



АО «Узбекистон темир йуллари»

БИЗНЕС-ПЛАН НА 2023 ГОД



ТАШКЕНТ-2023

СОДЕРЖАНИЕ

I. Общие сведения о предприятии	
1.1. Реквизиты предприятия (общая информация, паспорт предприятия).....	4-5
1.2. История предприятия, достижения последних лет.....	5-6
1.3. Состояние эксплуатации существующих производственных мощностей.....	6-22
1.4. Сведения о структуре управления организационного и исполнительного аппарата предприятия, структурных подразделений.....	23-27
1.5. Кадровая политика, информация о работниках, в том числе о членах органов управления и исполнительного органа предприятия, социальная защита.....	28-33
1.6. Место и значение предприятия на рынке, в том числе его положение (статус) на международном рынке.....	33-36
1.7. Внедренная на предприятии система менеджмента качества.....	36-37
II. Реформирование предприятия	
2.1. Перспективная стратегия развития.....	37-38
2.2. Цель и этапы реформы.....	38-39
2.3. План реформ на 2023 год.....	39
III. Рынок и маркетинговый план	
3.1. Основные потребители товара (услуги), состав.....	39-41
3.2. Конкуренция.....	42
3.3. Маркетинговый план.....	43-46
IV. SWOT анализ.....	46-48
V. Снабжение энергоресурсами и их потребление.....	49-50
5.1. Техническая политика по энергосбережению и повышению эффективности за счет модернизации и реконструкции мощностей.....	50-52
VI. Показатели	
6.1. План производства	
6.1.1. Основные характеристики готового продукта.....	53
6.1.2. Текущее (2-летний) состояние производства	52-56
6.1.3. План производства и продаж	55-58
6.2. Финансовый план	
6.2.1. План (бюджет) финансово-экономических показателей.....	59-64
6.2.2. Основной источник формирования дохода (прогноз цен).....	64-66
6.2.3. Оптимизация затрат и себестоимости.....	67-74
6.2.4. Прогноз денежных потоков	75-77
6.2.5. Финансовая устойчивость, ликвидность и платежеспособность, задолженность (внутренняя и внешняя), кредитная нагрузка	78-88
6.2.6. Прогноз платежей в государственный бюджет.....	89
VII. Система начисления заработной платы.....	90-91

VIII. Ключевые показатели эффективности (KPI).....	92-98
IX. План внешнеэкономической деятельности (экспорт и импорт).....	99-101
X. Локализация.....	102-109
XI. Инвестиционные проекты.....	110-117
XII. Управление бизнес-рисками.....	118-119
XIII. Экология и воздействие на окружающую среду.....	119-120
XIV. Роль проектов, реализуемых на основе механизмов государственно-частного партнерства в обществе.....	120
XV. Приложения	
<i>15.1. Бухгалтерский баланс на 2023 год (форма №1).....</i>	<i>121-127</i>
<i>15.2. Отчет о финансовых результатах на 2023 год (форма № 2).....</i>	<i>128-130</i>

I. Общие сведения о предприятии

1.1. Реквизиты предприятия (общая информация, паспорт предприятия)

Информация об АО «Узбекистон темир йуллари»

Полное и сокращенное наименование предприятия:	Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари» (АО «УТЙ»)
Организационно-правовая форма:	153 – Акционерное общество
Отрасль:	Перевозка и хранение
Юридический адрес:	100060, г.Ташкент, Мирабадский район, ул. Т.Шевченко, д.7
ИНН:	201051951
Расчетный счет и обслуживающий банк:	2021 0000 1006 0031 5001 Мирабадский филиал НБ ВЭД РУз МФО 875
Дата организации:	7 ноября 1994 года
Вид деятельности:	Обеспечение стабильного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта, безопасности движения, повышение уровня транспортных услуг, оказание услуг по перевозке грузов и пассажиров
Списочная численности работников:	79 421 чел.
Штатная численности управленческого персонала центрального аппарата:	117 ед.
Уставной капитал:	3 828 948 859 330 сум
Выпущенные акции:	8 904 532 531 ед.
Административное здание:	33 790 кв.м.
Производственная площадь:	нет
Реализуемая государственная доля	нет
Напрофильные активы	13 шт.

Состояние инфраструктуры АО «УТЙ»:

Общая протяженность железнодорожной сети – 7 395,1 км, из них:

- основные пути – 5 239,3 км;
- станционные пути – 1 769,8 км;
- подъездные пути – 386,0 км;

пути с максимальной скоростью до 160 км/час – 731,9 км;

пути с максимальной скоростью до 250 км/час – 243,5 км.

Общая протяженность участков, оснащенных устройствами сигнализации – 4 757 км, из них:

общая протяженность электрифицированных участков – 3 528,1 км.

Общая протяженность участков, оснащенных устройствами автоматической блокировки – 1 302,2 км.

Основные качества АО «УТЙ»:

- создание единой железнодорожной транспортной сети;
- продолжение работ по электрификации основных железнодорожных участков;
- модернизация железных дорог, а также развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры, включая переход на оптико-волоконную систему телекоммуникаций;
- развитие собственной базы ремонта подвижного состава;
- восстановление и обновление подвижного состава;
- выход на международный рынок и поиск оптимальных транспортных коридоров, обеспечивающих повышение экспортного потенциала республики.

1.2. История предприятия, последние достижения

Государственно-акционерная компания «Узбекистон темир йуллари» была организована Указом Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 1994 года №УП-982 на базе подразделений, предприятий и организаций железнодорожной системы, находящихся на территории Республики Узбекистан.

Указом Президента Республики Узбекистан от 24 апреля 2015 года №УП-4720 «О мерах по внедрению современных методов корпоративного управления в акционерных обществах» компания была преобразована в АО «Узбекистон темир йуллари».

За годы независимости в Узбекистане была проделана большая работа по формированию новых железных дорог. Через Кызылкумские пустыни проложена железная дорога Навои-Учкудук-Султануиздаг-Нукус, построен совмещенный железнодорожно-автомобильный мост через Амударью.

В ноябре 2010 года завершено строительство железнодорожной линии Хайратон-Мазари-Шариф в Афганистане. В рамках этого проекта была проложена новая железнодорожная линия, модернизирована железнодорожная станция Хайратон, построены разьезды и новый грузовой железнодорожный двор (грузовой двор) на станции Нойбабад. Общая протяженность линии составляет 106 км, из которых 75 км составляют основные дороги.

В 2016 году АО «УТЙ» были реализованы следующие проекты: «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап» и «Электрификация железнодорожного участка Самарканд-Бухара путем организации скоростного движения пассажирских поездов». С вводом эксплуатации новых железнодорожных путей открытая протяженность основных дорог АО «УТЙ» составила 4 842,4 км.

В 2016 году завершено строительство электрифицированной железнодорожной линии «Ангрэн-Пап», проходящей через перевал Камчик, протяженностью 123,2 км, в том числе 19,2 км тоннеля

Инвесторы, осуществляющие успешную деятельность в сфере:

- Азиатский банк развития – АО «Узбекистон темир йуллари» начало сотрудничать с данным банком в 1998 году в рамках проекта «Реконструкция узбекских железных дорог». На сегодняшний день успешно завершено несколько проектов с участием Азиатского банка развития.

В настоящее время реализуется проект «Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан» с участием Азиатского банка развития.

- Эксимбанк Китая - АО «Узбекистон темир йуллари» начало сотрудничество с данным банком в 2010 году по проекту «Приобретение электровозов». На сегодняшний день успешно завершено несколько проектов с участием Эксимбанка Китая.

В настоящее время реализуются проекты «Строительство надземного общественного метрополитена в г.Ташкенте» и «Модернизация АО «Шаргунькумир»» с участием Эксимбанка Китая.

- Международный банк реконструкции и развития (Всемирный банк) - реализуется проект «Строительство электрифицированной железной дороги Ангрэн-Пап и электрификация железнодорожного участка Пап-Коканд-Андижан» с участием данного банка.

1.3. Состояние эксплуатации существующих производственных мощностей

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА

Поскольку основной деятельностью АО «Узбекистон темир йуллари» являются грузовые и пассажирские перевозки, то основными производственными мощностями компании являются парк локомотивов и вагонов, а также показатели их использования, строительства и ремонта.

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 27 октября 2020 года №УП-6096 « О мерах по ускоренному реформированию предприятий с участием государства и приватизации государственных активов», а также проектом концепции развития железнодорожного транспорта Республики Узбекистан в 2022-2026 гг., запланировано совершенствование перевозок на железнодорожном транспорте и приватизация непрофильных направлений в деятельности общества.

Подвижной состав включает локомотивы, грузовые вагоны, локомотивные пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, а также различный специальный подвижной состав. В зависимости от рода работа подвижной состав делится на пассажирский, грузовой и специальный.

Локомотив во главе поезда – это символ железной дороги и основа ее работы. Локомотивы — подвижной состав, перевозящий пассажиров и грузы по железнодорожным путям, и представляют собой транспортные машины, предназначенные для создания тяги. К основным типам локомотивов, используемых

на железных дорогах республики, относятся электропоезда, электровозы и тепловозы.

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

В 2021-2022 годах, после изменения и расширения плеч участков Чукурсай-Кумкурган (768,0 км) и организации транспортных работ с использованием вновь закупленных современных электровозов O'z EL, O'z ELR и ЗЭС5К, срок поставки народнохозяйственных грузов до места назначения составил 35 часов. Всего сокращено на 10 часов 30 минут. Время перевозки народнохозяйственных грузов на участках Чукурсой-Пап (252 км) составляло 20 часов 40 минут. В настоящее время это – 14 часов 30 минут. Общее время сократилось на 6 часов 10 минут.

В 2022 году внедрена система GPS и установлены видеокамеры для контроля за движением локомотивов и расходом топливно-энергетических ресурсов.

В 2022 году в целях исключения человеческого фактора, влияющего на безопасность движения поездов, и обеспечения точности была разработана и внедрена программа автоматизации работы дежурных по локомотивным депо.

В 2022 году на станции Чукурсой построен цех по ремонту локомотивов с целью своевременного технического обслуживания локомотивов.

Управление по эксплуатации локомотивов считается одним из важных подразделений общества, в распоряжении которого имеется тяговая сила — парк мощных электровозов и тепловозов. (Таблица 1).

Таблица 1 – Эксплуатационный парк локомотивов

№	Вид локомотива	Эксплуатационный парк	Эксплуатационный парк
		2022 год	2023 год (прогноз)
1	Магистральные электровозы	142	144
2	Магистральные тепловозы	94	95
3	Электросекции	18	18
4	Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	174	180
Всего		428	437

Локомотив, считаясь основным видом транспорта, без него невозможно осуществление перевозочного процесса. Модернизация, обновление и пополнение локомотивного парка приняты в качестве одного из приоритетных направлений развития АО «Узбекистон темир йуллари».

В целях обеспечения стабильной работы общества в восьми локомотивных депо реализовывается ремонтно-предупредительная система технического обслуживания и текущего обслуживания локомотивов и МВПС, а на заводе УП «Узтемирйулмаштамир» проводятся работы по их капитальному ремонту и ремонту с продлением срока службы.

В 2022 году капитально отремонтированы 87 локомотивных секций по видам ремонта КР-1, КР-2.

В 2023 году предусмотрены работы по данным видам капитального ремонта 78 локомотивных секций.

В соответствии с договором № PIU-05 от 17 июля 2019 года, осуществлена эксплуатация 22 грузовых и 8 пассажирогрузовых электровозов.

Таблица 2 – Возраст инвентарного парка локомотивов АО «УТЙ»

Вид	До 10 лет	От 10 до 20 лет	От 20 до 30 лет	Свыше 30 лет	Всего
Электровозы	76	12	31	35	154
Тепловозы	-	10		113	123
Манёвровые локомотивы	-	-		199	199
Всего	76	22	31	347	476

Таблица 3 – виды ремонта и технического обслуживания локомотивов, проводящихся в локомотивных депо АО «Узбекистон темир йуллари» и УП «Узтемирйулмаштамир»

Локомотивное депо и завод	Виды ремонта и технического обслуживания локомотивов, проводящихся в АО «Узбекистон темир йуллари»								
	Техническое обслуживание			Текущий ремонт			Капитальный ремонт		Ремонт с продлением срока службы
	ТО-2	ТО-3	ТО-4	ТР-1	ТР-1р	ТР-3	КР-1	КР-2	РПСС
Узбекистан	+	+	+	+	+	+	+	-*	-
Коканд	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Тинчлик	+	+	+	+	+	+	+	-	-
Бухара	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Кунград	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Карши	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Термез	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Ургенч	+	+	+	+	+	+	-	-	-
УП «Узтемирйулмаштамир»	-	-	-	-	+	+	+	+	+

Примечания:

*“+” осуществляемые услуги (работы), “-” не осуществляемые работы (услуги);

Техническое обслуживание ТО-1 выполняется локомотивной бригадой при приёмке-сдаче и экипировке локомотива, а также при остановках на железнодорожных станциях. Объём работ включает осмотр, крепление и очистку ответственных агрегатов, узлов и деталей.

Техническое обслуживание ТО-2 выполняется работниками пунктов технического обслуживания локомотивов на специально оборудованных смотровых канавах. Объём работ включает осмотр ходовой части, тормозной системы, тяговых двигателей, вспомогательных машин, трансформаторов и электрических аппаратов.

Техническое обслуживание ТО-3 выполняется в локомотивном депо, к которому приписан локомотив. Объём работ включает обслуживание и испытание тормозного оборудования, автосцепных устройств, скоростемеров, автоматической локомотивной сигнализации, колёсных пар, дизель-генераторных установок и т. д.

Техническое обслуживание ТО-4 выполняется с целью поддержания профиля бандажей колёсных пар в установленных пределах. Обточка бандажей выполняется без выкатки колёсных пар из-под локомотива.

Текущий ремонт ТР-1 выполняется в локомотивных депо (сертифицированной ремонтной организацией) на месте постоянной дислокации локомотива. При текущем ремонте ТР-1 выполняются все работы в объёме ТО-3 и дополнительно производят очистку, осмотр и ревизию основных узлов и деталей ходовых частей, сочленения тележек и возвращающих устройств, рессорного подвешивания, тормозной рычажной передачи, автосцепных устройств, песочниц, опор и рамы кузова, тормозного, пневматического оборудования и компрессоров; осмотр тяговых двигателей, вспомогательных машин, токоприемников и электрической аппаратуры; проверку правильности работы всех электрических цепей и испытание тормозов. Проверяют состояние уплотнений крышек баков тяговых трансформаторов, трубопроводов масляной системы охлаждения и изоляторов выводов на крышках баков.

Текущий ремонт ТР-3 является промежуточным этапом между ТР-2 и КР-1 и подразумевает осмотр общего и вспомогательного оборудования с разборкой узлов и агрегатов локомотива. Дизель-генераторная установка и колесно-моторные блоки снимаются на время выявления и устранения неисправностей. Текущий ремонт включает в себя диагностику дизеля, автосцепного и тормозного устройства, экипажной части, оборудования общего назначения, гидropередачи и электрического оборудования. По завершению регулировки проводятся испытания работоспособности и безопасности движения локомотива.

Капитальный ремонт КР-1 предназначен для восстановления эксплуатационных характеристик локомотива. Он может выполняться только в заводских условиях или в депо, в котором имеется необходимое оборудование. Во время капитального ремонта КР-1 проводятся следующие виды работ: восстановление эксплуатационных показателей тепловоза, оценка состояния внутренних частей, ремонт или замена вышедших из строя, ревизия и оценка состояния всех остальных частей тепловоза. При КР-1 проводится комплекс ремонтных работ по дизелю, электрическим машинам, экипажной части, оборудованию общего назначения и пр.

Капитальный ремонт КР-2 предназначен для восстановления эксплуатационных характеристик и полный ресурс всех агрегатов, сборочных единиц и деталей, включая базовые, полностью заменяют провода и кабели. Капитальный ремонт КР-2 должен проводиться в заводских условиях или в специально обустроенных депо. Во время капитального ремонта КР-2 проводятся следующие виды работ: полностью разбираются и освидетельствуются все части тепловоза, все вышедшие из строя части заменяются на новые, все изношенные части подлежат восстановлению, во время КР-2 восстанавливают номинальные детали всех частей, так, как это предусмотрено в чертежах (этим капитальный ремонт отличается от среднего ремонта, при котором ориентируются не на номинальные, а на предельно допустимые размеры частей).

Капитальный ремонт с продлением срока полезного использования (службы) КРП предназначен для контроля технического состояния всех несущих элементов конструкции локомотива с восстановлением их назначенного ресурса, заменой или восстановлением любых его составных частей, включая базовые и назначением нового срока службы.

Всего в 2022 году отремонтировано 45 локомотивных секций, в том числе 9 электровозных и 36 тепловозных секций. В 2023 году планируется отремонтировать 38 локомотивных секций данного вида ремонта, в том числе 18 электровозных и 20 тепловозных секций.

Грузовые вагоны.

Вагоны различного назначения составляют вагонный парк, который считается одной из важных частей подвижного состава железной дороги. Для перевозки грузов и пассажиров используются различные типы вагонов.

Грузовой вагон – единица подвижного состава, подразделяемая на следующие виды: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и др. Для осуществления перевозочной деятельности АО «УТЙ» имеет парк грузовых вагонов, в том числе изотермических, в количестве **21 630** единиц.

Парк грузовых вагонов включает вагоны-универсалы, перевозящие широкую номенклатуру грузов, и специальные вагоны, предназначенные для перевозки только одного груза.

К универсальным вагонам относятся полувагоны с дверями на боковых стенках кузова и загрузочными люками в крышке, полувагоны с выгрузными люками в полу и двухъярусными дверями для выгрузки сыпучих грузов, платформы, цистерны общего назначения с котлами разного диаметра, изотермические вагоны.

К специализированным грузовым вагонам относятся крытые вагоны-хопперы, предназначенные для перевозки скота, легковых автомобилей, холоднокатной стали, муки, цемента, зерна и минеральных удобрений, открытые вагоны-хопперы, предназначенные для перевозки холодного кокса, контейнеры, платформы, предназначенные для перевозки 25 метровых рельсов, цистерны, предназначенные для перевозки молока, спирта, винной продукции, кислот, газов под высоким давлением, жидкого цемента, калицинированной соды и других грузов. Также к специализированным грузовым вагонам относятся вагоны промышленного транспорта и конвейеры.

Уровень организации и управления перевозочным процессом имеет решающее значение для полного и качественного удовлетворения потребностей промышленности и населения республики в грузоперевозках, обеспечения хранения и своевременной доставки грузов.

*Таблица 4 – Состав инвентарного парка грузовых вагонов
АО «Узбекистон темир йуллари»*

Тип вагона	В разрезе годов		
	2021	2022	2023
Крытые вагоны	5 138	5 410	5 200
Универсальные платформы	968	1 000	955
Полувагоны	6 140	5 914	6 266
Цистерны для перевозки нефти	3 489	3 798	3 778
Фитинговые платформы для перевозки контейнеров	980	965	1 135
Вагоны-хопперы для перевозки цемента	2 148	2 101	2 042
Вагоны-хопперы для перевозки минеральных удобрений	412	418	482
Вагоны других типов	1 947	2 024	2 102
Всего	21 222	21 630	21 960

В рамках программы локализации предусматривается построить (произвести) в 2021 г. 983 грузовых вагонов, в 2022 г. – 1000, в 2023 г. – 1000, в том числе 850 грузовых вагонов для собственных нужд (табл. 5).

Таблица 5 – Строительство грузовых вагонов, ед.

№	Наименование	2021 г.	2022 г.	2023 г.
1	Крытые вагоны	1	10	
2	Полувагоны	435	350	400
3	Вагоны, предназначенные для перевозки нефтепродуктов	17	150	200
4	Вагоны, предназначенные для перевозки продуктов цемента	268	150	
5	Вагоны, предназначенные для перевозки минеральных удобрений	62	80	50
6	Вагоны-хопперы, предназначенные для перевозки зерновой продукции	50	100	200
7	Думпкары	50	50	
8	Хопперы-дозаторы		40	
9	Платформы с длинной базой для перевозки контейнеров	100	70	150
ВСЕГО:		983	1 000	1 000

Пассажирские вагоны

Пассажирский вагон – единица подвижного состава, предназначенная для перевозки пассажиров. Пассажирский вагон – это основная часть парка пассажирских вагонов, в который также входят вспомогательные вагоны пассажирского парка: вагоны-рестораны, багажные вагоны, почтовые вагоны.

В зависимости от дальности маршрута пассажирских перевозок пассажирские вагоны подразделяются на следующие виды:

- вагоны дальнего следования, предназначенные для перевозки пассажиров на большие (500-700 км и более) расстояния. Такие вагоны бывают купе или плацкартными. Они оборудованы жесткими или мягкими диванами для сидения или лежания. По этому признаку его называют твердым или мягким.

- местные перевозки для перевозки пассажиров на относительно короткие расстояния (200–700 км), часто в дневное время;

- вагоны-рестораны и вагоны-бары предназначены для организации питания пассажиров в пути следования. В таких вагонах есть зал, кухня, склад, морозильные камеры для хранения продуктов, купе для обслуживающего персонала и т.д.

- почтовые вагоны используются для перевозки почтовых отправок. Эти вагоны состоят из зала для почтовых операций и помещения для обслуживающего персонала.

- багажные вагоны предназначены для перевозки багажа в пассажирских поездах. Они состоят из складов с погрузочно-разгрузочными механизмами и помещения для обслуживающего персонала.

Пассажирский парк также имеет почтово-багажные вагоны, которые используются на железнодорожных линиях с меньшим количеством пассажиров.

К пассажирским вагонам общего назначения относятся вагоны-лаборатории, автоклубы, служебные, санитарные помещения и др. входит. Эти вагоны служат для научно-экспериментальной, культурно-просветительской и просветительской деятельности, медико-санитарных нужд, проверки и контроля работы линейных подразделений всех видов железнодорожного транспорта и других задач.

На 1 января 2023 года имеется **747 пассажирских вагонов**, из них **324** вагона движутся непосредственно в составе пассажирских поездов. Во всех областных центрах и крупных городах страны имеется **32** достаточно развитых железнодорожных вокзала. С 2012 года реконструированы железнодорожные станции Ургенч, Джизак, Навои, Карши, Нукус и построена железнодорожная станция Каттакурган, а также:

в 2016 году были реконструированы железнодорожные станции Коканд и Андижан, а также построены новые железнодорожные станции Пап и Орзу с целью организации пассажирских перевозок на участке «Ангрен-Пап»;

в 2018 году реконструирован и введен в эксплуатацию железнодорожный вокзал Ташкент-Южный, с которого отправляются пассажирские поезда всех местных направлений;

в связи с вводом в эксплуатацию нового участка железной дороги Бухара-Мискен организовано движение всех пассажирских поездов по этому участку, сокращено время в пути проходящих через него пассажирских поездов Ташкент-Ургенч, Ташкент-Кунград, Ташкент-Шават;

в 2018 году после организации пассажирских перевозок на участке железной дороги Ургенч-Хива был построен и сдан в эксплуатацию новый Хивинский железнодорожный вокзал. В целях развития потока туристов в Хорезмской области с января 2019 года запущен скоростной поезд Бухара-Хива, состоящий из 6 новых и комфортабельных пассажирских вагонов;

в 2019-2020 годах была реконструирована железнодорожная станция Намангана, построена и сдана в эксплуатацию новая станция Ангрен, организованы действующие пригородные и вновь установленные остановки международных пассажирских поездов.

В целях подготовки поездов к рейсу, повышения уровня оказываемых услуг населения, улучшению санитарно-технического состояния поездов в направлении Андижана с декабря 2022 года введен в эксплуатацию филиал Андижанского вагоноремонтного депо.

Таблица 6 – Состояние срока службы пассажирских вагонов

Срок службы	Количество, ед.	Доля, %
Свыше 29 лет	469	62,8
21-28 лет	31	4,1
11-20 лет	40	5,4
До 10 лет	207	27,7
Всего	747	100

Таблица 7 – Прогноз проведения планового ремонта пассажирских вагонов в 2023 году

Тип вагона/годы	Виды ремонта									
	ДР*		КР-1*		КР-2*		КВР*		ДР ВЧД-5*	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
СВ (лежачий вагон высокой комфортабельности)	9	6	10	8	5	5				
ЦМК (лежачий вагон средней комфортабельности)	47	27	18	43	15	22	5			
ЦМО (общий лежачий вагон)	59	40	25	53	1	3			36	24
МО (сидячий вагон)	25	20	13	9			1			
ВР (вагон-ресторан)	12	12	3	9						
ЦМБ (багажный и грузобагажный вагоны)	4	4		1						
ЗАК (вагон для перевозки спецконтингента)	7	5	1							
Служебный вагон (технические и служебные вагоны)	4	8		1						
Всего	167	122	70	124	21	30	6		36	24

Примечания*:

ДР – деповской ремонт вид планового технического обслуживания по восстановлению работоспособности вагонов путем замены или ремонта отдельных узлов и модернизации отдельных деталей;

КР-1 – капитальный ремонт-1 - вид планового технического обслуживания по восстановлению работоспособности и ресурса вагонов путем замены изношенных и поврежденных узлов и деталей и их модернизации;

КР-2 капитальный ремонт-2 – вид планового ремонта по восстановлению работоспособности и ресурса вагонов путем вскрытия кузова до металла и замены теплоизоляции и электропроводки. При необходимости путем замены основных систем, элементов оборудования и модернизации основных узлов;

КВР – капитально-восстановительный ремонт – ремонт легковых автомобилей с использованием существующих кузовов и тележек, обновление внутреннего оборудования и создание современного интерьера.

Путь и путевое хозяйство.

Дорожное хозяйство является основной и уникально важной отраслью в обеспечении бесперебойности железнодорожного транспорта. Включает в себя железные дороги, балласт, искусственные сооружения, производственные объекты, объекты оборудования для обеспечения безопасности железнодорожного движения, содержание и ремонт автомобильных дорог.

Переход к системе рыночной экономики позволил эффективно использовать оборудование и механизмы для обеспечения высоких требований железных дорог и поддержания их в исправном состоянии. С 2000 года акционерное общество «Узбекистон темир йуллари» начало привлекать к строительству, ремонту и обслуживанию новых железных дорог новые модели техники. Это высокопроизводительный очиститель балласта Plasser & Touger, Австрия, RM-80, подъемник рельсового ограждения Duomatik 08-32, толкатель и дорожное строительство, распределитель балласта SSP-110, динамические дорожные стабилизаторы DGS-62, рельсосварщик ART-500. машины, машины для проверки состояния дорог ЭМ-120, машины для смены шпал «Джейсмар», грузоподъемные краны и другие дорожно-ремонтные машины и оборудование.

Применение новых поколений путевых машин-механизмов повышает эффективность работ по капитальному ремонту и реабилитации железных дорог в путевом хозяйстве. Эти машины и механизмы используются также при строительстве новых железных дорог и их текущем содержании и ремонте. Все они спроектированы как самоходные и не требуют тяги локомотивов или электровозов.

В 2015 году завершен и сдан в эксплуатацию проект электрификации автомобильной дороги Самарканд-Карши и организации движения скоростных пассажирских поездов.

В 2016 году завершен и сдан в эксплуатацию проект электрификации автомобильной дороги Самарканд-Бухара и организации движения скоростных пассажирских поездов.

В 2017 году завершена и сдана в эксплуатацию 325 км автомобильной дороги Карши-Термез.

В 2018 году построены и сданы в эксплуатацию новые железные дороги протяженностью 357,3 км и протяженностью 33,8 км Ургенч-Хива в направлении Бухара-Мискен. Электрифицировано 124 км железных дорог в направлении Карши-Китоб. Построены ответвления к Кандымскому ГКЗ и Шерабадскому цементным заводам.

В 2019-2020 годах велись работы по строительству 1-го этапа кольцевой наземной и Юнусабадской линии метрополитена в городе Ташкенте.

На территории Ташкентского металлургического завода начались работы по строительству подъездного пути.

В 2019-2020 годах завершена электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан и модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад.

В 2020-2021 годах полностью завершены и сданы в эксплуатацию «Строительство надземной автомобильной линии метрополитена общего пользования в г.Ташкенте» и «Строительство Сергелийской кольцевой надземной линии метрополитена в г.Ташкенте».

В 2022 году выполнены работы по реабилитации 250 км путей, проложению 140 км безстыковых рельсов, среднему ремонту 185 км и подъемному ремонту 182 км путей, смене 250 комплектов стрелочных переводов, смене 250 комплектов брусковых переводов.

