

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АБУ  
РАЙХАНА БЕРУНИ**

**ФАКУЛЬТЕТ «СТБФ»**

**КАФЕДРА «МАРКЕТИНГ»**

*по теме: «МЕЖДУНАРОДНОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ДЕЛО»  
«Узбекистон темир йуллари»*

*для студентов по направлению:  
5340300 – «Маркетинг» (по отраслям)*

Выполнил

студент 4 курса,  
группы 19-12 Мар  
Улжаев Е.А.

Принял

доц. Қамаритдинова Муршидахон Саидахматовна

**ТАШКЕНТ – 2012**

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Анализ развития гражданской дорожной станции в Республике Узбекистан.....	5
1.1.    Хроника деятельности «Узбекистон темир йуллари» в годы независимости.....	6
1.2.    Анализ деятельности железнодорожной компании за прошедшие годы.....	8
Глава 2. Исследование международной коммерческой деятельности «Узбекистон темир йуллари».....	10
2.1. Анализ документов, регулирующих международные линии.....	10
2.2. Особенности подготовки экипажа в станциях иностранного государства.....	14
2.4. Понятие и виды коммерческих прав в гражданской авиации.....	15
Глава 3. Международные перевозки.....	22
3.1. Классификация международных перевозок.....	24
3.2. Основные принципы и задачи организации международных пассажирских перевозок в ОАО «Узбекистон темир йуллари» .....	28
3.3. Анализ организации международных воздушных перевозок в «Узбекистон темир йуллари».....	31
Заключение.....	33
Список использованной литературы.....	35

## ВВЕДЕНИЕ

Международная коммерческая деятельность, осуществляемая путем проведения коммерческих операций, представляет собой один из важнейших элементов механизма управления международными экономическими отношениями, т.е. объективными устойчивыми отношениями между отдельными странами или группами стран, складывающимися и развивающимися на основе международного разделения труда.

Международные экономические отношения проявляются в формах обмена материальными товарами, научно-техническими знаниями и другими услугами, результатами производственно-технического сотрудничества между странами. Механизм осуществления международных экономических отношений включает в себя проведение контрагентами разных стран определенных коммерческих операций, соответствующих конкретным формам международных экономических отношений.

Современный этап развития общества характеризуется быстрым ростом производительных сил, обусловленным ускорением научно-технического прогресса. Следствием этого является возрастание концентрации и укрупнения производства, что усиливает тенденцию к интернационализации хозяйственной жизни, способствует развитию международной специализации и кооперирования производства.

Углубление специализации и кооперирования производства и научных исследований как выражение международного разделения труда требует, в свою очередь, расширения рынков сбыта и ведет к развитию всех форм международных хозяйственных связей. Одной из основных особенностей современного этапа экономического развития является чрезвычайно быстрый рост международной торговли научно-техническими знаниями и результатами производственно-технического сотрудничества; услугами, связанными с предоставлением товаров в аренду; международного туризма и т.д. Различия в темпах развития отдельных форм международных экономических отношений привели к существенному изменению структуры мирохозяйственных связей. В сложившихся условиях усилились взаимозависимость и тесное взаимодействие отдельных стран как в рамках экономических группировок, так и вне их.

Все более интегрируется в мировую систему хозяйства, активно включается в международное разделение труда и узбекская экономика. Этому будет способствовать осуществляемая в Узбекистане радикальная экономическая реформа, магистральным направлением которой является переход к рыночным условиям хозяйствования.

Для придания большей открытости узбекской экономике необходимо предоставление предприятиям (объединениям) и иным хозяйственным организациям права самостоятельного выхода на внешний рынок. В этой связи возникла потребность в глубоких знаниях реальных экономических процессов, протекающих в мировой системе хозяйства, в том числе на уровне отдельных фирм и предприятий, конкретных форм и методов внутрифирменного управления производственно-сбытовой деятельностью. Широкий выход предприятий и других организаций на внешние рынки может быть эффективным лишь в том случае, если специалисты в области внешнеэкономической деятельности овладеют теорией и практикой осуществления международных коммерческих сделок с учетом особенностей конкретных рынков и изменения рыночной конъюнктуры.

Государственно-акционерная железнодорожная компания "Ўзбекистон темир йуллари" имеет честь предложить своим клиентам следующие виды услуг:

- Экспедирование и доставка грузов по всем международным транспортным коридорам;
- Перевозка пассажиров и груза (багажа);
- Туристические перевозки и обслуживание по Великому Шелковому Пути в городах Самарканд, Бухара, Хива и Ташкент;
- Поиск и прослеживание вагонов;
- Все виды ремонта пассажирских вагонов при помощи новейшего оборудования;
- Все виды ремонта тепловозов и электровозов;
- Изготовление и продление сроков службы грузовых вагонов.

Качество предоставляемых услуг гарантируется многолетним опытом работы нашей компании на рынке транспортных услуг в среднеазиатском регионе.

## **2. Хроника деятельности «Узбекистон темир йуллари»**

- перевозки грузов транзитом по железным дорогам Республики Узбекистан;
- перевозки грузов из/в Республики Узбекистан.

*1.1. Ставки настоящей ТП УТИ установлены на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) и Единого транзитного тарифа (ЕТТ).*

*Ставки на перевозки не включают в себя дополнительные сборы.*

*Ставки на перевозки и дополнительные сборы не включают в себя налог на добавленную стоимость (НДС).*

*Срок действия настоящей ТП УТИ устанавливается приказом председателя правления компании.*

*Валютой тарифа является доллар США.*

*1.2. ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" имеет право на повышение уровня ставок на перевозки и дополнительных сборов настоящей Тарифной политики касающихся:*

*транзитных перевозок по линиям железной дороги Республики Узбекистан, не чаще двух раз в год при условии уведомления причастных к выполнению ТП УТИ не менее, чем за месяц до вступления соответствующего изменения в действие;*

*экспортно-импортных перевозок - исходя из экономической целесообразности с уведомлением причастных к выполнению не менее, чем за 15 дней до вступления соответствующего изменения в действие.*

ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" имеет право на понижение уровня ставок на перевозки и дополнительных сборов настоящей ТП УТИ за перевозки грузов по линиям своей железной дороги в течение фрахтового года.

Кроме того, право на внесение изменений и дополнений в настоящую ТП УТИ дают изменения и дополнения, принятые в МТТ и ЕТТ, а также решения Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, связанные с вопросами Тарифной политики.

*1.3. Валютой платежа является доллар США.*

*1.4. При исчислении провозных платежей за перевозки грузов по железным дорогам Республики Узбекистан расстояние определяется:*

- при отправлении и назначении с/на станции железной дороги компании – в соответствии с Тарифным руководством №4;
- при транзитном проследовании – в соответствии с таблицами транзитных расстояний Приложения №7.

*1.5. ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" при заключении договора с организациями, исходя из экономических интересов, самостоятельно определяет размер договорных скидок и предусматривает механизм финансовой ответственности за невыполнение принятых обязательств.*

*1.6. Расчеты за перевозки грузов в международном сообщении через экспедиторские организации осуществляются при наличии договора с ГАЖК "Узбекистон темир йуллари". В договоре должны быть указаны полное официальное наименование и юридический адрес экспедиторской организации.*

## **2. ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТАВОК ЗА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН В ТРЕТЬИ СТРАНЫ**

*2.1. Расчет платы за транзитные перевозки грузов из третьих стран в третьи\*, кроме перевозок в/из Китай, Вьетнам, КНДР, Монголию, осуществляется по правилам МТТ со следующими особенностями:*

*плата за перевозки грузов (кроме опасных, перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей Тарифной политики, и негабаритных) повагонными отправками в универсальном подвижном составе, и контейнеров по УТИ рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 настоящей ТП УТИ, мелкими отправками - по ставкам таблицы №2 Приложения 4 с применением коэффициентов Приложения 3;*

*плата за перевозки грузов в специализированном подвижном составе, включая цистерны и рефрижераторные вагоны, рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 без применения коэффициентов Приложения 3;*

*плата за перевозки повагонными отправками негабаритных грузов на универсальном подвижном составе и транспортерах исчисляется по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для повагонных отправок с применением коэффициента 2,0;*

*плата за перевозки опасных грузов, перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей ТП УТИ, повагонными отправками и в контейнерах исчисляется по ставкам таблицы №1 Приложения 4 с применением коэффициента 2,0, мелкими отправками – по ставкам таблицы №2 Приложения 4 с применением коэффициента 2,0.*

*2.2. Расчет ставок за транзитные перевозки грузов в/из Китай, Вьетнам, КНДР, Монголию из/в других третьих стран производится по согласно правилам ЕТТ следующим порядком:*

*плата за перевозки грузов (кроме опасных, перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей Тарифной политики, и негабаритных) в контейнерах и повагонными отправками в универсальном подвижном составе по железным дорогам УТИ, рассчитывается по ставкам таблицы №3 Приложения 4 с применением коэффициентов Приложения 3;*

*плата за перевозки грузов в специализированном подвижном составе, включая цистерны и рефрижераторные вагоны, исчисляется по ставкам таблицы №3 Приложения 4 без применения*

коэффициентов Приложения 3 за расчетную массу;

плата за перевозки повагонными отправками негабаритных грузов на универсальном подвижном составе и транспортерах исчисляется по ставкам таблицы №3 Приложения 4 с применением коэффициента 2,0 за расчетную массу;

ставки за перевозки опасных грузов, перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей ТП УТИ, повагонными, мелкими отправками и в контейнерах исчисляется по ставкам таблицы №3 Приложения 4 с применением коэффициента 2,0;

плата за перевозку грузов мелкими отправками исчисляется по ставкам таблицы №3 Приложения 4 (графы 5, 6 соответственно классу груза) за 100 кг на количество сотен килограммов расчетной массы.

---

*\* К третьим странам относятся все страны, кроме стран-участниц Тарифного Соглашения (Перечень участниц Тарифного Соглашения – Приложение 9)*

### **3. ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТАВОК ЗА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ИЗ/В СТРАН СНГ И ЭСТОНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В/ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН, А ТАКЖЕ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ-УЧАСТНИЦ ТАРИФНОГО СОГЛАШЕНИЯ**

#### **3.1. ПОВАГОННЫЕ ОТПРАВКИ**

##### **3.1.1. Повагонные отправки в универсальном подвижном составе (кроме негабаритных и опасных грузов)**

Плата за вагон рассчитывается по ставкам таблицы № 4 Приложения 4 за расчетную массу отправки (см. Приложение 1 к настоящей ТП УТИ).

