

**Б И З Н Е С – П Л А Н**  
**АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА**  
**«УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»**  
**на 2020 год**

**Ташкент – 2020 г.**

## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1.Глоссарий_____	3
2.Резюме_____	5
2.1. Краткий обзор_____	5
2.2.Миссия. Цель бизнес плана_____	6
3. Подвижной состав и инфраструктура_____	7
3.1.Локомотивы_____	7
3.2.Вагоны_____	8
4.Ремонт подвижного состава_____	13
5.Путь и путевое хозяйство_____	16
6.Хозяйство электроснабжения, сигнализации и связи _____	18
7. Международные связи _____	22
8. Коридоры _____	24
9. Окружающая среда _____	26
10.Продукция и услуги_____	27
11.Выполнение за 2019 год и прогноз на 2020 год _____	34
12.Маркетинговая стратегия_____	36
13.Целевые рынки_____	38
14.Стратегия рекламы_____	40
15.Структура управления общества _____	40
16.Инвестиционная программа_____	44
17.Подрядная деятельность_____	52
18.Финансовый анализ_____	56
19.Спонсорская помощь_____	57
20.SWOT – анализ _____	58
21.Приложения_____	62

## 1. ГЛОССАРИЙ

АБР	Азиатский банк развития
АСУ	Автоматизированная система управления
ВОЛС	Волоконно-оптическая линия связи
ВСП	Верхнее строение пути
ВЧД	Вагонное депо
ГСМ	Горюче-смазочные материалы
ИССО	Искусственные сооружения
КНР	Китайская Народная Республика
МВПС	Мотор-вагонный подвижной состав
МТТ	Международный железнодорожный Транзитный Тариф
ОПМС	Опытная путевая машинная станция
ПДМ	Путевые дорожные мастерские
ПМС	Путевые машинные станции
ППС	Пропарочное промывочная станция
ПТО	Пункт технического обслуживания вагонов
ПЧЛ	Дистанции защитных лесонасаждений
РЖУ	Региональный железнодорожный узел
РСП-14	Рельсосварочный поезд №14
СМР	Строительно-монтажные работы
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПМС	Специализированная путевая машинная станция
ТПС	Тяговая подстанция
ТЧ	Локомотивное депо
ТЭО	Технико- экономическое обоснование
ФФРУз	Фонд Реконструкции и Развития Республики Узбекистан
ЭП-1	Энергомонтажный поезд №1
ЯАМС	Японское Агентство Международного Сотрудничества

КР-1, КР-2	Капитальные ремонты локомотивов
ОПЕК	Организация стран-экспортеров нефти
Р-8	Японское агентство международного сотрудничества
КфВ	Немецкий государственный банк
КФАЭР	Кувейтский фонд арабского экономического развития
МБРР	Международный банк развития и реконструкции
АКБ "УзПСБ"	Акционерный коммерческий банк Узпромстройбанк

## 2. РЕЗЮМЕ

### 2.1. КРАТКИЙ ОБЗОР

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

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

Основными задачами отрасли были определены:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Состояние железнодорожной инфраструктуры АО «Узбекистон темир йуллари»:

Общая протяженность сети железных дорог составляет - 7401,4 км, в т.ч.:

главных путей 5242,6 км;

станционных путей 1771,7 км;

подъездных путей 387,4 км;

двухпутных 594, 1 км;

однопутных 4123,8 км;

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

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

Общая протяженность участков оборудованный СЦБ 4757 км. из них;

Общая протяженность электрифицированных участков составляет 2713,4 км.

Общая протяженность участков системой автоматической блокировки 1476 км.

## **2.2.МИССИЯ, ЦЕЛЬ БИЗНЕС ПЛАНА**

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

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

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

Для достижения поставленной цели определены следующие первоочередные задачи:

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

- реконструкция, совершенствование и развитие железнодорожной инфраструктуры;
- наращивание производственных мощностей по ремонту и строительству подвижного состава для обеспечения потребности промышленности республики в подвижном составе;
- разработка мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности железной дороги, а также повышение скоростей движения и уровня обслуживания пассажирского железнодорожного транспорта;
- выработка программы мер по повышению безопасности движения поездов на железной дороге;
- внедрение современных механизмов организации перевозок

### **3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИНФРАСТРУКТУРА**

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

#### **3.1. ЛОКОМОТИВЫ**

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

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

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

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

Таблица 1 - Эксплуатационный парк локомотивов

Тип локомотива	Эксплуатационный парк 2019 г.	Эксплуатационный парк 2020 г. (прогноз)
Магистральные электровозы	110	115
Магистральные тепловозы	95	82
Электросекции	18	23
Маневровые локомотивы (ТЭМ2 и ЧМЭЗ)	164	175
<b>ВСЕГО</b>	<b>387</b>	<b>395</b>

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

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

В 2019 году ожидается выполнить капитальный ремонт локомотивов в объемах КР-1, КР-2- 79 секций.

В 2020 год предусмотрено выполнить капитальный ремонт локомотивов объемах КР-1, КР-2- 78 секций.

## 3.2. ВАГОНЫ

### 3.2.1. Грузовые вагоны

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

Грузовой вагон – единица подвижного состава, классифицирующаяся на следующие типы: крытые вагоны, платформы, цистерны, полувагоны и прочие. АО УТЙ для осуществления перевозочного процесса располагает парком грузовых вагонов, в количестве 22,1 тысяч грузовых вагонов с учетом изотермических вагонов.

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

- крытые – для грузов, требующих защиты от атмосферных воздействий и механических повреждений;

- полувагоны – для навалочных, штабельных, громоздких и штучных грузов, не требующих защиты от атмосферных воздействий;
- цистерны – для жидких, газообразных и пылевидных грузов;
- платформы – для длинномерных, штабельных, громоздких, сыпучих и колесно-гусеничных грузов, не требующих защиты от атмосферных воздействий;
- изотермические – для скоропортящихся грузов;
- хопперы -для массовых сыпучих грузов;
- транспортеры -для крупногабаритных и тяжеловесных грузов, которые не могут быть перевезены в других вагонах;
- думпкары (вагоны-самосвалы) – для транспортировки и автоматизированной разгрузки горнорудных и земляных пород.

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

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

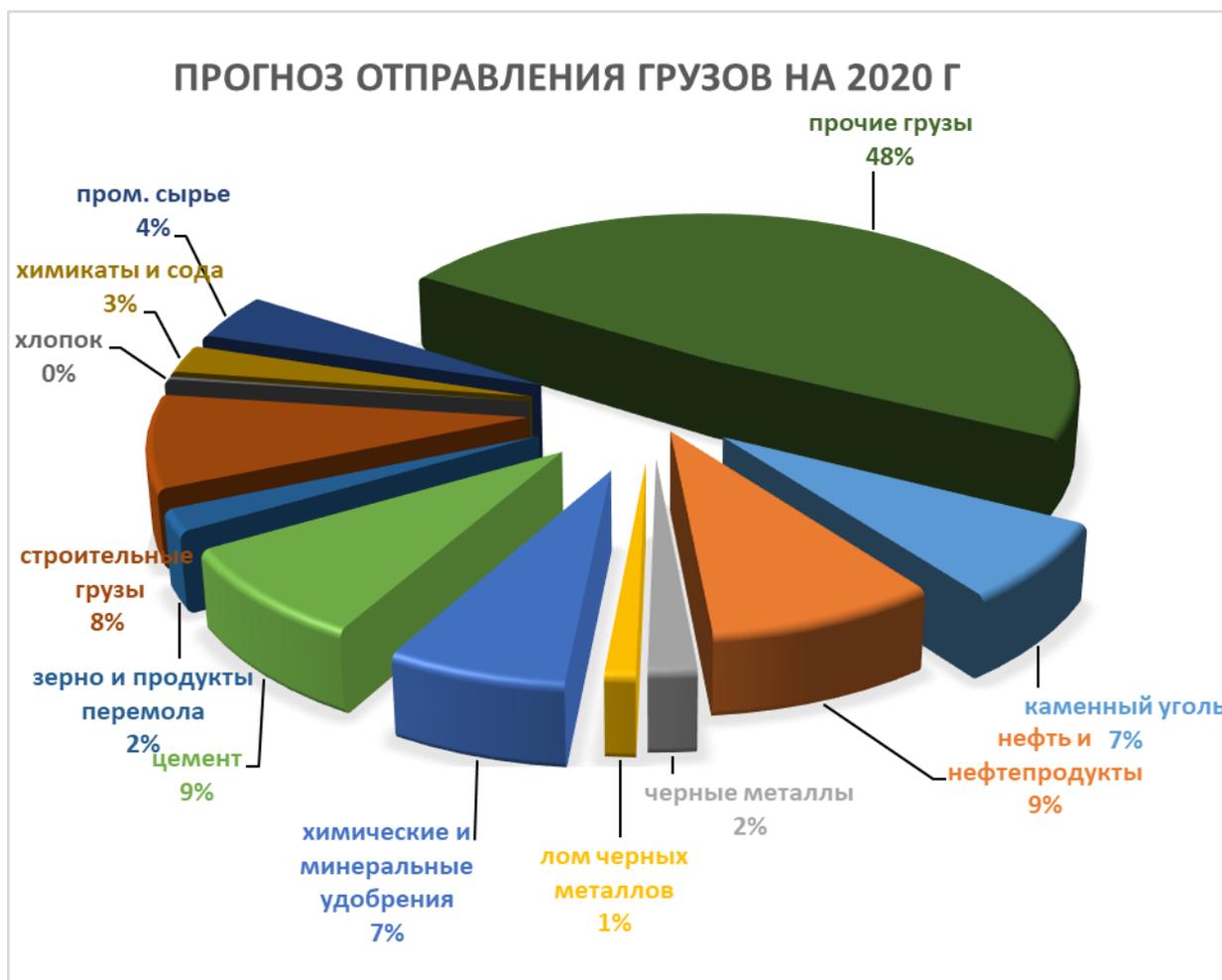
Для полного и качественного удовлетворения потребностей промышленности и населения республики в перевозке грузов, обеспечения сохранности грузов и их своевременной доставки решающее значение имеет уровень организации и управления перевозочным процессом.

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

Динамика объемов отправления грузов представлена в таблице 2.

Таблица 2. – Отправление грузов

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Прогноз на 2020 г
Отправление грузов, млн. тонн	67,58	67,9	68,2	70,2	71,06
Темп роста, %	100,0	100,5	100,1	101,5	101,2



Для обеспечения потребностей грузоотправителей в вагонах, на заводах общества продолжается работа по обновлению подвижного состава путем строительство (изготовления) новых грузовых вагонов на заводах общества (ДП «Литейно-механический завод» - крытые и полувагоны; ДП «Андижанский механический завод» - крытые вагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов). На заводах общества в 2020 году предусмотрено строительство (изготовление) 1500 грузовых вагонов (таблица 4).

Таблица 4 – Строительство грузовых вагонов

ед.

Наименование	2019 год	2020 год
Крытые вагоны	50	100
Полувагоны	900	700
Цистерны	50	100
Думпкары		50
Битумовозы		50
Зерновозы		200
Хопперы - цементовозы	100	150
Хопперы - минераловозы	100	100
Хоппер-дозатор		50
<b>ВСЕГО</b>	<b>1200</b>	<b>1500</b>

### 3.2.3. Пассажирские вагоны

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

В зависимости от дальности перевозок пассажирские вагоны бывают:

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

холодильные камеры для хранения продуктов, купе для обслуживающего персонала и другие отделения.

- Почтовые вагоны служат для перевозки почтовых грузов. Эти вагоны имеют зал для почтовых операций и помещения для обслуживающего персонала. Багажные вагоны предназначены для перевозки багажа в пассажирских поездах. Они имеют кладовые с погрузочно-разгрузочными механизмами и помещения для обслуживающего персонала.

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

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

Таблица 5. – Парк эксплуатируемых пассажирских вагонов

Класс/тип/модель	Количество, ед.	Год выпуска
Класс 1: Мягкие	46	1979-2014
Класс 2: Купейные	204	1978-2019
Класс 3: Плацкартные	351	1977-2019
Класс 4: Межобластные	79	1979-2019
Прочие (багажные, служебные)	42	1976-2019
Вагоны-рестораны	30	1982-2019
<b>ВСЕГО</b>	<b>752</b>	

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

Порядка 60 процентов пригородных перевозок осуществляется в Ташкентском регионе: Ташкент – Ходжикент (4 раза в день), Ташкент – Хаваст (2 раза в день), Ташкент – Гулистан (1 раз в день), Ташкент-Сырдарья (1 раз в день),

Ташкент-Бекабад (1 раз в день), Ташкент-Иржарск (1 раз в день), Ташкент-Ангрен (1 раз в день). Кроме этого, осуществляются пригородные перевозки по маршрутам Карши-Китаб, Карши-Бухара, Термез-Сарыасия, Ургенч-Питняк, Нукус-Кыркызы, Навои-Бузаубай.

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

С целью обновления парка пассажирских вагонов до конца 2019 года ожидается увеличить вагонный парк путем приобретения 52 единиц новых вагонов (таблица б).