Управлением путевого хозяйства в 2023 году будут выполнены:

№	Мероприятия	Исполнитель
1	Реабилитация железной дороги (250 км), прокладка безстыковых путей (140 км), строительство новых железных дорог, строительство электрифицированной высокоскоростной железной дороги Навои - Бухара, «Шават-Гурлен-Джумуртау-Кипчак» с объединенным мостом над Амударьей», 2-эта строительства кольцевой надземной линии метрополитена в г.Ташкент.	Путевые машинные станции ПМС 203-Ташкент, ПМС-17-Бухара, ММС-164 Коканд, ПМС-166 - Хайрабад, ПМС-214-Карши, ПМС-279 – Кунград, Бухарский мостостроительный поезд
2	Текущий ремонт железных дорог, переездов, искусственных сооружений, средний (170 км) и подъемный (160 км) ремонт железных дорог; Замена стрелочных переводов и брусьев - 250 комплектов; Замена брусьев стрелочных переводов - 250 комплектов.	Дистанции путевого хозяйства (18 подразделений), Бухарский мостостроительный поезд
3	Ремонт путевых машин, строительных машин и устройств.	Бухарская путевая служебная мастерская
4	Защита железных дорог от песка, лавин, ремонт и озеленение.	Путевые дистанции лесонасаждений (ПЧЛ)
5.	Механизация путевых работ, обеспечение подразделений в составе управления текущим оборудованием и устройствами.	Управление путевого хозяйства
6	Ремонт искусственных сооружений, смена устройств на железных и железобетонных мостах.	Управление путевого хозяйства

Электроснабжение.

Основной задачей управления электроснабжения является обеспечение электроэнергией потребителей АО «Узбекистон темир йуллари» (в первую очередь – участвующих в перевозочном процессе), обеспечение стабильной работы технических средств и устройств электроснабжения, гарантирующих безопасное и бесперебойное движение поезда.

В систему электроснабжения входят тяговые и трансформаторные подстанции, контактная сеть, автоблокировочные пункты электроснабжения, высоковольтные и низковольтные кабели и воздушные линии электропередач и др.

Важнейшей задачей АО «Узбекистон темир йуллари» является электрификация участков с высокой проходимостью и сложным профилем пути, что обуславливается экономичностью электрической тяги по сравнению с дизельной.

Электрическая тяга позволяет увеличить массу поездов (на 3-4 процента) и увеличить скорость движения поездов на участках (на 24-25 процентов), что приводит к значительному снижению транспортных расходов. Электротяга также более экологична, чем дизельная.

Тяговые подстанции электровозов обеспечивают бесперебойное электроснабжение и длительную устойчивость к перегрузкам. Важной особенностью электровозов является выработка электрической энергии при рекуперативном торможении поезда и возврате его в сеть.

Электрификация железных дорог качественно изменяет эксплуатационную работу железнодорожных инфраструктур, улучшает условия труда и быта железнодорожников, обслуживание пассажиров (снижается шум, увеличивается скорость движения, повышается уровень комфорта в пути и т.д.).

В железнодорожной сфере нашей республики с 1971 года проводилась первоначальная электрификация на постоянном токе пригородных железнодорожных линий на участках «Чингельды – Келес – Ташкент-пассажирский – Хаваст» и «Келес – Далагузар» Ташкентского железнодорожного узла. С 1983 года движение поездов на участках Ташкент-Хаваст и Ташкент-Ходжикент было переведено с постоянного тока на переменный.

На сегодняшний день реализованы крупные проекты электрификации железных дорог, в том числе:

В 2018 году:

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

Завершены строительно-монтажные работы по проекту строительства воздушной линии электропередач мощностью 10кВт на участке Ургенч-Хива;

Введен в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Китаб.

За счет собственных средств общества реализован 2-й этап строительно-монтажных работ по электрификации участка Пап-Коканд-Андижан.

В 2019 году:

Проведены строительно-монтажные работ по проекту электрификации участка Пап-Коканд-Андижан.

Сдан в эксплуатацию электрифицированный участок Пап-Наманган;

За собственные средства компании продолжились строительно-монтажные работы по 2-этапу электрификации участка Пап-Коканд-Андижан;

Осуществлены строительно-монтажные работы по проекту электрификации грузовой дороги на участке Мароканд-Навои.

В 2020 году:

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

Продолжились строительно-монтажные работы по 2-этапу электрификации участка Пап-Коканд-Андижан;

Осуществлены строительно-монтажные работы по проекту электрификации грузовой дороги на участке Мароканд-Навои.

В 2021 году:

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

Завершены строительно-монтажные работы по 2-этапу электрификации участка Пап-Коканд-Андижан;

В рамках адресной программы выполнены строительно-монтажные работы по проекту электрифицированной высокоскоростной железной дороги Навои-Бухара-2;

Продолжались работы по адресной программе строительно-монтажных работ по электрификации железнодорожного участка Бухара-Ургенч-Хива.

В 2022 году:

Продолжаются строительно-монтажные работы по проекту электрификации железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива;

Продолжаются строительно-монтажные работы по проекту электрификации грузовой дороги на участке Мароканд-Навои;

Продолжаются строительно-монтажные работы по проекту строительства высокоскоростной электрифицированной дороги на участке «Навои-Бухара».

В 2023 году планируется выполнить следующие работы:

Будут продолжены строительно-монтажные работы по проекту «Электрификация железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива»;

Завершение строительно-монтажных работ по электрификации грузовой дороги на участке Мароканд-Навои;

Завершение строительно-монтажных работ по объекту строительства второй высокоскоростной электрифицированной железной дороги на участке Навои-Бухара;

Начнутся строительные-монтажные работы по модернизации и обновлению существующих подстанций и секционных станций, продолжится строительство новых секционных станций и усиление контактной сети на существующих участках.

В результате закупки АО «Узбекистон темир йуллари» 34 современных электропоездов будет запущено движение на следующих 8 новых маршрутах:

- 1) Ташкент – Джиззак – Ташкент;
- 2) Ташкент – Келес – Ташкент;
- 3) Навои – Бухара – Навои;
- 4) Самарканд – Джиззак – Самарканд;
- 5) Самарканд – Шахрисабз – Самарканд;
- 6) Самарканд – Карши – Самарканд;
- 7) Андижан – Ханабад – Андижон;
- 8) Нукус – Хива – Нукус.

Сигнализация и связь.

Управление сигнализации и связи обеспечивает наладку всех технических средств и устройств сигнализации и связи, строго соблюдая безопасность движения АО «Узбекистон темир йуллари».

В целях обеспечения безопасности движения поездов на участках железных дорог предусмотрены автоматическая блокировка, автоматическое управление стрелками и сигналами на станциях, диспетчерская централизация. Автоматическая система блокировки предназначена для предотвращения (блокировки) проезда поезда на участок, занятый другим поездом, или на участок, где нарушена целостность рельсов. Полуавтоматические системы блокировки предназначены для предотвращения (блокировки) схода поездов с перрона между станциями. Основной целью автоматического управления стрелками и сигналами на станциях является создание условий для движения поездов по определенным непересекающимся путям на территории станций. Целью работы систем диспетчерской централизации является обеспечение порядка прохождения поездов через станции и станции.

Управление сигнализации и связи общества обеспечивает техническую работу средств автоматики, телемеханики и связи в соответствии с требуемыми нормами качества и надежности. Ведутся работы по модернизации существующей системы сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) в поселке.

Внедрение высокотехнологичных систем микропроцессорной централизации (типа МПЦ) позволяет управлять стрелочными переводами и сигнальными устройствами, а также диагностировать работу всех узлов, а также контролировать действия операторов или дежурных по станции.

Внедрение микропроцессорных устройств диспетчерской централизации, позволяющих в режиме реального времени контролировать состояние поездов

и электронной системы (типа ЭССО) счетных осей на станциях и станциях, позволяет надежно обеспечивать безопасность движения поездов.

В настоящее время техническое оснащение АО «УТЙ» устройствами сигнализации и связи характеризуется следующими показателями:

185 станций оборудованы стрелочными переводами и устройствами централизации электрических сигналов;

65 станций оборудованы стрелочными переводами и микропроцессорными электроцентраторами сигналов;

29 станций оборудованы ключевыми средствами связи;

1 302,23 км перегонов оборудованы устройствами автоблокировки;

3 391,8 км дорог оборудованы полуавтоматическими блокировками, из них более 1 656,5 км оборудованы устройствами микропроцессорной полуавтоматическими блокировками;

99,8 км дорог оборудовано системой электрожезла;

2 188,5 км дорог оснащено диспетчерской централизацией.

В 2022 году реализованы следующие проекты по направлению СЦБ:

- в рамках проекта «Строительство второго высокоскоростного электрифицированного железнодорожного пути на участке Навои-Бухара» реконструкция систем МПЦ и МПБ на участке и ввод в эксплуатацию 38, 39, 40 разъездов с устройствами электроцентрализации, микропроцессорная блокировка перегонов, введение в эксплуатацию устройства МПБ;

- в соответствии с проектом «Электрификация грузового участка железной дороги Мароканд-Навои» выполнены и продолжаются работы по модернизации существующих СЦБ и систем связи на станциях Рзд 24, Рзд 28, Рзд 30, Нурбулок и Каттакурган;

- в соответствии с проектом «Строительство новой железнодорожной линии Шават-Караузьяк и совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Амударью», оснащение станций на участке железной дороги новыми устройствами электроцентрализации, микропроцессорной блокировкой МПБ и электронными устройствами счета осей, а также оснащение железнодорожных переездов устройствами MAPS и пуско-наладочные работы (проектные работы завершены и работы будут проводиться после закупки материалов и оборудования).

Выполненные работы дают возможность заменить устаревшие и вышедшие из строя устройства ЭЦ на новые современные устройства МПЦ и повысить безопасность движения поездов, повысить надежность устройств СЦБ, сократить до минимального уровня внешнее оборудование станций и перегонов, уменьшить затраты на эксплуатацию и обслуживание устройств.

Телекоммуникационная сеть предназначена для:

передачи информации между машинистами поездов и диспетчерской аппаратурой для обеспечения безопасного и эффективного движения поездов;

передачи информации между станциями с целью обеспечения эффективной коммерческой деятельности и повышения качества обслуживания клиентов; обеспечения эффективного сообщения между соседними железными дорогами.

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

В настоящее время построено и введено в эксплуатацию 2 531 км магистральных волоконно-оптических линий связи (ОТАЛ) в системе АО «УТЙ», в том числе Келес-Бухара (668 км), Хаваст-Бекабад (35 км), Мароканд-Карши (147 км), Ташгузар-Байсун-Кумкурган (232 км), Кумкурган-Термез (101 км), Термез-Сурханабад (82 км), Термез-Галаба-Досмотровая-Амузанг (58 км), Сарыасия-Кудукли (8 км), Тукимачи-Ангрен (117 км), Ангрен-Пап-Коканд (180 км), Коканд-Андижан (144 км), Карши-Китаб (131 км), Бухара-Мискен-Ургенч-Хива (390 км), тоннель Ангрен-Пап (19 км), Мискен-Ургенч (100 км), Нукус-Кунград (119 км).

Системы передачи на основе технологии SDH установлены на участках Келес-Бухара, Мароканд-Карши, Карши-Кумкурган-Термез и Ангрен-Пап. Верхний уровень основан на Nortel OME6100 (STM-16), а нижний уровень основан на оборудовании Keumile UMUX-1500 (STM-4). На участках Ангрен-Пап-Коканд-Андижан, Бухара-Мискен и Ургенч-Хива установлены оптические мультиплексоры МО и система переменных мультиплексоров СГМ. Системы цифровой передачи данных IP Fone MSL, RISSA работают на участках Кызылкудук-Караузьяк и Ургенч-Мискен.

В 2023 году планируется реализация следующих коммуникационных проектов:

- в рамках проекта «Строительство второго высокоскоростного электрифицированного железнодорожного пути на участке Навои-Бухара» оборудование находящихся на участке разъездов 38, 39, 40 мультиплексорной системой SDH STM-4, работающей по оптоволоконному кабелю связи, после закупки средств громкоговорящей связи, аппаратуры системы документированной звукозаписи, цифровой аппаратуры поездной радиосвязи, аппаратуры станционной радиосвязи и других видов аппаратуры связи;

- в рамках проекта «Электрификация грузового пути железнодорожного участка Мароканд-Навои» на всех станциях участка будет установлено оборудование системы быстрой технологической связи, оборудование системы громкой связи, оборудование системы документированной записи голоса, двухдиапазонный QT/UQT, поездной радиосвязи, оборудование радиосвязи станций диапазона QT/UQT, оборудование системы передачи данных и другие виды оборудования связи. Кроме того, ремонтные работы проводятся кабельными бригадами со специальными измерительными приборами (оптический сварочный

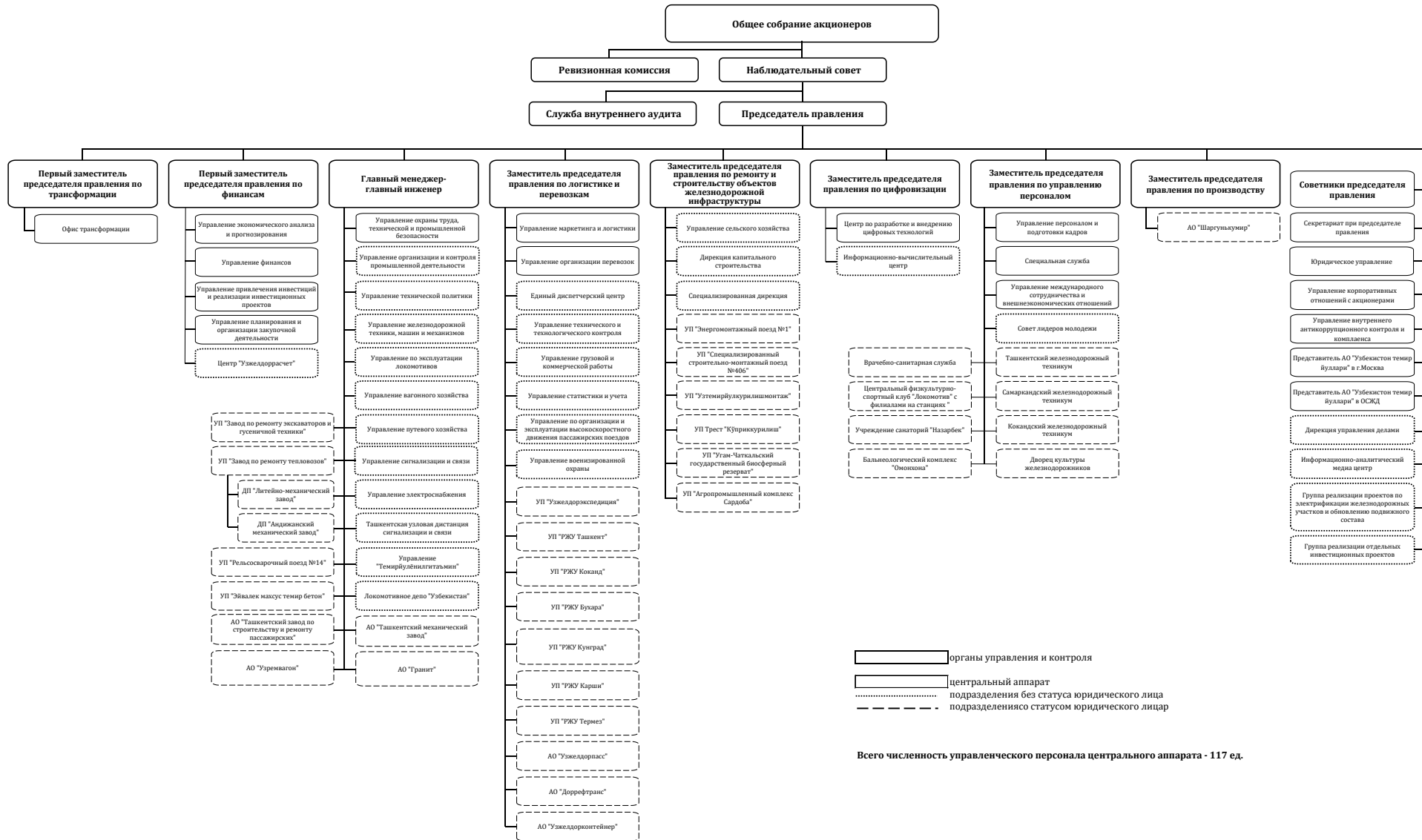
инструмент, оптический рефлектометр, оптический тестер, специальный набор инструментов для монтажа оптоволоконного кабеля), и проект будет завершен в первой половине 2023 года.

- в рамках проекта «Строительство новой железнодорожной линии Шават-Караузяк» и совмещенный железнодорожно-автомобильный мост через Амударью» планируется строительство оптико-волоконных линий связи, обеспечение качественной и надежной системы высокоскоростной технологической связи, а также поездно-диспетчерской связи на станциях, межстанционной связи, пусконаладочные работы технологической телефонной связи, прямой связи, поездной радиосвязи, каналов передачи данных и других видов связи (проектные работы завершены и работы будут осуществляться после закупки материалов и оборудования).

В рамках проекта на данном участке будет проложен оптоволоконный кабель связи, На всех станциях будут установлены системы мультиплексора SDH STM-4, системы высокоскоростной технологической связи, системы громкоговорящей связи, системы документированной записи голоса, цифровая поездная радиосвязь диапазона QT/UQT, оборудование станционной радиосвязи диапазона QT/UQT, системы передачи данных и другие виды оборудования связи.

А это, в свою очередь, позволяет на базе современного оборудования внедрить оптико-волоконные линии связи (ВОЛС), организовать магистральную и все виды быстродействующей технологической связи, в сотни раз увеличить каналы передачи данных.

Организационная структура АО "Узбекистон темир йуллари"



1.4. Сведения о структуре управления организационно-исполнительного аппарата предприятия, предприятий

ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВХОДЯЩИХ В ОРГАНИЗАЦИОННУЮ СТРУКТУРУ:								
№	Наименование предприятия	Доля (%)	Уставной капитал (балансовая стоимость)	Направление деятельности	Полученный доход (дивиденд)		Инвестиции	
					2021 г.	2022 г.	2021 г.	2022 г.
1. СТРУКТУРНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ								
1.	АО “Узвагонтаъмир”	90	2 968 227	Ремонт грузовых и пассажирских вагонов	61 949	118 919		
2.	АО “Узтемирйулуйловчи”	98,3	51 263 978	Организация пассажирских перевозок	-	-		
3.	АО “Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов”	90	5 649 047	Ремонт и строительство пассажирских вагонов	869 388	-		
4.	АО “Узтемирйулконтейнер”	90	3 366 271	Транспортная логистика и экспедирование	29 645 066	102 318 652		
5.	АО “Йулрефтранс”	51	21 887 309	Первозка скоропортящихся грузов	-	-		
6.	АО “Гранит”	43,4	1 322 943	Производства нерудной строительной продукции	45 016	208 646		
7.	АО “Ташкентский механический завод”	89	110 229 584	Машистроение	744 748	36 479 777	-	-
8.	УП “Ташкентский региональный железнодорожный узел”	100	104 202 801	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			

9.	УП “Кокандский региональный железнодорожный узел”	100	29 114 462	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
10.	УП “Бухарский региональный железнодорожный узел”	100	100 846 114	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
11.	УП “Кунградский региональный железнодорожный узел”	100	85 470 771	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
12.	УП “Каршинский региональный железнодорожный узел”	100	36 118 404	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
13.	УП “Термезский региональный железнодорожный узел”	100	40 776 149	Железнодорожные грузовые перевозки	Включено в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
14.	УП “Узтемирйулмаштаъмир”	100	15 186 707				-	-
15.	ДП “Андижанский механический завод”	100	1 905 757	Строительство и ремонт железнодорожных грузовых вагонов	414 133	3 999 717		
16.	ДП “Литейно-механический завод”	100	833 480	Строительство и ремонт железнодорожных грузовых вагонов				
17.	УП “Узтемирйулкурилишмонтаж”	100	149 700	Строительство железнодорожных линий и линий метрополитена	679 331	-	-	-
18.	УП “Трест Куприккурилиш”	100	425 971	Строительство мостов и тоннелей	485 872	-	-	-
19.	УП “Энергомонтажный поезд №1”	100	332 456	Строительство распределительных инженерных объектов	632	273 477		
20.	УП “Специализированный строительно-монтажный поезд №406”	100	41 835	Строительство распределительных объектов для обеспечения электроэнергией и телекоммуникациями				

21.	УП “Рельсосварочный поезд №14”	100	1 353 886	Ремонт готовый металлических изделий	-	32 321		
22.	УП “Узбектемирйулэкспедиция”	100	2 670 542	Выполнение посреднических функций в транспортно-экспедиторской деятельности при международных грузоперевозках				
23.	УП “Эйвалек махсус темир бетон”	100	29 481 156	Производство строительных изделий из бетона				
2. НЕПРОФИЛЬНЫЕ АКТИВЫ								
24.	“Угам-Чатакльский государственный диосферный резерват”	100	1 322 229	Деятельность ботанических садов, зоопарков и заповедников	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы			
25.	АО “Шаргунькумир”	99,9	7 029 420	Производство каменного угля				
26.	Коневодческий комплекс “Корабайир” в составке УП “РЖУ Карши” (филиал)	100	47 893 746	Племенная работы	Включен в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
27.	Папский завод по производству брикета при управлении “Темирйулёнилгитаъмин”	100	38 490 234	Производство брикетного угля	Включен в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”			
28.	Ташкенский железнодорожный техникум	100	учреждение	Техническое и профессиональное среднее образование	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы			
29.	Самаркандский железнодорожный техникум	100	учреждение	Техническое и профессиональное среднее образование	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы			

30.	Кокандский железнодорожный техникум	100	учреждение	Техническое и профессиональное среднее образование	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы
31.	Дворец культуры железнодорожников	100	3 924 485	Деятельность членских организаций, не включенных в другие категории	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы
32.	Врачебно-санитарная служба	100	учреждение	Другая деятельность в сфере здравоохранения	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы
33.	Центральная клиническая больница	100	учреждение	Деятельность больничного учреждения	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы
34.	Центральная поликлиника	100	учреждение	Деятельность больничного учреждения	Финансируется АО “УТЙ” на основе сметы
35.	Детская железнодорожная больница	100	учреждение	Деятельность больничного учреждения	Включена в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”
36.	Дорожная противочумная станция	100	учреждение	Другая деятельность в сфере здравоохранения	Включена в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”
37.	Центральный спортивно-физкультурный клуб “Локомотив” с филиалами на станциях	100	учреждение	Спортивная и оздоровительная деятельность	Включен в сводный (консолидированный) баланс АО “УТЙ”

1.5. Кадровая политика, информация о сотрудниках, в том числе о членах руководства и исполнительного органа предприятия, социальная защита

По состоянию на 1 января 2023 года, штатная численность составляет 77 366 единиц, количество рабочих мест - 69 573, общее количество работников, в том числе работающих по гражданско-правовым договорам, - 79 421, из них 18 % составляют женщины, т.е. 14 024 человек.

Всего в январе-декабре 2022 года на предприятиях и в организациях Общества трудоустроено 4 632 человека, из них 924 – выпускники 2022 года. Уровень текучести кадров составил 1,08%.

24% сотрудников составила молодежь до 30 лет, 48% - 30-45 лет, 28% - старше 45 лет.

17,9 % работников имеют высшее образование, 49,1 % - среднее специальное и 33 % - среднее, численность молодых работников на руководящих должностях составляет около 360 человек.

Непосредственно в основной деятельности задействовано 3 820 руководящих работников, 53 469 производственных, 8 997 технических и 13 135 обслуживающих.

На основании утвержденных обществом профессиональных стандартов разработаны и утверждены в установленном порядке должностные инструкции.

Прием граждан в общество осуществляется в рамках требований, установленных в Трудовом кодексе Республики Узбекистан и порядке, установленном локальными документами общества.

В Ташкентском, Самаркандском и Кокандском железнодорожных техникумах готовятся управленческие кадры среднего звена, специалисты и рабочие для общества.

В Ташкентском железнодорожном техническом колледже организована деятельность Центра подготовки и переподготовки кадров, Учебного центра подготовки и переподготовки машинистов и помощников машинистов.

В техникумах была введена дуальная система обучения по 22 специальностям без отрыва от производства.

В техникумах осуществляется подготовка кадров по 29 профессиям и специальностям, в 2021/2022 учебном году по очной, заочной и дуальной формам обучения 7 641 человек (5 112 человек по очной форме образования, 1 621 – по заочной форме обучения, 908 – дуальной форме обучения) молодежи охвачены обучением.

В 2022/2023 учебном году планируется обучить еще 3 800 молодых людей (1 175 студентов по очной формы обучения, 1 200 студентов заочной формы обучения и 1 425 студентов дуального обучения).

В 2021 году среди молодежи, обучающейся в техникумах и работающей на предприятиях общества, отобран и направлен на обучение в зарубежные вузы 41 человек, планируется направить на обучение в зарубежные вузы еще около 50 молодых людей.

Используя потенциал техникумов, в соответствии с постановлением Президента Республики Узбекистан №PQ-4939 от 30 декабря 2021 года, постановлениями Кабинета Министров Республики Узбекистан № 287 от 15 мая 2020 года и № 616 от 30 сентября 2021 года, создан Отдел по оценке квалификаций.

В целях дальнейшего укрепления кадрового потенциала акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» департаментом ведется соответствующая работа в области подготовки кадров в ведущих зарубежных высших учебных заведениях.

С 2005 года сотрудничество с Российской Федерацией и другими зарубежными высшими учебными заведениями осуществляется через Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта (Ташкентский государственный транспортный университет). Всего за истекший период обучились 41 бакалавр, 105 инженеров (специалитет), 36 магистров, 45 аспирантов в области железнодорожного транспорта по программам бакалавриата, инженерии, магистратуры и аспирантуры Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения, Московского института стали и сплавов, Дальневосточного федерального университета, аспиранты защитили кандидатские диссертации и пополнили ряды профессоров и преподавателей института (университета) и сотрудников предприятий Общества.

АО «Узбекистон темир йуллари» провела работу, связанную с обучением нашей молодежи в зарубежных высших учебных заведениях в 2020-2021 учебном году, в результате чего наша молодежь, прошедшая конкурс в установленном порядке, была рекомендована для обучения в соответствии с соответствующими решениями приемных комиссий иностранных высших учебных заведений.

В частности, в Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения было направлено 9 человек, в том числе 5 – в магистратуру и 4 – в аспирантуру, в Российский транспортный университет – 15 человек, в том числе 6 – по специалитету, 8 – в магистратуру и 1 – в аспирантуру, в Московский архитектурный институт – 7 человек (бакалавриат), в МГТУ им. Н.Е. Баумана – 23 человека, в том числе 20 – в бакалавриат, 3-в магистратуру, в Московский физико-технический институт - 1 человек в магистратуру (выпускник МГТУ).

В январе-декабре 2022 года в Центре подготовки и переподготовки кадров при Ташкентском железнодорожном техникуме прошли обучение 2 042 человека, план выполнен на 87%.

В январе-декабре 2022 года 31 работником пройден курс переподготовки и повышения квалификации в Центре подготовки и переподготовки машинистов и помощников машинистов при Ташкентском железнодорожном техническом колледже, план выполнен на 120%.

В рамках межправительственных соглашений, подписанных с соседними республиками, 16 работников государственного унитарного предприятия «Рохи Охани Таджикистан» (Республика Таджикистан) проходят обучение по профессии «Управление локомотивами» в техникумах Общества, укрепляются связи с компанией «Кыргызские железные дороги» (Республика Кыргызстан).

В целях обеспечения эффективной реализации задач, определенных в «Концепции развития узбекского языка и совершенствования языковой политики на 2020-2030 годы» указом Президента Республики Узбекистан от 20 октября 2020 года №ПФ-6084 «О мерах по дальнейшему развитию узбекского языка и совершенствованию языковой политики в стране», 708 (87%) руководителей высшего, среднего и низшего звена и служащих прошли обучение узбекскому алфавиту на основе латинской графики.

Согласно постановлению Президента Республики Узбекистан от 17 июня 2019 года №ПП-4359 «О параметрах государственного заказа на прием в высшие учебные заведения Республики Узбекистан в 2019/2020 учебном году» 97 работников в 2019/2020 учебном году, 108 работников в 2020/2021 учебном году, 94 работника в 2021/2022 учебном году были зачислены на заочное отделение вузов по результатам собеседования.

В Центр повышения квалификации и переподготовки работников, осуществляющих деятельность в сфере охраны окружающей среды Республики Узбекистан привлечены 14 сотрудников предприятий, относящихся к I-II группам по воздействию на окружающую среду.

Обеспечено участие 2-х специалистов по программе «Бизнес-протокол и этикет. Деловые переговоры» в Высшей школе дипломатии Университета мировой экономики и дипломатии.

На частном предприятии «Cert Academy Group» 1 руководящий сотрудник прошел обучение по программе «Разработка системы управления противодействием коррупции в соответствии со стандартом ISO 37001:2016».

В Университете мировой экономики и дипломатии 10 специалистов кадровой службы были привлечены к курсу обучения по программе «Правовые вопросы работы с работниками и изменения в Трудовом кодексе».

15 сотрудников обучулось по направлению «Управление контрактами и закупками» в ООО «Узбекистан – Центр международного финансово-экономического развития».

3 сотрудника приняли участие в семинаре «Инвестиции и управление активами» в Банковско-финансовой академии.

