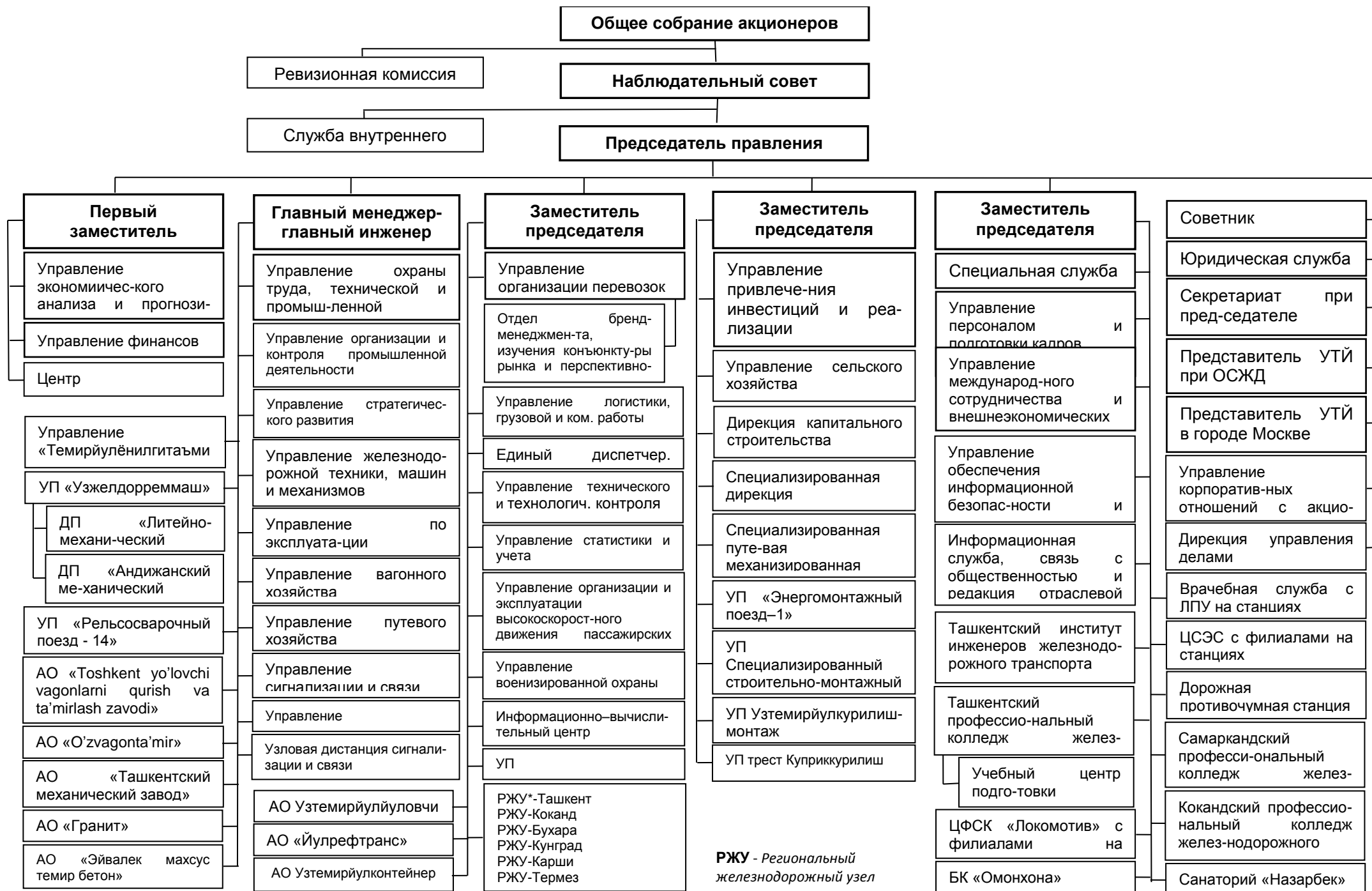
Учитывая необходимость в финансировании крупных инвестиционных проектов, компания принимает все меры по сокращению просроченной дебиторской задолженности и недопущению её в будущем. В целях этого, в компании образована рабочая комиссия для проведения мониторинга и принятия соответствующих мер по погашению 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 2016 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).



