



БИЗНЕС-ПЛАН
АО «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР
ЙУЛЛАРИ»
на 2021 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ГЛОССАРИЙ	3
2. РЕЗЮМЕ	4
2.1. КРАТКИЙ КОММЕНТАРИЙ.....	4
2.2. МИССИЯ И ЦЕЛЬ БИЗНЕС-ПЛАНА	5
3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА	6
3.1. ЛОКОМОТИВЫ	6
3.2. ВАГОНЫ	7
4. Ремонт подвижного состава	12
5. ПУТИ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	14
6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ	17
7. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ	20
8. КОРИДОРЫ	22
9. ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА	22
10. ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ	23
11. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2020 ГОД И ПРОГНОЗ НА 2021 ГОД	29
12. СТРАТЕГИЯ МАРКЕТИНГА	31
12.1. СТРАТЕГИЯ МАРКЕТИНГА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	31
12.2. СТРАТЕГИЯ МАРКЕТИНГА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ	32
13. ЦЕЛЕВЫЕ РЫНКИ	33
13.1. ЦЕЛЕВЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ	33
13.2. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ	33
14. РЕКЛАМНАЯ СТРАТЕГИЯ	34
15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА	34
16. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА	44
17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	46
18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ	48
19. СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ	50

1. 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
СМУ	Строительно-монтажные работы
ОПМС	Опытная путевая машинная станция
ПДМ	Путевые дорожные мастерские
ПМС	Путевые машинные станции
ППС	Пропарочная 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
ФРРУ	Фонд реконструкции и развития Республики Узбекистан
ЭП-1	Энергомонтажный поезд №1
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества
КР-1, КР-2	Капитальные ремонты локомотивов
ОПЕК	Организация стран-экспортёров нефти
КфВ	Государственный банк Германии
КФАЭР	Кувейтский фонд арабского экономического развития
МБРР	Международный банк реконструкции и развития
АКБ «УзПСБ»	Акционерный коммерческий банк “Узпромстройбанк”
FIEM	Corporate Internationalization Fund (FIEM) – фонд корпоративной интернационализации испанских компаний и продукции

2. РЕЗЮМЕ

2.1. КРАТКИЙ КОММЕНТАРИЙ

Государственно-акционерная компания “Узбекистон темир йуллари” была образована указом Президента Республики Узбекистан №УП-982 от 7 ноября 1994 года на базе линейных подразделений, предприятий и организаций системы железнодорожного транспорта, расположенных на территории Республики Узбекистан.

Указом Президента Республики Узбекистан №УП-4720 от 24 апреля 2014 года “О мерах по внедрению современных методов корпоративного управления в акционерных обществах” компания была преобразована в открытое акционерное общество или АО “Узбекистон темир йуллари”, далее по тексту АО “УТЙ”, где 100% акций принадлежат государству.

Основными функциями отрасли определены следующие:

- 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.

За годы независимости в Узбекистане проделана большая работа по формированию новых стальных магистралей. В песках Кызылкумов проложена железная дорога Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус, возведён совмещённый 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 протяжённость линии составила 106 км, из них 75 км главных путей.

АО “УТЙ” в 2016 году реализовало следующие проекты: “Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап” и “Электрификация железнодорожного участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов”. С запуском новых железнодорожных линий развёрнутая протяжённость главных железнодорожных путей АО “УТЙ” составила 4842,4 км.

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

Инвесторы, успешно осуществляющие деятельность в сфере:

- Общество “Узбекистон темир йуллари” начало сотрудничество с Азиатским банком развития с 1998 года в рамках проекта “Реконструкция железных дорог Узбекистана”. На сегодняшний день успешно завершены несколько проектов с участием Азиатского банка развития.

Сейчас реализуется проект “Электрификация железнодорожного участка “Пап-Наманган-Андижан” с участием Азиатского банка развития.

- Общество “Узбекистон темир йуллари” начало сотрудничество с Китайским Эксимбанком с 2010 года в рамках проекта “Закупка электровозов”. На сегодняшний день успешно завершены несколько проектов с участием Китайского Эксимбанка.

Реализуются проекты “Строительство наземного кольцевого метрополитена в городе Ташкенте” и “Модернизация АО “Шаргункумир” с участием Китайского Эксимбанка.

- Реализуется проект “Строительство электрифицированной железной дороги Ангрэн-Пап и железнодорожного участка Пап-Коканд-Андижан” с участием Международного банка реконструкции и развития (Всемирного банка).

- Общество “Узбекистон темир йуллари” начало сотрудничество с ООО “Селена” с 2018 года в рамках проекта “Запуск производства высококачественной ликёро-водочной продукции”. Данный проект будет реализован с прямым участием иностранных средств ООО “Селена”.

- Общество “Узбекистон темир йуллари” начало сотрудничество с “Уральским горно-металлургическим комбинатом” (УГМК) с 2018 года в рамках проекта “Запуск производства высококачественной ликёро-водочной продукции”. Данный проект будет реализован с прямым участием иностранных средств Холдинга “УГМК”.

Состояние инфраструктуры АО “Узбекистон темир йуллари”:

Общая длина железнодорожных сетей составляет 7401,2 км, в том числе:

- Основные пути - 5242,1 км;
- Станционные пути - 1 769,1 км;
- Подъездные пути – 390,0 км

максимальная скорость до 160 км / час - 731,9 км;

максимальная скорость до 250 км / час - 243,5 км.

Общая длина участков, оборудованных сигнальными системами, составляет 4757 км, в том числе:

Общая длина электрифицированных участков – 3 510,6 км.

Общая длина отделов системы автоматической блокировки – 1302,2 км.

2.2. МИССИЯ И ЦЕЛЬ БИЗНЕС-ПЛАНА

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

Бизнес-план разработан на основе параметров развития отрасли, установленных Указом Президента Республики Узбекистан №УП-5953 от 2 марта 2020 года “О государственной программе по реализации стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах в “Год развития науки, просвещения и цифровой экономики”, постановлениями Кабинета Министров “О программе локализации производства доступной продукции на внутренних и внешних рынках в 2020-2021 годах”.

Одной из целей бизнес-плана является консолидация информации о прогнозных параметрах и предусмотренных планах развития отрасли на 2020 год для использования заинтересованными сторонами (потенциальными инвесторами, такими как АБР, ЯАМС, ФРРУз и другими).

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 инфраструктурной базы 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 желеной дороге;
- внедрение современных механизмов организации перевозок.

3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА

Указом Президента Республики Узбекистан №УП-5953 от 2 марта 2020 года “О государственной программе по реализации стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годы в “Год развития науки, просвещения и цифровой экономики” и постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан “О программе локализации производства доступной продукции на внутреннем и внешнем рынках в 2020-2021 годах” установлены основные направления, подходы и механизмы в области дальнейшего развития и совершенствования сети железных дорог, наращивания производственных мощностей отрасли, удовлетворения потребностей предприятий и населения республики в перевозке грузов и пассажирских перевозок.

3.1. ЛОКОМОТИВЫ

Локомотив во главе поезда является символом железной дороги и основой 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 процесса перевозки, реализуются проекты по обновлению и модернизации подвижного состава за счёт собственных средств общества и с привлечением кредитных средств международных финансовых институтов.

Управление эксплуатации локомотивов является одним из важных подразделений общества, имеет в своём распоряжении мощный парк тяговой силы – тепловозы и

электровозы, и обеспечивает все виды грузовых, пассажирских и пригородных перевозок, маневровые работы (таблица 1).

Таблица 1 – Эксплуатационный парк локомотивов

№	Тип локомотива	Эксплуатационный парк 2020 г.	Эксплуатационный парк 2021 г. (прогноз)
1	Магистральные электровозы	109	117
2	Магистральные тепловозы	94	88
3	Электросекции	18	18
4	Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	173	174
ИТОГО		394	397

Локомотив является основным транспортом, без которого невозможен процесс перевозки. Одним из приоритетных направлений развития АО “УТЙ” принята модернизация, обновление и пополнение парка локомотивов.

В целях обеспечения устойчивой деятельности общества в восьми депо проводится планово-предупредительная система технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов и МВПС, а на заводе УП “Узбемирйулмаштаъмир” выполняются капитальный ремонт и восстановление с продлением срока службы локомотивов.

В 2020 году ожидается выполнение капитального ремонта 67 секций локомотивов по видам ремонта КР-1, КР-2.

В 2021 году предусмотрено выполнение капитального ремонта 64 секций локомотивов по данным видам ремонта.

В 2020 году ожидается реконструкция 36 секций локомотивов. В 2021 году планируется ремонт 35 секций локомотивов по данному виду ремонта.

В 2020 году приобретено 5 локомотивов-электровозов для грузоперевозок серии ЗЭС5К, произведённых “Новочеркасским заводом электрических локомотивов” Российской Федерации.

В 2020-2021 годах планируется приобретение 8 грузовых и пассажирских и 22 грузовых электровозов, произведённых “Заводом строительства локомотивов Далиан” (КНР). В 2020 году ожидается поставка 3 электровозов для перевозки грузов и 7 электровозов для перевозки пассажиров.

3.2. ВАГОНЫ

3.2.1. Грузовые вагоны

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

Грузовой вагон – единица подвижного состава, классифицируемая на следующие типы: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и прочие. Для осуществления процесса перевозки АО “УТЙ” располагает парком грузовых вагонов с 22 263 грузовыми вагонами с учётом изотермических вагонов.

В парк грузовых вагонов входят универсальные вагоны, 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 двухстворчатыми дверями; платформы; цистерны общего назначения с котлом различного диаметра, изотермические вагоны.

К специализированным грузовым вагонам относятся крытые вагоны-хопперы для перевозки скота, легковых автомобилей, холоднокатаной стали, муки, цемента, зерна, минеральных удобрений; открытые вагоны-хопперы для перевозки горячих окатышей и охлаждённого 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, глинозёма и др. Кроме того, к специализированным грузовым вагонам относятся транспортёры и вагоны промышленного транспорта.

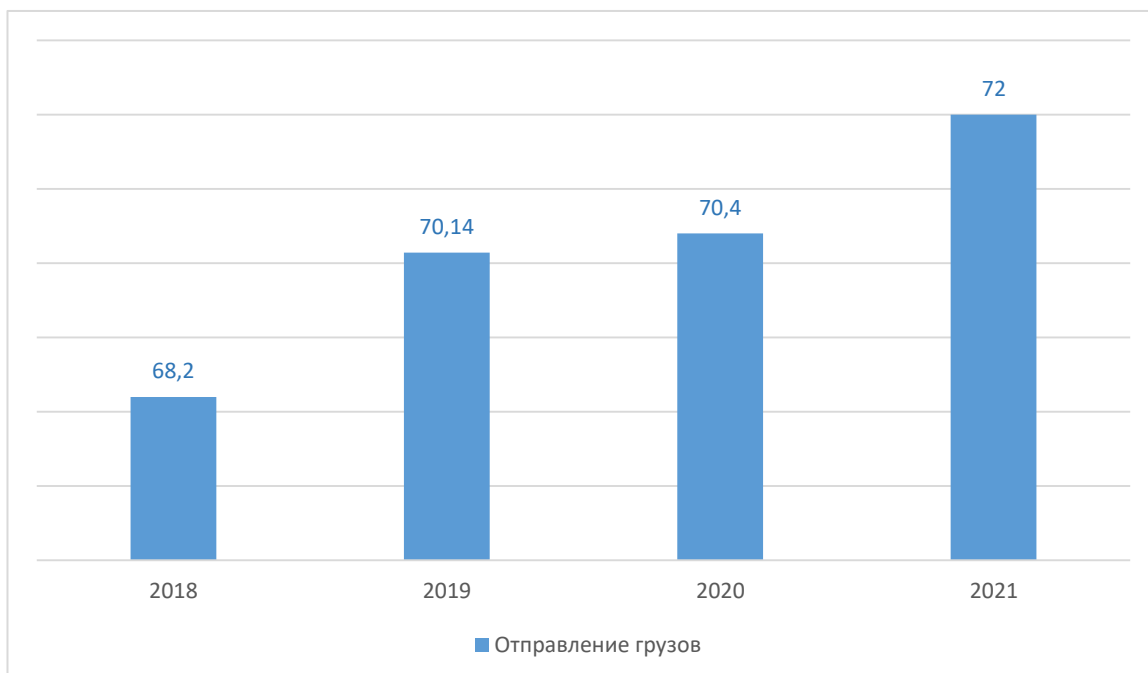
Уровень организации и управления процессом перевозки имеет решающее значение для полного и качественного удовлетворения потребностей промышленности и населения республики в перевозке грузов, обеспечения сохранности грузов и их своевременной доставки.

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

Динамика объёмов отправления грузов приведена в таблице 2.

Таблица 2 – Отправление грузов

Показатели	2018 г.	2019 г.	2020 г. (ожидается)	2021 г. (план)
Отправление грузов (млн тонн)	68,2	70,14	70,65	72,0
Темп роста, %	100,1	102,8	100,7	101,9



В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан “О программе локализации доступной продукции на внутренних и внешних рынках в 2020-2021 годах”, на заводах Общества (ДП “Литейно-механический завод” – крытые и полувагоны, ДП “Андижанский механический завод” – крытые вагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов”) продолжается работа по обновлению подвижного состава посредством строительства новых грузовых вагонов. На заводах общества в 2020 году предусмотрено строительство (изготовление) 1200 грузовых вагонов (таблица 4).

Таблица 4 – Строительство грузовых вагонов
(ед.)

№	Наименование	2020 г.	2021 г.
1	Крытые вагоны	44	-
2	Полувагоны	550	200
3	Цистерны для перевозки нефтепродуктов	50	
4	Цистерны для перевозки сжиженного газа		
5	Хопперы-цементовозы	105	200
6	Хопперы-минераловозы	51	50
7	Цистерны для промышленных предприятий	200	
8	Платформы для перевозки контейнеров больших объёмов		200
9	Платформы для перевозки контейнеров больших объёмов (экспорт)	200	
ИТОГО		1 200	650

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 делятся на следующие виды:

- вагоны 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.

- 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 железнодорожных линиях 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-просветительских 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
1	Класс 1: Мягкие	46	1979-2014
2	Класс 2: Купейные	209	1978-2020
3	Класс 3: Плацкартные	373	1977-2020
4	Класс 4 (Межобластные)	88	1979-2020
5	Прочие (багажные, служебные)	51	1976-2019
6	Вагоны-рестораны	28	1984-2019
ИТОГО		795	

По АО “Узтемирйуловчи” в 2021 году планируется ремонт 468 вагонов, в том числе, капитальный ремонт 194 вагонов и 274 пассажирских вагонов – ремонт в депо.

Еженедельно с железнодорожных вокзалов Республики отправляются 97 пар пассажирских поездов. Основными маршрутами являются ежедневно курсирующий высокоскоростной поезд “Афросиёб” по направлениям Ташкент-Самарканд, Ташкент-Бухара, Ташкент-Карши, а также поезда, курсирующие по маршрутам Ташкент-Термез, Ташкент-Хива, Ташкент-Шават, Кумкурган-Сарыасия, Ташкент-Бухара, Ташкент-Кунград, Кунград-Каракалпакия, Ташкент-Андижан, Андижан-Бухара, Андижан-Хива, Андижан-Термез.

Порядка 60 процентов пригородных перевозок осуществляется в Ташкентском регионе: Ташкент – Ходжикент (4 раза в день), Ташкент-Хаваст (2 раза в день), Ташкент – Гулистан (1 раз в день), Ташкент-Сырдарья (1 раз в день), Ташкент-Бекабад (1 раз в день), Ташкент-Ангрен (1 раз в день). Кроме того, осуществляются пригородные перевозки по маршрутам Карши-Китаб, Карши-Бухара, Термез-Сарыасия, Термез-Дербент, Термез-Болдир, Ургенч-Питняк, Нукус-Кырккыз, Навои-Бузакбай.

Движение пассажирских поездов по межгосударственным направлениям прекращено в результате карантинных ограничений в период коронавирусной пандемии

COVID-19 с 16 марта 2020 года. До пандемии, то есть в январе-феврале еженедельно курсировало 19 пар пассажирских поездов по направлениям Ташкент – Москва (1 раз в неделю), Андижан-Москва (1 раз в неделю), Ташкент-Уфа (1 раз в неделю), Ташкент-Саратов (1 раз в неделю), Ташкент-Новосибирск (2 раза в неделю), Ташкент-Волгоград (2 раза в неделю), Андижан-Уфа (1 раз в неделю), Мискен-Бейнеу (ежедневно).

В целях обновления парка пассажирских вагонов до конца 2020 года ожидается увеличить вагонный парк путём приобретения 30 единиц новых вагонов (таблица 6).

Таблица 6 – Строительство пассажирских вагонов

№	Тип вагонов	Ожидается в 2020 году	Прогноз на 2021 год
1	СВ (вагон с высокой комфортностью)	2	2
2	Купейные	7	7
3	Плацкартные	16	16
4	Межобластные	2	2
5	Вагоны-рестораны	2	2
6	Прочие вагоны	1	1
ИТОГО		30	30

4. Ремонт подвижного состава

В целях восстановления технического состояния грузовых вагонов с заданной периодичностью проводятся плановые виды ремонта и техобслуживание подвижного состава. Ремонт осуществляется локомотивными и вагонными депо, заводами, расположенными во всех регионах республики:

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

В целях повышения эффективности использования грузовых вагонов общества и удовлетворения потребностей в возрастающих объёмах перевозок предусматривается реализация мер по сокращению времени погрузочно-разгрузочных работ в терминалах и снижения времени пребывания вагонов в ремонте.