Для цветных металлов (поз. 331-333) и изделий из цветных металлов производственного назначения (поз.416) дополнительно к ставкам таблицы №4 Приложения 4 применяется коэффициент 2,0.

Здесь и далее, если не указано иное, номера позиций даны по Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов (ЕТСНГ), введенной в действие XX заседанием Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества с 01.04.98г.

##### **3.1.2. Повагонные отправки в специализированном подвижном составе**

###### **3.1.2.1. В рефрижераторном**

За перевозки скоропортящихся грузов в АРВ или в рефсекции, состоящей из дизельгенераторного и 4-х грузовых вагонов, плата за вагон определяется:

*при загрузке вагона менее 25 тонн - по ставкам таблицы №5 Приложения 4 для весовой категории 20 тонн за массу 25 тонн;*

*при загрузке вагона 25 тонн и более - по ставкам таблицы №5 Приложения 4 для весовой категории 25 тонн за расчетную массу отправки.*

Если по заявке грузовладельца для перевозки скоропортящегося груза подается рефсекция, сформированная из дизельгенераторного и 1, 2, 3 грузовых вагонов, расчет плат за перевозку груза в груженом вагоне осуществляется по правилам настоящей Тарифной политики с коэффициентами 1,7; 1,4; 1,1 соответственно.

Если по заявке грузовладельца для перевозки скоропортящегося груза подается рефсекция, сформированная из одного дизельгенераторного и 5-ти и более грузовых вагонов принадлежности Железных дорог - участниц Тарифного Соглашения, расчет плат за перевозку груза в груженом вагоне осуществляется по правилам настоящей Тарифной политики с коэффициентом 0,85.

*При перевозке свежей плодоовощной продукции в рефрижераторном подвижном составе, отправленной со станций железных дорог-участниц Тарифного Соглашения, к платежам, рассчитанным в вышеустановленном порядке, применяется коэффициент 0,6.*

Плата за пробег дизель-генераторного вагона и проезд бригады обслуживания включена в тариф за перевозку грузов в грузовом вагоне рефсекции и дополнительно не взимается.

При пробеге порожних вагонов в составе груженой рефсекции плата за пробег порожнего вагона определяется по ставке 0,04 долл. США за 1 осе-км.

*Плата за перевозки в рефрижераторном вагоне мелких отправок скоропортящихся грузов исчисляется согласно правилам пункта 3.7.2 настоящей ТП УТИ.*

*Если рефрижераторный вагон подан взамен предусмотренного планом крытого вагона и перевозка осуществляется без поддержания температурного режима, провозная плата исчисляется по правилам для универсального подвижного состава за расчетную массу для повагонной отправки в специализированном подвижном составе, но не менее чем за 40 тонн.*

*В этом случае станция отправления должна сделать в графе «Род отправки» перевозочного документа отметку «ИЗВК», подтверждающую подачу рефрижераторного вагона взамен предусмотренного планом крытого.*

*Если рефрижераторный вагон подан по заявке грузовладельца для перевозки нескоропортящегося груза, провозная плата исчисляется как за перевозку скоропортящегося груза.*

### 3.1.2.2. В вагонах-термосах и вагонах-ледниках

*Плата за перевозки скоропортящихся грузов в вагонах-термосах и вагонах-ледниках рассчитывается умножением платы, исчисленной для скоропортящихся грузов, перевозимых в АРВ или в вагоне рефсекции, состоящей из дизельгенераторного и 4-х грузовых вагонов, на коэффициент 0,5.*

При перевозке в рефрижераторном подвижном составе грузов, допущенных к перевозке в вагоне-термосе, если рефрижераторный вагон подан взамен предусмотренного планом вагона-термоса, плата взимается по тарифам на перевозку скоропортящихся грузов в вагонах-термосах. В этом случае станция отправления должна сделать в перевозочных документах отметку “ИЗВТ”, подтверждающую подачу рефрижераторного вагона взамен предусмотренного планом вагона-термоса.

Если вагон-термос подан под перевозку нескоропортящегося груза взамен предусмотренного планом крытого вагона, то провозная плата исчисляется по правилам для универсального подвижного состава за расчетную массу для повагонной отправки, но не менее, чем за 60 тонн. В этом случае станция отправления должна сделать в графе «Род отправки» перевозочного документа отметку «ВТВК», подтверждающую подачу вагона-термоса взамен предусмотренного планом крытого.

*Если вагон-термос подан по заявке грузовладельца для перевозки нескоропортящегося груза, провозная плата исчисляется как за перевозку скоропортящегося груза.*

### **3.1.2.3. В цистернах**

*Плата за перевозки наливных грузов исчисляется по ставкам таблицы №6 Приложения 4 за расчетную массу отправки, но не менее, чем за 25 тонн.*

*Согласно таблице №6 Приложения 4 настоящей ТП УТИ плата за перевозку взимается:*

*Для нефти и нефтепродуктов позиции 201, 211-215, 221-225, а также относящихся к ним грузов позиций 226021, 226106 и 226069:*

- по графе 2 для перевозок, не следующих назначением в/из Казахстан и Таджикистан;*
- по графе 3 для перевозок назначением в/из Казахстан и Таджикистан.*

*Для сжиженных газов:*

- по графе 4 для газов энергетических позиции 226, кроме отнесенных к нефти и нефтепродуктам позиций 226021, 226106 и 226069;*
- по графе 5 для газов, кроме энергетических (поз.488) и углеводородов (поз.711);*
- по графе 6 для спиртов, фенолов, феноло-спиртов и их производных (поз.721, 722);*
- по графе 7 для скоропортящихся грузов, перевозимых наливом в цистернах (поз.551-554, 563, 574, 584, 591, 592, 595);*
- по графе 8 для других грузов, перевозимых в цистернах.*

*3.1.2.4. В специализированном подвижном составе для перевозки автомобилей: крытый для автомобилей (номера вагонов начинаются с 927) и двухъярусная платформа для автомобилей (номера вагонов начинаются с 928).*

*Плата за перевозки автомобилей и автобусов рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для весовой категории 10 тонн за расчетную массу отправки, но не менее чем за 10 тонн.*

### **3.1.2.5. В пассажирских вагонах**

*Плата за перевозки грузов в пассажирских вагонах с грузовыми поездами рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для весовой категории 25 тонн за расчетную массу груза, но не менее, чем за 66 тонн.*

### **3.1.2.6. На 4-, 6- и 8- осных транспортерах в составе грузовых поездов**

*Плата за перевозки габаритных грузов на 4-, 6- и 8- осных транспортерах в составе грузовых поездов определяется по ставкам таблицы №1 Приложения 4 за расчетную массу отправки, но не менее, чем за 5 тонн на каждую ось транспортера (т.е. 20 тонн - для 4-х осных, 30 тонн - для 6-ти осных, 40 тонн – для 8-осных транспортеров).*

**3.1.2.7. На специализированных платформах порожних автопоездов, съемных автомобильных кузовов и полуприцепов**

*Плата за перевозки порожних автопоездов и полуприцепов на специализированных*



*платформах рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для весовой категории 10 тонн за расчетную массу 7 тонн независимо от фактической массы и степени негабаритности.*

Плата за перевозки порожних съемных автомобильных кузовов на специализированных платформах рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для весовой категории 10 тонн за расчетную массу 5 тонн независимо от фактической массы и степени негабаритности.

#### **3.1.2.8. На фитинговых платформах с нумерацией на 945...-949...**

Плата за перевозки на фитинговых платформах грузов, кроме легковых, грузовых, специальных автомобилей, автобусов, троллейбусов, тракторов, сельскохозяйственных машин и другой техники на колесном ходу, перечень которых приведен в Приложении 5 к настоящей ТП УТИ, определяется по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок в универсальном подвижном составе и ставкам таблицы № 4 Приложения 4 с применением коэффициента 1,2.

#### **3.1.2.9. В прочих видах специализированного подвижного состава**

*При перевозках грузов в специализированном подвижном составе, не предусмотренном подпунктами 3.1.2.1 - 3.1.2.8 настоящей ТП УТИ, плата определяется по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок в универсальном подвижном составе и ставкам таблицы № 4 Приложения 4.*

### **3.2. ПРИВАТНЫЕ (СОБСТВЕННЫЕ) ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ.**

Приватными (собственными) грузовыми вагонами, в дальнейшем именуемыми “приватные вагоны”, считаются грузовые вагоны, принадлежащие физическому или юридическому лицу (кроме железной дороги) на правах собственности и приписанные к одной из Железных дорог.

Правила настоящего подраздела распространяются, в том числе, на перевозки грузов в вагонах, сданных в аренду, если курсирование таких вагонов осуществляется в пределах УТИ, и порожний пробег в арендованных у УТИ вагонов.

**3.2.1.** Ставки за перевозки грузов в частных вагонах рассчитываются умножением ставок, исчисленных в соответствии с подразделом 3.1 или 3.5 настоящей ТП УТИ, на коэффициент 0,85.

**3.2.2.** Плата за перевозку частных и арендованных вагонов в порожнем состоянии по полным перевозочным документам (возврат из-под выгрузки, подсылка под погрузку) по узбекским железным дорогам исчисляется по ставке 0,04 долл. США за 1 осе-км.

**3.2.3.** При перевозках вагонов, (поз. ГНГ 8606, 9921 и 9922), кроме предусмотренных пунктом 3.2.2 настоящей ТП УТИ, в порожнем состоянии по полным перевозочным документам плата определяется в соответствии с правилами подраздела 3.8 настоящей ТП УТИ.

Под термином «после их использования» (см. поз. ГНГ 9921, 9922) следует понимать перевозки этих вагонов с исключением их использования в перевозочном процессе для перевозок грузов (перевозка в ремонт, в металлолом, смена собственника и т.д.).

**3.2.4.** Ставки за перевозки в частных вагонах контейнеров рассчитываются умножением ставок, исчисленных в соответствии с подразделом 3.4 настоящей ТП УТИ, на коэффициент 0,85.

