Б И З Н Е С – П Л А Н
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»
на 2018 год

Ташкент – 2017 г.

ГЛОССАРИЙ

АБР	Азиатский банк развития
АСУ	Автоматизированная система управления
ВОЛС	Волоконно-оптическая линия связи
ВСП	Верхнее строение пути
ВЧД	Вагонное депо
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ИССО	Искусственные сооружения
КНР	Китайская Народная Республика
МВПС	Моторвагоный 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 Ангрен-Пап» и «Электрификация ж.д. участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов». С пуском новых железнодорожных линий развернутая протяженность главных железнодорожных путей АО «УТЙ» составило 4842,4 км.

В 2016 году завершено строительство электрифицированной железной дороги «Ангрен-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 "Ангрен - 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.

Развернутая протяженность железнодорожных путей по республике составляет 4842,4 км., в том числе электрифицированных 2675,7 км станционных путей.

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 постановлениями Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года № ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре» определены основные направления, подходы и механизмы в области дальнейшего развития и совершенствования сети железных дорог, наращивания производственных мощностей отрасли, удовлетворения потребности предприятий и населения республики в перевозке грузов и пассажирских перевозок.

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 2017 г.**	**Эксплуатационный парк 2018 г. (прогноз)**
Магистральные электровозы	88	102
Магистральные тепловозы	114	94
Электросекции	18	21
Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	167	172
ВСЕГО	**387**	**389**

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-предупредительные 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 2017 году ожидается выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2 - 27 секций.

В 2018 году предусмотрено выполнить капитальный ремонт локомотивов в объёмах КР-1, КР-2 - 29 секций, в том числе электровозов - 11 секций, тепловозов - 18 секций.

В 2018-2019 годах предусмотрено приобретение 24 единиц электровозов, в том числе 16 единиц грузовых и 8 единиц пассажирских.

3.2. ВАГОНЫ

3.2.1. Грузовые вагоны

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

Грузовой вагон – единица подвижного состава, классифицирующаяся на следующие типы: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и прочие. АО УТЙ для осуществления перевозочного процесса располагает парком грузовых вагонов, в количестве 23,5 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

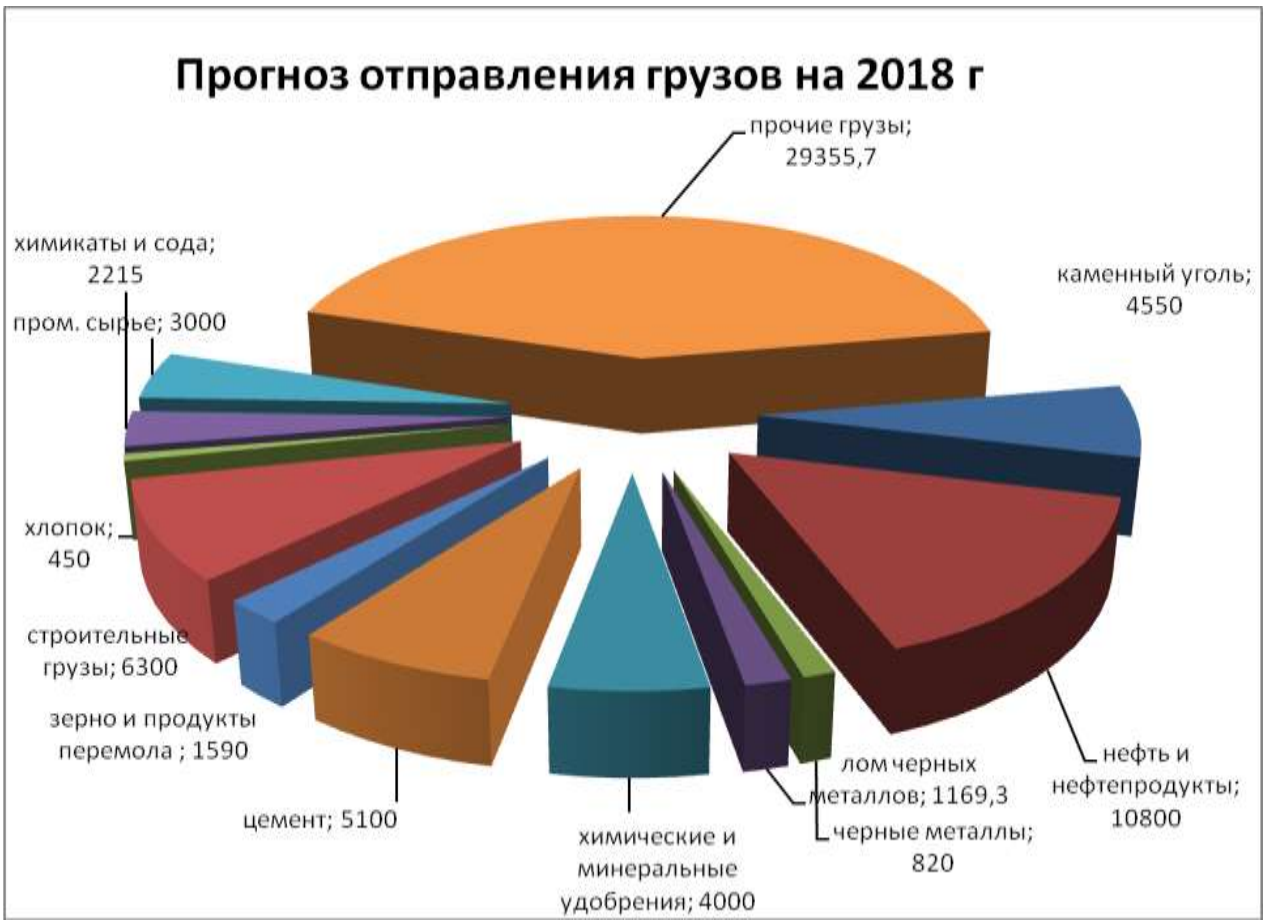
сохранности грузов и их своевременной доставки решающее значение имеет уровень организации и управления перевозочным процессом.