До настоящего времени в 2022 году 5 работников, достойно работавших в сфере железнодорожного транспорта, отмечены престижными государственными наградами, 25 – знаком «Почетный железнодорожник», 220 – ценными сувенирами, 356 – «Почетными грамотами» и денежными премиями в связи с разными датами.

В соответствии с заявками профсоюзов предприятий, находящимися в ведении общества, в целях обеспечения здоровья, нуждающихся в санаторно-профилактическом лечении и отдыха ежегодно выделяется не менее 1 500 направлений в санатории.

Обеспечивается прозрачность при распределении лечебно-оздоровительных путевок в соответствии с принципами социальной справедливости.

Ежегодно в детских оздоровительных лагерях отдыхают не менее 7 000 детей, в том числе дети сотрудников компании.

Детям-сиротам, воспитывающимся в домах «Мехрибонлик», а также детям Приаралья помогают оздоровиться в детских оздоровительных лагерях в экологически благополучных районах нашей республики.

В соответствии со сметой профкома среди железнодорожников и членов их семей организуются массовые и культурно-массовые мероприятия, среди работников организуются физкультурно-спортивные занятия, а по годовому плану организуются различные спортивные соревнования, посещение театров и музеев, организуются экскурсии по достопримечательностям Узбекистана и поездки, и представляются отчеты в установленном порядке.

В нерабочее время в определенные дни (не реже одного раза в неделю) руководители и все работники системы занимаются физкультурно-спортивной деятельностью (бег, футбол, бадминтон, волейбол, баскетбол, настольный теннис, плавание и др.).

Информация об органах управления предприятия

№	Ф.И.О.	Должность (место работы), период работы	Доля на предприятии
I. Акционеры (участник, собственник)			
1.	Министерство экономики и финансов Республики Узбекистан		100 процентов
II. Члены наблюдательного совета			
2.	Раматов Ачилбай Жуманиязович	Заместитель Премьер-министра Республики Узбекистан (с 2021 года)	-
3.	Махкамов Илхом Рустамович	Министр транспорта (с 2021 года)	-
4.	Хайдаров Ахадбек Яхябекович	Заместитель министра экономики и финансов (с 2021 года)	-
5.	Норкулов Илхом Иброхимович	Заместитель министра экономики и финансов (с 2021 года)	-
6.	Абидов Акмал Джурабекович	Главный специалист Кабинета Министров Республики Узбекистан (с 2021 года)	-
7.	Астанов Зафар Муродиллаевич	Директор департамента Министерства экономики и финансов (с 2021 года)	-
III. Исполнительный орган			
8.	Хасилов Хуснутдин Нуриддинович	И.о. председателя правления (с 2021 года)	-
9.	Вакансия	Первый заместитель председателя правления по трансформации	
10.	Вакансия	Первый заместитель председателя правления по финансам	
11.	Махаматов Зафар Эргашбоевич	И.о. главного менеджера- главного инженера (с 2021 года)	-
12.	Камалов Акмал Сайдакбарович	И.о. заместителя председателя правления по логистике и перевозкам (с 2021 года)	-
13.	Раджапов Мансур Кукарович	И.о. заместителя председателя правления по ремонту и строительству объектов железнодорожной инфраструктуры (с 2021 года)	-
14.	Вакансия	Заместитель председателя правления по цифровизации	

15.	Юсупов Жамолбек Зокир угли	И.о. заместителя председателя правления по управлению персоналом (с 2023года)	-
16.	Омонов Хайитбай Ахмадалиевич	И.о. заместителя председателя правления по производству (с 2021 года)	

1.6. Место и значение предприятия на рынке, в том числе его статус на международном рынке

Международные железнодорожные организации играют важную роль в обеспечении взаимоотношений и сотрудничества железнодорожных администраций государств, в выработке согласованных условий перевозки пассажиров и грузов, в использовании подвижного состава и контейнеров, в выполнении перевозочных работ в международных перевозках, в проведении технической политики, в обмене опытом работы. АО «УТИ» является членом ряда международных железнодорожных организаций.

ОСЖД — международная организация, созданная в г. София (Республика Болгария) 28 июня 1956 года на совещании министров. Железнодорожный транспорт 29 стран является членом ОСЖД. АО «УТЙ» является членом Организации сотрудничества железных дорог с 1 июля 2002 года.

Положение об ОСЖД, являющееся международным договором, является основой существования и деятельности ОСЖД. Согласно Положению об ОСЖД возможны и другие формы участия в работе ОСЖД, в том числе в качестве наблюдателя от Министерства или железных дорог, а также в качестве акционерного предприятия для фирм и организаций, непосредственно связанных с эксплуатацией железных дорог.

Положением об ОСЖД определены следующие направления деятельности:

- развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего между Европой и Азией, в том числе комбинированных перевозок;
- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, формирование стратегии деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД;
- совершенствование международного транспортного права (МТП), работа над Договором о международных пассажирских перевозках (СМПС), Договором о международных железнодорожных грузовых перевозках (СМГС) и другими нормативно-правовыми документами, касающимися международных железнодорожных перевозок;

- сотрудничество в решении проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта;
- сотрудничество по другим техническим вопросам, связанным с использованием железных дорог и дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, в том числе комбинированного транспорта.

Еще одной международной железнодорожной организацией, членом которой является АО «УТЙ», является Совет по железнодорожному транспорту Содружества Наций.

Совет по железнодорожному транспорту Содружества Наций и его исполнительный орган – Дирекция Совета созданы 14 февраля 1992 года по соглашению глав правительств стран-участниц СНГ в целях обеспечения устойчивых экономических отношений между членами Содружеством Наций. К основным задачам Совета относятся:

координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработка согласованных принципов его работы;

организация совместной эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров.

Совет отвечает за эксплуатационную деятельность железных дорог, совместное использование грузовых вагонов и контейнеров и их техническое обслуживание, условия перевозки пассажиров и грузов, обеспечение безопасности движения поездов в международном сообщении, разработку системы учета и взаиморасчетов по выполненным работ, вопросы научно-технического сотрудничества, а также рассматривает и решает другие вопросы.

В части железнодорожного транспорта Совет уделяет первостепенное внимание обеспечению технологической целостности железных дорог. Ежегодно в международном сообщении разрабатывается график движения поездов и план их создания. Большое внимание уделяется техническому состоянию грузовых вагонов.

Принято решение о сохранении и развитии единого информационного пространства. Создан и успешно функционирует Информационно-вычислительный центр администраций железных дорог.

18 октября 2011 года на Совете глав правительств СНГ утверждена «Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств-участников Содружества на период до 2020 года». Реализация концепции

позволит планомерно и согласованно развивать железнодорожный транспорт государств-участников Содружества, будет способствовать гармоничной интеграции железных дорог в евразийскую транспортную систему.

В состав Совета входят главы железнодорожных администраций государств-участников СНГ. Кроме того, в работе совета участвуют главы железнодорожных администраций Болгарии, Грузии, Латвии, Литвы, Финляндии, Ирана и Эстонии.

Коридоры.

Под международными транспортными коридорами понимают совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, связывающих разные страны и обеспечивающих перевозки грузов и пассажиров по наиболее плотным маршрутам.

13 международных транспортных коридоров, соединяющих 18 стран Европы и Азии, обеспечивают доступ стран Западной Европы в Китай и другие страны Азии через железнодорожные сети стран Восточной Европы, России, Казахстана.

Три коридора (№1, №8, №10) проходят по территории Республики Узбекистан согласно перечню международных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Транспортные коридоры – это, прежде всего, транспортный рынок, на котором АО «УТЙ» сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны железных дорог других стран и других видов транспорта.

Основными целями формирования и развития международных железнодорожных транспортных коридоров на территории Республики Узбекистан являются привлечение международных транспортных потоков к национальным транспортным коммуникациям, создание благоприятных условий для совершенствования перевозок внутри страны.

Достижение поставленных целей позволит более полно и эффективно обеспечить потребности экономики в услугах железнодорожного транспорта, а также расширить транзитный потенциал, повысить конкурентоспособность узбекских товаропроизводителей и транспортно-экспедиторских предприятий на мировых товарно- и грузовые рынки.

Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев и Премьер-министр Исламской Республики Пакистан Имран Хан провели встречу в формате видеоконференции 14 апреля 2021 года. В рамках данной видеоконференции стороны примут дополнительные меры по продвижению приоритетных проектов в сфере взаимных перевозок и транзита, наращиванию товарооборота и созданию благоприятных условий для укрепления производственной кооперации, включая

принятие соглашения о преференциальной торговле и «дорожной карты» по сотрудничеству в основных отраслях экономики, достигнуты договоренности о проведении совместных бизнес-форумов.

Новая трансафганская железная дорога, которая обеспечит доступ к пакистанским морским портам Карачи, Касим и Гвадар, соединит южноазиатскую железнодорожную систему с центральноазиатской и евразийской железнодорожными системами и резко повысит транзитный потенциал Центральной Азии, привлекая большие объемы грузов потоков, а также поможет восстановить историческую роль региона как моста, соединяющего Европу и Азию кратчайшим сухопутным путем.

После полной реализации проекта доставка грузов из Пакистана в Узбекистан займет всего 5-10 дней вместо 30-35 дней. В свою очередь, сокращение дальности маршрута означает снижение стоимости перевозки. По предварительным оценкам, реализация маршрута позволит снизить стоимость перевозки 20-футового контейнера почти в 3 раза.

В ходе визита в Хорезмскую область 12-13 декабря 2020 года Президент Шавкат Мирзиёев дал указания по реконструкции железнодорожной линии Шават-Гурлан-Амударья. Позже, 22 апреля 2021 года, в Гурланском районе был заложен первый камень строительства этой железнодорожной ветки.

Протяженность железнодорожной линии Шавот-Гурлан-Амударья, проходящей через Гурланский район, поселки Шоликор, Ольга, Биршаган, Досимби, составляет 25 км. Соединяет Хорезмскую область с Амударьинским районом Каракалпакстана.

1.7 Система менеджмента качества, внедренная на предприятии

Международный стандарт ISO.

В целях поддержания качества продукции и услуг на уровне, отвечающем запросам потребителей, и повышения уровня конкурентоспособности предприятий особое внимание уделяется внедрению системы менеджмента качества по международным стандартам ISO 9001:2015 путем управление обществом. К настоящему времени система менеджмента качества внедрена и работает на 20 предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» в соответствии с требованиями вышеуказанного стандарта.

В целях дальнейшего повышения безопасности, качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, совершенствования системы технического регулирования, обеспечения международного признания работ по оценке соответствия, а также расширения внедрения современных систем менеджмента, принято постановление Кабинета Министров Республики

Узбекистан от 19 октября 2015 года №298 «Об утверждении программы развития национальной инфраструктуры качества на период до 2020 года».

В рамках реализации данного постановления и протокола заседания президиума Кабинета Министров Республики Узбекистан от 5 декабря 2015 года №97-а разработана и утверждена председателем правления АО «Узбекистон темир йуллари» и генеральным директором агентства «Узстандарт» А.К. Курбановым сетевую схему внедрения системы менеджмента качества в соответствии с международными стандартами ISO 9001:2015 на предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари».

Согласно указанной выше сетевой таблице, в ООО «Согдиана транс», СП ООО «UzXCMG» и СМП-406 внедрена система менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015, получены национальные и международные сертификаты.

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

Согласно утвержденного Плана действий по дальнейшей работе менеджмента качества, успешно проведен ресертификационный аудит, обеспечено исполнение протокольных решений руководства по менеджменту качества и обновлена задокументированная информация, посредством опроса оценен уровень удовлетворенности в услугах АО «Узбекистон темир йуллари».

II. Реформирование предприятия

2.1 Перспективное развитие, стратегия.

В целях обеспечения своевременной реализации Указа Президента Республики Узбекистан от 27 октября 2020 года №ПФ-6096 « О мерах по ускоренному реформированию предприятий с участием государства и приватизации государственных активов» и протокола №55, утвержденного Премьер-Министром Республики Узбекистан 28 марта 2022 года, АО «Узбекистон темир йуллари» совместно со специалистами немецкой консалтинговой компании «DB Engineering & Consulting GmbH» разработаны проекты среднесрочной и долгосрочной стратегиям развития общества до 2030 года и «Дорожной карты» по повышению финансовой устойчивости и операционной эффективности.

Стратегия направлена на решение следующих задач:

- развитие железнодорожной инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов;

- налаживание скоростного движения поездов, что является одним из важных факторов среднесрочной и долгосрочной программы развития АО «Узбекистон темир йуллари»;
- обеспечение целостности, самостоятельности, социально-экономического роста транспорта и формирование качественной, удобной и устойчивой транспортной системы для удовлетворения транспортных потребностей граждан;
- увеличение транзитных мощностей АО «Узбекистон темир йуллари» на основе включения железнодорожного транспорта в систему международных транспортных коридоров;
- снижение общих транспортных расходов, в том числе повышение эффективности железнодорожного транспорта;
- приведение качества и уровня безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и мировыми стандартами на основе технического и технологического развития железнодорожного транспорта;
- повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;
- внедрение и развитие современных информационных и коммуникационных технологий.

В настоящее время планируется утверждение стратегии развития Единственным акционером компании.

Также при участии экспертов Всемирного банка был разработан проект Стратегии трансформации железнодорожного сектора Узбекистана.

Согласно пункту I протокола №1 заседания Совета Агентства стратегических реформ при Президенте Республики Узбекистан «О мерах по ускорению реформ в транспортной сфере», состоявшегося 28 сентября 2022 года, разработан проект постановления Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному реформированию железнодорожной отрасли Республики Узбекистан», который предусматривает реализацию АО «Узбекистон темир йуллари» поставленных в протоколе задач, и внесен в Агентство стратегических реформ при Президенте Республики Узбекистан.

2.2 Цель и этапы реформы.

Основными приоритетными целями и задачами стратегии являются:

- развитие железнодорожной инфраструктуры;
- обновление парка подвижного состава;
- широкое привлечение частного сектора;
- повышение эффективности использования подвижного состава;
- повышение эффективности интеграции в международные транспортные коридоры;

- развитие конкуренции на рынке железнодорожных услуг;
- повышение уровня цифровизации;
- совершенствование тарифной политики;
- развитие персонала и социальной сферы.

2.3 План реформ на 2023 год.

В основном плане стратегии на 2023 год определена реализация следующих мероприятий:

- совершенствование тарифной политики путем создания прозрачной и гибкой тарифной системы, направленной на развитие конкуренции на рынке услуг железнодорожного транспорта;
- реализация проектов и мероприятий в направлении цифровой экономики и электронного правительства;
- развитие конкуренции на рынке услуг железнодорожного транспорта;
- развитие железнодорожной инфраструктуры;
- повышение уровня электрификации железнодорожных участков;
- развитие пассажирских перевозок;
- обновление железнодорожного подвижного состава;
- повышение операционной эффективности;
- развитие системы корпоративного управления АО «Узбекистон темир йуллари»;
- дальнейшее укрепление и развитие кадрового потенциала отрасли.

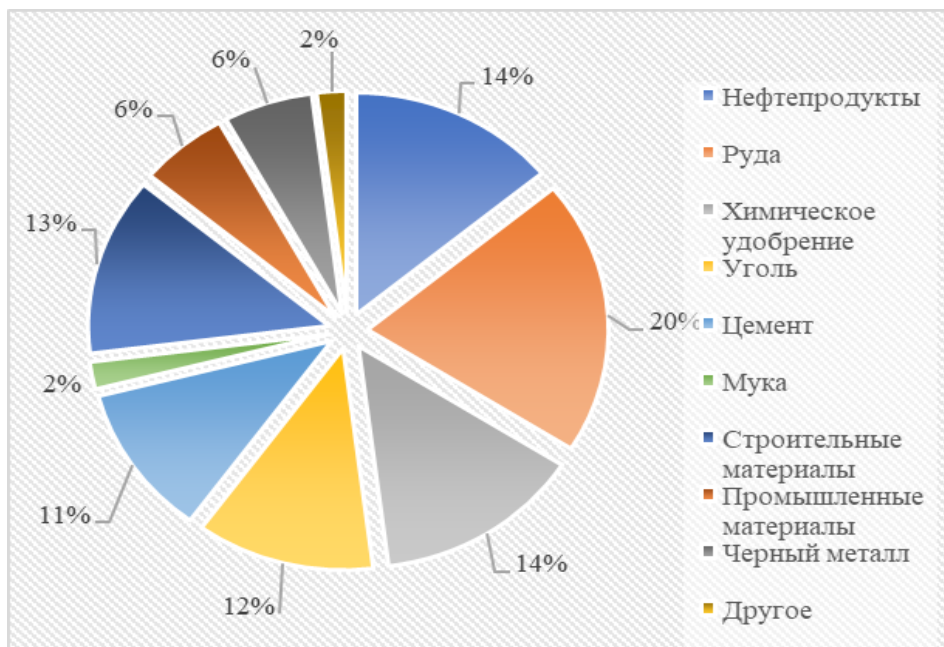
III. Рынок и маркетинговый план

3.1. Состав основных потребителей товара (услуги).

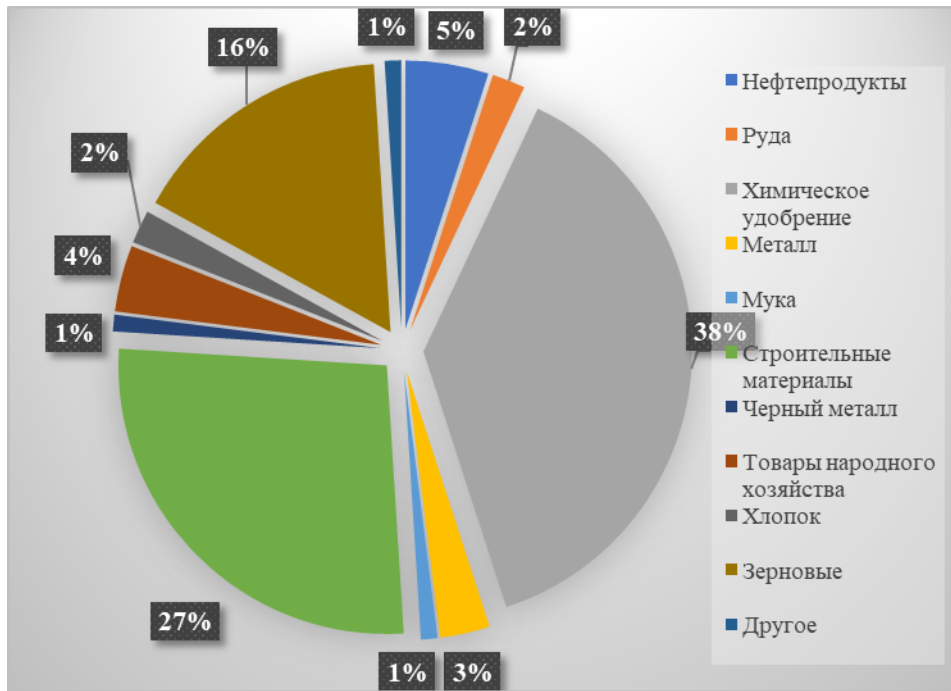
№	Виды сообщений		
	Местное	Экспорт	Импорт
1	АО «Бекабадцемент»	ООО «Олмалик гиштчиси»	ООО «Ангрен шакар»
2	ООО «Бухарский нефтеперерабатывающий завод»	ООО «Асм Альянс»	ООО «Ташкентский трубный завод»
3	АО «Узбекуголь»	АО «Узавтомоторс»	ООО «Бухарский нефтеперерабатывающий завод»
4	ООО «Ферганский нефтеперерабатывающий завод»	ООО «Навои миллинг»	ООО «Хоразм шакар»
5	АО «Кизилкумцемент»	ООО «Хоразм шакар»	ООО «Осиё металл профиль»
6	АО «НГМК»	АО «Индорама Коканд Фертилизерс энд Чемикалс»	ООО «Сирдарё кумир инбест»
7	СП ООО «Саноат	ООО «Сулпро»	АО «Узавтомоторс»

	энергетика гурухи”		
8	АО “Навои-Азот”	ООО “Радиус-РГР”	ООО “Милл макс груп”
9	АО “Аммофос-Максам”	ООО «Бухарский нефтеперерабатывающий завод»	АО “Узметкомбинат”
10	ООО “Фир Констракшен”	АО “Кизилкумцемент”	ООО “Турон компания”
11	China Road and Bridge Corporation	ООО “Узкимёимпекс”	ООО “Дурабл бетон”
12	АО “Узметкомбинат”		ООО “Ташкентский металлургический завод”
13	Узбекнефтегаз АО “Шуртан”		ООО “Бешефар бизнес”
14	АО “АГМК”		
15	АО “Дехканабадский калийный завод”		
16	ООО “Шуртан газ кимё мажмуаси”		
17	АО “Кувасой кварц”		
18	АО “Тошкентдонмахсулотлари”		
19	АО “Узавтомоторс”		

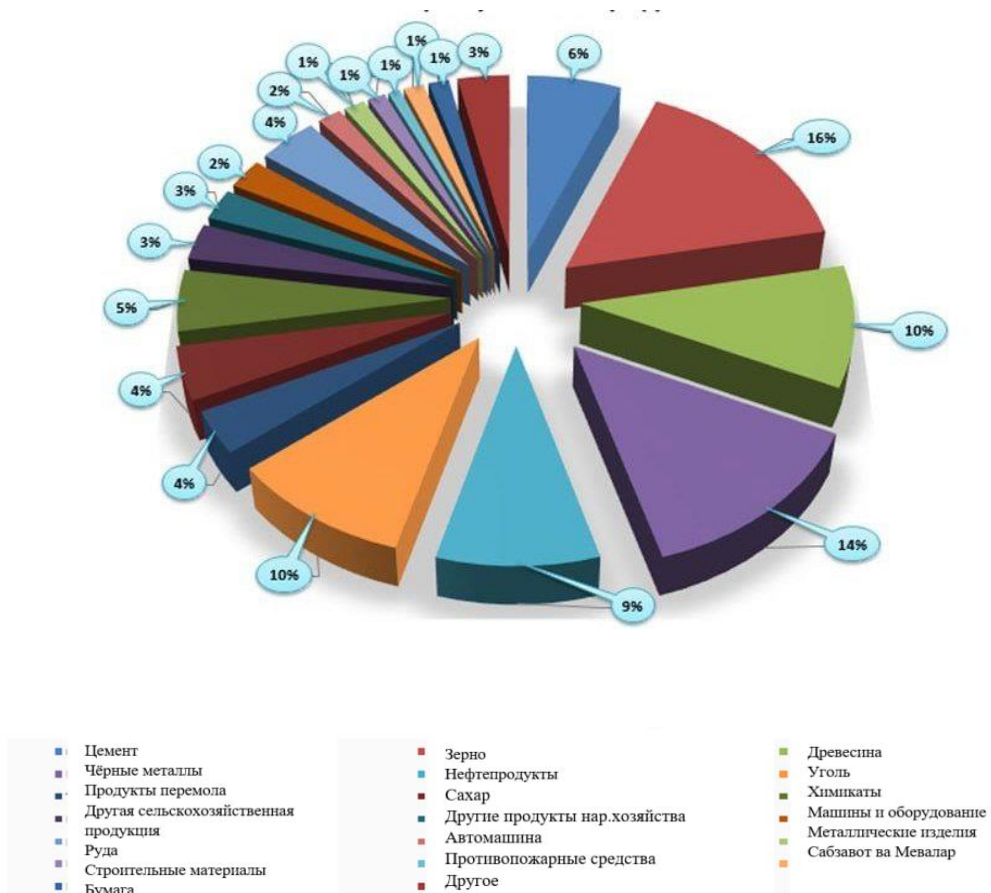
Перевозка грузов в местном сообщении в 2022 году



Перевозка грузов в экспортном сообщении в 2022 году



Перевозка грузов в импортном сообщении в 2022 году



3.2. Конкуренция

В соответствии с Законом Республики Узбекистан «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки с учетом использования инфраструктуры железных дорог регулируется государством.

При этом дополнительные услуги, оказываемые АО «Узбекистон темир йуллари», не являются монопольными, не приняты нормативные документы, устанавливающие ограничения на осуществление этих услуг другими субъектами. Кроме того, в Республике Узбекистан зарегистрирован ряд частных предприятий, оказывающих дополнительные услуги на железных дорогах.

Согласно поручению Президента Республики Узбекистан перед АО «Узбекистон темир йуллари» поставлена задача развития конкуренции, повышения качества услуг и операционной эффективности за счет привлечения частного сектора на рынок услуг железнодорожного транспорта. В этих целях был проведен большой объем работы с международными консультантами, такими как «DB Engineering Consulting & GmbH» («ДБ Инжиниринг энд Консалтинг ГмбХ»), «Boston Consulting Group» («Бостонская консалтинговая группа»). Кроме того, были привлечены консультанты Группы Всемирного банка, которыми был разработан проект стратегии реформирования железнодорожного транспорта Узбекистана.

В ходе этих работ сформулированы основные предложения по развитию железнодорожного сообщения и привлечению частного сектора. В настоящее время на железнодорожном транспорте действуют частные операторы, оказывающие услуги по предоставлению вагонов под грузовые перевозки собственным парком вагонов.

При этом в результате изучений было установлено, что существует ряд факторов, препятствующих увеличению доли частных операторов на рынке услуг железнодорожного транспорта. Привлеченные к данному вопросу консультанты совместно с Министерством транспорта и другими профильными министерствами и ведомствами изучили соответствующую нормативную правовую базу Республики Узбекистан и подготовили предложения по внесению изменений и дополнений в отдельные нормативные документы. Одним из них является Закон Республики Узбекистан «О естественных монополиях». Поправки создадут дополнительные условия и возможности для более активного участия частных операторов на рынке транспортных услуг.

3.2. *Маркетинговый план*

Цены на услуги железнодорожного транспорта регулируются государством и вносятся в государственный реестр субъектов естественных монополий. Тарифы на перевозку грузов и пассажиров, багажа и багажа на внутреннем железнодорожном транспорте регулируются государством в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан №239 от 28 октября 2010 года.

Тарифы на перевозки грузов в местных направлениях рассчитываются на основании Прейскуранта 10-01 по согласованию с соответствующим Министерством Республики Узбекистан, тарифы на перевозки грузов в международных направлениях рассчитываются исходя из тарифной политики участников Содружества Независимых Государств (ТС СНГ), Международный транзитный тариф (МТТ), Единый транзитный тариф (ЕТТ).

Плата за пользование транспортными услугами является основным источником дохода общества.

При международной (экспортной, импортной, транзитной) перевозке грузов по территории Республики Узбекистан и при международной перевозке грузов с международным договором между учреждениями ставки рассчитываются исходя из ставок Тарифной политики железных дорог Республики Узбекистан (ТП УТЙ).

Транспортные тарифы на перевозки грузов по территории Республики Узбекистан рассчитываются исходя из следующих факторов: вид груза, направление перевозки, т.е. грузоотправочные и грузоприемные станции, тип вагона, масса груза, период перевозки.

Тарифы на пассажирские перевозки согласно Указу Президента Республики Узбекистан от 2 сентября 2017 года №ПФ-5177 «О первоочередных мерах по либерализации валютной политики», отдельные цены и тарифы на товары, работы и услуги рассчитываются в национальной валюте. Сравнительные цены на пассажирские перевозки (в одну сторону) представлены в таблице 7.

Таблица 8 – Стоимость проезда на железнодорожном и другом транспорте, сум

№ п/п	Направления	Длина дистанции	Тип вагона	Тарифы железнодорожного транспорта	Авиа тарифы	Средние тарифы в автобусах	Разница с авиа тарифами, +/-
Скоростные пассажирские поезда							
1.	Ташкент-Карши	500 км	БИЗНЕС	143 140	-	78 000	74 147
			ЭКОНОМ	104 000	178 147		
2.	Ташкент-Бухара	586 км	ВИП	278 190	-	89 000	142 716
			БИЗНЕС	158 060	-		
			ЭКОНОМ	113 370	256 086		
3.	Ташкент-Самарканд	343км	ВИП(1В)	203 110	-	51 000	88 557
			БИЗНЕС(1С)	120 730	-		
			ЭКОНОМ(2В)	89 590	178 147		
4.	Ташкент-Андижан	423 км	ВИП	233 230	-	-	34 430
			БИЗНЕС	135 570	-		
			ЭКОНОМ	99 180	133 610		
Простые пассажирские поезда							
5.	Ташкент-Нукус	1 275км	СВ	448 570	-	200 000	297 120
			КУПЕ	251 850	-		
			ПЛАЦКАРТ	181 650	478 770		
6.	Ташкент-Самарканд	337км	СВ	219 020	-	51 000	24 690
			КУПЕ	137 750	-		
			ПЛАЦКАРТ	108 920	133 610		
7.	Ташкент-Хива	1003 км	СВ	420 540	-	153 000	305 590
			КУПЕ	238 240	-		
			ПЛАЦКАРТ	173 180	478 770		
8.	Ташкент-Термез	819 км	СВ	273 960	-	117 000	256 675
			КУПЕ	210 350	-		
			ПЛАЦКАРТ	155 290	411 965		
9.	Ташкент-Бухара	586 км	СВ	288 550	-	89 000	80 609
			КУПЕ	172 320	-		
			ПЛАЦКАРТ	130 940	211 549		
Высокоскоростные пассажирские поезда							
1.	Ташкент-Самарканд	343км	ВИП	204 000	-	51 000	392 441
			БИЗНЕС	142 000	534 441		
			ЭКОНОМ	105 000	178 147		
2.	Ташкент-Карши	500 км	ВИП	282 000	-	78 000	557 125
			БИЗНЕС	200 000	757 125		
			ЭКОНОМ	146 000	178 147		
3.	Ташкент-Бухара	586 км	ВИП	328 000	-	89 000	719 541
			БИЗНЕС	238 000	957 541		
			ЭКОНОМ	173 000	256 086		

Маркетинговая стратегия грузоперевозок.