**3.2.5.** При перевозке минеральной воды (позиция 595016) в частных универсальных цистернах

расчет провозных платежей производится по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок в частном универсальном подвижном составе.

**3.2.6.** При перевозке грузов, являющихся продуктами питания и продовольственным сырьем (подтверждается сертификатом, выданным соответствующими уполномоченными государственными органами) в частных цистернах (кроме грузов позиций 593 и 594), относящихся к категории «другие грузы, перевозимые в цистернах», при наличии отметок с указанием наименования сертификата в перевозочных документах, расчет платы производится с применением коэффициента 0,5 вместо 0,85, предусмотренного пунктом 3.2.1 настоящей ТП УТИ.

**3.2.7.** При перевозке жидких минеральных удобрений в частных универсальных цистернах расчет провозных платежей производится по правилам настоящей ТП УТИ для грузов, относящихся к категории «другие грузы, перевозимые в цистернах», с применением коэффициента 0,5 вместо 0,85, предусмотренного пунктом 3.2.1 настоящей ТП УТИ.

### **3.3. КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ОТПРАВКА**

Контрейлерной отправкой считается предъявленный к перевозке по одной накладной груженный автопоезд, съемный автомобильный кузов или полуприцеп.

**3.3.1.** Плата за перевозки на специализированных платформах груженных автопоездов, съемных автомобильных кузовов и полуприцепов рассчитывается по ставкам таблицы №1 Приложения 4 для весовой категории 10 тонн за расчетную массу отправки 10 тонн независимо от фактической массы и степени негабаритности.

### **3.4. КОНТЕЙНЕРЫ**

#### **3.4.1. Универсальные контейнеры, кроме собственных**

**3.4.1.1.** Плата за перевозки груженных 20-футовых, 30-футовых и 40- футовых контейнеров, кроме специализированных, предусмотренных пунктом 3.4.3 настоящей ТП УТИ, и перевозок, предусмотренных подразделом 3.6 настоящей ТП УТИ, рассчитывается по ставкам таблицы № 7 Приложения 4.

**3.4.1.2.** Плата за перевозки груженных среднетоннажных контейнеров (кроме перевозок

домашних вещей в сообщении между государствами - участниками СНГ, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой) рассчитывается по ставкам таблицы №8 Приложения 4 в зависимости от массы брутто контейнера.

3.4.1.3. Плата за перевозки контейнеров с цветными металлами (поз.331-333) и изделиями из цветных металлов производственного назначения (поз.416) определяется по ставкам таблиц №7 и №8 Приложения 4 соответственно с применением коэффициента 2,0.

3.4.1.4. При перевозке в универсальном контейнере от одного грузоотправителя одному грузополучателю отправки, состоящей из грузов разных наименований, в том числе требующих увеличения тарифов (опасные грузы, цветные металлы и изделия из цветных металлов производственного назначения), провозная плата определяется по ставке для универсального контейнера с соответствующим увеличением доли тарифа, приходящейся на груз, требующий увеличения тарифа. Доля тарифа, требующая увеличения, определяется пропорционально массе данного груза в общей массе груза в контейнере.

### **3.4.2. Универсальные контейнеры собственные**

Собственными (приватными) являются контейнеры, не принадлежащие железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики, имеющие маркировочный код, соответствующий принятой системе нумерации или международному стандарту.

В случае отсутствия в графе “Владелец и №” накладной соответствующего международного сообщения надлежащей отметки или при наличии отметки, не позволяющей определить принадлежность контейнера, принадлежность контейнера определяется по запросу в Автоматизированный банк данных парка контейнеров (АБД ПК).

3.4.2.1. Плата за перевозки груженых собственных контейнеров рассчитывается умножением ставок таблиц №7 и №8 Приложения 4 на коэффициент 0,85.

3.4.2.2. Плата за перевозки порожних собственных контейнеров, осуществляемые по полным перевозочным документам, исчисляется по ставкам таблиц №7 и №8 Приложения 4.

### **3.4.3. Специализированные контейнеры**

3.4.3.1. Плата за перевозки груженых танк-контейнеров исчисляется по ставкам таблицы №7 Приложения 4, графы 4, 5.

Плата за перевозки в танк-контейнерах грузов поз.591 (кроме поз.591061) и 584, исчисляется по ставкам таблицы №7 Приложения 4, графы 6, 7.

Плата за перевозки порожних собственных танк-контейнеров, оформленных полными перевозочными документами, рассчитывается по ставкам таблицы № 7 Приложения 4, графы 12, 13.

3.4.3.2. Плата за перевозки груженых рефконтейнеров исчисляется по ставкам таблицы №7 Приложения 4, графы 8, 9.

Перевозки груженых рефконтейнеров (независимо от их принадлежности) на сцепках из частных платформ (или арендованных - в пределах дороги-собственницы) с отдельным арендованным вагоном дизель-электростанцией осуществляются по ставкам таблицы №7 Приложения 4 для соответствующих универсальных контейнеров.

Плата за пробег приватного (или арендованного - в пределах дороги – собственности) вагона дизель-электростанции в грузе и порожнем рейсе определяется по ставке 0,05 долл. США за 1 осе-км.

Плата за перевозки порожних собственных рефконтейнеров, оформленных полными перевозочными документами, рассчитывается по ставкам таблицы №7 Приложения 4, графы 14, 15.

**3.4.3.3.** Ставки за перевозки специализированных контейнеров других типов (не предусмотренных подпунктами 3.4.3.1 - 3.4.3.2 настоящей ТП УТИ), параметры которых совпадают с параметрами универсальных контейнеров транспорта и оформленных контейнерной отпавкой, исчисляются по общим правилам настоящей ТП УТИ для универсальных контейнеров.

#### **3.4.4. Транспортная тара**

Плата за перевозку грузов в транспортной таре, не отвечающей требованиям, предъявляемым к контейнерам действующими нормативными документами, определяется по общим правилам настоящей ТП УТИ для повагонных и мелких отправок в универсальном подвижном составе за расчетную массу отпавки, включающую массу груза и массу тары.

Плата за перевозку транспортной тары в порожнем состоянии определяется по общим правилам настоящей ТП УТИ для повагонных и мелких отправок в универсальном подвижном составе за расчетную массу отпавки.

### **3.5. НЕГАБАРИТНЫЕ, ДЛИННОМЕРНЫЕ ГРУЗЫ И ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ НА ТРАНСПОРТЕРАХ**

#### **3.5.1. Негабаритные грузы и все грузы, перевозимые на транспортерах**

*Перевозки негабаритных грузов и всех грузов на транспортерах согласовываются в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной на тридцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 19 октября 2001г.*

**3.5.1.1.** Плата за перевозку негабаритных грузов малых степеней негабаритности (1-2 нижней, 1-3 боковой и 1-2 верхней) на 4-осных платформах и в полувагонах в составе грузовых поездов определяется по ставкам таблицы №9 Приложения 4:

*при загрузке вагона до 25 тонн включительно по ставкам графы 2 за вагон, за расчетную массу отпавки принимается 25 тонн;*

*при загрузке вагона свыше 25 тонн – по ставкам граф 3-10 по общим правилам.*

**3.5.1.2.** Плата за перевозку на 4-осных платформах и в полувагонах в составе грузовых поездов негабаритных грузов, имеющих степени негабаритности больше указанных в подпункте 3.5.1.1 настоящей ТП УТИ (кроме грузов боковой и нижней негабаритностей 6-й степени и сверхнегабаритных, а также грузов с верхней негабаритностью 3-й степени), определяется по ставкам таблицы №10 Приложения 4:

*при загрузке свыше 10 тонн – по ставкам граф 3-6 за расчетную массу отпавки;*

*при загрузке менее 10 тонн расчет производится по ставкам, указанным в графе 2 за вагон.*

Для негабаритных грузов с верхней негабаритностью 3-й степени плата за перевозку

определяется по ставкам таблицы №10 Приложения 4:

*при загрузке свыше 10 тонн – по ставкам граф 8-11 за расчетную массу отправки;*

*при загрузке менее 10 тонн расчет производится по ставкам, указанным в графе 7 за вагон.*

**3.5.1.3.** Плата за перевозку негабаритных грузов на 4-, 6- и 8-осных транспортерах в составе грузовых поездов определяется по ставкам таблицы №11 Приложения 4 графы 2-3 за расчетную массу отправки, но не менее чем за 5 тонн на каждую ось транспортера (т.е. 20 тонн - для 4-осных, 30 тонн - для 6-осных и 40 тонн - для 8-осных транспортеров).

Для грузов степеней негабаритности нижней 3-5-й, боковой 4-5-й плата исчисляется по ставкам таблицы №11 Приложения 4, графы 4-5, для грузов верхней негабаритности 3-й степени - по ставкам таблицы № 11 Приложения 4, графы 6-7.

**3.5.1.4.** Плата за перевозку грузов, имеющих одновременно несколько различных видов и степеней негабаритности, взимается за большую степень негабаритности.

**3.5.1.5.** Ставки за перевозки грузов боковой и нижней негабаритностей 6-й степени и сверхнегабаритных на 4-осных платформах и в полувагонах, а также на 4-, 6- и 8-осных транспортерах в составе грузовых поездов и с отдельным локомотивом, а также за перевозку всех грузов на транспортерах, имеющих 12 и более осей, согласовываются в каждом конкретном случае с ГАЖК "Узбекистон темир йуллари".

Если перевозка осуществлена без предварительного согласования тарифа, то провозная плата взимается в размере, начисленном ГАЖК "Узбекистон темир йуллари".

### **3.5.2. Длинномерные грузы**

**3.5.2.1.** Плата за перевозку длинномерных грузов повагонной отправкой по одному перевозочному документу на сцепе определяется суммированием плат, исчисленных для каждого из вагонов, входящего в сцеп, по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок в универсальном подвижном составе. При этом действительная масса отправки делится поровну на количество вагонов в сцепе; плата за каждый вагон взимается за массу отправки, приходящуюся на один вагон.

**3.5.2.2.** При перевозке на сцепе нескольких повагонных отправок длинномерных грузов на одну станцию назначения провозная плата определяется по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок в универсальном подвижном составе по каждой отправке отдельно за расчетную массу отправки.

**3.5.3.** Ставка за перевозку порожнего вагона, специально используемого в качестве прикрытия и указанного в накладной, или порожнего вагона с контрольной рамой установлена в размере 0,13 долл. США за 1 осе-км.