Таблица 6. – Строительство пассажирских вагонов

Тип вагонов	Ожидаемое за 2019 г.	Прогноз на 2020 г.
Купейные	5	7
Плацкартные	35	35
Межобластные	7	7
Прочие вагоны	5	6
<b>ВСЕГО</b>	<b>52</b>	<b>55</b>

#### 4. Ремонт подвижного состава

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

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

Для повышения эффективности использования грузовых вагонов общества и в целях удовлетворения потребности в возрастающих объемах перевозок

предусматривается реализация мер по сокращению времени погрузочно-разгрузочных работ в терминалах и снижения времени нахождения вагонов в ремонте.

АО «Узбекистон темир йуллари» для поддержания в исправном состоянии парка вагонов проводит плановые виды ремонта на вагоноремонтных предприятиях, а именно: капитальный ремонт с продлением срока службы на 5, 11 и 16 лет. В 2020 году прогнозируется произвести деповской ремонт грузовых вагонов в количестве 5080 вагонов, капитальный ремонт – 188 вагонов, капитально-восстановительный ремонт грузовых вагонов с продлением срока службы – 2590 вагонов.

Кроме плановых видов ремонта проводится эксплуатационная деятельность, предусматривающая техническое обслуживание (ТО) и текущий отцепочный ремонт вагонов (ТР).

ТО – комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности грузового вагона в сформированных или транзитных поездах, а также порожнего вагона при подготовке к перевозкам, без его отцепки от состава или группы вагонов;

ТР – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона с заменой или восстановлением отдельных составных частей, отцепкой от состава или группы вагонов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

Таблица 7. – Виды ремонтных работ, производимые вагонными депо

Вагонные депо	Виды ремонта			
	Деповской ремонт (ДР)	Капитальный ремонт (КР)	Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)	Эксплуатационная деятельность
<b>Управление вагонного хозяйства</b>				
Ташкент	+	+	+	+
Бухара	+	+	+	+
Карши	+	+	+	+
Коканд	+	+	+	+
Кунград	+	+	–	+
Термез	+	–	–	+
<b>АО «Узвагонтаъмир»</b>				
Хаваст	+	+	+	–
Андижан	+	+	+	–
Самарканд	+	+	+	–
<b>Заводы общества</b>				
ДП «Литейно-механический завод»	+	+	+	–
ДП «Андижанский механический завод»	+	+	+	–

Техническое обслуживание грузовых и пассажирских вагонов осуществляется пунктами технического обслуживания (ПТО), подготовки вагонов

под погрузку, в рейс, апробирование поездов на соответствующих пунктах, обеспечение безопасного проследования на гарантийных участках вагонных депо.

До конца 2019 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1500 единиц.

На 2020 год запланировано произвести восстановительный ремонт с продлением срока службы, модернизация и переоборудование грузовых вагонов в количестве 1445 единиц.

В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3.02.2016 года №24 «О Комплексе мер по укреплению материально-технической базы, модернизации подвижного состава и оснащению современными инженерно-техническими средствами для обеспечения безопасности движения поездов ГУП "Тошкент метрополитени" на период 2016-2019 годы» на заводе общества АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов» ведется работа по модернизации вагонов ГУП "Тошкент метрополитени" с продлением срока службы на 15 лет. За 2019 год ожидается модернизировать 28 ед. вагонов.

Таблица 8. – Возрастной состав инвентарного подвижного состава АО УТЙ

Тип	до 10 лет	от 10 до 20	от 20 до 30	Более 30 лет	Всего
Электровагоны	39	12	34	25	110
Тепловозы		10		164	174
Маневровые				196	196
Всего локомотивов	39	22	34	385	480

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

Таблица 9. – Виды ремонтных работ, производимые локомотивными депо

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

ТЧ-7 Кунград	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-8 Карши	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-9 Термез	+	+	+	+	+	-	-	-	-
ТЧ-10 Ургенч	+	+	+	+	+	-	-	-	-
УП «Узтемирйул- маштаъмир»	-	-	-	-	-	+	+	+	+

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

До конца 2019 года ожидается произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 26 секций, в том числе электровозов - 8 секций, тепловозов – 18 секций.

На 2020 год запланировано произвести капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы секций локомотивов в количестве 35 секций, в том числе электровозов - 10 секций, тепловозов – 25 секций.

## 5. ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

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

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

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

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

Основной задачей управления путевого хозяйства было и остается обеспечение состояния пути, его сооружений и обустройств, гарантирующее бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Выполнение этих задач реализуется на основе систематического надзора и контроля состояния объектов путевого хозяйства с выявлением и

предупреждением причин, вызывающих их неисправности и расстройство, выполнением в необходимых объемах по установленной технологической последовательности работ по ремонту и текущему содержанию.

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

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

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

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

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

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

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

До конца 2019 года прогнозируется провести реабилитацию пути – 180 км, уложить бесстыковой путь – 200 км, средний ремонт –175 км, подъемочный ремонт – 170 км, заменить 400 комплектов стрелочных переводов, переводных брусьев – 300 комплектов.

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

Управлению путевого хозяйства в 2020 году предстоит выполнить следующие виды работ:

<b>№</b>	<b>Наименование работ</b>	<b>Исполнители</b>
1	Реабилитация ж.д линии (180 км), укладка бесстыкового пути (200 км), строительство электрифицированной скоростной двухпутной кольцевой ж.д. линии в г. Ташкент	ОПМС-203-Ташкент, ПМС-17 Бухара, ПМС-164 Коканд, ПМС-166 Хайрабад, ПМС-214 Карши, ПМС-279 Кунград
2	Текущее содержание и капитальный ремонт песко- и снего- защитных насаждений по развёрнутой длине железнодорожных линий	Дистанции защитных лесонасаждений

3	Ремонт путевых машин и механизмов, а так же машин тяжёлого типа	Путевые дорожные мастерские
4	А) Текущее содержание и ремонт по всей протяжённости железных дорог Узбекистана и прилегающих к ним искусственных сооружений и переездов; Б) Средний (160 км) и подъёмочный (150 км) ремонты ж.д.пути; В) Смена стрелочных переводов - 100 комплектов; Г) Смена переводных брусьев - 100 комплектов.	Дистанции пути (18 ед.)
5.	Механизация путевых работ и обеспечение оборудованием с высокими эксплуатационными характеристиками предприятий, входящих в состав управления путевого хозяйства	Управление путевого хозяйства
6	Капитальный ремонт с заменой металлических пролетных строений мостов	Управление путевого хозяйства

## 6. ХОЗЯЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

### 6.1. Электроснабжение

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

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

Электрификация участков железной дороги является для АО «УТЙ» одним из приоритетных направлений.

Электрификация железной дороги – это оборудование действующих и вновь строящихся железных дорог комплексом устройств, обеспечивающих использование электроэнергии для тяги поездов. В ходе электрификации осуществляется строительство тяговых подстанций и сооружение тяговой сети. Параллельно ведется монтаж линий автоблокировки, сигнализации, связи, электрической централизации и т.д.

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

Одним из преимуществ электротяги является экологический фактор: исключается загрязнение окружающей среды продуктами сгорания.

Электрификация железной дороги качественно меняет эксплуатационную работу дороги, улучшает условия труда и быта железнодорожников, обслуживание пассажиров (снижается шум, увеличивается скорость движения, повышается уровень комфорта в пути следования и т.д).

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

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

В 2011-2013 годах было организовано высокоскоростное движение пассажирских поездов на участке Ташкент-Самарканд, в рамках которого были построены однопутные электрифицированные участки Янгиер новая-Даштабад (35 км), Галляарал-Булунгур (41км) и чётный путь участка Даштабад-Джизак (60км) на скорость 250 км/ч, а также нечётный путь участка Янгиер новая-Даштабад (35км) на скорость 160 км/ч.

В 2014 году :

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

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Ангрэн-Кул;

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

В 2015 году:

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

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

по проекту «Строительство новой электрифицированной железной дороги Ангрэн – Пап» введён в эксплуатацию электрифицированный участок Кул– Орзу;

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

В 2016 году:

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

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Мараканд-Навои-Бухара;

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

В 2017 году:

введён в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Термез;

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

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

В 2018 году:

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

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

введен в эксплуатацию электрифицированный участок Карши-Китаб.

В 2019 году:

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

введен в эксплуатацию электрифицированный участок Пап -Наманган.

В 2020 году:

Будут продолжены строительные-монтажные работы по проекту электрификации участка Пап-Наманган-Андижан;

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

## **6.2. Управление сигнализации и связи**

Управление сигнализации и связи – структурное подразделение АО «УТЙ», которое обеспечивает исправность всех технических средств и устройств сигнализации и связи при безусловном обеспечении безопасности движения.

Безопасность движения поездов на участках железных дорог обеспечивается системами автоматической блокировки, централизованного управления стрелками и сигналами на станциях, диспетчерской централизации. Система автоматической блокировки предназначена для предотвращения (блокирования) входа поезда на участок пути, занятый другим поездом или в пределах которого нарушена целостность рельсов. Системы полуавтоматической блокировки предназначены для предотвращения (блокировки) входа поезда на перегон между станциями. Основной задачей централизованного управления стрелками и сигналами на станциях является создание условий для движения поездов в пределах станций по определенным непересекающимся маршрутам. Работа систем диспетчерской централизации имеет целью обеспечение такого порядка пропуска поездов по перегонам и станциям.

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

модернизации существующей системы сигнализации, централизации и блокировки.

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

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

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

- 200 станций оборудованы устройствами электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 42 станций оборудованы устройствами микропроцессорной электрической централизации стрелочных переводов и сигналов;
- 98,1 км оборудовано устройствами электрожелезнодорожной системы;
- 1302,2 км пути оборудовано устройствами автоблокировки перегонов;
- 3361,9 км пути оборудовано устройствами полуавтоматической блокировки;
- 4835,3 км пути оборудовано устройствами путевой блокировки;
- 2115,4 км пути оборудовано устройствами диспетчерской централизации.

В 2020 году запланированы работы по модернизации устройств автоматической блокировки и электрической централизации на новые системы микропроцессорной централизации с применением электронной системы счета осей на электрифицируемых участках Карши - Китаб, Пап-Наманган-Андижан, Андижан - Савой - Ханаб.

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

Телекоммуникационная сеть предназначена для:

- передачи информации между машинистами поездов и диспетчерским аппаратом для обеспечения безопасного и эффективного движения поездов;
- передачи данных между станциями в целях обеспечения эффективных коммерческих операций и повышения качества услуг клиентам;
- обеспечения эффективной связи между соседними железными дорогами;

В настоящее время в системе АО «УТЙ» построено и введено в эксплуатацию 1565 км волоконо-оптических линий связи (ВОЛС), в том числе на участках Келес – Бухара (648 км), Мараканд-Карши (146 км), Карши-Кумкурган (281 км), Тукумачи-Ангрен (117 км), Ангрен-Пап-Коканд-Андижан (302 км). На участках Келес - Бухара, Мароканд - Карши, Ташгузар - Кумкурган установлены системы передачи на основе технологии SDH. Верхний уровень STM-4 на базе аппаратуры Keumile UMUX-1500. На участках Ангрен-Пап-Коканд-Андижан установлены системы передачи на основе оптических мультиплексоров марки МО, систем гибкого мультиплексирования СГМ. На участках Кызыл-Кудук-

Караузьяк и Ургенч - Мискен работает цифровая система передачи данных IP Fone MCL, РИССА.

В 2020 году предусмотрена модернизация и реконструкция систем электрической централизации на станциях и автоблокировке на прилегающих перегонах на современные системы МПЦ, МПБ с ДЦ и модернизация магистральных линий связи.

Строительство волоконо - оптических линий связи на участках электрификации Гузар-Китаб, Бухара-Мискен. Пап-Наманган-Андижан, Андижангрузовые вагоны- Савай -Ханабад.

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

## 7. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ

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

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

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

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

В Положении об ОСЖД зафиксированы следующие направления деятельности:

- развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки;
- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии деятельности железнодорожного трансп/орта и стратегии деятельности ОСЖД;

- совершенствование Международного транспортного права (МТП), ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и по другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками;
- сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки.

Другой международной железнодорожной организацией, членом которой является АО «УТЙ» - Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества.

Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества и его исполнительный орган – Дирекция Совета были созданы Соглашением глав правительств государств - участников СНГ 14 февраля 1992 г. для обеспечения устойчивых экономических связей государств - участников стран СНГ.

В основные задачи Совета входит:

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

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

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

Ежегодно ведется разработка графика движения и плана формирования поездов в международном сообщении. Большое внимание уделяется вопросам технического состояния грузовых вагонов.

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

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

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

## 8. КОРИДОРЫ

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

В настоящее время, внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются по следующим основным транспортным коридорам:

коридор 1 – в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) - Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

коридор 2 – в направлении стран ЕС, через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) - погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь);

коридор 3 – на украинский порт Ильичевск (транзитом через Казахстан и Россию), с выходом на Черное море;

коридор 4 – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

коридор 5 – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;

коридор 6 – в восточном направлении через казахско-китайский погранпереход (Достык/Алалшанькоу) до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток др.

Перспективные коридоры:

коридор 7 – на китайские порты (транзитом через Кыргызстан) с выходом к Желтому, Восточно-Китайскому и Южно-Китайскому морям.