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

Таблица 7. Виды ремонтных работ, осуществляемых вагонным депо

Вагонные депо	Виды ремонта			
	Деповско й ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуат ационная деятельн ость
Управление вагонного хозяйства				
Ташкент	+	+	+	+
Бухара	+	+	+	+
Карши	+	+	+	+
Коканд	+	+	+	+
Кунград	+	+	-	+
Термез	+	-	-	+
АО «Узвагонтаъмир»				
Хаваст	+	+	+	-
Андижан	+	+	+	-
Самарканд	+	+	+	-
Заводы общества				
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.

До конца 2020 года ожидается осуществление капитально-восстановительного ремонта с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 2455 единиц.

На основании указа Президента Республики Узбекистан №УП-5953 от 2 марта 2020 года «О государственной программе по реализации стратегии действий по пяти приоритетным направлениям Республики Узбекистан в 2017-2021 году в «Год развития науки, просвещения и цифровой экономики», в концепции развитии сферы в 2021 году запланирована работа по капитальному восстановлению, ремонту и модернизации 1445 грузовых вагонов с продлением срока обслуживания.

Таблица 8. –Возрастной состав инвентарного подвижного состава АО «УТЙ»

Тип	До 10 лет	От 10 до 20 лет	От 20 до 30 лет	Более 30 лет	Итого

Электровозы	44	12	30	30	116
Тепловозы	45	7	9	99	160
Маневровые	-	-	12	185	197
Итого локомотивов	89	19	51	314	473

В таблице №9 представлены виды ремонтных работ, производимых локомотивными депо.

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

Виды ремонта и технического обслуживания локомотивов, выполняемых АО «УТЙ»									
Локомотивные депо и завод	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	
ТЧ-1 Узбекистан	+	+	+	+	+	+	+	+	-
ТЧ-2 Коканд	+	+	+	+	+	+	-	-	-
ТЧ-2 Андижан	+	+	+	+	+	+	+	+	-
ТЧ-5 Тинчлик	+	+	+	+	+	+	+	-	-
ТЧ-6 Бухара	+	+	+	+	+	+	-	-	-
ТЧ-7 Кунград	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-8 Карши	+	+	+	+	+	+	+	-	-
ТЧ-9 Термез	+	+	+	+	+	+	-	-	-
ТЧ-10 Ургенч	+	+	+	+	+	-	-	-	-
УП «Узтемирйўл-маштаъмир»	-	-	-	-	-	+	+	+	+

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

До конца 2020 года ожидается капитальный ремонт с продлением срока службы 36 секций локомотивов.

5. ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Путевое хозяйство – одна из основных отраслей железнодорожного транспорта, в которую входят средства технического обслуживания ремонта и обеспечения безопасности железнодорожного движения, сохранности железнодорожных путей, земельного покрытия, искусственных сооружений, производственных объектов, строений и сооружений в текущем состоянии.

Основной задачей управления дорожным хозяйством является сохранность железнодорожных путей, искусственных сооружений и строений в их окрестностях в хорошем состоянии, обеспечение непрерывного и безопасного движения поездов на

установленной скорости. Для осуществления этих задач управление осуществляет системные проверки и контроль. При этом изучаются причины возникших неисправностей, нереализованных задач, принимаются меры по их исправлению.

С переходом к рыночной экономике появилась возможность эффективного использования техники и механизмов, обеспечивающих сохранность железнодорожных путей в хорошем состоянии и соответствии требованиям. С 2000-х годов в акционерном обществе “Узбекистон темир йуллари началось привлечение новых моделей техники для строительства, ремонта железнодорожных путей и поддержания их в исправном состоянии, в том числе, 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 EM-120, а также грузовые дрезины и комплекс машин по одиночной смене шпал фирмы “Жейсмар”.

Благодаря использованию нового поколения путевых машин и механизмов, увеличилась эффективность работ по капитальному ремонту и реабилитации железнодорожных путей. Они также используются на текущем содержании путей и строительстве новых линий. Все эти машины являются самоходными, не требующие тягловой единицы (тепловоза) при осуществлении путевых работ.

Управление активно участвует в строительстве новых железнодорожных путей, развязок и других сооружений.

В течение последних трёх лет управление путевого хозяйства участвовало в реализации ряда проектов, в том числе:

В 2018 году сданы в эксплуатацию новые железнодорожные пути по направлению Бухара-Мискен длиной 357,3 км, а также Ургенч-Хива длиной 33,8 км. По направлению Карши-Китаб электрифицировано 124 км железнодорожных путей. Построены подъездные пути к Кандымскому газоперерабатывающему заводу и Шерабадскому цементному заводу.

В 2019 году начаты работы по строительству 1 стадии наземной кольцевой линии метрополитена в городе Ташкенте и подземной линии Юнусабадского метрополитена. В 2020 году работы были завершены и объекты сданы в эксплуатацию.

На территории Ташкентского металлургического завода начато строительство подъездных путей.

В течение 2019-2020 годов выполнена работа по электрификации части железнодорожных путей Пап-Наманган-Андижан, и модернизации части железнодорожных путей Андижан-Савай-Ханабад.

В 2020 году в городе Ташкенте начато строительство Сергелийской наземной кольцевой линии метрополитена.

До конца 2020 года планируется осуществить реабилитацию пути 180 км, уложить бесстыковой путь на 100 км, средний ремонт 185 км путей и подъёмочный ремонт 182 км, замену 250 комплектов стрелочных переводов, замену 250 комплектов переводных брусьев.

В систему управления путевого хозяйства входят такие предприятия, как Путевые машинные станции (ПМС), дистанция защитных лесонасаждений, Путевая служебная мастерская и мостопоезд. Их основной функцией является строительство

железнодорожных путей, выполнение капитального, среднего и подъёмочного ремонтов пути, выполнение комплекса песко- и снегозащитных мероприятий, озеленение и благоустройство, эксплуатация и ремонт строительных машин, путевых машин и механизмов.

Управлению путевого хозяйства в 2021 году предстоит выполнить следующие виды работ:

№	Наименование планируемых работ	Исполнители
1	Реабилитация железнодорожной линии (180 км), укладка бесстыкового пути (100 км), строительство новых железнодорожных путей, строительство Сергелийской кольцевой линии наземного метрополитена в городе Ташкенте	Путевые машинные станции ПМС 203-Ташкент, ПМС-17-Бухара, ПМС-164 Коканд, ПМС-166 - Хайрабад, ПМС-214-Карши, ПМС-279 – Кунград
2	А) Текущий ремонт железнодорожных путей, переездов, искусственных сооружений; Б) Средний (170 км) и подъёмочный ремонт (160 км) железнодорожных путей; В) Замена стрелочных переводов и брусьев – 250 комплектов; Г) Замена брусьев стрелочных переводов – 250 комплектов.	Железнодорожное расстояние (18 предприятий), Мостопоезд
3	Ремонт путевых машин, строительных машин и оборудования.	Путевая служебная мастерская
4	Защита текущего состава железнодорожных линий от песка, снега и лавин, их ремонт, благоустройство и озеленение.	Дистанция защитных лесонасаждений (ПЧЛ)
5.	Механизация железнодорожных работ, обеспечение предприятий в составе управления оборудованием и инструментами с высоким текущим составом.	Управление дорожного хозяйства
6	Капитальный ремонт искусственных сооружений, замена строений железнодорожных мостов	Управление дорожного хозяйства

6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

6.1. Электроснабжение

Управление электроснабжения является одним из структурных подразделений АО “УТЙ”. Его основной задачей 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.

Электрификация участков железной дороги является одним из приоритетных направлений в связи с эффективностью электротяги по сравнению с дизельной тягой. Электрификация участков железной дороги является для АО “УТЙ” 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 ведётся монтаж линий автоблокировки, сигнализации, связи, электрической централизации и т.д.

Внедрение электротяги способствует ускорению процессов перевозки. 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 нагрузку. 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.).

Электрификация железных дорог Узбекистана начата в 1971 году на постоянном токе. В 1983 году одновременно на участках Ташкент-Хаваст и Ташкент-Ходжикент был осуществлён перевод тяги поездов с постоянного на переменный ток.

На сегодняшний день реализованы крупные проекты по электрификации железных дорог.

В 2018 году:

Выполнены строительно-монтажные работы по проекту электрификации участков Пап-Наманган-Андижан;

Завершены строительно-монтажные работы по проекту электрификации участков Ургенч-Хива;

Электрифицированный участок Карши-Китаб введён в эксплуатацию.

Выполнены строительно-монтажные работы II стадии по электрификации участка Пап-Коканд-Андижан за счёт собственных средств общества.

В 2019 году:

Выполнены строительно-монтажные работы по проекту электрификации участков Пап-Наманган-Андижан;

Сдан в эксплуатацию электрифицированный участок Пап-Наманган-Коканд-Андижан.

Продолжаются строительно-монтажные работы II стадии по реализации электрификации участка Пап-Коканд-Андижан за счёт собственных средств общества.

По проекту строительства железнодорожной линии Бухара-Мискин выполнены строительно-монтажные работы II стадии.

В 2020 году:

Выполнены строительно-монтажные работы по проекту электрификации участка Пап-Наманган-Андижан;

Выполнены строительно-монтажные работы II стадии по электрификации участка Пап-Коканд-Андижан за счёт собственных средств общества;

Выполнены строительно-монтажные работы по проекту электрификации коридора грузоперевозок Мароканд-Навои.

В 2021 году планируется осуществление следующей работы:

Завершение строительно-монтажных работ по проекту электрификации участка Пап-Наманган-Андижан;

Завершение строительно-монтажных работ II стадии по электрификации участка Пап-Коканд-Андижан за счёт собственных средств общества;

Продолжение строительно-монтажных работ по проекту электрификации коридора грузоперевозок участка Мароканд-Навои;

Начало строительно-монтажных работ по проекту второй электрифицированной скоростной линии Навои-Бухара;

Начало строительно-монтажных работ по электрификации железнодорожного участка Бухара-Ургенч-Хива.

6.2. Управление сигнализации и связи

Управление сигнализации и связи является структурным подразделением АО “УТЙ”, 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 автоматического управления стрелками и сигналами на станциях является создание условий для движения поездов в пределах станций по определённым 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 надёжности. По обществу ведутся работы по модернизации существующей системы сигнализации, централизации и блокировки.

Внедрение высокотехнологичных 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, предоставляющей возможность контроля поездной ситуации в режиме реального времени и электронной системы счёта осей (типа ЭССО) на станциях и перегонах позволит надёжно обеспечивать безопасность движения поездов.

В настоящее время техническая оснащённость АО «УТЙ» устройствами сигнализации и связи характеризуется следующими показателями:

- 193 станции оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 42 станции оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 24 станции оборудованы устройствами ключевой зависимости;
- 1302,2 км пути оборудованы устройствами автоблокировки перегонов;
- 3 396,6 км пути оборудованы устройствами полуавтоматической блокировки, из них более 1161,181 км оборудованы устройствами микропроцессорной полуавтоматической блокировки;
- 2 188,5 км пути оборудованы устройствами диспетчерской централизации.

В 2021 году планируется работа по оборудованию устройств полуавтоматической блокировки, автоматической блокировки и электрической централизации, имеющих на электрифицированных участках Пап-Наманган-Андижан, Бухара-Ургенч-Хива, Андижан-Ханабад, электронными вычислительными устройствами микропроцессорной централизации МПЦ, микропроцессорной блокировки МПБ, а также оборудованию строительства новой железнодорожной линии Шават-Гурлан-Жумуртау-Койбоккли (Караузьяк) СМБ и устройствами связи.

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 «УТЙ» построено и введено в эксплуатацию 2 293 км магистральных волоконно-оптических линий связи (ВОЛС), в том числе, на участках Келес-Бухара (668 км), Хаваст-Бекабад (35 км), Мараканд-Карши (147 км), Ташгузар-Байсун-Кумкурган (232 км), Кумкурган-Термез (101 км), Термез-Сурханабад (82 км), Термез-Галаба-Досмотровая-Амузанг (58 км), Сарыасия-Кудукли (8 км), Тукимачи-Ангрен

(117 км), Ангрен-Поп-Коканд (180 км), Коканд-Андижан (144 км), Карши-Китаб (131 км), Бухара-Мискен-Ургенч-Хива (390 км).

На участках Келес–Бухара, Мараканд-Карши, Карши-Кумкурган установлены системы передач на основе технологий SDH. Верхний уровень STM-4 на базе аппаратуры Keumile UMUX-1500. На участках Ангрен-Пап-Коканд-Андижан установлены системы передачи на основе оптических мультиплексоров марки MO, систем гибкого мультиплексирования СГМ. На участках Кызыл-Кудук-Караузьяк и Ургенч-Мискен работает цифровая система передачи данных IP Fone MCL, РИССА.

В 2020 году выполнена модернизация волоконно-оптических линий связи на участках электрификации Гузар-Китаб, Бухара-Мискен.

В 2021 году предусмотрено строительство и модернизация волоконно-оптических линий железнодорожных путей Шават-Гурлан-Жумуртау-Койбокли (Караузьяк), а также на участках электрификации Пап-Наманган-Андижан, Бухара-Мискен-Ургенч-Хива, Андижан-Ханабад.

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

7. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ

Международные железнодорожные организации выполняют важнейшую роль в обеспечении взаимных связей и сотрудничества железнодорожных администраций государств в разработке согласованных условий перевозок пассажиров и грузов, эксплуатации подвижного состава и контейнеров, осуществления перевозочной работы в международном сообщении, проведении технической политики и обмена опытом работы. АО “УТЙ” является членом нескольких международных железнодорожных организаций.

ОСЖД – международная организация, созданная на совещании министров 28 июня 1956 года в городе София (Республика Болгария). Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран.

Основной существования и деятельности ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Согласно положению об ОСЖД, возможны также другие формы участия в ОСЖД, а именно в качестве наблюдателя для министерств или железных дорог и в качестве присоединённого предприятия для фирм и организаций, непосредственно связанных с деятельностью железных дорог.

В Положении об ОСЖД зафиксированы следующие направления деятельности:

- развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки;
- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД;
- совершенствование Международного транспортного права (МТП), ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и по другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками;

- сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки.

Другой международной железнодорожной организацией, в которую входит АО «УТЙ», является Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и его исполнительный орган – Дирекция Совета были созданы Соглашением глав правительств государств – участников СНГ 14 февраля 1992 года для обеспечения устойчивых экономических связей государств – участников стран СНГ. В основные задачи Совета входят следующие:

- координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработка согласованных принципов его деятельности;
- организация совместной эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров.

Совет рассматривает и решает вопросы эксплуатационной деятельности железных дорог, совместного использования и технического содержания грузовых вагонов и контейнеров, условий перевозок пассажиров и грузов, обеспечения безопасности движения поездов в международном сообщении, разработки системы учёта и взаиморасчётов за выполненную работу и услуги, научно-технического сотрудничества и другие вопросы.

Совет по железнодорожному транспорту первоочередное внимание уделяет обеспечению технологического единства железных дорог. Ежегодно ведётся разработка графика движения и плана формирования поездов в международном сообщении. Большое внимание уделяется вопросам технического состояния грузовых вагонов.

Принято решение о сохранении и развитии общего информационного пространства. Создан и успешно функционирует Информационно-вычислительный центр железнодорожных администраций.

18 октября 2011 года в городе Санкт-Петербурге решением Совета глав правительств СНГ утверждена «Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств-участников Содружества до 2020 года». Реализация Концепции позволит системно и последовательно осуществлять согласованное развитие железнодорожного транспорта государств-участников Содружества и будет способствовать органичной интеграции железных дорог в евроазиатскую транспортную систему.

Членами Совета являются руководители железнодорожных администраций государств-участников СНГ. Кроме того, в работе совета принимают участие руководители железнодорожных администраций Болгарии, Грузии, Латвии, Литвы, Финляндии и Эстонии.

8. КОРИДОРЫ

Под международными транспортными коридорами понимается совокупность наиболее технически оснащённых магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, связывающих различные страны и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях наибольшей концентрации.

13 транспортных международных коридоров, соединяющие 18 государств Европы и Азии, обеспечивают выход странам Западной Европы через железнодорожную сеть государств Восточной Европы, России, Казахстана в Китай и другие страны Азии.

По территории Республики Узбекистан проходят 2 коридора (№8, №10), в соответствии с перечнем международных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Транспортные коридоры – это, прежде всего, рынок перевозок, в котором АО «УТЙ» встречает жёсткую конкуренцию как со стороны железных дорог других государств, так и со стороны других видов транспорта.

Основными целями формирования и развития международных железнодорожных транспортных коридоров на территории Республики Узбекистан являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации международных транспортных потоков, улучшение транспортного сообщения внутри страны.

Достижение данных целей позволит более полно и эффективно удовлетворять потребности экономики в услугах железнодорожного транспорта, а также расширить транзитный потенциал, повысить конкурентоспособность узбекских товаропроизводителей и транспортно-экспедиторских предприятий на мировых товарных и фрахтовых рынках.

9. ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Основной задачей общества по вопросам охраны природы является поэтапное снижение фактических показателей негативного воздействия на окружающую среду до и ниже установленных стандартов, совершенствование технологических процессов и переход к ресурсосберегающим технологиям, создание и обновление нормативно-правовой базы в сфере охраны окружающей среды.