Если как прикрытие используется груженный вагон, то при исчислении провозных платежей действуют правила настоящей ТП УТИ.

## **3.6. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ**

**3.6.1.** Правила данного раздела распространяются на перевозки опасных грузов:

- относящихся к классам 1 и 7 и подклассу 6.2 в соответствии с ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка»;

- *отмеченных знаком «\*\*» в Алфавитном указателе опасных грузов, допущенных к перевозке по железным дорогам в крытых вагонах и контейнерах Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденным XV заседанием Совета по железнодорожному транспорту 05 апреля 1996г., (Приложение 6 к настоящей ТП УТИ);*
- *наливных, отмеченных знаком «\*» в Алфавитном указателе грузов, допускаемых к перевозке наливом в цистернах и бункерных полувагонах (кроме скоропортящихся), к соответствующему разделу Правил перевозок грузов (Приложение 6 к настоящей ТП УТИ.*

*Плата за перевозки указанных грузов определяется:*

- *при перевозке в подвижном составе (кроме цистерн и бункерных полувагонов) и контейнерах ((кроме танк-контейнеров (специализированных контейнеров-цистерн)) по ставкам таблицы № 1 Приложения 4 с увеличением в 2 раза за расчетную массу отправки, определенную в соответствии с МТТ;*

- *при перевозке в цистернах и бункерных полувагонах - по ставкам настоящей ТП УТИ с увеличением в 2 раза за расчетную массу отправки.*

- *при перевозке в танк-контейнерах (специализированных контейнерах-цистернах) – по ставкам, рассчитанным в соответствии с п.3.4.3.1 настоящей ТП УТИ, с увеличением в 2 раза.*

**3.6.2.** *Ставки за перевозки опасных грузов, не перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей ТП УТИ, определяются по общим правилам настоящей ТП УТИ.*

### **3.7. МЕЛКИЕ ОТПРАВКИ**

**3.7.1.** *Плата за перевозки грузов (кроме опасных, перечисленных в пункте 3.6.1 настоящей ТП УТИ, а также перевозимых в рефрижераторном подвижном составе) мелкими отправлениями рассчитывается за расчетную массу отправки следующим образом:*

*при массе отправки:*

- *до 3300 кг включительно – по ставкам графы 2 таблицы №12 Приложения 4;*
- *свыше 3300 кг до 8300 кг включительно – по ставкам графы 3 таблицы №12 приложения 4;*
- *свыше 8300 кг – по ставкам таблицы №4 Приложения 4.*

**3.7.2.** *При перевозке в рефрижераторном вагоне двух и более мелких отправок скоропортящихся грузов от одного отправителя назначением на одну станцию плата за каждую отправку определяется пропорционально массе каждой отправки в общей массе груза в вагоне от платы, исчисленной для рефрижераторного вагона по правилам настоящей ТП УТИ за общую массу груза в вагоне.*

**3.7.3.** *Расчет ставок за перевозки мелких отправок цветных металлов (поз.331-333) и изделий из цветных металлов производственного назначения (поз.416) производится умножением ставок, исчисленных в соответствии с п.3.7.1. настоящей ТП УТИ, на коэффициент 2,0.*

### **3.8. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА СВОИХ ОСЯХ**

*Положения настоящего подраздела относятся к подвижному составу, перевозимому как груз на своих осях по полным перевозочным документам.*

**3.8.1.** Плата за перевозку в составе грузовых поездов подвижного состава (вагоны, локомотивы, железнодорожные краны и т.д. – поз. ГНГ 8601-8606), исчисляется по правилам настоящей ТП УТИ для повагонной отправки в универсальных вагонах общего парка Железных дорог (п. 3.1.1.) с применением коэффициента 0,5.

Каждая единица подвижного состава считается отдельной отправкой, а собственная масса этой единицы - массой отправки.

Действие указанного пункта не распространяется на возврат порожних вагонов Железных дорог - участниц Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств - участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (Москва, 12 марта 1993 года) и частных (собственных) порожних вагонов, упомянутых в пункте 3.2.2 настоящей ТП УТИ.

**3.8.2.** При следовании в/из ремонт порожних вагонов общего парка не на дорогу - собственнику расчет провозных платежей за порожний пробег осуществляется по ставке 0,04 долл. США за 1 осе-км.

**3.8.3.** При следовании подвижного состава в составе пассажирских поездов провозная плата, исчисленная порядком, указанным в пунктах 3.8.1 и 3.8.2 настоящей ТП УТИ, увеличивается в 2 раза.

**3.8.4.** При следовании в/из ремонт пассажирских вагонов с проводником в составе грузового поезда расчет провозных платежей за пробег вагона осуществляется по ставке 0,04 долл. США за 1 осе-км. Дополнительно взимается плата за проезд проводника в соответствии с подразделом 3.10 настоящей Тарифной политики.

При следовании в/из ремонт пассажирских вагонов с проводником в составе пассажирского поезда расчет провозных платежей осуществляется в соответствии с Межгосударственным пассажирским тарифом (пункт 30).

**3.8.5.** Перевозимые на подвижном составе тележки и колесные пары, запасные части, детали и предметы оборудования, принадлежащие подвижному составу или необходимые в пути, считаются при исчислении платы за перевозку составной частью подвижного состава, а их масса прибавляется к массе подвижного состава.

**3.8.6.** Плата за перевозку подвижного состава, загруженного другими, чем указано в пункте 3.8.5 настоящей ТП УТИ, грузами, исчисляется отдельно за подвижной состав согласно пункту 3.8.1 настоящей ТП УТИ и отдельно за погруженный на нем груз по правилам настоящей ТП УТИ.

### **3.9. ПОВАГОННАЯ ОТПРАВКА, СОСТОЯЩАЯ ИЗ ГРУЗОВ РАЗНЫХ НАИМЕНОВАНИЙ, ДОПУЩЕННЫХ К СОВМЕСТНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ПО ОДНОЙ НАКЛАДНОЙ.**

Повагонная отправка, состоящая из грузов разных наименований, допущенных к совместной перевозке по одной накладной, является сборной в отношении тарифа. Грузами разных

наименований считаются грузы, относящиеся к разным позициям ЕТСНГ.

При предъявлении к перевозке сборной отправки грузоотправитель обязан указать в накладной массу груза каждого наименования отдельно.

При перевозке сборной повагонной отправки в универсальном вагоне провозная плата исчисляется отдельно для груза каждого наименования по ставке весовой категории, соответствующей суммарной массе отправки; в случае, если масса груза каждого наименования не указана отдельно, расчет провозных плат производится по ставкам груза, перевозимого по наивысшему тарифу.

Плата за перевозку сборной повагонной отправки определяется суммированием плат, исчисленных по правилам настоящей ТП УТИ для каждого груза, входящего в данную отставку. При этом плата по каждому наименованию определяется умножением ставки ТП УТИ весовой категории, соответствующей суммарной массе отправки с применением коэффициентов, предусмотренных ТП УТИ для данного груза, на действительную массу данного груза, округленную до полных тонн. При округлении 500 кг и более округляется до полной тонны, а менее 500 кг – не учитываются.

Если суммарная фактическая масса грузов разных наименований, входящих в сборную отставку, меньше 10 тонн, расчет провозных платежей по каждому наименованию груза производится умножением ставки ТП УТИ для весовой категории 10 тонн с применением коэффициентов, предусмотренных ТП УТИ для данного груза, на расчетную массу груза. При этом расчетная масса груза каждого наименования в отставке определяется путем распределения минимальной весовой нормы повагонной отправки 10 тонн пропорционально фактической массе грузов.

В случае, если масса груза, входящего в сборную отставку, меньше 500 кг, то расчет платы для данного груза ведется за полную тонну.

Исключение составляет расчет провозных плат за перевозку сборной повагонной отправки в изотермическом подвижном составе, при котором расчет производится исходя из минимальной весовой нормы загрузки вагона 25 тонн.

### **3.10. ПРОЕЗД ПРОВОДНИКОВ, СОПРОВОЖДАЮЩИХ ГРУЗ**

Плата за проезд проводников, сопровождающих груз, рассчитывается по ставке 5,44 долл. США за каждые начатые 100 километров за фактическое число едущих.

При проезде проводников в отдельном вагоне дополнительно взимается плата за пробег вагона:

0,04 долл. США за 1 осе-км с применением коэффициента 1,15 (кроме проезда проводников в собственных и арендованных вагонах);

0,04 долл. США за 1 осе-км собственного или арендованного (в пределах дороги-собственницы) грузового вагона или вагона-теплушки;

0,13 долл. США за 1 осе-км собственного или арендованного пассажирского вагона.

Плата за проезд проводников, следующих совместно с домашними вещами в крытом вагоне грузовой скоростью, при перевозке домашних вещей по железным дорогам УТИ в сообщении между государствами - участниками СНГ, а также между государствами - участниками СНГ, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой исчисляется в размере 5,44 доллара США за каждые начатые 100 км расстояния перевозки за фактическое число едущих со скидкой 90% .



