

Б И З Н Е С – П Л А Н
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»
на 2019 год

Ташкент – 2018 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1.Глоссарий_____	3
2.Резюме_____	5
2.1. Краткий обзор_____	5
2.2.Миссия. Цель бизнес плана_____	6
3. Подвижной состав и инфраструктура_____	7
3.1.Локомотивы_____	7
3.2.Вагоны_____	8
4.Ремонт подвижного состава_____	13
5.Путь и путевое хозяйство_____	16
6.Хозяйство электроснабжения, сигнализации и связи _____	18
7. Международные связи _____	21
8. Коридоры _____	23
9. Окружающая среда _____	24
10.Продукция и услуги_____	25
11.Выполнение за 2018 год и прогноз на 2019 год _____	30
12.Маркетинговая стратегия_____	32
13.Целевые рынки_____	34
14.Стратегия рекламы_____	35
15.Структура управления общества _____	37
16.Инвестиционная программа_____	41
17.Подрядная деятельность_____	51
18.Финансовый анализ_____	49
19.Спонсорская помощь_____	51
20.SWOT – анализ _____	53
21.Приложения_____	57

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
ОПМС	Опытная путевая машинная станция
ПДМ	Путевые дорожные мастерские
ПМС	Путевые машинные станции
ППС	Пропарочное промывочная станция
ПТО	Пункт технического обслуживания вагонов
ПЧЛ	Дистанции защитных лесонасаждений
РЖУ	Региональный железнодорожный узел
РСП-14	Рельсосварочный поезд №14
СМР	Строительно-монтажные работы
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПМС	Специализированная путевая машинная станция
ТПС	Тяговая подстанция
ТЧ	Локомотивное депо
ТЭО	Технико- экономическое обоснование
ФРРУз	Фонд Реконструкции и Развития Республики Узбекистан
ЭП-1	Энергомонтажный поезд №1
ЯАМС	Японское Агентство Международного Сотрудничества
КР-1, КР-2	Капитальные ремонты локомотивов
ОПЕК	Организация стран-экспортеров нефти

Р-8	Японское агентство международного сотрудничества
КфВ	Немецкий государственный банк
КФАЭР	Кувейтский фонд арабского экономического развития
МБРР	Международный банк развития и реконструкции
АКБ "УзПСБ"	Акционерный коммерческий банк Узпромстройбанк

2.РЕЗЮМЕ

2.1.КРАТКИЙ ОБЗОР

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

Указом Президента Республики Узбекистан от 24 апреля 2014 года №4720 «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 задачами отрасли были определены:

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

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

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

АО «УТЙ» в 2016 году реализовала проекты: «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап» и «Электрификация ж.д. участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов». С пуском новых железнодорожных линий развернута протяженность главных железнодорожных путей АО «УТЙ» составило 4842,4 км.

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

Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 сентября 2015 г. №269 «О дополнительных мерах по реализации проекта "Строительство электрифицированной железнодорожной линии "Ангрэн - Пап" с электрификацией участка "Пап - Коканд - Андижан"» одобрено включение

электрификации участка Пап-Коканд-Андижан (186 км) в состав проекта «Строительство электрифицированной железной дороги «Ангрен-Пап».

В 2017 году завершена электрификация участка Карши-Термез протяжённостью 325 км, а также строительство нового железнодорожного участка Бухара-Мискен протяжённостью 357,3 км, кроме этого было приобретено 2 электропоезда.

В 2018 году открыли новую железнодорожную линию Ургенч-Хива протяжённостью 33,8 км, а также в Хиве завершили строительство нового вокзала. Завершилась электрификация нового участка Карши-Китаб, протяжённость которого составляет 124 км.

Развернутая протяженность железнодорожных путей по республике составляет 5167,8 км., в том числе электрифицированных линий -2713,4 км.

2.2.МИССИЯ, ЦЕЛЬ БИЗНЕС ПЛАНА

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

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

Одной из целей бизнес-плана является консолидация информации о прогнозных параметрах и предусмотренных планах развития отрасли на 2018 год для использования заинтересованным сторонам (потенциальным инвесторам, таким как, АБР, ЯАМС, ФРРУз и другим).

В целях удовлетворения потребностей грузоотправителей в перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом необходимо принятие мер по обеспечению необходимым парком подвижного состава общества.

Для достижения поставленной цели определены следующие первоочередные задачи:

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

- реконструкция, совершенствование и развитие железнодорожной инфраструктуры;

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

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

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

- внедрение современных механизмов организации перевозок

3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА

Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» и от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре на 2015-2019 годы» определены основные направления, подходы и механизмы в области дальнейшего развития и совершенствования сети железных дорог, наращивания производственных мощностей отрасли, удовлетворения потребности предприятий и населения республики в перевозке грузов и пассажирских перевозок.

3.1. ЛОКОМОТИВЫ

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

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

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

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

Таблица 1 - Эксплуатационный парк локомотивов

Тип локомотива	Эксплуатационный парк 2018 г.	Эксплуатационный парк 2019 г. (прогноз)
Магистральные электровозы	92	98
Магистральные тепловозы	88	82
Электросекции	18	21
Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	167	172
ВСЕГО	365	373

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

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

В 2018 году ожидается выполнить капитальный ремонт локомотивов в объемах КВР, КРП- 29 секций.

В 2019 году предусмотрено выполнить капитальный ремонт локомотивов в объемах КВР, КРП- 26 секций.

3.2. ВАГОНЫ

3.2.1. Грузовые вагоны

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

Грузовой вагон – единица подвижного состава, классифицирующаяся на следующие типы: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и прочие. АО УТЙ для осуществления перевозочного процесса располагает парком грузовых вагонов, в количестве 20,28 тысяч грузовых вагонов с учетом изотермических вагонов.

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

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

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

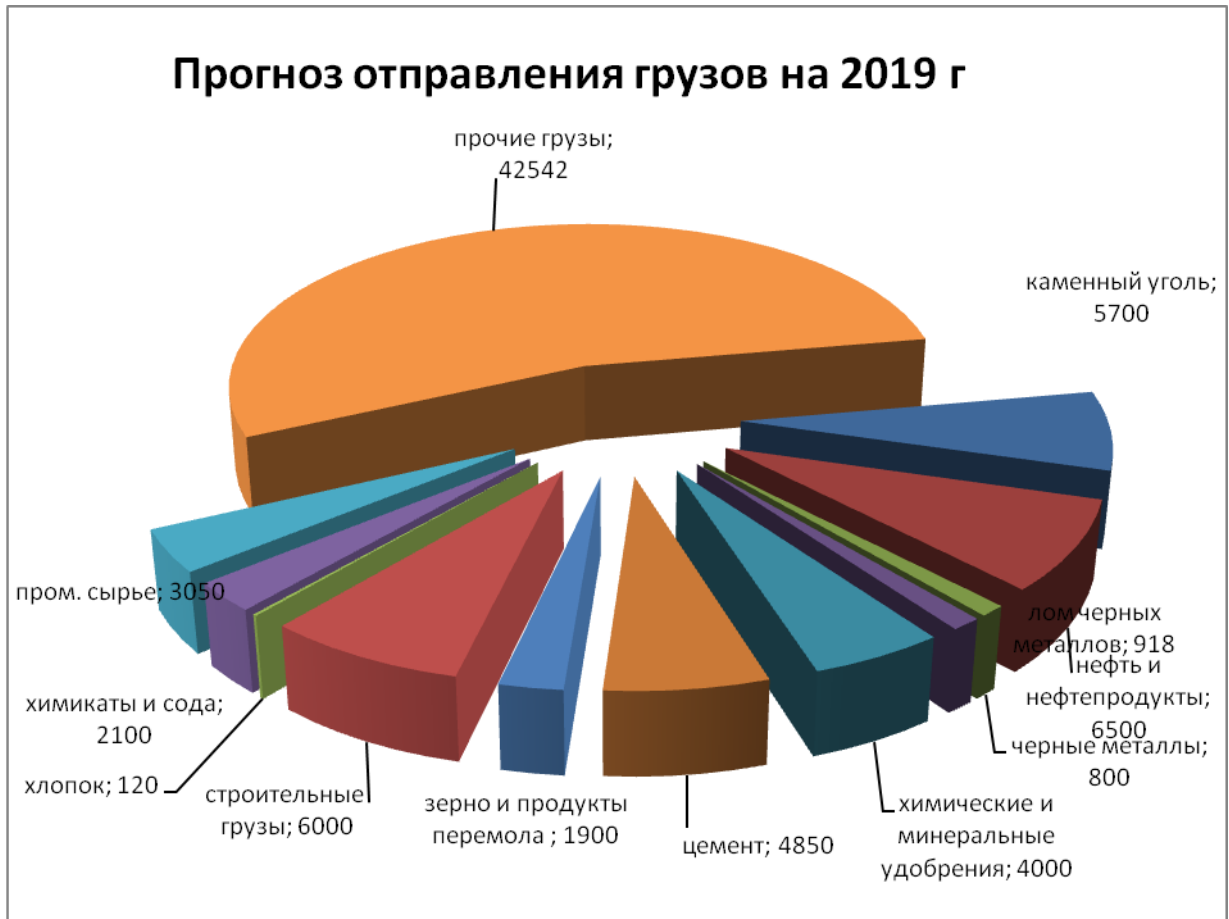
Для полного и качественного удовлетворения потребностей промышленности и населения республики в перевозке грузов, обеспечения сохранности грузов и их своевременной доставки решающее значение имеет уровень организации и управления перевозочным процессом.

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

Динамика объемов отправления грузов представлена в таблице 2.

Таблица 2. – Отправление грузов

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Прогноз на 2019 г
Отправление грузов, млн. тонн	67,21	67,58	67,9	68,2	78,48
Темп роста, %	102,3	100,0	100,5	100,1	115,0



Для обеспечения потребностей грузоотправителей в вагонах, на заводах общества, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» и постановлениям от 11 февраля 2016 года №ПП-2298 «О Программе локализации производства готовой продукции, комплектующих изделий и материалов на основе промышленной кооперации на 2015-2019 годы», продолжается работа по обновлению подвижного состава путем строительство (изготовления) новых грузовых вагонов на заводах общества (ДП «Литейно-механический завод» - крытые и полувагоны; ДП «Андижанский механический завод» - крытые вагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов). На заводах общества в 2019 году предусмотрено строительство (изготовление) 1200 грузовых вагонов (таблица 4).

Наименование	2018 год	2019 год
Крытые вагоны	70	
Полувагоны	650	700
Цистерны для перевозки нефтепродуктов	50	100
Цистерна для сжиженного газа		
Битумовозы		
Хопперы - цементовозы	110	200
Хопперы - минераловозы	120	200
ВСЕГО	1000	1200

3.2.3. Пассажирские вагоны

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

В зависимости от дальности перевозок пассажирские вагоны бывают:

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

Багажные вагоны предназначены для перевозки багажа в пассажирских поездах. Они имеют кладовые с погрузочно-разгрузочными механизмами и помещения для обслуживающего персонала.