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	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Прогноз на 2018 г
Отправление грузов, млн. тонн	65,7	67,21	67,58	67,9	68,0
Темп роста, %	103,3	102,3	100,0	100,5	100,1



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 2018 году предусмотрено строительство (изготовление) 1000 грузовых вагонов (таблица 4).

Таблица 4 – Строительство грузовых вагонов

ед.

Наименование	2017 год	2018 год
Крытые вагоны	50	50
Полувагоны	550	550
Цистерны для перевозки нефтепродуктов	50	50
Цистерна для сжиженного газа	50	
Битумовозы		30
Хопперы - цементовозы	50	120
Хопперы - минераловозы	50	200
ВСЕГО	800	1000

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	26	1981-2014
Класс 2: Купейные	131	1981-2015
Класс 3: Плацкартные	273	1979-2015
Класс 4: Межобластные	66	1979-2017
Прочие (багажные, служебные)	30	1976-2014
Вагоны-рестораны	23	1982-2016
ВСЕГО	549	

Еженедельно с железнодорожных вокзалов Республики отправляется 83 пары пассажирских поездов. Основными маршрутами являются ежедневно курсирующий высокоскоростной поезд «Афросиоб» по маршруту Ташкент – Самарканд, Ташкент – Бухара, Ташкент – Карши, а также поезда, курсирующие по маршрутам Ташкент – Термез, Ташкент – Ургенч, Ташкент – Шават, Ташкент – Сырыасия, Ташкент – Кунград, Ташкент – Андижан, Андижан-Бухара, Андижан-Ургенч.

Порядка 60 процентов пригородных перевозок осуществляется в Ташкентском регионе: Ташкент – Ходжикент (4 раза в день), Ташкент – Ангрен (3

раза в неделю), Ташкент – Хаваст (3 раза в день), Ташкент – Гулистан (1 раз в день), Ташкент-Сырдарья (2 раза в день), Ташкент-Бекабад (1 раз в день). Кроме этого, осуществляются пригородные перевозки по маршрутам Карши-Китаб, Карши-Бухара, Термез-Сарыасия, Ургенч-Питняк, Нукус-Кыркыз, Навои-Бузаубай.

В межгосударственном сообщении еженедельно курсируют 22 пары пассажирских поездов по маршруту: Ташкент - Москва - 2 раза в неделю, Андижан-Москва- 2 раза в неделю, Ташкент - Уфа – 3 раза в неделю, Ташкент - Саратов - 2 раза в неделю, Ташкент -Новосибирск – 2 раза в неделю, Ташкент – Волгоград – 2 раза в неделю, Ташкент – Екатеринбург – 1 раз в неделю, Самарканд-Астана- 1 раз в неделю, Нукус-Бейнеу-ежедневно.