Маркетинговая стратегия АО «УТЙ» определена по следующим направлениям:

- создание специализированных международных транспортных терминалов, привлекающих поток транзитных грузов на железные дороги Республики Узбекистан путем применения приемлемой тарифной политики. Систематический анализ экспорта, импорта и транзита грузов;

- работа по развитию железнодорожных перевозок, связанная с деятельностью международного интермодального логистического центра и свободной индустриально-экономической зоны (СИЭЗ), созданных на базе аэропорта в г. Навои республики;

- средство информации о предполагаемых транспортных услугах, реклама на транспорте как составляющая маркетинговой коммуникационной политики железной дороги. Не вызывает сомнения необходимость активной рекламной деятельности на транспорте в условиях конкуренции между всеми видами транспорта. Новые виды транспортных услуг, фирменное обслуживание грузовладельцев и пассажиров скоростного движения, транзитные транспортные полосы, льготы и скидки для отдельных пользователей, доставка грузов «от двери до двери», удобные электропоезда, курсирующие по городу, сервисные услуги на станции и поезда и т.д. требует грамотной, понятной и уникальной рекламы;

- практическое применение международного опыта маркетинга грузовых перевозок, а также участие в выставках Trans Uzbekistan, Trans Kazakhstan, Trans Russia и других международных выставках;

- развитие конкуренции, реализация мероприятий по обеспечению наличия производственных мощностей для реализации отдельных услуг. При этом общество опирается на изменения, внесенные в статью 4 Закона Республики Узбекистан «О естественных монополиях» от 14 декабря 2010 года, которыми предусмотрено, что государственное регулирование деятельности естественных монополий в железнодорожной сфере будет определяться с учетом использования железнодорожной инфраструктуры.

- сокращение времени погрузки и разгрузки вагонов, внедрение механизма маршрутных отправок.

Маркетинговая стратегия пассажирских перевозок.

Маркетинг пассажирских перевозок состоит из системы управления, направленной на полное и эффективное удовлетворение транспортных потребностей населения, а именно:

- развитие багажных перевозок для удовлетворения потребностей предпринимателей малого и среднего бизнеса в Республике Узбекистан.

заключение договоров аренды багажных вагонов с субъектами малого и среднего предпринимательства в рамках законодательства Республики Узбекистан;

- улучшение и расширение услуг, предоставляемых пассажирам при отправлении и на станциях. Расширение сервисных услуг в залах повышенной комфортности на станциях Карши, Термез, Джизак, Ургенч, Гулистан;

- повышение качества и культуры обслуживания пассажиров в поездах, в том числе обеспечение комфорта. В целях повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок, качества и культуры обслуживания пассажиров в 2022 году будет закуплено 30 новых легковых автомобилей;

- внедрение продажи проездных документов международных маршрутов через автоматизированную систему управления международными перевозками «Эспресс-3»;

- развитие туристских перевозок в соответствии с результатами маркетинговых исследований потребностей резидентов и нерезидентов Республики Узбекистан, а также туристов, желающих ознакомиться с культурным наследием и историческими памятниками Республики Узбекистан. В связи с этим разработан комплексный план мероприятий до 2021 года по развитию туристических перевозок на железных дорогах. Этот план предусматривает:

- организация движения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов на железных дорогах, обеспечение более удобного и качественного обслуживания туристов;

- организация специальных (под заказ) международных и чартерных туристических поездов по территории Республики Узбекистан, формируемых в АО «УТЙ»;

- организация движения туристско-экскурсионных поездов по следующим маршрутам: Ташкент – Самарканд – Карши – Бухара – Хива, Ташкент – Кокан – Самарканд – Бухара – Хива, Ташкент – Бишкек – Балыкчи;

- создание дополнительных удобств для туристов на железных дорогах, информационных центров, банкоматов, торговых центров и других служб.

IV. SWOT-анализ

Таблица 9 – Местная железнодорожная сеть.

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Резервные мощности в системе. 2. Широкий охват сети. 3. Опытное руководство.	Потеря энергии из-за распада Центральноазиатских железных дорог и конкурентоспособного развития новых маршрутов.
Возможности	Угрозы
Повышение операционной эффективности за счет инвестиций в новые дороги в регионе.	Резкий рост цен на основные импортные материалы и запчасти.

Таблица 10 – Международные железнодорожные перевозки.

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Использование разветвленной железнодорожной сети стран СНГ.</p> <p>2. Сеть коридоров сужается на территории Узбекистана, что позволяет сократить расходы и задержки при пересечении границ.</p> <p>3. Улучшение инфраструктуры внутреннего железнодорожного транспорта благоприятно скажется на международных коридорах</p>	<p>1. Железнодорожная сеть стран СНГ была разработана для обслуживания нужд бывшего СССР, что вызвало проблемы после обретения независимости.</p> <p>2. Проблемы, связанные с инфраструктурой и ограничениями в соседних странах.</p> <p>3. Необходимость изменить ширину колеи, чтобы выйти на важные рынки.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Маршрут Ангрэн-Пап должен привлечь международные транзитные грузы.</p> <p>2. Связь с Китаем через Кыргызстан создает транзитные/международные перевозки.</p>	<p>1. Коррозия инфраструктуры в сети соседних стран приводит к дальнейшему ограничению скорости.</p> <p>2. Отсутствие финансирования строительства железной дороги через Кыргызстан в Китай из-за дороговизны проекта.</p>

Таблица 11 – Внутренние железнодорожные перевозки

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Резерв мощностей для новых перевозок.</p> <p>2. Хорошие отношения с крупными грузоотправителями и грузополучателями.</p>	<p>1. Тарифы на внутренние грузовые перевозки формируются с участием Министерства экономики и финансов.</p> <p>2. Вагонное хозяйство нуждается в модернизации.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Удобное расположение для развития транзитных перевозок.</p> <p>2. Крупные капитальные вложения в строительство новых линий в регионе позволят расширить рынок железнодорожных грузоперевозок.</p>	<p>1. Рост внутренней конкуренции в автомобильных перевозках.</p> <p>2. Программа реконструкции автомобильных дорог улучшит работу автомобильного транспорта.</p> <p>3. Развитие отечественных автотранспортных компаний и обновление парка автотранспортных средств повысит конкуренцию.</p>

Таблица 12 – Железнодорожные пассажирские перевозки

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1. Определенные резервные мощности для новых услуг.</p> <p>2. Хорошее покрытие территории республики.</p>	<p>1. Тарифы на внутренние пассажирские перевозки формируются с участием Министерства экономики и финансов.</p> <p>2. Вагонное хозяйство нуждается в модернизации.</p> <p>3. Ограниченная концентрация маркетинговых исследований.</p>
Возможности	Угрозы
<p>Заключение договоров с туристическими организациями.</p>	<p>1. Потеря пассажиропотока в пользу частного автомобильного/авиатранспорта.</p> <p>2. Программа реконструкции автодорог и подвижного состава позволит улучшить осуществление междугородних автобусных перевозок.</p>

Таблица 13 – Международные железнодорожные грузовые перевозки

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Использование широкой железнодорожной сети на территории всего СНГ. 2. Высокая конкурентоспособность при перевозках на дальние расстояния, особенно малозатратных грузов. 3. Система слежения за вагонами для определения местонахождения груза в любое время. 4. АО «УТЙ» считается опытным оператором. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Неудовлетворительный уровень сервиса в перевозках с дополнительной стоимостью. 2. Уровень обслуживания во многом зависит от работы железных дорог других стран.
Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Расширение торговых отношений с Китаем и Восточной Азией облегчит железнодорожные перевозки. 2. Потенциальный рост Афганистана как экспортного/транзитного рынка. 3. Потенциал интермодальных услуг для обслуживания перевозок с добавленной стоимостью. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Увеличение перевозок, осуществляемых по более высокому тарифу за счет сырья. 2. Отсутствие инвестиций в железнодорожную систему СНГ, что приводит к относительно дальнему и ненадежному времени перевозки.

Таблица 14 – Интермодальные услуги.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Более низкие транспортные расходы по сравнению с автомобильным транспортом на основных маршрутах. 2. Сравнительное время перевозки при введении маршрутных поездов. 3. Огромный потенциал для расширения. 4. Снижение нагрузки на автомобильных пограничных переходах. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проблемы с обслуживанием и надежностью делают интермодальные перевозки менее привлекательными, чем автомобильные перевозки, в ситуациях, когда стоимость не имеет первостепенного значения. 2. Большинство проблем внешние, поэтому их трудно решить. 3. Неиспользование кроссовых и комбинированных коносаментов. 4. Мономодальный тип транспортно-экспедиторской отрасли.
Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Развитие услуг «от двери до двери» при одновременном снижении общих транспортных расходов. 2. Финансовые льготы для узбекских производителей экспортных товаров. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Судоходные общества, экспедиторы и железные дороги не поддерживают эту концепцию. 2. Слишком много предметов, не имеющих необходимого веса для обеспечения живучести.

V. Обеспечение энергоресурсами и их потребление

Основной задачей управления электроснабжения является обеспечение бесперебойного электроснабжения тяги поездов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также потребителей перевозочного процесса и транспортной инфраструктуры. В систему электроснабжения входят подстанции и трансформаторные подстанции, контактные сети, пункты автоблокировки, высоковольтные и низковольтные кабели и воздушные линии электропередач и др.

Электрификация железнодорожных направлений является одним из приоритетных направлений в связи с эффективностью электрической тяги по сравнению с дизельной. Электрификация железнодорожных участков является одним из приоритетных направлений деятельности АО «Узбекистон темир йуллари».

Внедрение электрической тяги приводит к ускорению транспортных процессов. Электрическая тяга позволяет увеличить пропускную способность железнодорожных путей в 2-2,5 раза. Электровозы практически не имеют ограничений по мощности, поскольку питаются от центра и могут выдерживать длительные перегрузки. Важной особенностью электровозов является выработка и возврат электрической энергии в сеть при рекуперативном торможении поезда.

Всего предприятиями АО «Узбекистон темир йуллари» в 2022 году 769 982,4 тыс. кВтч. (362,7 млрд. сум) потреблено электроэнергии. Из него: расход поездов (на электроэнергию) 565 541,2 тыс. кВтч. (269,2 млрд сумов).

В соответствии с «Правилами проведения энергетического обследования и экспертизы потребителей топливно-энергетических ресурсов», утвержденными Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 7 августа 2006 года №164, в 1-квартале 2022 года проведены энергетические проверки (энергоаудит) в Ташкентской дистанции электроснабжения УП «РЖУ-Ташкент» и в Самаркандской дистанции электроснабжения УП «РЖУ-Бухара». По результатам проведенного энергоаудита составлен план мероприятий.

В плане мероприятий предусмотрено:

в целях улучшения системы отопления установить новые, современные и автоматизированные отопительные котлы в удаленных блоках, обновить трубы, рационально использовать котлы, герметизировать здание для поддержания внутренней температуры зданий и сооружений, заменить старые двери и рамы на новые;

установка датчиков движения для систем освещения с целью экономии электроэнергии и установка устройства компенсации реактивной мощности;

планируется установка солнечных водонагревателей для горячего

водоснабжения с целью использования возобновляемых источников энергии.

5.1. Техническая политика по энергосбережению и повышению эффективности за счет модернизации и реконструкции мощностей

В 2023 году предприятиями общества разработан план энергосберегающих мероприятий по экономии 1 996 922 кВтч электроэнергии и повышению энергоэффективности за счет модернизации и реконструкции действующих объектов, планируется выполнение следующих работ.

В том числе в:

ДП “Литейно-механический завод”

- 142 560 кВт/ч – в результате установки частотного привода на двигатель 55 кВт в непрерывном режиме на водозаборной станции;
- 240 768 кВт/ч – в результате капитального ремонта трех агрегатов ККУ в литейном цехе.

ДП “Андижанский механический завод”

- 11 952 кВт/ч – в результате смены 15 кВтной насосной станции, снабжающей водой цеха завода на 7,5 кВтный насос.

УП “Узтемирийулмаштаъмир”

- 59 090 кВт/ч – в результате смены сварочного аппарата с высоким энергопотреблением на сварочный аппарат ННА-220;
- 64 972,8 кВт/ч – в результате установки вместо трехтонного молота в кузнечном цеху пневматического молота МК 4148;
- 5 475 кВт/ч – в результате установки 10 осветителей на солнечной энергии.

АО “Ташкентский завод по ремонту и строительству пассажирских вагонов”

- 3 101 кВт/ч – в результате установки трёх десятитонных мостовых кранов в производственном здании (3 штуки по 5,5 кВт вместо 6,4 кВт) и 3 штук моторного устройства наладки частоты.

Ташкентское депо грузовых вагонов

- 49 776 кВт/ч – в результате смены 77 кВтного сварочного аппарата марки ВДМ 12/02С в отделе главного механика на энергоёмкий 32 кВтный аппарат марки ВДМ 2*313.

Кокандское вагонное депо ВЧД-4

- 100 152 кВт/ч – в результате установки вместо 13 единиц 28 кВтных сварочных аппаратов серии ТД-500 новых энергоёмких 13 кВтных аппаратов серии 3Х7-500.

УП “Эйвалекмахсистемирбетон”

- 2 025 кВт/ч – в результате установки солнечных панелей вместо 5 штук 150 кВтных внешних осветителей.

АО “Узвагонтаъмир”

- 7 008 кВт/ч – в результате солнечных панелей вместо 12 штук ночных осветителей.

Самаркандская дистанция электроснабжения

- 4 320 кВт/ч – в результате установки 2-х 100 литровых солнечных обогревателей в ЭЧК-17 Самаркандской ЭЧ-8.

Дирекция управления делами

- 1 305 720 кВт/ч – в результате установки солнечных панелей в административном здании центрального аппарата АО “Узбекистон темир йуллари”.

Таблица 15. План-график перевода энергетической потребности АО “Узбекистон темир йуллари” на возобновляемые источники энергии, в том числе за счёт установки солнечных панелей в 2023 году

П/п	Наименование предприятия	Стоимость проекта перехода на солнечные панели, млн.сум	Площадь установки солнечных панелей, тыс м ²	Мощность солнечных панелей, кВт	Экономия	
					количество, тыс кВт/ч	сумма, млн.сум
1	АО “Узбекистон темир йуллари”	6 820	7,374	620	1 305,72	487,57

Таблица 16. План-график перевода отопительной системы АО “Узбекистон темир йуллари” с природного газа на угольное топливо в 2023 году

П/п	Наименование предприятия	Стоимость проекта перехода с природного газа на уголь (млн.сум)	Мощность угольной котельной (кВт)	Использование угля		Экономия природного газа	
				План (тонн)	Факт (тонн)	тысяч м ³	млн. сум
1	АО “Узбекистон темир йуллари”	806,0	3 694,1	1 672,0	1 574,0	776,675	635,006

VI. Показатели

6.1. План производства

6.1.1. Основные характеристики готового продукта

Грузовые перевозки считаются основной функцией транспорта и состоят в перемещении грузов, необходимых для продолжения и завершения процесса производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, в сфере обращения, а также для удовлетворения потребностей населения.

Перевозка грузов по железным дорогам Республики Узбекистан осуществляется в соответствии с правилами перевозки грузов. Настоящий нормативно-правовой документ, утвержденный в соответствии с Уставом железных дорог Республики Узбекистан, содержит требования к железной дороге, ее предприятиям, грузоотправителям, грузополучателям, владельцам вспомогательных дорог, обеспечивающие безопасность движения, целостность грузов и железнодорожных перевозок, а также экологической безопасности с учетом их специфических аспектов.

Объем транспортной работы железнодорожного транспорта представлен его показателем по работе грузоперевозок - грузооборотом. Грузооборот характеризует объем транспортной работы с учетом расстояния, на которое перевозятся товары, и определяется как сумма объема перевозимых товаров, умноженная на соответствующее расстояние, на которое они перевозятся.

Грузооборот рассчитывается по следующей формуле:

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

где: P - вес груза, L - расстояние груза.

Показатели грузооборота используются для определения потребности в материально-технических ресурсах железной дороги (необходимые грузовые вагоны, парк локомотивов, электроэнергия, топливо, материалы, рабочая сила и др.).

6.1.2. Текущее (2-хлетнее) состояние производства

За 2021 год грузооборот составил 25,52 млрд т/км, перевезено 98,87 млн тонн грузов. Из этого:

Таблица 17.

Сообщения	2021 год	
	Грузооборот, млрд тн-км	Перевозка грузов, млн тонн
Местное	12,8	59,81
Импорт	3,34	18,66
Экспорт	3,99	11,9
Транзит	5,39	8,51
Всего:	25,52	98,87



За 2022 год грузооборот составил 24,99 млрд т/км, перевезено 102,3 млн т грузов. Из этого:

Таблица 18.

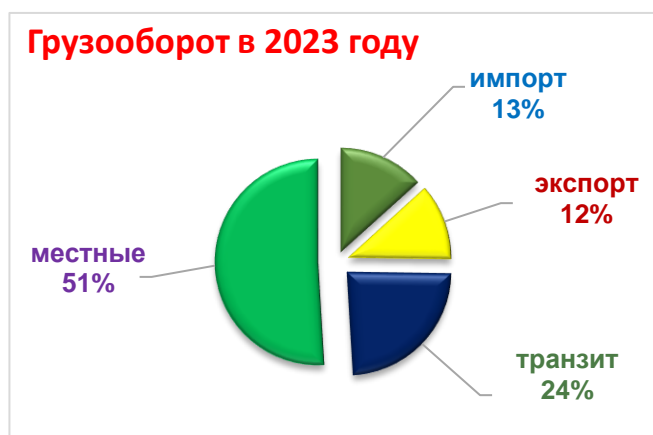
Сообщения	2022 год	
	Грузооборот, млрд тн-км	Перевозка грузов, млн тонн
Местное	11,60	61,7
Импорт	3,47	19,5
Экспорт	2,99	10,9
Транзит	6,93	10,2
Всего:	24,99	102,3



В 2023 году планируется выполнить грузооборот на 25,48 млрд т/км, будет перевезено 103,4 млн тонн грузов. Из этого:

Таблица 19.

Сообщения	2023 год	
	Перевозка грузов, млн тонн	Перевозка грузов, млн тонн
Местное	12,98	62,3
Импорт	3,40	19,5
Экспорт	3,03	11,3
Транзит	6,07	10,3
Всего:	25,48	103,4



Кроме того, одним из объемных показателей, используемых предприятием для выражения объема своей работы, является отправление грузов, играющая ключевую роль в формировании грузооборота на железнодорожном транспорте. План отправления грузов на 2023 год был установлен в размере 73,5 млн тонн.

6.1.3. План производства и продаж

В целях обеспечения исполнения постановления Президента Республики Узбекистан от 30 декабря 2021 года №ПП-73 “О мерах по обеспечению исполнения Закона Республики Узбекистан «О Государственном бюджете Республики Узбекистан на 2022 год” утвержден приказ Министерства транспорта Республики Узбекистан от 24 января 2022 года №16. Согласно этому приказу определены целевые показатели, которые должны быть достигнуты АО «Узбекистон темир йуллари» в 2022 году.

В постановлении Президента Республики Узбекистан от 30 декабря 2021 года №ПП-73 определены целевые показатели, которые должны быть достигнуты нашим обществом в ближайшие 3 года.

АО «Узбекистон темир йуллари» на основании вышеуказанных решений определило выполнение следующих задач:

Объем грузооборота на конец 2022 года составит 24,99 млрд. т-км, что равно 101,5 процентам по сравнению с отчетным периодом предыдущего года. В 2023 году этот показатель составит 25,48 млрд. т-км.

Объем перевозки грузов на конец 2022 года составит 102,3 млн тонн, что будет равно 103,4 процентам по сравнению с отчетным периодом предыдущего года. В 2023 году планируется перевезти 103,4 млн тонн грузов.

ПЛАН
перевозки грузов и пассажиров АО “Узбекистон темир йуллари” в 2023 году

Таблица 20.

№	Наименование показателя	Единица измерения	2021 г. (факт)	2022 г. 9-мес. (факт)	2022 г.		2023 г. (план)	Рост, %	в том числе:			
					план	факт			1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
1.	Грузооборот	млрд.т-км	24,62	19,3	24,62	24,99	25,48	102,0	5,8	6,3	6,99	6,39
2.	Перевозка грузов	млн.тонн	98,87	75,19	98,74	102,3	103,4	101,1	25,3	24,51	26,34	27,25
3.	Отправление грузов	млн.тонн	72,03	54,99	72,5	73,36	73,5	100,2	17,9	18,35	18,75	18,5
4.	Пассажиروоборот	млрд. пасс.км	3,13	2,61	3,13	3,51	3,758	107,1	0,863	0,896	0,989	1,01
5.	Перевозка грузов	тыс.пасс.	7 968,20	6 749,60	7 968,20	9 139,2	9 303,20	101,8	2 131,1	2 403,2	2 260,5	2 508,4

ПЛАН
реализации услуг АО “Узбекистон темир йуллари” в 2023 году

Таблица 21. (млрд.сум)

№	Наименование показателя	2021 г. (факт)	2022 г. 9-мес. (факт)	2022 г.		2023 г. (план)	Рост, %	Доля в общей выручке	в том числе:			
				план	қутилаётган				1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
1.	Всего чистая выручка (без косвенных налогов)	9 805,5	7 201,2	10 550,8	10 578,4	11 129,6	105,2	100%	2 554,1	2 576,7	2 673,4	3 325,4
2.	А) перевозка грузов	7 684,9	6 104,1	8 361,5	8 164,4	9 117,9	111,7	78%	2 053,4	2 020,2	2 276,6	2 767,7
	Б) отправление пассажиров	339,4	312,7	349,8	423,7	441,7	104,3	4%	100,7	106,5	116,8	117,7
	В) другие доходы	1 781,2	784,4	1 839,5	1 990,3	1 570,0	78,9	18%	400,0	450,0	280,0	440,0

6.2. Финансовый план

6.2.1 План финансово-экономических показателей (бюджет)

Отчеты отражают только основную деятельность общества. В 2023 году с учетом выполнения объемов работ предусмотрено увеличение доходов на 561,19 млрд сумов, в том числе увеличение чистой прибыли на 551,29 млрд сумов. В 2023 г. вслед за увеличением объема работ компании (по сравнению с 2022 г. на 102,0% грузооборота, на 106,8% пассажирооборота) последуют увеличение общих расходов компании на 4,5%.

В прогнозе расходов периода было учтено увеличение на 0,3%. Это, в свою очередь, приводит к снижению коммерческих расходов на 1,44%, снижению административных расходов на 3,46% и увеличению прочих операционных расходов на 1,64%.

ПЛАН
финансово-экономической сметы (бюджета) АО “Узбекистон темир йуллари” на 2023 год

Таблица 22 (млрд.сум)

№	Показатели	2021 г.	2022 г. 9 мес. (факт)	2022 г. (ожд.)	2023 г. (план)	Динамика		в том числе			
						(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
1.	Всего доходы	10 372,40	7 552,10	11 048,41	11 609,60	561,19	105,1	2 654,1	2 676,7	2 793,4	3 485,4
	<i>Международные перевозки</i>	5 331,80	4 198,90	5 629,10	6 559,51	930,41	116,5	1 450,5	1 388,5	1 583,3	2 137,2
	<i>Местные перевозки</i>	2 692,40	2 217,90	2 959,01	3 000,09	41,08	101,4	703,6	738,2	810,1	748,2
	<i>Другие доходы</i>	2 348,20	1 135,30	2 460,30	2 050,00	-410,30	83,3	500,0	550,0	400,0	600,0
2.	НДС (реализация)	617,13	401,31	535,08	576,28	41,20	107,7	144	144,1	144	144,18
3.	Выручка от реализации (без НДС), в том числе:	9 805,50	7 201,20	10 578,41	11 129,60	551,19	105,2	2 554,10	2 576,70	2 673,40	3 325,40
	<i>Международные перевозки</i>	5 331,80	4 198,90	5 629,10	6 559,51	930,41	116,5	1 450,50	1 388,50	1 583,30	2 137,20
	<i>Местные перевозки</i>	2 692,40	2 217,90	2 959,01	3 000,09	41,08	101,4	703,6	738,2	810,1	748,2
	<i>Другие доходы</i>	1 781,20	784,4	1 990,30	1 570,00	59,70	103,0	400	450	280	440
4.	Производственные расходы	7 491,70	6 602,80	8 517,80	8 965,50	447,70	105,3	2 270,30	2 284,00	2 397,20	2 014,00
	<i>сырьё и материалы</i>	1 093,40	478,3	654,6	639,3	-15,30	97,7	156,8	130,5	176,1	176,1
	<i>энегоресурсы</i>	786,5	774,8	1 058,30	1 063,10	4,80	100,5	252,2	259,1	274,1	277,8
	<i>заработная плата</i>	2 467,80	2 080,70	2 819,20	3 354,80	535,60	119,0	830,9	820,4	825,7	877,8
	<i>социальное страхование</i>	286,8	254,3	343	402,4	59,40	117,3	99,7	98,4	99	105,3

№	Показатели	2021 г.	2022 г. 9 мес. (факт)	2022 г. (ожд.)	2023 г. (план)	Динамика		в том числе			
						(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
	<i>амортизация основных средств (нематериальных активов)</i>	1 403,30	2 092,10	2 366,50	2 399,40	32,90	101,4	706,9	709	707,9	275,5
	<i>другие затраты</i>	1 453,90	922,6	1 276,20	1 106,50	-169,70	86,7	223,9	266,6	314,4	301,6
5.	Валовый доход	2 880,70	949,2	2 530,61	2 644,10	113,49	104,5	383,8	392,7	396,3	1 471,40
6.	Расходы периода	1 463,40	1 074,30	1 470,30	1 475,10	4,80	100,3	368,5	344,7	393,4	368,4
	<i>расходы по реализации</i>	22,2	15,2	20,9	20,6	-0,30	98,6	4,8	5,1	5,5	5,1
	<i>административные расходы</i>	299,5	270,5	370,3	357,5	-12,80	96,5	84,3	88,6	95,4	89,3
	<i>другие операционные затраты, в том числе:</i>	1 141,70	788,6	1 079,20	1 096,90	17,70	101,6	279,4	251	292,6	274
	<i>спонсорская и безвозмездная помощь</i>	77,40	27,60	56,30	56,30	0,00	100,0	14	14,1	14,1	14,1
7.	Доходы от финансовой деятельности	120,9	1 680,60	1 005,30	1 405,00	399,70	139,8	250	822,8	150	182,2
8.	Расходы по финансовой деятельности	1 437,50	1 757,50	2 060,30	2 500,00	439,70	121,3	700	700	400	700
9.	Прибыль (убыток) до уплаты налога на прибыль	100,7	-202	5,3	74,1	68,80	1398,1	-434,7	170,8	-247,1	585,2

№	Показатели	2021 г.	2022 г. 9 мес. (факт)	2022 г. (ожд.)	2023 г. (план)	Динамика		в том числе			
						(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
10.	Налог на прибыль	51,4		0,8	11,1	10,30	1387,5				11,1
11.	Чистая прибыль/убыток	52,2	-202	4,5	63	58,50	1400,0	-434,7	145,2	-247,1	497,4
	Уровень рентабельности (к общим расходам)	0,01									
12.	Показатель ЕБИТДА (млрд.сум)	2 177,82	2 463,94	3 285,25	3 538,21	252,96	107,7	880,12	882,75	884,34	891
13.	Debt (долги)	1 243,22	2 362,89	2 035,08	1 955,67	-79,41	96,1	488,92	488,92	488,92	488,92
14.	Debt/ЕБИТДА	0,6	1,0	0,6	0,6	-0,07	89,2	0,6	0,6	0,6	0,5
15.	Поступление капитала	1 455,50	1 890,10	2 798,00	2 462,30	-335,70	88,0	272,1	854,2	460,8	790,5
	Чистая прибыль	52,2	-202	4,5	63	58,50	1400,0	-434,7	145,1	-247,1	515
	Износ (амортизация)	1 403,30	2 092,10	2 793,60	2 399,40	-394,20	85,9	706,9	709	707,9	275,5
	Прямые иностраные инвестиции и кредиты										
	Другое										
16.	Вывод капитала	2 908,78	3 138,89	3974,66	4021,15	46,49	101,2	667,12	732,66	997,48	1 623,90

№	Показатели	2021 г.	2022 г. 9 мес. (факт)	2022 г. (ожд.)	2023 г. (план)	Динамика		в том числе			
						(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
	На инвестиционные проекты	2 241,80	2 626,47	3 289,20	3 319,66	30,46	100,9	497,95	564,34	829,92	1 427,45
	На кредитные выплаты	640,86	512,42	683,23	670	-13,23	98,1	169,17	168,32	167,56	164,96
	На выплату дивидендов	26,12		2,23	31,49	29,26	1412,1				31,49
	На закуп и замену оборудования										
	Другие										
17.	Сальдо потока капитала	-1 452,60	-1 886,90	-2740,8	-2489,9	250,90	90,8	-271,5	-853,4	-459,8	-820,39

Распределение чистой прибыли

Таблица 23 (млн.сум)

№	Направления	Доля, %	По итогам 2021 года	По итогам 2022 года (ожд.)	По итогам 2023 года (план)	в том числе:			
						1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
	Чистая прибыль	100%	52 240, 06	4 467,5	62 991,0	-434,72	170,74	-247,11	574,08
1.	Для дивидендов всего, в том числе:	50%	26 120						
	на льготные акции		-						
	на простые акции, из них:		26 120	2 233,8	31 495,5				
	доля государства		26 120						
2.	В Фонд инновационного развития		-						
3.	В резервный фонд	5%	2 612	223,4	3 149,6				
4.	На развитие предприятия	45%	23 508	2010,3	28 345,9				
5.	На другие цели		-	-					

6.2.2 Основные источники формирования доходов (прогноз цен)

Основным источником формирования доходов АО «Узбекистон темир йуллари» являются тарифы на перевозку железнодорожных услуг (грузовых и пассажирских) и дополнительные услуги на станциях.