Главная особенность железных дорог – круглосуточная работа подвижного состава и производственных объектов, обеспечивающих бесперебойную перевозку грузов и пассажиров. В таких условиях одной из важнейших задач, решаемых в области охраны окружающей среды, является сокращение выбросов вредных веществ в атмосферный воздух. Для этого на стационарных источниках устанавливается пыле- и газоочистительное оборудование, при котором процент очистки составляет 95%. Кроме того, по обществу ведутся работы по поэтапной электрификации железных дорог и замены тепловозов на электровагоны.

Электрификация железных дорог является основным мероприятием, которое позволяет ежегодно снижать выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от тепловозов на более чем две тысячи тонн ежегодно. При этом сокращение выбросов в атмосферу обеспечивается за счёт перевода локомотивов на электрическую тягу,

перевода на электрическое отопление составов, пассажирских поездов, малых станций за счёт модернизации существующего подвижного состава с полной заменой дизелей и приобретения новых современных электровозов.

В соответствии с мерами по охране окружающей среды, разработанными в составных подразделениях компании и на предприятиях, на сокращение воздействия экономической деятельности компании на окружающую среду, запланировано выделение средств в размере 300 000,0 тысяч сумов, в том числе: 946,0 тысяч сумов на охрану атмосферного воздуха, 53 718,0 тысяч сумов – водных ресурсов, 101 350,0 тысяч сумов – земельных и минеральных ресурсов, 73 986,0 тысяч сумов – растительного и животного мира.

Компания обеспечивает реализацию ряда мероприятий, к примеру:

- перевод автомобильного транспорта на газовое топливо;
- поэтапная замена старых, изношенных паровых и водяных котлов с высокой мощностью на экономичные и современные котельные.

Все вышеуказанные меры направлены на сокращение негативного воздействия выбросов в атмосферу загрязняющих веществ, благоразумное и экономичное использование природных ресурсов. В целом, реализация установленных мер предоставит возможность сокращения количества вредных выбросов в атмосферу на 20 процентов по отношению к предыдущему году.

10. ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ

10.1. Международный стандарт ISO

В целях поддержания качества продукции и услуг на уровне, требуемом потребителями, и повышения уровня конкурентоспособности предприятий, со стороны руководства общества особое внимание уделяется внедрению системы менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015. В настоящее время на 20 предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» внедрена система менеджмента качества и функционирует в соответствии с требованиями вышеуказанного стандарта.

В целях дальнейшего повышения безопасности, качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, совершенствования системы технического регулирования и обеспечения международного признания работ по оценке соответствия, а также расширения внедрения современных систем менеджмента Кабинетом Министров Республики Узбекистан принято Постановление от 19.10.2015 №298 «Об утверждении программы развития национальной инфраструктуры качества на период до 2020 года».

По исполнению данного постановления и протокола заседания президиума Кабинета Министров Республики Узбекистан №97-а от 05.12.2015 г. разработан и утверждён сетевой график по внедрению систем менеджмента качества на предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015, утверждённым председателем правления А.Ж.Раматовым и генеральным директором Агентства «Узстандарт» А.К.Курбановым.

Согласно вышеуказанному сетевому графику в ДП «Согдиана транс», СП ООО UzXCMG и СМП-406 внедрена система менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 и получены национальный и международный

сертификаты. Начато внедрение системы менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 в ППС Алтыарык.

В соответствии с утверждённым планом действий по будущей работе системы менеджмента качества АО «Узбекистон темир йуллари», был успешно проведён аудит повторной сертификации. Наблюдалось выполнение руководством системы менеджмента качества компании решений протокола собрания по анализу, обновлены задокументированные данные, посредством опроса оценён уровень удовлетворения клиентов услугами АО «Узбекистон темир йуллари» среди потребителей. Запланирован внешний аудит на 2021 год.

10.2. Услуги по перевозке грузов и пассажиров

10.2.1. Грузоперевозки

Перевозка грузов является основной функцией транспорта, заключающейся в перемещении грузов, необходимой для продолжения и завершения процесса производства продукции промышленности и сельского хозяйства в сфере обращения, а также удовлетворения потребностей населения.

На железных дорогах Республики Узбекистан перевозки грузов осуществляются в соответствии с правилами перевозок грузов – нормативно-правовым актом, утверждаемым в соответствии с уставом железной дороги Республики Узбекистан, который содержит условия перевозок, обязательные для железной дороги, её предприятий, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев подъездных путей, с учётом их особенностей в целях обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и подвижного железнодорожного состава, а также экологической безопасности.

Объём транспортной работы железнодорожного транспорта характеризует показатель его работы по грузовым перевозкам – грузооборот. Грузооборот характеризует размеры перевозочной работы с учётом расстояния перевозки грузов и определяется как сумма произведений перевезённого объёма груза на соответствующее расстояние их перевозок.

Грузооборот рассчитывается по следующей формуле:

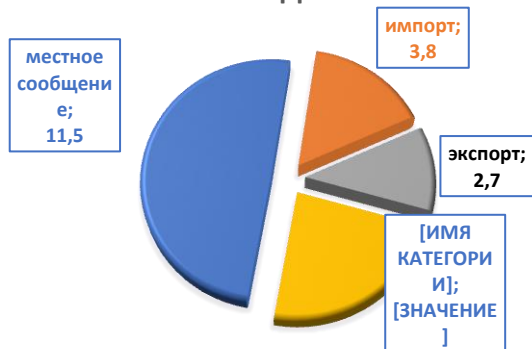
$$\sum P \cdot L = P_1 \cdot L_1 + P_2 \cdot L_2 + P_3 \cdot L_3 + \dots + P_n \cdot L_n,$$

где: P – вес груза, L – расстояние перевозки груза.

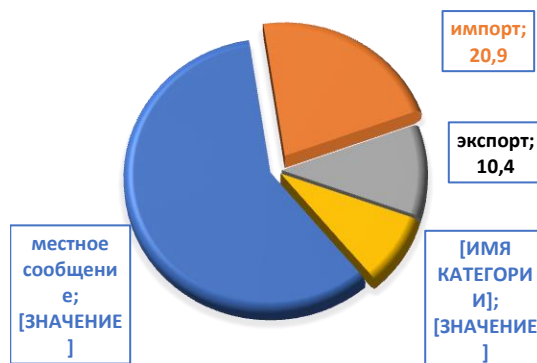
Показатели грузооборота используются для определения потребности в материально-технических ресурсах железной дороги (потребных парках грузовых вагонов, локомотивов, электроэнергии, топлива, материалов, рабочей силы и т.д.).

За 2020 год ожидается выполнение грузооборота на 23,9 млрд тн.км, перевозка 95,41 млн тонн грузов и отправка 70,4 млн тонн грузов.

ГРУЗОБОРОТ ЗА 2020 ГОД,
МЛРД.Т-КМ

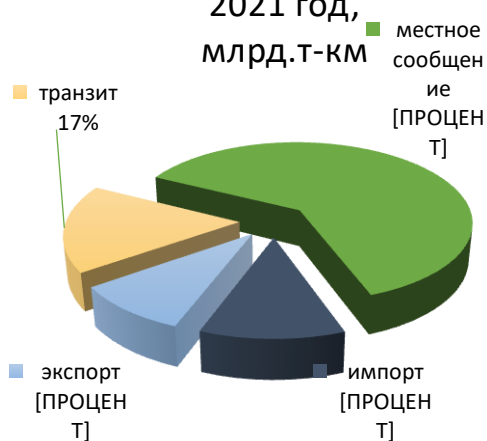


КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВ,
ПЕРЕВЕЗЕННЫХ В 2020 ГОДУ, МЛН.Т



<p>Грузооборот за 2020 год, млрд тн-км</p> <ul style="list-style-type: none"> - местное сообщение 11,5 - импорт 3,8 - экспорт 2,7 - транзит 5,6 	<p>Количество грузов, перевезённых в 2020 году, млн тонн</p> <ul style="list-style-type: none"> - местное сообщение 56,0 - импорт 20,9 - экспорт 10,4 - транзит 8,1
---	---

Прогноз грузооборота на
2021 год,
млрд.т-км



Прогноз грузоперевозок
на 2021 год, млн.т.



<p>Прогноз грузооборота на 2021 год, млрд тн-км</p> <ul style="list-style-type: none"> - местное сообщение 12,35 - импорт 3,7 - экспорт 2,8- транзит 5,7 	<p>Прогноз грузоперевозок на 2021 год, млн. тонн</p> <ul style="list-style-type: none"> - местное сообщение 57,5 - импорт 20,0 - экспорт 11,0- транзит 10,0
---	--

10.2.2. Железнодорожные грузовые тарифы

Провозная плата за перевозку грузов и грузобагажа, а также правила их применения определяются по тарифу. Базовый тариф устанавливается в прейскурантах (тарифном руководстве) №10-01 и тарифной политикой железных дорог СНГ на перевозки грузов в международном сообщении.

Грузовые тарифы прейскуранта №10-01 содержат две основные ставки – за начально-конечную и движущие операции. Последняя умножена на расстояние для определения провозных плат, опубликованных в тарифном руководстве №1 в виде расчётных таблиц. Такое построение тарифов обеспечивает замедленное увеличение размера платы в зависимости от расстояния, что соответствует изменению себестоимости перевозок. Провозная плата взимается за кратчайшее расстояние.

Тариф МТТ является основой для расчёта фактических ставок в странах СНГ – к базовой тарифной ставке применяется пониженный тариф в зависимости от дальности перевозки, тоннажа и отдельных стран, по территориям которых проходит перевозка грузов. Базовая ставка МТТ считается дорогостоящей, а специальные скидки обеспечивают гибкость. Другие коэффициенты учитывают элементы для каждой отдельной страны и дальности перевозки.

Тариф МТТ благоприятствует перевозкам на дальние расстояния и устанавливает относительно более высокие цены на перевозки на короткие расстояния, отражая профиль соответствующих расходов. Такой подход рассматривается обществом как приемлемый, учитывая, что перевозки на короткие расстояния обычно лучше обслуживаются автомобильным транспортом, а железные дороги обслуживают рынки дальних перевозок и не конкурируют за региональный рынок.

10.2.3. Несбалансированность перевозок

Наряду с проводимыми работами по обновлению и реконструкции железнодорожных путей, необходимо принять меры по оптимизации всей цепочки организации грузоперевозок. Многие эксперты отмечают, что решениями данного вопроса могут стать широкое использование контейнеров, а также модернизация объектов инфраструктуры, локомотивного парка и подвижного состава АО «УТЙ».

Существуют импортные контейнерные перевозки из многих стран, но весьма небольшие объёмы обратной загрузки из-за отсутствия подходящих экспортных грузов. Что касается экспортных перевозок таких грузов, как хлопок, структура тарифов благоприятствует перевозке в крытых вагонах, а потому перевозка в контейнерах неэкономична. Такие грузы обычно продаются на условиях франко-портового склада, и существует необходимость их хранения в портовых складах в ожидании продажи, при этом конечный получатель неизвестен, и контейнер не может быть загружен в Узбекистане для сквозного транзита.

Проблема несбалансированности перевозок осложняется отсутствием равновесия в соседних государствах. Все соседние страны имеют несбалансированность торговли, относящейся к контейнерным перевозкам, при этом порожние контейнеры отправляются назад в Китай/Европу или возвращаются в морской порт, подразумевая дорогостоящую дальнюю перевозку железнодорожным транспортом, несмотря на наличие специальных тарифов на перевозку порожних контейнеров. Поэтому контейнерные операторы, в

частности судоходные общества неохотно предоставляют контейнеры для перевозок в Узбекистан, поскольку это может на некоторое время изъять их из обращения. В связи с этим, сочетание несбалансированности перевозок и трудностей с осуществлением контроля означает, что судоходные общества обычно не предполагают сквозной коносамент при перевозке в Центральную Азию или из Центральной Азии. Некоторые судоходные общества передают свои контейнеры другим транспортным организациям, которые принимают ответственность за возврат, обычно обеспеченный финансовым депозитом. Размер депозита и возложенные риски зачастую являются непомерно высокими, а потому контейнеры часто разгружаются. Несмотря на нефизические барьеры в год обрабатывается до 70 000 единиц контейнеров.

10.2.4. Интермодальные экспедиторские услуги

Большинство экспедиторов являются одномодальными. Существует большое количество железнодорожных экспедиторов, среди которых доминируют две основные организации, обслуживающие контейнерные перевозки. Кроме того, имеются автомобильные экспедиторы, многие с зарубежными связями, которые занимаются исключительно международными автомобильными перевозками. Для успешного интермодального транспорта необходимо эффективное «партнёрство» между автомобильными и железнодорожными операторами. Этого не существует, автомобильные и железнодорожные экспедиторы считаются конкурентами, особенно учитывая значительное присутствие иностранных автомобильных компаний: экспедиторы предлагают ограниченный выбор.

Отсутствие устройств и оборудования терминалов не препятствует росту интермодального транспорта, принимая во внимание, что относительно небольшое количество контейнеров сконцентрировано в Ташкенте и Ферганской долине. Многие погрузо-выгрузочные станции снабжены порталными козловыми кранами или имеют доступ к подвижным кранам, которые могут разгружать и грузить контейнеры. По мере роста интермодальных перевозок, потребуются более крупные терминалы, подобные объектам на станциях Чукурсай или Ташкент-Товарная, которые будут работать либо на одномодальной основе, либо являться частью логических центров. Создание и оборудование таких терминалов штабелирующими погрузчиками со стреловыми грузоподъёмниками и большими вилочными погрузчиками является дорогостоящим мероприятием, а поэтому для их существования необходима экономия от увеличения масштабов производства. Таким образом, важно сбалансировать спрос и предложение таких терминалов.

10.3. Пассажирские перевозки

Рынок внутренних пассажирских перевозок весьма ограничен. Конкуренция со стороны автомобильного транспорта, как в части перевозок междугородними автобусами, так и частными автомобилями, будет усиливаться, а услуги железнодорожного транспорта будут совершенствоваться с внедрением новых маршрутов за счёт более конкурентных тарифов.

В настоящее время успешно курсируют четыре высокоскоростных комфортабельных поезда по маршрутам Ташкент-Самарканд, Ташкент-Бухара и Ташкент-Карши. Эти электропоезда открыли широкие возможности для расширения туристических

перевозок на железной дороге, создавая достойную конкуренцию с авиа- и автотранспортными перевозками.

Электропоезд был разработан по самым передовым технологиям в Испании специалистами компании “Talgo”.

В 2020 году завершено строительство новых железнодорожных участков Бухара-Мискен и Ургенч-Хива. После завершения электрификации и организации рейсов скоростных электропоездов по направлению Ташкент-Самарканд-Бухара-Хива у пассажиров и туристов появится возможность комфортного и быстрого передвижения по историческим местам на территории Республики Узбекистан.

Экспресс-поезд «Шарк» - самый настоящий «Восточный экспресс». Этот скоростной поезд соединяет три древних города Узбекистана – Ташкент, Самарканд и Бухару. Достигая максимальной скорости 160 км/час, поезд «Шарк» быстро и с комфортом преодолевает расстояние между конечными точками (Ташкент-Бухара, 616 км).

В соответствии с комплексом первоочередных мер по дальнейшему развитию и увеличению экспорта туристических услуг на 2018-2021 годы АО «Узбекистон темир йуллари» проводит работу по организации специальных туристических поездов по «Шёлковому пути» внутри Республики Узбекистан и международного направления. Для расширения сферы услуг по туризму АО «O'ztemiryo'lyo'lovchi» ежегодно участвует на международных туристических ярмарках, таких как «ITB» в Германии, «FITUR» в Испании, «WTM» в Великобритании и другие.

Изучение этих резервов и возможностей позволяет достаточно чётко очертить контуры целевого рынка железнодорожных пассажирских перевозок, освоение которого поможет значительно улучшить финансовое положение предприятия.

В преддверии 25-летия независимости нашей страны из Ташкента в Андижан начал курсировать пассажирский поезд. В настоящее время современные скоростные поезда по маршруту Ташкент-Андижан-Ташкент ходят дважды в день, один раз в неделю курсирует поезд «Андижан-Бухара-Андижан» и «Андижан-Хива-Андижан». Это создало ряд благоприятных условий для наших граждан и объединило две дальние области страны.

Таблица 11. – Пассажирские перевозки

Показатели	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г По отношению к 2020 г.
Пассажирооборот железнодорожным транспортом, млн.пасс-км	4293,9	4329,8	4385,2	1 794,9	3243,2
Темп роста, %	109,2	100,8	101,3	40,9	180,7
Количество пассажиров, перевезённых железнодорожным транспортом, млн чел	21,6	22,62	23,37	6,28	12,33
Темп роста, %	103,0	104,8	103,3	26,9	196,3

Можно увидеть стабильный рост объёма перевозок и количества перевезённых пассажиров в 2017-2019 годах, однако пассажирооборот резко сократился в 2020 году ввиду остановки движения пассажирских поездов в результате карантинных ограничений в период коронавирусной пандемии COVID-19. Поэтому ожидаемый пассажирооборот по итогам 2020 года составил 1794,9 млн пасс.км. Основная причина меньших показателей, ожидаемых в 2021 году, по отношению к 2019 году, когда осуществлялась полная деятельность, заключается в восстановлении движения пассажирских поездов международного направления со 2 квартала 2021 года. В 1 квартале 2021 года не предусматривалось восстановление движения пассажирских поездов международного направления из-за коронавирусной пандемии COVID-19.

