ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» приветствует всех участников Второй подготовительнойконйеренции к 16-му Экономическому и экологическому форуму ОБСЕ

История железных дорог Узбекистана

- Май 1888 г. – *возведен деревянный мост через р.Амударья и открытие движения до Самарканда*
- 1899 г. – *дорога достигла до Ташкента*
- Осень 1900 г. – *начало строительства дороги до Оренбурга*
- Январь 1906 г. – *вступила в строй дорога Ташкент – Оренбург*
- 7 ноября 1994 года *на базе участков бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенных на территории Республики, была образована Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари»*

Железные дороги Узбекистана

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;
- Привлечение дополнительного объема транзитных грузов для перевозки по территории республики;

Отправление грузов со станций компании

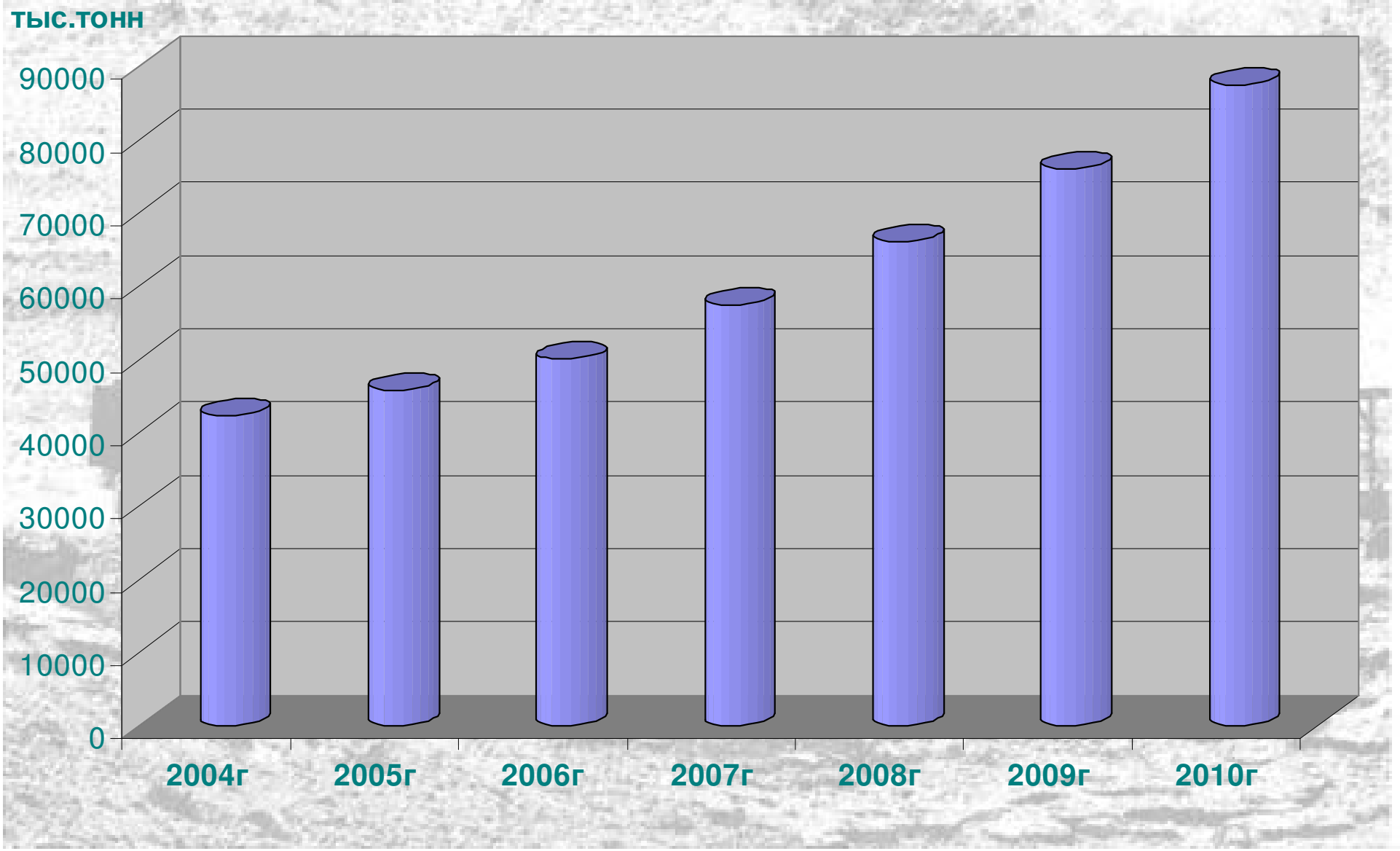
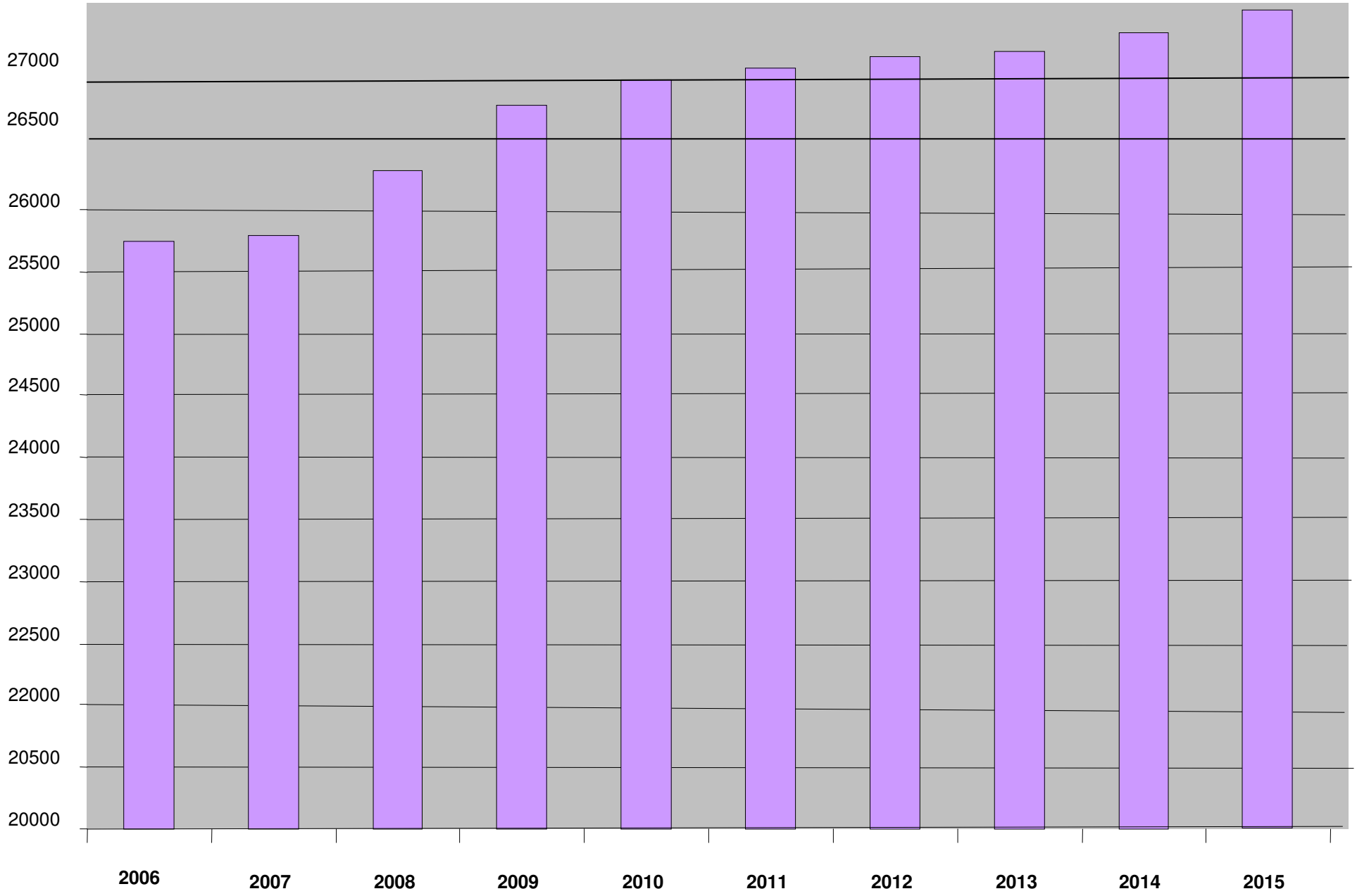