Разработана тарифная политика по расчету цен на грузовые и пассажирские перевозки при оказании данных железнодорожных услуг, и работы ведутся в соответствии с этой тарифной политикой.

Согласно статье 8 Закона Республики Узбекистан №766-І «О железнодорожном транспорте», принятого 15 апреля 1999 года, железнодорожные перевозки подразделяются на **внутренние** и **международные железнодорожные перевозки**.

Транспортные тарифы на **внутригосударственные перевозки** регулируются государством в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 28 октября 2010 года №239 о мерах по дальнейшему совершенствованию порядка декларирования (утверждения) и определения регулируемых цен (тарифы) на товары (работы, услуги).

Ставки местных тарифов на железных дорогах убыточны и не покрывают затрат на перевозку на этих видах транспорта (ожидаемая доходность на конец 2022 года - **49 процентов**).

Пассажирские перевозки также убыточны и не покрывают транспортных расходов на этих перевозках (по сравнению с концом 2022 года ожидается снижение уровня рентабельности на **79 процентов**).

Тарифы на перевозки **в международном сообщении** (экспорт, импорт и транзит) определяются в соответствии с **международными договорами** Республики Узбекистан.

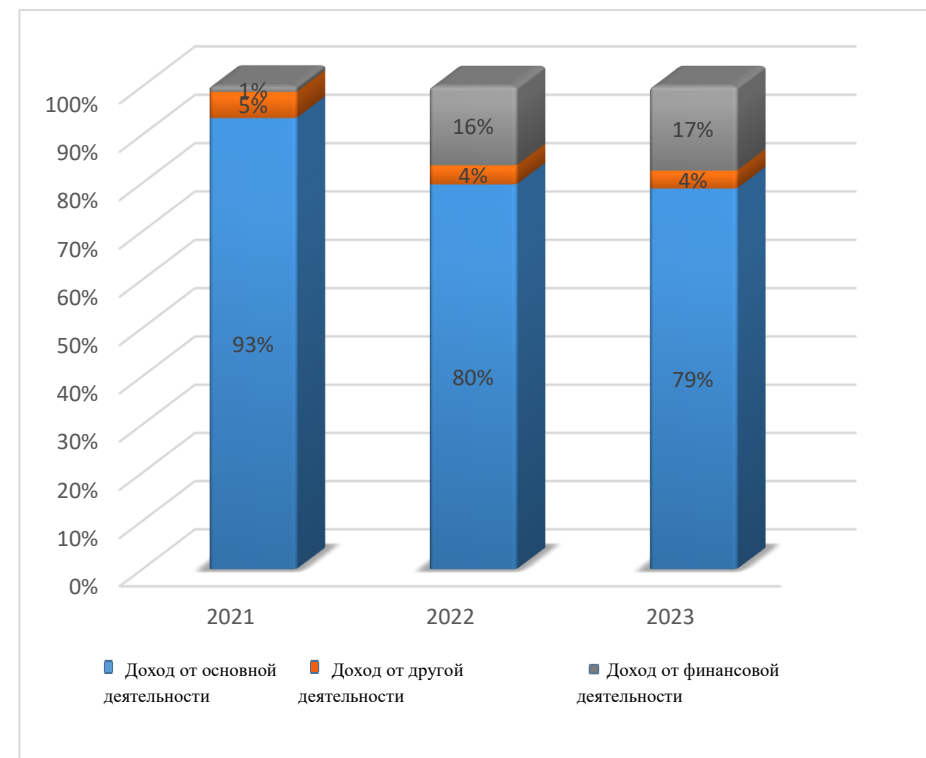
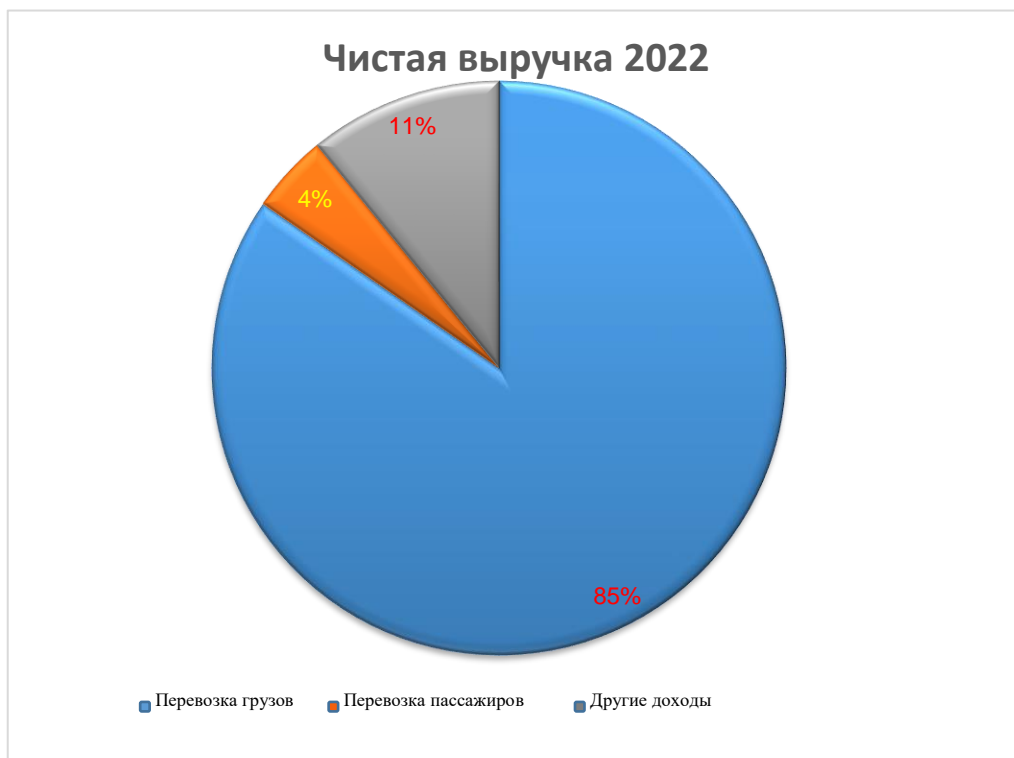
В целях создания и поддержки благоприятных условий для предпринимателей нашей страны, в целях обеспечения выполнения постановления Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года №ПП-3422 “О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы” с 1 августа 2017 г. **тарифы** на грузовые перевозки **на экспортных маршрутах приравнены к местным тарифам**, которые дешевле в среднем на **50%**.

Тарифная политика железных дорог Республики Узбекистан при перевозках грузов в международном сообщении является международным договором между учреждениями, устанавливаемым на основании норм **Тарифной политики участников Содружества Независимых Государств** и действует в соответствии с с Тарифным соглашением государств-участников СНГ от 17 февраля 1993 г. Участниками настоящего Тарифного соглашения являются 14 стран: Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Латвийская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина и Эстонская Республика.

Тариф на перевозки грузов в международном и внутреннем сообщении рассчитывается исходя из следующих **показателей**:

- наименование груза (коды ЕТСНГ и ГНГ);
- направление перевозки (станции погрузки и приема);
- дальность перевозки;
- фактический вес груза;
- тип вагона или контейнера;
- принадлежность к вагону или контейнеру;
- период транспортировки.

Структура доходов



6.2.3 Оптимизация расходов и себестоимости

Информация об оказываемой со стороны АО «Узбекистон темир йуллари» спонсорской помощи

Таблица 24 (млн.сум)

№	Организации, получающие спонсорскую помощь	2021 г.	2022 г. 9 мес.	2022 г. (ожд.)	2023 г.	Динамика, %	в том числе,			
					(план)		1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
Всего		58 016,0	26 905,6	58 054,4	58 054,4	-	14 513,6	14 513,6	14 513,6	14 513,6
<i>В соответствии с решениями Президента и Правительства*</i>		49 826,8	24 991,6	54 641,0	54 641,0	-	13 660,3	13 660,3	13 660,3	13 660,3
1.	<i>Спонсорская помощь заказчикам по перевозке грузов железнодорожным транспортом</i>	1 061,0	319,6	1 134,0	1 134,0		283,5	283,5	283,5	283,5
2.	<i>ПФК «Локомотив»</i>	30 020,6	18 072,0	30 399,0	30 399,0		7 599,8	7 599,8	7 599,8	7 599,8
3.	<i>Министерство обороны Республики Узбекистан</i>	3,0					-	-	-	-
4.	<i>Фонд развития и поддержки бокса Республики Узбекистан</i>	190,0	1 100,0	3 778,0	3 778,0		944,5	944,5	944,5	944,5
5.	<i>Федерация бокса Узбекистана</i>	830,0						-	-	-
6.	<i>Детский и подростковый футбольный клуб «Локомотив-БФК»</i>	120,0	1 100,0	1 500,0	1 500,0		375,0	375,0	375,0	375,0

№	Организации, получающие спонсорскую помощь	2021 г.	2022 г. 9 мес.	2022 г. (ожд.)	2023 г.	Динамика,	в том числе,				
					(план)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.	
7.	Главное управление благоустройства города Ташкента	500,0						-	-	-	-
8.	Инжиниринговая компания «Служба единого заказчика» хокимията Хорезмской области	16 602,2						-	-	-	-
9.	Фонд поддержки одаренной молодежи при Агентстве Президентских образовательных учреждений Республики Узбекистан	500,0	3 000,0	10 000,0	10 000,0			2 500,0	2 500,0	2 500,0	2 500,0
10.	Отделение культуры Самаркандского городского хокимията		500,0	500,0	500,0			125,0	125,0	125,0	125,0
11.	Узбекский Государственный театр сатиры		900,0	1 830,0	1 830,0			457,5	457,5	457,5	457,5
12.	Олимпийский комитет Республики Узбекистан			5 500,0	5 500,0			1 375,0	1 375,0	1 375,0	1 375,0
В соответствии с поручениями Администрации Президента и Правительства Республики Узбекистан		3 775,1	403,7	778,0	778,0			-	194,5	194,5	194,5

№	Организации, получающие спонсорскую помощь	2021 г.	2022 г. 9 мес.	2022 г. (ожд.)	2023 г.	Динамика,	в том числе,			
					(план)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
1.	Спонсорская помощь клиентам по перевозке грузов на железнодорожном транспорте	3 275,1	25,7	100,0	100,0		25,0	25,0	25,0	25,0
2.	Министерство внутренних дел Республики Узбекистан, Главное управление безопасности на транспорте	500,0	228,0	228,0	228,0		57,0	57,0	57,0	57,0
3.	НОУ "SKY-CHESS"		150,0	450,0	450,0		112,5	112,5	112,5	112,5
В связи с другими причинами		4 414,2	1 510,3	2 635,4	2 635,4	-	658,9	658,9	658,9	658,9
4.	Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Узбекистана	420,5	349,8	349,8	349,8		87,4	87,4	87,4	87,4
5.	Ташкентский государственный транспортный университет	2 301,4					-	-	-	-
6.	Железнодорожная региональная организация Общества Красного Полумесяца Узбекистана	1 011,4	975,9	1 674,0	1 674,0		418,5	418,5	418,5	418,5

№	Организации, получающие спонсорскую помощь	2021 г.	2022 г. 9 мес.	2022 г. (ожд.)	2023 г.	Динамика,	в том числе,			
					(план)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
7.	НДП Узбекистана Совет Республики Каракалпакстан	25,0					-	-	-	-
8.	Министерство культуры Республики Узбекистан (Арт-центр «Бахшии»)	616,0		427,0	427,0		106,8	106,8	106,8	106,8
9.	Федерация коневодства и конного спорта Узбекистана	10,0					-	-	-	-
10.	Федерация функционального многоборья Республики Узбекистан	5,0					-	-	-	-
11.	Федерация фехтования Узбекистана	25,0					-	-	-	-
12.	Министерство юстиции Республики Узбекистан		50,0	50,0	50,0		12,5	12,5	12,5	12,5
13.	Махалли в Турткульском районе Республики Каракалпакстан		128,3	128,3	128,3		32,1	32,1	32,1	32,1
14.	Доставка кислородного аппарата гражданину, зараженному ковидом, в махалле Навои Кунградского района Республики Каракалпакстан		6,4	6,4	6,4		1,6	1,6	1,6	1,6

Структура (формирование) производственной себестоимости

Таблица 25

№	Структура расходов	Ед. изм.	Кол-во	2021 г. (факт)	2022 г. 9 мес. (факт)	2022 г. (ожд.)	2023й. (план)	Рост		в том числе,			
								(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
1.	Себестоимость, всего	<i>млрд. с\ум</i>		7 491,7	6 602,8	9 033,7	8 965,5	-68,2	99,2	2 270,3	2 284,0	2 397,2	2 014,0
	<i>Доля в чистой выручке</i>	%	X	76,4	91,7	85,6	80,6			88,9	88,6	89,7	60,6
1.1.	Сырьё, материалы, запасные части			1 093,4	478,3	654,6	639,3	-15,3	97,7	156,8	130,5	176,1	176,1
1.1.1	Энергоресурсы:			786,5	774,8	1 058,3	1 063,1	4,8	100,5	252,2	259,1	274,1	277,8
	<i>электричество</i>			245,7	191,3	256,5	299,9	43,4	116,9	64,0	70,7	75,8	89,4
	<i>топливо</i>			540,8	583,5	801,8	763,2	-38,5	95,2	188,2	188,4	198,3	188,4
1.2.	Заработная плата работников			2 467,8	2 080,7	2 909,2	3 354,8	527,9	117,9	830,9	820,4	825,7	877,8
1.3.	Расходы по социальному страхованию			286,8	254,3	353,9	402,4	63,0	117,8	99,7	98,4	99,0	105,3
1.4.	Амортизация основных средств (нематериальных активов)			1 403,3	2 092,1	2 793,6	2 399,4	60,2	102,2	706,9	709,0	707,9	275,5
1.5.	Другие затраты			1 453,9	922,6	1 264,2	1 106,5	65,7	105,1	223,9	266,6	314,4	301,6

**Мероприятия по оптимизации затрат в 2022 году
в АО «Узбекистон темир йуллари»**

В 2022 году ожидается сокращение расходов на **92,5 млрд.сум** в АО «Узбекистон темир йуллари».

При этом основное внимание уделено уменьшению расходов путём улучшения качественных и объемных показателей.

А именно:

- увеличить среднесуточную производительность локомотива на 22,0 тыс.тонн брутто – **36,6 млрд сум;**

- увеличение участковой скорости локомотива на 0,5 км/час – **6,4 млрд.сум;**

- увеличение среднего веса поезда на 19 тонн – **49,5 млрд.сум.**

План мероприятий АО “Узбекистон темир йуллари” по оптимизации затрат в 2023 году

Т/р	Наименование мероприятий	Форма и механизм реализации	Ответственные	Ожидаемый результат
1.	Повышение производительности труда	<p>Увеличение объема работ:</p> <p>грузооборот: увеличение грузооборота в 2023 году до 25,48 млрд т-км или 102,0 процента к прошлому году.</p> <p>пассажиροоборот: доведение пассажирооборота в 2023 году до 3,757 млрд.пасс.кмга или увеличение на 105,9 процентов к прошлому году.</p>	<p>Управление организации перевозок, региональные железнодорожные узлы (далее-РЖУ), локомотивное депо “Узбекистан”</p>	<p>Повышение производительности труда на 3,9 процентов и сокращение доли заработной платы в себестоимости перевозок на 1,4 процента или 119,3 млрд.сум.</p>
2.	Улучшение качественных показателей подвижного состава	<p>- увеличение среднесуточной производительности локомотива в сравнении с 2022 годом на 10,2 тыс.тонн брутто или 100,8 процентов.</p> <p>- увеличение средней участковой скорости локомотива в сравнении с 2022 годом на 0,65 км/ч или 101,8 процентов.</p>	<p>Управление по эксплуатации локомотивов, Управление организации перевозок, Управление вагонного хозяйства, РЖУ, локомотивное депо “Узбекистан”</p>	<p>Сокращение:</p> <p>- производительности локомотива на 46,4 млрд.сум.</p> <p>- участковую скорость локомотива на 8,4 млрд.сум.</p>
3.	Экономия расхода электроэнергии на электрическую тягу.	<p>Сокращение движения поездов в грузовых и пассажирских перевозках в дорогой период дифференцированного тарифа, т.е. с 6:00 до 9:00 утра и с 17:00</p>	<p>Управление электроснабжения</p>	<p>Сокращение расходов на 1,0 млрд сум путем понижения средней стоимости электроэнергии</p>

Т/р	Наименование мероприятий	Форма и механизм реализации	Ответственные	Ожидаемый результат
		до 22:00 вечера, и организовать движение поездов в дешевый период дифференцированного тарифа, т.е. с 22:00 до 6:00 ночи.		
4.	Пересмотр нормативных документов, разработанных для ремонта подвижного состава и верхнего строения пути.	Укладка железобетонных брусьев вместо деревянных на 10 комплектах стрелочных переводов подъездных и тракционных путей.	Управление путевого хозяйства	Сокращение затрат на 5,4 млрд.сум путем сокращения на 47% закупки деревянных брусьев иностранного производства.
5.	Повышение стандартов технического обслуживания на железнодорожных путях за счет внедрения технологий и инноваций, внедрения новых технических средств и оборудования.	<ul style="list-style-type: none"> - увеличить электронную покупку билетов на пассажирские поезда до 50%; - ремонт устройства счета колесных пар. 	АО “Узтемирйулуйловчи”, Управление сигнализации и связи	<ul style="list-style-type: none"> - В результате увеличения электронной покупки билетов на пассажирские поезда до 50% расходы будут сокращены на 1,2 миллиарда сумов. - 1,7 млрд сумов сократится за счет реконструкции стенов НРТ, НГУ, ДПЭП.
	Всего:			183,4 млрд.сум

6.2.4 Прогноз денежных потоков

Таблица 26 (млрд.сум)

№	Наименование показателя	2021г.		2022г. 9 мес. (факт)		2022г. (ожд.)		2023г. (план)		в том числен:							
		приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	1-квартал		2-квартал		3-квартал		4-квартал	
										приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток
1.	Остаток на начало отчетного периода	553,58		347,62		347,62		429,35		429,35		369,50		306,93		238,91	
	Операционная деятельность																
2.	Выручка от реализации	10 678,78		8 208,12		10 944,16		11 836,00		2603,92		2 722,28		2 959,00		3 550,80	
3.	Расчеты с поставщиками за материалы, товары, работы и услуги		5 575,28		4 156,75		5 542,33		6 096,57		1 341,24		1 402,21		1 524,14		1 828,97
4.	Заработная плата		2 898,91		2 390,85		3 187,80		3 665,97		806,51		843,17		916,49		1 099,79
5.	Прочие денежные поступления и платежи по операционной деятельности	916,82	715,82	670,12	536,25	893,49	715,00	982,84	786,50	216,23	173,03	226,05	180,90	245,71	196,63	294,85	235,95
	Всего (приток/отток)	2 405,59		1 794,39		2 392,52		2 269,81		499,36		522,06		567,45		680,94	
	Инвестиционная деятельность																
6.	Приобретение и продажа основных средств, в том числе:	2,87	35,38	1,84	20,45	2,45	27,27	2,70	29,99	0,59	6,60	0,62	6,90	0,67	7,50	0,81	9,00
	<i>оборудование</i>																
	<i>транспортные средства</i>																
7.	Приобретение и продажа нематериальных активов																
8.	Приобретение и продажа кратко- и долгосрочных инвестиций	0,17	177,03														

№	Наименование показателя	2021г.		2022г. 9 мес. (факт)		2022г. (ожд.)		2023г. (план)		в том числен:							
										1-квартал		2-квартал		3-квартал		4-квартал	
		приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток
9.	Прочие денежные поступления и платежи по инвестиционной деятельности	727,76	1 569,03	410,15	894,67	546,87	1 192,89	601,55	1 312,18	132,34	288,68	138,36	301,80	150,39	328,05	180,47	393,65
	Всего (приток/отток)		1 050,64		503,13		670,84		737,92		162,34		169,72		184,48		221,38
	Финансовая деятельность																
10.	Полученные и выплаченные проценты	9,65	690,61	9,12	512,42	12,16	683,23	13,38	751,55	2,94	165,34	3,08	172,86	3,34	187,89	4,01	225,46
11.	Полученные и выплаченные дивиденды	116,59	17,70	172,01	26,12	229,35	34,83	252,28	38,31	55,50	8,43	58,02	8,81	63,07	9,58	75,68	11,49
12.	Денежные поступления от выпуска акций или других источников, связанных с частным капиталом																
13.	Денежные расчеты и поступления при покупке и продаже частных акций																
14.	Денежные поступления и платежи по долгосрочным и краткосрочным кредитам и долгам	136,51	912,03	102,46	685,42	136,61	913,89	150,27	1 005,28	33,06	221,16	34,56	231,22	37,57	251,32	45,08	301,58
15.	Денежные поступления и платежи по финансовой аренде																
16.	Прочие денежные поступления и платежи по финансовой деятельности	10,87	10,15	0,76	0,05	1,01	0,07	1,11	0,07	0,25	0,02	0,26	0,02	0,28	0,02	0,33	0,02

№	Наименование показателя	2021г.		2022г. 9 мес. (факт)		2022г. (ожд.)		2023г. (план)		в том числен:									
										1-квартал		2-квартал		3-квартал		4-квартал			
		приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток	приток	отток		
	Всего (приток/отток)		1 356,88		939,66		1 252,88		1 378,17				303,20		316,98		344,54		413,45
	Налогообложение																		
17.	Выплаченный налог на прибыль		35,72		5,95		0,79		11,10										11,10
18.	Другие выплаченные налоги	162,20	332,08		285,60		387,94		416,51		94,07		98,35		106,9				117,18
	Всего налоговые платежи		205,59		291,55		388,73		427,61		94,07		98,35		106,90				128,28
19.	Сальдо курсовых разниц, возникающих при переоценке денежных средств в иностранной валюте	1,57		1,25		1,67		1,83		0,40		0,42		0,46		0,55			
20.	ОСТАТОК НА КОНЕЦ ОТЧЕТНОГО ПЕРИОДА	347,62		408,91		429,35		157,29		369,50		306,93		238,91		157,29			

6.2.5 Финансовая устойчивость, ликвидность и платежеспособность, задолженность (внутренняя и внешняя), кредитная нагрузка

Финансовая устойчивость, ликвидность и платежеспособность (GAP-анализ)

Таблица 27 (тыс.сум)

№	Наименование показателей	2021 год	2022 год (ожд.)	2023 год (план)
1.	Сумма собственных оборотных средств	9 879 199 552	9 915 437 211	9 270 722 051
2.	Доля оборотных средств в покрытии резервов	5,23586	4,7602	5,4098
3.	Доля оборотного капитала в активах	0,31007	0,3206	0,29828
4.	Доля производственных запасов в текущих средствах	0,15845	0,1704	0,14901
5.	Коэффициент финансовой зависимости	0,55887	0,5625	0,53481
6.	Коэффициент финансового "рычага" (леверидж)	1,26570	1,2855	1,14964

Кредиторская и дебиторская задолженности

Таблица 28 (тыс.сум)

№	Показатели	На начало отчетного периода	в том числе:			
			01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
1.	Всего дебиторская задолженность, <i>в том числе:</i>	2 155 077 680	2 133 740 277	2 112 614 136	2 091 697 164	2 070 987 291
	<i>просроченная задолженность, из нее:</i>	62 505 903	61 887 033	61 274 290	60 667 614	60 066 944
	<i>безнадёжная задолженность</i>					
2.	Всего кредиторская задолженность, <i>в том числе:</i>	2 144 917 273	2 127 367 572	2 110 010 065	2 092 842 943	2 075 864 413
	<i>просроченная задолженность</i>	139 825 132	138 440 725	137 070 024	135 712 895	134 369 203

Информация о просроченной дебиторской и кредиторской задолженностях

Таблица 29 (тыс.сум)

№	Наименование задолжников	Дата формирования задолженности	На начало отчетного периода	Дебиторская	Кредиторская	Примечание
1	НХК “Узбекнефтегаз”		110 807	737 149		Решение суда
2	АК “Уздонмахсулот”		107 030	47 670		Решение суда
3	Комитет автомобильных дорог		6 204 256	5 944 488		Решение суда
4	АО “Йулкурулиш”		944 813	753 333		Решение суда
5	ХК “Узпахтасаноатэкспорт”		35 967	35 967		Решение суда
6	АО “Узкимёсаноати”		7 985			Решение суда
7	АО “Uzbekistan Airports”		39 030	1 139		Решение суда
8	Коммерческие организации (Хокимият)		19 315 349	17 958 066		Решение суда
9	Министерство иностранных дел РУз		860 218			Гуманитар ётдам
10	Министерство водного хозяйства РУз		15 220	1 253 777		
11	Министерство чрезвычайных ситуаций РУз		509			Суд карори
12	ООО “Нефтвазсувтаъмир”	22.04.2021	401 750			Суд карори
13	Багат ТЙХПТК	31.03.2020	199 901			Суд карори
14	Ургенч ТЙХПТК	31.03.2020	382 993	367 102		Суд карори
15	Янгибазар ТЙХПТК	31.03.2020	94 995	84 995		Суд карори
16	ООО “Шимбай Дан”	31.12.2021		81 502		Суд карори
17	УП “Урганч нефть базаси”	01.05.2022		122 589		Суд карори
18	Шавот ТЙФУК	01.05.2022		22 766		Суд карори

№	Наименование задолжников	Дата формирования задолженности	На начало отчетного периода	Дебиторская	Кредиторская	Примечание
19	Пахтаабод ПТК	01.10.2012	169 610	169 610		Суд қарори
20	Сайхунабод ПТК	01.10.2012	50 266	50 266		Суд қарори
21	Сардоба ПТК	01.10.2012	256 796	256 796		Суд қарори
22	ООО "NATIONAL ENGINEERING TECHNOLOGIES"	16.02.2021	1 468 249	1 468 249		Суд қарори
23	ХСИЧК "Билимгоҳ"	30.12.2020	127 000	127 000		Суд қарори
24	ООО "Marziya Textile Luxe"	30.06.2018	692 594			Суд қарори
25	ООО "Навруз парки"	30.06.2021	146 482			
26	Ташкентский государственный транспортный университет	30.03.2021	104 973			
27	Внутриведомственная задолженность		8 229 940	24 270 867		
28	Другие		2 347 730	8 752 572		
29	Государственная служба РУз по слежению за опасными геологическими процессами	30.06.2021	101 177			
30	ООО "Уз ХСМГ СП"	27.12.2021	207 450		863 984	
31	Курилиш Сайкал бизнес	30.09.2021	15 527 533			
32	СП ОАО "Zavod NVA"	10.03.2021	13 142 279			
33	СП АОА "Узэлектроаппарат-Эл"	30.09.2021	3 121 146			
34	Омад-Файз-Курилиш-Сервис	30.09.2021	3 745 737			
35	ООО "Бунедкор"	30.09.2021	1 846 719			
36	ОАО "УзшаҳарсозликЛИТИ"	28.09.2021	3 598 474			
37	ООО "УзГИП"	28.09.2021	140 000			
38	ЧП "Камалак Нурсочар"	27.09.2021	2 668 425			
39	ООО "Тараккиёт"	17.09.2021	403 484			
40	Кубер глобал констракшн	30.09.2021	2240 000			

№	Наименование задолжников	Дата формирования задолженности	На начало отчетного периода	Дебиторская	Кредиторская	Примечание
41	ООО “Малахит плюс”	24.09.2021	2 141 647			
42	АО “O'zog'irsanoatloyiha”	30.09.2021	736 776			
43	ООО “ТЭМК”	30.09.2021	1 030 963			
44	ООО “Metall energo butlash va ta'mirlash zavodi”	10.09.2021	860 407			
45	ОАО “Темирйултаъмин”	21.09.2021	503 356			
46	ГАСН Ташкент	30.09.2020	443 246			
47	ООО “Вайт идеал стоун”	30.09.2021	390 000			
48	ООО “Диапаз”	30.09.2020	350 000			
49	ООО “Сергели Бетон груп”	17.09.2021	247 401			
50	АО “Qishloqenergoloyiha”	17.09.2021	212 665			
51	ДП “Arxitektura qurilish integratsiya va innovatsiya markazi”	30.09.2021	155 000			
52	УП “МТББ ва КЗ” (мехмост)	30.09.2020	154 769			
53	ООО “Trend design”	16.07.2021	150 000			
54	111-ГАСН Бухарская область	17.09.2021	130 000			
55	Нурсултонсантехгазмонтаж	30.09.2021	105 974			
56	НГЧ Карши	30.09.2020	106 992			
57	ГАСН ДАКН Наманган	17.09.2021	100 000			
58	“Fleks International Manufacturing Trading LTD”	30.9.2021	44 477 757		45 201 497	
59	INTERENG/ZTE	30.09.2021	36 690 687		32 038 352	
60	АО АЗИМУТ	30.09.2021	18 325 694		16 002 018	
61	AIRPORT CONSULTING PARTNERS GmbH Beratende Ingenieure	30.09.2021	9 377 231		9 529 817	
62	ElectroAir OU (Эстония)	30.09.2021	6 045 448		5 278 892	

№	Наименование задолжников	Дата формирования задолженности	На начало отчетного периода	Дебиторская	Кредиторская	Примечание
63	СП АО “O'ZELEKTROAPPARAT- ELECTROSHIELD”	30.09.2021	5 288 395			
64	MESIT AEROTRADE A. S.	30.09.2021	3 550 797		3 608 575	
65	CNTIC-EEB CHINA NATIONAL ELECTRIC IMPORT AND EXPORT CORPORATION	30.09.2021	2 273 916		2 310 918	
66	THALES DEUTSCHLAND GMBH	30.09.2021	1 201 029		1 220 573	
67	PiMAKiNA OTOMOTiV iNŞ. MAK. PAZ. iHR. iTH. SAN. VETic. LTD. &Ti.	30.09.2021	508 286		516 557	
68	“MICEI International”	30.09.2021	68 652		69 770	
69	CG ООО “Уздонгжу Пэинт Ко”	30.09.2021	130 184		130 184	
70	TEMIRZHOL ZHONDEU L. L. P.	30.06.2022	0		13 731 229	
71	ENERGY TECHNOLOGY SRL	30.06.2022	0		5 190 778	
72	“PLASSER & THEURER”	30.06.2022	0		747 542	
73	Другие	30.09.2021	385989		3 384 446	
	Всего:			62 505 903	139 825 132	

Привлеченные (планируемые к привлечению) АО “Узбекистон темир йуллари” банковские кредиты

Таблица 30.