С целью обновления парка пассажирских вагонов до конца 2017 года ожидается увеличить вагонный парк путем приобретения 23 единиц новых вагонов, из них, 4 единицы купейного типа, 8 единиц не купейного типа, 11 вагонов прочие (таблица 6).

Таблица 6. – Строительство пассажирских вагонов

Тип вагонов	**Ожидаемое за 2017 г.**	**Прогноз на 2018 г.**
Купейные	4	5
Не купейные	8	6
Прочие вагоны	11	4
ВСЕГО	23	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			
	Деповской ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуатационная деятельность
Управление вагонного хозяйства				
Ташкент	+	+	+	+
Бухара	+	+	+	+
Карши	+	+	+	+
Коканд	+	+	+	+
Кунград	+	+	–	+
Термез	+	–	–	+
АО «Узвагонтаъмир»				
Хаваст	+	+	+	-
Андижан	+	+	+	-
Самарканд	+	+	+	-
Заводы общества				
УП «Узтемирйулмаштаъмир»	-	-	+	-
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 2017 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1483 единиц.

На 2018 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 1500 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» проводится работа по модернизации вагонов ГУП "Тошкент метрополитени" с продлением срока службы на 15 лет. За 2017 год

ожидается модернизировать 16 ед. вагонов, на 2018 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 до30	Более 30 лет	Всего
Электровозы	37	12	33	27	109
Тепловозы	10	-	120	86	216
Маневровые	-	-	27	171	209
Всего локомотивов	47	12	80	284	534

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

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

	Техническое обслуживание			**Текущий ремонт**			**Капитальный ремонт**		**Капитально-восстанови-тельный 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 2017 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 27 секций, в том числе электровозов - 19 секций, тепловозов – 8 секций.

На 2018 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 29 секций, в том числе электровозов - 11 секции, тепловозов – 18 секции.

В соответствии с Распоряжением Кабинета Министров Республики Узбекистан №Р-4668 от 04.07.2016г. и сетевым графиком в 2017 году реализуется проект «Обновление парка локомотивов путём закупки 12 ед. локомотивов», запланировано закупка 9 единиц новых грузовых электровозов и 3 единиц пассажирских электровозов, поставка которых будет производится в 2018 году за счёт собственных средств и средств Эксимбанка (КНР).

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 боле 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 расстройства, выполнением в необходимых объемах по установленной технологической последовательности работ по ремонту и текущему содержанию.

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

В 2011 году построена новая двухпутная электрифицированная ж.д. линия (Янгиер-Даштабад), введен в эксплуатацию участок для организации высокоскоростного движения поездов по маршруту Ташкент-Самарканд. В 2015

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

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

В 2017 году завершается проект «Строительство новой ж.д.линии Бухара - Мискен» начатый в 2016 году. Ведутся работы по электрификация ж.д.линии Карши-Терме. Сдан в эксплуатацию 1 этап объекта «Строительство трамвайной линии в г.Самарканд». Начато строительство подъездных путей к Кандымскому газоперерабатывающему заводу и Шерабадскому цементному заводу

До конца 2017 года прогнозируется провести реабилитацию пути – 180 км, уложить бесстыковой путь – 160 км, средний ремонт –175 км, подъемочный ремонт – 170 км, заменить 110 комплектов стрелочных переводов, переводных брусьев – 110 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 2018 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 подъёмочный (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), Галляарал-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 Ангрен-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 140км;

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

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

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

В 2016 году:

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

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Мараканд-Навои-Бухара;

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

В 2017 году:

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Термез;

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

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

В 2018 году:

будут продолжены строительно-монтажные работы II этапа по проекту строительства железнодорожной линии Бухара-Мискин;

будут начаты строительно-монтажные работу по проектам электрификации участков Карши-Китаб, Пап-Наманган-Андижан и Андижан-Ханабад;

будут начаты строительно-монтажные работы I этапа по проекту электрификации участка Ургенч-Хива.

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:

- 208 станции оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 42 станций оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 17 станций оборудованы устройствами ключевой зависимости;
- 1523,88 км пути оборудовано устройствами автоблокировки перегонов;
- 2349,92 км пути оборудовано устройствами полуавтоматической блокировки, из них более 554 км оборудовано устройствами микропроцессорной полуавтоматической блокировки;
- 98,1 км пути оборудовано устройствами электрожезловой системы;
- 1523,16 км пути оборудовано устройствами диспетчерской централизации.