коридор 8 – в связи с урегулированием афганской проблемы открываются новые перспективы по разработке южных альтернативных транспортных коридоров на иранские и пакистанские порты Бандар-Аббас, Чахбахар (ИРИ), Гвадар и Карачи (ИРП) транзитом через Афганистан.

Серьезным достижением в развитии международных транспортных коридоров стало введение в действие 12 мая 1996 года при активном участии Узбекистана железнодорожной магистрали Теджен–Серахс–Мешхед протяженностью 320 км (с перестановкой колесных пар с колеи 1520мм на 1435мм на станции Серахс), которая открыла новый трансазиатский коридор для выхода стран Центральной Азии на мировой рынок через территории Ирана и Турции. В том же году в Серахсе руководители Узбекистана, Азербайджана, Грузии и Туркменистана подписали «Договор о координации деятельности железнодорожного транспорта» и «Соглашение о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок между странами–участницами».

С завершением в мае 2005 года строительства на территории Ирана железной дороги Бафк–Мешхед на маршруте Мешхед–Бендер–Аббас (в обход Тегерана) расстояние до порта Бендер-Аббас сократилось на более чем 800 км.

В сентябре 1998 года в г.Баку по инициативе Азербайджана, Грузии и Узбекистана, а также при поддержке Европейского Союза была проведена Международная Конференция «ТРАСЕКА - Восстановление Исторического Шелкового Пути». Важным итогом Конференции явилось подписание главами 12 государств, в том числе и Узбекистаном «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», а также Технических Приложений к данному Соглашению по международному железнодорожному транспорту, по международному автомобильному транспорту, по международному торговому судоходству, по таможенным процедурам и обработке документов.

Транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) представляет собой сеть наземных и морских маршрутов, которые проходят от Европы по Черному морю через Кавказ и Каспийское море на республики Центральной Азии. Рассматривая маршрут ТРАСЕКА в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией и расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе с одной стороны, а также зарождения грузопотоков возможных крупных стран-грузовладельцев с другой стороны, можно прийти к заключению - доставка товаров в Европу по транспортному коридору ТРАСЕКА выглядит очень привлекательно. Расстояние по основному трансокеанскому направлению от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в 2 раза длиннее, чем по маршруту ТРАСЕКА.

18 июня 2003 года в г.Тегеран (Иран) главами государств Республики Узбекистан, Исламской Республики Афганистан и Исламской Республики Иран было подписано «Соглашение о создании международного трансафганского транспортного коридора», который позволяет сократить расстояние перевозки внешнеторговых грузов республики к портам Ирана на 1500 км.

С вступлением в силу в марте 2011 года «Соглашения между Пакистаном и Узбекистаном о сотрудничестве в области транспорта и транзита товаров» и в случае стабилизации обстановки в Афганистане, открываются новые перспективы для использования территории Афганистана для транзита узбекских грузов, что благоприятно способствует диверсификации маршрутов транспортировки внешнеторговых грузов в направлении иранских и пакистанских портов.

В АО «УТЙ» также большое внимание уделяется формированию магистральных железнодорожных коммуникаций в целях наращивания транзитного потенциала страны, подтверждением чему может служить завершение строительства в 2016 году железнодорожной линии Ангрэн-Пап протяженностью 123,1 км через железнодорожный туннель «Камчик» протяженностью 19,2 км, в 2018 году железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива протяженностью 334 км.

Этапное для всего Центральноазиатского региона значение имеет построенная и сданная в эксплуатацию в ноябре 2010 года первая в Афганистане железная дорога Хайратон-Мазари-Шариф протяженностью 75 км. Данный проект был реализован АО «Узбекистон темир йуллари» при поддержке АБР.

25 апреля 2011г. вступил в силу «Договор об использовании вагонов между железнодорожными администрациями Узбекистана и Турции», благодаря которому перевозка грузов железнодорожным транспортом в направлении Турции стала более привлекательной.

Также актуальным считается железнодорожный транспортный маршрут Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс с применением на всем пути сквозного тарифа с выходом на рынки Южной и Центральной Европы, а также через Средиземноморский порт Мерсин в страны Ближнего Востока.

В целях развития международной торговли, широкомасштабного сотрудничества между регионами, по инициативе Республики Узбекистан 25 апреля 2011г. в г.Ашхабад подписано межправительственное соглашение о создании нового транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Катар». Однако в 2013 году Катар вышел из данного соглашения, а 6 августа 2014 года в г.Маскат подписан межправительственный меморандум о реализации соглашения о создании транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман».

Данный транспортный коридор позволит создать надежное сообщение для перевозки пассажиров и грузов между странами Центральной Азии и портами Персидского залива и Оманского моря.

Успешная реализация данного проекта позволит укрепить и расширить взаимовыгодное торгово-экономическое сотрудничество между странами-участницами, увеличить транзитные грузопотоки, обеспечить им новый коммуникационный выход на мировые рынки.

## **9. ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА**

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

Основной задачей общества по вопросам охраны природы является поэтапное снижение фактических показателей негативного воздействия на окружающую среду до и ниже установленных норм, совершенствование технологических процессов и переход к ресурсосберегающим технологиям,

создание и обновление нормативно-правовой базы в сфере охраны окружающей среды.

Главная особенность железных дорог – круглосуточная работа подвижного состава и производственных объектов, обеспечивающих бесперебойную перевозку грузов и пассажиров. В таких условиях одной из важнейших задач, решаемых в области охраны окружающей среды, является сокращение выбросов вредных веществ в атмосферный воздух. Для этого на стационарных источниках устанавливается пыле и газоочистное оборудование, при котором процент очистки составляет 85 %. Кроме того, по обществу ведутся работы по поэтапной электрификации железных дорог и замены тепловозов на электровозы.

Электрификация железных дорог является основным мероприятием, которое позволяет ежегодно снижать выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от тепловозов на более чем две тысячи тонн ежегодно. При этом сокращение выбросов в атмосферу обеспечивается за счет перевода локомотивов на электрическую тягу, перевода на электрическое отопление составов, пассажирских поездов, малых станций за счет модернизации существующего подвижного состава с полной заменой дизелей и приобретения новых современных локомотивов.

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

В 2019 году по разработанным мероприятиям на охрану окружающей среды обществом было направлено средств в сумме 290,33 млн. сум, из них: на охрану атмосферного воздуха – 68,4 млн. сум, водных ресурсов – 51,22 млн. сум, земельных и минеральных сырьевых ресурсов – 98,56 млн. сум, растительного и животного мира – 72,15 млн. сум.

В 2020 году на мероприятия по охране окружающей среды прогнозируется направить 296,0 млн. сум, в том числе: на охрану атмосферного воздуха – 70,0 млн. сум, водных ресурсов – 53,0 млн. сум, земельных и минеральных сырьевых ресурсов – 100,0 млн. сум, растительного и животного мира – 73,0 млн. сум.

## **10. ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ**

### **10.1. Международный стандарт ISO**

Учитывая важность поддержания качества продукции и услуг уровню, требуемому потребителями и повышения уровня конкурентоспособности предприятий, со стороны руководства общества особое внимание уделяется внедрению системы менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015. В настоящее время на 17 предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» внедрена система менеджмента качества и функционирует в соответствии с требованиями вышеуказанного стандарта.

В целях дальнейшего повышения безопасности, качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, совершенствования системы технического регулирования и обеспечения международного признания работ по

оценке соответствия, а также расширения внедрения современных систем менеджмента Кабинетом Министров Республики Узбекистан принято Постановление от 19.10.2015 №298 «Об утверждении программы развития национальной инфраструктуры качества на период до 2020 года». По исполнению данного Постановления и протокола заседания президиума Кабинета Министров Республики Узбекистан №97-а от 05.12.2015г разработан и утвержден сетевой график по внедрению систем менеджмента качества на предприятиях АО «Узбекистон темир йуллари» в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015. утвержденным председателем правления А.Ж. Раматовым и генеральным директором Агентство «Узстандарт» А.К.Курбановым. Согласно вышеуказанному сетевому графику в ДП «Соғдиана транс», СП ООО UzXCMG и СМП-406внедрена система менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 и получены национальный и международный сертификаты. Начата внедрения системы менеджмента качества в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015 в ППС Алты-арик.

Согласно утвержденному Плану мероприятий по дальнейшему функционированию системы менеджмента качества АО «Узбекистон темир йуллари» проведена мониторинг выполнения решений протокола совещания по проведению анализа со стороны руководство системы менеджмента качества общества и актуализация документированной информации, оценка удовлетворенности потребителей путем проведения анкетирования среди потребителей услуг АО «Узбекистон темир йуллари». В 2020 году запланировано проведение ре-сертификационный аудит в связи с истечением срока действия сертификата соответствия.

## **10.2. Услуги по перевозке грузов и пассажиров.**

### **10.2.1. Грузовые перевозки**

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

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

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

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

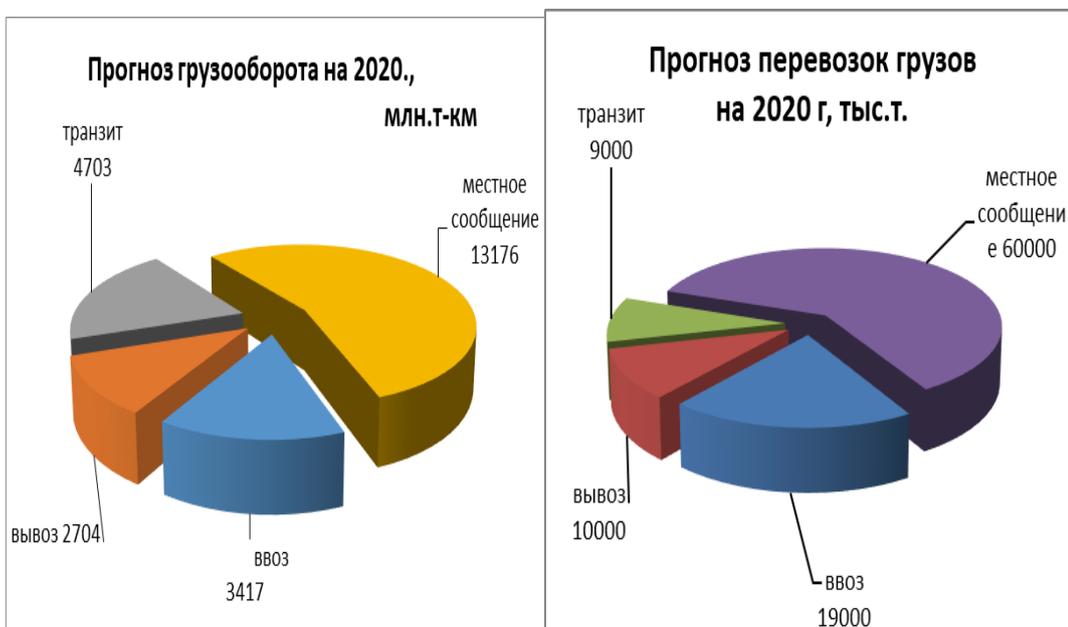
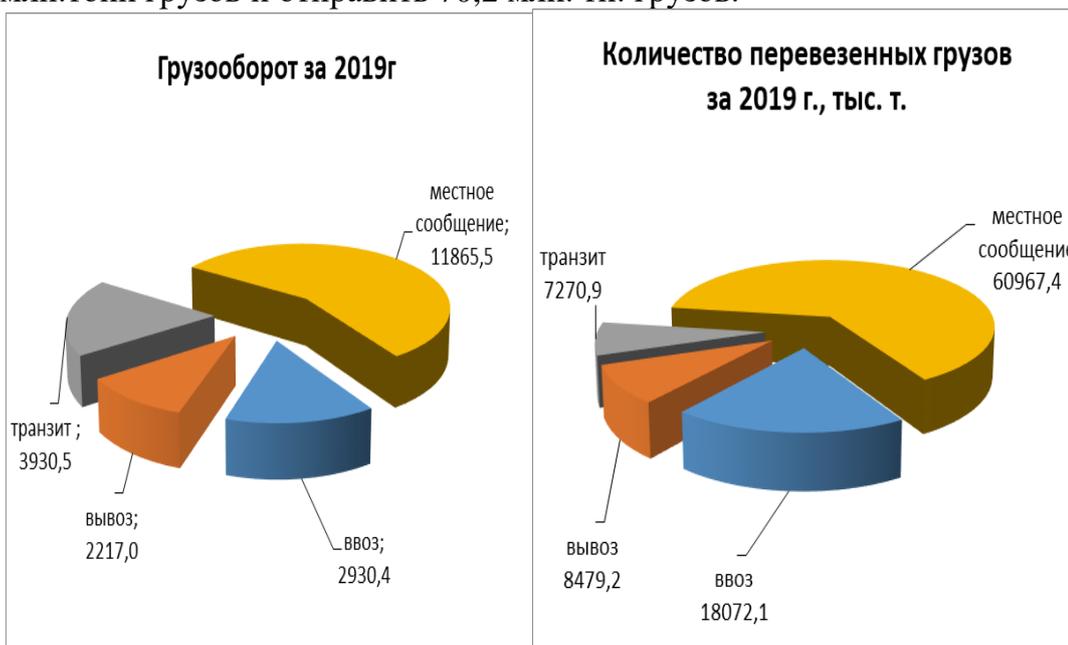
Грузооборот рассчитывается по формуле

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

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

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

За 2019 год грузооборот ожидается выполнить на 23,4 млрд.тн.км, перевезти 93,4 млн.тонн грузов и отправить 70,2 млн. тн. грузов.