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

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

Таблица 5. – Парк эксплуатируемых пассажирских вагонов

Класс/тип/модель	Количество, ед.	Год выпуска
Класс 1: Мягкие	33	1979-2014
Класс 2: Купейные	123	1978-2015
Класс 3: Плацкартные	237	1977-2018
Класс 4: Межобластные	47	1979-2018
Прочие (багажные, служебные)	37	1976-2018
Вагоны-рестораны	21	1982-2018
ВСЕГО	498	

Еженедельно с железнодорожных вокзалов Республики отправляется 84 пары пассажирских поездов. Основными маршрутами являются ежедневно курсирующий высокоскоростной поезд «Афросиоб» по маршруту Ташкент – Самарканд, Ташкент – Бухара, Ташкент – Китаб, а также поезда, курсирующие по маршрутам Ташкент – Термез, Ташкент – Ургенч, Ташкент – Шават, Ташкент – Сырхасия, Ташкент-Бухара, Ташкент-Алат, Ташкент – Кунград, Ташкент – Андижан, Андижан-Бухара, Андижан-Ургенч, Андижан-Термез, Ташкент-Самарканд.

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). Кроме этого, осуществляются пригородные перевозки по маршрутам Карши-Китаб, Карши-Бухара, Термез-Сырхасия, Ургенч-Питняк, Нукус-Кыркыз, Навои-Бузаубай.

- В межгосударственном сообщении еженедельно курсируют 19 пар пассажирских поездов по маршруту: Ташкент - Москва - 2 раза в неделю, Андижан-Москва- 2 раза в неделю, Ташкент - Уфа –2 раза в неделю, Ташкент - Саратов - 1 раза в неделю, Ташкент -Новосибирск –2 раза в неделю, Ташкент – Волгоград – 2 раза в неделю, Ташкент – Екатеринбург – 1 раз в неделю, Самарканд-Астана- 1 раз в неделю, Нукус-Бейнеу- ежедневно.

С целью обновления парка пассажирских вагонов до конца 2018 года ожидается увеличить вагонный парк путем приобретения 15 единиц новых вагонов (таблица б).

Таблица 6. – Строительство пассажирских вагонов

Тип вагонов	Ожидаемое за 2018 г.	Прогноз на 2019 г.
Купейные		
Плацкартные	5	9
Межобластные	10	4
Прочие вагоны		2
ВСЕГО	15	15

4. Ремонт подвижного состава

Для восстановления технического состояния грузовых вагонов с заданной периодичностью проводятся плановые виды ремонта и техобслуживание подвижного состава, ремонт осуществляются локомотивными и вагонными депо, заводами, расположенными во всех регионах республики:

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

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

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

предприятиях, а именно: капитальный ремонт с продлением срока службы на 5, 11 и 16 лет.

Таблица 7. – Виды ремонтных работ, производимые вагонными депо

Вагонные депо	Виды ремонта			
	Деповско й ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуат ационная деятельно сть
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 2018 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 2777 единиц.

На 2019 год запланировано, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» произвести восстановительный ремонт с продлением срока службы, модернизация и переоборудование грузовых вагонов в количестве 1994 единиц.

В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3.02.2016 года №24 «О Комплексе мер по укреплению материально-технической базы, модернизации подвижного состава и оснащению современными инженерно-техническими средствами для обеспечения безопасности движения поездов ГУП "Тошкент метрополитени" на период 2016-2019 годы» на заводе общества АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов» ведется работа по модернизации вагонов ГУП "Тошкент метрополитени" с продлением срока службы на 15 лет. За 2018 год ожидается модернизировать 12 ед. вагонов, на 2019 год предусмотрено это же количество вагонов.

Таблица 8. – Возрастной состав инвентарного подвижного состава АО УТЙ

Тип	до 10 лет	от 10 до 20	от 20 до 30	Более 30 лет	Всего
Электровозы	26	12	33	38	109
Тепловозы	8	44	18	136	206
Маневровые	-	-	17	179	196
Всего локомотивов	34	56	68	353	511

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

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

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

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

До конца 2018 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 29 секций, в том числе электровозов - 15 секций, тепловозов – 14 секций.

На 2019 год запланировано, в соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы» произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 26 секций, в том числе электровозов - 6 секций, тепловозов – 20 секций.

5. ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

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

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

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

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

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

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

В 2015 году введен в эксплуатацию участок для организации высокоскоростного движения пассажирских поездов по маршруту Самарканд-Карши.

В 2016 году введен в эксплуатацию участок новой электрифицированной железнодорожной линия Ангрэн – Пап с очень сложным рельефом горной местности. Открыто высокоскоростное движение пассажирских поездов на электрифицированном железнодорожном участке Самарканд-Бухара.

В 2017 году завершена электрификация участка Карши-Термез протяженностью 325 км, а также строительство нового железнодорожного участка Бухара-Мискен протяженностью 357,3 км, кроме этого было приобретено 2 электропоезда Тальго для высокоскоростного движения пассажирских поездов.

В 2018 году завершен проект «Строительство новой ж.д.линии Бухара - Мискен» начатый в 2016 году.

В 2018 году открыли новую железнодорожную линию Ургенч-Хива протяжённостью 33,8 км, а также в Хиве завершили строительство нового вокзала. Завершилась электрификация нового участка Карши-Китаб, протяжённость которого составляет 124 км.

Закончено строительство подъездных путей к Кандымскому газоперерабатывающему заводу и Шерабадскому цементному заводу.

До конца 2018 года прогнозируется провести реабилитацию пути – 180 км, уложить бесстыковой путь – 100 км, средний ремонт –175 км, подъемочный ремонт – 170 км, заменить 155 комплектов стрелочных переводов, переводных брусьев – 150 комплектов.

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

Управлению путевого хозяйства в 2019 году предстоит выполнить следующие виды работ:

№	Наименование работ	Исполнители
1	Реабилитация ж.д линии (180 км), укладка бесстыкового пути (100 км), электрификация ж.д. участка Пап - Коканд - Андижан.	ОПМС-203-Ташкент, ПМС-17 -Бухара, ПМС-164 Коканд, ПМС-166 - Хайрабад, ПМС-214 -Карши, ПМС-279 - Кунград
2	Текущее содержание и капитальный ремонт песко- и снего- защитных насаждений по развёрнутой длине железнодорожного пути компании	Дистанции защитных лесонасаждений
3	Ремонт путевых машин и механизмов, а так же машин тяжёлого типа	Путевые дорожные мастерские
4	А) Текущее содержание и ремонт по всей протяжённости железных дорог Узбекистана и прилегающих к ним искусственных сооружений и переездов; Б) Средний (160 км) и подъемочный (150 км) ремонты ж.д.пути; В) Смена стрелочных переводов - 100 комплектов; Г) Смена переводных брусьев - 100 комплектов.	Дистанции пути (18 ед.)
5.	Механизация путевых работ и обеспечение оборудованием с высокими эксплуатационными характеристиками предприятий, входящих в состав управления путевого хозяйства	Управление путевого хозяйства
6	Капитальный ремонт с заменой металлических пролетных строений мостов	Управление путевого хозяйства

6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

6.1. Электроснабжение

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

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 ведется монтаж линий автоблокировки, сигнализации, связи, электрической централизации и т.д.

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

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

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.

В рамках осуществления мер по организации скоростного движения на участке Ташкент-Самарканд были выполнены работы по реконструкции контактной сети для организации скоростного движения пассажирских поездов.

В 2011-2013 годах было организовано высокоскоростное движение пассажирских поездов на участке Ташкент-Самарканд, в рамках которого были построены однопутные электрифицированные участки Янгиер новая-Даштабад (35 км), Галлярал-Булунгур (41км) и чётный путь участка Даштабад-Джизак

(60км) на скорость 250 км/ч, а также нечётный путь участка Янгиер новая-Даштабад (35км) на скорость 160 км/ч.

В 2014 году :

завершены работы по реконструкции контактной сети в рамках организации высокоскоростного движения пассажирских поездов на участке Ташкент-Самарканд (344км);

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Ангрэн-Кол;

продолжены строительные работы за счёт собственных средств по проектам электрификации участков Мараканд-Карши и Карши- Термез.

В 2015 году:

введён в эксплуатацию электрифицированный железнодорожный участок Мараканд-Карши, протяжённостью 140 км;

по проекту «Электрификация железнодорожных участков Карши-Термез (325км) были продолжены строительные-монтажные работы по контактной сети;

по проекту «Строительство новой электрифицированной железной дороги Ангрэн – Пап» введён в эксплуатацию электрифицированный участок Ко' 1–Западный портал;

по проекту «Электрификация железнодорожной линии Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов» начаты строительные-монтажные работы по контактной сети.

В 2016 году:

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Ангрэн-Пап-Коканд-Андижан;

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Мараканд-Навои-Бухара;

выполнялись строительные-монтажные работы за счёт собственных средств по проекту электрификации участка Карши –Термез.

В 2017 году:

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Термез;

завершены строительные-монтажные работы I этапа по проекту строительства железнодорожной линии Бухара-Мискин;

выполнялись строительные-монтажные работы II этапа электрификации участка Пап-Коканд-Андижан.

В 2018 году:

выполнялись строительные-монтажные работы по проекту электрификации участка Пап-Наманган-Андижан.

завершены строительные-монтажные работы I этапа по проекту электрификации участка Ургенч-Хива.

введен в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Китаб.

В 2019 году:

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

будут начаты строительно-монтажные работы II этапа по проекту строительства железнодорожной линии Бухара-Мискин.

6.2. Управление сигнализации и связи

Управление сигнализации и связи – структурное подразделение 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 централизованного управления стрелками и сигналами на станциях является создание условий для движения поездов в пределах станций по определенным непересекающимся маршрутам. Работа систем диспетчерской централизации имеет целью обеспечение такого порядка пропуска поездов по перегонам и станциям.

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

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

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

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

- 193 станции оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 42 станций оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 24 станций оборудованы устройствами ключевой зависимости;
- 1476,804 км пути оборудовано устройствами автоблокировки перегонов;
- 2845,398 км пути оборудовано устройствами полуавтоматической блокировки, из них более 1161,181 км оборудовано устройствами микропроцессорной полуавтоматической блокировки;
- 98,1 км пути оборудовано устройствами электрожезловой системы;
- 2115,363 км пути оборудовано устройствами диспетчерской централизации.

В 2019 году запланированы работы по модернизации устройств автоматической блокировки и электрической централизации на новые системы микропроцессорной централизации с применением электронной системы счета осей на электрифицируемых участках Гузар-Китаб, Пап-Наманган-Андижан, Мискен – Ургенч, а также по оснащению устройствами микропроцессорной централизации МПЦ и электронной системой считывания осей ЭССО на участках строительства железнодорожных линий Бухара-Мискен, Ургенч – Хива.