№	Банк (кредитная организация)	Дата получени я	Валюта кредита	Сумма	Срок возврата (дата)	Остаток на начало отчетног о периода	Кредит қайтариллиши												Остаток на конец отчетног периода
							01.01.2023г.-01.04.2023г.			01.04.2023г.-01.07.2023г.			01.07.2023г.-01.10.2023г.			01.10.2023г.-01.01.2024г.			
							Основн ой долг	Процен т	Сумма кросвой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процент	Сумма кросвой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процен т	Сумма кросвой разницы (+/-)*	Основной долг	Процен т	Сумма кросвой разницы (+/-)*	
Всего			млн.долл. США	1 654,74	х	916,54	30,74	11,08		7,46	2,36		31,73	11,59		7,46	2,34		839,14
			млн. евро	106,75	х	73,29	2,00	0,20		3,43	0,14		2,00	0,12		3,43	0,06		62,44
			млрд.сум	3 938,35	х	4 441,96	222,61	120,64		297,16	100,89		151,08	140,95		101,81	98,81		3 669,31
			млн. японских йен	40 470,39	х	29 772,16	434,14	99,48		416,89	37,43		434,14	95,27		416,89	35,10		28 070,12
			тысяч кувейтских динар	6 200,00	х	1 140,00				220,00	17,10					220,00	13,80		700,00
1	Японское агентство международно го сотрудничеств а (JICA)	26.03. 1997	млн. японских йен	6 096,96	20.06.2026	1 040,94				148,71	13,90					148,71	11,98		743,53
2	Японское агентство международно го сотрудничеств а (JICA)	31.03. 2005	млн. японских йен	16 359,00	20.10.2044	11 799,92				268,18	23,54					268,18	23,13		11 263,56
3	Японское агентство международно го сотрудничеств а (JICA)	20.09. 2012	млн. японских йен	18 014,43	20.02.2042	16 931,30	434,14	99,48				434,14	95,27						16 063,03
4	Азиатский банк развития (АБР)	15.09. 1999	млн.долл. США	62,61	15.09.2023	6,76	3,30	0,22				3,46	0,11						- 0,00
5	Азиатский банк развития (АБР)	15.03. 2002	млн.долл. США	70,00	15.09.2025	20,75	3,05	0,18				3,21	0,14						14,49

№	Банк (кредитная организация)	Дата получени я	Валюта кредита	Сумма	Срок возврата (дата)	Остаток на начало отчетног о периода	Кредит қайтарилушы											Остаток на конец отчетного периода	
							01.01.2023г.-01.04.2023г.			01.04.2023г.-01.07.2023г.			01.07.2023г.-01.10.2023г.			01.10.2023г.-01.01.2024г.			
							Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процент	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процен т		Сумма кросовой разницы (+/-)*
6	Азиатский банк развития (АБР))	13.11. 2012	млн.долл. США	100,00	15.05.2036	67,92				2,52	0,68				2,52	0,65		62,89	
7	Азиатский банк развития (АБР)	20.12. 2017	млн.долл. США	77,06	15.02.2042	75,13	2,00	0,76				2,00	0,73					71,13	
8	Азиатский банк развития (АБР)	04.12. 2019	млн.долл. США	170,00	15.02.2044	170,00		1,66					1,70					170,00	
9	Азиатский банк развития (АБР)	22.06. 2022	млн.долл. США	121,00	15.08.2046	0,62		0,92					1,82					0,62	
10	Азиатский банк развития (АБР)		млн.долл. США	162,00				0,58					0,72						
11	KFW Банк (Германия)	15.12. 2005	млн. евро	25,00	30.12.2044														
12	Кувейтский арабский фонд экономическог о развития (QAIF)	18.06. 2007	тысяч кувейтских динар	6 200,00	15.11.2025	1 140,00				220,00	17,10				220,00	13,80		700,00	
14	Эксимбанк Китая	14.05. 2009	млн.долл. США	70,11	21.01.2029	30,38	2,34	0,35				2,34	0,31					25,71	
15	Эксимбанк Китая	28.06. 2012	млн.долл. США	42,17	21.01.2032	26,71	1,41	0,31				1,41	0,28					23,90	
16	Эксимбанк Китая	11.06. 2014	млн.долл. США	350,00	21.01.2034	268,33	11,67	3,12				11,67	2,87					245,00	
17	Эксимбанк Китая	26.06. 2015	млн.долл. США	42,17	21.01.2035	35,14	1,41	0,41				1,41	0,38					32,33	
18	Эксимбанк Китая	26.04. 2018	млн.долл. США	89,78	21.07.2037	80,62	2,99	1,24				2,99	1,29					74,63	
19	Испанский фонд интернациона лизации предприятий (FIEM)	18.11. 2019	млн. евро	57,50	12.07.2049	57,50		0,01					0,01					57,50	

№	Банк (кредитная организация)	Дата получения	Валюта кредита	Сумма	Срок возврата (дата)	Остаток на начало отчетного периода	Кредит қайтариліши												Остаток на конец отчетного периода
							01.01.2023г.-01.04.2023г.			01.04.2023г.-01.07.2023г.			01.07.2023г.-01.10.2023г.			01.10.2023г.-01.01.2024г.			
							Основной долг	Процент	Сумма крсовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процент	Сумма крсовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процент	Сумма крсовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процент	Сумма крсовой разницы (+/-)*	
20	Международный банк реконструкции и развития	01.12.2015	млн.долл. США	50,08	15.08.2039	42,68	1,26	0,76				1,26	0,73					40,17	
21	Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (ОПВ)		млн.долл. США	108,00						0,37							0,47		
22	Фонд реконструкции и развития Узбекистана (ФРРУ)	28.09.2018	млн.долл. США	9,77	15.06.2033	7,60			0,36	0,08					0,36	0,08		6,88	
23	Фонд реконструкции и развития Узбекистана (ФРРУ)	30.06.2021	млн.долл. США	45,00	15.06.2031	19,79				-	0,67				-	0,68		19,79	
24	АО "Национальный банк внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан"	10.01.2011	млрд.сум	82,48	21.12.2025	57,73				8,25	2,47				8,25	2,07		41,24	
25	АО "Национальный банк внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан"	24.01.2012	млрд.сум	193,01	21.12.2025	174,10	19,34	8,78				19,34	7,67					135,41	
26	АО "Национальный банк внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан"	27.09.2013	млрд.сум	1 189,70	25.09.2033	1 137,97	51,73	56,12				51,73	54,76					1 034,52	
27	АО "Национальный банк внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан"	25.07.2013	млрд.сум	1 026,67	25.07.2033	982,03	44,64	49,51				44,64	46,48					892,76	

№	Банк (кредитная организация)	Дата получени я	Валюта кредита	Сумма	Срок возврата (дата)	Остаток на начало отчетног о периода	Кредит қайтарилши											Остаток на конец отчетного периода	
							01.01.2023г.-01.04.2023г.			01.04.2023г.-01.07.2023г.			01.07.2023г.-01.10.2023г.			01.10.2023г.-01.01.2024г.			
							Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процент	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процен т		Сумма кросовой разницы (+/-)*
	й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”																		
28	АО “Национальны й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”	24.12. 2015	млрд.сўм	200,30	21.12.2030	188,52				11,78	9,40					11,78	8,86		164,95
29	АО “Национальны й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”	31.05. 2016	млрд.сўм	1 165,19	15.05.2036	1 112,93				52,26	55,19					52,26	53,47		1 008,42
30	АО “Национальны й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”	15.05. 2020	млн. евро	14,25	29.04.2025	7,13		0,05		1,43	0,04		0,04			1,43	0,03		4,28
31	АО “Национальны й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”	05.07. 2022	млн. евро	5,10	02.01.2024	4,42	1,02	0,07		1,02	0,05		1,02	0,03		1,02	0,02		0,34
32	АО “Национальны й банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан”	01.07. 2022	млн. евро	4,90	02.01.2024	4,25	0,98	0,06		0,98	0,05		0,98	0,03		0,98	0,02		0,33

№	Банк (кредитная организация)	Дата получени я	Валюта кредита	Сумма	Срок возврата (дата)	Остаток на начало отчетног о периода	Кредит қайтариліши												Остаток на конец отчетного периода
							01.01.2023г.-01.04.2023г.			01.04.2023г.-01.07.2023г.			01.07.2023г.-01.10.2023г.			01.10.2023г.-01.01.2024г.			
							Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процент	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основн ой долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	Основной долг	Процен т	Сумма кросовой разницы (+/-)*	
33	АО "Национальн ый банк внешнеэконом ической деятельности Республики Узбекистан"	07.10. 2022	млн.долл. США	10,00	10.04.2024	10,00	1,33	0,18		2,00	0,16		2,00	0,11		2,00	0,08		2,67
34	АКБ «Узпромстрой банк»	11.08. 2015	млн.долл. США	75,00	30.06.2033	54,12		0,40		2,59	0,40			0,39		2,59	0,38		48,94
35	АКБ «Туронбанк» Юнусабадский филиал	06.09. 2017	млрд.сум	81,00	05.03.2028	52,61	2,51	1,79		2,51	1,79		2,51	1,79		2,51	1,79		42,59
36	Другие	х	млрд.сум	х	х	736,06	104,40	4,45		222,36	32,04		32,86	30,25		27,02	32,62		349,42

Информация о привлеченных внешних кредитах

Таблица 31.

№	Показатели	Валюта кредита	Остаток на начало отчетного периода	01.04.2023г.		01.07.2023г.		01.10.2023г.		01.01.2024г.		Остаток на конец отчетного периода
				Полученный	Возвращенный основной долг	Полученный	Возвращенный основной долг	Полученный	Возвращенный основной долг	Полученный	Возвращенный основной долг	
Внешний долг предприятий, в том числе:												
1	с государственной гарантией	японских йен	29 772 159 000	0	434 136 000	0	416 885 000	0	434 136 000	0	416 885 000	28 070 117 000
		Долларов США	777 104 409	0	25 666 895	0	2 515 694	0	25 986 226	0	2 515 694	720 419 899
		Евро	75 841 643	0	0	0	416 000	0	0	0	416 000	75 009 643
		кувейтских динар	1 140 000	0	0	0	220 000	0	0	0	220 000	700 000
2	без государственной гарантии, из них:											0
2.1	<i>на основании гарантии структурных организаций</i>											0
2.2	<i>на основании гарантии самого предприятия</i>	долл. США	57 088 996	0	3 742 684	0	0	0	3 742 684	0	0	49 603 628
2.3	<i>на основании гарантии других банков</i>											

6.2.6 Платежи в государственный бюджет

Таблица 32 (млн.сум)

№	Платежи	2021г.	2022г.	2023г.	Динамика		в том числе:			
		(факт)	(ожд.)	(план)	(+/-)	%	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
	Всего	1 007 478	1 134 268	1 296 318	162 050	114,29	321 297	321 300	321 302	332 419
1.	Косвенные налоги, в том числе:	3 256								
	НДС			26 325	26 325		6 581	6 581	6 581	6 581
	Акциз	3 256								
2.	Налог за пользование недрами	400	536	589	53	109,89	147	147	147	148
3.	Налог за пользование водными ресурсами	1 150	1 312	1 443	131	109,98	360	361	361	361
4.	Налог на прибыль	51 351	795	11 115	10 320	1 398,11				11 115
5.	Налог на доходы физических лиц, фиксированные налоги и социальный налог	656 203	767 683	882 835	115 152	115,0	220 708	220 709	220 709	220 709
6.	Налог на имущество	100 051	109 708	120 679	10 971	110,0	30 169	30 170	30 170	30 170
7.	Налог на землю	151 824	208 829	229 712	20 883	110,0	57 428	57 428	57 428	57 428
8.	Другие налоги	43 243	45 405	49 945	4 540	110,0	12 485	12 485	12 487	12 488

VII. Система оплаты труда

Таблица 33 (тыс. сум)

№	Работники	2022 г. (ожд.)						2023 г. (план)						Рост, %
		Средняя численность работников	Сумма заработной платы (фиксированная)	Праздничные	Надбавки к заработной плате	Премии	КПЭ	Средняя численность работников	Сумма заработной платы (фиксированная)	Праздничные	Надбавки к заработной плате	Премии	КПЭ	
	Жами	77 100	3 567 270 886	-	538 484 301	176 148 310	-	77 000	4 329 597 450	-	653 540 167	213 791 242	-	20,0
I.	Органы управления													
1.	Наблюдательный совет													
	Исполнительный орган													
	<i>Руководитель исполнительного органа</i>	13	1 741 702	-	90 693	209 003	-	13	2 113 904	-	91 728	253 668	-	19,0
	<i>Члены исполнительного органа</i>	104	7 558 778	-	725 540	907 053	-	104	9 174 090	-	880 588	1 100 889	-	20,0
II.	Органы контроля													
	<i>Ревизионная комиссия</i>	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	
	<i>Внутренний аудит</i>	10	759 448	-	677 322	110 078	-	10	921 743	-	822 065	133 602	-	20,0
2.	Промышленно-производственные работники	69 593	3 195 897 682	-	485 505 268	95 781 446	-	69493	3 878 861 711	-	589 257 850	116 249 962	-	20,0
3.	Административно-управленческий персонал	1 921	111 875 886	-	13 401 572	16 781 383	-	1 921	135 783 787	-	16 265 491	20 367 568	-	20,0
4.	Технический персонал	5 459	249 437 390	-	38 083 906	62 359 347	-	5 459	302 742 215	-	46 222 445	75 685 553	-	20,0

В АО «Узбекистон темир йуллари» применяется Положение об оплате труда работников Общества, утвержденное приказом АО «Узбекистон темир йуллари» от 11 ноября 2017 года №1966-НЗ.

Основной целью положения является оказание социальной поддержки и повышение уровня жизни работников Общества. Должности и профессии работников АО «Узбекистон темир йуллари» определяются в соответствии с действующей 22-уровневой Единой тарифной сеткой, утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 16 сентября 2019 года № 775 «О дальнейшем Совершенствовании Единой тарифной сетки оплаты труда».

По состоянию на 1 июня 2022 года минимальный размер заработной платы, утвержденный постановлением Президента Республики Узбекистан № ПП-138 от 20 мая 2022 года, установлен в размере 920 000 сумов и действует в настоящее время. Помимо тарифных ставок работникам компании также выплачиваются доплаты, надбавки и другие выплаты, предусмотренные законодательством Республики Узбекистан, Отраслевым соглашением и другими локальными нормативно-правовыми документами. Социальные выплаты предусмотрены Отраслевым соглашением на 2021-2023 годы между руководством АО «Узбекистон темир йуллари» и Республиканским советом профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Узбекистана.

В обществе используются следующие виды оплаты труда: повременная, сдельная, сдельно-премиальная, аккордно-премиальная.

В целях материальной и моральной мотивации работников в АО «Узбекистон темир йуллари» существуют различные виды систем вознаграждения, размер которых регулируется руководством АО «Узбекистон темир йуллари» или руководством хозяйствующего субъекта с учетом финансовых возможностей. На предприятиях и в подразделениях, входящих в состав общества, применяется месячная и ежеквартальная система премирования.

VIII. Ключевые параметры эффективности (KPI)

План основных показателей и удельный вес

Таблица 34.

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
1	Выполнение показателя прогноза чистой прибыли (тыс.сум)		2%	2 554,1	2%	5 130,8	2%	7 804,2	2%	11 129,6
2	Выполнение прогнозного показателя чистой прибыли (убытка) (тыс.сум)		2%	-434,7	2%	-264,0	2%	-511,1	2%	63,0
3	Рентабельность активов (в процентах)	> 0,05	6%	-0,011	6%	-0,007	6%	-0,013	6%	0,002
4	Снижение себестоимости продукции (в процентах от поставленной задачи)									
5	Коэффициент использования производственных мощностей	>0,5								

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
6	Коэффициент покрытия (платежеспособности)	> 1,25	20%	5,26	20%	5,23	20%	5,19	20%	5,16
7	Коэффициент финансовой независимости	> 1	12%	7,41	12%	7,60	12%	7,81	12%	8,04
8	Расчет дивидендов (в тыс.сум)									
9	Выполнение экспортных параметров (в процентах от поставленной задачи)		5%	100	5%	100	5%	100	5%	100
10	Выполнение показателя локализации (в процентах)		3%	100	3%	100	3%	100	3%	100
11	Выполнение инвестиционных программ (в % к поставленной задаче)		10%	100	10%	100	10%	100	10%	100
12	Коэффициент независимости от иностранной валюты		6%	1,23	6%	1,37	6%	1,50	6%	1,57

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
13	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR - Total Shareholders Return)									
14	Перевезено грузов, млн.тн		17%	25,3	17%	49,81	17%	76,15	17%	103,4
15	Перевезено пассажиров, млн чел.		17%	2,1	17%	4,5	17%	6,8	17%	9,3
Всего:			100%		100%		100%		100%	

План дополнительных показателей и удельный вес

Таблица 35

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
1	Прибыль до вычета процентов и налогов (ЕВИТ – Earnings Before Interest, Taxes)								0,5%	142,99
2	Прибыль до налогообложения, амортизации и прочих процентных платежей (ЕВИТДА — Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)								0,5%	766,50
3	Соотношение затрат и доходов (CIR — Cost Income Ratio)								0,50%	0,94
4	Доход на вложенный капитал (ROCE - Return on Capital Employed)									
5	Рентабельность собственного капитала									

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
	(ROE — Return On Equity)									
6	Коэффициент абсолютной ликвидности	> 0,2	15%	0,24	15%	0,24	15%	0,246	17%	0,25
7	Ежедневный оборот кредиторской задолженности	<90	20%	80,00	20%	80,00	20%	80,000	20%	80,00
8	Ежедневный оборот дебиторской задолженности	<90	20%	80,00	20%	80,00	20%	80,0	20%	80,00
9	Коэффициент износа основных средств								1,1%	0,47
10	Коэффициент обновления основных фондов		2%	0,97	2%	0,94	2%	0,915	1,2%	0,89
11	Производительность труда		12%	48113,97	12%	96661,76	12%	147039,038	12%	209716,22
12	Фондоотдача		8%	0,14	8%	0,29	8%	0,430	7,1%	0,61
13	Доля инновационного продукта в общем									

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
	объеме реализованного продукта									
14	Доля затрат на инновационную деятельность в общих затратах предприятия									
15	Затраты на обучение сотрудников, в расчете на одного работника		10%	3,27	10%	6,75	10%	8,440	7%	11,80
16	Коэффициент текучести кадров		2%	1,0	2%	1,0	2%	1,0	1,1%	1,0
17	Индикатор выполнения показателей ввода производственных мощностей (в % к заявленному физическому объему)									
18	Энергоэффективность (доля затрат на электроэнергию в себестоимости продукции, в процентах)		11%	0,12	11%	0,11	11%	0,11	12%	0,12

№	Показатели	Норматив	3 мес.		6 мес.		9 мес.		год	
			удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)	удельный вес (доля)	целевые показатели (прогноз)
19	Энергосбережение на основе установки энергосберегающих и возобновляемых источников энергии									
Всего			100,0		100,0		100,0		100,0	

IX. План внешнеэкономической деятельности

Таблица 36 (тыс. долларов)

№	Наименование продукта (услуги)	2021г.	2022г.	2022г.		2023г.
			9 мес.	план	факт	план
Всего		599 850,0	411615,2	530 352,0	536 372,9	538 433,0
1	Экспортно-импортные перевозки	329 850,0	235 173,5	297 282,0	300 873,3	289 737,0
2	Транзитные перевозки	247 500,0	165 566,7	218 570,0	218 636,7	236 196,0
3	Ремонт подвижного состава	4 500,0	1 875,0	2 500,0	2 500,0	2 500,0
4	Строительство железнодорожных вагонов	11 000,0	5 250,0	7 000,0	7 000,0	6 000,0
5	Запасные части и другие услуги	7 000,0	3 750,0	5 000,0	7 362,9	4 000,0

Прогнозный показатель экспорта продукции (услуг) АО «Узбекистон темир йуллари» на 2023 год

Таблица 37 (млн.долларов)

№	Наименование продукта (услуги)	2022г.	2023г. (план)	Рост		1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.
				(+/-)	%				
	АО «Узбекистон темир йуллари»	530,3	538,4	8,1	101,5	101,1	142,5	143,9	150,9
1.	Экспортно-импортные перевозки	297,2	289,7	-7,5	97,5	54,4	76,6	77,5	81,2
2.	Транзитные перевозки	218,5	236,1	17,6	108,1	44,3	62,4	63,1	66,2
3.	Ремонт подвижного состава	2,5	2,5	0,0	100,0	0,5	0,7	0,7	0,7
4.	Строительство железнодорожных вагонов	7,0	6,0	-1,0	85,7	1,1	1,6	1,6	1,7
5.	Запасные части и другие услуги	5,0	4,0	-1,0	80,0	0,8	1,1	1,1	1,1

Импорт
Информация об импорте товаров (работ, услуг), закупаемых предприятием

Таблица 38 (млн.долларов)

№	Наименование товара (работы, услуги)	2021 г.	2022г. (ожд.)	Остаток на складе	2023г. (план)	1-кв.	2-кв.	3-кв.	4-кв.	Рост, %
	Всего	201,6	110,5		235,99	51,34	81,34	50,62	52,69	223,22
1.	Сырье и промышленные товары	6,1	7,59		20,01	4,27	6,27	4,27	5,20	263,57
2.	Комплекующие и запасные части	0,1	4,7		11,36	2,34	4,34	2,34	2,34	241,70
3.	Локомотивы, вагоны, машины и оборудование	168,3	79,7		186,98	40,65	65,84	39,81	40,67	234,60
4.	Дерево	0,07	0,03		1,00	0,5	0,5			333,33
5.	Камни	0,3	0,002		0,01	0,01			-	263,16
6.	Недрагоценные металлы	22,7	3,16		5,54	1,55	1,36	1,17	1,46	175,16
7.	Оптическое оборудование	3,8	0,07		0,10	0,025	0,025	0,025	0,025	149,25
8.	Услуги	0,7	10,2		11,0	2,0	3	3	3	107,84

X. Локализация

В рамках 68 проектов по локализации до конца 2022 года планировалось производство продукции на 381,9 млрд.сум, фактически произведено готовой продукции, запасных и комплектующих частей на 408,1 млрд.сум, что составило 106,9 процентов.