## Организационная структура акционерного общества (АО) «Узбекистон темир йуллари»



**ПЕРЕЧЕНЬ  
ОСНОВНЫХ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Наименование показателей	Ед. изм.	Удельн. вес, %	2015г.	2016г.	1кв.	1полуг.	9мес.
1. Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации. (EBITDA - Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)*	млрд.сум	15,5	950	1 000			
2. Соотношение затрат и доходов (CIR - Cost Income Ratio)*	К	15,5	0,91	0,908	0,94	0,93	0,91
3. Рентабельность привлеченного капитала (ROCE - Return on Capital Employed)*	К	16,5	0,39	0,23	0,03	0,08	0,12
4. Рентабельность акционерного капитала (ROE - Return On Equity)*	К	2,5	0,73	0,73			
5. Рентабельность инвестиций акционеров (TSR - Total Shareholders Return)*	К	2,5	0,0087	0,0087			
6. Рентабельность активов	К	7	0,05	0,05	0,01	0,02	0,03
7. Коэффициент абсолютной ликвидности	К	7,5	0,17	0,17	0,11	0,11	0,01
8. Коэффициент финансовой независимости	К	7,5	9	9,5	10,42	10,63	10,14
9. Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	день	7,5	73,53	73,53	74,06	73,18	77,59
10. Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	день	7,5	53,5	53,5	58,02	55,37	59,3
11. Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	10	2,7	2,7	2,97	3,0	3,02
12. Дивидендный выход		0,5	0,012	0,012			
13. Показатель снижения дебиторской задолженности (в % к установленному заданию)	%						
		100					

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ОСНОВНЫХ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Наименование показателей	Ед. изм.	Удельн. вес, %	2015г.	2016г.	1кв.	1полуг.	9мес.
1. Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации. ( <b>EBITDA</b> - Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)*	млрд.сум		950	1 000			
2. Соотношение затрат и доходов ( <b>CIR</b> - Cost Income Ratio)*	К	19,5	0,91	0,908	0,94	0,93	0,91
3. Рентабельность привлеченного капитала ( <b>ROCE</b> - Return on Capital Employed)*	К	20,7	0,39	0,23	0,03	0,08	0,12
4. Рентабельность акционерного капитала ( <b>ROE</b> - Return On Equity)*	К		0,73	0,73			
5. Рентабельность инвестиций акционеров ( <b>TSR</b> - Total Shareholders Return)*	К		0,0087	0,0087			
6. Рентабельность активов	К	8,8	0,05	0,05	0,01	0,02	0,03
7. Коэффициент абсолютной ликвидности	К	9,4	0,17	0,17	0,11	0,11	0,01
8. Коэффициент финансовой независимости	К	9,8	9	9,5	10,42	10,63	10,14
9. Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	день	9,8	73,53	73,53	74,06	73,18	77,59
10. Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	день	9,4	53,5	53,5	58,02	55,37	59,3
11. Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	12,6	2,7	2,7	2,97	3,0	3,02
12. Дивидендный выход			0,012	0,012			
13. Показатель снижения дебиторской задолженности (в % к установленному заданию)	%						
		100					

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Наименование показателей	Ед. изм.	Удельн. вес, %	2015г.	2016г.	1квартал	1полуг.	9мес.
1. Коэффициент износа основных средств	К	2,2	0,37	0,34	0,34	0,35	0,36
2. Коэффициент обновления основных средств	К	2,2	0,19	0,18			
3. Производительность труда	тыс.сум/на 1 раб	4,0	71226,2	72441	17366,7	35508,1	53375,1
4. Фондоотдача	сум/на 1сум стоимости ОС	7,1	0,59	0,51	0,14	0,28	0,43
5. Коэффициент использования производственных мощностей	К						
6. Энергоэффективность (доля затрат на энергию в структуре себестоимости продукции)	%	10,8	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
7. Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/на 1 раб	4,0	15,00	15	3,35	14,87	14,49
8. Коэффициент текучести кадров	К	0,80	0,96	0,97	1,00	0,98	0,95
9. Индикатор выполнения Инвестиционной программы в процентном выражении	%	7,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
10. Показатель выполнения параметров экспорта (в % к денежному объему)	%	2,0	100,0	100	100,1	100,2	100,2
11. Отправление грузов	млн.тонн	30	67,209	67,45	16,592	33,224	50,282
12. Отправление пассажиров	млн.чел	30	20,21	20,66	4,72	10,72	15,54
		100					

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Наименование показателей	Ед. изм.	Удельн. вес, %	2015г.	2016г.	1квартал	1полуг.	9мес.
1. Коэффициент износа основных средств	К	2,7	0,37	0,34	0,34	0,35	0,36
2. Коэффициент обновления основных средств	К		0,19	0,18			
3. Производительность труда	тыс.сум/на 1 раб	4,7	71226,2	72441	17366,7	35508,1	53375,1
4. Фондоотдача	сум/на 1сум стоимости ОС	7,1	0,59	0,51	0,14	0,28	0,43
5. Коэффициент использования производственных мощностей	К						
6. Энергоэффективность (доля затрат на энергию в структуре себестоимости продукции)	%	10,8	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
7. Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/на 1 раб	4,0	15,00	15	3,35	14,87	14,49
8. Коэффициент текучести кадров	К	0,80	0,96	0,97	1,00	0,98	0,95
9. Индикатор выполнения Инвестиционной программы в процентном выражении	%	7,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
10. Показатель выполнения параметров экспорта (в % к денежному объему)	%	2,4	100,0	100	100,1	100,2	100,2
11.Отправление грузов	млн.тонн	30	67,209	67,45	16,592	33,224	50,282
12.Отправление пассажиров	тыс.чел	30	20,21	20,66	4,72	10,72	15,54
		100,0					





# Карта железных дорог Узбекистана