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 1565 км волоконо-оптических линий связи (ВОЛС), в том числе на участках Келес – Бухара (648 км), Мараканд-Карши (146 км), Карши-Кумкурган (281 км), Тукумачи-Ангрен (117 км), Ангрен-Пап-Коканд-Андижан (302 км). На участках Келес-Бухара, Мароканд-Карши, Ташгузар-Кумкурган установлены системы передачи на основе технологии 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 МО, систем гибкого мультиплексирования СГМ. На участках Кызыл-Кудук-Караузяк и Ургенч-Мискен работает цифровая система передачи данных IP Fone MCL, РИССА.

В 2019 году предусмотрена модернизация волоконо- оптических линий связи на участках электрификации Гузар-Китаб, Бухара- Мискент.

Внедрение ВОЛС позволит на базе самого современного оборудования кардинально изменить организацию магистральной и оперативно - технологической связи, 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 г. София (Республика Болгария). Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран.

АО «УТЙ» с 1 июля 2002 года является членом организации сотрудничества железных дорог.

Основой существования и работы 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 присоединенного 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, членом которой является АО «УТЙ» - 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 г. для обеспечения устойчивых экономических связей государств - участников стран СНГ.

В основные задачи Совета входит:

- 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 учета и взаиморасчетов за выполненную работу и услуги, научно-технического сотрудничества и другие вопросы.

Первостепенное внимание Совет по железнодорожному транспорту уделяет обеспечению технологического единства железных дорог.

Ежегодно ведется 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 г. в г. 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 оснащенных 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 ж.д. 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 жесткую конкуренцию как со стороны железных дорог других государств, так 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

Под охраной окружающей среды понимается система мер, направленных на сохранение, рациональное использование и восстановление живой (растительный и животный мир) и неживой (вода, почва, воздух, климат) природы, предупреждение прямого и косвенного негативного влияния хозяйственной деятельности человека на его здоровье и окружающую среду.

Основной задачей общества по вопросам охраны природы является поэтапное снижение фактических показателей негативного воздействия на окружающую среду до и ниже установленных норм, 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 газоочистное оборудование, при котором процент очистки составляет 85 %. Кроме того, по обществу ведутся работы по поэтапной электрификации железных дорог и замены тепловозов на электровозы.

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

Для снижения вредных выбросов в атмосферу обществом предусматривается осуществление ряда мер, в том числе поэтапная замена паровых котлов больших мощностей с переводом на более экономичные и современные водонагревательные котлы.

В 2018 году по разработанным мероприятиям на охрану окружающей среды обществом было направлено средств в сумме 290,33 млн. сум, из них: на охрану атмосферного воздуха – 68,4 млн. сум, водных ресурсов – 51,22 млн. сум,

земельных и минеральных сырьевых ресурсов – 98,56 млн. сум, растительного и животного мира – 72,15 млн. сум.

В 2019 году на мероприятия по охране окружающей среды прогнозируется направить 293,2 млн. сум, в том числе: на охрану атмосферного воздуха – 69,08 млн. сум, водных ресурсов – 51,73 млн. сум, земельных и минеральных сырьевых ресурсов – 99,54 млн. сум, растительного и животного мира – 72,87 млн. сум.

10. ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ

10.1. Международный стандарт ISO

Учитывая важность поддержания качества продукции и услуг уровню, требуемому 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 17 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 05.12.2015г разработан и утвержден сетевой график по внедрению систем менеджмента качества на предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015. утвержденным председателем правления А.Ж. Раматовым и генеральным директором Агентство «Узстандарт» А.К.Курбановым. Согласно вышеуказанному сетевому графику в ДП «Согдиана транс», СП ООО UzXCMG и СМП-406внедрена система менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 и получены национальный и международный сертификаты. Внедрение системы менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 в ППС Алты-арик запланировано на 2019 год.

10.2. Услуги по перевозке грузов и пассажиров.

10.2.1. Грузовые перевозки

Перевозка грузов является основной функцией транспорта, заключающаяся в перемещении грузов, необходимая 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, и содержащий обязательные для железной дороги, ее предприятий, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев подъездных путей условия перевозок с учетом их особенностей в целях обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и подвижного железнодорожного состава, а также экологической безопасности.

Объем транспортной работы железнодорожного транспорта характеризует показатель его работы по грузовым перевозкам – грузооборот.

Грузооборот характеризует размеры перевозочной работы с учетом расстояния перевозки грузов и определяется как сумма произведений перевезенного объема груза на соответствующее расстояние их перевозок.

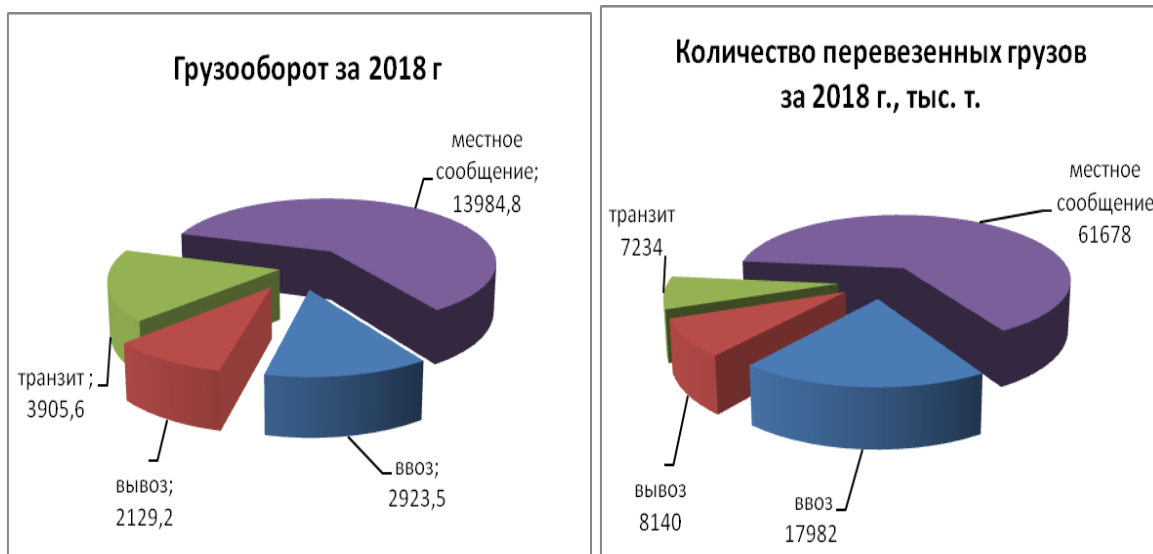
Грузооборот рассчитывается по формуле

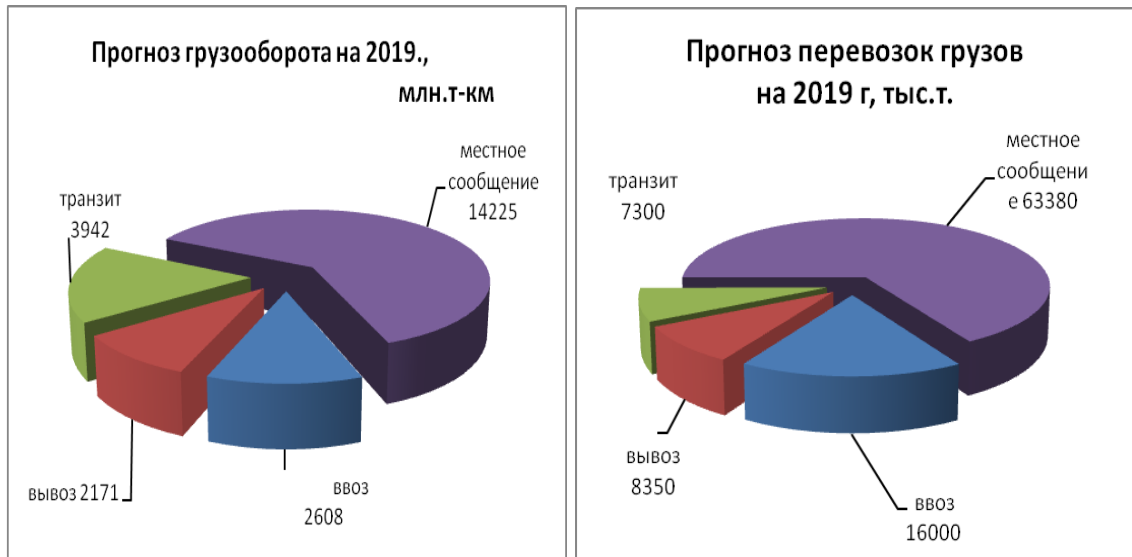
$$\sum P \cdot L = P_1 \cdot L_1 + P_2 \cdot L_2 + P_3 \cdot L_3 + \dots + P_n \cdot L_n$$

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 2018 год грузооборот ожидается выполнить на 22,9 млрд.тн.км, перевезти 95,0 млн.тонн грузов и отправить 68,2 млн. тн. грузов.





10.2.2. Железнодорожные грузовые тарифы

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

Грузовые тарифы прејскуранта № 10-01 содержат две основные ставки – за начально-конечную и движенческие операции. Последняя умножена на расстояние для определения провозных плат, опубликованных в тарифном руководстве № 1 в виде расчетных 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 расчета фактических ставок в странах СНГ (и Балтии) - к базовой тарифной ставке применяется понижающий 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. Многими экспертами отмечается, что решениями данного вопроса могут стать - широкое использование контейнеров, а так же модернизация объектов инфраструктуры, локомотивного парка и подвижного состава АО «УТЙ».

Существуют импортные контейнерные перевозки из многих стран, но весьма небольшие объемы 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-портовый склад, 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 то, что существуют специальные тарифы 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 предлагают сквозной коносамент при перевозке в 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 «партнерство» 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 или 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 логистических центров. Создание и оборудование таких терминалов штабелирующими погрузчиками со стреловыми грузоподъемниками 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 междугородными автобусами, так и частными автомобилями, будет усиливаться, а услуги железнодорожного транспорта будут совершенствоваться с внедрением новых маршрутов за счет более конкурентных тарифов.

В настоящее время четыре высокоскоростных комфортабельных поезда «Афросиоб» успешно курсируют по маршрутам Ташкент–Самарканд–Бухара и Ташкент-Самарканд-Карши, которые открыли широкие возможности для расширения туристических перевозок на железной дороге создавая достойную конкуренцию с авиа и автотранспортными перевозками. Электropоезд был разработан по самым передовым технологиям в Испании специалистами компании «Talго».

Завершение строительства новых железнодорожных участков Бухара – Мискен и Ургенч-Хива позволит организовать высокоскоростное движение по направлениям Ташкент-Самарканд-Бухара-Хива, что позволит удобному и быстрому передвижению пассажиров и туристов по историческим местам на территории Республики Узбекистан

Фирменный экспресс поезд «Шарк» - самый настоящий «Восточный Экспресс» («Шарк» в переводе с узбекского означает «Восток»). 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) за 6 часов 40 минут.