### 10.2.2. Железнодорожные грузовые тарифы

Согласно Закона Республики Узбекистан от 24.04.1997г. №398-I «О естественных монополиях», пользование инфраструктурой железных дорог относится к сфере деятельности субъектов естественных монополий и регулируется государством. Статьей 5 настоящего Закона осуществляется ценовое регулирование деятельности субъектов естественных монополий, посредством определения (установления) цен (тарифов) или их предельного уровня.

В соответствии со статьей 8 Закона «О железнодорожном транспорте» железнодорожные сообщения подразделяются на следующие виды:

**внутренние сообщения** - перевозка грузов в пределах Республики Узбекистан;

**международные сообщения** - перевозки грузов между Республикой Узбекистан и другими государствами.

Согласно статье 13 Закона «О железнодорожном транспорте», тарифы на перевозки грузов на железнодорожном транспорте устанавливаются органом государственного управления железнодорожным транспортом в порядке, определяемом Кабинетом Министров Республики Узбекистан с учетом интересов грузоотправителей.

При перевозке грузов во **внутригосударственном сообщении**, провозная плата взывается по ставкам Прейскуранта 10-01, утвержденного АО «Узбекистон темир йуллари» и согласованного с Министерством финансов Республики Узбекистан.

Согласно постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию порядка декларирования (утверждения) и установления регулируемых цен (тарифов) на товары (работы, услуги)» от 28 октября 2010 года №239, АО «Узбекистон темир йуллари» вносит в Министерство финансов расчеты для рассмотрения и согласования повышения действующих коэффициентов на перевозку грузов во внутригосударственном сообщении.

В данной связи целесообразно снизить уровень государственного регулирования тарифов на перевозку грузов во внутригосударственном сообщении с внедрением рыночных механизмов регулирования, учитывающих конъюнктуру рынка.

Свободное ценовое регулирование тарифов на перевозку грузов во внутригосударственном сообщении (кроме перевозок стратегических грузов) положительно скажется на финансовом состоянии АО «Узбекистон темир йуллари» и повысит его инвестиционную привлекательность.

При перевозке грузов в **международном сообщении** по железным дорогам АО «Узбекистон темир йуллари» провозная плата рассчитывается по Тарифной политике железных дорог Республики Узбекистан на перевозки грузов в международном сообщении (ТП УТИ).

Ставки ТП УТИ на перевозки грузов в международном сообщении основаны на ставках Тарифной политики Железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении, являющейся международным договором межведомственного характера и действующей в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций (Железных дорог) государств-участников Содружества

Независимых Государств от 17 февраля 1993 года. В Тарифное Соглашение входят 14 государств (Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Латвийская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина, Эстонская Республика).

Ставки ТП СНГ базируются на ставках Международного железнодорожного тарифа (МТТ), являющимся неотъемлемой частью Договора о МТТ. В настоящее время в Договор о МТТ входят 15 государств (Азербайджанская Республика, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Латвийская Республика, Республика Литва, Эстонская Республика, Республика Молдова, Монголия, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Украина, Чехия). Ставки МТТ не применяются на транзитные перевозки грузов в/из Вьетнам, КНДР, Монголию и Китай.

Также, при перевозке транзитных грузов по территории Республики Узбекистан, расчет производится по ставкам Единого транзитного тарифа ЕТТ, являющегося неотъемлемой частью Договора о ЕТТ. В настоящее время в Договор о ЕТТ входят 17 государств (Азербайджанская Республика, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Украина, Чехия). Ставки ЕТТ не применяются на транзитные перевозки по железным дорогам сторон Договора о ЕТТ, которые осуществляются в/из Китай, КНДР, Монголию и Вьетнам.

### **10.2.3. Несбалансированность перевозок**

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

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

Проблема несбалансированности перевозок осложняется отсутствием равновесия в соседних государствах. Все соседние страны имеют несбалансированность торговли, относящейся к контейнерным перевозкам, при этом порожние контейнеры отправляются назад в Китай/Европу или возвращаются в морской порт, подразумевая дорогостоящую дальнюю перевозку железнодорожным транспортом, несмотря на то, что существуют специальные тарифы на перевозку порожних контейнеров. Поэтому контейнерные операторы, в частности судоходные общества, неохотно предоставляют контейнеры для перевозок в Узбекистан, поскольку это может на некоторое время изъять их из обращения. В связи с этим, сочетание несбалансированности перевозок и трудностей с осуществлением контроля означает, что судоходные общества

обычно не предлагают сквозной коносамент при перевозке в или из Центральной Азии. Некоторые судоходные общества передают свои контейнеры другим транспортным организациям, которые принимают ответственность за возврат, обычно обеспеченный финансовым депозитом. Размер депозита и возложенные риски зачастую являются непомерно высокими, а потому контейнеры часто разгружаются. Несмотря на нефизические барьеры в год обрабатывается до 70 000 единиц контейнеров.

#### **10.2.4. Интермодальные экспедиторские услуги**

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

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

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан №ПП 3422 от 02.12.2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы» было поручено создать сеть международных мультимодальных транспортно-логистических центров по основным направлениям международных перевозок.

В цепях выполнения поставленных задач был подписан Меморандум о взаимопонимании между АО «Узбекистан темир йуллари», АО «Узтемирйулконтейнер» и СП ООО «Universal Logistics Services» «О создании совместного предприятия по оказанию транспортно-логистических услуг на производственном участке станции Чукурсай.

СП ООО «Universal Logistics Services» - современный контейнерный терминал оказывающий полный комплекс транспортно-логистических услуг по обработке контейнеров вагонов и негабаритных грузов. На сегодняшний день компания занимает лидирующую позицию на рынке Узбекистана и имеет

обширный опыт в сфере логистических услуг.

В рамках данного проекта на базе грузового двора железнодорожной станции «Чукурсаи» площадью 8.5 гектар, планируется строительство современной контейнерной площадки, складского комплекса класса «В» общей площадью 10 тыс кв.м , зданий и сооружений технического назначения оснащение открытых автомобильных стоянок и реконструкция административно - бытового здания.

Основными видами услуг предоставляемых транспортнологистическим центром будет являться обработка железнодорожных вагонов, контейнеров и тарно-штучных грузов, погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов в таможенном и коммерческом складах, а также услуги по доставке грузов.

Реализацию данного проекта запланировано выполнить в два этапа, по завершению которого будет достигнута возможность повысить перерабатывающую способность терминала более чем 1,2 млн тонн/год, максимальная скорость и высокий уровень обслуживания которого будет достигнут за счет современных средств механизации.

### **10.3. Пассажирские перевозки**

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

В настоящее время четыре высокоскоростных комфортабельных поезда «Афросиоб» успешно курсируют по маршрутам Ташкент–Самарканд–Бухара и Ташкент-Самарканд-Карши-Шахрисабз, которые открыли широкие возможности для расширения туристических перевозок на железной дороге создавая достойную конкуренцию с авиа и автотранспортными перевозками.

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

Фирменный экспресс поезд «Шарк» - самый настоящий «Восточный Экспресс» («Шарк» в переводе с узбекского означает «Восток»). Этот скоростной поезд соединяет три древних города Узбекистана: Ташкент, Самарканд и Бухару. Достигая максимальной скорости 160 км/час, поезд «Шарк» быстро и с комфортом преодолевает расстояние между конечными точками (Ташкент - Бухара, 616 км) за 6 часов 40 минут.

В соответствии с Комплексом первоочередных мер по дальнейшему развитию и увеличению экспорта туристических услуг на 2020-2022 годы АО «Узбекистон темир йуллари» проводить работу по организации специальных туристических поездов по «Шелковому пути» внутри Республики Узбекистан и

международного направления. Для расширения сферы услуг по туризму АО «O'ztemiryo'lyo'lovchi» АО «Узбекистон темир йуллари» ежегодно участвует на международных туристических ярмарках, таких как «ITB» Германия, «FITUR» Испания, «WTM» Великобритания и другие.

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

В 2019 году пассажирооборот достигнут в объеме 4385,2 млн. пасс.км или 101,3 % к отчету 2018 года.

Таблица 11. – Пассажирские перевозки

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Пассажирооборот железнодорожным транспортом, млн. пасс-км	3933,6	4293,9	4329,8	4385,2	3775
темп роста, %	104,7	109,2	100,8	101,3	86,1
Количество перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом, млн. чел.	20,96	21,6	22,62	23,37	18,35
Темп роста, %	101,6	103,0	104,8	103,3	78,5

Объем пассажирооборота и количество перевезенных пассажиров имеет устойчивый рост, но на 2020 год пассажирооборот прогнозируется в объеме 3775 млн. пасс-км., снижение прогноза объема пассажирооборота обусловлено с введением карантинных мер из-за распространение коронавирусной инфекции Covid-19.

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

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

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

На 2019 год удельный вес пассажирооборота в приведенном объеме эксплуатационной работы предусмотрен 18,5% , процент затрат на пассажирские перевозки от суммы эксплуатационных расходов – 23,0%.

## 11. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2019 ГОД И ПРОГНОЗ НА 2020 ГОД

### 11.1. В 2019 году достигнуты следующие параметры:

- Доходы ожидаются в объеме 8443 млрд. сум;
- Прогнозные задания по экспорту услуг до конца года ожидается выполнить на 534,4 млн. долл. США или 133,1% к прогнозу года.
- Освоение капитальных вложений на общую сумму 600,9 млн. долларов США, в том числе собственные средства – 254,05 млн.долларов США, средства ФРРУз – 67,84 млн. долларов США, иностранные инвестиции – 81,35 млн. долларов США, средства гос. бюджета – 89,59 млн. долларов США, кредиты коммерческих банков – 47,03 млн. долл. США, прямые инвестиции -61,04 млн.долл.
- Объем выпущенной промышленной продукции ожидается в сумме 1588,1 млрд. сум или 110,3% к отчету прошлого года в сопоставимых ценах;
- Создано 1769 новых рабочих мест, в том числе рабочие места за счет строительства новых объектов – 1234 рабочих мест, модернизации и реконструкции – 535 рабочих мест;
- По программе локализации (58 проектов) будет освоено 160,7 млрд. сум или 100,0 % к прогнозу.

### 1.2. Основные задачи на 2020 год:

№ п/п	Наименование	Объемы	Темп роста к 2019 году, %
1	Отправление грузов, млн. тонн	71,06	101,3
2	Перевозка грузов, млн. тонн	98,0	103,7
	в том числе по экспортным перевозкам, млн.тонн	10,0	114,0
	по транзитным перевозкам, млн. тонн	9,0	128,0
3	Выполнение экспорта товаров и услуг, млн. долл.	590,0	110,4
4	Создание новых рабочих мест, единиц	2652	132,0
5	Освоение капитальных вложений, млн. долл.	494,85	
6	Выпуск промышленной продукции, млрд. сум	1685	106,3
7	Локализация производства продукции, изделий и запасных частей, млрд. сум	208,3	119,8

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

- Продолжение внедрения и постоянного улучшения системы менеджмента качества, согласно требованиям стандартов ISO.

- До первого июля 2020 года провести отчетное общее собрание акционеров по итогам работы за 2019 год, а также рассмотреть вопрос распределения чистой прибыли, в том числе на выплату дивидендов;

В рамках программы развития железнодорожной отрасли в 2020 году предусматривается реализация мероприятий по развитию и модернизации железнодорожного транспорта по следующим направлениям дальнейшего развития:

### **Железнодорожная инфраструктура:**

- Строительство электрифицированной ж.д. линии Ангрэн–Пап с электрификацией участков Пап-Коканд-Андижан;
- Электрификация 452,0 км железнодорожной линии Бухара–Ургенч–Хива;
- Электрификация 135,0 км железнодорожного участка Мароканд- Навои;
- Электрификация 145,1 км железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан;
- Реабилитация 180 км железнодорожных путей, смена стрелочных переводов и переводных брусьев по 100 комплектов;
- Модернизация 65 км железнодорожной линии Андижан –Савай – Ханабад;

### **Подвижной состав:**

- модернизация и восстановление локомотивов с продлением срока службы в количестве 35 единиц на УП «Узтемирйулмаштаъмир»;
- строительство 1500 ед. грузовых вагонов на базе ДП «Литейно-механический завод» и ДП «Андижанский механический завод»;
- восстановление с продлением срока службы и модернизация грузовых вагонов в количестве 1445 ед.;
- строительство 30 единиц пассажирских вагонов на АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов»;
- обновление парка маневровых локомотивов путём приобретения 12 ед.
- обновление парка локомотивов путём приобретения 12 ед.