В 2018 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 Keymile 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 рамках реализации проектов «Электрификация железнодорожного участка Карши-Термез», «Строительство новой электрифицированной железной дороги Бухара-Мискен» предусматривается строительство волоконно-оптической линии связи общей протяженностью 363 км.

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

15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА

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

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

- Указом Президента Республики Узбекистан от 2 марта 2001 года №УП-2815 «О мерах по демонополизации 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 "Узбекуголь" 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».

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

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, высоко-квалифицированными специалистами.
- разработка и утверждение действенных резервов на замещение руководящих должностей номенклатуры Аппарата Президента Республики Узбекистан и Совета общества.

16.ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2018 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 601,01 млн. долларов США.

Значительные средства планируется направить на электрификацию железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан, электрификацию железнодорожной линии Карши-Китаб с организацией скоростного движения пассажирских поездов, электрификация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад, электрификацию железнодорожной линии Бухара-Мискен-Хива, модернизацию АО «Шаргунькумир» с доведением проектной мощности до 900 тысячи тонн каменного угля в год.

Таблица 16. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2018 год

Проект	Сумма вложений (млн. долл. США)	Процент от общей суммы
Новое строительство	415,11	69,1
Модернизация и реконструкция	126,74	21,1
Другие направления	59,16	9,8
Всего	601,01	100

Финансирование инвестиционных проектов на 2018 год будет осуществляться, прежде всего, из собственных источников, как это показано в таблице 17.

Таблица 17. Источники инвестиций

Источник финансирования	Сумма вложений (млн. долл. США)	Процент от общей суммы
Собственные средства	255,54	42,5
Кредиты ФРРУз	152,23	25,3
Международные источники	133,71	22,3
Государственный бюджет	51,93	8,7
Кредиты коммерческих банков	5,60	0,9
Прямые иностранные инвестиции	2,00	0,3
Всего	**601,01**	**100**

Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2018 год

Приоритетными инвестиционными проектами на 2018 год являются:

- «Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан», «Электрификация железнодорожной линии Карши-Китаб с организацией скоростного движения пассажирских поездов», «Электрификация железнодорожной линии Бухара-Мискен-Хива», «Электрификация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад», 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.

- «Строительство железнодорожной линии Ургенч-Хива», реализация которого позволит расширить туристского потенциала территорий и создание единого туристского маршрута, включающего в себя исторические города республики - Самарканд, Бухару, Хиву, а также обеспечение благоприятных условий для дальнейшего комплексного экономического и социального развития Хорезмской области.

- строительство шахт «Ангренская» и «Нишбаш», модернизация АО «Шаргунькумир», модернизация железнодорожного хозяйства и поддержание производственной мощности АО «Узбекуголь», реализация которого позволит увеличение добычи каменного и бурого угля в стране, с применением современного очистного механизированного комплекса.

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

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

17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

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

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

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

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 период 2017-2021годы. 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 облеченного типа со средним интервалом движения в 10 мин.

В 2018 году в АО «УТЙ» будет осуществлять строительство следующих объектов инфраструктуры:

- «Строительство железнодорожной линии Бухара-Мискен» - 7,50 млн. долларов США;
- 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» - 12,0 млн. долларов США;
- «Электрификация железнодорожных участка Андижан-Савай-Ханабад» - 12,80 млн. долларов США;

- «Электрификация железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан» - 43,30 млн. долларов США;
- Реабилитация железнодорожных путей – 46,06 млн. долларов США.