Пассажирооборот определяется как сумма произведений числа перевезённых пассажиров на соответствующее расстояние их перевозки по формуле:

$$\sum A * L = A_1 * L_1 + A_2 * L_2 + A_3 * L_3 + \dots + A_n * L_n$$

где: А – количество пассажиров, L – расстояние перевозки пассажиров.

В текущем 2020 году затраты на пассажирские перевозки составили 63,8% от общих затрат.

11. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2020 ГОД И ПРОГНОЗ НА 2021 ГОД

11.1. В 2020 году достигнуты следующие параметры:

- Доходы ожидаются в объёме 9 687,2 млрд сумов;
- Прогнозные показатели по экспорту услуг до конца года ожидается выполнить на 594,0 млн доллар США, или 100,7% по отношению к прогнозу года.
- Освоение капиталовложений на общую сумму 515,16 млн долларов США, в том числе

Собственные средства – 212,05 млн долларов США,

Средства ФРРУз – 36,62 млн долларов США,

Иностранные инвестиции – 126,55 млн долларов США,

Средства государственного бюджета – 66,28 млн долларов США,

Кредиты коммерческих банков – 20,0 млн долларов США,

Прямые инвестиции – 53,66 млн долларов США.

- объём выпущенной промышленной продукции ожидается в сумме 1 261,6 млрд сумов или 106,9% по отношению к отчёты прошлого года в сопоставимых ценах;

• Во исполнение Постановления Президента Республики Узбекистан от 22.12.2016 года №ПП-2692 “О дополнительных мерах по ускоренному обновлению физически изношенного и морально устаревшего оборудования, а также сокращению производственных затрат предприятий отраслей промышленности”, по обществу утверждён “Комплекс мер по снижению себестоимости выпускаемой продукции промышленными предприятиями”. Объём промышленной продукции по промышленным предприятиям может достичь 2,3% по отношению к отчёту 2020 года.

- Создано 2 652 новых рабочих места, в том числе, рабочие места по новострою – 1077 рабочих мест, по программе развития отрасли – 1 015 рабочих мест, и по другим направлениям – 560 рабочих мест;

- По программе локализации (54 проекта) будет освоено 212,4 млрд сумов или 100% к прогнозу.

11.2. Основные задачи на 2021 год:

№ п/п	Наименование	Объёмы	Темп роста к 2020 году, %
1	Отправление грузов, млн. тонн	72,0	102,0
2	Перевозка грузов, млн. тонн	98,5	104,2
	В том числе по экспортным перевозкам, млн.тонн	11,0	114,6
	По транзитным перевозкам, млн. тонн	10,0	118,9
3	Выполнение экспорта товаров и услуг, млн. долл.	599,0	100,8
4	Создание новых рабочих мест, единиц	946	-
5	Освоение капиталовложений, млн. долл.	625,08	121,3
6	Производство промышленной продукции, млрд. сумов	1 359,1	107,7
7	Локализация производства продукции, изделий и запасных частей, млрд. сумов	270,67	127,4

- Вести работу рабочей комиссии по проведению мониторинга и принятия соответствующих мер погашения дебиторской и кредиторской задолженности и разработка комплексного плана мероприятий, направленных на сокращение дебиторской задолженности, в том числе просроченной;

- продолжение внедрения и постоянного улучшения системы менеджмента согласно требованиям стандартов ISO.

- До первого июля 2021 года провести отчётное общее собрание акционеров по итогам работы за 2020 год, а также рассмотреть вопрос распределения чистой прибыли, в том числе на выплату дивидендов;

В рамках программы развития железнодорожной отрасли в 2021 году предусматривается реализация мероприятий по развитию и модернизации железнодорожного транспорта по следующим направлениям дальнейшего развития:

Железнодорожная инфраструктура:

- электрификация 145,1 км железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан;
- Реабилитация 180 км железнодорожных путей, смена стрелочных переводов и переводных брусьев по 250 комплектов;

Подвижной состав:

- модернизация и восстановление локомотивов с продлением срока службы в количестве 35 единиц на УП “Узтемирйулмаштаъмир”;

- Строительство 650 грузовых вагонов на базе ДП “Литейно-механический завод” и ДП “Андижанский механический завод”;

- восстановление с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1445 единиц;

- строительство 30 единиц пассажирских вагонов на АО “Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов”;

Повышение безопасности движения поездов на железной дороге:

- совершенствование системы осуществления мер по ликвидации аварийных ситуаций и повышению безопасности движения поездов;

- дальнейшее оснащение железных дорог техническими средствами обеспечения безопасности движения поездов, внедрение автоматизированных систем управления движением поездов;

- модернизация технических средств аварийно-восстановительного хозяйства железнодорожного транспорта;

12. МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ

12.1. МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Маркетинговая стратегия АО «УТЙ» на 2021 год определена по следующим направлениям:

- Привлечение потока транзитных грузов на железные дороги Республики Узбекистан путём создания специализированных международных транспортных терминалов, применения оптимальной тарифной политики. Проведение систематического анализа по экспортным, импортным и транзитным перевозкам грузов.

- Работа по развитию железнодорожных перевозок, связанных с деятельностью созданного в республике международного интермодального центра логистики на базе аэропорта в городе Навои и свободной индустриальной экономической зоны (СИЭЗ);

- Реклама на транспорте как средство информации о предполагаемых транспортных услугах, составная часть маркетинговой коммуникационной политики железной дороги. В условиях конкуренции между видами транспорта несомненна необходимость активной рекламной деятельности на транспорте. Новые виды транспортных услуг, фирменное обслуживание грузовладельцев и пассажиров высокоскоростного движения, транзитные транспортные коридоры, скидки и льготы для отдельных пользователей, доставка груза от «двери до двери», комфортабельные пригородные электропоезда, сервисные услуги на вокзалах и в поездах и т.п. требуют грамотной, доходчивой и оригинальной рекламы.

- Применение на практике международного опыта по вопросам маркетинга грузовых перевозок, а также принятие участия в международных выставках Trans Uzbekistan, Trans Kazakhstan, Trans Russia и др.

- Осуществление мер по развитию конкуренции, обеспечению доступа субъектов предпринимательства для осуществления отдельных услуг. При этом, общество руководствуется внесёнными изменениями от 14.12.2010 года в статью №4 Закона

Республики Узбекистан «О естественных монополиях», которые предусматривают, что государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий устанавливается в сфере железнодорожных перевозок с учётом использования инфраструктуры железных дорог.

- Сокращение сроков погрузки и выгрузки вагонов, внедрение механизма маршрутных отправок.

12.2. МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Маркетинг пассажирских перевозок сводится к системе управления, направленной на полное и эффективное удовлетворение транспортных потребностей населения.

- Для увеличения пассажирооборота была упорядочена технология реализации проездных документов в пассажирских поездах прямого смешанного и внутреннего сообщений.

- Развитие багажных перевозок в Республике Узбекистан для удовлетворения спроса предпринимателей малого и среднего бизнеса. В рамках законодательства Республики Узбекистан заключаются договора на аренду багажных вагонов с предпринимателями малого и среднего бизнеса.

- Улучшение и расширение оказываемых услуг пассажирам в пути следования и на вокзалах. Расширить сервисные услуги залов повышенного комфорта на вокзалах: Карши, Термез, Джизак, Ургенч, Гулистан.

- Повышение качества и культуры обслуживания пассажиров в поездах, включая обеспечение комфортности. В целях повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок, качества и культуры обслуживания пассажиров в 2021 году будет приобретено 15 новых пассажирских вагонов.

- Внедрение реализации проездных документов через системы АСУ «Эспресс-3» общества на международное сообщение, в том числе, со странами дальнего зарубежья.

- Развитие туристических перевозок в соответствии с результатами маркетинговых исследований потребностей населения Республики Узбекистан, нерезидентов, а также туристов, желающих ознакомиться с культурным наследием и историческими достопримечательностями Республики Узбекистан. В этой связи, разработан Комплексный план мероприятий по развитию туристических перевозок на железных дорогах на период до 2021 года. Данный план предусматривает следующее:

- организацию скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах с предоставлением более комфортных и качественных услуг туристам;

- организацию (по заявкам) специальных чартерных туристических поездов формированием АО «УТЙ»;

- Организацию движения туристско-экскурсионных поездов по направлениям: Ташкент-Самарканд-Карши-Бухара-Хива, Ташкент-Коканд-Самарканд-Бухара-Хива, Ташкент-Бишкек-Балыкчи;

- создание дополнительных благоприятных условий для туристов на железных дорогах: информационные центры, банкоматы, торговые пункты и другие услуги.

13. ЦЕЛЕВЫЕ РЫНКИ

13.1. ЦЕЛЕВЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ

В республике крупнейшими грузоотправителями являются НХК “Узбекнефтегаз”, АК “Узкурилишматериаллари”, АО “Узкимёсаноат” и другие.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется с помощью цистерн, полувагонов, крытых вагонов и других видов вагонов. Отправляемые грузы могут быть не только сборными грузами, отправляемыми с помощью универсальных вагонов, но и различными навалочными грузами, перевозимыми на открытых подвижных составах, негабаритными и опасными грузами. Транспортно-экспедиционные услуги общества позволяют качественно организовывать железнодорожные перевозки грузов по республике, а также в страны СНГ, Европы и Азии.

Комплекс услуг включает в себя следующее:

- предоставление и подачу подвижного состава;
- услуги по креплению/раскреплению грузов на подвижном составе;
- оформление транспортных документов;
- охрану отдельных грузов на всём пути;
- совершенствование доставки опасных и сложных грузов;
- оказание прочих дополнительных услуг.

В 2021 году обществу необходимо обеспечить прирост объёмов перевозок по наиболее грузонапряжённым направлениям:

- Келес-Галаба протяжённостью 882 км назначением в Афганистан;
- Келес-Бекабад протяжённостью 220 км назначением в Таджикистан;
- Болдырь-Кудукли протяжённостью 231 км назначением в Таджикистан.

13.2. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

13.2.1. Тарифная политика грузоперевозок

Услуги по железнодорожным перевозкам включены в государственный реестр естественных монополий с государственным регулированием цен на данные услуги. Тарифы на железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении согласовываются Министерством финансов Республики Узбекистан. Тарифы на железнодорожном транспорте представляют собой платы, взимаемые за перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

Тарифы на грузовые перевозки в местном сообщении рассчитываются в соответствии с Прейскурантом 10-01, утверждённым Министерством финансов Республики Узбекистан, за перевозки в международном сообщении – в соответствии с тарифной политикой железных дорог государств-участников СНГ.

Провозные платежи являются основным источником доходов общества.

При перевозке грузов по АО «УТЙ» в транзитном и экспортно-импортном сообщениях применяются ставки Тарифной политики железных дорог Республики Узбекистан, которая является международным договором межведомственного характера.

Тарифная политика разработана в соответствии с основными принципами формирования и применения согласованной тарифной политики и Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств.

13.2.2. Тарифная политика пассажирских перевозок.

Тарифы на перевозку пассажиров рассчитаны в национальной валюте в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан №УП-5177 от 2 сентября 2017 года “О первоочередных мерах по либерализации валютной политики”, и согласованы с Министерством финансов Республики Узбекистан. Сравнительные цены на пассажирские перевозки (в одну сторону) приведены в таблице №12.

Таблица 12 – Сравнительная таблица цен на пассажирские перевозки

№	Сообщение	Авиа эк. Класс	ж/д куп	ж/д плац	ж/д СВ
1	Ташкент-Астана	1369000	1125294	785479	
2	Ташкент-Москва	1 969000	2532737	1589833	3766365
3	Ташкент-Саратов		1696805	1095037	
4	Ташкент-Уфа	2063000	1539272	1030659	
5	Ташкент-Челябинск		1770227	1052446	
6	Ташкент-Новосибирск	2 110000	1 775901	1187371	
7	Ташкент-Екатеринбург	2110000	1868943	1237936	
8	Ташкент-Андижан	178000	87949	71207	180684
9	Ташкент-Самарканд	160000	Скоростной «Афросиёб»		
			142000	105000	204000
			Пассажирский		
			79184	57563	150214
10	Ташкент-Карши		94413	67244	180940
11	Ташкент-Термез	329000	132616	91458	257555
12	Ташкент-Бухара	244000	104637	73703	203338
13	Ташкент-Ургенч	422000	164783	112335	321734
14	Ташкент-Нукус	460000	175765	119162	344296

*примечание: цены представлены на 01.11.2020 года

14. СТРАТЕГИЯ РЕКЛАМЫ

14.1. Стратегия продвижения

Для продвижения рекламы АО “УТЙ” изучает целевой рынок, осуществляет анализ публикаций в средствах массовой информации и Интернете.

Регулярно обновляется информация на веб-сайте АО “УТЙ”.

Проводится организация посещений специалистами общества крупнейших региональных специализированных выставок.

Проводятся встречи с основными клиентами и экспедиторами общества.

14.2. Средства продвижения рекламы.

В 2021 году АО «УТЙ» продолжит работу по рекламе оказываемых услуг и продукции предприятиями общества, а также по выпуску рекламных буклетов, видеороликов и других информационных изданий в СМИ и на телевидении.

Изучение и применение на практике международного опыта по вопросам маркетинга грузоперевозок, а также участие в международных конференциях, семинарах, бесед за круглым столом, совещаниях и на выставках.

15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВОМ

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 демонополизации и акционированию железнодорожного транспорта» Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» была преобразована в открытое акционерное общество (ОАО).

- В соответствии со статьёй 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 «УТЙ» утверждена организационная структура АО «Узбекистон темир йуллари», в которую вошли:

- 15 унитарных предприятий, в том числе, 6 региональных железнодорожных узлов (Ташкент, Коканд, Бухара, Кунград, Карши, Термез), «Узтемирийулмаштаъмир», «Узбекжелдорэкспедиция», «Трест Куприккурилиш», «Узтемирийулкурилишмонтаж», «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: «Ўзтемир йўлйўловчи», «Toshkent yo'lovchi vagonlarni qurish va ta'mirlash zavodi», «Йўлрефтранс», «Ўзтемирийўлконтейнер», «O'zvagonta'mir», «Гранит», «Ташкентский механический завод» ва «Эйвалекмахсистемирбетон».

Кроме того, в состав АО «УТЙ» также входят 33 учреждения 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 «УТЙ» 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 исполнительного аппарата АО «Узбекистон темир йуллари».

15.1. Корпоративное управление

Единственным акционером акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» является Центр агентства по управлению государственными активами 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, выполняющий 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.

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 “УТЙ” рекомендует в составы наблюдательных советов и в исполнительные органы квалифицированных представителей общества. Председателем правления общества выдаётся доверенность на право представления интересов общества в зависимости от доли в уставном фонде общества.

Постоянно совершенствуется система корпоративного управления в обществе и хозяйственных обществах, где общество имеет акции и доли. Во исполнение постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан №207 от 28.07.2015 г. АО “УТЙ” разработаны ключевые показатели эффективности деятельности общества, отражённые в приложениях 10 и 11.

Ежегодно, на годовых собраниях хозяйственных обществ осуществляется постоянный мониторинг выполнения годовых бизнес-планов, проведения годовых собраний в хозяйственных обществах. До 1 декабря проект бизнес-плана на следующий год предоставляется на рассмотрение, даётся объективная оценка деятельности исполнительного органа по выполнению бизнес-плана.

На заседаниях наблюдательных советов хозяйственных обществ ежеквартально заслушиваются отчёты службы внутреннего аудита данных обществ. АО “Узбекистон темир йуллари” ежеквартально предоставляет службе внутреннего аудита отчёты для Совета общества АО “УТЙ”.

В соответствии с указом президента Республики Узбекистан №УП-5468 от 29.06.2018 года “О концепции совершенствования налоговой политики Республики Узбекистан”, в АО “Узбекистон темир йуллари” по части дивидендной политики в финансовом анализе на 2020 год предусмотрено безусловное начисление дивидендов от чистой прибыли, в соответствии с законодательством.

На сегодняшний день в рамках постановлений Президента Республики Узбекистан №ПП-4145 от 1 февраля 2019 года и №ПП-4356 от 10 июня 2019 года, специалистами дочернего предприятия “DB Engineering & Consulting GmbH” национальной железнодорожной компании Германии “Deutsche Bahn” (DB) в сотрудничестве со специалистами АО “Узбекистон темир йуллари” осуществляется деятельность по анализу и совершенствованию операционной деятельности АО “Узбекистон темир йуллари”, на основании договора, заключённого 28 мая 2019 года.

С учётом предложений национальной железнодорожной компании Германии “Deutsche Bahn” (Дойче Бан) подготовлен проект постановления президента Республики Узбекистан. По согласованию с соответствующими министерствами, он направлен в Кабинет Министров.

Американская консалтинговая компания “Boston Consulting Group” (BCG) проявила интерес к реформированию АО «Узбекистон темир йуллари». В целях расширения изучения международного опыта по развитию железнодорожного транспорта, было решено заключить договор с данной компанией, и провести дополнительные исследования. Согласно поручению Кабинета Министров Республики Узбекистан №05\1-

2205 от 14 октября 2020 года, он находится в процессе согласования и пересмотра.

В целях выполнения задач, установленных указом президента Республики Узбекистан №УП-6096 от 27 октября 2020 года 20 мерах по интенсификации реформирования предприятий с участием государства и приватизации государственных активов”, на основании внутреннего приказа председателя акционерного общества утверждён поан мероприятий.