### **Повышение безопасности движения поездов на железной дороге:**

- совершенствование системы осуществления мер по ликвидации аварийных ситуаций и повышению безопасности движения поездов;
- дальнейшее оснащение железных дорог техническими средствами обеспечения безопасности движения поездов, внедрение автоматизированных систем управления движением поездов;
- модернизация технических средств аварийно-восстановительного хозяйства железнодорожного транспорта;

## **12. МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ**

### **12.1. Маркетинговая стратегия грузовых перевозок**

Маркетинговая стратегия АО «УТЙ» на 2019 год определена по следующим направлениям:

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

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

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

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

- Осуществление мер по развитию конкуренции, обеспечению доступа субъектов предпринимательства для осуществления отдельных услуг. При этом, общество руководствуется внесенными изменениями от 14.12.2010 года в статью №4 Закона Республики Узбекистан «О естественных монополиях», которые предусматривают, что государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий устанавливается в сфере железнодорожных перевозок с учетом использования инфраструктуры железных дорог.

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

### **12.2. Маркетинговая стратегия пассажирских перевозок**

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

- Для увеличения пассажирооборота с июля 2019г. в тестовом режиме внедрена система реализации электронных проездных документов и с сентября 2019 года введена в работу в штатном режиме новая система электронной реализации проездных документов, которая производится через портал <http://e-ticket.railway.uz/>, созданной на новой платформе либо через мобильное

приложение «УзЖД билеты». Ожидается увеличение удельного веса реализуемых электронных проездных документов в общем количестве с 2% до 30%.,

- Улучшение и расширение оказываемых услуг пассажирам в пути следования и на вокзалах. Расширить сервисные услуги в залах ожидания на вокзалах: Самарканд, Бухара, Андижан, Коканд, Карши, Термез, Джизак, Ургенч, Гулистан.

- Повышение качества и культуры обслуживания пассажиров в поездах, включая обеспечение комфортности. В целях повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок, качества и культуры обслуживания пассажиров в 2020 году будет приобретено 55 новых пассажирских вагонов.

- Внедрение реализации проездных документов через систему АСУ «Эспресс-3» общества на международное сообщение, в т.ч. со странами дальнего зарубежья.

- На примере зарубежных стран с 2020 года планируется организовать предварительную реализацию проездных документов в межгосударственном и местном сообщении с 60 суток от даты отправления поезда.

- Развитие туристических перевозок в соответствии с результатами маркетинговых исследований потребностей населения Республики Узбекистан, нерезидентов, а также туристов, желающих ознакомиться с культурным наследием и историческими достопримечательностями Республики Узбекистан.

- На основе анализа проведенных маркетинговых исследований применяется гибкая система скидок на поезда межгосударственного и местного сообщения до 55% от стоимости проездного документа.

## **13. ЦЕЛЕВЫЕ РЫНКИ**

### **13.1. Целевые потребители**

В республике крупнейшими грузоотправителями являются НХК «Узбекнефтегаз», АК «Узкурилишматериаллари», АО «Узбекэнерго», АО «Узкимёсаноат», АК «Уздонмахсулот», АО «Узметкомбинат», АО «АГМК», ГП «НГМК», ХК «Узбеккозиковкатхолдинг» и другие.

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

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

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

Комплекс услуг включает в себя:

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

- организацию доставки опасных и сложных грузов;
- оказание прочих дополнительных услуг.

В 2020 году обществу необходимо обеспечить прирост объемов перевозок по наиболее грузонапряженным направлениям:

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

## **13.2. Ценообразование**

### **13.2.1. Тарифная политика грузовых перевозок**

Услуги по железнодорожным перевозкам включены в государственный реестр естественных монополий с государственным регулированием цен на данные услуги. Тарифы на железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении рассчитываются в соответствии с Прейскурантом 10-01 и согласовываются Министерством финансов Республики Узбекистан. Тарифы на ж. д. транспорте представляют собой платы, взимаемые за перевозку грузов, пассажиров, багажа и груз багажа. Тарифы на грузовые перевозки, применяемые в международном сообщении – в соответствии с Тарифной политикой железных дорог государств-участников СНГ. При перевозке грузов в транзитном и экспортно-импортном сообщениях применяются ставки Тарифной политики железных дорог Республики Узбекистан, которая является международным договором межведомственного характера. Провозные платежи являются основным источником дохода общества.

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

### **3.2.2. Тарифная политика пассажирских перевозок.**

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 02.09.2017г. №УП-5177 «О первоочередных мерах по либерализации валютной политики», а также в соответствии с поручением Кабинета министров Республики Узбекистан от 13.02.2019г № 05/1-4774 тарифы на пассажирские перевозки в местном сообщении с 1 марта 2019 года установлены в национальной валюте. Тарифы на пассажирские перевозки в прямом (международном) сообщении рассчитаны в швейцарских франках. Сравнительные цены на пассажирские перевозки (в одну сторону) приведены в таблице №12.

Таблица 12 - Сравнительная таблица цен на пассажирские перевозки

№	Сообщение	Авиа	ж/д купе	ж/д плацкарт	ж/д СВ
1	Ташкент-Астана	1 369 000	1 125 294	785 479	
2	Ташкент-Москва	2 382 804	2 649 430	1 655 100	
3	Ташкент-Саратов		1 696 805	1 095 037	
4	Ташкент-Уфа	2 251 469	1 606 970	1 067 660	
5	Ташкент-Челябинск		1 770 227	1 052 446	
6	Ташкент-Новосибирск	2 364 042	1 857 540	1 233 010	
7	Ташкент-Екатеринбург	2 401 567	2 554 890	1 638 670	
8	Ташкент-Андижан	318 958	91 560	63 930	
9	Ташкент-Самарканд	281 434	Высокоскоростной поезд "Афросиёб"		
			142 000	105 000	204 000
			пассажирские		
10	Ташкент-Карши	337 720	116 880	79 730	
11	Ташкент-Термез	375 245	173 130	120 880	
12	Ташкент-Бухара	318 958	131 040	88 630	
13	Ташкент-Ургенч	450 294	199 600	137 870	
14	Ташкент-Нукус	460000	175 765	119 162	

\*примечание: цены представлены на 01.11.2019 года

## 14. СТРАТЕГИЯ РЕКЛАМЫ

### 14.1. Стратегия продвижения

Для продвижения рекламы АО «УТЙ» изучает целевой рынок, осуществляет анализ публикаций в средствах массовой информации и интернете.

Регулярно обновляется информация на веб-сайте АО «УТЙ».

Проводится организация посещений специалистами общества крупнейших региональных специализированных выставок.

Проводятся встречи с основными клиентами и экспедиторами общества.

### 14.2. Средства продвижение рекламы.

В 2020 году АО «УТЙ» будет продолжена работа по рекламе оказываемых услуг и продукции предприятиями общества, а также осуществлять выпуск рекламных буклетов, видео роликов и других информационных изданий в СМИ и телевидении.

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

## 15. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА

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

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

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

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

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

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

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

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

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 21.10.2016 года №ПП-2638 «О мерах по дальнейшему развитию и повышению эффективности деятельности Ташкентского метрополитена» и приказа председателя правления АО «УТЙ» от 28 октября 2016 года №448-Н «Об исполнении Постановления Президента Республики Узбекистан от 21.10.2016 года №ПП-2638» в структуру АО «Узбекистон темир йуллари» было введено УП «Тошкент метрополитени».

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 08.11.2017 года №ПП-3380 «Об организационных мерах по передаче АО "Узбеуголь" и АО "Шаргункумир" в состав АО «УТЙ» и финансовому оздоровлению предприятий угольной отрасли» и приказа председателя правления АО «УТЙ» от 15 ноября 2017 года №100-Н «Об исполнении Постановления

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

В приложении №1 отражена действующая структура исполнительного аппарата АО «Узбекистон темир йуллари».

### **15.1. Корпоративное управление**

Единственным акционером акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» является Центр по управлению государственными активами при Госкомконкуренции Республики Узбекистан.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 24.07.2006 года №ПП-474 «Об утверждении составов Советов отдельных крупных акционерных компаний с государственными активами» органом управления общества является Совет общества, который выполняет функции Общего собрания акционеров и Наблюдательного совета. Совет общества состоит из полномочных представителей министерств и ведомств и возглавляется Премьер-министром Республики Узбекистан. Исполнительным органом управления общества является правление компании.

АО «Узбекистон темир йуллари» является акционером (учредителем) акционерных обществ. В целях активизации привлечения инвестиций, совершенствования системы корпоративного управления в акционерных обществах и обеспечения защиты прав акционеров АО «УТЙ» рекомендует в составы наблюдательных советов и в исполнительные органы квалифицированных представителей общества. Председателем правления общества выдается доверенность на право представлять интересы общества по её доли в уставном фонде общества.

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

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

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

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 29.06.2018 г. № УП-5468 «О Концепции совершенствования налоговой политики Республики Узбекистан» АО «Узбекистон темир йуллари» в части дивидендной политики в финансовом анализе на 2020 год предусмотрено безусловное начисление дивидендов от чистой прибыли, в соответствии с законодательством.

## 15.2. Кадровая политика

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

Задачами управления кадров и отдела подготовки персонала являются:

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

Таблица 13. Показатели производительности труда

Показатели	Единица измерения	2019 г.	Прогноз на 2020 г.
Приведенная работа*	млн. тн – км	32171,6	32830
Численность работников	человек	37500	37600
Производительность труда	тыс. тн-км / человек	858	873

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

Таблица 14. Численность персонала общества

Наименование подразделения	2018 г.	Ожидаемое за 2019 г.	Прогноз на 2020г.
Центральный аппарат	93	93	94
Управление эксплуатации локомотивов	7 587	7 611	7 620
Управление электроснабжения	2 772	2 910	2 950
Управление сигнализации и связи	3 161	3 181	3 200
Управление путевого хозяйства	8 962	9 475	9 500
Управление вагонного хозяйства	4 076	4 095	4 100
Управление организации перевозок	5 387	5 455	5 600
Управление грузовой и коммерческой работы	1765	1 805	1 850
Управление «Темирйулёнилгитаьмин»	1 624	2 011	2 020
Прочие	9 334	10 071	10 100
Всего – основная деятельность	44761	46 707	47 034
Промышленные предприятия, подрядные организации, социальная сфера			
УП Тошкентметрополитен	3070	3205	3500
АО "Узбекуголь"	5977	5887	5880
АО "Шаргунькумир	490	518	520
<b>ВСЕГО по обществу</b>	<b>85768</b>	<b>89285</b>	<b>89500</b>

Обществом проводятся мероприятия по оптимизации численности управленческого персонала.

### 15.3. Социальная сфера

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

Работники общества обеспечены бесплатным медицинским обслуживанием. В структуре общества имеются: институт, 3 колледжа и 16 медицинских учреждений, санаторий-профилакторий, 9 центров санитарно-эпидемиологического надзора, которые содержатся за счет средств общества.

На развитие социальной сферы в 2019 году общество направила 226 млрд. сум, в 2020 году будет направлено 334 млрд. сум или 125,5% к отчету 2019 года, в том числе на объекты здравоохранения – 230 млрд. сум, на учебные заведения – 104 млрд. сум.

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

## 16. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2020 год разработана в соответствии со следующими принципами и политикой:

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

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

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

Общая сумма расходов на капиталовложения на планируемый период составляет 494,85 млн. долларов США.

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

Таблица 16. Инвестиции с разбивкой по проектам на 2020 год

Проект	Сумма вложений (экв. млн. долл. США)	Процент от общей суммы, %
Новое строительство	97,9	20
Модернизация и реконструкция	122,7	25
Другие направления	274,3	55
<b>Всего</b>	<b>494,85</b>	<b>100</b>

Финансирование инвестиционных проектов на 2020 год будет осуществляться, прежде всего, из собственных источников, как это показано в таблице 17.