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

Изучение этих резервов и возможностей позволяет достаточно четко 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, два раза в неделю курсирует пассажирские поезда "Андижан-Бухара-Андижан" и "Андижан-Ургенч-Андижан", а также с декабря 2017г. начал

В 2018 году объем пассажирооборота ожидается достигнуть 4322,6 млн. пасс.км или 100,7 % к отчету 2017 года.

Таблица 11. – Пассажирские перевозки

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Пассажирооборот железнодорожным транспортом, млн. пасс-км	3757,7	3933,6	4236,2	4322,6	4388
темп роста, %	100,0	103,2	108,0	100,7	101,5
Пассажирооборот метрополитеном, млн. пасс-км			425,1	493,2	593,7
Количество перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом, млн. чел.	20,63	20,96	21,33	22,86	22,915
Темп роста, %	103,9	101,6	102,0	105,9	100,2
Количество перевезенных пассажиров метрополитеном, млн. чел.			58,32	67,65	81,4

Объем пассажирооборота и количество перевезенных пассажиров имеет устойчивый рост. На 2018 год пассажирооборот прогнозируется в объеме 4400 млн. пасс-км или 103,8% к отчету 2017 года.

Пассажирооборот определяется как сумма произведений числа перевезенных 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.

На 2018 год удельный вес пассажирооборота в приведенном объеме эксплуатационной работы предусмотрен 16,1% , процент затрат на пассажирские перевозки от суммы эксплуатационных расходов - 22,6%.

11. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2018 ГОД И ПРОГНОЗ НА 2019 ГОД

11.1. В 2018 году достигнуты следующие параметры:

- Доходы ожидаются в объеме 7426 млрд. сум;
- Прогнозные задания по экспорту услуг до конца года ожидается выполнить на 400,3 млн. долл. США или 100,0% к прогнозу года.
- Освоение капитальных вложений на общую сумму 493,22 млн. долларов США, в том числе собственные средства – 220,11 млн.долларов США, средства ФРРУз – 40,23 млн. долларов США, иностранные инвестиции – 116,68 млн.

долларов США, средства гос. бюджета – 61,5 млн. долларов США, кредиты коммерческих банков – 27,0 млн. долл. США, прямые инвестиции -27,7 млн.долл.

- Объем выпущенной промышленной продукции ожидается в сумме 962,0 млрд. сум или 116,6,0% к отчету 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 утвержден "Комплекс мер по снижению себестоимости выпускаемой продукции промышленными предприятиями". Снижение себестоимости продукции по промышленным предприятиям общества в сопоставимых условиях ожидается достигнуть 2,2% к отчету 2017 года.

- Создано 4433 новых рабочих мест, в том числе рабочие места в соответствии с инвестиционной программой – 1873 рабочих мест, по программе локализации – 73 рабочих мест, по программе развития отрасли – 2287 рабочих мест, надомного труда -300;

- По программе локализации (51проект) будет освоено 79,81 млрд. сум или 100 % к прогнозу.

1.2. Основные задачи на 2019 год:

№ п/п	Наименование	Объемы	Темп роста к 2018 году, %
1	Отправление грузов, млн. тонн	78,48	115,0
2	Перевозка грузов, млн. тонн	95,0	100,1
	в том числе по экспортным перевозкам, млн.тонн	8,3	100,4
	по транзитным перевозкам, млн. тонн	7,3	100,3
3	Выполнение экспорта товаров и услуг, млн. долл.	460,0	114,9
4	Создание новых рабочих мест, единиц	1222	
5	Освоение капитальных вложений, млн. долл.	506,83	
6	Выпуск промышленной продукции, млрд. сум	1400,0	108,1
7	Локализация производства продукции, изделий и запасных частей, млрд. сум	95,3	119,4

- 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 качества, согласно требованиям стандартов ISO.

- До первого июля 2019 года провести отчетное общее собрание акционеров по итогам работы за 2018 год, а также рассмотреть вопрос распределения чистой прибыли, в том числе на выплату дивидендов;

В рамках программы развития железнодорожной отрасли в 2019 году предусматривается реализация мероприятий по развитию и модернизации железнодорожного транспорта по следующим направлениям дальнейшего развития:

Железнодорожная инфраструктура:

- Строительство электрифицированной ж.д. линии Ангрэн–Пап с электрификацией участков Пап–Коканд–Андижан;
- Электрификация 145,1 км железнодорожной линии Пап–Наманган–Андижан;
- Модернизация 65 км железнодорожной линии Андижан –Савай – Ханабад;
- Реабилитация 180 км железнодорожных путей, смена стрелочных переводов и переводных брусьев по 100 комплектов;

Подвижной состав:

- модернизация и восстановление локомотивов с продлением срока службы в количестве 26 единиц на УП «Узтемирйулмаштаъмир»;
- строительство 1200 ед. грузовых вагонов на базе ДП «Литейно-механический завод» и ДП «Андижанский механический завод»;
- восстановление с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1994 ед.;
- строительство 15 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 2019 год определена по следующим направлениям:

- Привлечение потока транзитных грузов на железные дороги Республики Узбекистан путем 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 г. Навои и свободной индустриальной экономической зоны (СИЭЗ).

- Реклама на транспорте как средство информации о предполагаемых транспортных услугах, составная часть маркетинговой коммуникационной политики ж.д. В условиях конкуренции между видами транспорта необходимость активной рекламной деятельности на транспорте несомненна. 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 участие в международных выставках Trans Uzbekistan, Trans Kazakhstan и Trans Russia и др.

- Осуществление мер по развитию конкуренции, обеспечению доступа субъектов предпринимательства для осуществления отдельных услуг. При этом, общество руководствуется внесенными 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 учетом 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 комфорта. В целях повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок, качества и культуры обслуживания пассажиров в 2019 году будет приобретено 15 новых пассажирских вагонов.

- Внедрение реализации проездных документов через систему АСУ «Эспресс-3» общества на международное сообщение, в т.ч. 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 2020 года. Данный план предусматривает:

- Организацию скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах с представлением более комфортных и качественных услуг туристам;

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

- Организацию движения туристско-экскурсионных поездов на направлениях: Бухара-Ургенч, Самарканд-Навои-Учкудук-Ургенч, Ташкент-Бишкек-Балыкчи, Ташкент-Санкт-Петербург.

- Формирование институциональной базы регулирования туристских перевозок на железных дорогах.

13. ЦЕЛЕВЫЕ РЫНКИ

13.1. Целевые потребители

В республике крупнейшими грузоотправителями являются НХК «Узбекнефтегаз», АК «Узкурилишматериаллари», АО «Узбекэнерго», АО «Узкимесаноат» и другие.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется с помощью цистерн, полувагонов, крытых вагонов и другие.

Отправляемые грузы могут не только быть сборными грузами, отправляемые с помощью универсальных вагонов, но и различными навалочными грузами, перевозимые на открытых подвижных составах, негабаритные и опасные грузы.

Транспортно-экспедиционные услуги общества позволяют качественно организовать железнодорожные перевозки грузов по республике, а также в страны СНГ, Европы и Азии.

Комплекс услуг включает в себя:

- предоставление и подачу подвижного состава;
- услуги по креплению/раскреплению грузов на подвижном составе;
- оформление транспортных документов;

- охрану отдельных грузов на всем пути;
- организацию доставки опасных и сложных грузов;
- оказание прочих дополнительных услуг.

В 2019 году обществу необходимо обеспечить прирост объемов перевозок по наиболее грузонапряженным направлениям:

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

13.2. Ценообразование

13.2.1. Тарифная политика грузовых перевозок

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 ж. д. 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, утвержденным 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.

3.2.2. Тарифная политика пассажирских перевозок.

Тарифы на пассажирские перевозки рассчитаны в швейцарских франках и согласовываются 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	1969000	2532737	1589833	3766365
3	Ташкент-Саратов		1696805	1095037	
4	Ташкент-Уфа	2063000	1539272	1030659	
5	Ташкент-Челябинск		1770227	1052446	
6	Ташкен-Новосибирск	2110000	1775901	1187371	
7	Ташкент-Екатеринбург	2110000	1868943	1237936	
8	Ташкент-Андижан	178000	87949	71207	180684
9	Ташкент-Самарканд	160000	выс/скрост "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 01.11.2018 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 продвижение рекламы.

В 2019 году АО «УТЙ» будет продолжена работа по рекламе оказываемых услуг и продукции предприятиями общества, а также осуществлять выпуск рекламных буклетов, видео роликов и других информационных изданий в СМИ и телевидении.

Изучение и применение на практике международного опыта по вопросам маркетинга грузовых перевозок, а также участие в международных конференциях, семинарах, круглых столах, совещаниях и выставках.

15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА

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

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

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

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

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

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

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

Кроме того, в состав АО «УТЙ» также входят 33 учреждений социальной инфраструктуры.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 21.10.2016 года №ПП-2638 «О мерах по дальнейшему развитию и повышению эффективности деятельности Ташкентского метрополитена» и приказа председателя правления АО «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 соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 08.11.2017 года №ПП-3380 «Об организационных мерах по передаче АО "Узбеуголь" и АО "Шаргунькумир" в состав АО «УТЙ» и финансовому оздоровлению предприятий угольной отрасли» и приказа председателя правления АО «УТЙ» от 15 ноября 2017 года №100-Н «Об исполнении Постановления

Президента Республики Узбекистан» в структуру АО «УТЙ» были введены АО "Узбекуголь" и АО "Шаргунькумир".

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 по управлению государственными активами при Госкомконкуренции Республики Узбекистан.

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

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

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

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

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 29.06.2018 г. № УП-5468 «О Концепции совершенствования налоговой политики Республики Узбекистан» АО «Узбекистон темир йуллари» в части дивидендной политики в финансовом анализе на 2019 год предусмотрено безусловное начисление дивидендов от чистой прибыли, в соответствии с законодательством.

15.2. Кадровая политика

АО "УТЙ" имеет систему подготовки кадров всех уровней: специалистов со средним и высшим специальным образованием, массовых рабочих профессий. В структуре общества имеются институт и 3 колледжа.

Задачами управления кадров и отдела подготовки персонала являются:

- анализ потребности подразделений общества в специалистах, решение вопросов по регулированию численности работников структурных подразделений общества, в соответствии с заданным объемом работы и утвержденным штатным расписанием, а также анализ численности по приему 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;
- применение методов 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 молодежи установленных традиций общества, обеспечения бесперебойной работы общества и плавной сменяемости 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 путем 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.