### **3.11. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В ВАГОНАХ, ОСНАЩЕННЫХ СЪЕМНЫМ И НЕСЪЕМНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ**

*При перевозке грузов в вагонах, оснащенных съемным и несъемным оборудованием, провозная плата исчисляется за расчетную массу отправки, включающую массу груза и массу дополнительного оборудования, по правилам настоящей ТП УТИ для перевозимого груза.*

*Возврат съемного оборудования, в том числе многооборотных средств пакетирования принадлежности Железных дорог-участниц Тарифного Соглашения осуществляется без взыскания провозных платежей.*

*Возврат съемного оборудования (код по ГНГ 994900), в том числе многооборотных средств пакетирования, не принадлежащих Железным дорогам, производится по правилам настоящей ТП УТИ для повагонных отправок за расчетную массу оборудования.*

*Провозные платежи за возврат собственных вагонов, оснащенных несъемным дополнительным оборудованием, рассчитываются по ставке 0,05 долл. США за 1 осе-км.*

### **3.12. ПЕРЕВОЗКА ГРОБОВ С ПОКОЙНИКАМИ**

*Плата за перевозку гробов с покойниками в сообщениях между государствами – участниками СНГ, а также государствами – участниками СНГ, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой повагонными отправлениями исчисляется по ставкам таблицы №13 Приложения 4 со скидкой 90 процентов.*

### **3.13. СЛУЧАИ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКОЙ**

*В случаях, не предусмотренных настоящей ТП УТИ, следует руководствоваться положениями МТТ.*

## **4. ДОМАШНИЕ ВЕЩИ**

*При перевозках домашних вещей в сообщениях между государствами- участниками СНГ, а также государствами - участниками СНГ, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой провозная плата исчисляется по правилам МТТ и ставкам таблицы №13 Приложения 4 со скидкой 90 процентов.*

*При перевозках по Железным дорогам-участницам Тарифного Соглашения домашних вещей, следующих из/в государств-участников СНГ и Эстонской Республики в/из третьи страны (кроме Латвийской Республики, Литовской Республики) и транзитом из третьих стран в третьи страны, провозная плата исчисляется по ставкам настоящей ТП УТИ как за перевозки внешнеэкономических грузов.*

## **5. ПОРЯДОК ИСЧИСЛЕНИЯ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПОВАГОННЫМИ ОТПРАВКАМИ ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ ИХ ИЗ ВАГОНОВ ОДНОЙ ШИРИНЫ КОЛЕИ В ВАГОНЫ ДРУГОЙ ШИРИНЫ КОЛЕИ**

*5.1. Если на пограничной станции повагонная отправка перегружается из одного вагона одной ширины колеи в два или более вагонов другой ширины колеи, плата за перевозку отправки после перегрузки исчисляется по ставке весовой категории, соответствующей массе отправки, указанной в накладной при отправлении груза со станции первоначального отправления.*

*5.2. Если на пограничной станции две или более повагонные отправки, следующие в адрес одного получателя на одну станцию назначения, перегружаются из двух или более вагонов одной ширины колеи в один вагон другой ширины колеи, плата за перевозку по Железным дорогам после перегрузки исчисляется по каждой накладной отдельно за фактическую массу отправки, округленную до полных тонн, по ставкам весовой категории, соответствующей суммарной массе всех отправок, погруженных в данный вагон.*

*Действие данного пункта распространяется только на те случаи, когда перегружаемые отправки вмещаются в один вагон другой ширины колеи полностью.*

## **6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ**

*Дополнительные сборы исчисляются на основании того международного транзитного тарифа, по которому рассчитывается ставка за перевозку груза, по ставкам, действующим в день проставления календарного штемпеля станции, указанной в подразделе 7.3 настоящей ТП УТИ.*

*Дополнительные сборы при перевозках грузов по всем направлениям, кроме перевозок из третьих стран в третьи страны в сообщениях с Китаем, КНДР, Монголией и Вьетнамом, устанавливаются по ставкам МТТ (Приложение 8) на уровне 60%.*

*При перевозках транзитных грузов из третьих стран в третьи страны в сообщении с Китаем, КНДР, Монголией, Вьетнамом дополнительные сборы устанавливаются на уровне полных ставок ЕТТ (Приложение 8).*

*Дополнительные сборы, не предусмотренные настоящей ТП УТИ, исчисляются по внутренним правилам и тарифам УТИ, действующим на день проставления календарного штемпеля станции, указанной в подразделе 7.3 настоящей ТП УТИ.*

*При исчислении дополнительных сборов действительная масса отправки округляется до полных 100 кг. При этом каждые неполные 100 кг считаются за полные.*

## **7. ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ, НАЧИСЛЕНИЕ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ**

*7.1. Порядок оформления перевозочных документов при перевозках грузов в международном сообщении регламентируется:*

- при перевозках грузов с участием третьих стран, кроме Латвийской Республики, Литовской Республики - Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) или соответствующим международным транспортным правом;

- при перевозках между Железными дорогами-участницами Тарифного Соглашения, а также между Железными дорогами-участницами Тарифного Соглашения Латвийской Республики, Литовской Республики - Соглашением между железнодорожными администрациями государств - участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);

- МТТ и ЕТТ;

- Соглашением о порядке оформления перевозочных документов и взимания провозных платежей за перевозки грузов в межгосударственном и международном сообщении (принято на X заседании Совета по железнодорожному транспорту в январе 1994 г.);

- правилами перевозок грузов, действующими на данной Железной дороге.

При оплате провозных платежей через экспедиторские организации отправитель в перевозочных документах указывает сокращенное наименование Железной дороги, за которую осуществляется оплата, наименование экспедитора, через которого производится оплата по данной Железной дороге, и присвоенный ему этой Железной дорогой код плательщика.

7.2. В случае отсутствия необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости транзитная дорога составляет копии дорожных ведомостей с отнесением расходов на ответственную дорогу порядком, предусмотренным СМГС. Ставка сбора за заполнение копии дорожной ведомости устанавливается в размере 5,93 долл. США за экземпляр.

7.3. Провозные платежи исчисляются по тарифам, действующим в день проставления календарного итемпея:

- станции отправления - для грузов, перевозка которых оформлена железнодорожной накладной прямого международного железнодорожного сообщения на весь путь следования;
- станции переоформления накладной - для грузов, перевозка которых была осуществлена с переоформлением железнодорожной накладной одного международного транспортного права на другое;
- станции перевалки груза - при оформлении железнодорожной накладной на станции перевалки груза с водного или автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт.

При перевозках грузов между станциями Железных дорог - участниц Тарифного Соглашения в прямом смешанном железнодорожно-водном и железнодорожно-автомобильном сообщениях провозные платежи исчисляются по тарифам, действующим в день проставления календарного итемпея:

- станции отправления - при первоначальном отправлении груза с железнодорожной станции;
- станции перевалки груза с водного или автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт - при первоначальном отправлении груза из портов, пристаней или автостанций.

## **8. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В/ИЗ ТАДЖИКИСТАН**

При перевозке транзитных грузов, следующих в/из Таджикистан (кроме скоропортящихся грузов в изотермическом подвижном составе) к ставкам настоящей ТП УТИ применяется коэффициент 1,2.

### 3 . Анализ деятельности железнодорожной компании за прошедшие годы

#### ***Перевозки грузов транзитом из третьих стран в третьи страны***

*При перевозках грузов транзитом из третьих стран в третьи страны (кроме перевозок на/из Вьетнам, Китай, КНДР, Монголию) расчетная масса отправки определяется в соответствии с МТТ.*

*При перевозках грузов транзитом из третьих стран в третьи страны на/из Вьетнам, Китай, КНДР, Монголию расчетная масса отправки определяется в соответствии с ЕТТ.*

***Перевозки грузов из/в государств - участников СНГ и Эстонской Республики в/из третьи страны, а также между станциями Железных дорог-участниц Тарифного Соглашения.***

**Повагонные отправки в универсальном подвижном составе (пункт 3.1.1 и подпункт 3.1.2.8 настоящей ТП УТИ)**

*При перевозках грузов расчетной массой отправки является действительная масса отправки, округленная до полных тонн, но не менее массы весовой категории.*

*При округлении 500 кг и более округляется до полной тонны, а менее 500 кг – не учитываются.*

*Исключение составляют приведенные ниже грузы, перевозимые между станциями Железных дорог-участниц Тарифного Соглашения и третьими странами через порты и паромные переправы, в том числе порты и паромные переправы Латвийской Республики, Литовской Республики, между станциями Железных дорог-участниц Тарифного Соглашения, а также между станциями Железных дорог-участниц Тарифного Соглашения, Латвийской Республики, Литовской Республики, для которых расчетная масса отправки определяется с учетом минимальной весовой нормы загрузки вагонов:*

<i>каменный уголь (поз. 161)</i>	<i>60 t</i>
<i>руды и концентраты железные (поз. 141)</i>	<i>60 t</i>
<i>руды и концентраты цветных металлов (поз. 151)</i>	<i>60 t</i>
<i>лесоматериалы круглые (поз. 081,082)</i>	<i>45 t</i>
<i>пиломатериалы (поз. 091)</i>	<i>45 t</i>
<i>чугун (поз. 311)</i>	<i>60 t</i>
<i>удобрения (поз. 433-436)</i>	<i>60 t</i>
<i>сахар (поз. 521)</i>	<i>60 t</i>
<i>мука (поз. 501,502)</i>	<i>60 t</i>
<i>зерновые (поз. 011-015, 017-018)</i>	<i>60 t</i>
<i>хлопок-волокно (поз. 611)</i>	<i>50 t</i>
<i>черные металлы (поз. 312-315)</i>	<i>60 t</i>
<i>лом черных металлов (поз. 316)</i>	<i>50 t</i>
<i>цветные металлы и их сплавы (поз.331)</i>	<i>60 t</i>

<i>прокат цветных металлов (поз. 332)</i>	<i>50 t</i>
<i>лом и отходы цветных металлов (поз. 333)</i>	<i>40 t</i>
<i>изделия из цветных металлов производственного назначения (поз. 416)</i>	<i>30 t</i>

*При загрузке вагона ниже минимальной весовой нормы - расчетной массой отправки является минимальная весовая норма загрузки вагона.*

*При загрузке выше минимальной весовой нормы загрузки вагона - действительная масса отправки, округленная до полных тонн, но не менее массы весовой категории, к которой данная отправка относится.*

*Исключения не распространяются на перевозки через паромные переправы, где правилами перевозок предусмотрены ограничения по нагрузке на ось. В этих случаях расчетная масса отправки определяется в соответствии с допустимой нормой нагрузки на ось.*

*Весовая категория повагонной отправки определяется в зависимости от расчетной массы отправки в соответствии с таблицей 1.*

*Таблица 1.*

<i>Расчетная масса отправки</i>	<i>Весовая категория</i>
<i>до 12 t</i>	<i>10 t</i>
<i>от 13 до 16 t</i>	<i>15 t</i>
<i>от 17 до 23 t</i>	<i>20 t</i>
<i>от 24 до 26 t</i>	<i>25 t</i>
<i>от 27 до 31 t</i>	<i>30 t</i>
<i>от 32 до 36 t</i>	<i>35 t</i>
<i>от 37 до 40 t</i>	<i>40 t</i>
<i>от 41 до 46 t</i>	<i>45 t</i>
<i>от 47 до 51 t</i>	<i>50 t</i>
<i>от 52 до 55 t</i>	<i>55 t</i>
<i>56 t и выше</i>	<i>60 t</i>

#### **Повагонные отправки в специализированном подвижном составе (подпункты 3.1.2.1-3.1.2.6 настоящей ТП УТИ)**

*Если в порядке расчета ставок за перевозку грузов в конкретном виде специализированного подвижного состава не указано иное, то расчетной массой отправки является действительная масса отправки, округленная до полных тонн. При округлении 500 кг и более округляется до полной тонны, а менее 500 кг – не учитываются.*

#### **Мелкие отправки**

*Расчетной массой отправки является:*

- действительная масса отправки, округленная до полных 100 кг при массе отправки до 3300 кг включительно;

- действительная масса отправки, округленная до полных 100 кг, но не менее чем за 5,0 тонн при массе отправки свыше 3300 кг.