Таблица 17. Источники инвестиций

Источник финансирования	Сумма вложений (млн. сум)	Сумма вложений (экв. млн. долл. США)	Процент от общей суммы, %
Собственные средства	2 080 470	198,14	40
Кредиты ФРРУз		61,00	12
Международные источники		118,08	24
Государственный бюджет	429 975	40,95	8
Кредиты коммерческих банков	210 000	20,00	4
Прямые иностранные инвестиции		56,68	12
<b>Всего</b>		<b>494,85</b>	<b>100</b>

## Инвестиционная программа АО «УТЙ» на 2020 год

№ п/п	Наименование инициаторов и проектов	Проектная мощность	Сроки реализации	иностран-ный партнер/ кредитор	Общая стоимость проекта	Ожидаемый остаток на 01.01.2020г.	Прогноз освоения на 2020 год (млн. сум)	Прогноз освоения на 2020 год (экв. млн. долл. США Курс=10500 сум (предварительно))	Основание для включения в прогноз
	АО "Узбекистон темир йуллари"							494,85	
	собственные средства						2 080 470	198,14	
	ФРРУз							61,00	
	прямые иностранные инвестиции							56,68	
	иностраннне инвестиции п/г							118,08	
	кредиты коммерческих банков						210 000	20,00	
	государственный бюджет						429 975	40,95	
1	Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан	145,1 км	2017-2021 гг.	АБР	160,14	48,30		37,82	Постановление Президента Республики Узбекистан от 17.10.2017г. №ПП-3336
	собственные средства				80,14	28,40	239 610	22,82	
	иностраннне инвестиции п/г				80,00	19,90		15,00	
2	Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкент	51,2 км	2017-2021 гг.	Эксимбанк (КНР)	466,13	252,62		70,5	Постановление Президента Республики Узбекистан от 19.05.2017г. №ПП-2979 Указ Президента Республики Узбекистан от 24.05.2018г. №УП-5447
	государственный бюджет				316,72	153,2	320 000	30,5	
	ФРРУз				88,92	38,92		30,00	

	иностранные инвестиции п/г				60,49	60,5		10,0	
3	Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена	2,9 км	2017-2020 гг.		103,82	2,89		1,90	Постановление Президента Республики Узбекистан от 07.11.2016г. №ПП-2653
	государственный бюджет				51,02	2,89	20 000	1,90	
	средства ФРРУз				52,80			-	
4	Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена	7,1 км	2017-2020 гг.		82,66	26,81		16,71	Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.11.2016г. №ПП-2664
	государственный бюджет				47,56	15,81	60 000	5,71	
	ФРРУз				35,10	11,00		11,00	
5	Электрификация железнодорожной линии Мароканд-Навои собственные средства	135 км	2020-2022 гг.		57,1	57,1	76 650	7,30	Поручение Первого заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан, Министра транспорта от 15.02.19 г. №05/1-175
6	Электрификация железнодорожной линии Бухара-Ургенч-Хива	452 км	2020-2024 гг.	АБР, АБИИ	330,15	330,15		1,00	Постановление Президента Республики Узбекистан от 27.07.15г. №ПП-2376 и распоряжение Президента Республики Узбекистан от 25.07.16г. №Р-4681
	государственный бюджет				50,20	50,20		-	
	собственные средства				103,99	103,99	10 500	1,00	
	иностранные инвестиции п/г				175,96	175,96		-	
7	Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией участка Пап-Коканд-Андижан	Объекты инфраструктуры	2013-2021 гг.	МБРР, Эксимбанк КНР	1 461,14	78,90		0,50	Постановления Президента Республики Узбекистан от 18.06.13г. №ПП-1985, от 24.12.13г. №ПП-2096, от 26.06.15г. №ПП-2362 и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17.09.15г. №269
	государственный бюджет				200,25			-	
	собственные средства				473,40	78,40		-	
	иностранные инвестиции п/г				545,00	0,50		0,50	

	ФРРУз				242,49				
8	Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад с организацией пригородного движения поездов	65 км	2017-2020 гг.		17,39	2,86		2,86	Распоряжение Президента Республики Узбекистан №Р-5364 от 11.09.18г.
	собственные средства				11,33				
	государственный бюджет				6,06	2,86	30 000	2,86	
9	Модернизация АО «Шаргунькумир» с доведением проектной мощности до 900 тысячи тонн каменного угля в год	900 тыс. тонн каменного угля в год	2017-2020 гг.	Эксимбанк (КНР)	105,51	24,96		24,96	Постановления Президента Республики Узбекистан от 13.06.2017г. №ПП-3054 и от 13.01.2017г. №ПП-2727
	собственные средства				11,00	2,38	25000	2,38	
	иностраннные инвестиции п/г				89,78	22,58		22,58	
	кредиты коммерческих банков				4,73				
10	Обновление (замена) морально и физически устаревшего оборудования АО "Узбеуголь"	замена изношенного оборудования	2017-2022 гг.		47,80	47,80		-	Постановления Президента Республики Узбекистан от 13.06.2017г. №ПП-3054
	собственные средства				4,20	4,20		-	
	кредиты коммерческих банков				36,10	36,10		-	
	ФРРУз				7,50	7,50		-	
11	Модернизация железнодорожного хозяйства АО "Узбеуголь"	объект	2017-2022 гг.		44,5	29,80		-	Постановления Президента Республики Узбекистан от 13.06.2017г. №ПП-3054
	кредиты коммерческих банков				19,20	4,50		-	
	ФРРУз				25,30	25,30		-	

12	Реабилитация железнодорожных путей собственные средства	900 км	2020-2024 гг.		240,00	240,00	336000	32,00	Проект Концепции развития транспорта
13	Восстановление локомотивов собственные средства	166 ед. локомотивов	2020-2024 гг.		60,20	60,20	133875	12,75	Проект Концепции развития транспорта
14	Восстановление с продлением срока службы, модернизация и переоборудование грузовых вагонов собственные средства	6349 ед.	2020-2024 гг.		34,00	34,00	76545	7,29	Проект Концепции развития транспорта
15	Строительство грузовых вагонов собственные средства	7300 ед.	2020-2024 гг.		470,76	470,76	845250	80,50	Проект Концепции развития транспорта
16	Обновление состава пассажирских вагонов собственные средства	150 ед.	2020-2024 гг.		51,00	51,00	107100	10,20	Проект Концепции развития транспорта
17	Приобретение оборудования и технологий для подразделений компании собственные средства	оборудование и технологии	2020-2024 гг.		32,00	32,00	52 500	5,00	Проект Концепции развития транспорта
18	Освоение Байсунского месторождения каменного угля с добычей до 50,0 тыс. тонн угля в год собственные средства	50 тыс. тонн угля в год	2018-2020 гг.		5,00	1,00	10500	1,00	Поручение Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15.03.18г. №05/11-99, протокол визита Президента Республики Узбекистан в Сурхандарьинскую область от 13.05.19г. №10317-хх
19	Строительство многопрофильной клиники в г.Ташкент прямые иностранные инвестиции	объект	2017-2021 гг.	ООО «УГМК Холдинг»	150,00	104,94		40,00	Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.09.17 г. №ПП-3298

20	Организация производства высококачественной спиртной продукции прямые иностранные инвестиции	12,7 млн. шт.	2017-2020 гг.	ООО «Селена»	26,00	3,28		3,28	Постановление Президента Республики Узбекистан от 11.09.17г. №ПП-3263
21	Строительство современного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации на базе аэродрома ""Ташкент-Восточный"" (1 этап)	объект	2018-2021 гг.		140,00	65,00		40,00	Постановления Президента Республики Узбекистан от 30.06.17г. №ПП-3104 и от 03.01.18г. №ПП-3456
	кредиты коммерческих банков				75,00	20,00	210 000	20,00	
	ФРРУз				65,00	45,00		20,00	
22	Приобретение подвижного состава для Ташкентского метрополитена	5 составов	2019-2020 гг.		30,00	6,00		6,00	Распоряжение Президента Республики Узбекистан №Р-5463 от 04.04.19г.
	ФРРУз				6,00				
	иностраннные инвестиции п/г				24,00	6,00		6,00	
23	Модернизация вагонов метро с продлением их срока службы на 15 лет государственный бюджет	84 ед.	2020-2022 гг.		34,00	34,00		-	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан №24 от 03.02.16г. и проект Концепции развития метрополитена
24	Обновление парка локомотивов путем приобретения локомотивов	31 ед.	2019-2021 гг.		181,07	181,07		65,50	Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15.07.19г. №586
	собственные средства				11,07	11,07	15750	1,50	
	иностраннные инвестиции п/г				170,00	170,00		64,00	
25	Обновление парка маневровых локомотивов собственные средства	12 ед.	2019-2020 гг.		14,40	14,40	151200	14,40	Проект Концепции развития транспорта

26	Расширение программы локализации на СП ООО "UzXCMG" прямые иностранные инвестиции	Оборудование	2019-2020 гг.		5,50	3,40		3,40	Постановления Президента Республики Узбекистан от 19.05.17г. №ПП-2982 и от 18.01.18г. №ПП-3481
27	Приобретение двух высокоскоростных пассажирских электропоездов Talgo-250 и четырех вагонов эконом-класса иностранные инвестиции п/г	2 электропоезда и 4 вагона эконом-класса	2019-2021 гг.	FIEM	65,00	65,00		Только привлечение в сумме 20,3 млн. долл.	Постановление Кабинета Министров республики Узбекистан от 07.05.19г. №382

### **Приоритетными инвестиционными проектами на 2020 год являются:**

- «Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан», реализация которого позволит сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, ремонт и техническое содержание технических средств, увеличить пропускную способность ж.д. линии, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду.

- «Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте», реализация которого позволит развить дорожно-транспортную инфраструктуру города Ташкента, сократить пассажирские перевозки автотранспортными средствами, что позволит улучшить экологическую ситуацию и загруженность автодорог в столице.

- «Модернизация АО "Шаргунькумир" с доведением проектной мощности до 900 тыс. тонн каменного угля в год», реализация которого позволит осваивать до 900 тыс. тонн угля в год и обеспечить растущую потребность страны в каменном угле.

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

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

- в 2020 году предусмотрены ремонт и восстановление 35 локомотивов, 1445 грузовых вагонов, строительство 1500 грузовых и 30 пассажирских вагонов, а также реабилитация 180 км железнодорожных путей.

- в 2020 году предусмотрен ввод в эксплуатацию 3 проектов:

Организация производства высококачественной спиртной продукции;

Модернизация АО "Шаргунькумир" с доведением проектной мощности до 900 тыс. тонн каменного угля в год;

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

## **17. ПОДРЯДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

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

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 мая 2018 года № 325-10 «О мерах организации строительства водохранилища Шурбулок в Республики Каракалпакстан» и постановлением

Президента Республики Узбекистан от 26 декабря 2018 года № ПП-4081с «О дополнительных мерах по обеспечению водными ресурсами Республики Каракалпакстан и Хорезмской области», а также протокольного решения руководства АО «Узбекистон темир йуллари» от 26 декабря 2018 года ведутся строительства по реализации проекта «Вынос ж.д. участка «Дунглюк-Бургутли-Мискен» из зоны затопления водохранилища Шурбулок».

Протокольным решением руководства АО «Узбекистон темир йуллари» принято осуществление строительства в два этапа:

I этап - строительство обводного железнодорожного пути на участке рзд. Дунгулюк-Рзд. Турон (Акчука) протяженностью 43,6 км.;

II этап - строительство второго железнодорожного пути от рзд. Турон (Акчука) до примыкания на ПК3520+00 перегона ст. Бургутли - ст. Мискен существующего железнодорожного пути протяженностью 16,5 км.

Вопросы проектирования и строительства объекта рассматриваются на производственных совещаниях руководства компании, принимаются практические меры по оперативному их решению, материально-техническому и финансовому обеспечению работ.

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

На сегодняшней день выполнены работы по выемки растительного слоя в объеме 35,05 тыс.м3 и земляные работы в объеме 33,21 тыс.м3 а также по устройству послойной насыпи из ГПС в объеме 17,42 тыс.м3;

- осуществляется перевозка ГПС из местного карьера на расстояние 1,7 км от строительного участка.

Ангар для стоянки и технического обслуживания самолётов «Боинг-787» и «А-320»:

- завершены работы по разработке котлована и работы по устройству щебеночной подготовке;

- завершены работы по устройству монолитных фундаментов и железобетонных опор, установлено 64 шт из 64 шт проектных;

- ведутся работы подполный канала и административного бытового корпуса.

Ангар для стоянки двух вертолёт «МИ-8»:

- завершены работы по разработке котлована и работы по устройству щебеночной подготовке;

- завершены работы по заливки бетона подготовительного слоя;

- завершены работы по устройству монолитных фундаментов и железобетонных опор 24 шт из 24 шт проектных.

- на участке задействовано необходимые техники и 23 рабочих строителей.

Ограждения территорий аэродрома:

- железобетонные - 6347 м выполнено 898 м;

- сетчатые ограждение - 4504 м выполнено 2510 м.

Завершены работы по кровли 3-х этажного существующего здание взлетно-испытательной станций.

Здания управления воздушными движениями (УВД) завершено работы по разработке котлована;

Зданию для обслуживания первых и правительственных лиц (ЗООД) (Терминал 1) Иностранной компанией «B&A Contractors S.A.» (Швейцария) на сегодняшней день завершены работы по разработке котлована здания и работы по устройству щебеночной подготовке, ведутся работы по заливке бетоны;

Здания обслуживания деловых кругов пропускной способностью 1000 пасс/час (Терминал 2) завершено работы по разработке котлованов.

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

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

По поручению руководства Республики, во избежание массового сноса существующих строений, эффективного размещения транспортно-коммуникационной инфраструктуры города Ташкента, принято оптимальное решение строительства надземной линии метрополитена эстакадного типа.

Проектируемая кольцевая линия метрополитена проходит по территориям Яшнабадского, Бектемирского, Мирабадского, Сергелийского, Яккасарайского, Чиланзарского, Учтепинского, Шайхонтохурского, Алмазарского, Юнусабадского, Мирзо-Улугбекского районов.

На станции №1 и объектах ТПП завершены работы по устройству котлованов, фундаментов, кирпичная кладка, устройство плит перекрытий, ведется работы по устройству плит брусчаток и благоустройство территории.

В подземном пешеходном переходе завершены работы по монтажу стеновых блоков и бетонирование лестничных маршей и площадок, ведутся работы по освещению территории.

на станции №2 завершены работы по устройству фундаментов и кирпичной кладке стен, ведутся работы по штукатурке внутренних и наружных стен, по установке металлических прогонов кровли и платформа с навесом.

на станции №3 завершены работы по устройству котлована и фундамента, устройство кирпичной кладке, ведутся работы по штукатурке внутренних и наружных стен, устройство пола, заливка бетона на фундаменте эскалатора.

на станции №4 завершены работы по устройству котлованов, фундамента, устройству кирпичной кладке стен, ведутся работы по штукатурке внутренних и наружных стен, устройство пола, заливка бетона на фундаменте эскалатора.

