

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИННОВАЦИЙ В
АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»**

**ECONOMIC EFFICIENCY OF INNOVATIONS IN
UZBEKISTAN TEMIR YULLARI JOINT STOCK COMPANY**

Ю.Ф. Озатбеков

Ассистент Ташкентского государственного транспортного университета

О.Н. Озатбекова

Студентка Ташкентского государственного транспортного университета

Аннотация. Данная статья рассматривает актуальность внедрения инноваций в Акционерном Обществе «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ» (далее АО УТЙ).

Ключевые понятия: Инновационный подвижной состав, инновации, вагоны, вагоны – зерновозы, эффективность.

Annotation

This article examines the relevance of the introduction of innovations in the Joint Stock Company "UZBEKISTAN TEMIR YULLARI" (hereinafter AO UTY).

Key words: Innovative rolling stock, innovations, wagons, grain wagons, efficiency.

Актуальность выбранной темы обусловлена необходимостью внедрения инноваций не только в развитие экономики страны, но и в транспортную систему. Переход к инновационным вагонам позволит меньшим парком осуществлять грузовладельцам текущие и плановые перевозки, снизит их затраты на ремонты и продлит сроки эксплуатации вагонов. Следует признать, что активный и бесконтрольный прирост парка вагонов может привести к значительному снижению качественных эксплуатационных показателей вагонов в Акционерном Обществе «Узбекистон Темир Йуллари» (далее Общество, АО УТЙ), таких как: время оборота вагона, участковая скорость движения, а так же нагрузит инфраструктуру Общества дополнительными затратами на ее ремонт и содержание.

Чтобы удовлетворить потребности грузовладельцев в перевозке грузов железнодорожному транспорту необходимо обеспечить достаточное количество

подвижного состава. Для достижения поставленной цели определены следующие первоочередные задачи: наращивание производственных мощностей по ремонту и строительству вагонов и локомотивов для обеспечения потребности промышленности республики в подвижном составе; увеличению пропускной и провозной способности железной дороги; повышению скоростей движения, при безусловном соблюдении безопасности движения поездов. Задача, как видется, не простая, но выполнимая.

Таблица 1. Сравнительные технические характеристики стандартного - зерновоза и инновационного вагона – зерновоза.

Тех. характеристики	Обычный зерновоз	ОВК
Модель вагона	19-752	19-9549
Тележка	18-100	18-9855 (Barber S-2-R)
Грузоподъемность, т	70,0	76,0
Объем кузова, куб. метры	94,0	120,0
Пробег до первого деповского ремонта	210 тыс. км (или 3 года)	800 тыс. км (или 8 лет)
Межремонтный пробег	110 тыс. км (или 2 года)	800 тыс. км (или 8 лет)
Деповской ремонт после капитального	160 тыс. км (или 2 года)	800 тыс. км (или 8 лет)
Капитальный ремонт	15 лет	16 лет
Частота замены колесной пары	5 лет	8 лет
Срок службы	30 лет	32 года

Далее на примере среднего полигона курсирования вагонов – зерновозов около 4000 км и времени оборота подвижного состава 25 суток, рассчитаем экономическую эффективность приобретения и использования инновационных вагонов на тележке 18-9855 (Barber S-2-R).

Таблица 2. Исходные данные.

Исходные данные	Зерновоз 19-752	ОВК 19-9549
Расстояние в один конец, км	4 112	
Оборот на маршруте, сутки	25	25
Груз	пшеница(011005)	
Плотность груза, т/м ³	0,74	
Груженный тариф, руб.	71143	71143
Порожний тариф, руб.	44016	44016
Кубатура, м ³	94,0	120,0
Грузоподъемность, тонн	70,0	76,0
Погрузка, тонны	70,0	76,0

Таблица №3. Расчет экономии на железнодорожном тарифе.

Экономия на тарифах РЖД	Зерновоз 19-752	ОВК 19-9549
Тариф на 1 оборот, руб.	115 159	115 159
Стоимость перевозки 1 т груза, руб.	1 645	1 515
Экономия на 1 тонну груза, руб.		130
Экономия по тарифу на 1 вагон в сутки, руб.		395
Экономия по тарифу на 1 вагон в год, руб.		142 139

Таблица №4. Сравнительная стоимость и количество ремонтов зерновозов.

Количество ремонтов	Цена, руб.	Зерновоз 19-752	ОВК 19-9549
Деповские ремонты (+ средний тариф)	90 000	29	4
Замена колесных пар	320 000	7	4
Капитальный ремонт (+средний	110 000	2	1

тариф)			
Ремонт кассетных подшипников	100 000	0	4
Текущий ремонт	15 000	63	8

Примечание: Все расчеты проведены без учета НДС

* **Госсубсидия** - утверждена Госсубсидия Минпромторга на покупку инновационного вагона в размере 300 тыс. руб. на 1 вагон.

** **Равновесная цена** - цена вагона, при которой затраты на привлечение и содержание парка обычных вагонов и парка инновационных вагонов одинаковы.

Рисунок 1. График затрат на ремонты зерновозов на период эксплуатации вагонов.



Подведем итог анализа эффективности использования инновационных вагонов на предложенном полигоне.

1. Благодаря увеличению грузоподъемности на 6 т. и объема кузова на 26 м³ - инновационный вагон позволяет перевозить на 8,5 % больше груза при одинаковых затратах на железнодорожный тариф.
2. Экономия на использовании зерновозов 19-9549 составила:
 - на тонну груза 130 руб.
 - на тарифе 395 рублей в сутки, что составляет – 142139 рубля на 1 вагон в год.

При общей оптимистичности полученных при расчетах данных для внедрения инноваций на железных дорогах Узбекистана также необходимо оценивать риски внедрения тех или иных инноваций и находить пути их минимизации.

В качестве ожидаемых эффектов от внедрения инноваций следует рассматривать:

- воздействие на сферу перевозок грузов;
- воздействия на бюджетную систему;
- социальные эффекты;
- воздействие на экономику в целом, в том числе развитие её конкурентоспособности.

Библиографический список:

1. Бизнес- план АО «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ» на 2022 год
2. Стратегия развития АО «Узбекистон Темир Йуллари» на период 2018-2022 годы.
3. А.А. Романова, Е.А. Жарова, В.А. Решетов. Инновационный грузовой подвижной состав: технико-экономические параметры.
4. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. Для вузов ж-д. транспорта/Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; М.: УМЦ ЖДТ, 2006. 199 с.
5. www.railway.uz
6. www.uniwagon.com
7. www.google.ru