## **ПОРЯДОК РАСЧЕТА И ОКРУГЛЕНИЯ БАЗОВОЙ СТАВКИ И ОКРУГЛЕНИЯ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ**

К рассчитанной базовой ставке применяются коэффициенты, предусмотренные настоящей ТП УТИ для каждой конкретной перевозки, и в случаях, предусмотренных договорами между Железными дорогами-участницами Тарифного Соглашения и экспедиторскими организациями, договорная скидка.

*Окончательно рассчитанная ставка вторично округляется до целых сантимов.*

Начисленная расчетной организацией сумма провозных платежей округляется до полных центов.

При расчете платежей за перевозку грузов в контейнерах других типов и возврат собственных порожних контейнеров к базовой ставке на перевозки груженых универсальных контейнеров применяются коэффициенты, установленные для каждой конкретной перевозки, и договорные скидки (если таковые предусмотрены договорами между УТИ и плательщиками). Результат округляется до целых центов.

### **5. Исследование международной коммерческой деятельности**

«Узбекистон темир йуллари»

Управление движением поездов производится из Единого диспетчерского центра, что позволяет оперативно решать вопросы эксплуатационной работы магистрали, осуществлять контроль за состоянием парка локомотивов и вагонов. В работе центра используются данные автоматизированной системы оперативного управления перевозками (АСОУП). Каждое рабочее место поездного диспетчера оснащено терминалом. Современные средства вычислительной техники применяются также в качестве диспетчерской централизации для отображения состояния парков и путей станции, перегонов, диспетчерского участка, для управления сигналами и стрелками при организации пропуска поездов с ведением графика исполненного движения.

### **Хозяйство энергоснабжения |**

В Хозяйство энергоснабжения ГАЖК входят 8 дистанций и 1 энерго-монтажный поезд. Электрификация железных дорог Узбекистана ведется с 1971 года. За прошедшие годы были электрифицированы участки:

- Ченгельды-Шумилово протяженностью 65 км;
- Узбекистан-Келес и Шумилово-Кызыл-Тукумачи - 58 км;
- Узбекистан-Хаваст - 130 км;
- Хаваст-Бекабад и Хаваст-Джизак - 83 км;
- Джизак-Самарканд-Мароканд - 130 км;
- Салар-Ходжикент

В настоящее время эксплуатационная длина электрифицированных участков компании составляет 619,9 км, а развернутая длина - 1769,9 км; высоковольтные кабельные линии - 285,2 км; высоковольтные воздушные линии - 5695,1 км; трансформаторных подстанций в эксплуатации - 1123; тяговых подстанций - 10.

### **Хозяйство сигнализации и связи |**

В структуру Хозяйства сигнализации и связи ГАЖК входят 11 дистанций и 1 строительно-монтажный поезд. Работниками хозяйства обслуживается 37 тысяч км магистрально-воздушной линии связи, 5437 км кабельных линий связи и 3600 км поездной радиосвязи. Для этого используются автоматизированная междугородная станция "Гранит-Т" на базе микропроцессорной техники, цифровая АТС "Definity" и АТС MD-110 фирмы "Ericsson".

### **Путевое хозяйство |**

Путевое хозяйство эксплуатируется 28 предприятиями, в состав которых входят 15 дистанций пути, 6 путевых машинных станций, 2 дистанции защитных лесонасаждений, 2 щебеночных завода (АО "Гранит" и АО "Джумуртау карьер"), 1 путевая дорожная мастерская и 1 рельсосварочный поезд.

АО "Эйвалекмахсустемирбетон" - единственное предприятие в Республике Узбекистан по выпуску железобетонных шпал, инертных материалов для пролетных строений мостов и железобетонных напорных труб. В 2005 году предприятием было выпущено 250 тысяч штук железобетонных шпал. В будущем предприятие выйдет на проектную мощность до 1 миллиона шпал в год.

АО "Гранит" и АО "Джумуртау карьер" поставляют щебень для производства путевых работ. Предприятиями путевого хозяйства, кроме эксплуатации 4606,4 км развернутой длины главных путей, в 2002 году капитально отремонтировано 164 км пути, подъемочным ремонтом - 196 км, на 207 км выполнен средний ремонт, сварено 70 км рельсов, заменено 35 дефектных пролетных строений на 24 мостах, выработано 528,5 тысяч кубических метров путевого щебня.

### **Локомотивное хозяйство |**

В структуру Локомотивного хозяйства ГАЖК входят 9 тепловозных и 1 электровозное депо. Компанией эксплуатируются тепловозы серии 2ТЭ10М, Л, В, 3ТЭ10М, ЧМЭ-3, ТЭМ2 и электровозы серии ВЛ60К, 2ВЛ60К, 2ВЛ80С, 3ВЛ80С, электропоезда ЭР 9Е. Локомотивные депо компании производят все виды деповского ремонта тепловозов и электровозов. Кроме того, в электровозном депо "Узбекистон" освоено производство капитального ремонта электровозов первого объема. В 1999 году коллектив Ташкентского тепловозоремонтного завода (ТРЗ) торжественно отметил 100-летие со дня своего основания. Объем выпуска продукции в действующих ценах составил 2,8 млрд. сумов. Отремонтировано 103 секции тепловозов, 20 пассажирских вагонов, 50 хоперминераловозов, 305 крытых вагонов и 562 цистерны. В общем объеме производства продукция Ташкентского ТРЗ составляет 73%.

За последние годы на двух заводах производственного объединения ПО "Узжелдорреммаш" организовано производство основных наименований запасных частей на локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны. Объединение является единственным в регионе Средней Азии и Казахстана по производству запасных частей и ремонту подвижного состава. Благодаря ежегодному росту производительности труда, завод покрывает потребность в капитальном ремонте подвижного состава компании, а также оказывает ремонтные услуги по экспорту - производит запасные части для Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Казахстана и России.

В целях локализации импортозамещения и увеличения объемов экспорта на базе Ташкентского тепловозоремонтного завода ПО "Узжелдорреммаш" планируется строительство электровозоремонтного завода за счет льготного кредита Японского банка по международному сотрудничеству. Проектом предусмотрен ежегодный ремонт 54 секций электровозов и 36 секций электропоездов и закупка 10 электропоездов.

ПО "Узжелдорреммаш" выполняет капитальный ремонт с продлением срока службы: ТРЗ - крытых вагонов сроком на 5 лет; АМЗ - цистерн сроком от 5 до 16 лет.

## **Вагонное хозяйство |**

Вагонное хозяйство ГАЖК включает в себя 9 грузовых вагонных депо. За последние 5 лет в компании освоен капитальный ремонт грузовых и пассажирских вагонов приписного парка, а также продление сроков службы грузовых вагонов.

В рефрижераторном депо "Сырдарьинская" введены в эксплуатацию вагоноколесные мастерские с годовой программой формирования до 20 тысяч новых колесных пар, что не только полностью обеспечивает потребность дороги, но и позволяет выпускать их для соседних стран СНГ.

Имеющиеся на Андижанском ремонтно-механическом заводе мощности по организации капитального ремонта грузового подвижного состава, более чем в два раза превышают потребности магистрали. В цехах этого предприятия в 1996 году восстановлено свыше 120 восьмиосных цистерн, проведена работа по переоборудованию двухъярусных платформ под закрытый вариант для перевозки легковых автомобилей совместного предприятия "УзДЭУавто".

В цехах Дирекции по ремонту и обслуживанию пассажирских вагонов в Ташкенте в 2000 году произведен капитальный ремонт около 200 пассажирских вагонов.

Одновременно в 2000 году сдан завод по капитальному ремонту пассажирских вагонов, с выходом на проектную мощность которого компания полностью удовлетворит свои потребности в производстве плановых видов ремонта.

Приобретено 25 пассажирских вагонов, технологическое оборудование к ним, что позволит обеспечить сервисное обслуживание пассажиров и туристов. Завод предлагает свои услуги по ремонту пассажирских вагонов и выполнение других видов работ на аналогичных видах транспорта (трамвай, троллейбусы, вагоны метро).

## **Пассажирское хозяйство |**

Ежедневно около 10 тысяч пассажиров пользуются услугами железной дороги. В Пассажирском хозяйстве за последние 10 лет сооружены и введены в эксплуатацию вокзалы на станциях Андижан, Маргилан, Наманган, Карши, Навои, Ургенч, Кызыл-Тепе, Самарканд, Ташкент-Южный и Китаб. Расширено и реконструировано свыше 30 вокзалов в городских и районных центрах.

## **Дочернее предприятие "Узжелдорконтейнер" |**

Дочернее предприятие "Узжелдорконтейнер" производит комплексное транспортное обслуживание:

- от оформления заказов отправителей до доставки грузов получателям;
- оказывает транспортно-экспедиционные услуги;
- услуги по перемещению грузов в качестве таможенного перевозчика;
- хранение товаров и транспортных грузов, перемещаемых под таможенным контролем и осуществляют брокерские операции с ними;
- декларирование грузов;
- организует мультимодальные перевозки;
- осуществляет контроль за своевременным возвратом парка контейнеров в пределах СНГ и стран Балтии;



- контролирует использование парка контейнеров других государств и организацию своевременного их возврата в страну-собственницу;
- монтаж, ремонт и техническое обслуживание весопроемочных приборов весовладельцев;
- организует мойку и дезинфекцию транспортных средств, трёх степеней загрязнённости;
- оказывает профессиональные услуги по размещению, креплению грузов на транспортных средствах.

Все перечисленные виды услуг оказываются как физическим, так и юридическим лицам.