на станции №5 завершены работы по устройству котлована и фундамента, ведутся работы по устройству кирпичной кладке стен и перегородок;

на станции №6 ведутся работы по устройству фундаментов зданий станции и ТПП.

В 2020 году в АО "Узбекистон темир йуллари" планирует осуществлять электроснабжение строительство следующих объектов инфраструктуры:

- «Строительство подъездного железнодорожного пути к атомной электростанции на территории Республики Узбекистан;
- Проведение реконструкции аэропорта Муйнак и строительства парка в центре Муйнакского района Республики Каракалпакстан – 3,5 млн. долларов США;
- «Электрификация железнодорожных участка Андижан-Савай-Ханабад» - 5,01 млн. долларов США;
- «Электрификация железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан» - 6,0 млн. долларов США;
- Реабилитация железнодорожных путей – 28,0 млн. долларов США.
- «Электрификация железнодорожных участка Бухара-Мискен-Хива» - 10,0 млн. долларов США;
- «Строительство второго пути электрифицированной высокоскоростной железнодорожной линии на участке Навои-Бухара» -84,82 млн.долларов США;
- Строительство железнодорожной линии Шават-Султануздук с мостовыми переходами через реку Амударья -142,04 млн.долларов США, а также многих других объектов.

## 18. ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ

Таблица 17. Отчет о прибыли и убытках

	Ожидаемое за 2019 год	Млрд. сум	Прогноз на 2020 год	Млрд. сум
<b>10</b>	<b>Доходы</b>	<b>8 513</b>	<b>Доходы</b>	<b>9 237</b>
<b>20</b>	<b>От перевозок (30+40)</b>	<b>7 056</b>	<b>От перевозок</b>	<b>7 659</b>
30	В т.ч. от грузовых перевозок	6 625	В т.ч. от грузовых перевозок	7 358
40	от пассажирских перевозок	431	от пассажирских перевозок	301
<b>50</b>	<b>Расходы основной деятельности</b>		<b>Расходы основной деятельности</b>	
60	Производственные затраты	4 113	Производственные затраты	4 650
70	Расходы периода	745	Расходы периода	751
80	Амортизация	1215	Амортизация	1490
90	Расходы социального характера	266	Расходы социального характера	334
<b>100</b>	<b>Всего (60+70+80+90)</b>	<b>6 339</b>	<b>Всего</b>	<b>7 225</b>
110	Доходы по финансовой деятельности		Доходы по финансовой деятельности	
120	Расходы по финансовой деятельности	-2 526	Расходы по финансовой деятельности	-1 881
<b>130</b>	<b>Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов (10-100+110-120)</b>	<b>-353</b>	<b>Прибыль от общехозяйственной деятельности до уплаты налогов</b>	<b>132</b>
<b>140</b>	<b>Налог на прибыль</b>		<b>Налог на прибыль</b>	<b>20</b>
<b>150</b>	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по мониторингу и эффективным управлением государственных долей в акционерных объединениях и компаниях)	<b>-353</b>	Прибыль от общехозяйственной деятельности после уплаты налога (которая будет направлена на инвестиционную программу, возврат кредитов и выплату дивидендов в соответствии с решением Комиссии по мониторингу и эффективным управлением государственных долей в акционерных объединениях и компаниях)	<b>112</b>

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

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы», постановлениями Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года №ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-

коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре», а также рядом других правительственных решений ожидаемую прибыль общества планируется направить на реализацию важнейших проектов по модернизации, техническому и технологическому перевооружению производства, на обновление подвижного состава.

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

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

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

## **19. СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ**

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

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

В приложении 2 «Прогнозные параметры о доходах и расходах АО "Узбекистон темир йуллари" на 2020 год» отражены отчетные и прогнозные размеры расходов, направляемые на благотворительную и спонсорскую помощь. До конца 2019 году на благотворительную и спонсорскую помощь ожидается направить средства в сумме 58,0 млрд. сум. Спонсорская помощь осуществлялась согласно сметам расходов на содержание федерации бокса, футбольного клуба, а также протокольных поручений Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В АО «УТЙ» в течении 2019 года был организован выезд медико-санитарного поезда «Саломатлик» для регулярных углубленных медицинских осмотров железнодорожников и членов их семей, проживающих в отдаленных районах республики с неблагоприятной экологической обстановкой. В 2019 году поезд совершил ряд поездок, одна из них совместно с благотворительным фондом «Соглом авлод учун». Итоги выезда поезда таковы: осмотрено и проконсультировано всего – 17 488 чел., из них 1 725 женщины, 1 465 детей, 582 пенсионеров, 150 инвалидов. Сделано флюорограмм грудной клетки – 1 121 чел., ЭКГ – 2 548, сдали анализы всех видов – 2 384 чел., УЗИ – 1 675 чел. Расходы по поезду составили 255,36 млн. сум.

Учитывая важность проводимой в стране политики социальной защиты населения и охраны здоровья, дальнейшее развитие и совершенствование системы медико-социальной помощи пенсионерам, инвалидам, одиноким престарелым и другим уязвимым категориям населения для обеспечения их полноценной жизнедеятельности, АО "Узбекистон темир йуллари" в 2020 году планирует направить на благотворительность порядка 11,0 млрд. сум, но не более 10 процентов от чистой прибыли, в соответствии со статьей 5 Закона Республики Узбекистан «О благотворительности». В течение года могут быть произведена корректировка суммы спонсорской помощи.

## 20.SWOT-АНАЛИЗ

### Сильные стороны, слабые стороны, возможности и угрозы

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

Таблица 18. Местная железнодорожная сеть

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

Таблица 19. **Международные железнодорожные коридоры**

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

Таблица 20. **Внутренние железнодорожные перевозки**

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

Таблица 21. **Пассажиры железнодородные перевозки**

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

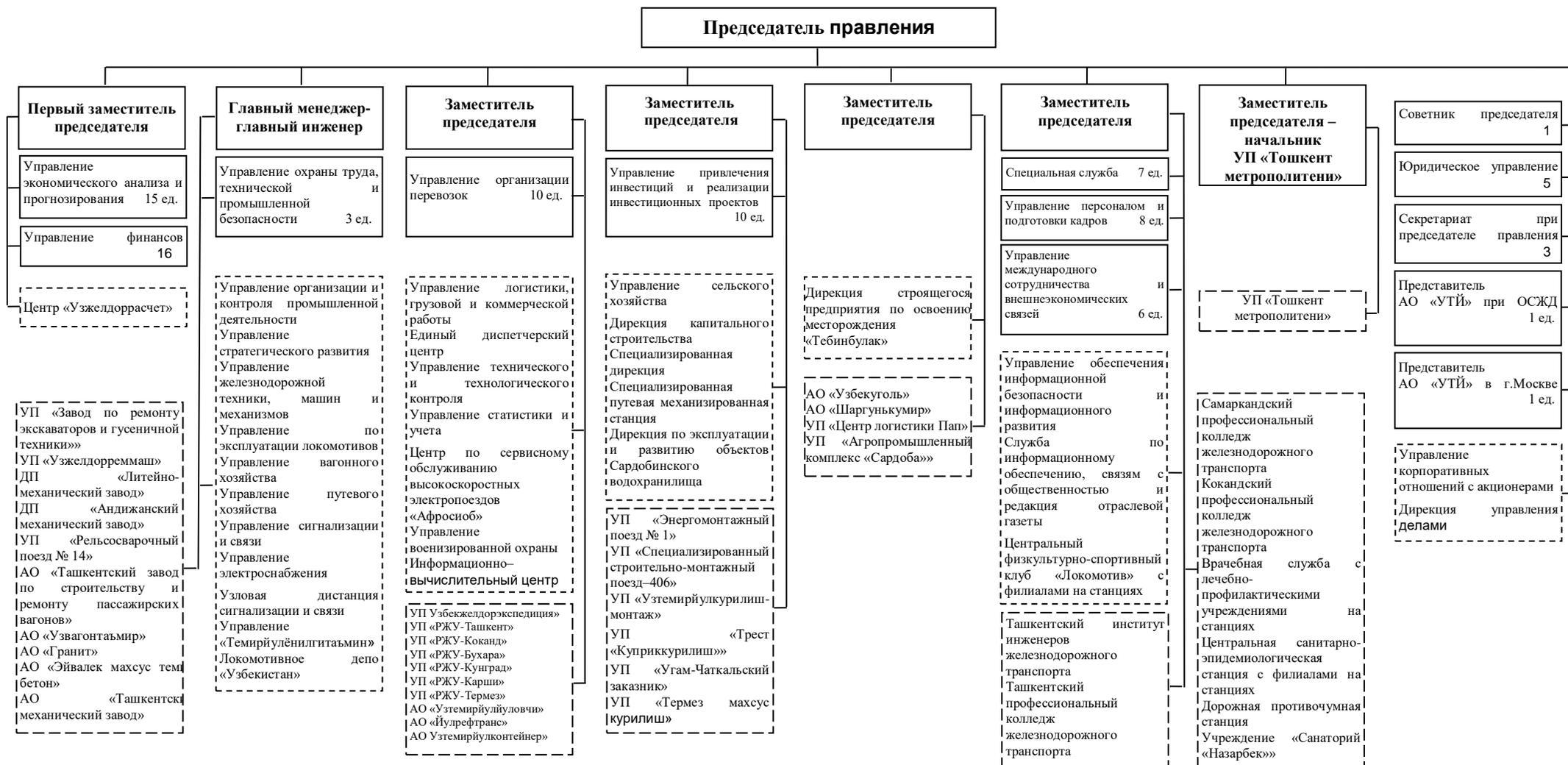
Таблица 22. **Международные грузовые железнодородные перевозки**

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

Таблица 23. **Интермодальные услуги**

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

## Структура исполнительного аппарата АО «УТЙ»



– центральный аппарат  
 – подразделения без статуса юридического лица

**Прогнозные финансовые параметры АО "Узбекистон темир йуллари"  
на 2020 год**

Наименование показателей	Ед.измер.	Год			в том числе								
		прогноз 2019г.	ожидаем. 2019г.	прогноз 2020г.	I квартал			I полугодие			9месяцев		
					прогноз 2019г.	ожидаем. 2019г.	прогноз 2020г.	прогноз 2019г.	ожидаем. 2019г.	прогноз 2020г.	прогноз 2019г.	ожидаем. 2019г.	прогноз 2020г.
Выручка (доходы всего)	млрд.сум	8021	8513	9237	1963	1841	2239	3807	3827	4194	5724	5980	6682
в т.ч. от перевозок	млрд.сум	6190	7056	7659	1523	1675	1915	3066	3273	3651	4614	4994	5622
от подсобно-вспомогательной деятельности	млрд.сум	1831	1457	1578	440	166	324	740	554	543	1110	986	1059
Расходы основной деятельности	млрд.сум												
Производственные затраты	млрд.сум	4523	4113	4650	989	816	1009	1998	1822	1947	3249	2862	3202
Расходы периода	млрд.сум	710	745	751	166	139	148	301	326	283	461	494	392
Амортизация	млрд.сум	1599	1215	1490	364	301	340	749	608	730	1152	909	1096
Расходы социального характера	млрд.сум	240	266	334	60	64	70	120	133	160	180	199	239
Всего	млрд.сум	7072	6339	7225	1579	1321	1567	3167	2888	3120	5042	4464	4929
Финансовые затраты	млрд.сум												
Результат от финансовой деятельности	млрд.сум	-508	-2526	-1881	-170	-211	-542	-357	-782	-1050	-261	-2327	-1636
Прибыль до уплаты налога	млрд.сум	441	353	132	214	309	129,6	283	157	24,0	421	-811	116
Налог на прибыль	млрд.сум	28	0	20	21	38	22,7	31	17	3,6	34	0	17
Прочие налоги и сборы от прибыли	млрд.сум												
Чистая прибыль	млрд.сум	413	-353	112	192	271	107	252	140	20,4	387	-811	99

Примечание: в прогнозах "результат от финансовой деятельности на 2020 год" предусмотрена сумма выплат процентов и комиссии за полученные кредиты.