В сентябре текущего года был заключён договор Boston Consulting Group (Бостон Консалтинг Групп) в целях изучения сегодняшней деятельности АО «Узбекистон темир йуллари», то есть, обеспечения удовлетворённости клиентами оказанными услугами, в финансовой и экономической сфере, выявление преград в операционной деятельности, обеспечения сопоставления с международным опытом при установлении тарифов. Реформа подразумевает развитие конкуренции посредством появления частных операторов подвижного состава на рынке железнодорожных услуг, реализации мер, направленных на обеспечение проникновение субъектов частного сектора в железнодорожную инфраструктуру. При реализации программы развития туризма основное внимание направлено на развитие пассажирских перевозок, в частности высокой скорости. С этой точки зрения, в рамках планируемых реформ, следует найти новых участников, способных обеспечить проникновение частного рынка на этот рынок, вложить капитал для приобретения высокоскоростного подвижного состава.

В ходе изучений установлены следующие направления:

- повышение экономической эффективности деятельности железнодорожного транспорта, внедрение современных способов корпоративного управления и развития конкуренции в системе с отделением конкурентоспособных видов в сфере от естественной монополии;
- исключение из состава общества неотраслевых предприятий, не связанных с организацией перевозок и безопасностью движения;
- в целях повышения транзитного потенциала республики, расширение интеграции в систему международных транспортных коридоров;
- повышение уровня цифровизации в оказании услуг железнодорожного транспорта;
- создание благоприятных условий для привлечения в сферу представителей частного сектора и внедрения механизмов государственно-частного партнёрства;
- развитие железнодорожной инфраструктуры, техническое переоборудование и обновление парка подвижного состава, постепенный отказ от взаимного субсидирования перевозок пассажиров за счёт доходов, поступающих от перевозки грузов.

На основании проекта постановления, разработанного по вопросу исключения из системы неотраслевых объектов, являющемуся одним из основных направлений трансформации, из активов общества были исключены 36 неотраслевых предприятий.

15.2. Кадровая политика

Кадровая политика общества имеет следующие задачи:

- анализ потребности подразделений общества в специалистах, вопросов по регулированию численности работников структурных подразделений общества, в соответствии с заданным объёмом работы и утверждённым штатным расписанием, а также анализ численности по приёму и перемещению работников;

- осуществление подбора специалистов управлений и подразделений общества согласно требуемой специальности и квалификации в целях обеспечения безопасности движения поездов, труда и сохранности перевозимых грузов;
- проведение целенаправленной работы в соответствии с намеченными мерами, предусмотренными в Государственной программе в отношении образования и обучения в сфере железнодорожного транспорта;
- применения метода наставничества в подготовке кадров узких специальностей с целью сохранения и распространения в подразделениях общества передового опыта высококвалифицированных рабочих и специалистов, обучения различным тонкостям, навыкам профессии, сохранения и передачи молодёжи установленных традиций общества, обеспечения бесперебойной работы общества и плавной текучести кадров в подразделениях общества.
- изучение и анализ причин текучести и сменяемости кадров массовых профессий, состояние трудовой дисциплины. Содействие по проведению государственной политики занятости.
- создание в обществе эффективной системы управления и обеспечения кадрами, направленной на качественное формирование и использование кадрового потенциала путём подбора, расстановки и воспитания кадров.
- укомплектование аппарата, структурных подразделений, предприятий и учреждений дорожного подчинения инициативными, высококвалифицированными специалистами;
- разработка и утверждение действенных резервов на замещение руководящих должностей номенклатуры Аппарата Президента Республики Узбекистан и Совета Общества.

В целях дальнейшего укрепления кадрового потенциала акционерного общества «Узбекистон темир йуллари», управлением ведётся соответствующая работа по подготовке кадров в ведущих зарубежных высших образовательных учреждениях.

С 2005 года по сей день ведётся сотрудничество с вузами Российской Федерации и других зарубежных стран через Ташкентский институт железнодорожных инженеров. За прошедший период по программам бакалавриата, инженерии, магистратуры и аспирантуры Петербургского государственного железнодорожного университета, Московского института стали и сплавов, Дальневосточного федерального университета обучились 41 бакалавр, 105 инженеров, 36 магистров. 45 аспирантов защитили кандидатские диссертации, и впоследствии вошли в ряды профессорско-преподавательского состава института и сотрудников предприятий Общества.

АО «Узбекистон темир йуллари» осуществляет работу по обучению нашей молодёжи в иностранных высших образовательных учреждениях в 2020-2021 учебном году. В результате, молодые люди, прошедшие конкурс в установленном порядке, были рекомендованы на учёбу в соответствии с решениями приёмных комиссий иностранных вузов.

В частности, в Петербургский государственный железнодорожный университет были приняты 9 человек, в том числе 5 в магистратуру и 4 в аспирантуру, в Российский транспортный университет – 15 человек, в том числе 6 в специалитет, 8 в магистратуру и 1 в аспирантуру, в Московский архитектурный институт – 7 человек (бакалавриат), в Московский государственный технический университет имени Н.Э.Баумана – 23 человека,

в том числе 20 в бакалавриат и 3 в магистратуру, в Московский физико-технический институт – 1 человек (магистратура), выпускник МГТУ.

Также, в соответствии с решениями, принятыми на заседаниях правления АО “Узбекистон темир йуллари” (протокол заседания №72 от 28 июля 2016 года, протокол заседания №95 от 14 августа 2017 года, протокол заседания №94 от 9 августа 2018 года, протокол заседания №160 от 16 августа 2019 года, протокол заседания №169 от 30 августа 2019 года, протоколы заседаний №181 и 183 от 17 сентября 2019 года), 329 молодых людей обучаются в высших образовательных учреждениях Российской Федерации, Республики Беларуси и Японии.

Подготовка и повышение квалификации кадров в сфере железнодорожного транспорта (система образования в высших образовательных учреждениях, повышение квалификации учащихся, изучение иностранного опыта, проведение практических занятий, совершенствование системы образования):

В ведении акционерного общества “Узбекистон темир йуллари” до сентября 2020 года осуществляли деятельность следующие высшие и средние специальные образовательные учреждения, а также центры подготовки и повышения квалификации кадров:

- Ташкентский институт железнодорожных инженеров;
- Ташкентский профессиональный колледж железнодорожного транспорта;
- Самаркандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта;
- Кокандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта;
- Академический лицей при Ташкентском институте железнодорожных инженеров;
- Центр повышения квалификации, подготовки и переподготовки кадров при институте железнодорожных инженеров Ташкента;
- Центр подготовки машинистов при Ташкентском профессиональном колледже железнодорожного транспорта.

С сентября 2020 года будут осуществлять деятельность следующие образовательные учреждения и центр по подготовке и повышению квалификации кадров:

- Ташкентский железнодорожный техникум;
- Самаркандский железнодорожный техникум;
- Кокандский колледж железнодорожного транспорта;
- Центр повышения квалификации, подготовки и переподготовки кадров при Ташкентском железнодорожном техникуме.

В 2020 году 2309 молодых людей окончили образовательные учреждения в ведении общества (Ташкентский институт железнодорожных инженеров – 1078, Ташкентский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 594, Самаркандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 391, Кокандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 246), из них 16 человек приняты на учёбу в зарубежные высшие учебные заведения, а 134 – в высшие образовательные учреждения Республики Узбекистан. Остальные выпускники полностью трудоустроены.

В 2019-2020 учебном году образовательные учреждения нашего общества окончили 2315 молодых людей, в том числе:

По Ташкентскому институту железнодорожных инженеров:

- бакалавриат – 985 человек (296 на основе гранта, 689 на основе контракта);
- магистратура – 93 человека (13 на основе гранта, 80 на основе контракта), итого высшее образование получили 1078 человек.

По средним специальным профессиональным образовательным учреждениям:

- Ташкентский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 594 человека;
- Самаркандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 391 человек;
- Кокандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта – 246 человек. Итого, количество выпускников со средним специальным образованием составило 1231 человек.

Также, в текущем учебном году за счёт средств нашего общества 64 молодых человека окончили учёбу в вузах Российской Федерации (47 бакалавров, 17 магистров).

В частности,

- МГТУ имени Н.Э.Баумана – 18 человек;
- Национальный исследовательский и технологический университет (НИТУ-МИСИС) – 27 человек (21 бакалавр, 6 магистров);
- Российский транспортный университет (МИИТ) – 8 бакалавров;
- Петербургский государственный железнодорожный университет (ПГУПС) – 8 магистров;
- Омский государственный железнодорожный университет (ОМГУПС) – 3 магистра.

Работа по подготовке кадров среднего звена с 2020/2021 учебного года. С учётом реальной потребности в кадрах, предложений предприятий в ведении общества, в целях подготовки необходимых специалистов для железнодорожной сферы, координации требований национальных стандартов профессионального образования с классификаторами международных образовательных стандартов, международными квалификационными требованиями, постепенной адаптации квалификационных требований к международным аналогам, подготовки кадров, способных эффективно участвовать в процессах производства и обслуживания, получающих общее образование наряду с профессиональным образованием, представлены предложения в классификатор профессий по специальности до 3 лет за счёт молодых людей, окончивших образовательные программы международного классификатора, не ниже 3 или 4 уровня.

Приказом общества №289-Н от 17 апреля 2020 года “Об интенсификации исполнения указа президента Республики Узбекистан №ПП-5812 от 6 сентября 2019 года”, утверждён состав координирующей и рабочей группы по разработке нормативной документации для системы среднего и среднего специального профессионального образования.

Сформирован список профессий и должностей, разрабатывающих соответствующие профессиональные стандарты по сфере железнодорожного транспорта совместно с управлениями и предприятиями.

Обществом разработана отраслевая квалификационная рамка, гармонизированная с уровнями классификатора международных образовательных стандартов для железнодорожной системы, профессиональные стандарты по 28 (двадцати восьми) профессиям и специальностям. Они были представлены в Министерство занятости и трудовых отношений для согласования и регистрации согласно письму №01/1873-20 от 20 мая 2020 года, и зарегистрированы в установленном порядке.

С учётом связи специальностей и профессий с безопасностью движения поездов, изучен международный опыт и установлена продолжительность обучения.

Коллективом педагогов соответствующих кафедр Ташкентского государственного транспортного университета, Ташкентского и Самаркандского профессионального

колледжа железнодорожного транспорта в сотрудничестве с Институтом педагогических инноваций, профессионального образования, переподготовки и повышения квалификации педагогических кадров разработаны квалификационные требования, типовые учебные планы по 25 профессиям и специальностям.

Сейчас на основании настоящих квалификационных требований и типовых учебных планов продолжается процесс разработки 322 учебных программ по 10 общеобразовательным, 9 общепрофессиональным, 94 специальным предметам, 86 учебным, 82 технологическим, 41 квалификационным практикам.

В разрезе образовательных учреждений сформированы предложения по приёму учащихся за счёт молодых людей, окончивших образовательные программы международного классификатора не ниже 3 или 4 уровня, в том числе, на дневную форму обучения:

Ташкентский ж.д.техникум	– 600 человек, из них 92 - бюджет;
Самаркандский ж.д.техникум	– 600 человек, из них 94 - бюджет;
Кокандский колледж ж.д. транспорта	– 325 человек, из них, 75 - бюджет.

Таблица 13. Показатели эффективности труда

показатели	Единица измерения	2020 г.	Прогноз на 2021 г
Приведённая работа*	млрд. тн – км	27,22	31,04
Количество работников в процессе перевозки	Чел.	38 418	38 496
Производительность труда	Тысяч тн-км / на кол-во человек	708,5	806,3

* - приведённая работа – это условный объём работы, который равен сумме грузооборота и удвоенного пассажирооборота.

Таблица 14. Численность персонала общества, учитываемая для расчёта средней месячной заработной платы

Наименование подразделения	2019 г.	Ожидаемое за 2020 г.	Прогноз на 2021 г.
Центральный аппарат	94	93	94
Управление эксплуатации локомотивов	7 615	7 454	7 450
Управление электроснабжения	2 919	2 995	2 970
Управление сигнализации и связи	3 188	3 084	3 040
Управление путевого хозяйства	9 503	9 871	9 800
Управление вагонного хозяйства	4 100	4 107	4 080
Управление организации перевозок	5 468	5 714	5 600
Управление логистики, грузовой и коммерческой работы	1 808	1 868	1 860
Хозяйство материально-технического снабжения «Темирйулёнилғитамин»	2 022	1 491	1 306

Другое	18 472	14 536	14 008
Всего – основная деятельность	55 189	51 213	50 208
Промышленные предприятия	6 869	7 402	7 400
Подрядные организации	9 088	12 829	12 800
Социальные институты	5 370	4 897	4 450
Метрополитен	3 205	2 952	3 500
АО «Узбекуголь»	5 895	0	0
АО «Шарғункўмир»	523	579	1 276
Другая сфера, не связанная с основной деятельностью	3 667	3 556	3 500
Итого	89 806	83 428	83 134

Обществом проводятся мероприятия по оптимизации численности управленческого персонала.

Создано 2 652 новых рабочих места, в том числе, рабочие места по новому строительству – 1 077 рабочих мест, по программе развития сферы – 1 015 рабочих мест и по другим направлениям – 560 рабочих мест.

По обеспечению выполнения задач, установленных постановлением президента Республики Узбекистан №ПП-4611 от 24 февраля 2020 года «О дополнительных мерах по переходу на международные стандарты финансовой отчётности», осуществляется следующая работа:

Принят приказ и.о. председателя правления АО «Узбекистон темир йуллари» №382/1-Н «О дополнительных мерах по переходу на международные стандарты финансовой отчётности» от 29 мая 2020 года, утверждена «Дорожная карта» по постепенному переходу на МСФО на основании этого приказа;

С учётом передового международного опыта, в 2021 году будут постепенно внедряться международные стандарты финансовой отчётности и современные методы подготовки кадров в данной сфере.

Для работников финансово-бухгалтерской сферы АО «Узбекистон темир йуллари» в 2021 году будут проводиться корпоративные учебные курсы в организациях, аккредитованных международной ассоциацией дипломированных бухгалтеров (Association of Chartered Certified Accountants – ACCA) для получения документа об успешной сдаче предмета «Финансовая отчётность по МСФО» или одного из дипломов «Сертифицированный международный профессиональный бухгалтер (CIPA)», «Сертифицированный дипломированный бухгалтер (ACCA)», «Сертифицированный коллективный бухгалтер (CPA)» и «Диплом по международной финансовой отчётности (DiplFR)».

15.3. Социальная сфера

Стабильная работа железнодорожного транспорта и благополучие его работников в значительной мере взаимосвязаны, поэтому компания, в целях повышения жизненного уровня и социальной защиты работников постоянно принимает меры по обеспечению работников качественными медицинскими услугами.

Работники общества обеспечены бесплатным медицинским обслуживанием. В структуре общества имеются: институт, 3 колледжа, 16 медицинских учреждений,

санаторий-профилакторий, 9 центров санитарно-эпидемиологического надзора, обеспечиваемые за счёт средств общества.

На развитие социальной сферы в 2020 году общество направило 270 млрд сумов, в 2021 году будет направлено 300 млрд сумов, или 111% по отношению к отчёту 2020 года, в том числе, на объекты здравоохранения – 210 млрд сумов, на учебные заведения – 90 млрд сумов.

Система здравоохранения призвана обеспечивать квалифицированную медицинскую помощь и профилактику работникам общества.

15.4. Политика закупок

Ввиду нарушения связей кооперации в АО “Узбекистон темир йуллари” из-за глобальной пандемии коронавируса в 2020 году, сокращения спроса на продукцию на рынках продаж, появилось воздействие, ограничивающее активность производства предприятий ряда отраслей и сфер экономики. В целях устранения этого воздействия и поддержки этих предприятий расширения номенклатуры и объёмов производства промышленной продукции, углубления межотраслевой кооперации и развития цепочки добавленной стоимости, на основании постановления Президента Республики Узбекистан №ПП-4812 от 21 августа 2020 года “О дополнительных мерах по поддержке местных предпринимателей”, утверждено положение о порядке проведения процессов закупок для приобретения товаров (работ, услуг) для текущих потребностей общества.

Вместе с тем, на основании указа президента Республики Узбекистан “О дополнительных мерах по дальнейшему развитию конкурентной среды и сокращению участия государства в экономике”, установлены следующие требования:

а) одной из основных задач органов государственного управления, компетентных в отраслях и сферах, является улучшение и развитие конкурентной среды. Осуществление настоящих задач возлагается на руководителя и его первого заместителя;

б) учреждение (проявление инициативы в образовании) хозяйствующими субъектами с участием государства, а также их аффилированными лицами государственных учреждений, уполномоченных осуществлять хозяйственную деятельность (за исключением целей обороноспособности и национальной безопасности) не допускается в следующих случаях:

на одном товарном рынке в сферах, по которым осуществляют деятельность пять и более субъектов частного предпринимательства;

государственным органам, уполномоченным в сферах лицензирования, регистрации, аккредитации и разрешения;

в) хозяйствующим субъектам с участием государства, являющимся единым поставщиком или имеющим такое право либо обладающим приоритетным (монопольным) статусом запрещается создавать аффилированные лица, занимающиеся деятельностью, конкурирующей с частными субъектами предпринимательства и связанные с использованием сетевой инфраструктуры или товаров (ресурсов) учреждения, за исключением создания данных аффилированных лиц в результате разделения с обеспечением условий осуществления деятельности на равных условиях с конкурентами;

г) образование (реорганизация) хозяйствующих субъектов с участием государства, а также их аффилированных лиц и государственных учреждений, уполномоченных осуществлять хозяйственную деятельность осуществляется после получения

предварительного согласия антимонопольного органа, за исключением создания в целях обороноспособности и национальной безопасности;

д) хозяйствующий субъект, имеющий конфликт интересов с государственным заказчиком, хозяйственным обществом и предприятием стратегического значения не может выбирать государственные закупки или самые оптимальные предложения либо напрямую участвовать в переговорах, за исключением государственных закупок, осуществляемых для обеспечения безопасности лиц под защитой государства, обороноспособности, безопасности Республики Узбекистан, сохранения внутреннего порядка, а также связанных с государственной тайной;

е) до проведения процедур выбора самых оптимальных предложений, прямых переговоров, тендерных и конкурсных торгов, государственным заказчиком, хозяйственным обществом и предприятием стратегического значения, на специальном информационном портале государственных закупок размещаются сведения об их аффилированных лицах.

16. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО “Узбекистон темир йуллари” разработана в соответствии со следующими принципами и политикой:

Общая сумма капиталовложений учитывает наличие источников финансирования и финансовых ресурсов АО “Узбекистон темир йуллари”.

Инвестиции направлены на обеспечение бесперебойной работы, совершенствование операций и повышение рентабельности АО “Узбекистон темир йуллари”.

Планируемые 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 625,08 млн долларов США.

Планируется направить значительные средства на строительство наземной кольцевой линии метро в городе Ташкенте, электрификацию железнодорожной линии Мароканд-Навоий, электрификацию железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива, обновление парка локомотивов посредством приобретения локомотивов, приобретение двух скоростных пассажирских электропоездов Талго-250 и четырёх вагонов эконом-класса, модернизацию АО “Шаргунькумир” с доведением проектной мощности до 900 тысяч тонн каменного угля в год.

Таблица 15. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2019 год

Проект	Размер инвестиций (Экв. млн. долларов США)	Процент от общей стоимости, %
Новое строительство	198,70	31,8
Модернизация и реконструкция	83,97	13,4
Другие направления	342,41	54,8
Всего	625,08	100

Финансирование инвестиционных проектов на 2021 год будет осуществляться, в первую очередь за счёт собственных средств общества. В таблице 16 приведены источники финансирования инвестиционных проектов.

Таблица 16. Источник инвестиций

Источник финансирования	Размер инвестиций (Экв. млн. долларов США)	Процент от общей суммы, %
Средства общества	201,30	38,7
Кредиты ФРРУз	64,90	10,0
Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан	205,89	39,6
Кредиты коммерческих банков	10,00	9,8
Прямые иностранные инвестиции	51,25	1,9
Средства из государственного бюджета	91,74	
Итого	625,08	100

Приоритетными инвестиционными проектами на 2021 год являются:

- Электрификация железнодорожной сети Мароканд-Навои, электрификация железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива. Реализация этого проекта послужит увеличению туристического потенциала, сокращению эксплуатационных расходов на энергетические ресурсы, ремонту технического оборудования, техническому обслуживанию, а также повышению пропускной способности железнодорожной линии, уменьшению негативного воздействия на окружающую среду.

- “Строительство наземной кольцевой линии метро в городе Ташкенте”. Реализация этого проекта предоставит возможность для развития дорожно-транспортной инфраструктуры, сокращения перевозок пассажиров в автотранспортных средствах, улучшения экологического состояния города.

- восстановление железных дорог, которое обеспечит безопасность движения поездов, сократит эксплуатационные расходы и повысит качество оказываемых услуг.

- обновление, модернизация и восстановление подвижного состава компании, что позволит сократить эксплуатационные расходы, обеспечить безопасность движения поездов и повысить качество оказываемых услуг; строительство и приобретение подвижного состава;

- в 2021 году планируется отремонтировать и реконструировать 35 локомотивов, 1445 грузовых вагонов, построить 1400 грузовых и 30 пассажирских вагонов, а также реконструировать 180 км железных дорог.

- в 2021 году предусмотрена сдача в эксплуатацию 6 проектов:

- Строительство наземной кольцевой линии метро в городе Ташкенте;

- Электрификация железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан;

- Строительство многопрофильного медицинского центра в городе Ташкенте;

Строительство современного комплекса аэропорта гражданской (бизнес-авиации) на базе аэродрома “Ташкент-Восточный” (1-стадия);

Обновление парка локомотивов путём приобретения локомотивов;

Приобретение двух скоростных пассажирских электропоездов Тальго-250 и четыре вагона эконом-класса.

17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

В соответствии с постановлением №ПП-2979 от 19 мая 2017 года, в городе Ташкенте осуществляется работа по строительству наземной кольцевой линии метрополитена. На сегодняшний день в первой части проекта установлено 341 поперечных блоков и 2073 балки, проложены железнодорожные рельсы длиной 11,5 км, 33,4 км электросетей с высоким напряжением. На данном участке завершено строительство 7 станций и 5 подстанций, установлены эскалаторы для подъёма пассажиров на платформу, лифты для пассажиров с ограниченными возможностями, пластиковые карточки для входа в здание станции, современные турникеты, работающие с QR-кодом. На сегодняшний день во второй части проекта интенсивно реализуется работа по строительству участка “Куйлюк-Алмазар” длиной 12,5 км. В том числе, установлены 129 из 2400 балок (6%), 24 из 400 поперечных блоков (6%). Во второй части проекта ведётся работа по строительству 8 станций. Параллельно ведётся работа по проектированию, и предоставляется подрядной организации. К строительным работам привлечено более 150 единиц техники, машин и механизмов, а также около 3500 квалифицированных инженеров и рабочих. Проектом предусмотрена ежедневная перевозка более 150,0 тысяч пассажиров. Для этого по противоположным направлениям двухколейной железной дороги курсируют 10 электропоездов упрощённого вида в среднем промежутке 10 минут. При полной вместимости состава движения режим движения позволит перевозить до 500,0 тысяч пассажиров.

В соответствии с постановлениями Президента Республики Узбекистан от 30 июня 2017 года №ПП-3104 “О мерах по реализации проекта “Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома “Ташкент-Восточный” и от 3 января 2018 года №ПП-3456 “О дополнительных мерах по ускорению реализации проекта “Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома “Ташкент-Восточный”, АО “Узбекистон темир йуллари” реализует проект “Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома “Ташкент-Восточный”.

Техническое задание на разработку ТЭР проекта разработано и утверждено протоколом ОНТС от 16.04.2018 года. Периодом строительства принят интервал 2018-2020 годы.

Проектом предусматривается следующее:

- Устройство искусственной взлётно-посадочной полосы (ИВП) с удлинением до 4,0 км;
- Перрон для пассажирских самолётов со стоянками на 20 воздушных судов с рулёжными дорожками;
- Здание обслуживания первых лиц и правительственных делегаций Республики Узбекистан и иностранных государств (ЗООД);
 - здания обслуживания деловых кругов с пропускной способностью 250 пассажиров в час;
 - контрольно-пропускной пункт;
 - здания караульной службы;
 - здания служб, обеспечивающих полёты (брифинг, медицинский контроль, метеоконсультация);
 - здания для службы «Кетринг» со столовой на 100 посадочных мест;
 - административное здание с КПП;
 - здание для служб, обеспечивающих эксплуатацию аэродрома;
 - трансформаторная подстанция;
 - ангар для стоянки и технического обслуживания самолётов «Боинг-787», «А-320» и двух вертолётов МИ-8;
 - пожарное депо;
 - светосигнальное оборудование и радиотехнические средства аэродрома по (модернизации) III категории;
 - метеорологическое оборудование по III категории;
 - грузовой терминал, пропускающий 50 тонн грузов в сутки;
 - стоянка грузового терминала для большегрузных самолётов типа «Боинг-747-8»;
 - здания для батальона на 350 человек охраны аэродрома;
 - стоянки для самолётов Министерства обороны и АО «ТМЗ»;
 - реконструкция склада ГСМ с автозаправочной станцией;
 - места стоянок легковых автомобилей;
 - ограждение по периметру, в том числе, железобетонное со спиралью высотой 3,0 метров, металлическое ажурное высотой 4,0 метра, и металлотетчатое высотой 4,0 метра.

На основании распоряжения президента Республики Узбекистан №Р-4636 от 14 апреля 2016 года “О мерах по реализации инвестиционных проектов с участием средств международных финансовых институтов и иностранных правительственных финансовых организаций в 2016 году”, АО “Узбекистон темир йуллари” совместно с главным проектировщиком АО “Боштранслойиха” разработано технико-экономическое основание, утверждённое постановлением президента Республики Узбекистан №ПП-3336 от 17 октября 2017 года “О мерах по организации проекта “Электрификации железнодорожной линии “Пап-Наманган-Андижан”. В соответствии с утверждённым технико-экономическим основанием, разработаны рабочие документы, получены положительные заключения ГУП “Экспертиза градостроительной документации” №36Э от 27 марта 2018 года и №268/17-3 от 3 июля 2018 года, а также заключение Государственного комитета по охране природы №03-01/13-08-2081 от 5 октября 2018 года. Завершено строительство искусственных водопропускных сооружений на железнодорожном участке Уйчи-Учкурган. Продолжаются монтажные работы по строительству мостов.

Завершена работа по электрификации участка Пап-Наманган длиной 45,6 км, указанного в проекте. Также полностью завершены строительные-монтажные работы на станциях Пап-1, Чуст, Туракурбан, Раустан и Наманган. Ведутся почвенные работы и строительство искусственных сооружений на участке Наманган-Андижан. Полностью выполнены почвенные работы на 580,49 тысяч кубометров, указанные в проекте, достроено 24 водопропускных искусственных сооружений, 4 железобетонных моста и 1 путепровод. На подстанциях электроснабжения и дежурных пунктах контактной сети на станциях Хаккулабад и Раустан ведутся строительные-монтажные работы. На 137 разъездах ведутся работы по благоустройству на территории ЭЦ Чартак, Уйчи, Хаккулабад, Пойтуг, Куйган ёр и Андижан-2, а также работа по строительству двух новых и реконструкции 1 железобетонного моста.

В 2021 году в АО “Узбекистон темир йуллари” планируется продолжить строительство следующих объектов инфраструктуры:

- Электрификация железнодорожной линии Мараканд-Навои – 19,6 млн долларов США;
- Строительство подъездной железной дороги к Шаргуньской угольной шахте – 13,18 млн долларов США;
- электрификация железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан – 13,1 млн долларов США;
- Восстановление железнодорожных путей – 45,0 млн долларов США;
- Строительство наземной кольцевой линии метрополитена в городе Такшенте (2 стадия) – 19,2 млн долларов США.

18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Финансовые показатели

№ п/п	Показатели	годовые		
		2020г. (млрд.сумов)	План 2021г (млрд.сумов)	%
I.	ДОХОДЫ, <i>в том числе</i>	9 687,18	10 537,11	108,8
	<i>Чистое поступление, в том числе</i>	8 920,34	9 812,50	110,0
	<i>Перевозка грузов</i>	7 492,31	8 244,28	110,0
	<i>Перевозка пассажиров</i>	239,83	359,22	149,8
	<i>Другие доходы</i>	1 188,20	1 209,00	101,8
	<i>Другие доходы от основной деятельности</i>	300,00	279,61	93,2
	<i>Доходы от финансовой деятельности</i>	466,84	445,00	95,3
II.	РАСХОДЫ	9 547,36	10 304,63	107,9
1	Себестоимость продукции	5 575,37	6 118,99	109,8

	Перевозка грузов	3 344,09	3 488,56	104,3
	Перевозка пассажиров	812,16	1 161,42	143,0
2	Периодические расходы	1 143,99	1 252,64	109,5
	Расходы на реализацию	104,00	114,05	109,7
	Административные расходы	251,29	275,13	109,5
	Другие операционные расходы	788,70	863,46	109,5
3	Расходы по финансовой деятельности	2 827,99	2 933,00	103,7
III.	НАЛОГИ (налог на доходы)	21,73	37,87	174,3
IV.	ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ <i>(чистая прибыль /убыток)</i>	118,09	194,61	164,8

Отчётность отражает только основную деятельность общества и составлена в соответствии с национальными стандартами бухгалтерской отчётности.

С учётом выполнения объёмов работы в 2021 году, предусмотрен рост доходов на 849,3 млрд сумов, в том числе, чистой прибыли на 892,16 млрд сумов

За счёт увеличения объёма работы общества в 2021 году (грузооборот – на 103,9% по отношению к 2020 году, оборот пассажиров – на 188%), будет наблюдаться рост расходов на грузоперевозки на 3,2%, на пассажирские перевозки – на 40,8%, итого расходы общества увеличатся на 7,9%.

В прогнозе периодических расходов учитывается рост 17,4%. Это, в свою очередь, приведёт к росту расходов на реализацию – 11,3%, административных расходов – 13,1% и других операционных расходов – на 19,7%.

При ведении учёта расходов по финансовой деятельности, эффект реформ, осуществляемых в обществе останется без изменений по отношению к 2020 году за счёт исключения крупных организаций из состава АО “Узбекистон темир йуллари”.

Меры по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности АО “Узбекистон темир йуллари” на 2021 год

№п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Создание рабочей комиссии по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности под председательством Совета компании	В январе 2021 года
2	Ежеквартальное заслушивание состояния дебиторской и кредиторской задолженности, разработка конкретных мер по уплате долгов	Ежеквартально, после отчётного периода
3	Действия в соответствии со статьями 235-244 Гражданского кодекса Республики Узбекистан (офсеты, схемы, иски, исковые	Ежемесячно

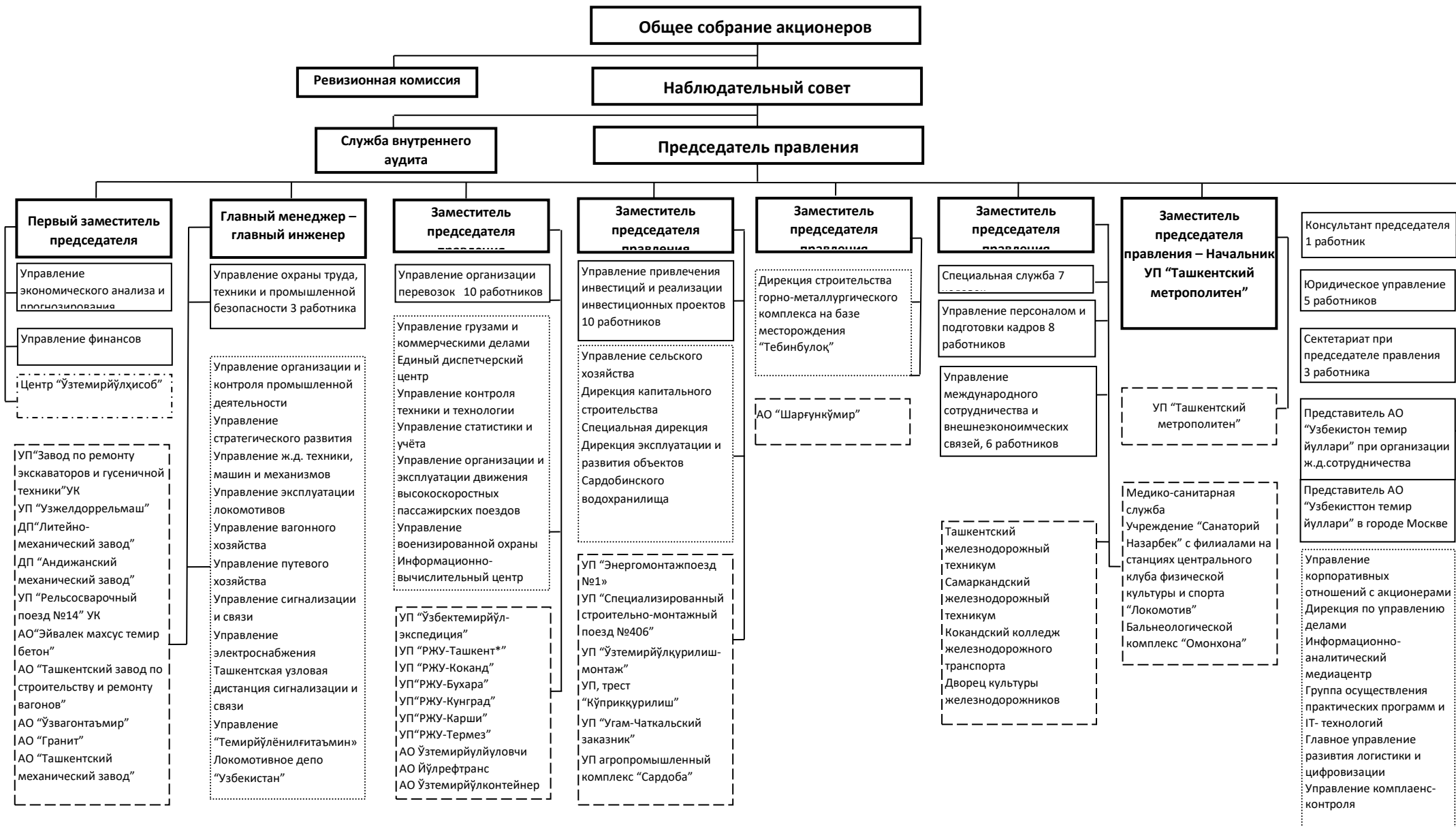
	заявления)	
4	Разработка графиков оплаты межведомственного долга	Ежемесячно

19. СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ

АО “УТЙ” осуществляет благотворительную деятельность по следующим основным направлениям: здравоохранение, культура, спорт, образование, сохранение исторических памятников, забота о ветеранах и др.