**Адрес:** г. Ташкент, ул. Фаргона йули, 13/11

**Тел:** 138-86-40, 138-83-71, факс: 138-83-14.

**E-mail:** [uzjdk@hotmail.com](mailto:uzjdk@hotmail.com)

### **Открытое акционерное общество "Узжелдорпасс"**

Государственное предприятие железнодорожных перевозок "Узжелдорпасс" создано 31 декабря 1997 года приказом №93?Н ГАЖК "Узбекистон темир йуллари", а 28 июня 2002 года приказом Госкомимущества № 187к-ПО, преобразовано в открытое акционерное общество "Узжелдорпасс".

Цель создания ОАО "Узжелдорпасс" - кардинальное улучшение работы пассажирского железнодорожного транспорта, повышение уровня культуры обслуживания и сервиса, совершенствование управления пассажирскими перевозками и создание условий для формирования рыночных отношений в подразделениях железнодорожного транспорта.

Услуги ОАО "Узжелдорпасс":

- приём групповых заявок с предприятий и организаций для бронирования мест за наличный и безналичный расчет;
- бронирование и предварительная продажа железнодорожных билетов;
- реализация железнодорожных билетов с доставкой на дом. (Тел: 199-76-27);
- услуги гостиницы "Локомотив" (Тел: 199-75-09);
- размещение рекламы о товарах и услугах других фирм и предприятий в поездах и на территориях вокзалов (Тел: 199-71-99);
- организация туристических поездок в высоко комфортабельных вагонах по городам Шелкового пути: Самарканд, Бухара, Хива.

**Адрес:** Узбекистан, 700005, г. Ташкент, Хамзинский р-н, ул. Фаргона йули 13/11

**Филиалы:** Ташкент, Коканд, Самарканд, Бухара, Карши, Ургенч, Нукус, Термез.

**Телефоны:** 136-46-11, 135-40-29, 59-60-77

### **Государственное предприятие "Узбекжелдорэкспедиция" |**

В целях наиболее четкой координации и регулирования транспортно-экспедиторского обслуживания, разработки концепции и проведения тарифной политики, защиты валютно-финансовых интересов ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" и Республики Узбекистан, координации по вопросам валютных расчетов, обеспечения планирования валютных поступлений, а также приоритетного осуществления перевозок грузов для государственных нужд по межправительственным соглашениям в декабре 1995 года было организовано

Государственное предприятие "Узбекжелдорэкспедиция" в качестве генерального фрахтового агента ГАЖК.

Главной задачей предприятия является удовлетворение потребностей предприятий, организаций, фирм, частных лиц в транспортно-экспедиторских услугах, включая межправительственные поставки. Кроме того, предоставляются услуги по розыску и прослеживанию грузов, а также диспетчерский контроль за грузами и вагонами, на договорной основе осуществляется декларирование грузов, перемещаемых через государственную границу Республики Узбекистан, выполняется страхование грузов по поручению клиентуры, и другие виды экспедиторских услуг.

Филиалы предприятия "Узбекжелдорэкспедиция" открыты в каждом отделении дороги ГАЖК "Узбекистон темир йуллари".

За транспортировку грузов по территориям иностранных государств "Узжелдорэкспедиция" принимает оплату в СКВ от владельцев карточек "VISA".

"Узбекжелдорэкспедиция" также имеет специальный валютный счет для приема наличной свободно конвертируемой валюты от нерезидентов Республики Узбекистан.

В 1996 году "Узбекжелдорэкспедиция" принята в ассоциированные члены Международной ассоциации экспедиторов (ФИАТА), в состав которой входит более 2000 транспортных организаций мира. Членство в ФИАТА дает ГП "Узбекжелдорэкспедиция" возможность наладить крепкие партнерские отношения с коллегами из дальнего зарубежья для работы в области смешанных перевозок во все страны мира и обладать полным объемом информации по странам мира и их расценкам на транспортировку грузов. Производится изучение конъюнктуры внутреннего и мирового рынков, определяются оптимальные условия экспортно-импортных операций, а также оказываются услуги по приобретению материально-технических ресурсов для нужд железной дороги Узбекистана.

Одной из основных задач ГП "Узжелдорэкспедиция" является привлечение инвестиций для введения новых технологий на железной дороге Узбекистана. Для решения данного вопроса обрабатывается постоянно поступающая различная информация по привлечению крупных объемов к перевозке для увеличения дохода в СКВ для железной дороги. Для особо крупных объемов предоставляется специальная ставка, что позволяет клиентам сэкономить, и дает постоянный приток СКВ во внутренний бюджет. Сюда же включается сотрудничество с зарубежными экспедиторами, транспортировка грузов во все страны мира, для чего проводится работа для получения ставок на транспортировку груза по определенным направлениям, а также логистик-проработку смешанных перевозок, то есть автомобилем, железной дорогой, морем и т.д., налаживание сервиса "door to door" (от двери до двери).

"Узжелдорэкспедиция" имеет соглашения с фрахтовыми агентами Черноморских судовых компании, а также Латвийского и Каспийского морских пароходств. Имея надежных партнеров ГП "Узжелдорэкспедиция" предоставляет широкий спектр дополнительных транспортно-экспедиторских услуг, а именно: фрахтование судов и переработка грузов в портах Бандар-Аббас, Ляньюньгань, Рига, Клайпеда, Таллинн, Санкт-Петербург, Ильичевск, Мариуполь, Новороссийск, Потти, Баку, Актау, Туркменбаши и других: перевозка грузов смешанными видами транспорта: организация различных видов погрузочно-разгрузочных работ: страхование грузов по международным ставкам : обеспечение подвижным составом. ГП "Узбекделдорэкспедиция" имеет также прямые соглашения на транспортно-экспедиторское обслуживание практически со всеми железнодорожными администрациями стран СНГ и ряда стран Европы и Азии, что позволяет оперативно без посредников, а значит и без дополнительного повышения транспортных тарифов решать вопросы экспедирования грузов, следующих из Узбекистана через эти государства.

На сегодняшний день ГП "Узбекжелдорэкспедиция" является владельцем 300 цистерн для перевозки светлых нефтепродуктов, что существенно помогает увеличить экспорт

нефтепродуктов из Республики Узбекистан. ГП "Узбекжелдорэкспедиция" - это квалифицированный экспедитор, зарекомендовавший себя как надежный партнер. Основными планами ГП "Узбекжелдорэкспедиция" на будущее является улучшение качества сервиса заказчикам, заключение контрактов с экспедиторскими компаниями Европы и Америки, и, несомненно, предоставление наиболее низких тарифов на транспортировку народнохозяйственных грузов и увеличение экспорта из республики.

ОАО "ДорРефТранс", специализированное предприятие по перевозке грузов в рефрижераторных вагонах, имеет 1952 рефрижераторных вагонов, 390 рефрижераторных секций, 27 АРВ, 107 ледников и 108 термосов.

Перечень услуг:

- Перевозка скоропортящихся грузов в рефрижераторных вагонах;
- Перевозка прочих грузов в рефрижераторных вагонах без поддержания температурного режима;
- Ремонт рефрижераторных вагонов;
- Сдача в аренду рефрижераторных вагонов для перевозки или использования их в качестве холодильных складов.

## **6. ПОДГОТОВКА К развитию науки**

Стремительное развитие науки и техники открывают широкие возможности не только для бытовых нужд, но и для достижения поставленных задач в профессиональных сферах жизнедеятельности.

На сегодняшний день актуальным достижением во многих сферах деятельности является разработка и внедрение географической информационной системы (ГИС).

ГИС – информационные технологии, компьютерные системы, направленные на систематизацию, проведение анализа, прогнозирование, мониторинг параметров функционирования объектов.

Особенность географической информационной системы по сравнению с другими – географическая (координатная) привязка объектов к местности, иными словами человек имеет возможность наблюдать за интересующим его объектом в режиме реального времени на электронной карте местности. Всё это достигается с помощью спутниковых навигационных систем, включающие в себя систему глобального позиционирования. Система позволяет в любом месте определить местоположение и скорость выбранных объектов.

Можно сказать, что ГИС является отдельным направлением, наукой, объединяющая такие дисциплины как геоинформатика, картография, география. Активное использование данной системы наблюдается в экономике, метеорологии, землеустройстве, транспорте, обороне и другие, не является исключением и отрасль железнодорожного транспорта.

Если условно представить и попробовать поставить несколько технических устройств на тепловоз и посмотреть, что получится в итоге: трекер, датчик контроля уровня топлива, автоматизированную систему контроля, то – тепловоз, рабочая система которого, находится под контролем 24 часа в сутки, может работать в интенсивном режиме. Как результат, наш тепловоз находится под тотальным контролем 7 дней в неделю, 24 часа в сутки. Данный пример, является одним из направлений применения ГИС в системе железнодорожного

транспорта. Внедрение подобной системы направлено не только на решение технических вопросов, но и на получение определенного экономического эффекта.

## 6. Регулирующих международных линии

### РАСПИСАНИЕ

движения и дни курсирования пассажирских поездов с 01.12.2012г.

№ поезда	Сообщение	Время и дни отправления с начального пункта	Время и дни прибытия на конечный пункт
5	Ташкент - Москва	21-15 сред. четв воск. субб	15-20 суб воск.сред. вторн
6	Москва - Ташкент	23-59 суб воск. вторн сред.	19-15 втор сред. пятн субб.
8	Ташкент-Карши	8-05 втор сред четв пятн суб воск	13-45 втор сред четв пят суб воск
7	Карши-Ташкент	16-40 втор сред четв пятн суб воск	22-22 втор сред четв пят суб воск
10	Ташкент-Бухара	8-30 - ежедн	15-15 -ежедн.
9	Бухара-Ташкент	8-05 - ежедн	14-47 ежедн
54	Ташкент-Кунград	19-35 – вторн субб	18-17 - сред. воскр
53	Кунград - Ташкент	9-20- четв пон	8-20 пятн вторн
56	Ташкент-Ургенч	19-35 понед, сред. пятн	13-56 втор.четв субб.
55	Ургенч-Ташкент	16-10 втор.четв субб	10-25 сред. пятн воскр
58	Ташкент - Шават	18-20 четв субб пон	12-43 пятн воск вторн
57	Шават - Ташкент	15-10 пятн воск сред	10-25 субб понед четв
70	Ташкент-Бухара	22-30 втор	7-10 сред

<b>69</b>	Бухара-Ташкент	<b>22-40</b> воскр	<b>8-20</b> понд
<b>71</b>	Бухара-Ургенч	<b>21-10</b> сред	<b>9-31</b> четв
<b>72</b>	Ургенч-Бухара	<b>19-02</b> четв	<b>7-10</b> пятн
<b>160</b>	Ташкент - Самарканд	<b>7-00</b> субб воскр	<b>9-10</b> субб воскр
<b>159</b>	Самарканд - Ташкент	<b>18-00</b> субб воскр	<b>20-14</b> субб воскр
<b>162</b>	Ташкент - Самарканд	<b>8-00</b> ежедн	<b>10-10</b> ежедн
<b>161</b>	Самарканд - Ташкент	<b>17-00</b> ежедн	<b>19-14</b> ежедн
<b>315</b>	Ташкент-Свердловск	<b>3-50</b> субб	<b>16-03</b> понед
<b>316</b>	Свердловск-Ташкент	<b>17-52</b> понед	<b>10-10</b> четв
<b>321</b>	Алматы-2-Нукус по Ташкенту	<b>13-38</b> воскр по понед <b>14-05 15-00</b>	<b>11-37</b> вторн
<b>322</b>	Нукус-Алматы-2 по Ташкенту	<b>19-10</b> вторн по сред <b>15-55 16-35</b>	<b>18-04</b> четв
<b>334</b>	Ташкент-Ургенч-Саратов	<b>18-20</b> втор,пятн Ургенч сред,субб <b>11-55 12-35</b>	<b>11-40</b> пятн,понед
<b>333</b>	Саратов-Ургенч-Ташкент	<b>16-40</b> пятн,понед	<b>13-10</b> понед,четв Ургенч воскр,среда <b>18-07 19-02</b>
<b>366</b>	Челябинск - Ташкент	<b>6-48</b> – воскр	<b>18-10</b> – вторн
<b>365</b>	Ташкент-Челябинск	<b>0-50</b> - сред	<b>12-25</b> - пятн
<b>369</b>	Ташкент-Новосибирск	<b>14-25</b> 2,6,10,14,18,22,26,31//12-12 4,8,12,16,20,24,28/01-13	<b>6-06</b> 1,5,9,13,17,21,25,29/12-12 3,7,11,15,19,23,27,31/01-13
<b>370</b>	Новосибирск-Ташкент	<b>10-44</b> 11,5,9,13,17,21,25,29/12-12 3,7,11,15,19,23,27,31/01-	<b>3-30</b> 4,8,12,16,20,24,28/12-12 1,6,10,14,18,22,26,30/01-13

		13	
<b>380</b>	Ташкент-Термез	<b>22-10-</b> четным.	<b>12-50</b> – нечетным
<b>379</b>	Термез-Ташкент	<b>14-50</b> нечетным	<b>6-15</b> – четным
<b>381</b>	Ташкент-Уфа	<b>0-50</b> воскр Четв вторн	<b>7-50</b> – вторн субб четв
<b>382</b>	Уфа-Ташкент	<b>11-30</b> – вторн субб .четв	<b>18-10</b> – четв. Пон .субб
<b>383</b>	Ташкент-С-Петербург	<b>22-30</b> воскр	<b>2-52</b> пятн
<b>384</b>	С-Петербург-Ташкент	<b>7-34</b> пятн	<b>8-55</b> вторн
<b>395</b>	Ташкент - Харьков	<b>23-10</b> четв	<b>7-10</b> понед
<b>396</b>	Харьков - Ташкент	<b>12-05</b> - понед	<b>21-47</b> – четв
<b>662</b>	Ташкент-Бухара	<b>20-25</b> – ежедн.	<b>6-37</b> – ежедн.
<b>661</b>	Бухара-Ташкент	<b>20-05</b> – ежедн.	<b>6-00</b> -ежедн
<b>648</b>	Кунград-Бейнеу	<b>8-10</b> - ежед.	<b>22-30</b> - ежед.
<b>647</b>	Бейнеу-Кунград	<b>8-30</b> - ежед.	<b>20-53</b> - ежед.
<b>680</b>	Ташкент - Денау	<b>22-10</b> нечет	<b>13-01</b> четн
<b>679</b>	Денау - Ташкент	<b>14-30</b> четн	<b>6-15</b> нечет
<b>336</b>	Худжанд - Саратов	<b>19-02</b> субб	<b>11-40</b> вторн
<b>335</b>	Саратов - Худжанд	<b>16-40</b> вторн	<b>12-34</b> пятн
<b>319</b>	Душанбе-Москва	<b>3-32</b> пон пятн	<b>3-28</b> пятн втор
<b>320</b>	Москва-Душанбе	<b>12-08</b> понед сред субб	<b>19-25</b> воскр сред
<b>329</b>	Куляб-Москва	<b>17-17</b> пятн понед	<b>3-28</b> сред субб
<b>330</b>	Москва-Куляб	<b>12-08</b> пятн втор	<b>2-07</b> сред воскр
<b>359</b>	Худжанд-	<b>14-20</b> среда	<b>3-28</b> воскр

	Москва		
<b>360</b>	Москва-Худжанд	<b>12-08</b> воскр	<b>6-34</b> четв

## Порядок оказания интерактивной услуги «рассмотрение обращения граждан» в ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»

### Общие положения.

Настоящий порядок определяет основные цели и задачи интерактивной услуги «рассмотрение обращения граждан» в ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», которые заключаются в следующем:

- создание оптимальных условий для граждан;
- защита прав и свободы граждан;
- укрепление связей с населением;
- создание условий для граждан за исполнением законодательства в компании; повышение качества предоставляемых информационных услуг; ограничение субъективного вмешательства во взаимоотношения между гражданами и налоговыми органами компании.

Интерактивные услуги «Рассмотрение обращения граждан» в ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» предоставляются исключительно в форме двустороннего обмена информацией физическим лицам через официальный VEB портал компании.

### Требования к обращением граждан, принимаемых через Интернет.

Обращения через Интернет оформляются как письменные обращения граждан.

В соответствии со статьей Закона «Об обращениях граждан», письменные обращения граждан, принимаемые через Интернет должны содержать подпись гражданина, либо его электронную цифровую подпись, почтовый адрес гражданина либо его электронный адрес.

Если нет возможности поставить личную подпись под обращением, эти обращения подписываются уполномоченным лицом, написавшим обращение, в котором указываются его фамилия, имя и отчество.

В соответствии с требованиями части 3 6-статьи Закона «Об обращениях граждан» обращения, в которых не указаны фамилии (имени, отчества), сведения о месте жительства либо электронный адрес гражданина или с указаны ложные сведения о нем, а также не закрепленные подписью, либо его электронной цифровой подписью, считаются анонимными и рассмотрению не подлежат.

Обращение граждан, как правило, рассматривается руководством компании.

Ответы заявителю по его желанию направляются через Интернет либо почтой по месту проживания гражданина либо по электронному адресу в сроки, установленные законодательством Республики Узбекистан.

### Стоимость интерактивных услуг

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах не дальнейшему совершенствованию взаимного сотрудничества государственных и хозяйственных органов,

местных органов государственной власти с юридическими и физическими лицами при применении информационно-коммуникационных технологий» от 23 августа 2007 года № 181 прием и рассмотрение граждан в ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» определены как базовые интерактивные государственные услуги.

Интерактивные предоставляются бесплатно.

### *Типы информационных систем железно дорожные компании*

### *Оценка выполнения прогнозных объемов по видам услуг по «Узбекистан темир йуллари 2007-2012 гг.*

Виды услуг	2007 год			2010 год			2012 год		
	Прог- ноз	Факт	Нереа- лизо- ванные услуги	Прог- ноз	Факт	Нереа- лизо- ванные услуги	Прог- ноз	Факт	Нереа- лизо- ванные услуги
Продажа билетов (млн. шт.)	1,09	0,86	0,23	0,94	0,64	0,30	0,84	0,55	0,29
Бронирование мест (тыс. броней)	43,0	31,9	11,1	41,1	33,1	8,0	36,6	30,0	6,6
Доставка билетов на дом (шт.)	1 200	757	443	1 600	816	784	1 400	642	758

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Государственный стандарт Узбекистана. Высшее образование. Основные положения. Распоряжение КМ РУз № 343 от 16 августа 2001 г.
2. Национальная программа по подготовке кадров. Гармонично развитое поколение - основа прогресса Узбекистана. - Т.: 1997.-64 с.
3. Андреев Г.И. и др. «Основы научной работы и оформление результатов научной деятельности», Москва, «Финансы и статистика», 2004 – 234 с.
4. Безрукова В.С. «Как написать реферат, курсовую, диплом», Москва, ПИТЕР, 2004 – 84 с.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Каримов И.А. «Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса», Ташкент, Издательство «УЗБЕКИСТОН», 1997г. – 216с.
2. Каримов И.А. «Узбекистан, устремленный в XXI век» (Доклад на четырнадцатой сессии Олий



- Мажлиса Республики Узбекистан первого созыва), Ташкент, Издательство «УЗБЕКИСТОН», 1999г. – 32с.
3. Жиков Е.Ф. и др. Международные экономические отношения. М., 2000г.
  4. Одинцов Б.Е. Экономические экспертные системы. М., 1996г.
  5. Семенов К.А. Международные валютные и финансовые отношения. М., 1999г.
  6. Додобаев Ю.Т. Внешнеэкономические связи. Фергана, 1999г.
  7. Артамонов Б.В. «Конъюнктура мирового рынка воздушных перевозок», Москва, «Международные отношения», 1986 – 305с.
  8. «Воздушный кодекс Республики Узбекистан» от 7 мая 1993 года № 863-ХП (внесены изменения и дополнения в соответствии с Законом РУ № 349-І от 26.12.97г.)
  9. Попова С.Н. «Аэрофлот от А до Я», Москва, «Транспорт», 1986 – 183с.
  10. Русинов И.Я. «Организация воздушных перевозок», Москва, «Транспорт», 1976 – 180с.
  11. Департамент летной службы «Справочник представителя», Ташкент -2002г.
  12. <http://www.gov.uz/ru/content.scm>
  13. <http://www.aviaport.ru/digest/2007/07/20>
  14. <http://www.uzairways.com>