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
Всего				336 624,2			381 874,0			520 067,7			65 852,9	65 852,9
1	Триангель	штук	640,0	785,3	66,0								74,1	74,1
2	Триангельная подвеска	штук	1 280,0	121,4	100,0								11,5	11,5
3	Маятник (подвесной маятник) АО-2104.01	штук	640,0	25,3	100,0								2,4	2,4
4	Соединительная накладка ПЛ-5.71.01.002	штук	3 000,0	246,6	39,3								23,3	23,3
5	Накладка ТС 115 45 02 001	штук	3 000,0	44,1	45,7								4,2	4,2
6	Скоба хранения ПС-115.41.02.005	штук	3 000,0	108,3	79,1								10,2	10,2
7	Фасониевая скоба ПП-5.701.02.101	штук	3 000,0	271,4	82,1								25,6	25,6
8	Железнодорожный шуруп	тыс.штук	300,0	3 760,8	62,0								354,8	354,8
9	Кронштейн для линий метрополитена	штук	5 000,0	1 460,0	48,0								137,7	137,7
10	Вагон-цистерна для перевозки сжиженного газа	штук	71,0	38 144,9	42,0								3 598,6	3 598,6
11	4-х осный вагон-цистерна для перевозки химических грузов	штук	12,0	13 414,5	40,0								1 265,5	1 265,5
12	Надрессорная балка тележки грузового вагона	штук	772,0	8 558,3	51,5								807,4	807,4
13	Боковая рама тележки грузового вагона	штук	1 784,0	19 383,8	54,3								1 828,7	1 828,7
14	Пятник грузового вагона	штук	956,0	1 595,7	73,0								150,5	150,5
15	Опорная колодка	штук	3 308,0	462,5	82,3								43,6	43,6
16	Фрикционный клин	штук	5 008,0	1 099,9	60,7								103,8	103,8
17	Централизующая балочка	штук	2 122,0	454,0	70,6								42,8	42,8
18	Башмакная тормозная колодка	штук	6 615,0	1 978,0	73,2								186,6	186,6
19	Триангельная опора	штук	2 426,0	153,5	36,0								14,5	14,5
20	Наконечник триангеля	штук	4 851,0	195,2	38,0								18,4	18,4
21	4-х осный грузовой вагон	штук	170,0	72 250,0	36,0								6 816,0	6 816,0
22	Централизующая балочка схема №ВЗ-1589	штук	550,0	87,1	36,0								8,2	8,2
23	Связующая плита схема № ВЗ-1632	штук	590,0	58,9	38,0								5,6	5,6
24	Упор задний схема № ВЗ-1590	штук	905,0	1 284,2	36,0								121,2	121,2
25	Упор передний схема № ВЗ-1592	штук	550,0	986,2	42,0								93,0	93,0

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл)
26	Тянущий хомут схема №1593	штук	522,0	964,1	44,0								91,0	91,0
27	Маятниковый штырь для линий метрополитена	штук	70 000,0	1 400,0	40,0								132,1	132,1
28	Вагон-платформа для перевозки больших контейнеров	штук	75,0	37 500,0	40,0								3 537,7	3 537,7
29	Вагоны-хопперы для перевозки минеральных удобрений	штук	75,0	38 700,0	40,0								3 650,9	3 650,9
30	Первичное седло (№3-2253.01 схема)	штук	2 500,0	391,5	42,0								36,9	36,9
31	Клиновый зажим 035. 3-1772 20 Сб	штук	2 500,0	369,0	98,0								34,8	34,8
32	Двуножное ушко КС-013-68 (3-1910 00 00)	штук	150,0	17,7	89,0								1,7	1,7
33	Кабельная полка (№3-4093.02 схема)	штук	20 000,0	3 561,1	41,0								336,0	336,0
34	Корпус автоприцепа (№3-1065 схема)	штук	650,0	2 697,6	98,0								254,5	254,5
35	Каток портала (№3-1576.20.01 схема)	штук	1 056,0	1 331,7	83,0								125,6	125,6
36	Внешняя пружина (№ 9597.50.002 схема)	штук	5 250,0	1 728,2	50,0								163,0	163,0
37	Внутренняя пружина (№ 9597.50.003 схема)	штук	5 250,0	1 011,0	42,0								95,4	95,4
38	Триангель (№9597.41.000 схема)	штук	780,0	1 319,7	67,0								124,5	124,5
39	Маятниковая подвеска для электровозов "O'z-ELR" ва"O'z-EL" (№3-4034 схема)	штук	100,0	13,2	40,0								1,2	1,2
40	Маятниковая подвеска для электровозов "O'zbekiston" ва "O'z-Yo'lovchi" (№3-4037 схема)	штук	100,0	11,2	43,0								1,1	1,1
41	Маятниковая подвеска для тепловоза "ТЭМ2" (№106.00.012-0 схема)	штук	100,0	5,2	52,0								0,5	0,5
42	Пружина для электровозов "O'z-ELR" ва "O'z-EL" (Ø42 ли № 3-4043 схема)	штук	40,0	29,6	40,0								2,8	2,8
43	Пружина для электровозов "O'z-Yo'lovchi" (Ø45 ли № 3-4051 схема)	штук	20,0	18,2	51,0								1,7	1,7
44	Клин тягового хомута для грузовых вагонов (№В3-1038 схема)	штук	1 800,0	439,5	44,0								41,5	41,5
45	Паролевые ключи установки и снятия (№3-3970 схема)	штук	150,0	230,1	72,0								21,7	21,7
46	Шестерня редуктора электровоза 131 ВЛ60, ВЛ80	штук	14,0	5,5	68,0								0,5	0,5
47	Шестерня редуктора электровоза 047 ВЛ60, ВЛ81	штук	14,0	37,5	90,0								3,5	3,5
48	Поршневой палец Д50.04.101	штук	181,0	74,2	42,0								7,0	7,0
49	Приёмный клапан Д50.09.009	штук	421,0	315,2	46,0								29,7	29,7
50	Выводной клапан Д50.09.010	штук	421,0	329,4	46,0								31,1	31,1
51	Основной полюс ТЭД ЭД 118	штук	543,0	3 313,8	57,0								312,6	312,6
52	Дополнительный полюс ТЭД ЭД 118	штук	543,0	2 483,3	48,0								234,3	234,3

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
53	Основной полюс ТЭД НБ 514	штук	135,0	598,2	48,0								56,4	56,4
54	Дополнительный полюс ТЭД НБ514	штук	135,0	435,9	44,0								41,1	41,1
55	Компенсирующий полюс ТЭД НБ514	штук	135,0	505,1	44,0								47,7	47,7
56	Шестерня 2ТЭ10Л 85.15.145	штук	14,0	39,6	68,0								3,7	3,7
57	Нижний вал 10Д100.08.057	штук	14,0	23,6	90,0								2,2	2,2
58	Обновление парка пассажирских вагонов	вагон	17,0	61 623,7	40,0								5 813,6	5 813,6
59	Водяной баки	штук	15,0	208,3	40,0								19,7	19,7
60	Бойлер	штук	15,0	10,2	42,0								1,0	1,0
61	Центральная подвесная пружина 101	штук	120,0	131,5	44,0								12,4	12,4
62	Центральная подвесная пружина 102	штук	120,0	67,9	43,0								6,4	6,4
63	Центральная подвесная пружина 103	штук	120,0	33,0	39,0								3,1	3,1
64	Внутренняя буксировочная пружина	штук	240,0	21,2	43,0								2,0	2,0
65	Внешняя буксировочная пружина	штук	240,0	133,3	42,0								12,6	12,6
66	Стаканная буферная пружина	штук	60,0	25,5	41,0								2,4	2,4
67	Кипятильник	штук	15,0	133,0	42,0								12,5	12,5
68	Котел отопительной системы	штук	15,0	156,8	42,0								14,8	14,8
69	Конусный анкер	тыс.штук	60,0	6 720,0	55,0								634,0	634,0
70	Гидравлический подъемник СМЖ 783.РЭ	штук	50,0	530,0	70,0								50,0	50,0
71	Шестерня редуктора электровоза 131 ВЛ60, ВЛ80	штук				18,0	11,7	68,0					1,0	1,0
72	Шестерня редуктора электровоза 047 ВЛ60, ВЛ81	штук				18,0	34,6	68,0					3,1	3,1
73	Поршневой палец Д50.04.101	штук				220,0	209,0	42,0					18,7	18,7
74	Входной клапан Д50.09.009	штук				510,0	928,2	46,0					82,9	82,9
75	Выходной клапан Д50.09.010	штук				510,0	795,6	46,0					71,0	71,0
76	Нижний вал 10Д100.08.057	штук				30,0	68,1	80,0					6,1	6,1
77	Дорожный шуруп 24x150 (материал давальч.)	штук				50 000,0	211,7	62,0					18,9	18,9
78	Дорожный шуруп 24x170 (материал давальч.)	штук				50 000,0	212,1	62,0					18,9	18,9
79	Основной полюс ТЭД-ЭД118	штук				650,0	4 212,0	57,0					376,1	376,1
80	Дополнительный полюс ТЭД-ЭД118	штук				650,0	3 763,5	48,0					336,0	336,0
81	Основной полюс ТЭД-НБ514	штук				170,0	1 067,6	48,0					95,3	95,3
82	Дополнительный полюс ТЭД-НБ514	штук				170,0	1 026,8	44,0					91,7	91,7
83	Компенсирующий полюс ТЭД-НБ514	штук				170,0	958,8	44,0					85,6	85,6
84	Цилиндрическая втулка Д49.36.01-1	штук				115,0	950,8	60,0					84,9	84,9
85	Изолятор прижимной (пандрол)	штук				20 000,0	613,1	43,0					54,7	54,7
86	Верхняя часть устройства электропередачи для новых электровозов (Рукав токоприёмника)	штук				10,0	318,4	55,0					28,4	28,4
87	Полоз токоприёмника	штук				65,0	180,4	40,0					16,1	16,1

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
88	Подрельсовые прокладки	штук				30 000,0	927,6	40,0					82,8	82,8
89	Строительство автомотрисы (дрезины)	штук				5,0	10 000,0	40,0					892,9	892,9
90	Новый промежуточный вагон метро	штук				10,0	32 000,0	40,0					2 857,1	2 857,1
91	Аккумуляторная коробка (3-секционная)	штук				12,0	168,0	40,0					15,0	15,0
92	Упор задний	к-т				6,0	63,6	40,0					5,7	5,7
93	Упор передний	к-т				6,0	94,3	40,0					8,4	8,4
94	Поглощающее устройство Р-5П	штук				12,0	77,5	40,0					6,9	6,9
95	Защитный короб для рельса	метр				4 000,0	800,0	45,0					71,4	71,4
96	Внешний тягач	штук				40,0	34,0	42,0					3,0	3,0
97	Траверса	штук				40,0	36,0	42,0					3,2	3,2
98	Валик	штук				20,0	12,0	42,0					1,1	1,1
99	Верхняя гайка	штук				20,0	30,0	42,0					2,7	2,7
100	Нижняя гайка	штук				20,0	30,0	42,0					2,7	2,7
101	Строительство новых вагонов (специального назначения)	штук				118,0	101 657,0	42,0					9 076,5	9 076,5
102	Строительство новых вагонов (универсальных и специального)	штук				205,0	119 769,9	36,0					10 693,7	10 693,7
103	Сборный автоприцеп	штук				1 000,0	4 639,8	94,0					414,3	414,3
104	Замок автоприцепа	штук				1 000,0	387,0	56,0					34,6	34,6
105	Держатель замка автоприцепа	штук				1 000,0	205,8	90,0					18,4	18,4
106	Поъемник замка автоприцепа	штук				1 000,0	88,5	88,0					7,9	7,9
107	Подъемный валик автоприцепа	штук				1 000,0	148,7	82,0					13,3	13,3
108	Защитник для автоприцепа	штук				1 000,0	57,1	86,0					5,1	5,1
109	Пятник пассажирского вагона	штук				50,0	106,3	78,0					9,5	9,5
110	Упор объединенный	штук				400,0	2 123,3	87,0					189,6	189,6
111	Портальный каток	штук				240,0	327,7	79,0					29,3	29,3
112	Штурвал	штук				200,0	33,0	83,0					2,9	2,9
113	Червячный сектор	штук				200,0	84,9	92,0					7,6	7,6
114	Накладка Р50	штук				1 000,0	464,2	86,0					41,4	41,4
115	Накладка Р65	штук				1 000,0	472,3	57,0					42,2	42,2
116	Подкладка Р50	штук				10 000,0	2 868,2	80,0					256,1	256,1
117	Подкладка Р65	штук				10 000,0	3 155,0	83,0					281,7	281,7
118	Приводный корпус для двухмашинного агрегата	штук				12,0	5,0	72,0					0,4	0,4
119	Корпус нижнего редуктора компрессора КТ6 (электровоз ВЛ60)	штук				12,0	23,7	77,0					2,1	2,1
120	Корпус верхнего редуктора компрессора КТ6 (электровоз ВЛ60)	штук				12,0	21,5	79,0					1,9	1,9
121	Внешняя пружина	штук				10 000,0	4 381,3	45,0					391,2	391,2
122	Внутренняя пружина	штук				10 000,0	2 519,0	53,0					224,9	224,9
123	Триангель	штук				1 000,0	1 737,5	68,0					155,1	155,1
124	Маятниковая подвеска для локомотивов	штук				400,0	104,7	42,0					9,3	9,3
125	Пружина для локомотивов	штук				700,0	227,3	50,0					20,3	20,3

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
126	Клин тягового хомута	штук				2 000,0	558,8	47,0					49,9	49,9
127	Ключ Пандрол	штук				400,0	653,2	72,0					58,3	58,3
128	Компенсатор блоково-палиспатный КБП	штук				685,0	3 518,3	71,0					314,1	314,1
129	Чека тормозной колодки	штук				10 000,0	245,3	44,0					21,9	21,9
130	Двухосная тележка	штук				410,0	61 530,4	35,0					5 493,8	5 493,8
131	Часть тангенциальной опоры	к-т				500,0	6 226,8	31,0					556,0	556,0
132	Поршень Д-100.04.001-5 (с механической обработкой)	штук				250,0	687,6	60,0					61,4	61,4
133	Поршень Д-100.04.001-5 (без механической обработки)	штук				250,0	337,7	60,0					30,1	30,1
134	Стрелка гидравлического экскаватора	штук				13,0	550,0	40,0					49,1	49,1
135	Рукоятка гидравлического экскаватора	штук				13,0	337,0	43,0					30,1	30,1
136	Ковш гидравлического экскаватора	штук				13,0	300,8	27,0					26,9	26,9
137	Рама шасси гидравлического экскаватора	штук				13,0	787,9	29,0					70,3	70,3
138	Гидравлик экскаватор айланма платформасы	штук				13,0	696,2	26,0					62,2	62,2
139	Корпус вертикального передатчика (верхний)	штук							10,0	145,9	100,0			
140	Корпус вертикального передатчика (нижний)	штук							10,0	145,9	100,0			
141	Нагнетательный вал II ступени Д100.37.126	штук							10,0	100,3	100,0			
142	Вал вертикального передатчика Д100.08.057	штук							10,0	13,5	100,0			
143	Штанга Д49.92.06-1 (длинная)	штук							80,0	19,3	100,0			
144	Штанга Д49.92.05-1 (короткая)	штук							80,0	16,3	100,0			
145	Шестерня ТЭД правая 8ГН.240.217	штук							24,0	67,9	100,0			
146	Шестерня ТЭД левая 8ГН.240.218	штук							24,0	67,9	100,0			
147	Вкладыш МОП (ЦАМ)	пар							100,0	652,5	100,0			
148	Шестерня Д49.128.1	штук							10,0	15,6	100,0			
149	Приводный вал 1А-5Д49.128.17	штук							10,0	8,5	100,0			
150	Цилиндрическая втулка Д49.36.1-01	штук							115,0	842,5	100,0			
151	Цилиндрическая гильза Д50М.01.002	штук							30,0	299,7	100,0			
152	Шкив Д50.34.025	штук							5,0	8,2	100,0			
153	Вал основного водяного насоса Д49.123.2спч	штук							10,0	28,5	100,0			
154	Вал дополнительного водяного насоса Д49.123.2спч	штук							10,0	29,1	100,0			
155	4-х осный вагон-хоппер для перевозки зерновой продукции (модель 19-6709)	вагон							100,0	79 374,7	37,0			
156	4-х осный вагон-хоппер для перевозки минеральной продукции (модель 19-6710)	вагон							20,0	16 703,2	37,0			

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
157	4-х осный вагон-самосвал (Думпка) типа 5 ВС-60 АО-3904.00.00.000 СБ	вагон							12,0	11 656,8	35,0			
158	Двухместный фитинг АО 1356 (литой)	штук							1 500,0	958,8	100,0			
159	Одноместный фитинг АО 1353 (литой)	штук							2 500,0	2 195,9	101,0			
160	КСО Ролги (литой)	штук							1 500,0	2 730,9	100,0			
161	Неповоротный башмак 9597.41.006 (литой)	штук							2 400,0	875,2	200,0			
162	Центрирующая балочка (литая)	штук							2 000,0	554,9	200,0			
163	Упор триангеля (литой)	штук							3 600,0	1 482,7	200,0			
164	Задник упор надпятника (литой)	штук							200,0	849,9	100,0			
165	Сектор 9768.45.015	вагон							5 000,0	418,1	100,0			
166	Закидка 9768.45.016	вагон							6 000,0	815,4	100,0			
167	Наконечник триангеля правый 95997.41.004	штук							800,0	82,9	100,0			
168	Наконечник триангеля левый 95997.41.005	штук							800,0	82,9	100,0			
169	Державка мертвой точки	штук							500,0	63,4	100,0			
170	Колодка опорная 8739В(башмак)	штук							10 000,0	1 881,6	100,0			
171	Гайка ходовая	штук							180,0	6,5	100,0			
172	Кронштейн расцепоного рычага 106.00.008	штук							800,0	101,3	100,0			
173	Кронштейн расцепоного рычага 106.00.009	штук							800,0	103,7	100,0			
174	Верхняя часть токоприемника для новых электровозов Я	штук							60,0	1 159,9	55,0			
175	Полоз токоприемника	штук							150,0	306,5	40,0			
176	Подрельсовые прокладки	штук							100 000,0	3 551,9	40,0			
177	Балочка центрирующая (2ВС-105)	штук							92,0	19,8	40,0			
178	Корпус для поглощающего аппарата ПМК-110 (нет чертежа)	штук							28,0	79,1	40,0			
179	Букса средняя для думпкара	штук							124,0	897,5	83,0			
180	Баббит Б83	тн							15,0	17 871,7	17,0			
181	Баббит БК2	тн							15,0	2 112,6	27,0			
182	Клемма	штук							10 000,0	531,6	76,0			
183	Болт стыковой М24х150 (Гост 11530-2014) 3-2010	штук							6 000,0	170,8	100,0			
184	Болт стыковой М27х160 (Гост 11530-2014) 3-2011.	штук							6 000,0	230,2	100,0			
185	Болт стыковой 2М27х180 для изостыков 3-0098	штук							6 000,0	241,4	100,0			
186	Болт стыковой 2М24х160 для изостыков 3-0098.01	штук							6 000,0	158,2	100,0			
187	Противовес для колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							16,0	388,9	36,9			
188	Пальцы для соединения рабочих частей колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							336,0	475,2	38,8			

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
189	Отвал колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							14,0	107,8	38,9			
190	Стрелка колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							26,0	1 100,0	40,2			
191	Рукоять колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							26,0	674,1	43,4			
192	Ковш колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							26,0	601,5	39,3			
193	Рама шасси колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							26,0	1 575,9	38,1			
194	Поворотная платформа колесного/гусеничного гидравлического экскаватора	штук							26,0	1 392,4	36,7			
195	Шестерня редуктора электровоза 8ТН.240.131 ВЛ60, ВЛ80	штук							18,0	9,5	100,0			
196	Шестерня редуктора электровоза 8ТН.244.047 ВЛ60, ВЛ80	штук							18,0	50,1	100,0			
197	Основной полос ТЭД-ЭД118	штук							650,0	4 212,0	100,0			
198	Дополнительный полос ТЭД-ЭД118	штук							650,0	3 763,5	100,0			
199	Основной полос ТЭД-НБ514	штук							170,0	1 280,1	100,0			
200	Дополнительный полос ТЭД-НБ514	штук							170,0	1 215,5	100,0			
201	Компенсирующий полос ТЭД-НБ514	штук							170,0	1 088,0	100,0			
202	Грузовой вагон	штук							210,0	142 913,8	36,0			
203	Автосцепка в сборе	штук							1 000,0	6 154,7	94,0			
204	Замок автосцепки	штук							1 000,0	325,9	56,0			
205	Замкодержатель автосцепки	штук							1 000,0	153,1	90,0			
206	Подъемник замка автосцепки	штук							1 000,0	82,8	88,0			
207	Валик подъемника автосцепки	штук							1 000,0	100,8	82,0			
208	Предохранитель автосцепки	штук							1 000,0	57,2	86,0			
209	Пятник для вагонов	штук							140,0	320,4	78,0			
210	Штурвал	штук							200,0	37,1	83,0			
211	Сектор червячный	штук							200,0	100,2	92,0			
212	Накладка Р50	штук							1 000,0	463,7	86,0			
213	Накладка Р65	штук							1 000,0	565,9	57,0			
214	Подкладка Р50	штук							10 000,0	2 877,7	80,0			
215	Подкладка Р65	штук							10 000,0	3 237,4	83,0			
216	Поршень Д-100.04.001-5 (с механической обработкой)	штук							500,0	1 453,0	60,0			
217	Поршень Д-100.04.001-5 (без механической обработки)	штук							500,0	733,0	60,0			
218	Тяговый хомут	штук							200,0	731,0	67,7			
219	Триангель	штук							1 000,0	2 045,1	68,0			
220	Подвеска маятниковая	штук							400,0	25,5	42,0			

№	Наименование локализуемого продукта	Единица измерения	2021 г.			2022 г. (ожд.)			2023 г. (план)			Результаты локализации		
			Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Кол-во	Сумма	Уровень локализации, %	Добавленная стоимость от реализации локализуемого продукта (млн.сум)	Эффект замещения импорта (тыс.долл.)	Экономия иностранной валюты (тыс.долл.)
221	Клин тягового хомута	штук							2 000,0	291,2	47,0			
222	Компенсатор блочно-полиспастный КБП	штук							680,0	3 830,6	71,0			
223	Чека тормозной колодки	штук							10 000,0	256,8	44,0			
224	Тележка двухосной	штук							410,0	61 530,4	35,0			
225	Строительство новых пассажирских вагонов	штук							20,0	120 000,0	40,0			
226	Аккумуляторный короб (3-х секционный)	штук							20,0	280,0	40,0			
227	Упор задний	к-т							10,0	106,0	40,0			
228	Упор передний	к-т							10,0	157,2	40,0			
229	Поглощающее устройство Р-5П	штук							20,0	129,2	40,0			
230	Центральная подвесная пружина 101	штук							80,0	87,7	40,0			
231	Центральная подвесная пружина 102	штук							80,0	45,3	40,0			
232	Центральная подвесная пружина 103	штук							80,0	22,0	40,0			
233	Внешняя буксировочная пружина	штук							160,0	14,1	40,0			
234	Внутренняя буксировочная пружина	штук							160,0	88,9	40,0			
235	Буферный стакан	к-т							40,0	160,0	40,0			
236	Паровой отопительный котел	штук							10,0	104,5	40,0			
237	Водяной бак	штук							10,0	230,0	40,0			
238	Вагонная тележка	штук							10,0	1 690,0	40,0			

XI. Инвестиционные проекты

Проекты, запланированные к реализации в соответствии с Инвестиционной программой АО «Узбекистон темир йуллари» в 2023 году, разрабатывались на основе следующих принципов:

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

Инвестиции осуществляются с целью обеспечения бесперебойной работы АО «Узбекистон темир йуллари», улучшения операционной деятельности и увеличения прибыльности.

Запланированные инвестиции должны быть технически, финансово и экономически обоснованы, чтобы каждый проект имел финансовую и экономическую отдачу.

Капитальные затраты в 2023 г. – 469,03 млн долларов США.

Большую часть затрат составят проекты по электрификации железной дороги Бухара-Ургенч-Хива, строительству новой железнодорожной линии Шават-Караузьяк и совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Амударью, строительству электрифицированной железной дороги Ангрэн-Поп и электрификации участка железной дороги Поп-Коканд-Андижан», строительству второго пути электрифицированной высокоскоростной железнодорожной линии Навои-Бухара.

Таблица 39. Инвестиции, разделенные на проекты в 2023 году

Проект	Сумма инвестиций (экв. млн. долл. США)	В процентах от общей суммы, %
Новое строительство	102,53	21,86
Модернизация и реконструкция	241,15	51,41
Другие направления	125,35	26,72
Всего	469,03	100,0

Финансирование инвестиционных проектов, запланированных на 2023 год, будет осуществляться преимущественно за счет собственных средств общества. В таблице 39 приведены источники финансирования его инвестиционных проектов.

Таблица 40. Источники инвестиций.

Источник финансирования	Сумма инвестиций (экв. млн. долл. США)	В процентах от общей суммы, %
Средства АО УТЙ	293,23	62,52
Прямые иностранные инвестиции	44,75	9,54
Средства международных финансовых институтов и иностранных государственных финансовых организаций	101,05	21,54
Средства фонда реконструкции и развития	10	2,13
Средства коммерческих банков	20	4,26
Всего	469,03	100

Приоритетные инвестиционные проекты на 2023 год:

- проект «Строительство новой железнодорожной линии Шават-Караузьяк и совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Амударью» повысит эффективность пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также обеспечит близость и удобство автомобильного и железнодорожное сообщение между городами Нукус и Ургенч и создаст благоприятные условия для экономического и социального развития Хорезмской области и Республики Каракалпакстан.

- реализация проекта «Ташкентская наземная линия метрополитена общего пользования» позволит развить дорожно-транспортную инфраструктуру города Ташкента, сократить пассажиропоток автотранспортом, что улучшит экологическую ситуацию.

- реабилитация железных дорог обеспечивает безопасность движения поездов, снижает эксплуатационные расходы и повышает качество предоставляемых услуг.

- строительство, приобретение, модернизация и восстановление подвижного состава компании, обновление, усовершенствование подвижного состава, снижение эксплуатационных расходов, обеспечение безопасности движения поездов и содействие повышению качества предоставляемых услуг.

Инвестиционные проекты, реализуемые АО «Узбекистон темир йуллари»

Таблица 41 (млн. долларов)

№	Наименование и инициатор проекта	Общая стоимость проекта	Остаток 01.01.2022г.	План освоения 2022г.	Январь-декабрь		К отчетному периоду, %
					план	факт	
	Всего :	2306,68	1728,92	486,47	486,47	486,87	100%
	без государственного бюджета:	2098,28	1654,85	465,04	465,04	465,44	100%
	в том числе:						
	<i>государственный бюджет</i>	208,40	74,07	21,43	21,43	21,43	100%
	<i>средства АО УТЙ</i>	1296,07	1072,49	281,54	281,54	281,94	100%
	<i>иностранные кредиты под гарантией Республики Узбекистан</i>	426,16	426,16	75,00	75,00	75,00	100%
	<i>кредиты коммерческих банков</i>	0,96		22,00	22,00	22,00	100%
	<i>прямые иностранные инвестиции</i>	188,25	43,25	41,50	41,50	41,50	100%

№	Наименование и инициатор проекта	Общая стоимость проекта	Остаток 01.01.2022г.	План освоения 2022г.	Январь-декабрь		К отчетному периоду, %
					план	факт	
	<i>Средства ФРР</i>	153,40	80,79	45,00	45,00	45,00	100%
	<i>из них:</i>						
1	Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией участка «Пап-Коканд-Андижан»	1461,10	185,68	65,57	65,57	65,57	100%
2	Электрификация железной дороги Бухара-Ургенч-Хива	437,52	434,42	42,96	42,96	42,96	100%
3	Строительство новой железнодорожной линии Шават-Караузьяк и совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Амударью	173,78	139,12	65,00	65,00	62,00	95%
4	Строительство наземного кольцевого метро в городе Ташкенте	350,73	155,00	63,43	63,43	66,43	105%

№	Наименование и инициатор проекта	Общая стоимость проекта	Остаток 01.01.2022г.	План освоения 2022г.	Январь-декабрь		К отчетному периоду, %
					план	факт	
5	Строительство второго пути электрифицированной скоростной железнодорожной линии Навои-Бухара	141,65	112,98	75,00	75,00	75,00	100%
6	Электрификация железнодорожного участка Мароканд-Навои	48,98	20,18	20,18	20,18	20,18	100%
7	Реабилитация железных дорог	240,10	240,10	48,10	48,10	48,50	101%
8	Строительство грузовых вагонов	238,00	238,00	28,00	28,00	28,00	100%
9	Модернизация грузовых вагонов и продление срока их службы	34,22	34,22	6,80	6,80	6,80	100%
10	Восстановление локомотивов	60,20	60,20	10,35	10,35	10,35	100%

№	Наименование и инициатор проекта	Общая стоимость проекта	Остаток 01.01.2022г.	План освоения 2022г.	Январь-декабрь		К отчетному периоду, %
					план	факт	
11	Закупка станков и технологий для подразделений компании	51,20	51,20	11,80	11,80	11,80	100%
12	Строительство многопрофильной клиники в Ташкенте	188,25	43,25	41,50	41,50	41,50	100%
13	Создание современных скоростных электропоездов по маршруту «Ташкент-Чирчик-Ходжикент».	13,88	13,73	6,95	6,95	6,95	100%
14	Строительство общежития на 150 мест для школы №22 «Бахшичилик» в г.Термезе Сурхандарьинской области	0,84	0,84	0,83	0,83	0,83	100%