Социальная политика общества основывается на следующих опорных принципах: целенаправленность оказываемой помощи, системная методология, открытость при принятии решений и их выполнении, а также отчётность по целевому использованию средств.

С учётом значимости политики дальнейшего развития и совершенствования системы социальной защиты и здравоохранения населения, медицинской и социальной помощи для обеспечения полноценной жизнедеятельности пенсионеров, инвалидов, одиноких пожилых людей и других уязвимых категорий населения, АО “Узбекистон темир йуллари” в 2019 году, в соответствии со статьёй 5, планирует направление на благотворительность около 19,5 млрд сумов, но не более 10 процентов от чистой прибыли.



– органы управления и контроля
 – центральный аппарат
 – подразделения без статуса юридического лица
 – подразделения со статусом юридического лица

1. Производственная мощность (работ и услуг)

Показатели	Единица измерения	1 -квартал	1 -полугодие	9 месяцев	Год
Отправка грузов	млн. тонн	17,2	35,0	53,1	72,0
Грузооборот	млрд.тонн км.	6,0	12,25	18,4	24,55
Отправка пассажиров	Тысяч пассажиров	995,8	4881,0	8502,0	11928,4
Пассажиروоборот	Млн пассажиров км.	421,0	1330,0	2323,5	3243,2

2. Объем производства (работ и услуг)

Показатели	Единица измерения	1-квартал	1 - полугодие	9 месяцев	Год
Объем производства (работ и услуг), в том числе по видам основной продукции (работ, услуг):	млн. сумов	2 063 219,0	4 174 256,0	6 384 995,0	8 697 999,0
Отправка грузов	млн. тонн	17,200	35,000	53,100	72,000
	минг сумов	-	-	-	-
Грузооборот	млрд. тонн. км.	6,0	12,25	18,4	24,55
	млн. сумов	1 983 696	3 986 845	6 067 831	8 244 282
Отправка пассажиров	Тысяч пассажиров	995,8	4881,0	8502,0	11928,4
	Тысяч сумов	-	-	-	-
Пассажиروоборот	млн. пассажиров км.	421,0	1330,0	2323,5	3243,3
	млн. сумов	56 523,0	141 411,0	247 164,0	359 217,0

3. Финансовые прогнозные показатели АО “Ўзбекистон темир йўллари” (млрд.сумов)

№ п/п	Показатели	1 квартал			1 полугодие			9 месяцев			год		
		2020г.	план2021г	%	2020г.	план 2021г	%	2020г.	План 2021г	%	2020г.	план 2021г	%
I.	ДОХОДЫ, в том числе	2 392,18	2 475,23	103,5	4 768,57	5 184,26	108,7	7 101,32	7 859,99	110,7	9 687,18	10 537,11	108,8
	<i>Чистое поступление, в том числе</i>	2 188,46	2 339,80	106,9	4 420,36	4 845,30	109,6	6 604,87	7 325,38	110,9	8 920,34	9 812,50	110,0
	<i>Перевозка грузов</i>	1 822,85	1 983,70	108,8	3 729,66	3 986,85	106,9	5 582,71	6 067,83	108,7	7 492,31	8 244,28	110,0
	<i>Перевозка пассажиров</i>	91,97	56,52	61,5	101,38	141,41	139,5	143,96	247,16	171,7	239,83	359,22	149,8
	<i>Другие доходы</i>	273,63	299,58	109,5	589,32	717,04	121,7	878,20	1 010,39	115,1	1 188,20	1 209,00	101,8
	<i>Другие доходы от основной деятельности</i>	50,42	50,42	100,0	132,96	132,96	100,0	209,61	209,61	100,0	300,00	279,61	93,2
	<i>Доходы от финансовой деятельности</i>	153,31	85,01	55,5	215,25	206,00	95,7	286,84	325,00	113,3	466,84	445,00	95,3
II.	РАСХОДЫ	2 262,63	2 431,31	107,5	5 095,88	5 116,92	100,4	7 164,73	7 670,03	107,1	9 547,36	10 304,63	107,9
1	Себестоимость продукции	1 339,41	1 458,03	108,9	2 736,71	3 073,24	112,3	4 119,04	4 573,06	111,0	5 575,37	6 118,99	109,8
	<i>Перевозка грузов</i>	799,21	866,97	108,5	1 708,60	1 717,75	100,5	2 524,99	2 626,35	104,0	3 344,09	3 488,56	104,3
	<i>Перевозка пассажиров</i>	220,34	267,95	121,6	334,29	597,96	178,9	567,50	879,28	154,9	812,16	1 161,42	143,0
2	Периодические расходы	227,56	280,28	123,2	494,56	597,27	120,8	733,77	907,94	123,7	1 143,99	1 252,64	109,5
	<i>Расходы на реализацию</i>	15,85	27,90	176,0	27,08	55,80	206,1	34,27	84,89	247,7	104,00	114,05	109,7
	<i>Административные расходы</i>	55,60	66,28	119,2	113,17	131,08	115,8	173,93	204,65	117,7	251,29	275,13	109,5
	<i>Другие операционные расходы</i>	156,11	186,11	119,2	354,31	410,39	115,8	525,57	618,40	117,7	788,70	863,46	109,5
3	Расходы по финансовой деятельности	695,67	693,00	99,6	1 864,62	1 446,42	77,6	2 311,92	2 189,02	94,7	2 827,99	2 933,00	103,7
III.	НАЛОГИ (подходный налог)	22,69	7,34	32,3		11,60			30,75		21,73	37,87	174,3
IV.	ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ (чистая прибыль/убыток)	106,86	36,58	34,2	-327,31	55,73	-17,0	-63,41	159,22	-251,1	118,09	194,61	164,8

4. Финансовые показатели

Показатели	Единица измерения	1 -квартал	1 -полугодие	9 месяцев	Год
Доходы, в том числе	млн. сумов	2 475 230	5 184 256	7 859 995	10 537 110
Чистое поступление	млн. сумов	2 339 803	4 845 297	7 325 382	9 812 497
Другие доходы от основной деятельности	млн. сумов	50 416	132 959	209 613	279 613
Доходы от финансовой деятельности	млн. сумов	85 012	206 000	325 000	445 000
По себестоимости реализованной продукции (работ, услуг), в том числе, основной продукции (работ, услуг):	млн. сумов	1 458 028	3 073 237	4 573 062	6 118 994
Перевозка грузов	Одна единица, сумов	144,5	140,2	142,7	142,1
	Общая сумма, млн. сумов	866 966	1 717 751	2 626 351	3 488 558
Отправка пассажиров	Одна единица, сумов	636,5	449,6	378,4	358,1
	Общая сумма, млн. сумов	267 953	597 963	879 281	1 161 419
Периодические расходы, в том числе:	млн. сумов	280 284	597 267	907 944	1 252 636
Расходы на реализацию	млн. сумов	27 898	55 796	84 894	114 052
Административные расходы	млн. сумов	66 280	131 084	204 647	275 125
Другие операционные расходы	млн. сумов	186 106	410 387	618 403	863 460
Расходы по финансовой деятельности	млн. сумов	693 000	1 446 419	2 189 021	2 933 000
Чистая прибыль / Убыток	млн. сумов	18 822	55 733	159 222	194 607

5. Налоги и другие обязательные платежи

Показатели	Единица измерения	1-квартал	1 - полугодие	9 месяцев	Год
Общая сумма платежей в бюджет, <i>В том числе:</i>	млн. сумов	181 883	363 764	545 644	727 527
Налог на доходы (прибыль)	млн. сумов	8 587	17 174	25 760	34 347
Налог на добавленную стоимость (НДС)	млн. сумов	14 254	28 508	42 761	57 015
Акцизный налог	млн. сумов	6 089	12 178	18 267	24 356
Единый социальный платёж (ЕСП) и страховые взносы во внебюджетный пенсионный фонд граждан	млн. сумов	63 601	127 201	190 802	254 403
Налог за пользование подземными недрами	млн. сумов	9 500	19 001	28 501	38 001
Другое (все остальные налоги)	млн. сумов	79 852	159 702	239 553	319 405

6. Распределение чистой прибыли

Наименование	Единица измерения	1-квартал	1-полугодие	9 месяцев	Год
Чистая прибыль	млн. сумов	36 580,55	55 732,91	159 222,18	194 607,49
К оплате дивидендов, в том числе:	млн. сумов				
На долю государства	млн. сумов				58 382,25
Из них, выплачено	млн. сумов				
В резервный фонд	млн. сумов				973,20
На развитие предприятия	млн. сумов	30 577,85	54 333,44	108 868,02	135 252,04
Другое	млн. сумов				

7. Задолженность

Наименование	Единица измерения	1 -квартал	1 -полугодие	9 месяцев	Год
Дебиторская задолженность	млн сумов	2 500 000	2 575 000	2 652 250	2 731 818
Кредиторская задолженность	млн сумов	2 100 000	2 163 000	2 227 890	2 294 727

8. Иностранная задолженность

<i>млн.долларов США</i>																
Наименование	Остаток на начало отчётного периода 01.01.2021 г	Планируемый кредит				Возмещение кредита в 2021 году										Остаток на конец отчётного периода 31.12.2021г.
		I	II	III	IV	I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал		Итого		
						Основной долг	процент	Основной долг	процент	Основной долг	процент	Основной долг	процент	Основной долг	процент	
Внешний долг предприятия, в том числе	1 100,19	19,05	15,74	34,09	17,95	23,70	12,57	9,20	2,07	23,97	11,77	9,20	2,05	66,07	28,46	1 120,96
Государственное поручительство	1 013,48	19,05	15,74	34,09	17,95	19,96	11,63	7,51	1,96	20,22	10,90	7,51	1,96	55,21	26,45	1 045,10
На основе поручительства предприятия	86,71					3,74	0,94	1,69	0,10	3,74	0,87	1,69	0,09	10,86	2,01	75,86

9. Внешнеторговая и внешняя финансовая деятельность предприятия

Показатели	Единица измерения	1 -квартал	1 полугодие	9 месяцев	Год
Объём экспорта	Млн долларов США	108,63	263,97	449,76	599,00
Объём импорта	Млн долларов США	38,75	98,70	209,41	343,89
Торговый баланс (разница между импортом и экспортом)	Млн долларов США	69,88	165,27	240,35	255,11
Потребность в иностранной валюте	Млн долларов США				

10.

**Перечень основных ключевых показателей эффективности (в том числе, прогнозные значения и удельный вес)
АО “Узбекистон темир йуллари” на 2021 год**

№	Показатель	Единица измерения	Норматив	За первый квартал		За первое полугодие		За 9 месяцев		За 2021 год		Примечание
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации (EBITDA — Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization) *	млрд сумов								1,0%	700,000	
2	Соотношение затрат и расходов (CIR — Cost Income Ratio) *	к								1,0%	0,700	
3	Рентабельность привлечённого капитала (ROCE — Return on Capital Employed (ROCE = Earnings Before Interest and Tax (EBIT) / Capital Employed (Total Assets – Current Liabilities))) *	к								1,0%	0,032	
4	Рентабельность акционерного капитала (ROE — Return On Equity (Net Income / Shareholder's Equity)) *	к								1,0%	0,060	
5	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR – Total Shareholders Return) *	к									0,000	
№	Показатель	Единица	Норматив	За первый квартал		За первое полугодие		За 9 месяцев		За 2021 год		Примечание

№	Показатель	Единица измерения	Норматив	За первый квартал		За первое полугодие		За 9 месяцев		За 2021 год		Примечание
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
6	Рентабельность активов	к	> 0,05	6,0%	0,003	5,0%	0,003	5,0%	0,003	4,0%	0,003	АО «УТЙ» является естественным монопольным предприятием
7	Коэффициент абсолютной ликвидности	к	> 0,2	15,0%	0,180	15,0%	0,180	15,0%	0,140	20,0%	0,120	АО «УТЙ» является естественным монопольным предприятием
8	Коэффициент финансовой независимости	к	> 1	12,0%	6,000	12,0%	6,000	10,0%	6,000	15,0%	6,010	
9	Оборачиваемость кредиторской задолженности, в днях	День		20,0%	85,000	20,0%	80,000	22,0%	85,000	19,0%	90,000	
10	Оборачиваемость дебиторской задолженности, в днях	День		20,0%	75,000	20,0%	85,000	22,0%	85,000	19,0%	80,000	
11	Коэффициент покрытия (платёжеспособности)	к	> 1,25	27,0%	3,000	28,0%	3,500	26,0%	3,000	18,5%	3,000	

12	Выход дивидендов (%)	%								0,5%	0,01	
13	Снижение показателей дебиторской задолженности (в процентном соотношении к установленному заданию)	%										На основании динамики роста объёмов грузовых и пассажирских перевозок, ежегодного повышения тарифов на перевозки, в зависимости от курсового роста по отношению к суму, не представляется возможным произвести расчёт нормы дебиторской задолженности
Итого:				100,0%		100,0%		100,0%		100,0%		
<p>* Коэффициенты финансового анализа (указанные в пунктах 1-5), рассчитываемые по настоящим сведениям финансовой отчётности, составленной в соответствии с международными стандартами, применяются только после перехода к публикации отчётности по МСФО.</p>												

11.

**Перечень дополнительных основных показателей эффективности АО “Узбекистон темир йуллари” на 2021 год
(в том числе, прогнозные значения и Удельный вес)**

№	Показатель	Единица измерения	Норматив	За первый квартал		За первое полугодие		За 9 месяцев		За 2021 год		Примечание
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Коэффициент износа основных средств	К	< 0,5	2,1%	0,300	2,1%	0,300	2,1%	0,310	2,1%	0,250	
2	Коэффициент обновления основных средств	К								1,2%	0,150	
3	Производительность труда	тысяч/сумов на 1 работника		12,0%	44 736,3	12,5%	92 236,9	11,1%	139 199,7	12,0%	186 160,1	
4	Фондоотдача	Стоимость ОС по отношению к 1 суму		6,9%	0,120	7,1%	0,230	7,0%	0,380	7,1%	0,600	
5	Коэффициент использования производственной мощности	К										Учитывая специфику железнодорожной отрасли, а именно широкую разветвлённость железнодорожных путей по всей республике, и специфичность показателей, таких как провозная и пропускная способность, а также неравномерность движения следования груженых вагонов на отдельных участках железных дорог, расчёт использования производственных мощностей не представляется возможным.

№	Показатель	Единица измерения	Норматив	За первый квартал		За первое полугодие		За 9 месяцев		За 2021 год		Примечание
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
6	Энергоэффективность (доля затрат на топливно-энергетические ресурсы в составе производственных расходов)	%		11,1%	0,120	11,0%	0,110	11,0%	0,110	11,0%	0,120	
7	Затраты на обучение персонала, на одного работника	млн. сумов/на 1 работника		6,1%	3,632	6,5%	4,760	7,0%	9,500	7,0%	11,380	
8	Коэффициент текучести кадров	к	< 1	0,8%	1,000	0,8%	1,000	0,8%	1,000	0,8%	1,000	
9	Индикатор выполнения инвестиционной программы в денежном выражении	млн долларов США		13,8%	40,130	13,7%	89,170	14,7%	148,980	15,5%	201,300	
10	Показатели выполнения параметров экспорта (в % к денежному объёму)	%		13,8%	100,000	13,7%	100,000	14,7%	100,000	15,5%	100,000	
11	Отправление грузов (млн.тонн)	млн.т		13,7%	17,200	13,8%	35,000	14,8%	53,100	15,5%	72,000	
12	Отправление пассажиров (тысяч человек)	Тысяч человек.		13,7%	0,99	13,8%	4,88	14,8%	8,50	15,5%	11,93	
Итого:				100,0%		100,0%		100,0%		100,0%		

12.