18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Отчет о прибыли и убытках

	Ожидаемое за 2017 год	Млрд. сум	Прогноз на 2018год	Млрд. сум
10	**Доходы**	**4918**	**Доходы**	**5926**
20	**От перевозок (30+40)**	**4066**	**От перевозок**	**5031**
30	В т.ч. от грузовых перевозок	3724	В т.ч. от грузовых перевозок	4671
40	от пассажирских перевозок	342	от пассажирских перевозок	360
50	**Расходы основной деятельности**		**Расходы основной деятельности**	
60	Производственные затраты	2540	Производственные затраты	3168
70	Расходы периода	589	Расходы периода	658
80	Амортизация	720	Амортизация	884
90	Расходы социального характера	120	Расходы социального характера	135
100	**Всего (60+70+80+90)**	**3969**	**Всего**	**4845**
110	Доходы по финансовой деятельности	494	Доходы по финансовой деятельности	
120	Расходы по финансовой деятельности	714	Расходы по финансовой деятельности	270
130	**Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов (10-100+110-120)**	**729**	**Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов**	**811**
140	**Налог на прибыль***	**43**	**Налог на прибыль**	**48**
	Налог на инфраструктуру	**54**		**60**
150	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по мониторингу и эффективным управлением государственных долей в акционерных объединениях и компаниях)	**632**	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по мониторингу и эффективным управлением государственных долей в акционерных объединениях и компаниях)	**703**

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

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 общества образована рабочая комиссия для проведения мониторинга и принятия соответствующих мер по погашению дебиторской и кредиторской задолженности, установлен контроль по своевременной уплате налогов и обязательных отчислений по плану графику. Комплекс мероприятий по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности на 2018 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 5,5а,6,6а).

Структура исполнительного аппарата АО «УТЙ»

Председатель правления

Первый заместитель председателя

- Управление экономического анализа и прогнозирования 15 ед.
- Управление финансов 16
- Центр «Узжелдорраснет»
- УП «Завод по ремонту экскаваторов и гусеничной техники»»
- УП «Узжелдорреммаш»
- ДП «Литейно-механический завод»
- ДП «Андижанский механический завод»
- УП «Рельсосварочный поезд № 14»
- АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов»
- АО «Узвагонтаъмир»
- АО «Гранит»
- АО «Эйвалек махсус темр бетон»
- АО «Ташкентский механический завод»

Главный менеджер-главный инженер

- Управление охраны труда, технической и промышленной безопасности 3 ед.
- Управление организации и контроля промышленной деятельности
- Управление стратегического развития
- Управление железнодорожной техники, машин и механизмов
- Управление по эксплуатации локомотивов
- Управление вагонного хозяйства
- Управление путевого хозяйства
- Управление сигнализации и связи
- Управление электроснабжения
- Узловая дистанция сигнализации и связи
- Управление «Темирйулёнилгитаъмин»
- Локомотивное депо «Узбекистан»

Заместитель председателя

- Управление организации перевозок 10 ед.
- Управление логистики, грузовой и коммерческой работы
- Единый диспетчерский центр
- Управление технического и технологического контроля
- Управление статистики и учета
- Центр по сервисному обслуживанию высокоскоростных электропоездов «Афросиоб»
- Управление военизированной охраны
- Информационно–вычислительный центр
- УП Узбекжелдорэкспедиция»
- УП «РЖУ-Ташкент»
- УП «РЖУ-Коканд»
- УП «РЖУ-Бухара»
- УП «РЖУ-Кунград»
- УП «РЖУ-Карши»
- УП «РЖУ-Термез»
- АО «Узтемирйулйуловчи»
- АО «Йулрефтранс»
- АО Узтемирйулконтейнер»

Заместитель председателя

- Управление привлечения инвестиций и реализации инвестиционных проектов 10 ед.
- Управление сельского хозяйства
- Дирекция капитального строительства
- Специализированная дирекция
- Специализированная путевая механизированная станция
- Дирекция по эксплуатации и развитию объектов Сардобинского водохранилища
- УП «Энергомонтажный поезд № 1»
- УП «Специализированный строительно-монтажный поезд–406»
- УП «Узтемирйулкурилиш-монтаж»
- УП «Трест «Куприккурилиш»»
- УП «Угам-Чаткальский заказник»
- УП «Термез махсус курилиш»

Заместитель председателя

- Дирекция строящегося предприятия по освоению месторождения «Тебинбулак»
- АО «Узбекуголь»
- АО «Шаргунькумир»
- УП «Центр логистики Пап»
- УП «Агропромышленный комплекс «Сардоба»»

Заместитель председателя

- Специальная служба 7 ед.
- Управление персоналом и подготовки кадров 8 ед.
- Управление международного сотрудничества и внешнеэкономических связей 6 ед.
- Управление обеспечения информационной безопасности и информационного развития
- Служба по информационному обеспечению, связям с общественностью и редакция отраслевой газеты
- Центральный физкультурно-спортивный клуб «Локомотив» с филиалами на станциях
- Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта
- Ташкентский профессиональный колледж железнодорожного транспорта