Таблица 13. Показатели производительности труда

Показатели	Единица измерения	2018 г.	Прогноз на 2019 г.
Приведенная работа*	млн. тн – км	31545,2	31676
Численность работников	человек	35342	35600
Производительность труда	тыс. тн-км / человек	894	895

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

Таблица 14. Численность персонала общества

Наименование подразделения	2017 г.	Ожидаемое за 2018 г.	Прогноз на 2019 г.
Центральный аппарат	93	94	94
Управление эксплуатации локомотивов	7534	7596	7600
Управление электроснабжения	2519	2738	2900
Управление сигнализации и связи	3441	3418	3451
Управление путевого хозяйства	8900	9523	9600
Управление вагонного хозяйства	4180	4034	4200
Управление организации перевозок	5906	5979	6000
Управление логистики, грузовой и коммерческой работы	1764	1765	1775
Управление «Темирйулёнилгитаъмин»	647	1560	1700
Прочие	7332	7664	7800
Всего – основная деятельность	42316	44371	45120
Промышленные предприятия, подрядные организации, социальная сфера	19121	20132	20200
Метрополитен	3037	3067	3300
АО "Узбекуголь"		5997	6000
АО "Шаргунькумир"		488	500
ВСЕГО по обществу без акционерных обществ	64474	74055	75120

Обществом проводятся мероприятия по оптимизации численности управленческого персонала.

Создано 4433 новых рабочих мест, в том числе рабочие места в соответствии с инвестиционной программой – 1873 рабочих мест, по программе локализации – 73 рабочих мест, по программе развития отрасли – 2287 рабочих мест, надомного труда -300;

15.3. Социальная сфера

Стабильная работа железнодорожного транспорта и благополучие его работников в значительной мере взаимосвязаны и 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 и 16 медицинских учреждений, санаторий-профилакторий, 9 центров санитарно-эпидемиологического надзора, которые содержатся за счет средств общества.

На развитие социальной сферы в 2018 году общество направила 197 млрд. сум, в 2019 году будет направлено 240 млрд. сум или 121,8% к отчету 2018 года, в

том числе на объекты здравоохранения – 135 млрд. сум, на учебные заведения – 105 млрд. сум.

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

16.ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2019 год разработана в соответствии со следующими принципами и политикой:

Общая сумма капитальных вложений учитывает наличие источников финансирования и финансовых ресурсов АО «УТЙ».

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

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

Общая сумма расходов на капиталовложения на планируемый период составляет 506,83 млн. долларов США.

Значительные средства планируется направить на электрификацию железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан, строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте, строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена, модернизацию АО «Шаргунькумир» с доведением проектной мощности до 900 тысячи тонн каменного угля в год.

Таблица 16. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2019 год

Проект	Сумма вложений (Экв. млн. долл. США)	Процент от общей суммы, %
Новое строительство	206,43	41
Модернизация и реконструкция	183,45	36
Другие направления	116,95	23
Всего	506,83	100

Финансирование инвестиционных проектов на 2019 год будет осуществляться, прежде всего, из собственных источников, как это показано в таблице 17.

Источник финансирования	Сумма вложений (млн. сум)	Сумма вложений (Экв. млн. долл. США)	Процент от общей суммы, %
Собственные средства	1 518 734	182,98	36
Кредиты ФРРУз		107,67	21
Международные источники		72,90	14
Государственный бюджет	572 700	69,00	14
Кредиты коммерческих банков	243 024	29,28	6
Прямые иностранные инвестиции		45,00	9
Всего		506,83	100

Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2019 год

№ п/п	Наименование инициаторов и проектов	Проектная мощность	Сроки реализации	иностран- ный партнер/ кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.2019г.	Прогноз освоения на 2019 год (млн. сум)	Прогноз освоения на 2019год (экв. млн. долл. США Курс=8300 сум)	Основание для включения в прогноз
	АО "Узбекистон темир йуллари"				3 724,86	1 484,28		506,83	
	собственные средства				1 395,38	434,36	1 518 734	182,98	
	ФРРУз				586,39	266,59		107,67	
	прямые иностранные инвестиции				183,00	155,30		45,00	
	иностраные инвестиции п/г				894,28	305,46		72,90	
	кредиты коммерческих банков				79,73	50,00	243 024	29,28	
	бюджетные средства				586,08	272,57	572 700	69,00	
1	Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан	145,1 км	2017-2021 гг.	АБР	160,14	97,82		40,71	Постановление Президента Республики Узбекистан от 17.10.2017г. №ПП-3336
	собственные средства				80,14	45,82	97 193	11,71	
	иностраные инвестиции п/г				80,00	52,00		29,00	
2	Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкент	54,8 км	2017-2021 гг.	Эксимбанк (КНР)	422,23	380,63		101,54	Постановление Президента Республики Узбекистан от 19.05.2017г. №ПП-2979 Указ Президента Республики Узбекистан от 24.05.2018г. №УП-5447
	бюджетные средства				221,73	180,13	344 782	41,54	
	ФРРУз				140,00	140,00		50,00	
	иностраные инвестиции п/г				60,50	60,50		10,00	

3	Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена	2,9 км	2017-2019 гг.		103,82	47,78		32,57	Постановление Президента Республики Узбекистан от 07.11.2016г. №ПП-2653
	государственный бюджет				51,02	33,28	149 981	18,07	
	средства ФРР Уз				52,80	14,50		14,50	
4	Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена в т.ч.:	6,9 км	2017-2020 гг.		91,61	48,91		9,19	Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.11.2016г. №ПП-2664
	государственный бюджет				56,51	42,82	49 966	6,02	
	ФРРУ				35,10	6,09		3,17	
5	Строительство парка "Навруз" в г. Ташкент"	объект	2017-2019 гг.	ООО «Селена»	14,80	5,86		5,86	Постановление Президента Республики Узбекистан от 07.08.2017г. №ПП-3174
	собственные средства				14,80	5,86	48 638	5,86	
	прямые иностранные инвестиции				7,00				
6	Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией участка ""Пап-Коканд-Андижан	объект	2013-2019 гг.	МБРР, Эксимбанк КНР	1 461,14	106,74		9,61	Постановление Президента Республики Узбекистан от 18.06.2013г. №ПП-1985 Постановление Президента Республики Узбекистан от 26.06.2015г. №ПП-2362 Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 24.12.2013г. №ПКМ-296
	государственный бюджет				200,25				
	собственные средства				473,40	86,17	63 163	7,61	
	иностраные кредиты по гарантии				545,00	20,57		2,00	
	ФРРУ				242,49				

7	Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад с организацией пригородного движения поездов	65 км	2017-2019 гг.		18,02	16,64		12,22	Распоряжение Президента Республики Узбекистан от 11.09.2018г. №Р-5364
	собственные средства				11,85	11,43	81 423	9,81	
	бюджетные средства				6,17	4,93	20 000	2,41	
8	Модернизация АО «Шаргунькумир» с доведением проектной мощности до 900 тысячи тонн каменного угля в год	900 тыс. каменного угля в год	2017-2020 гг.	Эксимбанк КНР	105,51	63,37		31,37	Постановление Президента Республики Узбекистан от 13.06.2017г. №ПП-3054 Постановление Президента Республики Узбекистан от 13.01.2017г. №ПП-2727.
	собственные средства				11,00	9,98	37 101	4,47	
	иностранные кредиты под гарантию Республики Узбекистан				89,78	53,39		26,90	
	кредиты коммерческих банков				4,73				
9	Строительство шахты "Ангренская"	4 млн. угля в год	2017-2021 гг.	Эксимбанк КНР	165,00	163,70		6,95	Постановления Президента Республики Узбекистан от 13.06.2017г. №ПП-3054
	собственные средства				25,00	23,70	16 185	1,95	
	иностранные кредиты под гарантию Республики Узбекистан				119,00	119,00		5,00	
	ФРРУ				21,00	21,00			
10	Реабилитация железнодорожных путей	960 км	2015-2019 гг.		270,20	86,83	293 571	35,37	Постановление Президента Республики Узбекистан от 06.03.2015г. №ПП-2313

11	Восстановление локомотивов	164 ед. локомотивов	2015-2019 гг.		66,10	10,06	83 498	10,06	Указ Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015г. №УП-4707
12	Восстановление с продлением срока службы, модернизация и переоборудование грузовых вагонов	7281 ед.	2015-2019 гг.		10,19	16,24	84 079	10,13	Указ Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015г. №УП-4707
13	Строительство грузовых вагонов	4350 ед.	2015-2019 гг.		353,20	123,47	599 426	72,22	Указ Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015г. №УП-4707
14	Обновление состава пассажирских вагонов	82 ед.	2015-2019 гг.		43,80	4,27	34 611	4,17	Указ Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015г. №УП-4707
15	Приобретение оборудования и технологий для подразделений компании		2015-2019 гг.		30,70	8,11	65 653	7,91	Постановление Президента Республики Узбекистан от 06.03.2015г. №ПП-2313
16	Освоение Байсунского месторождения каменного угля с добычей до 50,0 тыс. тонн угля в год	50 тыс. тонн угля в год	2018-2019 гг.		5,00	1,71	14 193	1,71	Протокол Президента Республики Узбекистан от 27.01.2018г. №1358-XX
17	Строительство многопрофильной клиники в г. Ташкент	объект	2017-2020 гг.	ООО «УГМК Холдинг»	150,00	135,00		30,00	Постановления Президента Республики Узбекистан от 19.07.2018г. №ПП-3874
	прямые инвестиции				150,00	135,00		30,00	
18	Организация производства высококачественной спиртной продукции	12,7 млн. шт.	2017-2020 гг.	ООО «Селена»	26,00	20,30		15,00	Постановления Президента Республики Узбекистан от 19.07.2018г. №ПП-3874
	прямые инвестиции				26,00	20,30		15,00	
19	Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе	объект	2018-2020 гг.		140,00	115,00		49,28	Постановление Президента Республики Узбекистан от 30.06.2017 г. №ПП-3104 от 03.01.2018 г. №ПП-3456

	аэродрома ""Ташкент-Восточный"" (1 этап)								
	кредиты коммерческих банков				75,00	50,00	243 024	29,28	
	ФРРУ				65,00	65,00		20,00	
20	Приобретение подвижного состава для Ташкентского метрополитена	5 составов	2018-2020 гг.		30,00	20,00		20,00	Протокол Президента Республики Узбекистан от 02.08.2018г. №13206-XX
	ФРРУ				30,00	20,00		20,00	
21	Модернизация вагонов метро с продлением их срока службы на 15 лет	96 ед.	2016-2019 гг.		50,40	11,41		0,96	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 03.02.2016г. №ПКМ-24
	бюджетные средства				50,40	11,41	8 000	0,96	

Приоритетными инвестиционными проектами на 2019 год являются:

- «Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан» и «Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад с организацией пригородного движения поездов», реализация которых позволит сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, ремонт и техническое содержание технических средств, увеличить пропускную способность ж.д. линии, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.

- «Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена», «Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена», «Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте», реализация которого позволит развить дорожно-транспортную инфраструктуру города Ташкента, сократить пассажирских перевозок автотранспортными средствами, что позволит улучшить экологическую ситуацию в городе.

- реабилитация железнодорожных путей, которая позволит обеспечить безопасность движения поездов, снизить эксплуатационные расходы и улучшить качество предоставляемых услуг

- строительство, приобретение, модернизация и восстановление подвижного состава, способствующие обновлению и улучшению парка подвижного состава компании, снижению эксплуатационных расходов, обеспечению безопасности движения поездов и улучшению качества предоставляемых услуг.