Мероприятия  
по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности на 2020 год по  
АО «УТЙ»

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Создание рабочей комиссии по сокращению дебиторской и кредиторской задолженности под председательством первого заместителя правления общества	Январь 2020 года
2	Ежеквартальное заслушивание о состоянии уровня дебиторской и кредиторской задолженности, разработкой конкретных мер по погашению задолженностей	Ежеквартально, после отчетного периода
3	Действовать в соответствии со статьями 235-244 Гражданского кодекса Республики Узбекистан (зачеты, схемы и подача претензий, исковых заявлений)	Ежемесячно
4	Разработка межведомственных графиков погашения задолженностей	Ежеквартально
5	Проведение семинаров среди работников общества по обеспечению сохранности перевозимых грузов, правильности начисления сборов и штрафов за оказанные железнодорожные услуги	I квартал 2020 года
6	Проведение семинаров по организации и ведению договорной работы, ознакомление с нововведениями в законодательстве Республики Узбекистан и локальных нормативных актах общества.	Январь-февраль 2020 года

График погашения иностранных кредитов в 2020 году

№	Наименование проекта	Сумма кредита	Всего	Виды выплат	Январь	Февр.	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сент.	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	В целом по АО "УТЙ"		87,211	основной	16,043	2,658	5,539	3,102	5,243	4,040	21,691	6,901	10,017	3,330	5,243	3,407
			40,653	процент	7,638	3,591	3,968	0,583	3,457	0,780	8,111	4,177	3,838	0,500	3,314	0,696
			127,864	ВСЕГО	23,681	6,249	9,507	3,685	8,699	4,820	29,802	11,078	13,855	3,830	8,556	4,102
1	Совершенствованию ж.д. пасс. перевозок	6,097 млрд. яп. Йен	2,738	основной					1,369						1,369	
			0,459	процент					0,239						0,220	
			3,197	ВСЕГО					1,608							1,589
2	Реконструкция железных дорог	62,61 млн. долл. США	5,041	основной			2,459						2,582			
			1,446	процент			0,763						0,683			
			6,487	ВСЕГО			3,222						3,265			
3	Модернизация железных дорог	70 млн. долл. США	4,673	основной			2,280						2,393			
			1,147	процент			0,594						0,552			
			5,819	ВСЕГО			2,874						2,945			
4	Модернизация железных дорог	5 млн. долл. США	0,333	основной			0,167						0,167			
			0,016	процент			0,009						0,007			
			0,349				0,176						0,174			
5	Строительство новой ж. д. Ташгузар-Кумгурган	16,359 млрд. яп. йен	4,937	основной				2,469						2,469		
			0,490	процент				0,248						0,243		
			5,427	ВСЕГО				2,716							2,711	
6	Элек-ция ж. д. участка Тукумачи-Ангрен	24,99 млн. евро	0,917	основной						0,459						0,459
			0,171	процент							0,086					0,084
			1,088	ВСЕГО							0,545					0,543
7	Элек-ция ж. д. участка Тукумачи-Ангрен	6,2 млн. кув. динар	1,450	основной					0,725						0,725	

			0,232	процент					0,122					0,111	
			1,682	ВСЕГО					0,847					0,836	
8	Обновление парка пасс. локомотивов ГАЖК "УТЙ". Закупка пасс. электровозов	70,11 млн.долл. США	4,674	основной	2,337						2,337				
			0,986	процент	0,508					0,479					
			5,660	ВСЕГО	2,845					2,816					
9	Приобретение 2-х выс.скорост. пасс. электропоездов Talgo-250	19,0 млн. евро		основной											
			0,173	процент					0,086				0,086		
			0,173	ВСЕГО					0,086				0,086		
10	Реконструкция литейного производства на ДП "ЛМЗ"	48,798 млн.долл. США		основной											
			0,511	процент	0,310					0,201					
			0,511	ВСЕГО	0,310					0,201					
11	Обновление парка локомотивов ГАЖК "УТЙ" закупка 11 секций груз. электровозов	42,17 млн. долл. США	2,811	основной	1,406						1,406				
			0,786	процент	0,402					0,384					
			3,597	ВСЕГО	1,808					1,789					
12	Элект-ция ж.д. участка Мароканд-Карши	100 млн. долл. США	5,031	основной					2,516					2,516	
			2,862	процент					1,453				1,409		
			7,893	ВСЕГО					3,969				3,924		
13	Элект-ция ж.д. участка Карши-Термез	18,067 млрд. яп. Йен		основной											
			1,892	процент		0,925					0,967				
			1,892	ВСЕГО		0,925					0,967				
14	Строительство новой элек-ной ж.д. линии Ангрэн-Пап	131 млн. долл. США		основной											
			2,821	процент		1,403					1,418				
			2,821	ВСЕГО		1,403					1,418				
15	Строительство новой элек-ной ж.д. линии Ангрэн-Пап	111,49 млн. долл. США		основной											
			2,447	процент	1,237					1,210					
			2,447	ВСЕГО	1,237					1,210					
16	Строительство новой элек-ной ж.д. линии Ангрэн-Пап	350 млн. долл.	23,333	основной	11,667						11,667				
			7,586	процент	3,870					3,716					

		США	30,919	ВСЕГО	15,536						15,383						
17	Строительство новой элек-ной ж.д. линии Ангрэн-пап	160 млн. долл. США	3,000	основной		1,500						1,500					
			1,842	процент		0,807							1,035				
			4,842	ВСЕГО		2,307							2,535				
18	Обновление парка локомотивов. Приобретение 11 груз. электровозов 2-этап	42,17 млн. долл. США	1,406	основной							1,406						
			0,962	процент	0,482							0,480					
			2,368	ВСЕГО	0,482								1,885				
19	Элек-ция ж.д. линии Самарканд-Бухара с орг. высокоск. движ. пасс. поездов	75 млн. долл. США	5,172	основной						2,586						2,586	
			2,049	процент	0,177	0,166	0,177	0,172	0,177	0,169	0,171	0,171	0,165	0,171	0,165	0,167	
			7,221	ВСЕГО	0,177	0,166	0,177	0,172	0,177	2,755	0,171	0,171	0,165	0,171	0,165	2,754	
20	Приобретение 2-х выс.скорост. пасс. электропоездов Talgo-250	19 млн. евро		основной													
			0,472	процент						0,236						0,236	
			0,472	ВСЕГО							0,236						0,236
21	Строительство ж.д. линии Навои-Канимех-Мискен	126,3 млн. долл. США		основной													
			2,762	процент					1,374						1,389		
			2,762	ВСЕГО					1,374							1,389	
22	Элек-ция ж.д. линии Пап-Наманган-Андижан	80,0 млн.долл. США		основной													
			1,894	процент		0,694						1,200					
			1,894	ВСЕГО		0,694							1,200				
23	Строительство ж.д. линии Ургенч-Хива	15,8 млн. долл. США	0,228	основной										0,228			
			0,129	процент				0,064							0,064		
			0,356	ВСЕГО				0,064								0,292	
24	Строительство ж.д. линии Карши-Китаб	18,92 млн. долл. США	0,724	основной						0,362						0,362	
			0,216	процент						0,110						0,106	
			0,940	ВСЕГО							0,472						0,468
25	Модернизация АО "Шаргунькумир" с доведением производительной моуности до 900 000	89,775 млн. долл. США		основной													
			1,845	процент	0,483						1,362						
			1,845	ВСЕГО	0,483							1,362					
26		4,725	1,050	основной		0,525						0,525					

	тонн каменного угля	млн. долл. США	0,087	процент		0,048						0,039				
			1,137	ВСЕГО		0,573						0,564				
27	Покупка "Белаз"	10,3 млн. долл. США	6,966	основной	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	0,633	
			0,262	процент	0,044	0,040	0,034	0,032	0,027	0,026	0,018	0,016	0,012	0,008	0,004	
			7,228	ВСЕГО	0,678	0,674	0,667	0,666	0,661	0,659	0,651	0,649	0,646	0,641	0,637	
28	Обновление прака локомотивов путем приобретения локомотивов	170 млн. долл. США		основной												
			0,290	процент		0,149						0,140				
			0,290	ВСЕГО		0,149						0,140				
29	Приобретение двух высокоскоростных пассажирских электропоездов Talgo-250 и четырех вагонов эконом-класса	57,5 млн. Евро		основной												
			0,084	процент	0,058						0,027					
			0,084	ВСЕГО	0,058						0,027					
30	Строительство аэропорта Ташкент-Восточный" через ЭКА (экспортно-кредитное агентство	133 млн. Евро, в том числе ЭКА		основной												
			1,525	процент		0,762						0,762				
			1,525	ВСЕГО		0,762						0,762				
31	"Строительство аэропорта Ташкент-Восточный"	21,4 млн. Евро		основной												
			1,620	процент		0,857						0,763				
			1,620	ВСЕГО		0,857						0,763				
32	Пополнение оборотных средств УПХ	1,040 млн. Евро	1,146	основной							0,382	0,382	0,382			
			0,037	процент	0,005	0,005	0,004	0,005	0,004	0,005	0,004	0,003	0,002			
			1,183	ВСЕГО	0,005	0,005	0,004	0,005	0,004	0,005	0,387	0,385	0,384			
33	Пополнение оборотных средств ТЭР	10,5 млн. Евро	11,581	основной							3,860	3,860	3,860			
			0,370	процент	0,047	0,047	0,044	0,047	0,045	0,047	0,045	0,031	0,016			
			11,951	ВСЕГО	0,047	0,047	0,044	0,047	0,045	0,047	3,906	3,892	3,876			
34	Пополнение оборотных средств ДКС	3,45 млн. Евро		основной												
			0,182	процент	0,015	0,015	0,014	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015
			0,182	ВСЕГО	0,015	0,015	0,014	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015

## ПЕРЕЧЕНЬ

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

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2020 год.

№	Показатель	Ед.изм	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2020г.		Прим.
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации (EBITDA — Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization)*	млрд.с ум								1,5%	800,0	
2	Соотношение затрат и доходов (CIR — Cost Income Ratio)*	К								1,5%	0,800	
3	Рентабельность привлеченного капитала (ROCE — Return on Capital Employed (ROCE = Earnings Before Interest and Tax (EBIT) / Capital Employed (Total Assets – Current Liabilities)))*	К								1,0%	0,032	
4	Рентабельность акционерного капитала (ROE — Return On Equity(Net Income/Shareholder's Equity))*	К								1,0%	0,060	
5	Рентабельность инвестиций акционеров (TSR –Total Shareholders Return)*	К										
6	Рентабельность активов	К	> 0,05	8,0%	0,010	7,0%	0,010	7,0%	0,010	6,0%	0,010	АО "УТИ" является предприятием естественной монополии
7	Коэффициент абсолютной ликвидности	К	> 0,2	15,0%	0,180	15,0%	0,180	15,0%	0,140	20,0%	0,120	АО "УТИ" является предприятием естественной монополии
8	Коэффициент финансовой независимости	К	> 1	12,0%	6,000	12,0%	7,200	10,0%	8,000	15,0%	6,010	

9	Оборачиваемость кредиторской задолженности в днях	день		20,0%	85,000	20,0%	85,000	21,0%	90,000	18,0%	90,000	
10	Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	день		20,0%	70,000	20,0%	80,000	21,0%	90,000	18,0%	80,000	
11	Коэффициент покрытия (платежеспособности)	К	> 1,25	25,0%	3,000	26,0%	3,500	26,0%	3,000	17,5%	3,000	
12	Дивидендный выход (%)	%								0,5%	0,01	
13	Показатель снижения дебиторской задолженности (в % к установленному заданию)	%										На основании динамики роста объемов грузовых и пассажирских перевозок, ежегодного повышения тарифов на перевозки, в зависимости от курсового роста по отношению к суму, не представляется возможным произвести расчет нормы дебиторской задолженности
Всего:				100,0%		100,0%		100,0%		100,0%		

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

## Приложение №6

## ПЕРЕЧЕНЬ

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

АО "Узбекистон темир йуллари" на 2020 год.

№	Показатель	Ед.изм.	Норматив	за I квартал		за I полугодие		за 9 месяцев		на 2020г.		Прим.
				Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	Удельный вес	Прогноз	
1	Коэффициент износа основных средств	К	< 0,5	2,7%	0,300	2,7%	0,300	2,5%	0,310	2,1%	0,250	
2	Коэффициент обновления основных средств	К								1,2%	0,150	
3	Производительность труда	тыс/сум на 1раб.		12,0%	38 884,2	12,0%	76 138,8	12,0%	120 488,2	12,0%	166 111,3	
4	Фондоотдача	сум/на 1 сум стоимости ОС		6,9%	0,120	7,1%	0,230	7,0%	0,380	7,1%	0,600	
5	Коэффициент использования производственных мощностей	К										Учитывая специфику железнодорожной отрасли, а именно широкую разветвленность железнодорожных путей по всей республики, и специфичность показателей таких как провозная и пропускная способность, а также неравномерность движения

												следования груженых вагонов на отдельных участках железных дорог расчет использования производствен ных мощностей не предоставляется возможным.
6	Энергоэффективность(доля затрат на топливно-энергетических ресурсов в структуре себестоимости продукции)	%		10,0%	0,142	11,0%	0,122	11,0%	0,116	11,0%	0,120	
7	Затраты на обучение персонала, в расчете на одного работника	тыс.сум/на 1 раб.		6,1%	3,470	6,5%	10,500	7,0%	10,700	7,0%	13,700	
8	Коэффициент текучести кадров	К	< 1	0,8%	1,000	0,8%	1,000	0,8%	1,000	0,8%	1,000	
9	Индикатор выполнения Инвестиционной программы в денежном выражении	млн.долл США		8,5%	30,000	8,5%	100,000	9,2%	140,000	7,8%	198,14	
10	Показатель выполнения параметров экспорта (в % к денежному объему)	%		3,0%	100,000	2,4%	100,000	2,5%	100,000	2,0%	100,000	
11	Отправление грузов (млн.тн)	млн.тн		20,0%	16,99	19,0%	34,16	19,0%	52,14	19,0%	71,06	
12	Отправление пассажиров (тыс.чел)	тыс.чел.		30,0%	4,26	30,0%	6,86	30,0%	12,61	30,0%	17,98	
Всего:				100,0%		100,0%		100%		100,0%		

## СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