Заместитель председателя – начальник УП «Тошкент метрополитени»

- УП «Тошкент метрополитени»
- Самаркандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта
- Кокандский профессиональный колледж железнодорожного транспорта
- Врачебная служба с лечебно-профилактическими учреждениями на станциях
- Центральная санитарно-эпидемиологическая станция с филиалами на станциях
- Дорожная противочумная станция
- Учреждение «Санаторий «Назарбек»»

- Советник председателя 1
- Юридическое управление 5
- Секретариат при председателе правления 3
- Представитель АО «УТЙ» при ОСЖД 1 ед.
- Представитель АО «УТЙ» в г.Москве 1 ед.
- Управление корпоративных отношений с акционерами
- Дирекция управления делами

– центральный аппарат

– подразделения без статуса юридического лица

Предельная численность управленческого персонала – 94 единицы

Приложение №5

ПЕРЕЧЕНЬ

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

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2018 год.

№	Показатель	Ед.изм.	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2018г.		Прим.
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
I	Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации (EBITDA — Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)*	млрд.сум								I,5%	I100,000	
2	Соотношение затрат и доходов (CIR — Cost Income Ratio)*	К								2,0%	0,820	
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%	0,030	
4	Рентабельность акционерного капитала (ROE — Return On Equity(Net Income/Shareholder's Equity))*	К								2,0%	0,900	
5	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR –Total Shareholders Return)*	К								I2,0%	0,009	
6	Рентабельность активов	К	**> 0,05**	I2,0%	0,025	I2,0%	0,025	I2,0%	0,025	I5,0%	0,030	АО "УТЙ" является предприятием естественной монополии
7	Коэффициент абсолютной ликвидности	К	**> 0,2**	I2,0%	0,I90	I2,0%	0,I80	I2,0%	0,I60	I2,0%	0,I20	АО "УТЙ" является предприятием естественной монополии

8	Коэффициент финансовой независимости	К	**> 1**	11,0%	10,000	11,0%	9,000	11,0%	8,000	11,0%	7,010	
9	Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	день		20,0%	80,000	20,0%	80,000	20,0%	80,000	16,0%	82,000	
10	Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	день		20,0%	65,000	20,0%	65,000	20,0%	65,000	16,0%	80,000	
11	Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	**> 1,25**	25,0%	3,000	25,0%	3,500	25,0%	3,000	10,0%	7,010	
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.

Приложение №6

ПЕРЕЧЕНЬ

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

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2018 год.

№	Показатель	Ед.изм.	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2018г.		Прим.
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Коэффициент износа основных средств	К	**< 0,5**	2,7%	0,320	2,7%	0,360	2,7%	0,310	2,1%	0,330	
2	Коэффициент обновления основных средств	К								1,2%	0,180	
3	Производительность труда	тыс/сум на 1раб.		7,0%	28302,010	7,0%	57875,400	7,0%	83933,200	7,0%	117968,000	
4	Фондоотдача	сум/на 1 сум стоимости ОС		7,1%	0,120	7,1%	0,230	7,1%	0,390	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)	%		8,5%	0,140	8,5%	0,130	8,5%	0,130	9,8%	0,140	
7	Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/на1 раб.		4,0%	2,620	4,0%	6,531	4,0%	7,820	3,5%	15,000	
8	Коэффициент текучести кадров	К	**< 1**	0,8%	1,020	0,8%	1,020	0,8%	1,020	0,8%	1,020	
9	Индикатор выполнения Инвестиционной программы в денежном выражении	млн.долл США		7,5%	51,200	7,5%	123,300	7,5%	186,300	7,0%	252,230	
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		30,0%	16,500	30,0%	33,200	30,0%	50,600	30,0%	68,000	
12	Отправление пассажиров (тыс.чел)	тыс.чел.		30,0%	5,00	30,0%	10,80	30,0%	15,90	30,0%	21,00	
Всего:				100,0%		100,0%		%		100,0%		

СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Условные обозначения:

- Существующие железные дороги Республики Узбекистан
- Существующие автодороги
- Существующие электрифицированные ж.д. участки
- Электрифицируемая ж.д. линия Бухара-Мискен
- Перспективные электрифицированные ж.д. участки
- Железные дороги сопредельных государств
- Государственная граница