- в 2019 году предусмотрены ремонт и восстановление 26 локомотивов, 1994 грузовых вагонов, строительство 1200 грузовых и 15 пассажирских вагонов, а также реабилитация 180 км железнодорожных путей.

- в 2019 году предусмотрен ввод в эксплуатацию 4 проектов:

Строительство парка "Навруз" в г.Ташкент;

Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена;

Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад;

Освоение Байсунского месторождения каменного угля с добычей до 50,0 тыс. тонн угля в год (1 этап).

17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

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» ведет реализацию проекта «Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома «Ташкент-Восточный». Техническое задание на разработку ТЭР проекта разработано и утверждено с протоколом ОНТС от 16.04.2018года №10. Период строительства принят на интервал 2018-2020г.

Проектом предусматривается:

- устройство искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП) с удлинением до 4,0 км;
- перрон для пассажирских самолетов со стоянками на 20 воздушных судов с рулежными дорожками;
- здание обслуживания первых лиц и правительственных делегаций Республики Узбекистан и иностранных государств (ЗООД);
- здания обслуживания деловых кругов пропускной способностью 250 пасс/час;
- контрольно-пропускной пункт;
- здания караульной службы;
- здания служб, обеспечивающих полеты (брифинг, медицинской 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 самолетов "Боинг-787", "А-320" и двух вертолетов МИ-8;
- пожарное депо;
- светосигнальное оборудование и радиотехнические средства аэродрома по (модернизации) III- категории;
- метеорологическое оборудование по III-категории;
- грузовой терминал на 50 тн. грузов в сутки;

- стоянка грузового терминал для большегрузных самолетов типа "Боинг-747-8";
- здания для батальона на 350 человек охраны аэродрома;
- стоянки для самолетов Минобороны и АО «ТМЗ»;
- реконструкция склад ГСМ с автозаправочной станции;
- места стоянок легковых автомашин.
- ограждение по периметру, в том числе: железобетонную со спиралью высотой 3,0 метр, металлическое ажурной высотой 4,0 метр и из металлосетчатой высотой 4,0 метр.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан ПП-2979 от 19.05.17г «О мерах по реализации проекта «Строительство электрифицированной скоростной двухпутной кольцевой железной дороги в городе Ташкенте» разрабатывается предварительный технико-экономический расчет (ПТЭР) проекта.

Период строительства принят на интервал 2017-2021г. Проектом предусматривается перевозка более 150,0 тыс.пассажиров в день, для чего по двухпутной железной дороге во встречных направлениях в кольцевом режиме будут курсировать до 10 электропоездов облученного типа с средним интервалом движения в 10 мин. При реализации полной вместимости подвижного состава организуемый режим движения будет способен осуществить перевозку до 500,0 тыс.пассажиров в день.

В 2019 году в АЖ "Узбекистон темир йуллари" будет осуществлять строительство следующих объектов инфраструктуры:

- В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 269 от 17.09.2015 г. «О дополнительных мерах по реализации проекта «Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап» с электрификацией участка «Пап-Коканд-Андижан»» протяженностью 186 км, с включением указанных работ в состав проекта «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап» - 84,0 млн. долларов США;
- «Электрификация железнодорожных участка Андижан-Савай-Ханабад» - 9,81 млн. долларов США;
- «Электрификация железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан» - 11,71 млн. долларов США;
- Реабилитация железнодорожных путей – 35,37 млн. долларов США.

18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Отчет о прибыли и убытках

	Ожидаемое за 2018 год	Млрд. сум	Прогноз на 2019год	Млрд. сум
10	Доходы	7 426	Доходы	8021
20	От перевозок (30+40)	5 783	От перевозок	6 190
30	В т.ч. от грузовых перевозок	5 393	В т.ч. от грузовых перевозок	5 751
40	от пассажирских перевозок	390	от пассажирских перевозок	439
50	Расходы основной деятельности		Расходы основной деятельности	
60	Производственные затраты	3 920	Производственные затраты	4 523
70	Расходы периода	671	Расходы периода	710
80	Амортизация	1 149	Амортизация	1 599
90	Расходы социального характера	197	Расходы социального характера	240
100	Всего (60+70+80+90)	5 937	Всего	7 072
110	Доходы по финансовой деятельности		Доходы по финансовой деятельности	
120	Расходы по финансовой деятельности	508	Расходы по финансовой деятельности	508
130	Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов (10-100+110-120)	981	Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов	441
140	Налог на прибыль	108	Налог на прибыль	28
	Налог на инфраструктуру			
150	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога	873	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога	413

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

На 2019 год предусмотрен рост доходов с учетом выполнения объема работ в сумме 595,1 млрд. сум, в том числе по перевозкам 406,5 млрд. сум.

Производственные затраты предусмотрены с учетом роста на 15,4% , в том числе фонда оплаты труда в среднем на 30%, рост материальных затрат на 22,6% (топливно-энергетические расходы согласно ПКМ РУз № 897 от 01.11.2018г).

Амортизация с вводом электрификации (принятия основных средств) и переоценки основных средств возрастет на 39,2%.

Прогноз расходов периода взят с незначительным ростом на 3,6%.

Расходы на содержание социальной сферы по предварительным данным предусмотрены с учетом роста фонда оплаты труда, роста цен на материальные затраты, медикаменты и питания, а также ремонтного фонда.

Результат от финансовой деятельности в прогнозе предусмотрен по итогам финансового отчета за 9 месяцев 2018 года.

В прогнозе бизнес-плана в 2018 году в пункте «прочие налоги и сборы от прибыли» был предусмотрен налог на инфраструктуру 8%, который с 1 января 2018 года объединен в единый налог на прибыль 14%.

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы», постановлениями Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года №ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре», а также рядом других правительственных решений ожидаемую прибыль общества планируется направить на реализацию важнейших проектов по модернизации, техническому и технологическому перевооружению производства, на обновление подвижного состава.

Учитывая необходимость в финансировании крупных инвестиционных проектов, общество принимает все меры по сокращению просроченной дебиторской задолженности и недопущению её в будущем. В целях этого, в обществе образована рабочая комиссия для проведения мониторинга и принятия соответствующих мер по погашению дебиторской и кредиторской задолженности, установлен контроль по своевременной уплате налогов и обязательных отчислений по плану графику. Комплекс мероприятий по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности на 2019 год приведен в приложении № 3.

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

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

19. СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ

АО «УТЙ» ведет благотворительную деятельность по следующим основным направлениям: здравоохранение, культура, спорт, образование, сохранение исторических памятников, забота о ветеранах и др.

Социальная политика общества основывается на следующих базовых принципах: адресность предоставляемой помощи, системность методологии, открытость в принятии и исполнении решений, а также отчет о целевом использовании средств.

В приложении 2 «Прогнозные параметры о доходах и расходах АО "Узбекистон темир йуллари" на 2019 год» отражены отчетные и прогнозные размеры расходов, направляемые на благотворительную и спонсорскую помощь. В 2018 году на благотворительную и спонсорскую помощь прогнозируется направить средства в сумме 65,0 млрд. сум. Спонсорская помощь осуществляется согласно сметам расходов на содержание федерации бокса, футбольного клуба, а

также протокольных поручений Кабинета Министров Республики Узбекистан. В течение года могут быть произведена корректировка суммы спонсорской помощи.

В 2018 году во исполнение распоряжение Президента Республики Узбекистан №Р-5155 от 28 декабря 2017 года «Год поддержки активного предпринимательства и инновационных идей и технологий» по АО «УТЙ» издан приказ и разработана отраслевая программа, предусматривающая кардинальное повышение качества и результативности осуществляемых процессов демократизации и обеспечение прав, свобод и интересов работников железнодорожного транспорта.

В АО «УТЙ» в течении 2018 года был организован выезд медико-санитарного поезда «Саломатлик» для регулярных углубленных медицинских осмотров железнодорожников и членов их семей, проживающих в отдаленных районах республики с неблагоприятной экологической обстановкой. В 2018 году поезд совершил ряд поездок, одна из них совместно с благотворительным фондом «Соғлом авлод учун». Итоги выезда поезда таковы: осмотрено и проконсультировано всего – 16 599 чел., из них 2275 женщины, 1 161 детей, 955 пенсионеров, 171 инвалидов. Сделано флюорограмм грудной клетки – 2 014 чел., ЭКГ – 1 994, сдали анализы всех видов – 4704 чел., УЗИ – 3 965 чел. Расходы по поезду составили 183,6 млн. сум.

Учитывая важность проводимой в стране политики социальной защиты населения и охраны здоровья, дальнейшее развитие и совершенствование системы медико-социальной помощи пенсионерам, инвалидам, одиноким престарелым и другим уязвимым категориям населения для обеспечения их полноценной жизнедеятельности, АО "Узбекистон темир йуллари" в 2019 году планирует направить на благотворительность порядка 40,0 млрд. сум, но не более 10 процентов от чистой прибыли, в соответствии со статьей 5 Закона Республики Узбекистан «О благотворительности».

20.SWOT-АНАЛИЗ

Сильные стороны, слабые стороны, возможности и угрозы

Анализ сильных сторон, слабых сторон, возможностей и угроз (SWOT-анализ) фокусирует стратегию на ключевых проблемах. Целью является: (i) укрепление сильных сторон; (ii) ликвидация/сведение до минимума слабых сторон; (iii) развитие возможностей; и (iv) противодействие угрозам.