Таблица изменения парка грузовых вагонов компании

Парк грузовых вагонов	Наличие на 01.01.2007	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего, в т.ч.	25712	25725	26360	26630	27070	27280	27370	27440	27530	27600
Крытые	7581	7640	7880	7940	8070	8120	8130	8150	8170	8170
Платфор.	3074	775	790	800	810	810	820	820	830	830
Полуваг.	5831	5840	5990	6040	6100	6150	6170	6190	6210	6230
Цистерны	4300	4410	4520	4580	4670	4720	4750	4760	4770	4790
Прочие	4926	7060	7180	7270	7420	7480	7500	7520	7550	7580
в т.ч.: Цементов.	951	1040	1160	1190	1210	1220	1230	1250	1260	1280
Минерал.	630	620	630	640	640	640	650	650	660	660

Диаграмма потребного парка грузовых вагонов



ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»

Переоборудованная цистерна для перевозки цемента

- грузоподъемность, т - 60
- масса вагона (тара), т - 26,5
- нагрузка статическая осевая, кН(ГС) - 209 (21,3)
- база вагона, мм - 7800
- длина вагона, мм по осям автосцепок - 12020
- по концевым балкам рамы - 10800
- высота от уровня головки рельса, мм - 4638
- количество разгрузочных люков, шт - 4
- количество загрузочных люков, шт - 3

Хоппер-цементовоз (модель 13-4012), изготовленный на базе вагона-платформы модели 4012

- грузоподъемность, т - 63
- масса вагона (тара), т - 25
- количество разгрузочных люков, шт - 4
- расчетная нагрузка от оси на рельсы, т - 22

Модернизированный вагон-хоппер для перевозки цемента на базе вагона-окатышевоза модели 20-471

- грузоподъемность, т - 59
- масса вагона (тара), т - 24,8
- количество разгрузочных люков, шт - 4
- размер разгрузочных люков в свету, мм - 325х920
- расчетная нагрузка от оси на рельсы, т - 22
- нагрузка на погонный метр пути, т/м - 7,5

Литейно-механический завод

Оборудование для строительства новых грузовых вагонов

Кондуктор для сборки и сварки рам полувагона

Кондуктор для сварки хребтовой балки крытого и полувагона -

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