Перечень

продукции, планируемой для производства предприятиями АО “Узбекистон темир йуллари” по программам локализации в 2021 году

№	Наименование предприятия	Наименование локализуемой продукции	Единица измерения	План на 2021 год			I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал	
				Количество	Цена (млн.сумов)	Уровень локализации, %	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)
1	ДП "Андижанский механический завод"	Триангель	штука	640	783	66	190	232,5	350	428,4	520	636,4	640	783,3
2		Триангельная подвеска	штука	1280	121	100	380	36,0	700	66,4	1030	97,7	1280	121,4
3		Маятник (подвесной маятник) АО-2104.01	штука	640	24	100	190	7,2	350	13,2	520	19,6	640	24,2
4		Соединительная накладка ПЛ-5.71.01.002	штука	3000	247	39	900	74,0	1650	135,6	2400	197,2	3000	246,6
5		Накладка ТС 115 45 02 001	штука	3000	44	46	900	13,2	1650	24,2	2400	35,3	3000	44,1
6		Держательная скоба ПС-115.41.02.005	штука	3000	108	79	900	32,5	1650	59,5	2400	86,6	3000	108,3
7		Фасонная скобаси ПП-5.701.02.101	штука	3000	259	82	900	77,8	1650	142,6	2400	207,5	3000	259,3
8		Железнодорожный шуруп	минг штука	300	3 600,0	62	90	1080,0	170	2040,0	240	2880,0	300	3600,0
9		Кронштейн для линий метрополитена	штука	5000	1 460,0	48	1500	438,0	2800	817,6	4000	1168,0	5000	1460,0
10		Вагон-цистерна для перевозки сжиженного газа	штука	50	25 600,0	42	15	7680,0	30	15360,0	40	20480,0	50	25600,0
11		Вагон-цистерна с 4 осями для перевозки химикатов	штука	12	13 414,5	40	4	4471,5	7	7378,0	10	11178,8	12	13414,5

№	Наименование предприятия	Наименование локализуемой продукции	Единица измерения	План на 2021 год			I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал	
				Количество	Цена (млн.сумов)	Уровень локализации, %	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)
12	ДК "Литейно-механический завод"	Верхняя рессорная балка телеги грузового вагона	штука	772	6831	52	230	2035,8	430	3806,0	620	5487,8	772	6831,0
13		Боковая рама телеги грузового вагона	штука	1544	12825	54	460	3822,2	850	7062,7	1240	10303,3	1544	12825,1
14		Пятник грузового вагона	штука	551	659	73	160	191,2	300	358,5	440	525,9	551	658,8
15		Колодка крепления	штука	3308	192	82	990	57,5	1800	104,6	2650	154,0	3308	192,2
16		Фрикционный клин	штука	3087	496	61	920	147,7	1700	273,0	2470	396,7	3087	495,7
17		Централизующая балочка	штука	1764	237	71	530	71,1	970	130,2	1410	189,2	1764	236,7
18		Тормозная колодка с башмаком	штука	6615	828	73	2000	250,5	3640	455,9	5300	663,8	6615	828,5
19		Крышка закрепителя	штука	9702	2367	40	2900	707,5	5400	1317,4	7800	1902,9	9702	2366,9
20		Устройство, удерживающее вертикальную точку	штука	2426	140	36	730	42,2	1400	81,0	1950	112,8	2426	140,3
21		Триангельное крепление	штука	2426	136	36	730	40,9	1400	78,4	1950	109,2	2426	135,8
22		Наконечник триангеля	штука	4851	169	38	1460	50,8	2700	93,9	3900	135,7	4851	168,7
23		Закладка триангеля	штука	9702	314	40	2900	93,9	5400	174,8	7800	252,5	9702	314,1
24		Закидка механизма	штука	33957	2689	36	10200	807,8	18700	1480,9	27000	2138,2	33957	2689,1
25		Секторный запор спускового механизма	штука	33957	1427	36	10200	428,7	18700	785,9	27000	1134,8	33957	1427,1
26		Кронштейн (поддерживающий)	штука	2426	122	40	730	36,6	1350	67,7	1950	97,8	2426	121,6
27		Кронштейн (разделительного устройства)	штука	2426	102	38	730	30,6	1350	56,6	1950	81,7	2426	101,7
28	Штурвал	штука	1213	145	38	360	43,1	670	80,2	970	116,2	1213	145,2	

№	Наименование предприятия	Наименование локализуемой продукции	Единица измерения	План на 2021 год			I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал	
				Количество	Цена (млн.сумов)	Уровень локализации, %	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)
29	ДП "Литейно-механический завод"	Вагон для грузоперевозок с 4 осями	штука	170	72250	36	50	21250,0	95	40375,0	140	59500,0	170	72250,0
30		Схема централизующей балочки №ВЗ-1589	штука	100	16	36	30	4,8	55	8,7	80	12,7	100	15,8
31		Схема соединительной плиты № ВЗ-1632	штука	100	10	38	30	3,0	55	5,5	80	8,0	100	10,0
32		Схема заднего крепления № ВЗ-1590	штука	100	142	36	30	42,6	55	78,1	80	113,5	100	141,9
33		Схема переднего крепления № ВЗ-1592	штука	100	179	42	30	53,8	55	98,6	80	143,4	100	179,3
34		Втягивающая (вытягивающая) хомутная схема №1593	штука	100	185	44	30	55,4	55	101,6	80	147,8	100	184,7
35		Маятниковая шпилька для линий метрополитена	штука	70000	1 400,0	40	21000	420,0	38500	770,0	56000	1120,0	70000	1400,0
36		Вагон-платформа для перевозки крупных контейнеров	штука	50	25 000,0	40	15	7500,0	28	14000,0	40	20000,0	50	25000,0
37		Вагоны-хопперы для перевозки минеральных удобрений	штука	50	25 800,0	40	15	7740,0	28	14448,0	40	20640,0	50	25800,0
38		Левый зубец ковша экскаватора	штука	1000	621,9	30	300	186,6	550	342,1	800	497,6	1000	621,9
39		Правый зубец ковша экскаватора	штука	1000	621,9	30	300	186,6	550	342,1	800	497,6	1000	621,9
40		Коронка зубцов ковша экскаватора №ЭК 02.00.02	штука	1000	404,0	15	300	121,2	550	222,2	800	323,2	1000	404,0
41		Зубцы ковша экскаватора №ЭК 02.00.01	штука	1000	438,9	15	300	131,7	550	241,4	800	351,1	1000	438,9
42		Рессорная подвеска тепловоза ТЭМ2	штука	20	9,6	40	6	2,9	11	5,3	16	7,7	20	9,6

№	Наименование предприятия	Наименование локализуемой продукции	Единица измерения	План на 2021 год			I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал	
				Количество	Цена (млн.сумов)	Уровень локализации, %	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)
43	ДП "Литейно-механический завод"	Гидромеханический редукторный фланец тепловоза ТЭМ2	Штука	60	3,9	40	20	1,3	35	2,3	50	3,2	60	3,9
44		Скользун (большой)	Штука	20	15,6	100	6	4,7	11	8,6	16	12,5	20	15,6
45		Скользун (малый)	Штука	20	12,5	100	6	3,7	11	6,9	16	10,0	20	12,5
46	УП "Ўзтемирийўлмаш-таъмир"	Шестерня на редуктор электровоза 131 ВЛ60, ВЛ80	Штука	14	5,5	68	4	1,6	8	3,1	12	4,7	14	5,5
47		Шестерня на редуктор электровоза 047 ВЛ60, ВЛ80	Штука	14	37,5	90	4	10,7	8	21,4	12	32,1	14	37,5
48		Палец поршневой Д50.04.101	Штука	160	65,6	42	50	20,5	90	36,9	130	53,3	160	65,6
49		Клапан впускной Д50.09.009	Штука	380	284,5	46	110	82,4	210	157,2	300	224,6	380	284,5
50		Клапан выпускной Д50.09.010	Штука	380	297,3	46	110	86,1	210	164,3	300	234,7	380	297,3
51		Полюс главный ТЭД ЭД118	Штука	480	2 929,3	57	150	915,4	270	1647,7	400	2441,1	480	2929,3
52		Полюс добавочный ТЭД ЭД118	Штука	480	2 195,2	48	150	686,0	270	1234,8	400	1829,3	480	2195,2
53		Полюс главный ТЭД НБ514	Штука	120	531,7	48	40	177,2	70	310,1	100	443,1	120	531,7
54		Полюс добавочный ТЭД НБ514	Штука	120	387,5	44	40	129,2	70	226,0	100	322,9	120	387,5
55		Полюс компенсационный ТЭД НБ514	Штука	120	449,0	44	40	149,7	70	261,9	100	374,2	120	449,0
56		Шестерня 2ТЭ10Л 85.15.145	Штука	14	39,6	68	4	11,3	8	22,6	12	33,9	14	39,6
57	Нижний Вал 10Д100.08.057	Штука	14	23,6	90	4	6,7	8	13,5	12	20,2	14	23,6	

№	Наименование предприятия	Наименование локализуемой продукции	Штука а измерения	План на 2021 год			I-квартал		II-квартал		III-квартал		IV-квартал	
				Количество	Цена (млн.сумов)	Уровень локализации, %	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)	Количество	Цена (млн.сумов)
58	АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов»	Обновление состава пассажирских вагонов	Штука	16	42667	40	5	13333,5	9	24000,3	13	34667,1	16	42667,2
59		Бак для воды	Штука	15	208	40	4	55,5	8	111,1	12	166,6	15	208,3
60		Бойлер	Штука	15	10	40	4	2,7	8	5,4	12	8,2	15	10,2
61		Центральная подвесная пружина 101	Штука	120	131,5	44	35	38,4	68	74,5	100	109,6	120	131,5
62		Центральная подвесная пружина 102	Штука	120	67,9	43	35	19,8	68	38,5	100	56,6	120	67,9
63		Центральная подвесная пружина 103	Штука	120	33,0	39	35	9,6	68	18,7	100	27,5	120	33,0
64		Внутренняя пружина буксы	Штука	240	21,2	43	70	6,2	130	11,5	190	16,8	240	21,2
65		Внешняя пружина буксы	Штука	240	133,3	42	70	38,9	130	72,2	190	105,5	240	133,3
66		Пружина буферного стакана	Штука	60	25,5	41	18	7,7	35	14,9	48	20,4	60	25,5
67		Водонагреватель	Штука	15	133,0	42	5	44,3	8	73,2	12	106,4	15	133,0
68		Котёл системы отопления	Штука	15	156,8	42	5	52,3	8	86,2	12	125,4	15	156,8
69		ООО "Андижанский механический завод"	Конусный анкер	Тысяч штука	60	6 720,0	55	20	2240,0	34	3808,0	50	5600,0	60
70	Домкрат гидравлический СМЖ 783.РЭ дона		Штука	50	530	70	15	159,0	28	530,0	40	424,0	50	530,0
Итого:					270 670,5			82 022,4		152 477,2		219 754,6		270 670,5

13.

СВЕДЕНИЯ

О реализации инвестиционных проектов в АО “Узбекистон темир йўллари” на 2021-2023 годы

№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностран- ный инвестор и кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаем ый остаток на 01.01.21 г.	План освоени я:	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
								2021 год					
								Итого					
	АО "Ўзбекистон темир йўллари"							625,08	114,98	152,80	184,64	172,67	
	<i>В том числе:</i>												
	Новое строительство							198,70	26,30	43,45	57,66	71,30	
	модернизация и реконструкция							83,97	20,81	27,45	20,21	15,50	
	Другие направления							342,41	67,87	81,90	106,77	85,87	
	<i>Государственный бюджет</i>							91,74	19,33	32,98	19,70	19,74	
	<i>Средства общества</i>							201,30	37,20	53,28	63,60	47,22	
	<i>Средства ФРРУз</i>							64,90	9,50	14,30	24,70	16,40	
	<i>Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>							205,89	37,10	36,93	58,13	73,73	
	<i>Прямые иностранные инвестиции</i>							51,25	10,32	12,84	15,43	12,66	
	<i>Коммерческие банковские кредиты</i>							10,00	1,53	2,47	3,08	2,92	

№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностраный инвестор и кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.21 г.	План освоения: 2021 год Итого	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
	Новое строительство						891,18	198,70	26,30	43,45	57,66	71,30	
1	Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена <i>государственный бюджет</i>	Г. Ташкент	2017-2020 гг.	7,1 км		82,66	2,39	2,39	2,39				Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.11.2016г. №ПП-2664
2	Строительство Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена второй стадии <i>государственный бюджет</i>	Г.Ташкент.	2017-2020 гг.	2,9 км		103,82	2,08	2,08	2,08				Постановление Президента Республики Узбекистан от 07.11.2016г. №ПП-2653
3	Строительство наземного кольцевого метрополитена в городе Ташкенте	Г.Ташкент.	2017-2022 гг.	52,1 км	Эксимбанк КНР	466,13	295,36	123,74	16,80	34,40	35,40	37,14	Постановление президента Республики Узбекистан №ПП-2979 от 19.05.17 г. и указ президента Республики Узбекистан №УП-5447 от 24.05.18 г.
	<i>Государственный бюджет</i>					316,72	199,97	78,84	11,80	27,60	19,70	19,74	
	<i>Средства ФРРУз</i>					88,92	34,90	34,90	5,00	6,80	15,70	7,40	
	<i>Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>					60,49	60,49	10,00				10,00	
4	Строительство второго пути электрифицированной высокоскоростной железнодорожной линии Навои-Бухара <i>средства общества</i>	Навоийская и Бухарская область	2020-2023 гг.	92,3 км		157,37	157,37	5,00	1,35	1,58	0,90	1,17	Постановление президента Республики Узбекистан №ПП-4563 от 9.01.2020 г.

№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностраный инвестор и кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.2021	План освоения: 2021 год Итого	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
5	Электрификация участка железной дороги Мараканд-Навои <i>средства общества</i>	Самаркандская и Навойская область	2019-2022 гг.	135 км	-	59,50	49,98	21,50	3,22	5,38	7,52	5,38	Поручение первого заместителя премьер-министра Республики Узбекистан, министра транспорта №05/1-175 от 15.02.19 г.
6	Электрификация железной дороги Бухара-Ургенч-Хива	Бухарская и Хорезмская область	2020-2024 гг.	452 км	АБР с софинансированием АБИИ	384,00	384,00	44,00	0,46	2,09	13,84	27,61	Постановление президента Республики Узбекистан №ПП-2376 от 27.07.15 г. и распоряжение президента Республики Узбекистан №4681 от 25.07.16 г.
	<i>Средства общества</i>					114,00	114,00	10,00	0,46	2,09	3,89	3,56	
	<i>Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>					270,00	270,00	34,00			9,95	24,05	
	<i>модернизация и реконструкция</i>						320,68	83,97	20,81	27,45	20,21	15,50	

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА

БИЗНЕС-ПЛАН – 2021

7	Продление сроков службы вагонов метро посредством их модернизации государственного бюджета	Г.Ташкент	2019-2021 гг.	28 вагонов		8,44	8,44	8,44	3,06	5,38			Постановление Кабинета Министров №24 от 3 февраля 2016 года
№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностранные инвесторы и кредиторы	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.21г.	План освоения: 2021 год Итого	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
8	Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан	Наманганская и Андижанская область	2017-2021 гг.	145,1 км	АБР	160,14	3,08	3,08	0,87	1,12	0,57	0,52	Постановление президента Республики Узбекистан №ПП-3336 от 17.10.17 г.
	<i>Средства общества</i>					68,92	2,58	2,58	0,37	1,12	0,57	0,52	
	<i>Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>					80,00	0,50	0,50	0,50				
9	Реабилитация железных дорог средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	900 км		240,00	208,00	48,00	11,78	14,14	13,26	8,82	Проект Концепции развития
10	Восстановление локомотивов средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	166 единиц		60,20	47,45	12,75	2,90	3,30	3,30	3,25	Проект Концепции развития
11	Модернизация грузовых вагонов и продление срока их службы средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	6349 единиц		34,00	26,71	6,40	1,40	1,65	1,76	1,59	Проект концепции развития
12	Приобретение станков и технологий для отделений компании средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	Станки и технологии		32,00	27,00	5,30	0,80	1,86	1,32	1,32	Проект Концепции развития

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УЗБЕКИСТАНА

БИЗНЕС-ПЛАН – 2021

<i>Другие направления</i>							603,01	342,41	67,87	81,90	106,77	85,87	
№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностраный инвестор и кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.21 г.	План освоения: 2021 год Итого	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
13	Строительство многопрофильной клиники в городе Ташкенте <i>прямые иностранные инвестиции</i>	Г. Ташкент.	2017-2021 гг.	объект	ООО "УГМК-Холдинг"	150,00	56,25	51,25	10,32	12,84	15,43	12,66	Постановление президента Республики Узбекистан №ПП-3298 от 29.09.17 г.
14	Строительство современного аэропортного комплекса гражданской авиации на территории аэродрома "Ташкент-восточный" (1 этап)	Г.Ташкент.	2018-2021 гг.	объект		140,00	40,00	40,00	6,03	9,97	12,08	11,92	Постановления президента Республики Узбекистан №ПП-3104 от 30.06.17 г., и №ПП-3456 от 03.01.18 г.
	<i>Кредиты коммерческих банков</i>					75,00	10,00	10,00	1,53	2,47	3,08	2,92	
	<i>Средства ФРРУз</i>					65,00	30,00	30,00	4,50	7,50	9,00	9,00	
15	Обновление парка локомотивов посредством приобретения локомотивов	Республика Узбекистан	2020-2021 гг.	30 единиц	АБР	181,07	105,96	105,96	33,43	35,32	22,50	14,71	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан №586 от 15.07.19г.
	<i>Средства общества</i>					11,07	9,57	9,57	2,63	2,62	2,61	1,71	
	<i>Иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>					170,00	96,39	96,39	30,80	32,70	19,89	13,00	

№ п/п	Наименование и инициатор проекта	Наименование региона	Срок реализации	Мощность проекта	Иностраный инвестор и кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.2021 г.	План освоения: 2021 год Итого	I кв-л	II кв-л	III кв-л	IV кв-л	Основание для включения в программу
16	Строительство грузовых вагонов средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	7300 единиц		375,50	295,00	70,00	7,53	16,14	27,45	18,88	Проект Концепции развития
17	Обновление состава пассажирских вагонов средства общества	Республика Узбекистан	2020-2024 гг.	150 единиц		51,00	40,80	10,20	4,76	3,40	1,02	1,02	Проект Концепции развития
18	Приобретение двух пассажирских высокоскоростных электропоездов марки Talgo-250, а также 4 вагона эконом-категории <i>Иностранные кредиты под гарантией государства (FIEM)</i>	Республика Узбекистан	2019-2021 гг.	2 электропоезда и 4 вагона	FIEM	65,00	65,00	65,00	5,80	4,23	28,29	26,68	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан №382 от 07.05.19 г.

СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