Таблица 18. Местная железнодорожная сеть

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Резервные мощности в системе. 2. Хороший охват сети. 3. Опытное руководство.	1. Утрата энергии из-за раздробления Центрально-Азиатских железных дорог и конкурентного развития новых линий.
Возможности	Угрозы
1. Повышение эффективности функционирования за счет инвестиций на новые дороги в регионе.	1. Резкое повышение цен на основные импортируемые материалы и запасные части

Таблица 19. **Международные железнодорожные коридоры**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Доступ к обширной железнодорожной сети стран СНГ.</p> <p>2. Сеть коридоров становится более интегрированной на территории Узбекистана, тем самым снижаются затраты и задержки при прохождении границ.</p> <p>3. Усовершенствование инфраструктуры внутренних железнодорожных перевозок будет благоприятно воздействовать на международные коридоры.</p>	<p>1. Сеть железных дорог СНГ спроектирована для обслуживания потребностей бывшего СССР, что вызвало проблемы после принятия независимости.</p> <p>2. Проблемы с инфраструктурой и ограничения в соседних странах.</p> <p>3. Необходимость смены колеи для достижения ключевых рынков.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Линия Ангрэн-Пап должна привлечь международные транзитные перевозки.</p> <p>2. Связь с Китаем через Кыргызскую Республику породит транзитные/ международные перевозки.</p>	<p>1. Износ инфраструктуры в сетях соседних стран, приводящий к еще большим ограничениям скорости.</p> <p>2. Отсутствие финансирования строительства ж.д. линии из Кыргызстана в Китай из-за высокой стоимости проекта.</p>

Таблица 20. **Внутренние железнодорожные перевозки**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Резервные мощности для новых перевозок.</p> <p>2. Хорошие связи с крупными грузоотправителями и грузополучателями.</p>	<p>1. Тарифы на внутренние грузовые перевозки контролируются Министерством финансов.</p> <p>2. Вагонное хозяйство нуждается в модернизации.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Удобное месторасположение для развития транзитных перевозок.</p> <p>2. Крупные капиталовложения в строительство новых линий в регионе увеличат рынок грузовых железнодорожных перевозок.</p>	<p>1. Повышение внутренней конкуренции со стороны отрасли грузовых автомобильных перевозок.</p> <p>2. Программа реконструкции автомобильных дорог улучшит деятельность автомобильного транспорта.</p> <p>3. Развитие местных автотранспортных компаний и обновление парка автотранспортных средств повысит конкуренцию.</p>

Таблица 21. **Пассажи́рские железнодорожные перевозки**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Определенные резервные мощности для новых услуг.</p> <p>2. Хороший охват в регионах республики.</p>	<p>1. Тарифы на внутренние пассажирские перевозки контролируются министерством финансов.</p> <p>2. Вагонное хозяйство нуждается в модернизации.</p> <p>3. Ограниченная концентрация маркетинговых исследований.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Заключение договоров с туристическими организациями</p>	<p>1. Потеря пассажиропотока в пользу услуг частного автотранспорта/ воздушных перевозок.</p> <p>2. Программа реконструкции автомобильных дорог и парка подвижного состава улучшит осуществление междугородных автобусных перевозок.</p>

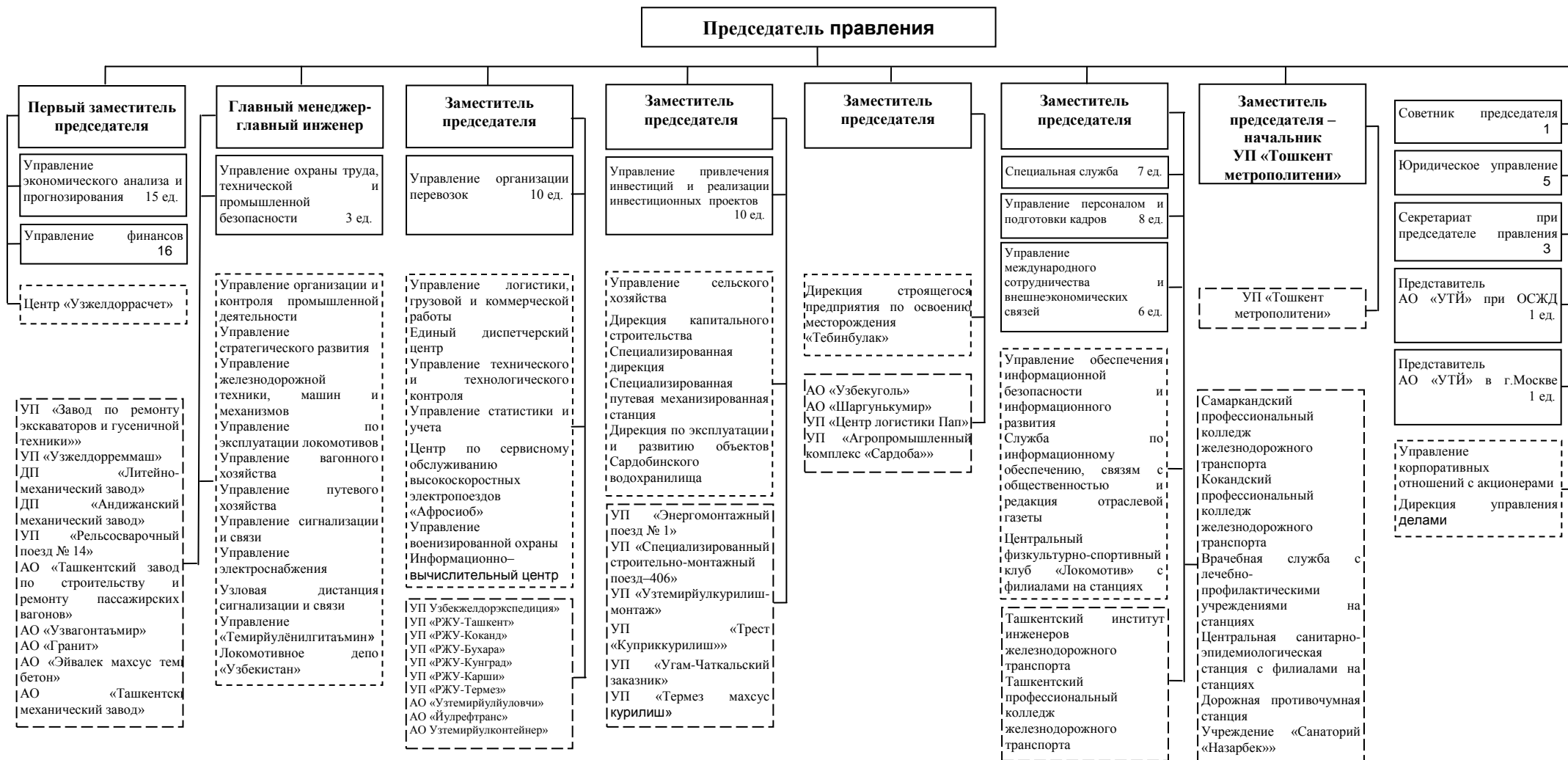
Таблица 22. **Международные грузовые железнодорожные перевозки**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Доступ к обширной железнодорожной сети на всей территории СНГ.</p> <p>2. Высокая конкурентоспособность при перевозке на дальние расстояния, особенно для перевозки малоценных грузов.</p> <p>3. Система отслеживания вагонов для определения местонахождения грузов в любое время.</p> <p>4. АО УТЙ является опытным оператором.</p>	<p>1. Неудовлетворительные уровни обслуживания для перевозок с добавленной стоимостью.</p> <p>2. Уровни обслуживания преимущественно зависят от деятельности железных дорог в других странах.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Рост торговых связей с Китаем и Восточной Азией благоприятствует железнодорожному транспорту.</p> <p>2. Потенциальный рост в Афганистане в качестве рынка экспорта/транзита.</p> <p>3. Потенциал интермодальных услуг для обслуживания перевозок с добавленной стоимостью.</p>	<p>1. Увеличение перевозок, осуществляемых по высокому тарифу, за счет сырья.</p> <p>2. Отсутствие инвестиций в железнодорожную систему СНГ, приводящее к более протяженному, менее надежному времени перевозки.</p>

Таблица 23. **Интермодальные услуги**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Более низкие транспортные расходы на основных маршрутах по сравнению с автомобильным транспортом.</p> <p>2. Сопоставимое время перевозки, если будут введены маршрутные поезда.</p> <p>3. Значительный потенциал для расширения.</p> <p>4. Снижает перегруженность на автомобильных пограничных переходах</p>	<p>1. Проблемы с обслуживанием и надежностью делают интермодальный транспорт менее привлекательным, чем автомобильный, если стоимость не является основным вопросом.</p> <p>2. Большинство проблем являются внешними, а потому трудными для разрешения.</p> <p>3. Отсутствие использования сквозных и комбинированных коносаментов.</p> <p>4. Одномодальный характер транспортно-экспедиторской отрасли.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Развитие услуг от двери до двери, таким образом, снижая общие транспортные расходы.</p> <p>2. Финансовые льготы развивающимся узбекским производителям экспортных товаров.</p>	<p>1. Судходные общества, экспедиторы и железные дороги не поддерживают концепцию.</p> <p>2. Слишком много объектов без необходимой критической массы для обеспечения жизнеспособности.</p>

Структура исполнительного аппарата АО «УТЙ»



– центральный аппарат
 – подразделения без статуса юридического лица

Прогнозные финансовые параметры АО "Узбекистон темир йуллари"
на 2019 год

Наименование показателей	Ед.измер.	Год			в том числе								
		прогноз 2018г.	ожидаем. 2018г.	прогноз 2019г.	1 квартал			1 полугодие			9 месяцев		
					прогноз 2018г.	отчет 2018г.	прогноз 2019г.	прогноз 2018г.	отчет 2018г.	прогноз 2019г.	прогноз 2018г.	отчет 2018г.	прогноз 2019г.
Выручка (доходы всего)	млрд.сум	5926	7426	8021	1422	2061	1963	2907	3665	3807	4216	5450	5724
в т.ч. от перевозок	млрд.сум	5031	5783	6190	1211	1607	1523	2474	2897	3066	3758	4228	4614
от подсобно- вспомогательной деятельности	млрд.сум	895	1643	1831	211	454	480	433	768	741	458	1222	1110
Расходы основной деятельности	млрд.сум	4845	5937	7072	1001	1395	1579	2123	2706	3167	3257	4249	5042
Производственные затраты	млрд.сум	3168	3920	4523	639	919	991	1356	1744	2001	2062	2739	3249
Расходы периода	млрд.сум	658	671	710	132	178	164	295	348	297	465	561	461
Амортизация	млрд.сум	884	1149	1159	200	261	364	402	538	749	630	828	1152
Расходы социального характера	млрд.сум	135	197	240	30	37	60	70	76	120	100	121	180
Всего	млрд.сум												
Финансовые затраты	млрд.сум												
Результат от финансовой деятельности	млрд.сум	-270	-508	-508	-68	-170	-170	-136	-357	-357	-225	-508	-261
Прибыль до уплаты налога	млрд.сум	811	981	441	353	496	214	648	602	283	734	693	421
Налог на прибыль	млрд.сум	48	108	28	19	30	21	36	34	31	42	43	34
Прочие налоги и сборы от прибыли	млрд.сум	60			27			49			55		
Чистая прибыль	млрд.сум	703	873	413	307	466	193	563	568	252	637	650	387

Примечание: в прогнозах "результат от финансовой деятельности на 2019год " предусмотрена сумма выплаты процентов и комиссии за полученные кредиты 1422

Мероприятия
по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности на 2019 год по
АО «УТЙ»

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Создание рабочей комиссии по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности под председательством первого заместителя правления общества	Январь 2019 года
2	Ежеквартальное заслушивание о состоянии уровня дебиторской и кредиторской задолженности, разработкой конкретных мер по погашению задолженностей	Ежеквартально, после отчетного периода
3	Действовать в соответствии со статьями 235-244 Гражданского кодекса Республики Узбекистан (зачеты, схемы и подача претензий, исковых заявлений)	Ежемесячно
4	Разработка межведомственных графиков погашения задолженностей	Ежеквартально
5	Проведение семинаров среди работников общества по обеспечению сохранности перевозимых грузов, правильности начисления сборов и штрафов за оказанные железнодорожные услуги	I квартал 2019 года
6	Проведение семинаров по организации и ведению договорной работы, ознакомление с нововведениями в законодательстве Республики Узбекистан и локальных нормативных актах общества.	Январь-февраль 2019 года