ИНФОРМАЦИЯ

об реализуемых АО «Узбекистон темир йуллари» инвестиционных проектах в 2023 году

Гр	Наименование и индикатор проекта	Наименование регионов	Наименование районов и городов	Мощность проекта	Срок реализации (месяц, год)	Иностраный партнер		Направление отрасли (промышленность, сельское хозяйство, обслуживание - инфраструктура, образование)	Направление (масложивора или промышленность, птицеводство, торговля, строительство дорог, создание ДОО)	Направление проекта (новое строительство, модернизация и реконструкция, другое)	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.202г.	Прогноз освоения в 2023 году				в том числе:				Обслуживающий банк	Наличие ТЭО/ТЭР, бизнес-плана проекта		Наличие инвест/кредитного соглашения		Основание для реализации проекта (постановление Президента РК, решение, протокол Правительства РУз или другое)		
						иностраный инвестор	государство						Всего	из него			I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.		утвержденный (номер и дата)	ориентировочная дата утверждения (месяц, год)	подписанное (номер и дата)	ориентировочная дата подписания (месяц, год)			
														Строительные работы	Оборудование	Другое												
	Всего	0	0	0	0						3 650,61	1 761,56	469,03	198,24	246,00	23,19	99,48	110,79	123,98	140,78								
	<i>из него:</i>	0	0	0	0	0																						
	<i>собственные средства</i>																											
	<i>прямые иностранные инвестиции</i>																											
	<i>Иностранные инвестиции под гарантией государства</i>																											
	<i>средства Фонда реконструкции и развития</i>																											
	<i>кредиты коммерческих банков</i>																											
Новое строительство											731,82	151,98	102,53	50,14	44,03	8,36	27,72	32,65	18,71	23,45								
1	Строительство наземной кольцевой линии метрополитена в г. Ташкенте (II этап)	г. Ташкент	Мирабадский, Сергелийский, Яншабадский, Яқсарайский, Учтентиский, Шайхонтохурский, Алмазарский, Чиланзарский, Юнусободский районы	25,92 км	2017-2023 гг.	Эксимбанк Китая	Китай	социальная сфера	новое строительство		350,73	48,80	30,00	0,00	30,00	0,00	15,00	15,00	0,00	0,00	НБУз	Утверждено постановление Кабинета Министров РУз от 26.11.2021г. №715					Постановление Президента РУз от 19.05.17г. №ПН-2979 и Указ Президента РУз от 24.05.18г. №УП-5447	
	<i>средства ФРП</i>																											
	<i>кредиты коммерческих банков</i>																											
2	Строительство новой железнодорожной линии Шаваот-Каравук и совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Амударью	Республика Каракашштатская и Хорезмская область	Карауязский, Амударынский, Гуразенский и Шаваотский районы	82,2 км	2021-2024 гг.			железнодорожная сфера	новое строительство		190,14	92,78	62,78	48,34	6,28	8,16	10,67	11,30	18,21	22,60	Унпрометрбанк	Внесено в Кабинет Министров РУз					Постановление Президента РУз от 03.04.2021г. №175	
	<i>собственные средства</i>										156,00	92,78	62,78	48,34	6,28	8,16	10,67	11,30	18,21	22,60								
	<i>средства ФРП</i>										33,20						0,00	0,00	0,00	0,00								
	<i>кредиты коммерческих банков</i>										0,94						0,00	0,00	0,00	0,00								
3	Строительство многопрофильной клиники в г. Ташкенте	г. Ташкент	Яншабадский район	объект	2017-2023 гг.						188,30	7,75	7,75		7,75		1,75	6,00										
	<i>прямые иностранные инвестиции и кредиты</i>											7,75	7,75		7,75		1,75	6,00										
4	Строительство железнодорожного пункта пропуска Оксунрик в пределах государственной границы между Республикой Узбекистан и Республикой Казахстан	Ташкентская область	Ташкентский район	объект	2023-2024 гг.			железнодорожная сфера	новое строительство		2,65	2,65	2,00	1,80	0,00	0,20	0,30	0,35	0,50	0,85								Постановление Президента РУз от 12.04.2018г. №ПП-5414
	<i>собственные средства</i>										2,65	2,65	2,00	1,80		0,20	0,30	0,35	0,50	0,85								
Модернизация и реконструкция											2 060,77	758,46	241,15	142,60	84,82	14,33	51,07	51,08	67,49	71,51								
5	«Строительство электрифицированной железной дороги Ангрэн-Пан и электрификация железнодорожного участка Пан-Коканд-Анджидан»	Наманганская, Анджиданская и Ферганская области	Пан, Коканд, Анджидан и т.д.	объекты инфраструктуры	2021-2024 гг.	ОТБ	МФИ	железнодорожная сфера	модернизация и реконструкция		1231,50	139,90	47,00	8,46	32,90	5,64	9,27	9,58	12,99	15,16		Распоряжение Кабинета Министров РУз от 20.08.2016г №642-Ф	Забонное соглашение от 06.08.2021г. № 4000UZB				ДСП постановление Кабинета Министров РУз от 24.07.2021г. №461 2021 йил 24 июль куни Узбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг "О мерах по завершению работ, проводимых с участием Азиатского банка развития" г/т №461	
	<i>собственные средства</i>										458,03	63,88	10,00	1,80	7,00	1,20	2,50	2,50	2,50	2,50								
	<i>Иностранные инвестиции под гарантией государства (ОТБ)</i>										121,00	76,00	37,00	6,66	25,90	4,44	6,77	7,08	10,49	12,66								
	<i>средства ФРП</i>										242,49																	
	<i>Иностранные инвестиции под гарантией государства (Эксимбанк)</i>										410,00																	

6	Строительство второго пути электрифицированной скоростной железнодорожной линии Навои-Бухара	Навоийская и Бухарская области	Навоийская область, г.Навои, Кармановский и Кизилтегинский районы, Каганский район Бухарской области	92,3 км	2020-2023 гг.			железнодорожная сфера	новое строительство	141,65	33,00	33,00	29,17	3,30	0,53	8,60	8,20	8,10	8,10	НБУз	Внесено в Кабинет Министров РУз		Постановление Президента РУз от 30.12.2021г. №ПН-72
	собственные средства									141,65	33,00	33,00	29,17	3,30	0,53	8,60	8,20	8,10	8,10				
7	Электрификация железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива	Бухарская и Хорезмская области	города Бухара, Ургенч и Хива	661,5 км	2022-2024 гг.	Азиатский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	МФИ	железнодорожная сфера	модернизация и реконструкция	437,52	335,46	108,05	51,86	48,62	7,56	20,75	20,85	33,15	33,30	НБУз	Внесено в Кабинет Министров РУз	29.12.2021г. № 4170-УЗВ, 25.03.2022г. №L0341A	Постановления Президента РУз от 06.03.2015г. №2313 от 30.12.2021г. №72, а также протокол расширенного собрания по итогам визита Президента РУз в Хорезмскую область
	собственные средства									167,52	136,46	44,00	21,12	19,80	3,08	8,75	8,85	13,15	13,25				
	Иностранные инвестиции под гарантией государства									270,00	199,00	64,05	30,74	28,82	4,48	12,00	12,00	20,00	20,05				
8	Строительство железной дороги на территории свободной экономической зоны «Наманган» в Чугском районе Наманганской области	г.Ташкент	Яшнабадский район	объект	2018-2024 гг.			авиа сфера	другое	10,00	10,00	5,00	5,00			1,25	1,25	1,25	1,25	НБУз	В соответствии с поручением Администрации Президента РУз от 24.09.2021г. №РА1/1-1517, срок внесения ТЭР проекта в Кабинет Министров продлен до 1 декабря 2022 года.		Постановления Президента РУз от 30.06.17г. №ПН-3104 и от 03.01.18г. №ПН-3456
	собственные средства										10,00	5,00	5,00			1,25	1,25	1,25	1,25				
9	Реконструкция железнодорожных путей	по всей республике	по всей республике	900 км	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	240,10	240,10	48,10	48,10	0,00	0,60	11,20	11,20	12,00	13,70	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									240,10	240,10	48,10	48,10		0,60	11,20	11,20	12,00	13,70				
Другие направления										858,02	851,12	125,35	5,50	117,15	0,50	20,69	27,06	37,78	45,82				
10	Модернизация грузовых вагонов и продление срока их службы	по всей республике	по всей республике	6349 ед.	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	34,22	34,22	6,85	0,00	6,85	0,00	1,60	1,60	1,85	1,80	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									34,22	34,22	6,85	0,00	6,85	0,00	1,60	1,60	1,85	1,80				
11	Приобретение техники и технологий для подразделений компании	по всей республике	по всей республике	оборудование и технологии	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	58,20	58,20	10,00	0,00	10,00	0,00	2,50	2,50	2,50	2,50	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									58,20	58,20	10,00	0,00	10,00	0,00	2,50	2,50	2,50	2,50				
12	Строительство грузовых вагонов	по всей республике	по всей республике	3750 дона	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	228,00	228,00	40,00	0,00	40,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									228,00	228,00	40,00	0,00	40,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00				
13	Восстановление локомотивов	по всей республике	по всей республике	139 дона	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	60,20	60,20	12,50	0,00	12,50	0,00	3,20	3,10	3,10	3,10	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									60,20	60,20	12,50	0,00	12,50	0,00	3,20	3,10	3,10	3,10				
14	Обновление парка пассажирских вагонов	по всей республике	по всей республике	150 дона	2023-2027 гг.			железнодорожная сфера	другое	67,50	67,50	12,00	0,00	9,80	0,00	2,20	2,60	3,50	3,70	НБУз	не требуется		проекта Концепции развития
	собственные средства									67,50	67,50	12,00	0,00	9,80	0,00	2,20	2,60	3,50	3,70				
15	Приобретение электропоездов	по всей республике	по всей республике	42 дона	2023-2028 гг.			железнодорожная сфера	модернизация и реконструкция	396,00	396,00	37,00	0,00	37,00	0,00	6,00	14,80	22,20		НБУз			Постановление Президента РУз от 28.04.2022г. №221, поручение Администрации Президента РУз от 16.05.2022г.
	прямые иностранные инвестиции									396,00	396,00	37,00	0,00	37,00	0,00	6,00	14,80	22,20					
16	Организация движения современных скоростных электропоездов по маршруту «Ташкент-Чирчик-Ходжикент».	г.Ташкент и Ташкентская область	Кибрайский и Бустанлыкский районы, г.Чирчик	65,6 км	2022-2024 гг.			железнодорожная сфера	модернизация и реконструкция	13,90	7,00	7,00	5,50	1,00	0,50	1,19	1,26	2,03	2,52	НБУз			проекта Концепции развития
	собственные средства									7,70	7,70	7,00	5,50	1,00	0,50	1,19	1,26	2,03	2,52				
	АО «Узбекирчо»									8,0													

ХII. Управление бизнес-рисками

Нерентабельность тарифов на внутренних и экспортных перевозках.

Тарифы на перевозки грузов во внутренних направлениях регулируются государством в соответствии с Законом Республики Узбекистан «О естественных монополиях». Наибольшая часть (60,5 процента) объема перевозок грузов АО «Узбекистон темир йуллари» приходится на местные грузоперевозки.

Низкий (убыточный) уровень тарифов на внутреннем и экспортном направлениях снижает финансовую устойчивость АО «Узбекистон темир йуллари», создает риск погашения кредитов, взятых на реализацию инвестиционных проектов, а главное, реализует стратегию развития АО «Узбекистон темир йуллари» на среднесрочную и долгосрочную перспективу не допускает увеличения.

Предложение: Предлагается использовать подход «Cost+» при определении уровня тарифа во внутренних перевозках, то есть устанавливать уровень тарифа на уровне не ниже уровня себестоимости перевозчика (себестоимости) + уровень достаточной рентабельности.

Пересмотр железнодорожных тарифов в связи с повышением базовых цен, влияющих на уровень тарифов.

Потребляемое АО «Узбекистон темир йуллари» дизельное топливо составляет около 100 000 тонн в год, из них более 65 000 тонн используется для буксировки поездов, а остальное – для реализации инвестиционных проектов и личных нужд предприятий. За последние годы цена ГСМ выросла в 3,3 раза, а с 1 января 2022 года цена 1 тонны дизельного топлива составит более 47 процентов. На сегодняшний день дополнительная потребность предприятий в финансовых ресурсах на приобретение горюче-смазочных материалов составляет более 700 млрд сумов. Кроме того, значительную долю (более 22 процентов) транспортных расходов составляет заработная плата работников. По состоянию на 1 ноября 2022 года численность работников основной деятельности составила 51 059 человек. С 2019 года рост заработной платы составил более 200 процентов.

Несмотря на ежегодное повышение цен на основные составляющие стоимости тарифов на железнодорожные перевозки, последнее утвержденное повышение тарифов на внутрироссийские перевозки было осуществлено в марте 2019 года.

Предложение: С учетом ценовых изменений основной группы элементов затрат, влияющих на уровень тарифов АО «Узбекистон темир йуллари», предлагаем провести пересмотр тарифов на перевозки грузов во внутригосударственном сообщении.

Наличие нагрузки на грузоперевозки за счет кросс-субсидирования пассажирских перевозок за счет доходов от грузоперевозок.

В 2021 году убыток от пассажирских перевозок на железных дорогах был равен 884,8 млрд сумов, этот убыток полностью покрывался доходами от грузовых перевозок и составил 11% от общих доходов от перевозок. В первом полугодии 2022 года убыток от пассажирских перевозок составил 606,3 млрд сумов.

ХIII. Экология и влияние на окружающую среду

Основной задачей АО «Узбекистон темир йуллари» в вопросах охраны окружающей среды является поэтапное снижение текущих показателей негативного воздействия на окружающую среду до установленных нормативов и ниже, совершенствование технологических процессов и переход на ресурсосберегающие технологии, защита окружающей среды состоит из создания и обновления нормативной базы в сфере.

Главной особенностью железных дорог является бесперебойная перевозка грузов и пассажиров и оборот производственных объектов. В таких условиях одной из важнейших задач, решаемых в области охраны окружающей среды, является снижение выбросов вредных веществ в атмосферу. Для этого на стационарных источниках устанавливается пылегазоочистное оборудование с процентом очистки не менее 95%. Кроме того, АО «Узбекистон темир йуллари» осуществляет поэтапную электрификацию железных дорог и замену тепловозов на электровозы.

Электрификация железных дорог станет основной мерой по сокращению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов более чем на 2 000 тонн в год. При этом снижение выбросов в атмосферу обеспечивается заменой тепловозов электровозами, переводом пассажирских поездов и малых станций на электрообогрев, модернизацией существующего подвижного состава с полной заменой дизелей, приобретением новых современных электровозов. локомотивы.

В 2023 году в целях снижения воздействия хозяйственной деятельности АО «Узбекистон темир йуллари» на окружающую среду планируется использовать выделенные средства в размере **640 800 тыс. сумов** в соответствии с мероприятиями – мероприятиями, разработанными для охраны окружающей среды в предприятия и структурные подразделения общества, в том числе: по охране атмосферного воздуха - **255 800,0 тыс.сум**; на водные ресурсы – **114 900,0 тыс.сум**; на землю и минерально-сырьевые ресурсы - **145 600,0 сум**; на охрану животного и растительного мира - **123 700,0 тыс.сум**.

Планируется провести ряд мероприятий на предприятиях. Например:

- перевод автотранспорта на газовое топливо;
- поэтапная замена старых, морально устаревших паровых и водогрейных котлов большой мощности на более экономичные и современные котлы.

Все вышеперечисленные мероприятия направлены на снижение негативных последствий выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, рациональное и экономное использование природных ресурсов. В целом реализация запланированных мероприятий позволит снизить вредные выбросы в атмосферу примерно на 20% по сравнению с прошлым годом.

XIV. Роль проектов, реализуемых на основе механизмов государственного-частного партнерства.

В соответствии с протоколом № 1 заседания Совета Агентства стратегических реформ при Президенте Республики Узбекистан от 28 сентября 2022 года возложена задача строительства отдельной высокоскоростной пассажирской железнодорожной линии в направлении «Ташкент-Самарканд».

В настоящее время на этом участке железной дороги пассажирские поезда курсируют вместе с грузовыми поездами на линиях железных дорог общего пользования. Это, в свою очередь, вызывает ряд проблем.

В целях устранения этих проблем и ускоренного развития железнодорожного транспорта в республике, дальнейшего развития туристического потенциала регионов, планируется реализовать проект строительства отдельной линии высокоскоростной пассажирской железной дороги в направлении «Ташкент-Самарканд» в результате предварительных исследований на основе механизмов (проектирование-финансирование-строительство-эксплуатация) государственного-частного партнерства.

В настоящее время разработано техническое задание на разработку технико-экономического обоснования, и вопрос финансирования разработки технико-экономического обоснования.

XV. Приложения.

**Таблица 15.1. Бухгалтерский баланс на 2023 год.
(форма №1)**

млн. сум

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
1	2	3	4	5	6	7	8
Актив							
I. Долгосрочные активы							
Основные средства:							
Первоначальная (восстановительная) стоимость (0100, 0300)	10	30 454 673	31 941 050	32 899 281	33 886 260	34 902 848	35 949 933
Сумма износа (0200)	11	11 629 529	14 304 879	14 954 256	15 604 562	16 254 865	16 904 523
Остаточная (балансовая) стоимость (стр. 010 – 011)	12	18 825 145	17 636 171	17 945 025	18 281 698	18 647 983	19 045 410
Нематериальные активы:		-	-	-	-	-	-
Первоначальная стоимость (0400)	20	3 834	4 070	4 070	4 070	4 070	4 070
Сумма амортизации (0500)	21	2 132	2 681	2 817	2 955	3 092	3 228
Остаточная (балансовая) стоимость (стр. 020 – 021)	22	1 702	1 389	1 252	1 115	978	841
Долгосрочные инвестиции, всего (стр. 040 + 050 + 060 + 070 + 080), в том числе:	30	1 639 588	1 690 951	1 690 951	1 690 951	1 690 951	1 690 951
Ценные бумаги (0610)	40	83	83	83	83	83	83
Инвестиции в дочерние хозяйственные общества (0620)	50	131 577	158 308	158 308	158 308	158 308	158 308
Инвестиции в зависимые хозяйственные общества (0630)	60	398 098	398 098	398 098	398 098	398 098	398 098

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
Инвестиции в предприятие с иностранным капиталом (0640)	70	622 481	622 481	622 481	622 481	622 481	622 481
Прочие долгосрочные инвестиции (0690)	80	487 348	511 982	511 982	511 982	511 982	511 982
Оборудование к установке (0700)	90	155 272	159 449	157 871	156 308	154 760	153 228
Капитальные вложения (0800)	100	5 286 944	5 828 031	5 770 328	5 713 196	5 656 629	5 600 623
Долгосрочная дебиторская задолженность (0910, 0920, 0930, 0940)	110	554 707	554 165	548 678	543 246	537 867	532 541
Долгосрочные отсроченные расходы (0950, 0960, 0990)	120	32 844	32 563	32 563	32 563	32 563	32 563
Итого по разделу I (стр. 012 + 022 + 030 + 090 + 100 + 110 + 120)	130	26 496 201	25 902 719	26 146 668	26 419 076	26 721 732	27 056 158
II. Текущие активы		-	-	-	-	-	-
Товарно-материальные запасы, всего (стр. 150 + 160 + 170 + 180), в том числе:	140	2 098 461	2 458 814	2 359 117	2 264 148	2 173 682	2 087 506
Производственные запасы (1000, 1100, 1500, 1600)	150	1 886 834	2 082 995	1 983 805	1 889 338	1 799 369	1 713 685
Незавершенное производство (2000, 2100, 2300, 2700)	160	158 281	324 600	324 600	324 600	324 600	324 600
Готовая продукция (2800)	170	49 312	46 084	45 628	45 176	44 729	44 286
Товары (2900 за минусом 2980)	180	4 035	5 135	5 084	5 034	4 984	4 935
Расходы будущих периодов (3100)	190	7 272 265	7 006 827	6 937 453	6 868 765	6 800 758	6 733 423
Отсроченные расходы (3200)	200	-	-	-	-	-	-
Дебиторы, всего (стр. 220 + 240 + 250 + 260 + 270 + 280 + 290 + 300 + 310)	210	2 010 858	2 155 078	2 133 740	2 112 614	2 091 697	2 070 987
из нее: просроченная*	211	42 314	62 506	61 887	61 274	60 668	60 067

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
Задолженность покупателей и заказчиков (4000 за минусом 4900)	220	299 729	362 156	358 570	355 020	351 505	348 025
Задолженность обособленных подразделений (4110)	230	-	-	-	-	-	-
Задолженность дочерних и зависимых хозяйственных обществ (4120)	240	801 616	1 015 398	1 005 345	995 391	985 535	975 778
Авансы, выданные персоналу (4200)	250	1 239	1 529	1 514	1 499	1 484	1 470
Авансы, выданные поставщикам и подрядчикам (4300)	260	694 097	411 808	407 730	403 693	399 696	395 739
Авансовые платежи по налогам и другим обязательным платежам в бюджет (4400)	270	20 126	43 121	42 694	42 272	41 853	41 439
Авансовые платежи в государственные целевые фонды и по страхованию (4500)	280	17	393	389	385	381	378
Задолженность учредителей по вкладам в уставный капитал (4600)	290	-	-	-	-	-	-
Задолженность персонала по прочим операциям (4700)	300	5 070	3 650	3 613	3 578	3 542	3 507
Прочие дебиторские задолженности (4800)	310	188 965	317 023	313 884	310 776	307 699	304 653
Денежные средства, всего (стр. 330 + 340 + 350 + 360), в том числе:	320	347 623	544 013	546 733	549 467	552 214	554 975
Денежные средства в кассе (5000)	330	1	1	1	0	0	0
Денежные средства на расчетном счете (5100)	340	65 302	47 707	47 946	48 185	48 426	48 668
Денежные средства в иностранной валюте (5200)	350	121 634	216 662	217 746	218 834	219 928	221 028

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
Прочие денежные средства и эквиваленты (5500, 5600, 5700)	360	160 686	279 644	281 042	282 447	283 859	285 279
Краткосрочные инвестиции (5800)	370	175 343	172 714	171 004	169 311	167 635	165 975
Прочие текущие активы (5900)	380	3 230	3 222	3 190	3 159	3 128	3 097
Итого по разделу II (стр. 140 + 190 + 200 + 210+ 320 + 370 + 380)	390	11 907 780	12 340 669	12 151 238	11 967 464	11 789 114	11 615 964
Всего по активу баланса (стр. 130 + стр. 390)	400	38 403 981	38 243 389	38 297 906	38 386 540	38 510 846	38 672 121
Пассив							
I. Источники собственных средств							
Уставный капитал (8300)	410	410	3 989 273	3 828 949	3 828 949	3 828 949	3 828 949
Добавленный капитал (8400)	420	420	-	-	-	-	-
Резервный капитал (8500)	430	430	11 442 589	11 413 945	12 119 886	12 252 338	12 836 159
Выкупленные собственные акции (8600)	440	440	-	-	-	-	-
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) (8700)	450	450	736 634	741 134	306 434	477 174	230 074
Целевые поступления (8800)	460	460	772 676	977 154	967 479	957 900	948 416
Резервы предстоящих расходов и платежей (8900)	470	470	-	-	-	-	-
Итого по разделу I (стр. 410 + 420 + 430 – 440 + 450 + 460 + 470)	480	480	16 941 172	16 961 181	17 222 748	17 516 361	17 843 598

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
II. Обязательства		-	-	-	-	-	-
Долгосрочные обязательства, всего (стр. 500+ 520 + 530 + 540 + 550 + 560 + 570 + 580 + 590)	490	19 434 229	19 137 290	18 947 791	18 760 169	18 574 405	18 390 479
в том числе: долгосрочная кредиторская задолженность (стр. 500 + 520 + 540 + 560 + 590)	491	30 743	33 037	32 689	32 345	32 005	31 667
Долгосрочная задолженность поставщикам и подрядчикам (7000)	500	-	-	-	-	-	-
Долгосрочная задолженность обособленным подразделениям (7110)	510	-	-	-	-	-	-
Долгосрочная задолженность дочерним и зависимым хозяйственным обществам (7120)	520	-	-	-	-	-	-
Долгосрочные отсроченные доходы (7210, 7220, 7230)	530	-	-	-	-	-	-
Долгосрочные отсроченные обязательства по налогам и другим обязательным платежам (7240)	540	-	-	-	-	-	-
Прочие долгосрочные отсроченные обязательства (7250, 7290)	550	-	-	-	-	-	-
Авансы, полученные от покупателей и заказчиков (7300)	560	30 340	32 725	32 401	32 080	31 762	31 448
Долгосрочные банковские кредиты (7810)	570	19 403 286	19 104 253	18 915 102	18 727 824	18 542 400	18 358 812
Долгосрочные займы (7820, 7830, 7840)	580	200	-	-	-	-	-
Прочие долгосрочные кредиторские задолженности (7900)	590	403	312	288	265	242	219

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
Текущие обязательства, всего (стр. 610+ 630 + 640 + 650 + 660 + 670 + 680 + 690 + 700 + + 710 + 720 + 730 + 740 + 750 + 760)	600	2 028 580	2 144 917	2 127 368	2 110 010	2 092 843	2 075 864
в том числе: текущая кредиторская задолженность (стр. 610 + 630 + 650 + 670 + 680 + 690 + 700 + 710 + 720 + 760)	601	1 859 519	1 984 602	1 968 640	1 952 854	1 937 243	1 921 805
из нее: просроченная текущая кредиторская задолженность*	602	183 310	139 825	138 441	137 070	135 713	134 369
Задолженность поставщикам и подрядчикам (6000)	610	679 957	650 860	644 416	638 036	631 718	625 464
Задолженность обособленным подразделениям (6110)	620	-	-	-	-	-	-
Задолженность дочерним и зависимым хозяйственным обществам (6120)	630	72 321	155 078	153 542	152 022	150 517	149 027
Отсроченные доходы (6210, 6220, 6230)	640	-	-	-	-	-	-
Отсроченные обязательства по налогам и другим обязательным платежам (6240)	650	-	-	-	-	-	-
Прочие отсроченные обязательства (6250, 6290)	660	1 770	1 182	1 170	1 158	1 147	1 135
Полученные авансы (6300)	670	668 691	751 220	743 782	736 418	729 126	721 907
Задолженность по платежам в бюджет (6400)	680	45 313	37 485	37 114	36 747	36 383	36 023
Задолженность по страхованию (6510)	690	-	-	-	-	-	-
Задолженность по платежам в государственные целевые фонды (6520)	700	60 356	34 529	34 187	33 849	33 513	33 182

Наименование показателя	Код стр.	По итогам 2022 года (ожидаемое)		2023 год (прогноз)			
		на начало отчетного периода	на конец отчетного периода	01.04.2023г.	01.07.2023г.	01.10.2023г.	01.01.2024г.
Задолженность учредителям (6600)	710	-	-	-	-	-	-
Задолженность по оплате труда (6700)	720	217 263	247 440	248 677	249 921	251 170	252 426
Краткосрочные банковские кредиты (6810)	730	60 179	53 515	52 985	52 461	51 941	51 427
Краткосрочные займы (6820, 6830, 6840)	740	107 112	105 618	104 572	103 537	102 512	101 497
Текущая часть долгосрочных обязательств (6950)	750	-	-	-	-	-	-
Прочие кредиторские задолженности (6900 кроме 6950)	760	115 618	107 991	106 921	105 863	104 815	103 777
Итого по разделу II (стр. 490 + 600)	770	21 462 809	21 282 207	21 075 159	20 870 179	20 667 248	20 466 344
Всего по пассиву баланса (стр. 480 + 770)	780	38 403 981	38 243 389	38 297 906	38 386 540	38 510 846	38 672 121

**15.2-илова. Отчет о финансовых результатах на 2023 год
(форма 2)**

млрд.сум

Наименование показателя	№ строк и	2022 год				2023 год прогноз			
		1- квартал	1- полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемо е)	1- квартал	1- полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемое)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Выручка от реализации продукции (работ, услуг)	010	2 455,95	4 713,35	7 201,22	10 578,39	2 554,13	5 130,81	7 804,24	11 129,64
Производственная себестоимость реализованной продукции (работ, услуг)	020	2 019,18	4 144,45	6 602,83	8 517 ,80	2 270,30	4 554,29	6 951 ,45	8 965,49
Валовая прибыль(убыток) от реализации продукции (работ, услуг) (050-060)	030	436,76	568,89	598,38	2 060,59	283,83	576,52	852,79	2 164,15
Расходы периода, всего (стр.050+060+070+080), в том числе:	040	343,90	698,31	1 074,34	1 470,29	368,54	713,26	1 106,67	1 475,06
Расходы по реализации	050	4,5	9,78	15,23	20,85	4,82	9,96	15,45	20,60
Административные расходы	060	78,7	169,74	270,54	370,26	84,30	172,89	268,25	357,55
Прочие операционные расходы	070	260,73	518,79	788, 55	1 079,18	279,42	530,41	822,97	1 096,92
Расходы отчетного периода, вычитаемые из налогооблагаемой прибыли в будущем	080								
Прочие доходы от основной деятельности	090	91,41	239,82	350,83	470,00	100,00	200,00	320,00	480,00

Наименование показателя	№ строк и	2022 год				2023 год прогноз			
		1-квартал	1-полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемое)	1-квартал	1-полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемое)
Прибыль (убыток) от основной деятельности (стр.030-040+090)	100	184,28	110,40	-125,13	1 060,30	15,29	63,25	66,12	1 169,09
Доходы от финансовой деятельности, всего (стр.120+130+140+150+160), в том числе:	110	125,61	1 448,39	1 680,62	1 005,26	250,00	1 072,77	1 222,79	1 405,00
Доходы в виде дивидендов	120	0,23	162,87	172,01					
Доходы в виде процентов	130	3,74	7,47	9,12	12,16	3,25	6,50	9,75	13,00
Доходы от финансовой аренды	140								
Доходы от валютных курсовых разниц	150	121,08	1 277,38	1 498,72	802,68	243,75	1 060,27	1 195,04	1 372,00
Прочие доходы от финансовой деятельности	160	0,56	0,66	0,76	190,42	3,00	6,00	18,00	20,00
Расходы по финансовой деятельности (стр.180+190+200+210), в том числе:	170	951,15	1 480,44	1 757,49	2 060,30	700,00	1 400,00	1 800,00	2 500,00
Расходы в виде процентов	180	203,40	299, 89	512,42	683,22	246,84	458,42	564,21	67,00
Расходы в виде процентов по финансовой аренде	190	0,02	0,03	0,05					
Убытки от валютных курсовых разниц	200	747,74	1 180,52	1 244,92	1 376,92	453,10	941,47	1 235,66	2 432,84
Прочие расходы по финансовой деятельности	210			0,11	0,16	0,06	0,11	0,13	0,16

Наименование показателя	№ строк и	2022 год				2023 год прогноз			
		1-квартал	1-полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемое)	1-квартал	1-полугодие	9 месяцев	Год (ожидаемое)
Прибыль (убыток) от общехозяйственной деятельности (стр.100+110-170)	220	- 641,25	78,34	- 202,01	5,26	-434,72	-263,98	-511,09	74,09
Чрезвычайные прибыли и убытки	230								
Прибыль (убыток) до уплаты налога на прибыль (стр.220+/-230)	240	- 641,25	78,34	- 202,01	5,26	-434,72	-263,98	-511,09	74,09
Налог на прибыль	250				0,79				11,10
Прочие налоги и другие обязательные платежи от прибыли	260								
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода (стр.240-250-260)	270	-641,25	78,34	- 202,01	4,47	-434,72	-263,98	-511,09	62,99