График погашения иностранных кредитов по АО Узбекистон темир йуллари за 2019 год

млн.доллар США

№	Наименование проекта	Сумма кредита	Всего	Виды выплат	Январь	Февр.	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сент.	Октябрь	Нояб	Декаб
№	В целом по АО "УТЙ"		49,368	основной	3,743	0,525	4,460	2,383	4,564	3,068	15,409	0,525	4,676	2,383	4,564	3,068
			37,764	процент	7,998	1,159	4,039	0,432	3,549	1,011	8,257	2,423	3,969	0,608	3,488	0,832
			87,132	ВСЕГО	11,740	1,684	8,499	2,814	8,113	4,079	23,666	2,948	8,646	2,991	8,052	3,900
1	Совершенствование ж.д. пасс. перевозок	6,097 млрд. яп. Йен	2,642	основной					1,321						1,321	
			0,513	процент					0,265						0,248	
			3,155	ВСЕГО					1,586						1,569	
2	Реконструкция железных дорог	62,61 млн. долл. США	4,572	основной			2,230						2,342			
			1,751	процент			0,912						0,839			
			6,323	ВСЕГО			3,142						3,181			
3	Модернизация железных дорог	70 млн. долл. США	4,231	основной			2,063						2,168			
			1,306	процент			0,672						0,634			
			5,537	ВСЕГО			2,735						2,802			
4	Модернизация железных дорог	5 млн. долл. США	0,333	основной			0,167						0,167			
			0,025	процент			0,014						0,011			
			0,359	ВСЕГО			0,180						0,178			
5	Строительство новой ж. д. Ташгузар-Кумгурган	16,359 млрд. яп. йен	4,765	основной				2,383						2,383		
			0,491	процент				0,247						0,244		
			5,256	ВСЕГО				2,630						2,626		
	Элек-ция	24,99	0,978	основной						0,489						0,489

6	ж. д. участка Тукумачи-Ангрен	млн. евро	0,189	процент						0,095					0,094
			1,167	ВСЕГО							0,584				
7	Элек-ция ж. д. участка Тукумачи-Ангрен	6,2 млн. кув. динар	1,454	основной					0,727						0,727
			0,277	процент					0,144						0,133
			1,731	ВСЕГО					0,871						
8	Обновление парка пасс. локомотивов ГАЗК "УТЙ". Закупка пасс. электровозов	70,11 млн. долл. США	4,674	основной	2,337							2,337			
			1,093	процент	0,564								0,529		
			5,767	ВСЕГО	2,901								2,866		
9	Приобретение 2-х выс. скорост. пасс. электропоездов Talgo-250	19,0 млн. евро		основной											
			0,184	процент							0,092				0,092
			0,184	ВСЕГО							0,092				
10	Реконструкция литейного производства на ДП "ЛМЗ"	48,798 млн. долл. США		основной											
			0,789	процент	0,398							0,391			
			0,789	ВСЕГО	0,398							0,391			
11	Обновление парка локомотив	42,17 млн. долл.	2,811	основной	1,406							1,406			
			0,850	процент	0,436								0,413		

	ов ГАЖК "УТЙ" закупка 11 секций груз. электровоз ов	США	3,661	ВСЕГО	1,842						1,819				
--	---	-----	-------	-------	-------	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	--

12	Элект-ция ж.д. участка Мароканд- Карши	100 млн. долл. США	5,031	основной					2,516						2,516
			3,038	процент					1,541						1,497
			8,069	ВСЕГО					4,057						4,013
13	Элект-ция ж.д. участка Карши- Термез	18,067 млрд. яп. Йен		основной											
			1,661	процент			0,815					0,846			
			1,661	ВСЕГО			0,815					0,846			
14	Строитель ство новой элек-ной ж.д. линии Ангрен- Пап	131 млн. долл. США		основной											
			2,897	процент			1,437					1,460			
			2,897	ВСЕГО			1,437					1,460			
15	Строитель ство новой элек-ной ж.д. линии Ангрен- Пап	111,49 млн. долл. США		основной											
			2,502	процент	1,261						1,241				
			2,502	ВСЕГО	1,261						1,241				
16	Строитель ство новой элек-ной ж.д. линии Ангрен- Пап	350 млн. долл. США	11,667	основной							11,667				
			7,984	процент	4,025						3,959				
			19,651	ВСЕГО	4,025						15,626				
	Строитель	160		основной											

17	ство новой элек-ной ж.д. линии Ангрена-пап	млн. долл. США	2,279	процент		0,692						1,587				
			2,279	ВСЕГО		0,692							1,587			
18	Обновление парка локомотивов. Приобретение 11 груз. электровазнов 2-этап	42,17 млн. долл. США		основной												
			0,962	процент	0,485						0,477					
			0,962	ВСЕГО	0,485							0,477				
19	Элек-ция ж.д. линии Самарканд-Бухара с орг. высокоск. движ. пасс. поездов	75 млн. долл. США	5,159	основной						2,580						2,580
			2,199	процент	0,191	0,172	0,191	0,184	0,191	0,181	0,184	0,184	0,178	0,184	0,178	0,181
			7,358	ВСЕГО	0,191	0,172	0,191	0,184	0,191	2,761	0,184	0,184	0,178	0,184	0,178	2,760
20	Приобретение 2-х выс. скорост. пасс. электропоездов Talgo-250	19 млн. евро		основной												
			0,502	процент							0,250					0,252
			0,502	ВСЕГО							0,250					
21	Строительство ж.д. линии Навои-Канимех-Мискен	126,3 млн. долл. США		основной												
			2,841	процент						1,409					1,432	
			2,841	ВСЕГО						1,409						1,432
22	Элек-ция ж.д.	80,0 млн. долл.		основной												
			0,828	процент		0,231							0,597			

	линии Пап-Наманган-Андижан	л. США	0,828	ВСЕГО		0,231						0,597				
23	Строительство ж.д. линии Ургенч-Хива	15,8 млн. долл. США		основной												
			0,360	процент					0,180				0,181			
			0,360	ВСЕГО					0,180				0,181			
24	Строительство ж.д. линии Карши-Китаб	18,92 млн. долл. США		основной												
			0,426	процент					0,212					0,213		
			0,426	ВСЕГО					0,212					0,213		
Кредиты по АО "Шаргунькумир"																
1	Модерн. АО "Шаргунькумир" с дов. произв. Мощн. до 900т. тонн каменного угля (УзПСБ)	89,78 млн. долл. США		основной												
			1,699	процент	0,637						1,062					
			1,699	ВСЕГО	0,637						1,062					
2	Модерн. АО "Шаргунькумир" с дов. произв. Мощн. до 900т. тонн каменного угля (НБ ВЭД РУ)	4,725 млн. долл. США	1,050	основной		0,525						0,525				
			0,118	процент		0,063						0,055				
			1,168	ВСЕГО		0,588						0,580				

ПЕРЕЧЕНЬ

основных ключевых показателей эффективности, (в том числе прогнозные значения и удельные веса)

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2019 год.

№	Показатель	Ед.изм.	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2019г.		Прим.
				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.сум								1,5%	1000,0	
2	Соотношение затрат и доходов (CIR — Cost Income Ratio)*	К								2,0%	0,900	
3	Рентабельность привлеченного капитала (ROCE — Return on Capital Employed (ROCE = Earnings Before Interest and Tax (EBIT) / Capital Employed (Total Assets – Current Liabilities)))*	К								2,0%	0,032	
4	Рентабельность акционерного капитала (ROE — Return On Equity(Net Income/Shareholder's Equity))*	К								2,0%	0,060	
5	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR –Total Shareholders Return)*	К										
6	Рентабельность активов	К	> 0,05	12,0%	0,020	12,0%	0,020	12,0%	0,020	15,0%	0,014	АО "УТЙ" является предприятием естественной монополии
7	Коэффициент абсолютной ликвидности	К	> 0,2	12,0%	0,140	12,0%	0,140	12,0%	0,140	15,0%	0,120	АО "УТЙ" является предприятием естественной монополии
8	Коэффициент финансовой независимости	К	> 1	11,0%	6,000	11,0%	7,200	11,0%	8,000	12,0%	6,010	
9	Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	день		20,0%	85,000	20,0%	85,000	20,0%	90,000	17,0%	90,000	

10	Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	день		20,0%	70,000	20,0%	80,000	20,0%	90,000	17,0%	80,000	
11	Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	> 1,25	25,0%	3,000	25,0%	3,500	25,0%	3,000	16,0%	3,000	
12	Дивидендный выход (%)	%								0,5%	0,01	
13	Показатель снижения дебиторской задолженности (в % к установленному заданию)	%										На основании динамики роста объемов грузовых и пассажирских перевозок, ежегодного повышения тарифов на перевозки, в зависимости от курсового роста по отношению к суму, не представляется возможным произвести расчет нормы дебиторской задолженности
Всего:				100,0%		100,0%		100,0%		100,0%		

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

ПЕРЕЧЕНЬ

дополнительных ключевых показателей эффективности, (в том числе прогнозные значения и удельные веса)

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2019 год.

№	Показатель	Ед.изм.	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2019г.		Прим.
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Коэффициент износа основных средств	К	< 0,5	2,7%	0,300	2,7%	0,300	2,7%	0,310	2,1%	0,300	
2	Коэффициент обновления основных средств	К								1,2%	0,150	
3	Производительность труда	тыс/сум на 1раб.		12,0%	38746,0	12,0%	74490,3	12,0%	113869,7	12,0%	154731,4	
4	Фондоотдача	сум/на 1 сум стоимости ОС		7,1%	0,120	7,1%	0,230	7,1%	0,380	7,1%	0,600	
5	Коэффициент использования производственных мощностей	К										Учитывая специфику железнодорожной отрасли, а именно широкую разветвленность железнодорожных путей по всей республики, и специфичность показателей таких как провозная и пропускная способность, а также неравномерность движения следования груженых вагонов на отдельных

												участках железных дорог расчет использования производственных мощностей не предоставляется возможным.
6	Энергоэффективность(доля затрат на топливно-энергетических ресурсов в структуре себестоимости продукции)	%		10,0%	0,120	10,0%	0,120	10,0%	0,120	10,0%	0,120	
7	Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/на 1 раб.		6,0%	3,470	6,0%	10,500	6,0%	10,700	6,8%	13,700	
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.долл США		7,5%	30,000	7,5%	78,000	7,5%	133,000	7,0%	187,490	
10	Показатель выполнения параметров экспорта (в % к денежному объему)	%		2,4%	100,000	2,4%	100,000	2,4%	100,000	1,5%	100,000	
11	Отправление грузов (млн.тн)	млн.тн		21,5%	18,0	21,5%	38,0	21,5%	58,24	21,5%	78,48	
12	Отправление пассажиров (тыс.чел)	тыс.чел.		30,0%	5,055	30,0%	11,515	30,0%	17,040	30,0%	22,410	
Всего:				100,0%		100,0%		100%		100,0%		

СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН



