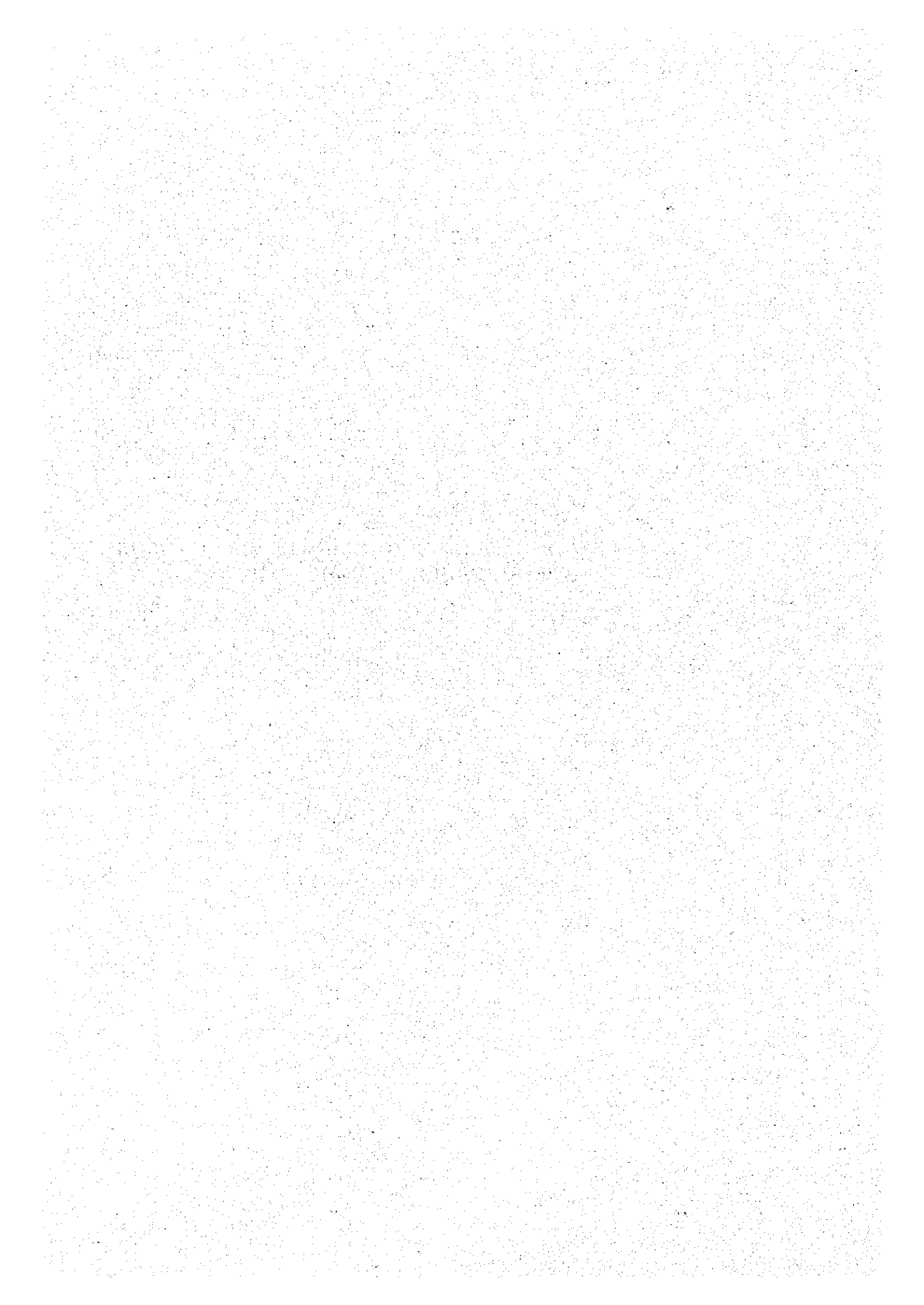


РАЗДЕЛ 2

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН



РАЗДЕЛ 2 СОЦИО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

2.1 Социо-экономическая ситуация Узбекистана

2.1.1 Общее

(1) Географические и климатические условия

Узбекистан - наиболее густонаселенная страна в Центральной Азии с общим населением более 23 миллиона человек, и вторая по величине страна с точки зрения физических размеров с общей площадью примерно 447,400 кв. км. Он граничит с Кыргызстаном на востоке, с Казахстаном на севере и северо-западе, с Туркменистаном на юго-западе, с Таджикистаном на юго-востоке. Также он граничит с Афганистаном на юге.

Территория Узбекистана имеет общую топографию с уклоном из юго-востока на северо-запад. На северо-западе он омывается Аральским Морем. Большая часть территории на северо-западе представляет собой гладкую поверхность и меньшая часть на юго-востоке представляет собой подножья гор, холмы и горы. Оазисы и равнины Узбекистана включают большую часть пустыни Кызылкум, равнину реки Амударья, дельту рек Зерафшан и Кашкадарья, и юго-восточную часть плато Устюрт. Подножья гор, холмы и горные районы Узбекистана включают Тянь-Шаньский хребет и систему гор Гиссар-Алай.

Львиная доля воды используемая для ирригации поступает из двух основных рек страны, Амударьи и Сырдарьи, которые несут свои воды с Тянь-Шаньских гор на юго-востоке к Аральскому морю на северо-западе. Чрезмерное использование водных ресурсов этих рек для орошения обширных хлопковых плантаций привело к появлению ряда серьезных экологических проблем, однако наиболее серьезной среди них является высыхание Аральского моря.

Климат Узбекистана континентальный с долгим сухим летом, с температурой в июле в среднем 32 °С, нередко температура поднимается до отметки 40 °С и выше. Зима длится на юге Узбекистана около 1.5-2 месяцев, а на крайнем севере страны (Устюрте) - около 5 месяцев. Средняя температура воздуха в январе на севере (Устюрте) ниже - 10 °С, а на юге (Термезе) она составляет + 3 °С.

Узбекистан относится к районам с незначительным количеством осадков и ведение сельского хозяйства возможно только при использовании искусственного орошения.

(2) Новейшая история Узбекистана

Республика Узбекистан была провозглашена 31 августа 1991 года и новая Конституция была принята в декабре 1992 года. Бывшая Коммунистическая партия была преобразована в Национально-Демократическую Партию (НДП). Президент Ислам Каримов, который является руководителем НДП, был избран на пятилетний срок на первых выборах после обретения Узбекистаном независимости в декабре 1991 года.

Президент Ислам Каримов руководит страной согласно принципам, которые он называет "восточной демократией" и он неустанно подчеркивает большую значимость политической стабильности по сравнению с демократией западного стиля, используя пять следующих принципов :

- a) Внутренние и внешние экономические отношения должны быть свободны от идеологии, с экономикой главенствующей над политикой.
- b) Центральный и местные власти ответственны за успех мер направленных на внедрение рыночных взаимоотношений и создание условий благоприятных для предпринимательства. Указ Президента от 21 января 1994 года запрещает всякое вмешательство государственных структур в коммерческую и экономическую деятельность предприятий и организаций.
- c) Новая Конституция и законодательство были приняты в соответствии с международными нормами и они применимы к каждому гражданину страны без исключения. Иностранцы инвесторы осуществляют свою деятельность в тех же условиях, что и местные.
- d) Свободный рынок сам по себе не является конечной целью. Конечная цель - это достичь экономического процветания и повысить уровень жизни.
- e) Цель реформ - это обеспечить постепенный переход к полномасштабной рыночной экономике.

(3) Государственная система

Политическая система Республики Узбекистан - это парламентская демократия с Высшим Собранием (Олий Мажлис) в качестве законодательного органа и Правительством в качестве исполнительного органа.

Глава исполнительного органа - Президент страны, избираемый на основе всеобщего, равного, прямого и тайного баллотирования. Президент может избираться на непрерывные два срока каждые пять лет.

Глава Кабинета Министров, - Премьер Министр - Уткур Султанов работает в своей должности с декабря 1995 года. Кабинет Министров назначается Президентом с согласия Олий Мажлиса.

В состав Олий Мажлиса входят 250 депутатов, избираемых путем секретного баллотирования. Результаты последних выборов, проведенных в декабре 1995 года были следующие : ИДП получила 69 мест, 14 мест - партия "Ота Макон", 47 мест - Социал-демократическая партия и 120 мест - местные органы власти.

Верховный Суд и судьи выдвигаются Президентом и должны получить одобрение Олий Мажлиса.

2.1.2 Население

(1) Общее население

Общее население Узбекистана в начале 1996 года составляла около 23 миллиона человек, прирост в среднем составлял 2.3 % в год, как это показано в Таблице 2.1.2. Если сравнивать пропорцию городского и сельского населения, можно увидеть, что население в сельских районах составляет 60% общего населения, и темпы прироста населения на селе выше нежели в городских районах и проявляет тенденции к росту.

Как показано в Таблице 2.1.2, основными этническими группами в Узбекистане по состоянию на январь 1996 года были узбеки - 76 %, русские - 6 % и таджики - 5 % и казахи - 4 %.

Таблица 2.1.1 Население Узбекистана

(в начале года)

Год	Население ('000)			Доля (%)		Прирост (% в год)		
	Всего	Город.	Сельс.	Город.	Сельс.	Всего	Город.	Сельс.
1980	15,757.6	6,471.3	9,286.3	41.1	58.9	---	---	---
1985	17,925.7	7,293.2	10,632.5	40.7	59.3	2.66	2.42	2.74
1990	20,322.3	8,304.0	12,018.3	40.9	59.1	2.22	2.63	2.48
1991	20,708.2	8,366.1	12,342.1	40.4	59.6	1.90	0.75	2.69
1992	21,206.8	8,506.0	12,700.8	40.1	59.9	2.41	1.67	2.91
1993	21,702.7	8,582.2	13,120.5	39.5	60.5	2.34	0.90	3.30
1994	22,192.5	8,677.0	13,515.5	39.1	60.9	2.26	1.10	3.01
1995	22,562.4	8,732.6	13,829.8	38.7	61.3	1.67	0.64	2.33
1996	23,007.2	8,831.0	14,176.2	38.4	61.6	1.97	1.13	2.50

Источник : Госкомпрогностаг

Таблица 2.1.2 Население по этническим группам

(по состоянию на 1 января, 1996 г.)

Этническая группа	Доля (%)
Всего	100.0
Узбеки	75.8
Русские	6.0
Таджики	4.8
Казахи	4.1
Татары	1.6
Киргизы	0.9
Туркмены	0.6
Украинцы	0.6
Азербайджанцы	0.2
Армяне	0.2
Белоруссы	0.1
Евреи	0.1
Немцы	0.1
Другие национальности	4.9

Источник: Госкомпрогнозстат

(2) Население в областях

Административное деление страны включает 12 областей (вилоятлар), 1 автономную республику and 1 город (город Ташкент), а именно : Андижан, Бухара, Джизак, Фергана, Кашкадарья, Навои, Наманган, Самарканд, Сурхандарья, Сырдарья, Ташкент, Хорезм, Каракалпакстан и город Ташкент. Более того, каждая область также включает несколько городов, районов, городков, поселков городского типа и сел, как показано в Таблице 2.1.3.

Таблица 2.1.3 Территория и количество административных единиц

(по состоянию на 1 января 1996 г.)

Область	Территория (тыс. кв. км)	Город	Район	Городок	Поселок городского типа	Село
Всего	447.4	54	163	66	114	1,421
Республика Каракалпакстан	164.9	7	15	5	16	110
Андижан	4.2	5	14	6	5	95
Бухара	39.4	3	11	8	2	107
Джизак	20.5	1	11	6	8	95
Кашкадарья	28.4	2	14	10	4	142
Навои	110.8	3	8	3	8	53
Наманган	7.9	6	11	2	12	99
Самарканд	16.4	4	16	7	12	125
Сурхандарья	20.8	2	14	6	7	109
Сырдарья	5.1	5	9	---	5	75
Ташкент	(*) 15.6	7	15	9	17	147
Фергана	7.1	5	15	4	10	164
Хорезм	6.3	3	10	---	7	100
Город Ташкент	---	1	---	---	1	---

Прим.: (*) включая г.Ташкент

Источник: Госкомпрогнозстат

С точки зрения количества населения в области в 1996 году, Ферганская область является наиболее населенной областью в Узбекистане, а вслед за ней идут Самаркандская, Ташкентская области, город Ташкент и Андижанская область, население каждой из которых превышает 2 миллиона человек. С другой стороны, общее население Ташкентской области и города Ташкент составляет 4,378 тысяч человек, что равно 19% от общего количества населения в Узбекистане, как это показано в Таблице 2.1.4.

Прирост населения после 1980 года в Сырдарьинской, Ташкентской, Ферганской областях и городе Ташкент ниже, чем средний прирост по всей стране. В частности, город Ташкент показывает тенденцию убыли населения после 1990 года, как это показано в Таблице 2.1.5.

Таблица 2.1.4 Население по областям (вилоям)

(в начале года)

	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего	15,757.6	17,925.7	20,322.3	20,708.2	21,206.8	21,702.7	22,192.5	22,562.4	23,007.2
Республика Каракалпакстан	931.2	1,089.6	1,244.7	1,273.8	1,310.7	1,342.8	1,371.6	1,396.7	1,418.1
Андижан	1,382.7	1,568.8	1,760.9	1,795.1	1,838.7	1,899.4	1,951.4	1,993.1	2,040.3
Бухара	905.9	1,017.7	1,171.6	1,199.6	1,232.3	1,261.9	1,290.3	1,315.2	1,339.9
Джизак	528.2	632.5	760.4	780.0	806.2	830.7	852.7	871.4	891.1
Кашкадарья	1,158.5	1,390.0	1,646.9	1,697.7	1,756.2	1,812.0	1,867.9	1,917.9	1,975.2
Навои	510.7	594.9	673.3	684.9	701.8	715.3	729.5	734.5	748.2
Наманган	1,133.1	1,320.8	1,514.5	1,557.8	1,604.1	1,651.6	1,699.4	1,741.2	1,786.4
Самарканд	1,699.6	1,916.6	2,164.4	2,209.7	2,264.8	2,322.3	2,377.6	2,431.7	2,488.6
Сурхандарья	922.6	1,093.0	1,292.7	1,335.9	1,384.7	1,436.5	1,489.5	1,535.8	1,582.4
Сырдарья	457.9	518.9	575.0	580.3	587.1	599.8	617.0	626.1	633.9
Ташкент	1,787.9	1,970.0	2,137.6	2,149.5	2,175.9	2,206.3	2,234.5	2,239.8	2,263.8
Фергана	1,734.9	1,955.6	2,188.1	2,226.4	2,282.2	2,337.8	2,398.0	2,444.5	2,499.5
Хорезм	771.1	902.2	1,039.2	1,068.5	1,100.3	1,135.5	1,169.5	1,198.4	1,225.9
Город Ташкент	1,833.3	1,955.1	2,153.0	2,149.0	2,161.8	2,150.8	2,143.6	2,116.1	2,113.9

Источник: Госкомпрогнозстат

Таблица 2.1.5 Прирост населения по областям (вилоям)

(%/год)

	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Average
Всего	2.50	2.66	2.22	1.90	2.41	2.34	2.26	1.67	1.97	2.39
Республика Каракалпакстан	3.42	3.08	2.55	2.34	2.90	2.45	2.14	1.83	1.53	2.66
Андижан	2.60	2.55	2.04	1.94	2.43	3.30	2.74	2.14	2.37	2.46
Бухара	2.33	2.54	2.76	2.39	2.73	2.40	2.25	1.93	1.88	2.48
Джизак	3.43	3.45	3.22	2.58	3.36	3.04	2.65	2.19	2.26	3.32
Кашкадарья	3.56	3.88	3.18	3.08	3.45	3.18	3.08	2.68	2.99	3.39
Навои	2.00	2.73	2.72	1.72	2.47	1.92	1.99	0.69	1.87	2.42
Наманган	3.16	2.95	2.67	2.86	2.97	2.96	2.89	2.46	2.60	2.89
Самарканд	2.56	2.71	2.10	2.09	2.49	2.54	2.38	2.28	2.34	2.41
Сурхандарья	3.23	3.55	3.28	3.34	3.65	3.74	3.69	3.11	3.03	3.43
Сырдарья	2.23	2.73	1.18	0.92	1.17	2.16	2.87	1.47	1.25	2.05
Ташкент	1.73	1.97	1.52	0.56	1.23	1.40	1.28	0.24	1.07	1.49
Фергана	2.49	2.33	1.70	1.75	2.51	2.44	2.58	1.94	2.25	2.31
Хорезм	3.32	3.12	2.55	2.82	2.98	3.20	2.99	2.47	2.29	2.94
Город Ташкент	0.97	1.48	1.23	-0.19	0.60	-0.51	-0.33	-1.28	-0.10	0.89

Источник: Госкомпрогнозстат

Таблица 2.1.6 Городское и сельское население по областям

('000)

		1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего	Городе	6,471.3	7,293.2	8,304.0	8,366.1	8,506.0	8,582.2	8,677.0	8,732.6	8,831.0
	Сельск.	9,286.3	10,632.5	12,018.3	12,342.1	12,700.8	13,120.5	13,515.5	13,829.8	14,176.2
	Всего	15,757.6	17,925.7	20,322.3	20,708.2	21,206.8	21,702.7	22,192.5	22,562.4	23,007.2
Республика Каракалпакстан	Городе	394.4	500.2	599.8	614.4	634.7	654.4	667.7	677.9	686.2
	Сельс.	536.8	589.3	644.9	659.4	676.0	688.4	703.9	718.8	731.9
	Всего	931.2	1,089.5	1,244.7	1,273.8	1,310.7	1,342.8	1,371.6	1,396.7	1,418.1
Андижан	Город	391.8	504.2	572.4	578.7	588.9	589.3	588.3	600.8	613.0
	Сельс.	990.9	1,064.6	1,188.5	1,216.4	1,249.8	1,310.1	1,363.1	1,392.3	1,427.3
	Всего	1,382.7	1,568.8	1,760.9	1,795.1	1,838.7	1,899.4	1,951.4	1,993.1	2,040.3
Бухара	Городе	296.0	368.4	408.2	413.8	423.9	427.9	431.7	433.1	435.3
	Сельс.	609.9	649.3	763.4	785.8	808.4	834.0	858.6	882.1	904.6
	Всего	905.9	1,017.7	1,171.6	1,199.6	1,232.3	1,261.9	1,290.3	1,315.2	1,339.9
Джизак	Городе	144.2	175.3	225.4	228.6	238.3	269.0	276.4	280.9	284.3
	Сельс.	384.0	457.2	535.0	551.4	567.9	561.7	576.3	590.5	606.8
	Всего	528.2	632.5	760.4	780.0	806.2	830.7	852.7	871.4	891.1
Кашкадарья	Городе	291.3	340.5	436.2	445.8	459.1	467.7	483.1	491.7	516.4
	Сельс.	867.2	1,049.5	1,210.7	1,251.9	1,297.1	1,344.3	1,384.8	1,426.2	1,458.8
	Всего	1,158.5	1,390.0	1,646.9	1,697.7	1,756.2	1,812.0	1,867.9	1,917.9	1,975.2
Навои	Городе	209.9	231.6	278.3	282.0	287.0	290.3	295.1	292.9	300.6
	Сельс.	300.8	363.3	395.0	402.9	414.8	425.0	434.4	441.6	447.6
	Всего	510.7	594.9	673.3	684.9	701.8	715.3	729.5	734.5	748.2
Наманган	Городе	403.4	490.9	579.9	594.7	615.6	632.9	648.1	660.6	676.7
	Сельс.	729.7	829.9	934.6	963.1	988.5	1,018.7	1,051.3	1,080.6	1,109.7
	Всего	1,133.1	1,320.8	1,514.5	1,557.8	1,604.1	1,651.6	1,699.4	1,741.2	1,786.4
Самарканд	Городе	694.0	592.5	677.6	679.5	685.8	686.6	691.3	703.7	709.6
	Сельс.	1,005.6	1,324.1	1,486.8	1,530.2	1,579.0	1,635.7	1,686.3	1,728.0	1,779.0
	Всего	1,699.6	1,916.6	2,164.4	2,209.7	2,264.8	2,322.3	2,377.6	2,431.7	2,488.6
Сурхандарья	Городе	173.4	205.6	251.2	257.2	264.3	269.5	282.6	319.6	325.2
	Сельс.	749.2	887.4	1,041.5	1,078.7	1,120.4	1,167.0	1,206.9	1,216.2	1,257.2
	Всего	922.6	1,093.0	1,292.7	1,335.9	1,384.7	1,436.5	1,489.5	1,535.8	1,582.4
Сырдарья	Городе	140.9	169.2	187.7	186.8	185.5	187.5	195.6	194.4	195.7
	Сельс.	317.0	349.7	387.3	393.5	401.6	412.3	421.4	431.7	438.2
	Всего	457.9	518.9	575.0	580.3	587.1	599.8	617.0	626.1	633.9
Ташкент	Городе	764.0	854.8	947.0	948.2	959.7	950.5	952.4	935.3	935.3
	Сельс.	1,023.9	1,115.2	1,190.6	1,201.3	1,216.2	1,255.8	1,282.1	1,304.5	1,328.5
	Всего	1,787.9	1,970.0	2,137.6	2,149.5	2,175.9	2,206.3	2,234.5	2,239.8	2,263.8
Фергана	Городе	582.1	648.6	700.7	695.1	702.5	717.6	726.9	727.0	735.5
	Сельс.	1,152.8	1,307.0	1,487.4	1,531.3	1,579.7	1,620.2	1,671.1	1,717.5	1,764.0
	Всего	1,734.9	1,955.6	2,188.1	2,226.4	2,282.2	2,337.8	2,398.0	2,444.5	2,499.5
Хорезм	Городе	152.6	256.2	286.6	292.3	298.9	288.2	294.2	298.6	303.3
	Сельс.	618.5	646.0	752.6	776.2	801.4	847.3	875.3	899.8	922.6
	Всего	771.1	902.2	1,039.2	1,068.5	1,100.3	1,135.5	1,169.5	1,198.4	1,225.9
Город Ташкент	Городе	1,833.3	1,955.1	2,153.0	2,149.0	2,161.8	2,150.8	2,143.6	2,116.1	2,113.9
	Сельс.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	Всего	1,833.3	1,955.1	2,153.0	2,149.0	2,161.8	2,150.8	2,143.6	2,116.1	2,113.9

Источник : Госкомпрогнозстат

2.1.3 Экономика и промышленность

(1) Текущее положение экономики Узбекистана

Основная функция Узбекистана при Советском Союзе заключалась в поставке сырьевых материалов, в основном нефти, газа и хлопка. После обретения независимости Узбекистаном, новая денежная единица "Сум" была введена в ноябре 1993 года.

Макроэкономические индикаторы Узбекистана за 1996 год в Таблице 2.1.7 показывают незначительный положительный рост по всем индикаторам за исключением валового сельскохозяйственного производства, грузовых и пассажирских перевозок.

Таблица 2.1.7 Макро-экономические индикаторы Узбекистана

Макроэкономические индикаторы	(в реальных ценах, млрд. Сум)	
	1996 год	1996г. как % к 1995г.
Экономические индикаторы		
Валовый внутренний продукт	560.1	101.6
Чистый материальный продукт	435.9	100.3
Объем промышленного производства	444.1	106.0
Производство ТНП	147.5	108.1
Валовое сельскохозяйственное производство	179.3	92.7
Капитальные инвестиции на счета всех источников фондов	166.5	106.9
Введенное в действие жилье, построенное предприятиями и организациями всех форм собственности (тыс. кв. м)	6,127.0	124.0
Общеобразовательные школы (тыс. ученических мест)	63.5	132.0
Освоенный объем работ	83.5	100.6
Товарооборот розничной торговли	236.4	121.0
Объем платных услуг	34.0	109.9
Грузооборот общественных транспортных услуг (включая трубопроводы) (млрд. Тонн/км)	52.4	108.1
Груз, перевезенный всеми видами транспорта (млн. тонн)	291.1	96.6
Пассажиры, перевезенный всеми видами транспорта (млн. пассе)	2,673.4	99.6
Пассажирооборот всеми видами транспорта (млрд. пассе/км)	21.1	95.4
Товарооборот международной торговли (млн. долл. США)	9,311.3	140.8
Социальные индикаторы		
Денежные доходы населения	317.9	220.0
Денежные доходы на душу населения (тыс. Сум)	13.6	210.0
Денежные расходы населения на покупку товаров и плата за услуги	254.7	230.0
Денежные расходы на душу населения по покупке и оплате услуг (тыс. Сум)	10.9	220.0
Денежные расходы и сбережения на душу населения (тыс. Сум)	12.3	210.0
Общее количество зарегистрированных безработных (на конец года) (тыс. Сум)	33.9	109.4

Источник: Госкомпрогнозстат

(2) Валовый Внутренний Продукт

Валовый Внутренний Продукт (ВВП) после провозглашения независимости приобрел тенденцию положительного роста в 1996 году от отрицательного роста до 1995 года. Прирост ВВП указывает на более скорое оздоровление, чем предсказывалось прогнозом Международного Банка Реконструкции и Развития.

Таблица 2.1.8 Тенденция Валового Внутреннего Продукта (ВВП)

		Валовый Внутренний Продукт(ВВП) (миллиард. Сум)	% к предыдущему году в сопоставимых ценах
1991		0.06	99.5
1992		0.44	88.9
1993		5.10	97.6
1994		64.88	95.8
1995		298.53	98.8
1996	3 месяца	84.30	99.6
	6 месяцев	180.40	101.4
	9 месяцев	350.30	101.5
	12 месяцев	560.10	101.6

Прим. : ВВП в текущих ценах
Источник : Госкомпрогнозстат

Таблица 2.1.9 Расчет ВВП Всемирным Банком

		ВВП (млрд. рублей)	Прирост (%/год)
Фактический	1992	29,185	-9.57
	1993	26,767	-8.29
Расчетный	1994	24,893	-7.00
	1995	23,897	-4.00
	1996	23,658	-1.00
	1997	24,131	+2.00
	1998	24,855	+3.00

Прим. : ВВП в постоянных ценах 1992 года
Источник : Всемирный Банк (июнь 1994г.)

(3) Структура экономики

Структура производства ВВП в 1996 году состоит на 38% из услуг, 23% из сельского хозяйства и 17% из промышленности соответственно, как это показано в Таблице 2.1.10. Из таблицы видно, что доля промышленности и сельского хозяйства в 1996 году понизилась на 9% и 15% соответственно по сравнению с их долей в 1991 году, а доля услуг, наоборот, показывает значительное увеличение.

Таблица 2.1.10 Производственная структура ВВП

(%)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Пром.-ть	26.3	26.6	22.4	17.0	16.4	17.4
Строительство	10.4	9.5	9.0	7.2	7.8	8.1
Сель. хозяйство	37.2	35.4	27.9	34.5	28.5	22.5
Услуги	п.с.	п.с.	п.с.	п.с.	33.8	38.3
Четко налогов	п.с.	п.с.	п.с.	п.с.	13.5	13.7
Другие	26.0	28.5	40.8	41.3	0.0	0.0

Прим. : п.с. = не классифицировано

Источник : Госкомпрогнозетат

Структура промышленного производства в настоящее время состоит в основном из топливно-энергетического комплекса, производство легких металлов, машиностроения и металлообрабатывающей промышленности, как показано в Таблице 2.1.11.

Таблица 2.1.11 Структура выработки промышленного производства по отраслям

(%)

	1995	1996
Итого	100.0	100.0
Топливо и энергия	27.5	26.2
Металлургия	11.0	12.4
Химическая и нефтехимическая промышленность	5.3	5.8
Машиностроение, Металло-обработка	8.2	10.8
Обработка дерева, целлюлозно-бумажная пром.	0.8	0.9
Строительные материалы	4.9	4.9
Легкая промышленность	19.9	20.0
Пищевая промышленность	7.2	7.8
Мукомольное произ. и комбикорма	4.6	4.6

Источник : Госкомпрогнозетат

С другой стороны, относительно структуры производства по областям, как показано в Таблице 2.1.12, город Ташкент, Ферганская, Ташкентская, Андижанская области имеют большой объем производства для всех элементов по сравнению с другими областями.

В структуре производства областей, Кашкадарья и Навои имеют большой объем производства в промышленности, Самаркандская область по производству ТНП, а по товарообороту платных услуг - Самаркандская и Наманганская области, соответственно.

Таблица 2.1.12 Структура производства по областям

	Промышленное производство		Производство ТНП		Товарооборот торговли	
	млрд. Сум	как % к 1995г.	млрд. Сум	как % к 1995г.	млрд. Сум	как % к 1995г.
Всего	441.1	106.0	147.5	108.1	236.4	121.0
Республика Каракалпакстан	10.8	101.5	6.0	98.8	7.2	109.8
Андижан	30.3	174.5	20.8	230.0	23.5	123.8
Бухара	17.1	112.3	9.2	106.7	11.5	101.1
Джизак	4.8	105.3	1.7	116.4	3.5	79.4
Кашкадарья	40.4	102.9	5.4	134.3	11.0	109.4
Навои	40.9	118.3	3.3	105.6	5.9	140.1
Наманган	14.4	104.7	7.4	110.5	20.0	141.4
Самарканд	16.2	108.4	11.0	105.7	25.7	115.5
Сурхандарья	10.4	101.1	4.4	109.9	6.4	116.6
Сырдарья	5.4	108.5	2.1	101.9	6.2	121.1
Ташкент	54.3	112.0	20.1	105.2	16.7	85.7
Фергана	64.0	102.3	15.8	110.3	25.0	160.0
Хорезм	16.2	100.2	7.4	112.4	7.9	160.0
Город Ташкент	63.8	124.4	31.9	141.8	65.9	127.3

Источник : Госкомпрогнозстат

(4) Экспорт и Импорт

Объем экспорта и импорта постепенно увеличивается из года в год после обретения Узбекистаном независимости и он сравнительно хорошо сбалансирован как показано в Таблица 2.1.13.

Хлопковое волокно являлось одним из основных наименований экспорта Узбекистана, но после 1992 года его доля в экспорте постепенно уменьшается. В настоящее время, пищевые продукты, машины и оборудование являются основными наименованиями импорта, а доля энергоносителей, которые являлись одним из основных наименований импорта до 1994 года, снизилась после 1995 года.

Таблица 2.1.13 Структура внешней торговли

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (млн долл. США)	п а	3,084.2	4,629.1	5,299.4	6,001.7	9,311.3
% к предыдущему году (%)	п а	п а	150.1	114.5	113.3	155.1
Экспорт (млн долл. США)	п а	1,424.0	2,440.9	2,689.9	3,109.0	4,590.5
% к предыдущему году (%)	п а	п а	171.4	110.2	115.6	147.7
Доля экспорта (%)	п а	46.2	52.7	50.8	51.8	49.3
Импорт (млн долл. США)	п а	1,660.1	2,188.1	2,609.5	2,892.7	4,720.8
% к предыдущему году (%)	п а	п а	131.8	119.3	110.9	163.2
Доля импорта (%)	п а	53.8	47.3	49.2	48.2	50.7
Экспортно-импортный баланс (млн долл. США)	п а	-236.1	252.8	80.4	216.3	-130.4
Структура экспорта (%)						
Хлопковое волокно	п а	62.8	49.8	48.9	48.4	38.1
Химические продукты, пластмасса и пластмассовые изделия	п а	6.1	4.3	3.1	2.5	2.4
Черные и цветные металлы	п а	9.2	6.0	4.4	4.6	3.5
Машины и оборудование	п а	7.0	9.1	5.7	2.0	2.8
Пищевые продукты	п а	2.5	2.1	3.5	1.7	4.5
Энергоносители	п а	6.7	19.9	26.1	11.7	6.0
Другие	п а	5.7	8.8	8.3	29.1	42.7
Структура импорта (%)						
Пищевые продукты	п а	46.4	33.9	32.6	18.2	29.5
Химические продукты, пластмасса и пластмассовые изделия	п а	5.7	8.1	7.5	9.3	12.5
Черные и цветные металлы	п а	8.8	10.0	8.3	5.7	6.7
Машины и оборудование	п а	5.2	10.5	15.4	47.9	35.8
Энергоносители	п а	13.3	28.7	25.9	1.9	1.1
Другие	п а	20.6	8.8	10.3	17.0	14.4

Прим.: п а = нет данных
Источник: Госкомпрогнозстат

Структура внешней торговли по областям в 1996 году показана в Таблице 2.1.14. Что касается экспорта, город Ташкент, Ташкентская и Кашкадарьинская области имели несколько большую долю, составляющую 8%, 7% и 6%, соответственно и не было больших различий между этими городами и областями. Но, 58% импорта торговли приходится на долю двух областей, а именно, город Ташкент, имеющий долю 46% и Ташкентскую область, имеющую долю 12%.

Таблица 2.1.14 Структура внешней торговли по областям в 1996 г.

	(%)	
	Экспорт	Импорт
Всего	100.0	100.0
Республика Каракалпакстан	2.7	2.0
Андижан	3.4	6.9
Бухара	4.6	7.3
Джизак	1.6	0.8
Кашкадарья	6.1	1.7
Навои	4.5	5.7
Наманган	3.1	2.3
Самарканд	3.4	3.7
Сурхандарья	4.9	0.8
Сырдарья	2.8	1.2
Ташкент	7.4	12.4
Фергана	5.5	3.0
Хорезм	3.6	1.5
Город Ташкент	8.3	46.2

Источник : Госкомпрогнозстат

Структура внешней торговли со странами СНГ и другими странами за 1996 год показана в Таблице 2.1.15. Доля внешней торговли со странами СНГ составляла 28 %, а для других стран 72 %. После 1993 года, доля торговли со странами дальнего зарубежья увеличилась как в импорте, так и в экспорте. Основные страны дальнего зарубежья указаны в Таблице 2.1.16.

Таблица 2.1.15 Структура внешней торговли со странами СНГ и другими странами

	(%)					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего	п.а.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Страны СНГ	п.а.	41.0	58.4	57.8	42.3	27.6
Другие страны	п.а.	59.0	41.6	42.2	57.7	72.4
Экспорт	п.а.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Страны СНГ	п.а.	37.9	61.8	61.7	41.2	22.9
Другие страны	п.а.	62.1	38.2	38.3	58.8	77.1
Импорт	п.а.	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Страны СНГ	п.а.	43.7	54.7	53.7	43.5	32.1
Другие страны	п.а.	56.3	45.3	46.3	56.5	67.9

Прим. : п.а. = нет данных

Источник : Госкомпрогнозстат

Таблица 2.1.16 Структура внешней торговли со странами дальнего зарубежья

(%)

	Экспорт			Импорт		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Всего	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Австрия	4.1	1.7	1.2	2.3	0.6	0.7
Афганистан	--	0.7	0.6	--	0.1	0.3
Бельгия	0.7	--	1.9	1.3	0.3	0.8
Болгария	--	0.5	0.1	--	0.4	0.3
Венгрия	0.1	0.1	0.4	7.3	8.9	1.5
Великобритания	17.4	9.7	10.4	1.5	1.7	3.3
Германия	3.2	1.5	2.7	14.8	22.9	18.1
Дания	--	0.1	--	--	0.6	0.8
Индия	--	0.2	0.3	--	0.9	1.0
Израиль	1.1	0.2	0.2	0.2	0.4	0.6
Иран	--	0.1	0.6	--	0.2	1.6
Ирландия	--	--	0.7	--	0.1	0.3
Италия	2.6	3.3	3.1	2.0	1.4	1.0
Китай	7.7	1.5	3.6	7.4	1.4	1.0
Корея	4.0	6.0	7.6	2.2	26.7	10.2
Лихтенштейн	--	--	1.3	--	--	0.2
Нидерланды	15.2	6.4	3.8	4.4	1.5	2.1
ОАЭ	--	0.4	0.3	--	4.3	5.7
Пакистан	--	0.1	0.2	--	0.6	1.2
Польша	2.1	1.1	0.3	1.5	0.3	0.3
Румыния	--	0.2	0.1	--	0.6	0.8
Сингапур	--	0.1	0.1	--	0.3	1.0
Сирия	--	--	--	--	1.5	1.0
США	2.1	0.5	8.0	7.9	1.9	13.6
Турция	4.2	4.5	1.2	5.7	5.3	11.2
Франция	0.1	--	1.1	0.9	0.9	1.7
Чехия	--	0.1	0.4	--	2.0	0.8
Швейцария	22.3	17.4	9.3	26.9	7.3	5.7
Япония	0.5	0.1	0.2	2.0	2.7	1.7
Другие	12.4	43.5	40.3	11.8	4.2	11.5

Источник: Госкомпрогностат

(5) Занятость населения

Количество занятых по формам собственности в 1995 и 1996 гг. показано в Таблице 2.1.17. Доля государственных предприятий, учреждений и организаций

и негосударственных предприятий и учреждений составляет 30% и 70%, соответственно, а доля государственного сектора в и 1996 году слегка понизилась по сравнению с 1995 годом.

Таблица 2.1.17 Структура и количество занятых по формам собственности

	1995		1996 (*)	
	'000	%	'000	%
Всего занятых в экономике ('000)	8,449.2	100.0	8,558.3	100.0
Государственные предприятия, организации и учреждения	2,860.1	33.9	2,548.6	29.8
Негосударственные предприятия, организации и учреждения	5,589.1	66.1	6,009.7	70.2
(включая) Частный сектор	335.8	4.0	419.7	4.9
Общественные учреждения и фонды	19.1	0.2	16.5	0.2
Совместные предприятия	33.6	0.4	65.0	0.8
Предприятия и учреждения со смешанной формой собственности и другие	57.2	0.7	62.4	0.8

Прим. : (*) предварительные данные
Источник : Госкомпрогнозстат

Структура занятых по секторам в 1996 году показана в Таблице 2.1.18 и она состоит на 41 % из сельского хозяйства, лесного и рыбного хозяйства, на 34% из услуг и 13 % из промышленности.

Таблица 2.1.18 Структура количества занятых по отраслям экономики

	1995		1996 (*)	
	'000	%	'000	%
Всего занятых в национальной экономике	8,449.2	100.0	8,558.3	100.0
Промышленность	1,087.2	12.9	1,097.2	12.8
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	3,484.7	41.2	3,494.8	40.8
Строительство	528.1	6.3	529.0	6.2
Услуги	2,879.4	34.1	2,922.3	34.1
(включая) Торговлю, Общественное питание, поставку материалов, распродажи, закупки	705.1	8.3	700.0	8.2
Жилищное строительство и сооружение общественных зданий и	214.1	2.5	226.0	2.6
Непроизводственные типы каждодневных услуг населению				
Здравоохранение, физкультура и социальное обеспечение	487.1	5.8	498.0	5.8
Транспорт и Связь	347.5	4.1	348.0	4.1
Образование, Культура и Искусство, Наука и научные исследования	1,053.6	12.5	1,065.6	12.5
Другие отрасли экономики	496.8	5.9	515.0	6.0

Прим. : (*) предварительные данные
Источник : Госкомпрогнозстат

Количество безработных в 1996 году составляла 34 тысяч человек и уровень безработицы составлял 0.5 %. Хотя количество безработных и увеличилось с 1993 года, уровень безработицы выравнивается как это показано в Таблице 2.1.19.

Таблица 2.1.19 Количество безработных и уровень безработицы

	1993	1994	1995	1996
Зарегистрированных безработных ('000)	28.9	29.4	31.0	33.9
Уровень безработицы (%)	0.3	0.3	0.4	0.4

Источник: Госкомпрогнозстат

Средняя месячная заработная плата по состоянию на 1996 показана в Таблице 2.1.20. Средняя заработная плата для всех секторов повысилась на 260 % в течение 12 месяцев с января по декабрь 1996 года.

Таблица 2.1.20 Средняя месячная заработная плата рабочих и служащих по отраслям экономики

	1996		декабрь 1996г. к январю 1996г. (%)
	январь	декабрь	
Всего	1,403.8	3,656.0	260.4
Промышленность	2,087.5	4,936.3	236.5
Сельское хозяйство	690.9	1,982.1	286.9
Лесное хозяйство	661.0	2,090.8	316.3
Строительство	2,078.7	6,719.1	323.2
Транспорт	1,821.3	5,919.1	325.0
Связь	2,075.9	6,708.1	323.1
Торговля, Общественное питание, поставка материалов, распродажи, закупки	938.8	2,472.7	263.4
Жилищное строительство и сооружение общественных зданий и непроизводственные типы ежедневных услуг населению	1,509.5	4,007.2	265.5
Здравоохранение, физкультура и социальное обеспечение	926.8	1,856.1	200.3
Образование	990.9	2,189.8	221.0
Культура и искусство	1,029.5	2,495.0	242.4
Наука и научные исследования	1,444.4	4,349.0	301.1
Кредиты и госстрах	2,242.2	8,490.3	378.7
Органы власти (гос., кооп., общественные)	1,361.2	3,801.4	279.3
Другие отрасли	1,349.1	4,466.4	331.1

Источник: Госкомпрогнозстат

(6) Тенденция обменного курса национальной валюты

Текущий обменный курс национальной валюты к доллару США соответствует тому, что показано в Таблице 2.1.21. Официальный обменный курс по состоянию на январь 1997 года был равен Сум 60,65/ долл. США. С другой стороны, неофициальный обменный курс по состоянию на январь 1997 года был равен Сум 100 / долл. США и существовала разница в процентном отношении между официальным и неофициальным обменным курсом равная 165 %.

Таблица 2.1.21 Обменный курс

(Сум/долл. США)

	март 1995г.	октябрь 1995г.	июль 1996г.	октяб. 1996г.	дек. 1996г.	январь 1997г.
Официальный курс	25.0	34.4	38.0	40.5	56.1	60.6
Курс "черного рынка"	40.0	47.0	51.0	70.0	100.0	100.0

Источник : ИСА (ЯАМС)

2.2 Текущее состояние транспорта

2.2.1 Состояние транспорта в Узбекистане

(1) Перевозки пассажиров

Как показано в Таблице 2.2.1, среди общего пассажиропотока общественного транспорта 85% приходится на долю автобусов, 14% на городской электротранспорт, 0.5% на железную дорогу and 0.1% на воздушный транспорт, соответственно. После обретения независимости, пассажиропоток показывает тенденцию к уменьшению по каждому виду пассажирских перевозок.

Среднее расстояние перевозки одного пассажира составляет более 1,500 км по воздуху, более 300 км железной дорогой и 10 км автобусом как показано в Таблице 2.2.2, что показывает, что длинные расстояние преодолеваются по воздуху, средние расстояния по железной дороге и короткие расстояния автобусами

Таблица 2.2.1 Пассажирские перевозки транспортом общего пользования
(млн. человек (%))

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего	2,865.5 (100.0)	2,870.6 (100.0)	2,758.9 (100.0)	2,866.1 (100.0)	n.a. (100.0)	2,690.6 (100.0)	2,673.4 (100.0)
Жел/дор.	14.6 (0.5)	15.6 (0.5)	17.3 (0.6)	18.6 (0.6)	n.a. (n.a.)	14.4 (0.5)	14.0 (0.5)
Авто/дор.	2,351.1 (82.1)	2,377.0 (82.8)	2,242.2 (81.3)	2,347.4 (81.9)	n.a. (n.a.)	2,286.9 (85.0)	2,278.6 (85.2)
Авиа	6.3 (0.2)	6.1 (0.2)	3.0 (0.1)	1.4 (0.1)	n.a. (n.a.)	1.3 (0.1)	1.3 (0.1)
Городской электротранспорт	493.5 (17.2)	471.9 (16.5)	496.4 (18.0)	498.7 (17.4)	n.a. (n.a.)	388.0 (14.4)	379.5 (14.2)

Прим.: n.a. = нет данных
Источник : Госкомпрогнозстат

Таблица 2.2.2 Среднее расстояние проезда одного пассажира
(км)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (*)	14	14	11	9	n.a.	n.a.	n.a.
Жел/дор	267	332	319	311	n.a.	n.a.	n.a.
Автобус	9	9	8	7	n.a.	n.a.	n.a.
Авиа	1,825	1,726	1,414	1,770	n.a.	n.a.	n.a.

Прим.: за исключением городского электротранспорта
n.a. = нет данных
Источник : Госкомпрогнозстат

Таблица 2.2.3 Пассажирооборот транспорта общего пользования
(млрд. Пасс./км)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (*)	37.2	37.5	28.7	25.7	n.a.	n.a.	n.a.
Жел/дор.	3.9	5.2	5.5	5.8	n.a.	n.a.	n.a.
Авто/дор.	20.4	20.6	18.6	17.1	n.a.	n.a.	n.a.
Авиа	11.5	10.5	4.2	2.5	n.a.	n.a.	n.a.

Прим.: за исключением городского электротранспорта
n.a. = нет данных Источник : Госкомпрогнозстат

(2) Грузовые Перевозки

Как показано в Таблице 2.2.4, грузовые перевозки осуществляются на 83% по автомобильным дорогам, 15% железной дорогой и 0.01% по воздуху соответственно. После обретения независимости, как и в случае с пассажирскими перевозками, грузовые перевозки показывают тенденцию

незначительного уменьшения по каждому способу общественного транспорта.

Среднее расстояние перевозки на каждую тонну груза в 1993 году составила 4,455 км по воздуху, 688 км по железной дороге и 13 км автомобильными дорогами как показано в Таблице 2.2.5, которая поясняет, что длинные расстояния преодолеваются по воздуху, средние расстояния по железной дороге и короткие расстояния автомобильными дорогами.

Таблица 2.2.4 Перевозка грузов транспортом общего пользования
(млн. тонн (%))

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (*)	366.0 (100.0)	371.9 (100.0)	295.2 (100.0)	277.0 (100.0)	269.4 (100.0)	266.7 (100.0)	п.а. (100.0)
Жел/дор.	82.9 (22.7)	88.1 (23.7)	63.8 (21.6)	59.8 (21.6)	40.1 (14.9)	46.1 (17.3)	п.а. (п.а.)
Авто/дор.	283.0 (77.3)	283.8 (76.3)	231.4 (78.4)	217.2 (78.4)	229.3 (85.1)	220.6 (82.7)	п.а. (п.а.)
Авиа (тысяч тонн)	69.8 (0.01)	49.1 (0.01)	22.6 (0.01)	16.8 (0.01)	12.0 (0.01)	10.6 (0.01)	п.а. (п.а.)

Прим.: п.а. = нет данных
Источник: Госкомпрогнозстат

Таблица 2.2.5 Среднее расстояние перевозки 1 тонны груза
(км)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (*)	171	210	154	159	п.а.	п.а.	п.а.
Жел/дор.	682	848	648	688	п.а.	п.а.	п.а.
Авто/дор.	21	20	17	13	п.а.	п.а.	п.а.
Авиа	1,425	1,806	3,105	4,455	п.а.	п.а.	п.а.

Прим.: включая трубопроводы
п.а. = нет данных
Источник: Госкомпрогнозстат

Таблица 2.2.6 Грузооборот транспортом общего пользования
(млн. тонн/км)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Всего (*)	62.7	76.4	45.5	44.1	п.а.	п.а.	п.а.
Жел/дор.	56.5	70.6	41.3	41.1	п.а.	п.а.	п.а.
Авто/дор.	5.9	5.5	4.0	2.9	п.а.	п.а.	п.а.
Авиа	93.2	88.7	70.2	74.6	п.а.	п.а.	п.а.

Прим.: включая трубопроводы
п.а. = нет данных
Источник: Госкомпрогнозстат

(3) Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт управляется и эксплуатируется Национальной Железнодорожной Компанией, "Узбекистан Темир Йуллари". Система железных дорог относительно хорошо развита и имеет общую протяженность 3,655 км (двухколейная линия : 680 км, электрифицированная линия : 489 км). Однако, она является менее конкурентоспособной по сравнению с автомобильным транспортом из-за низкой оперативной скорости поездов и устарелости средств и сооружений.

В настоящее время, строятся новые соединительные линии между Гусар - Бойсун - Кункраган (223 км), Навои - Учкулдук - Султонуиздаг - Нукус, включая улучшение существующих линий (792 км), и Ангрен - Пап (163 км). Электрификация существующих линий осуществляется на трех линиях общей протяженностью 226 км с намеченным завершением строительства в 1997 году, и улучшение еще 4 линий (641 км) также планируется завершить к 2005 году.

Исследование по мастерской для техобслуживания проводится Японским Агентством Международного Сотрудничества, но, план долгосрочного развития по части относящейся к железнодорожному транспорту еще не подготовлен. Правительство Республики Узбекистан имеет намерение превратить Ташкент в железнодорожный центр для стран Центральной Азии и основной связующий пункт для Транс-Азиатской железной дороги между Стамбулом и Пекином с тем, чтобы иметь доступ к Индийскому океану, Персидскому Заливу и Китаю.

(4) Автомобильный транспорт

Сеть автомобильных дорог Узбекистана относительно хорошо развита среди стран Центральной Азии и большая часть страны соединена автомобильными дорогами и плотность движения автотранспорта относительно благоприятная на дорогах городов.

Общая длина автомобильных дорог в Узбекистане составляет около 84,000 км (дороги с покрытием : 71,100 км) включая 3,243 км международных автодорог, 18,582 км ведомственных автодорог и 21,492 км местных дорог.

Строительство и эксплуатация осуществляется УЗАВТОЙУЛ, УЗ-АВТО-ТРАНС для внутренних грузовых перевозок и УЗ-ВНЕШАВТО-ТРАНС и УЗ-ИНТРАНС и СЕНТРАЛ ЭЙША ТРАНС для международных грузовых перевозок, соответственно.

На государственном уровне еще нет плана долгосрочного развития автомобильных дорог, основные дороги постепенно ремонтируются. В настоящее время, строится основная автотрасса, включая сооружение туннелей между Ташкентом и Ферганой, и после ее завершения, время в пути из Ташкента в Ферганскую долину ожидается сократить до 2 часов.

2.3 Государственная макроэкономическая политика и план развития

2.3.1 Государственная макроэкономическая политика

После обретения независимости в 1991 году, Правительство Узбекистана постановило реформировать систему экономики постепенно от централизованной плановой экономики на ориентированную на рынок экономику и осуществляет на деле следующую политику.

(1) Политика экономических реформ

Со времени распада бывшего Советского Союза, Узбекистан пережил период снижения экономического потенциала и упадка промышленного производства. В середине 1994 года, для ускорения темпов выполнения плана реформ, было издано несколько Указов Президента и Постановлений Правительства по поводу создания легальной основы рыночной экономики, вводящей более жесткую денежно-кредитную политику, углубляющей приватизацию, снижающей роль государства в экономике и улучшающей условия для зарубежных инвесторов.

Вскоре после этого, финансовое содействие от международных фондирующих организаций и финансовое содействие на основе двусторонних соглашений было оказано для воплощения различных проектов. Однако, МВФ, Европейский Банк Реконструкции и Развития и другие международные организации ожидают принятия дальнейших мер по внедрению в жизнь планов реформы таких систем, как законодательная и административная система государства, система контроля денежных средств, торговля и платежи и значительное продвижение по программе приватизации.

(2) Политика в области торговли

Как одна из ролей государственного развития Узбекистана, политика в области торговли ставит упор на продвижении иностранных инвестиций на секторы промышленности, ориентированные на экспорт, в частности текстильную промышленность, которую планируется перенацелить от типа экспорта сырья и полуфабрикатов на экспорт готовой продукции.

Раньше, основная торговля заключалась в экспорте хлопкового волокна и импорте нефти и нефтепродуктов среди стран СССР, но после обретения независимости, Правительство принялось налаживать торговые взаимоотношения с такими странами, как Китай, Пакистан, Индия, Иран, Индонезия, Малайзия, Корея, Польша и Турция. Однако, один из важных вопросов при торговле с Западными странами является то, что качество и

стандарт товаров из Узбекистана зачастую не отвечают Западным требованиям.

(3) Политика приватизации

После обретения независимости в 1991 году, первоначальная программа придает приоритет приватизации небольших фирм и не предоставляет приватизации большим предприятиям с важными связями, таким как разведка и добыча полезных ископаемых, эксплуатация месторождений, металлургия, фармацевтическая промышленность и другие отрасли.

В недавней декларации, Правительство провозгласило свое намерение углубить приватизацию средних и больших предприятий более стратегических отраслей, включая более одной тысячи предприятий в секторах металлургии по обработке черных, цветных, редких и драгоценных металлов, также как и более четырехсот единиц в сельскохозяйственном секторе.

(4) Политика развития частного сектора

Развитие частного сектора сдерживалось такими препятствиями, как недоступность к источникам кредитования и финансирования в полном объеме, сохранение системы госзаказов, отсутствие местных предпринимательских навыков, неадекватные средства и оборудование для предприятий малого и среднего размера и отсутствие офисных помещений и отсутствие рынка недвижимости.

Фонд Поддержки Предпринимательства был создан в 1991 году посредством формирования Союза Предпринимателей для финансирования вновь создаваемых частных предприятий с финансовой поддержкой от государства, но, уставный капитал фонда слишком незначительный для того, чтобы удовлетворять долгосрочным потребностям в капитале новых частных предприятий.

Некоторая помощь развитию частного предпринимательства была предоставлена Союзом Предпринимателей Узбекистана, неправительственной организацией, стремящей оказать поддержку местному предпринимательству. И хотя эта организация получает некоторую финансовую помощь от Европейского Союза, объем операций довольно ограничен, ее деятельность до сих пор в основном сосредотачивалась на подготовке бизнес-планов в области обработки пищевых продуктов, агропромышленных комплексов и туризма.

(5) Политика институциональных (учрежденческих) перемен

Учрежденческая структура экономики Узбекистана остается высоко централизованной и деятельность промышленных предприятий все еще управляется в значительной степени через систему госзаказов, которая включает обязательную поставку товаров по фиксированным государственным ценам. Закон о Предпринимательстве, введенный в действие в 1992 году, установил приоритет производству товаров для внутреннего потребления.

(6) Политика в области иностранных инвестиций

По причине того, что обрабатывающая промышленность Узбекистана разделена на небольшое количество секторов, где доминируют переработка хлопкового волокна, химическая промышленность, металлургия и инжиниринг, Правительство приняло решение разнообразить промышленную базу экономики в качестве одной из основных задач.

Особо высокий приоритет должен отдаваться в этом контексте развитию производства ТНП, сектору, в котором проявляется высокая зависимость страны от зарубежных поставщиков. Такая диверсификация (разнообразие) может быть достигнута как путем конверсии отдельных, ориентированных на военные цели, производств на производство товаров народного потребления, через поощрение новых частных инициатив, так и через прямые иностранные инвестиции.

Политика Узбекистана в области иностранных инвестиций сформулирована Министерством Внешнеэкономических Связей в сотрудничестве с Министерством Финансов и она имеет целью обеспечить приток прямых иностранных инвестиций в освоение природных ресурсов, модернизацию существующих отраслей промышленности, создание новых отраслей промышленности, электронное производство, сборку автомобилей, развитие инфраструктуры с приоритетом на секторе телекоммуникаций и развитии маршрутов доступа к иностранным портам.

2.3.2 План развития сектора воздушного транспорта

Хотя система транспорта в Узбекистане хорошо развита, страна сталкивается с серьезными проблемами в связи с существующей инфраструктурой по причине ее старения и отсутствия средств по уходу за ней. По этой причине, потребуется большой объем инвестиций для того, чтобы поставить транспортные средства и оборудование в ногу со временем.

Развитие средств транспорта планируется и осуществляется своими силами каждой отдельной соответствующей организацией, но исследование или Генеральный план по долгосрочному развитию с точки зрения общей системы государственного транспорта, еще не выработан.

Относительно воздушного транспорта, в последние годы проводились различные исследования и проектирование, включая технико-экономическое обоснование строительства нового международного аэропорта в г. Ташкент в 1993 году, технико-экономическое обоснование по модернизации аэропорта Ташкент в 1995 году и технико-экономическое обоснование по модернизации трех местных аэропортов в 1996 году. В настоящее время, проект модернизации трех местных аэропортов (Самарканд, Бухара, Ургенч) осуществляется при финансовом содействии Японии, а долгосрочный план развития, относящийся к воздушному транспорту на государственном уровне, еще не подготовлен.

Ниже приводятся основные направления развития, предусматриваемые Национальной Авиакомпанией "Узбекистан Хаво Йуллари" в настоящий момент.

(1) Введение воздушных судов и оборудования Западного производства

Со времени начала использования А310-300 в 1993 году, НАК набрал силу и отшлифовал свою операционную способность благодаря вводу в эксплуатацию Западных воздушных судов, таких как B-767-300ER and B-757-200 (с конфигурацией VIP) в свои международные авиамаршруты для того, чтобы перестроить пришедший в упадок объем воздушных перевозок.

Кроме того, было установлено оборудование управления воздушного движения фирмы "Thomson-CSF" в здании управления воздушного движения в аэропорту Ташкент в 1995 году.

(2) Центр воздушного транспорта в Центральной Азии

НАК в настоящее время выполняет полеты в более 75 международных рейсах в неделю, а также по крайней мере, 30 рейсов в день в оба конца в 16 пунктов назначения в Узбекистане. НАК также осуществляет полеты в 30 аэропортов России и Центральной Азии. НАК имеет намерение увеличить частоту рейсов на Лондон, Франкфурт, Пекин. Новый маршрут в Джакарту начнет работу летом 1997 года. НАК также имеет желание начать регулярные рейсы в г. Хошимин(Вьетнам) и в один из аэропортов Японии.

НАК считает, что Узбекистан может стать центром воздушного транспорта в регионе Центральной Азии и вышеуказанное расширение географии

международных коммерческих полетов осуществляется с намерением получить доходы за счет высокой рентабельности рейсов.

С географической точки зрения, Узбекистан является связующим звеном между Европой и Юго-восточной Азией. В настоящее время, ежедневный пролет над территорией Узбекистана составляет около 80, увеличение доходов ожидается за счет увеличения платы за пролет и это станет большим ресурсом для НАК.

(3) Развитие воздушного транспорта в Ташкенте

Для фактического осуществления стратегии, направленной на превращение Узбекистана в центр воздушного транспорта в Центральной Азии, НАК отдает высокий приоритет модернизации аэропорта Ташкент и осуществило ремонт и восстановление взлетно-посадочных полос, установку оборудования управления воздушным движением и аэронавигационных средств. Было принято решение расширить здание аэровокзала, но еще не достигнуто соглашение по финансированию проекта Европейским Банком Реконструкции и Развития и фактическая работа пока не начата.

Существующий аэропорт Ташкент расположен в 5 км от центра города Ташкент и уже окружен жилыми массивами, но в настоящее время, нарушение условий окружающей среды шумом воздушных судов не представляет большой проблемы в районе аэропорта.

Рассматривая возможности возникновения проблемы в связи с шумом воздушных судов при будущем увеличении спроса на воздушный транспорт, а также расположение аэропорта Ташкент как помеху развитию города Ташкент и сложность расширения существующих средств и оборудования, перенос существующего аэропорта на возможное новое место было решено Указом №. 114, от 30 апреля 1991 года, и генеральный план и технико-экономическое обоснование были разработаны различными консультантами, но воплощение в жизнь строительства нового аэропорта еще не ожидается.

(4) Развитие местных аэропортов

В Узбекистане 20 аэропортов, из которых 17 местных аэропортов работают для выполнения регулярных межобластных и местных рейсов.

Туризм в Узбекистане является одним из основных ресурсов, стимулирующих продажу авиабилетов, особенно по рейсам между Ташкентом и древними городами Самарканд, Бухара, Ургенч, аэропорты которых в настоящее время охвачены проектом модернизации при финансовом содействии Японии. Для

дальнейшего развития внутреннего туризма, НАК подписал контракт с общей стоимостью 75 млн. долл. США на покупку трех "Aero International (Regional)"- RJ85 (75 местных) самолетов.

В большинстве случаев местные аэропорты были построены в 1970-х и 1980-х годах и их ремонт планировался на 1992 год и далее, но из-за отсутствия финансовых средств большого прогресса достигнуто не было. Несколько аэропортов имеют намерение модернизировать средства аэропорта с помощью финансовой поддержки от хокиматов городов и областей.

(5) Поддержка Авиационной промышленности и сектор техобслуживания

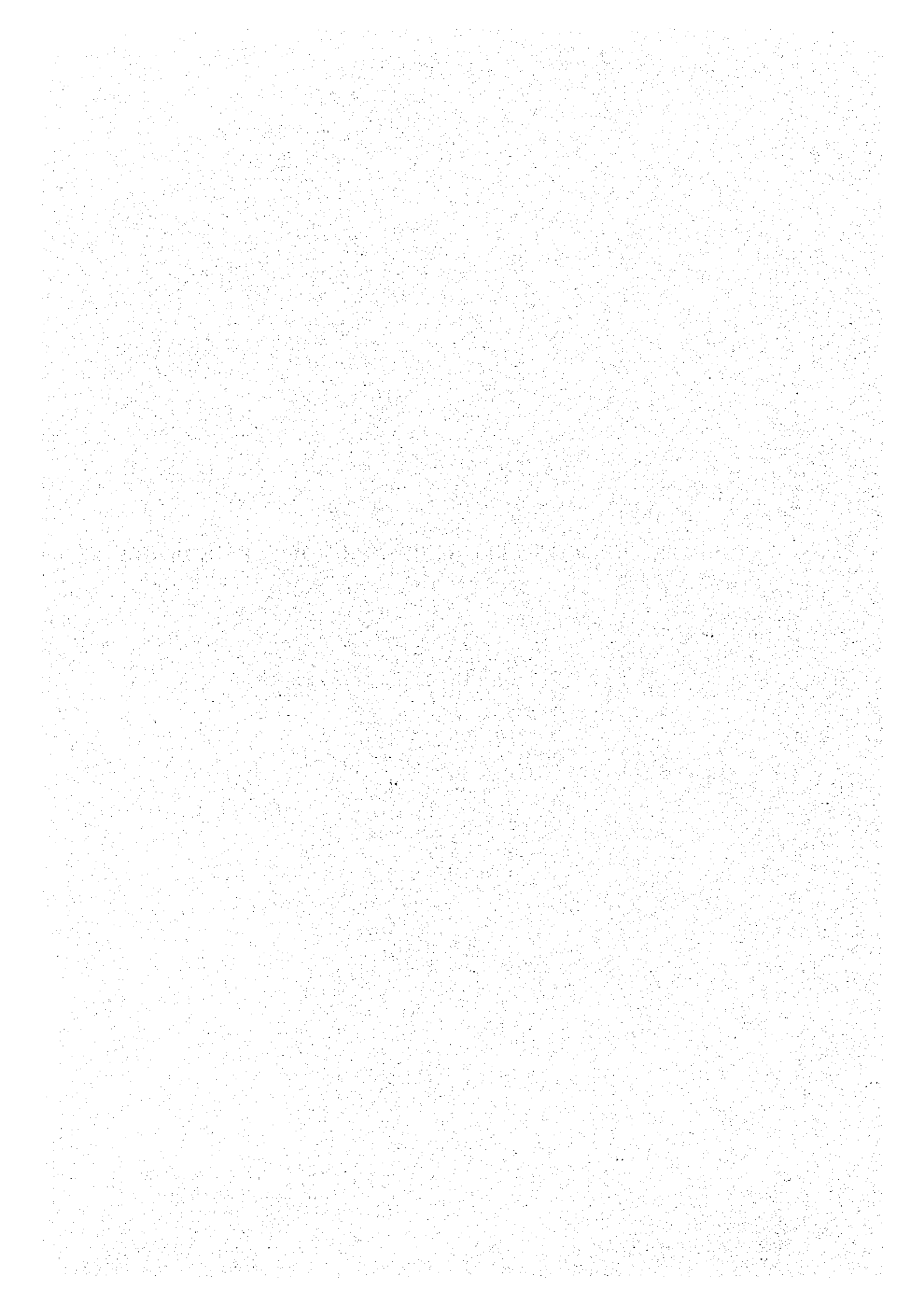
НАК имеет в своем распоряжении ремонтный завод с четырьмя стоянками для ремонта, который является одним из крупнейших ремонтных центров бывшего СССР. Ташкентский Ремонтный завод - один из немногих предприятий в мире, способный выполнять капитальный ремонт самолетов типа Ил-62. Кроме того, он специализируется на ремонте Ил-76, Ил-86 и Ту-154.

Параллельно с переходом на Западные модели воздушных судов, НАК нацелен на создание авиационно-технической базы вместе с вышеуказанным ремонтным заводом, специализирующейся на предоставлении сервиса реактивным воздушным судам Западного производства. "Lufthansa Technik", которая сотрудничала с НАК с 1993 года по аэробусам А-310, заключила контракт с НАК по предоставлению услуг по техобслуживанию на месте. НАК предусматривает выполнение техобслуживания по форме "С"(C-check) воздушного судна Западного производства в 1998 году.

Также существует самый большой самолетостроительный завод среди стран СНГ, называемый Ташкентский Авиационно-Производственное Объединение имени Чкалова. Оно производит новый 65-местный Ил-114 с двумя турбовинтовыми двигателями и реактивный Ил-76 с четырьмя двигателями для военного и грузового транспорта.

РАЗДЕЛ 3

ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА



РАЗДЕЛ 3 ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

3.1 Историческая справка

Начало узбекской авиации положила деятельность Всероссийского общества добровольного воздушного флота “Добролет”, учрежденного в 1923 году. В августе 1923 года было создано Среднеазиатское отделение этого общества для открытия воздушных линий в Туркестанском крае, в частности в Узбекистане. Говорят, что в то время на лошадях от Ташкента до Алма-аты добирались 15 дней, а до Хивы - больше месяца.

12-го мая 1924 года был выполнен первый пассажирский рейс из Ташкента в Алма-Ату вслед за техническим рейсом. Эта дата считается мемориальной датой зарождения гражданской авиации в Узбекистане. Впоследствии открыли регулярные рейсы Каган-Термез-Душанбе и Каган-Ганауз-Хива.

В 1932 году создано территориальное управление ГВФ для управления авиационной деятельностью в Средней Азии, включающей территории Ташкента, Сталинабада (Душанбе), Чарджуя и Ашхабада. Вскоре отделилось Туркменское управление, и в середине тридцатых годов Узбекское управление стало самостоятельным. Создана также краевая национальная школа для подготовки летного состава и специалистов по обслуживанию самолетов.

После Второй Мировой Войны началась эксплуатация новых самолетов Ли-2, Ил-12, Ил-14 и Ан-2 по новым маршрутам. С пятидесятого года начался стремительный взлет авиации. В 1957-м году введен в эксплуатацию самолет с турбореактивным двигателем Ту-104, а затем в 1960 году - Ил-18.

В шестидесятые годы вновь освоенными самолетами Ан-24, Як-40, Ил-62 и Ту-154 Ташкент был связан прямым воздушным сообщением с Ленинградом, Новосибирском, Свердловском, Челябинском, Симферополем, основными городами Прибалтики, Кавказа и Дальнего Востока.

В 70-е и 80-е годы в Узбекистане были построены крупные аэродромы со средствами аэронавигации и связи, в Ташкенте введен в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс в 1976 году. Во время бывшего СССР деятельность авиатранспорта находилась под управлением Аэрофлота, и аэропорт Ташкент, так же как и аэропорт Шереметьево, был одним из международных аэропортов СССР.

После провозглашения независимости в Узбекистане в 1992 году создана Национальная авиакомпания “Узбекистон Хаво Йуллари” (НАК), унаследовавшая соответствующую часть Аэрофлота. НАК является одной из наиболее крупных

авиакомпаний в регионе бывшего СССР и первой авиакомпанией в Центральной Азии, эксплуатирующей самолеты западного производства А-310 и В-767.

Однако, также как и другие страны СНГ, Узбекистан, обретший независимость в 1991 году, столкнулся с периодом большого перехода и смятения в экономической и социальной системе и институциональной структуре.

Одним из заметных явлений в независимом Узбекистане является резкое падение объема авиаперевозок с 1996 года, что наблюдалось и в других странах СНГ. Объем пассажирских перевозок в Узбекистане в 1996 году снизился до 25 % по сравнению с объемом перевозок в 1991 году, хотя в последнее время степень снижения становится более пологой.

Можно предполагать, что снижение объема авиаперевозок вызвано по следующим причинам:

- падение спроса на пассажирские авиаперевозки из-за реформы и смятения в экономике Узбекистана;
- повышение тарифов пассажирских авиаперевозок и грузоперевозок, вызванное повышением цены на авиатопливо и других затрат;
- заторможенне и застой в торговле и перемещении людей и грузов между Россией, в особенности Москвой, и другими странами СНГ после распада Советского Союза; и
- провал и расщепление дифференцированных производственных сетей, охватывавших страны СНГ при централизованной плановой экономике под контролем из Москвы.

Кроме того, во время бывшего СССР не только воздушный транспорт, но и инфраструктура других видов транспорта и связи нормально развивались в 70-е и 80-е годы, а после распада СССР этой инфраструктурой пользовались без достаточного ухода и принятия мер ее усовершенствования вследствие дефицита в бюджете.

НАК активно вводила в эксплуатацию самолеты и оборудование стран Запада за счет финансовой поддержки Запада, а несоответствие стандартов и процедур Узбекистана международным стандартам и процедурам становится все более ощутимым изо дня в день, и это должно вызывать новые проблемы и новые осложнения в техническом обслуживании этих самолетов и оборудования в будущем.

3.2 Статистика воздушного движения

Данные по статистике воздушного движения, используемые в данном отчете охватывают только базу вылета с аэропорта. Однако, для обеспечения разработки плана усовершенствования аэропортов и плана управления воздушным транспортом, потребуются более подробные статистические данные. Следовательно, может также понадобиться создание систематической и хорошо организованной статистической базы данных.

3.2.1 Движение воздушных судов

Количество движения воздушных судов (только вылет) значительно снижалось с 1991 года и аэропорт Ташкент обслуживал более 50 % от всего потока воздушного транспорта в Узбекистане как показано в Таблице 3.2.1.

Таблица 3.2.1 Годовой объем воздушного сообщения (количество вылетов) по аэропортам

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 (*)
ТАШКЕНТ (*2) (Международ)	53,362	51,429	33,833	19,197	16,192 2,724	17,405 2,931	12,195 2,368
НАМАНГАН (*2) (Международ)	3,609	3,800	2,578	1,411	1,108	1,308	698 12
АНДИЖАН	4,058	4,325	2,649	1,855	1,519	1,643	1,157
ФЕРГАНА (*2) (Международ)	3,726	4,503	3,125	1,607	1,383	1,503	1,278 10
КОКАНД	1,492	1,583	1,038	636	1,288	3,644	789
САМАРКАНД (*2) (Международ)	9,817	9,322	4,259	2,163	1,688	1,628	1,015 92
ТЕРМЕЗ	3,819	3,194	2,881	2,103	1,667	1,641	1,084
КАРШИ	4,171	4,622	2,897	1,391	1,152	1,438	1,085
БУХАРА	4,163	4,348	2,396	1,351	1,537	1,423	1,141
НАВОИ	5,360	3,626	1,284	755	516	772	440
УРГЕНЧ	5,026	2,773	1,551	1,535	1,365	2,005	1,202
НУКУС	23,301	13,034	5,932	3,165	2,766	2,918	1,740
СЕРГЕЛИ							
ВСЕГО (*2) (Международ)	121,904	106,559	64,423	37,169	32,181 2,724	37,328 2,931	23,824 2,482

Прим : (*1) = данные за 9 месяцев (январь - сентябрь)

(*2) = включая Международные рейсы, Источник : ИАК

3.2.2 Пассажирские авиаперевозки

Пассажирские авиаперевозки в Узбекистане значительно снизились после распада СССР в 1991 году. Ежегодный вылет пассажиров из 13 аэропортов уменьшились до 1,350 тысяч от уровня 6,330 тысяч в 1991 году как показано в Таблице 3.2.2. Такое снижение объемов перевозок было вызвано в основном упадком

пассажирских перевозок на местных линиях и линиях в страны СНГ, но, поток международных пассажиров показывает незначительный прирост с 1992 года.

Аэропорт Ташкент обслужил 65 % от общего количества пассажиров в Узбекистане, имея приблизительно 880 тысяч вылетающих пассажиров в 1995 году. Кроме аэропорта Ташкент, нет другого такого аэропорта, который бы обслужил более 100 тысяч вылетающих пассажиров. Аэропорт Ургенч обслужил примерно 70 тысяч вылетающих пассажиров вслед за аэропортом Ташкент.

Таблица 3.2.2 Годовое количество вылетающих пассажиров по аэропортам

('000)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 (*)
ТАШКЕНТ(*2)	3,898.0	3,791.5	1,957.8	953.4	940.7	879.0	658.6
(Международ)	40.6	30.5	113.2	151.9	165.1	187.4	162.9
НАМАНГАН(*2)	166.8	178.0	98.1	41.3	42.0	40.4	21.7
(Международ)							0.8
АНДИЖАН	166.7	193.6	116.6	66.4	54.4	58.7	32.7
ФЕРГАНА	164.6	167.8	104.7	52.8	48.2	52.3	37.1
КОКАНД	63.6	54.5	29.5	10.1	7.9	13.9	5.2
САМАРКАНД(*2)	534.4	491.4	177.3	67.9	61.7	45.6	28.0
(Международ)							1.3
ТЕРМЕЗ	126.6	126.3	85.1	57.3	49.1	45.4	33.4
КАРШИ	160.3	149.1	69.6	24.0	27.2	34.9	21.3
БУХАРА	199.5	195.0	78.0	34.6	42.1	44.1	32.5
НАВОН	135.7	95.6	34.4	15.6	10.5	13.9	8.5
УРГЕНЧ	263.2	232.5	108.0	48.7	59.9	68.5	61.4
НУКУС	404.3	329.2	132.4	47.9	46.4	52.6	44.2
СЕРГЕЛИ	45.0	48.2	18.5	12.6	7.2	2.5	1.4
ВСЕГО(*2)	6,328.7	6,052.7	3,010.0	1,432.6	1,397.3	1,351.8	986.0
(Международ)	40.6	30.5	113.2	151.9	165.1	187.4	165.0

Прим : (*1) = данные за 9 месяцев (январь - сентябрь),
 (*2) = включая пассажиров Международных рейсов Источник : НАК

3.2.3 Грузовые авиаперевозки

Грузовые авиаперевозки в Узбекистане также значительно снизились после распада СССР в 1991 году. Годовой объем вывозимого груза из 13 аэропортов снизился до 10 тысяч тонн в 1995 году от уровня 39 тысяч тонн в 1991 году, как показано в Таблице 3.2.3. Такое падение объема грузовых перевозок было также вызвано снижением спроса на местные рейсы и рейсы в страны СНГ, но международные грузовые перевозки не проявляют тенденцию к снижению.

Аэропорт Ташкент отправил примерно 7 тысяч тонн груза в 1995 году. Аэропорт Фергана обслужил 1900 тонн груза, вслед за аэропортом. Аэропорт Наманган, Коканд, Самарканд обслужили только менее 500 тонн груза каждая.

Таблица 3.2.3 Годовой объем грузовых авианервозок по аэропортам

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 (*)
ТАШКЕНТ(*2)	23,151.4	19,902.5	16,654.9	11,397.4	7,587.0	7,235.2	5,318.6
(Международ)	2,404.3	332.7	5,554.2	2,820.6	1,373.8	2,878.0	2,179.8
НАМАНГАН	6,347.9	5,317.2	1,356.1	895.7	340.4	433.3	97.1
ЛИДЖАН	1,803.4	1,215.6	581.1	134.7	91.2	46.2	7.3
ФЕРГАНА(*2)	3,819.0	3,077.0	1,663.0	2,091.2	1,852.0	1,857.7	923.3
(Международ)							41.6
КОКАНЦ	165.8	106.5	28.7	3.3	10.6	15.1	100.5
САМАРКАНЦ(*2)	3,488.8	2,157.1	1,275.6	511.9	579.0	143.7	123.3
(Международ)							0.4
ТЕРМІЗ	347.5	562.9	206.4	123.0	158.8	23.6	12.9
КАРПИ	129.5	256.6	83.3	44.2	35.0	33.3	6.7
БУХАРА	975.9	1,191.3	397.4	73.2	283.4	112.0	19.6
НАВОИ	46.3	61.8	18.7	14.7	3.9	2.2	0.8
УРТИЧ	1,154.9	763.6	243.9	80.8	252.2	133.6	37.5
ПУКУС	1,132.9	699.4	381.9	118.2	75.0	32.8	14.4
СЕРГЕЛН	2,314.4	3,208.2	1,206.4	1,515.1	422.9	183.2	58.3
ВСЕГО(*2)	44,907.7	38,519.7	24,100.4	17,006.4	11,691.4	10,251.9	6,720.3
(Международ)	2,404.3	332.7	5,554.2	2,820.6	1,373.8	2,878.0	2,221.8

Прим.: (*) = данные за 9 месяцев (январь - сентябрь)
 (*2) = включая международные авианервозки, Источник: ПАК

3.2.4 Почтовые авианервозки

Почтовые авианервозки в Узбекистане также как и другие виды авианервозок значительно снизились после распада СССР в 1991 году. Аэропорт Ташкент отправил только 600 тонн почты, и очень незначительное количество почты перевезено другими аэропортами, как показано в Таблице 3.2.4.

Таблица 3.2.4 Годовой объем почтовых перевозок по аэропортам

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 (*)
ТАШКЕНТ(*2)	22,024.6	13,830.2	4,500.4	1,474.0	1,055.6	635.8	466.6
(Международ)			4.3	2.3	2.0	12.9	8.3
НАМАНГАН	285.1	235.5	79.7	2.1			
ЛИДЖАН	417.0	132.0	29.4				
ФЕРГАНА	101.1	75.3	31.5	1.2			
КОКАНЦ	58.2	27.2	10.7			0.6	
САМАРКАНЦ	372.8	306.3	140.3	5.4			
ТЕРМІЗ	85.1	69.4	17.6	0.8	1.3	1.7	1.3
КАРПИ	73.2	56.4	20.7	3.1	1.1	2.3	1.3
БУХАРА	57.3	40.3	14.2	0.7		0.8	1.7
НАВОИ	53.4	22.0	2.1				0.8
УРТИЧ	87.4	71.6	22.9	4.8	1.6	1.6	1.1
ПУКУС	1,414.2	407.9	10.9		0.7	2.9	2.2
ВСЕГО(*)	25,029.4	15,274.1	4,880.4	1,492.1	1,060.3	645.7	475.0
(Международ)			4.3	2.3	2.0	12.9	8.3

Прим.: (*) = данные за 9 месяцев (январь - сентябрь)
 (*2) = включая международные почтовые перевозки, Источник: ПАК

3.3 Сеть авиамаршрутов

3.3.1 Сеть местных авиамаршрутов

График местных рейсов на летний период в 1997 году показан в Таблице 3.3.1. Все местные авиамаршруты обслуживаются НАК. Среди общего количества 19 маршрутов, 16 маршрутов имеют конечные пункты в Ташкенте, три других маршрута в Домодедово (Москва).

Таблица 3.3.1 Местные авиамаршруты (летом 1997 года)

Местный маршрут	Авиакомпания	ВС	Частота рейсов (*)	Примечания
Ташкент ↔ Наманган	НАК	Як-40	7	
		Ан-24	7	
		Ту-154	1	
Ташкент ↔ Андижан	НАК	Як-40	17	
		Ан-24	14	
		Ту-154	1	
Ташкент ↔ Фергана	НАК	Ан-24	20	
		Ту-154	1	
Ташкент ↔ Коканд	НАК	Як-40	6	
Ташкент ↔ Самарканд	НАК	Ан-24	14	
Ташкент ↔ Термез	НАК	Як-40	19	
		Ан-24	6	
		Ту-154	1	
Ташкент ↔ Сарансия	НАК	Як-40	7	
Ташкент ↔ Карши	НАК	Як-40	21	включая "Ташкент → Шахрисабз → Карши"
Ташкент → Шахрисабз	НАК	Як-40	2	в один конец (Ташкент → Шахрисабз → Карши)
Ташкент ↔ Бухара	НАК	Як-40	14	
		Ан-24	7	
		Ту-154	1	
Ташкент ↔ Павлово	НАК	Як-40	12	
Ташкент ↔ Учкудук	НАК	Як-40	3	
Ташкент ↔ Зарафшан	НАК	Як-40	7	
Ташкент ↔ Ургенч	НАК	Ту-154	7	
		Ту-154	2	Ташкент ↔ Ургенч ↔ Домодедово
Ташкент ↔ Нукус	НАК	Ту-154	7	
		Ту-154	1	Ташкент ↔ Нукус ↔ Минеральные воды
		Як-40	7	
Ташкент ↔ Туркмуль	НАК	Як-40	7	
Наманган ↔ Ургенч	НАК	Як-40	7	Наманган ↔ Ургенч ↔ Домодедово
Андижан ↔ Карши	НАК	Ту-154	1	Андижан ↔ Карши ↔ Домодедово
Фергана ↔ Нукус	НАК	Ту-154	2	Фергана ↔ Нукус ↔ Домодедово

Прим.: (*) = количество рейсов в оба конца в неделю

Источник: НАК

3.3.2 Авиамаршруты в страны СНГ

Летний график рейсов в страны СНГ в 1997 году показан в Таблице 3.3.2. Среди общего количества 32 маршрутов (109 рейсов/неделю), 25 маршрутов (60 рейсов/неделю) обслуживаются НАК, 18 маршрутов обслуживаются как НАК, так и другими авиакомпаниями стран СНГ. 26 маршрутов (97 рейсов/неделю) имеют конечные пункты в Ташкенте; Самарканд, Наманган, Фергана, Бухара, Андижан соединены с Домодедово (Москва).

Таблица 3.3.2 Маршруты в страны СНГ (летом 1997 года)

Рейс в СНГ	Авиакомпания	Тип ВС	Частота рейсов(*)	Прим.
Ташкент ←→ Алматы	НАК/К4	Ту-154/Як-40/Ту-134	6	(НАК=5, К4=1)
Ташкент ←→ Ашгабад	НАК/Т5/IR	Як-40/Як-42/Ту-154	5	(НАК3, Т5=1, IR=1) IR = в Тегеран
Ташкент ←→ Бишкек	НАК/К8/К2	Як-40/Ту-154	3	(НАК=1, К8=1, К2=1) К8 = в один конец
Ташкент ←→ Челябинск	НАК/КН6	Ту-154/Ту-134	2	(НАК=1, КН6=1)
Ташкент ←→ Домодедово	НАК/Е3	А-310/Лл-86/Ту-154/ Ан-62	32	(НАК=25, Е3=7) включая ч/з Ургенч
Ташкент ←→ Екатеринбург	НАК/У6	Ту-154	4	(НАК=2, У6=2)
Ташкент ←→ Хабаровск	НАК/КН8	Ил-62	2	(НАК=1, КН8=1)
Ташкент ←→ Иркутск	КН3	Ту-154	2	
Ташкент ←→ Калининград	К8	Ту-154	1	
Ташкент ←→ Казань	НАК/PL	Ту-154	2	(НАК=1, PL=1) PL = в Санкт Петербург
Ташкент ←→ Киев	НАК/У6	Ту-154	2	(НАК=1, У6=1)
Ташкент ←→ Краснодар	НАК/УюК	Ту-154/Як-42	4	(НАК=2, УюК=2)
Ташкент ←→ Красноярск	НАК/7В	Ту-154	2	(НАК=1, 7В=1)
Ташкент ←→ Минеральные воды	НАК/MI	Ту-154	2	(НАК=1, MI=1) НАК = ч/з Пухус
Ташкент ←→ Минск	V2	Ту-154	1	
Ташкент ←→ Нижний Новгород	PN	Ту-134	1	
Ташкент ←→ Новосибирск	НАК/S7	Ту-154	3	(НАК=2, S7=1)
Ташкент ←→ Пермь	UP	Ту-134	3	
Ташкент ←→ Ростов-на-Дону	НАК/D9	Ту-154	8	(НАК=1, D9=7)
Ташкент ←→ Самара	НАК/Уch5	Ту-154/Ту-134	2	(НАК=1, Уch5=1)
Ташкент ←→ Шереметьево	UN	В-737/В-757	5	
Ташкент ←→ Симферополь	НАК/MIh	Ту-154	2	(НАК=1, MIh=1)
Ташкент ←→ Санкт Петербург	НАК/PL	Ту-154	2	(НАК=1, PL=1) PL = ч/з Казань
Ташкент ←→ Тбилиси	RB	Ту-134	1	
Ташкент ←→ Тюмень	НАК	Ту-154	1	
Ташкент ←→ Уфа	НАК/Zh	Ту-154/Ту-134	3	(НАК=1, Zh=2)
Ташкент ←→ Волгоград	НАК	Ту-154	1	
Самарканд ←→ Домодедово	НАК	Ту-154	3	
Наманган ←→ Домодедово	НАК	Ту-154	1	ч/з Ургенч
Фергана ←→ Домодедово	НАК	Ту-154	1	ч/з Пухус
Бухара ←→ Домодедово	НАК	Ту-154	1	ч/з Пухус
Андижан ←→ Домодедово	НАК	Ту-154	1	ч/з Карши

прим.: (*) - количество рейсов в оба конца в неделю, Источник: НАК

3.3.3 Международные авиарейсы

Международный летний график рейсов за 1997 год показан в Таблице 3.3.3. Среди 22 маршрутов (58 рейсов/неделю), 18 маршрутов (44 рейсов/неделю) обслуживаются НАК. Из этих 18 маршрутов, 5 маршрута обслуживаются также другими международными авиакомпаниями. Все международные маршруты имеют Ташкент в качестве конечного пункта отправления.

Таблица 3.3.3 Международные авиамаршруты (летом 1997 года)

Международный рейс	Авиакомпания	Тип ВС	Частота рейсов(*)	Прим.
Ташкент ↔ Амстердам	НАК	А-310/В-767	3	в Нью Йорк
Ташкент ↔ Афины	НАК	Ан-62	1	
Ташкент ↔ Бахрейн	НАК	Ту-154	1	в Мале
Ташкент ↔ Банжак	НАК	В-767/А-310	4	
Ташкент ↔ Пекин	НАК / RD	В-767/А-310	2	(НАК=1, RD=1)
Ташкент → Берлин	НАК	В-767/А-310	2/2	в один конец, во Франкфурт
Ташкент ↔ Бухарест	RD	А-310	1	
Ташкент ↔ Дели	НАК	А-310/Ан-62	4	
Ташкент ↔ Франкфурт	НАК / LH	В-767/А-310	2	(НАК=6, LH=3)
Ташкент ↔ Исламабад	PK	Ту-154	1	в Карачи
Ташкент ↔ Стамбул	НАК / TK	В-767/А-310	8	(НАК=4, TK=4)
Ташкент ↔ Джакарта	НАК	В-767	1	ч/з Куала Лумпур
Ташкент ↔ Карачи	НАК / PK	Ту-154	3	(НАК=2, PK=1) PK = включая ч/з Исламабад
Ташкент ↔ Куала Лумпур	НАК	В-767/Ан-62	3	включая в Джакарту
Ташкент ↔ Лондон	НАК	В-767	2	
Ташкент ↔ Мале	НАК	Ту-154	1	ч/з Бахрейн
Ташкент ↔ Нью Йорк	НАК	А-310/В-767	3	ч/з Амстердам
Ташкент ↔ Пенанг	PK	Ту-154	1	
Ташкент ↔ Сеул	НАК / OZ	В-767	3	(НАК=2, OZ=1)
Ташкент ↔ Шарджа	НАК	Ту-154	1	
Ташкент ↔ Тегеран	IR	Ту-154	1	ч/з Шибабад
Ташкент ↔ Тель Авив	НАК	А-310/В-767	4	

Прим. : (*)=количество рейсов в оба конца в неделю Источник : НАК

Межправительственные соглашения по воздушному транспорту подписаны с 35 странами по состоянию на май 1997 года. Межправительственные соглашения по воздушному транспорту вступившие в силу к настоящему времени подытоживаются в Таблице 3.3.4. НАК имеет намерение открыть новые маршруты в Токио и Брюссель.

Таблица 3.3.4 Межправительственные соглашения по воздушному транспорту

Страна	Дата подписания соглашения
Азербайджан	27 мая 1997 г.
Бахрейн	11 декабря 1996 г.
Белоруссия	22 декабря 1994 г.
Бельгия	14 ноября 1996 г.
Великобритания	24 ноября 1993 г.
Вьетнам	14 июля 1995 г.
Германия	16 ноября 1995 г.
Нидерланды	17 октября 1995 г.
Греция	25 ноября 1996 г.
Грузия	28 мая 1996 г.
Египет	12 декабря 1992 г.
Иран	04 июля 1994 г.
Индия	24 мая 1993 г.
Индонезия	04 апреля 1995 г.
Иордания	23 ноября 1996 г.
Казахстан	25 мая 1994 г.
Китай	19 апреля 1994 г.
Кыргызстан	04 сентября 1996 г.
Республика Корея	06 июня 1994 г.
Латвия	07 июня 1995 г.
Литва	08 июня 1995 г.
Мальдивские острова	06 ноября 1996 г.
Молдова	30 марта 1995 г.
Пакистан	16 февраля 1992 г.
Польша	11 января 1995 г.
Португалия	02 декабря 1996 г.
Словакия	17 декабря 1996 г.
Россия	02 марта 1994 г.
Румыния	05 июня 1996 г.
Таиланд	17 декабря 1993 г.
Туркменистан	16 января 1996 г.
Турция	23 июня 1994 г.
Финляндия	09 февраля 1996 г.
Украина	20 февраля 1993 г.
Швейцария	17 июля 1994 г.

Источник: НАК

3.4 Выбор аэропортов для исследования

Узбекистан имеет двадцать (20) аэропортов, включая аэропорты гражданской авиации и аэропорты военно-воздушных сил. Одной из целей исследования является разработка долгосрочного генерального плана развития аэропортов и аэронавигационных средств для модернизации воздушного транспорта Узбекистана.

Путем предварительного обследования и отбора аэропортов Узбекистана и с учетом договоренности по протоколу от 13-го декабря 1996 года, подписанного представителями НАК и ЯАМС, было выбрано двенадцать (12) аэропортов.

Из указанных 12 аэропортов исследовательской группой было проведено фактическое обследование на месте для девяти (9) аэропортов в апреле и мае 1997 года для определения текущего состояния оборудования и сооружений каждого

из этих аэропортов. Остальные три аэропорта в настоящее время находятся в процессе выполнения проекта модернизации, информация и данные которого будут использованы для исследования до максимальной степени.

В Табл. 3.4.1, 3.4.2 и 3.4.3 приведены сводные данные, полученные в результате предварительного обследования и отбора аэропортов, и данные их текущего состояния.

- а) Аэропорт Муйнак в Автономной Республике Каракалпакстан и аэропорт Джизак в Джизакской области, в настоящий момент прекратили свою деятельность и они исключены из списка объектов исследования.
- б) Аэропорт Сергели для небольших самолетов исключен из списка объектов исследования.
- с) Аэропорты Учкудук и Зарафшан в Навоийской области, аэропорт Сарнасия в Сурхандарьинской области, аэропорт Шахрисабз в Кашкадарьинской области и аэропорт Турткуль в Автономной Республике Каракалпакстан с незначительными объемами авиаперевозок были также исключены из списка объектов исследования.

Таблица 3.4.1 Выбор аэропортов для исследования

№.	Аэропорт	Расположение (Область)	Пассажиры (отправка) (1995 г.) ('000)	Авиа- маршрут (1997г., лето)			ВПИ (длина х ширина)	Выбор аэропорта		
				Мест.	СПГ	Межд. унар.		не служит для авиа трансп.	Малый объем воздуш. Трансп.	Иследу емый Аэропор т
1	ТАШКЕНТ	Ташкент	874.3	0	0	0	4,000x60, 3,900x45			0
2	СЕРГЕЛИ		-				600x30	х		
3	НАМАНГАН	Наманган	40.3	0	0		3,270x50			0
4	АНДИЖАН	Андижан	58.7	0	0		2,900x45			0
5	ФЕРГАНА	Фергана	52.3	0	0		2,860x50			0
6	КОКАНД		23.7	0			1,600x40			0
7	ДЖИЗАК	Джизак	-				3,000			х
8	САМАРКАНД	Самарканд	45.6	0	0		3,100x49			0
9	ТЕРМЕЗ	Сурхандарья	85.9	0	0		3,000x42			0
10	САРИАСИЯ		-	0			1,550x35			х
11	КАРШИ	Кашкадарья	33.7	0	0		2,900x42			0
12	ШАХРИСАБЗ		-	0			1,553x35			х
13	БУХАРА	Бухара	44.1	0	0		3,000x45			0
14	НАВОИ		13.9	0			1,410x45			0
15	УЧКУДУК	Навои	-	0			1,488x35			х
16	ЗАРАФШАН		-	0			1,423x40			х
17	УРГЕНЧ	Хорезм	68.5	0	0		3,000x44			0
18	НУКУС		50	0	0		3,000x48			0
19	ТУРТКУЛЬ	Каракал- пакстан	-	0			1,500x40			х
20	МУЙНАК		-				2,500			х

Таблица 3.4.2 Краткая характеристика аэропортов в Узбекистане

№	Аэропорт	Область	Основной город		Расст. с по по автостроде от	Кол. -но Валетов и Посадок (1996 г.)	Кол. -но пасс. (Отправка)											
			Население ('1000)	Насел. с ('1000)			Ташкент (км)	1993г.		1996г.		Междунар.						
								1991г.	1993г.	1991г.	1996г.	1991г.	1993г.	1991г.	1993г.			
1	ТАШКЕНТ	Ташкент	4377,7	2 107,2	-	32,457	3 792	950	859	37	752	2 181	19 903	11 397	5 232	332	2 821	1 159
2	СЕРГЕЛИ																	
3	НАМАНГАН	Наманган	1786,4	362,3	302	1,670	178	41	27	-	-	1	5 553	898	*	-	-	-
4	АНДИЖАН	Андижан	2040,3	312,9	362	2,971	194	66*	-	-	-	-	1 216	135	*	-	-	-
5	ФЕРГАНА	Фергана	2499,5	181,9	331	3,097	168	53*	-	-	-	-	3 077	2 094	*	-	-	-
6	КОКАНД	Коканд		189,2	247	693	82	17	11	-	-	-	138	5	-	-	-	-
7	ДЖИЗАК	Джиизак	891,1	123,9	174	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	САМАРКАНД	Самарканд	2 488,6	362,4	293	2,008	491	68*	-	-	-	-	2 157	512	*	-	-	-
9	ТЕРМЕЗ	Сурхандарья	1582,4	107,2	677	2,798	239	108	86	-	-	-	695	152	52	-	-	-
10	САРИЛСИЯ			130,6	840	196	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	КАРШИ	Кашкадарья	1975,2	190,2	445	2,167	147	23	26	-	-	-	235	9	5	-	-	-
12	ШАХРИСАБЗ			156,6	360	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	БУХАРА	Бухара	1339,9	238,2	561	2,576	195	35*	-	-	-	-	1 191	73	*	-	-	-
14	НАВОИ	Навои		114,7	461	734	96	16	11	-	-	-	62	15	2	-	-	-
15	УЧКУДУК	Навои	748,2	16,5	750	394	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	ЗАРАФШАН			51,6	660	950	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	УРТЕНЧ	Хорезм	1225,9	137,8	1 022	2,834	233	49*	-	-	-	-	764	81*	-	-	-	-
18	НУКУС	Каракал-пакстан		191,2	1 117	3 072	330	50	60	-	-	-	1 110	50	23	-	-	-
19	ТУРКСУЛЬ		1418,1	95,7	990	677	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	МУЙНАК			27,8	1 326	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Таблица 3.4.3 Краткая характеристика оборудования и сооружений аэропортов

№	Аэропорт	Расст-е от центра города (км)	Выс. над ур. моря (м)	Макс. Вес ВС (тонн)	ВПП		РД	Перрон				Груз. Термин-ал	Состоятельные оборудов-е	Радио Навигационные Средства		
					Размеры (м)	Проч-ть по ПЦН		Маг. метр. дальн.	Высо. дн.	LJ	MJ				SJ	Мест. унар. н. н.м.
1	ТАШКЕНТ	6	431	215	4,000x60, 3,900x45	60R/B/W/L	<1>	10, <1	1	35	26	39500	2920	4300	ALS,S,SFL,PAR,IR,CL, R,WL,TWL,AFL	ILS,S,VOR/DME,PAR R,NDBx5
2	СЕРТЕЛИ	12	398		600x30		-	3								ILS,PAR,NDBx2
3	НАМАНГАН	8	519	190	3,270x50	33F/C/X/L	1	2	-	5	2	-	4219	94	ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS
4	АНДИЖАН	*	475	100	2,900x45	14R/A/W/L	(1)	2,(6)		11					в распоряжении военного сектора	
5	ФЕРГАНА	*	625	170	2,800x50	50F/B/W/L	(1)	1,(3)		9					в распоряжении военного сектора	
6	КОКАНД	11	500	25	1,600x40	11F/A/X/L	<1>	2, <1>	-	-	3	-	320	60	нет	в распоряжении военного сектора NDBx2,(MM)
7	ДУРДИЗАК				3,000											
8	САМАРКАНД	8	678	100	3,100x49	29R/C/X/L	1	4	-	9	16	5340	510		ALS,S,ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS,NDBx2
9	ТЕРМЕЗ	9	313	190	3,000x42	19R/A/X/U	1	2	-	2	5	-	2200	нет	ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS,VOR/DME,NDBx2
10	САРИЛСИЯ	2	596	23	1,550x35	21F/B/Y/L	-	1	-	-	2	-	2400	2400	ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS,NDBx4
11	КАРШИ	12	374	100	2,900x42	17F/B/X/L	1	4	-	10						
12	ШАХРИСАБЗ	6	600	30	1,553x35	23F/A/X/L	-	1	-	-	3					
13	БУХАРА	7	229	110	3,000x45	17R/A/X/L	2	5	-	4	5	-	1100	250	ALS,S,ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS,VOR/DME,NDBx4
14	НАВОИ	13	347	25	1,410x45	7F/B/Y/L	-	1	-	-	5	-	нет	нет	нет	NDBx3
15	УЧКУДУК	10	124	22	1,488x35	14F/C/Y/L	-	1	-	-	2					
16	ЗАРАФШАН	5	419	25	1,423x40	9F/C/Y/L	-	1	-	-						
17	УРТИЧ	5	97	191	3,000x44	38F/B/W/L	1	2	-	3	2	3420	350		ALS,S,ALS,R,WL,TWL,AFL	ILS,VOR/DME,NDBx4
18	НУКУС	7	761	165	3,000x48	20R/A/X/L	1	3	-	3	5	-	2200	350	ALS,S,ALS,R,WL,TWL	ILS,NDBx4
19	ТУРКСУЛЬ	2	101	25	1,500x40	19F/B/Y/L	-	1	-	-	5					
20	МУЙЧАК				2,500											

LJ, MJ, SJ: стойки крупного среднего и небольшого ВС соответственно.

3.5 Аэропорт Ташкент

3.5.1 Общие сведения

Ташкент, столица Республики Узбекистан, - это крупнейший город Центральной Азии с более чем 2 миллиона жителей. Ташкенту более 2000 лет. В течение его древней истории его название менялось: Шаш, Тадж, Чачкент, Бинкент.

Когда-то столицей Узбекистана был Самарканд, вплоть до того, как было сделано решение перенести столицу из Самарканда в Ташкент в 1936 году. В 1966 году Ташкент потрясло разрушительное землетрясение, которое уничтожило значительную часть города. Реконструкция Ташкента была произведена с большой помощью всех республик бывшего Советского Союза.

Ташкентский аэропорт находится около 6 км к югу от центра города Ташкента и служит главными воротами Узбекистана, узловым центром сети местных авиалиний. История Ташкентского аэропорта началась в 1932 году. Первый Ташкентский аэропорт открылся с грунтовой взлетно-посадочной полосой. В 40-х годах были открыты маршруты для регулярных рейсов между основными городами СССР. В 1958 году аэропорт получил сертификат международного и были открыты маршруты в Афганистан, Таиланд, Индию, Индонезию, Бирму (Мьянмар).

Ныне действующие взлетно-посадочные полосы в 3.900 м и 4.000 м были сооружены в 1979 и 1981 годах соответственно. Международный пассажирский терминал был закончен в 1976 году, а здание нового пассажирского терминала - в 1997. Новый КДП с новым оборудованием УВД был установлен в 1996 году.

3.5.2 Объем авиаперевозок (Ташкент)

Объем нынешних воздушных перевозок показан в Таблице 3.5.1. Воздушные пути в Узбекистане обслуживаются концентрично из Ташкентского аэропорта. Этот аэропорт производит 60-70 % всех пассажирских и грузовых авиаперевозок в Узбекистане. В 1996 году аэропорт обслужил 22 тысячи международных пассажиров, 64 тысячи пассажиров СНГ соответственно (числа относятся только к вылетающим пассажирам). Что касается грузов, то в 1996 году было отправлено 5 тысяч тонн международных и местных грузов вместе.

С 1993 года воздушное движение обоих пассажирского и грузового потоков постепенно уменьшался, а движение международных перевозок возросло на 13 % за последние три года.

Таблица 3.5.1 Объемы авиаперевозок (Ташкент)

Перечень		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	96/95	96/91
Движение самолетов (взлеты и посадки)	Межд									
	СНГ/ Местн.								-	-
	Итого	<i>нет данных</i>	<i>нет данных</i>	<i>нет данных</i>	32,711	29,966	34,752	32,457	0,93	-
Кол-во пассажиров (вылетающ) (000)	Межд	40,6	30,5	113,2	151,9	165,1	187,4	218,1	1,16	7,15
	СНГ/ Местн.	3,857,4	3,761,0	1,957,8	798,0	772,3	686,9	610,7	0,93	0,17
	Итого	3,898,0	3,791,5	2,071,0	949,9	937,4	874,3	858,8	0,98	0,23
Кол-во грузов (отправка) (тонн)	Межд	2,404,3	332,4	5,554,2	2,820,6	1,374,0	2,878,0	1,159,0		
	СНГ/ Местн.	20,747,1	19,570,1	11,100,7	8,576,8	6,212,0	4,357,0	4,073,0	0,93	0,21
	Итого	23,151,4	19,902,5	16,654,9	11,397,4	7,586,0	7,235,0	5,232,0	0,72	0,26

3.5.3 Сооружения летного поля (Ташкент)

(1) Географические данные аэродрома

- Географические координаты Сев.41°15'24''
Вост.069°16'24'';
- Высота над уровнем моря 431 м;
- Справочная температура аэродрома 29°C;
- Магнитное склонение 5° Восток (1995 г.).

(2) Взлетно-посадочная полоса.

Система ВПП состоит из двух полос. Структура поверхности главной полосы 08Л/26П, имеющей 4000 м длины и 60 м ширины, построенной в 1981 году, состоит из многослойного покрытия. Вторая ВПП 08П/26Л параллельна главной полосе с разделительной дистанцией в 210 метров. Вторая ВПП 3,900 м длиной и 45 м шириной, и структура ее покрытия состоит из асфальтобетонного слоя, возведенного в 1979 году.

Поверхность обеих ВПП недавно была покрыта новым слоем асфальтобетона и похоже, что в хорошем состоянии, хотя и есть в ней некоторое число трещин по длине соединительных швов верхнего слоя покрытия. Прочность этих ВПП такова:

- главная ВПП PCN 60/R/B/W/T
- вторая ВПП PCN 50/F/C/Y/T

Структура покрытия:

- главная ВПП

12 см-35 см	асфальтобетонное покрытие;
21 см-24 см	железобетонная плита;
20см	бетонная плита;
20см	бетонная плита;
15 см	песочно-гравийная подушка;
• вторая ВПП	
14см-20см	асфальтобетонное покрытие
20 см	асфальтобетонный слой
20 см	щебень (верхний слой подушки)
40 см	песочно-гравийный (нижний слой подушки)

Согласно информации САИ, средние уклоны по длине обеих ВПП следующие:

- главная ВПП 0.39 %
- вторая ВПП 0.37 %

(3) Рулежная дорожка

Использование и функции ныне существующей системы РД таковы:

- Отсутствует опубликованная процедура захода на посадку на ВПП с 26Л;
- ВПП 08П/26Л используется частично как рулежная дорожка, когда ВПП 08Л/26П находится в эксплуатации;
- Взлеты и посадки производятся в основном направлении 08 (в 08 и с 08);
- Рулежная дорожка №6 между рулежными дорожками №4 и №5 закрыта в связи со структурным дефектом;
- Нет магистральной рулежной дорожки со стороны перрона, которая бы могла использоваться независимо от движения воздушных судов на перроне.

Ширина каждой рулежной дорожки такова:

- РД №1~№6 22.5 метров;
- РД №11 21 метров;
- РД №12~№15 22.5 метров;

Ширина этих рулежных дорожек в целом не соответствует стандартам ИКАО, требующим 23 метра ширины ВПП с кодовыми буквами D и E.

Покрытие рулежных дорожек №1~№6 состоит из цементного бетона, а покрытие рулежных дорожек №11~№15 состоит из асфальтобетона. Они построены в 1979-1981 годах. В целом, покрытие этих рулежных дорожек производит впечатление неважного состояния и были обнаружены следующие дефекты во время полевого осмотра:

РД №1-№6

- Продольные, поперечные и диагональные трещины;
- Поломка угла;
- Повреждение соединительного шва;
- Отслаивание;
- Усадка и разлом;
- Сломанная плита;
- Отколы;
- Оседание (РД №6);

РД №11-№15

- Продольные и поперечные трещины;
- Трещины дробильного типа;
- Блочные трещины;
- Неровности и повреждения, нанесенные атмосферными воздействиями;
- Желобообразные выемки;
- Впадина.

Прочность главных частей этих РД следующая:

РД №1, №5 и №6	PCN 61/R/B/X/T (215T)
РД №2-№4	PCN 70/R/B/X/T (215T)
РД №11-№15	PCN 50/F/C/Y/T (215T)

Структуры покрытия главных частей этих РД следующие:

РД №1-№5

24 см	железобетонная плита;
22 см	бетонная плита;
20 см	бетонная плита;
15 см	песочно-гравийная подушка;

РД №6

24 см	железобетонная плита;
22 см	бетонная плита;
15 см	песочно-гравийная подушка;

РД №11-№15

10 см	асфальтобетон (верхний слой покрытия)
20 см	асфальтобетон (нижний слой покрытия)

20 см	щебень (верхний слой подушки)
40 см	песок с гравием (нижний слой подушки).

(4) Перрон

Перрон классифицируется по трем частям, а именно: перрон №1 - для местных регулярных рейсов; перрон №2 - для самолетов ВИП и №3 - для международных регулярных рейсов. Верхний слой покрытия был уложен на бетонный слой в 1978-1981 году, в основном, асфальтовым слоем, и частично, бетоном. Есть около семидесяти мест стоянки для самолетов Ил-86, Ил-76, Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-40, Ан-24 и Ан-12 и т.д.

В целом поверхность перрона №1 производит неважное впечатление и обнаруживает те же дефекты, что и асфальтобетонное покрытие и бетонное покрытие рулежных дорожек с особо заметными одиночными и блочными трещинами в широком участке. Прочность перрона №1 дается как PCN 28/R/B/X/T и структура покрытия такова:

- асфальтовое покрытие

10-15 см	асфальтобетонный слой;
20 см	бетонная плита;
15 см	песок с гравием (подушка);
- бетонное покрытие

40 см	бетонная плита;
15 см	песок с гравием (подушка).

Поверхность перрона №2 состоит из бетонного покрытия, сделанного в 1981 году. Есть пять мест стоянки для классов самолета Ил-62 и Ту-134. В общем поверхность перрона №2 производит впечатление неважного состояния и обнаруживает те же дефекты, что и бетонное покрытие рулежных дорожек. Прочность перрона №2 дается как PCN 42/R/B/X/T и структура покрытия следующая:

- 36 см бетонная плита;
- 40 см песок с гравием (подушка);

Поверхность перрона №3 состоит из бетонного покрытия, сделанного в 1981 году. Есть двадцать мест стоянки для самолетов, среди которых три - для самолетов типа В-747 и семнадцать для А-310, В-767, Ил-86, Ил-62 и Ту-154. В общем поверхность перрона №3 производит впечатление неважного состояния и обнаруживает те же дефекты, что и бетонное покрытие рулежных дорожек. Прочность перрона №3 дается как PCN 70/R/B/X/T и структура покрытия следующая:

- Места стоянки для В 747

36 см	бетонная плита;
30 см	песок с гравием (подушка);

- Другие места стоянок

22 см	бетонная плита;
20 см	бетонная плита;
15 см	песок с гравием (подушка);

(5) Дренаж

Для дренажа вод осадков с аэродромных сооружений принята система подземных труб. Параллельно ВПП установлены водоводы. К западу от обеих ВПП оба водовода вливаются в систему открытых каналов за пределами аэропорта.

3.5.4 Аэровокзальный комплекс (Ташкент)

(1) Здания пассажирских терминалов

Зона терминалов расположена в центре аэропорта с размерами приблизительно в 2.000 м ширины и 700 м глубины, включая зону обслуживания пассажиров, обслуживания грузов, административную зону и зону обслуживания самолетов.

Имеются два здания пассажирских терминалов, а именно: здание главного терминала для международных полетов и полетов по СНГ и здание для пассажиров местных полетов по Узбекистану. Оба здания используются в соответствии со следующими классификациями:

Таблица 3.5.2 Классификация использования пассажирских зданий (Ташкент)

Тип пассажира	Направление	Главный терминал	Местные линии
Иностранцы	Международные	0	
	СНГ	0	
	Местные	0	
Из стран СНГ	Международные	0	
	СНГ	0	
	Местные		0
Узбекистан	Международные	0	
	СНГ	0	
	Местные		0

Похоже, что эта классификация основана на причастности пассажиров к тому или иному гражданству, а не по пункту назначения, и это, в общем, очень неудобно для пассажиров. В планировании на будущее здание терминала эту классификацию следует пересмотреть с точки зрения предоставления сервиса пассажирам и более эффективного использования здания.

Здание главного терминала в 39,500 м² площадью было построено в 1976 году из трехэтажной железобетонной конструкции, имеет 2 (две) галереи для международных вылетов и вылетов для иностранцев по СНГ и местным линиям. Здесь нет телескопических трапов. Начато строительство нового зала ожидания для отбывающих между двумя этими галереями, но в настоящее

время работа приостановлена в связи с отложенным финансированием.

Здание терминала для пассажиров местных линий в 2,919 м² площадью было построено в 1997 году из конструкции железобетона в один (1) этаж. Доступ к зданию на автомобилях запрещен, и пассажиры, как отбывающие, так и прибывающие, должны идти пешком около 200 м. Сооружения для прибывающих пассажиров местных линий отсутствуют. Прибывающие пассажиры направляются к воротам выхода возле нового здания автобусом-трейлером без внутреннего освещения.

(2) Здание грузового терминала

Зона обслуживания багажа находится к востоку от зоны обслуживания пассажиров. Имеются склады международного и местного багажа, кран и офисы. Строительство нового здания для грузов планируется в южной части этой зоны.

(3) Здание УВД с КДП

Новое здание УВД с КДП было построено в 1996 году из железобетона в 54 м высотой на восточной стороне пассажирского терминала местных линий.

(4) Административное здание

Административная зона находится на восточной стороне зоны обработки грузов. Небольшие административные сооружения, главным образом, в один этаж, разбросаны по этой зоне. Главные здания уже старые, но в хорошем состоянии.

(5) Здание ВИП

Здание ВИП, переделанное в 1993/94 годах, находится к западу от здания главного пассажирского терминала. Перед зданием ВИП имеется перрон для исключительного использования ВИП. Здание ВИП предназначено для пассажиров правительственных самолетов и высокопоставленных официальных лиц.

(6) Зона обслуживания воздушных судов (ВС)

Место обслуживания воздушных судов расположено в восточной части административной зоны. Это площадь приблизительно в 35000 м². Цех ремонта авиадвигателей - это здание в 100x45 м, расположенное на юго-восточном углу зоны обслуживания воздушных судов. Ангар длиной 240 м, шириной 70 м и высотой 20 м принадлежит авиаремонтному заводу № 243 и находится на южном крае зоны обслуживания

(7) Коммунальные услуги

Электроэнергия поставляется городом с помощью 4-х кабелей 35-киловольтных линий. Вода подается городом посредством водной магистрали диаметром в 1200 мм. Горячая вода подается для отопления зданий из котельной аэропорта, принадлежащей городу. Газа не предоставлено. Канализация производится посредством канализационной трубы диаметром в 800 мм. Телефон внешней связи имеет 400 линий.

3.5.5 Аэронавигационные средства (Ташкент)

(1) Радionавигационные средства и телекоммуникация.

Новый Центр управления воздушным движением (УВД) был установлен с помощью фондов французского коммерческого банка и он функционирует с марта 1997 года.

Девять (9) комплектов дисплеев новых радиолокаторов УВД были установлены в помещении радиолокационного контроля. Наименования дисплеев следующие: ПОСАДКА, КОНЕЧНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ, РДЦ 1, РДЦ 2, РДЦ 3, РДЦ 4, РДЦ-аварийный, РДЦ-контрольный. Оборудование для радиолокационных тренажеров установлено для обучения диспетчеров УВД в этом же помещении.

Три комплекта новых дисплеев УВД было установлено в помещении Контрольной башни. Названия панелей следующие: СТАРТОВАЯ, НАЗЕМНАЯ, КОНТРОЛЬНАЯ.

Обзорный трассовый радиолокатор (ОТРЛ) со вторичным радиолокатором был установлен для Контроля Зоны (РДЦ) в 1997 году. Производитель - Томсон-CSF. Этот вторичный радиолокатор работает в режиме сигнала по стандартам СНГ и ИКАО.

Вторичный обзорный радиолокатор под названием "Корень-АС", который был установлен для обзора зоны в 1993 году, работает в режиме сигнала по стандартам СНГ и ИКАО.

Аэродромный обзорный радиолокатор (ASR), называющийся "Иртыш", со вторичным радиолокатором и указателем движущегося предмета в радиусе 70 км, был установлен для контроля подхода (диспетчерский пункт подхода APP) в 1989 году.

Посадочный радиолокатор (ПРЛ), изготовленный ТЕСЛОЙ (бывшая ЧССР), был установлен для обоих направлений ВПП (08Лев / 26Прав).

Новая система ИЛС, изготовленная фирмой АЛКАТЕЛ, была установлена для ВПП 08Л и 26П в 1997 году.

ИЛС ВПП 08П была изготовлена в России и установлена в 1991 году. ИЛС ВПП 08Л является типа категории II, тогда как другие - категории I. На ВПП 26Л ИЛС не была установлена, так как этому мешает граница аэропорта.

Таблица 3.5.3

Существующие радионавигационные и телекоммуникационные средства (Ташкент)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Частота (МГц)	Примечания
1. ИЛС ВПП 08Л КРМ ГРМ БПРМ ДПРМ МРМ	АЛКАТЕЛ	1997	110.5 329.6 0.588 0.285 75	ОПОЗНАВАТ.: ING КАТ-II
2. ИЛС ВПП 26П КРМ ГРМ БПРМ ДПРМ	АЛКАТЕЛ	1997	108.5 329.9 0.588 0.285	ОПОЗНАВАТ.: IFD КАТ-I
3. ИЛС ВПП 08П КРМ ГРМ БПРМ ДПРМ	РОССИЯ	1991	111.7 333.5 0.259 0.089	ОПОЗНАВАТ.: IZW КАТ-I
4. ВОР/ДМЕ	АЛКАТЕЛ	1988	113.2	ВОР 100Вт ДМЕ 1 кВт
5. РАДИОЛОКАТОР ОТРЛ/ВОРЛ АОРЛ/ВОРЛ ВОРЛ ПРЛ	ТОМСОН-CSF РОССИЯ РОССИЯ ТЕСЛА	1997 1989 1993 1993	диапазон 1200 диапазон 800 диапазон 1000 диапазон 9000	TRAC-RSM 40кВт ИРТЫШ 180кВт КОРЕНЬ-АС 20кВт
6. УВД КДП Земля Заход ОРЛ ПРЛ РДЦ РДЦ РДЦ РДЦ Аварийное АТIS-служба автоматической передачи информации	РОССИЯ	1979-91	120.4 121.7 125.2 119.4 120.4 129.4 133.3 133.6 134.6 121.5 126.8	
7. АFTN НАЗЕМНАЯ СЕТЬ СВЯЗИ AMSS автокоммутиация	IBM	1996		

8. ДРУГИЕ				
VCCS	ТОМСОН-CSF	1997		
RDP	ТОМСОН-CSF	1997		
(FDP)	ТОМСОН-CSF	1997		
Магнитофон		1997		36 каналов
ОРЧ пеленгатор	РОССИЯ	1979	2000	
RSBN	РОССИЯ	1985		система НАВ.
ВЧ	РОССИЯ			AMS, RTTY точка-
Радиосвязь	РОССИЯ			точка
Внутригородская сеть	СИМЕНС			3 фаз. 3 проводн.
Дизель-генератор		1997		400В
НБП	СИМЕНС			200кВтх1
		1997		100кВА

(2) Аэродромное светосигнальное оборудование и система энергоснабжения

Новая светосигнальная система летного поля, произведенная фирмой Сименс, было установлено в ноябре 1996 года на ВПП 8Л / 26П / 08П и оно было в соответствии с ИКАО, дополнением 14 и в комплекте с компьютеризированным оборудованием под названием: "Система дистанционного мониторинга и ухода". Основные данные существующих средств освещения летного поля следующие:

Таблица 3.5.4 Аэродромное светосигнальное оборудование система энергоснабжения (Ташкент)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Примечания
1. Огни захода	СИМЕНС	1996	ВПП08Л КАТ II ВПП 08П КАТ I ВПП 26П КАТ I
2. Осевые огни ВПП	СИМЕНС	1996	Северная ВПП
3. Боковые огни ВПП	СИМЕНС	1996	Север, Юг ВПП
4. Огни зоны приземления	СИМЕНС	1996	ВПП 08Л
5. Пороговые огни	СИМЕНС	1996	Север, Юг ВПП
6. Ограничительные огни ВПП	СИМЕНС	1996	Север, Юг ВПП
7. Указатель траектории точного захода на посадку РАР I	СИМЕНС	1996	Север ВПП ВПП08П
8. Рулевые боковые огни	СИМЕНС	1996	Север, Юг ВПП
9. Осевые огни РД	СИМЕНС	1996	Север ВПП
10. Бегущие проблесковые огни	СИМЕНС	1996	ВПП 08Л
11. Проекторы освещения стоянок	РОССИЯ		
12. Дизель-генератор	СИМЕНС	1996	ТР 32N 325 кВт ТР 33N 276 кВт
13. Трансформатор			ТР 32N 6 kv/0.4 кВ 400кВАх2 ТР 33N 250кВАх2
14. Другие			

(3) Метеорологическое оборудование

Система метеорологического наблюдения в Ташкентском аэропорту соответствует стандартам ИКАО. Информация о текущей погоде и прогноз дается в каждое отделение по воздушному движению. Метеорологическое

отделение Ташкентского аэропорта функционирует как зональный центр авиационной метеорологии Узбекистана. В настоящее время в Ташкенте установлено метеорологическое оборудование с программным обеспечением компании Алкател и оно начнет работать пробно в конце 1997 года. Основные данные существующего метеорологического оборудования следующее :

Таблица 3.5.5 Авиаметеорологическое оборудование (Ташкент)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Примечания
1. Флюгер и анемометр			
2. Измеритель температуры и точки росы воздуха			
3. Барометр			
4. Дождемер			
5. Облакомер			
6. Оборудование RVR (Измеритель дальности видимости на ВПП)			передающий прибор
7. Факсимильное записывающее устройство	Россия		
8. Погодный телеграф	Россия		ВЧ
9. Дождевой зонд	Россия		
10. Система погодной информации	Россия		ОВЧ (АТIS-автомат. Служба Информации), ВЧ
11. Система VOLMET (Метео—информация в полете)	Россия		ОВЧ, ВЧ
12. Другие			

3.6 Аэропорт Наманган

3.6.1 Общие сведения (Наманган)

Наманган - столица Наманганской области, третий город по величине в Узбекистане после Самарканда, с населением более чем 330 тысяч человек, и это также густонаселенная зона Узбекистана.

В Намангане есть несколько видов промышленности, как например, производство хлопкового и шелкового волокон, текстильное производство, нефтедобывающая и перерабатывающая отрасли, а также имеется химический завод.

Наманганский аэропорт находится на 8 км к юго-западу от центра города, имеет полосу длиной в 3.270 м и является одним из альтернативных аэропортов для Ташкентского аэропорта.

Земля вокруг аэропорта используется, главным образом, для сельского хозяйства, но имеется и небольшая населенная зона.

Первый аэропорт с грунтовой ВПП был открыт в 1943 году. В 1950-х годах ВПП была удлинена до 1400 м, но все еще без искусственного покрытия. Затем полоса была покрыта в 1968 году, чтобы позволить принимать самолеты Ан-24, Як-40 и Ил-14. Последние работы по усовершенствованию были произведены в 1985 году, включая удлинение ВПП до 3.270 м.

Вслед за этим у аэропорта появилась возможность принимать большие воздушные суда, такие как Ил-76, один из самых больших транспортных

самолетов бывшего Советского Союза, и количество полетов на самый загруженный день доходило до 26. Для того, чтобы удовлетворить эти требования, началось строительство грузового терминала для портящихся товаров с вместимостью в 1.100 тонн, но работа была приостановлена в незаконченном состоянии.

3.6.2 Объем авианервозок (Наманган)

Нынешний объем авианервозок в Наманганском аэропорту показан в Таблице 3.6.1. В настоящее время осуществляется два (2) ежедневных рейса самолетами Як-40 в Ташкент и один еженедельный самолетом Ту-154 в Москву, Новосибирск и Волгоград. Объем пассажирских перевозок в 1996 году был 27 тысяч с тенденцией к уменьшению с 1991 года. В прежние времена грузооборот был более 5000 тонн между странами СНГ, а в настоящее время обрабатывается всего 120 тонн.

Таблица 3.6.1 Объем авианервозок (Наманган)

Перечень		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	96/95	96/91
Движение воздушных судов (взлеты и посадки)	Межд.							2		
	СНГ		586	265	48	191	248	187	0.75	0.32
	Месяц		3,511	2,324	1,236	900	1,031	741	0.72	0.21
	Итого	<i>Нет данных</i>	4,097	2,589	1,284	1,094	1,279	930	0.73	0.23
Кол-во пассажиров (вылетающих и прилетающих) (000)	Межд.							0.8		
	СНГ						17.9	9.5	0.53	
	Месяц						22.4	16.3	0.73	
	Итого	<i>Нет данных</i>	178.0	98.1	41.3	42.0	40.3	26.6	0.66	0.15
Кол-во грузов (отправка и прием) (тонн)	Межд.									
	СНГ									
	Месяц									
	Итого	<i>Нет данных</i>	5,553.0	1,436.0	898.0	340.0	433.0	116.0	0.27	0.02

3.6.3 Аэродромные сооружения (Наманган)

(1) Географические данные аэродрома

- Географические координаты
Сев. 40° 59' .05''
Вост. 071° 33' .27''
- Высота аэродрома над уровнем моря
519 метров
- Справочная температура аэродрома
нет данных
- Магнитное склонение
4° Вост (1995)

(2) Взлетно-посадочная полоса

Поверхность ВПП состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного в 1985 году с размерами в 3000 метров длиной и 45 метров шириной. Затем в 1994 году ВПП была удлинена на 270 метров длиной и 45 метров шириной на запад.

В целом, поверхность продолженной части производит хорошее впечатление. Тем не менее, поверхность старой части полосы производит впечатление неважное, и следующие дефекты были обнаружены во время полевого осмотра:

- Продольные и поперечные трещины;
- Дробленные трещины;
- Неровности и повреждения, нанесенные атмосферными воздействиями;
- Заплаты.

Прочность полосы соответствует PCN 33/F/C/X/T.

Структура покрытия первичной ВПП:

- 24 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 15 см щебень (верхний слой подушки);
- 40 см песок с гравием (нижний слой подушки)
- Слой почвы глина с песком.

Структура покрытия удлиненной части ВПП:

- 16 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 15 см щебень (верхний слой подушки)
- 25 см песок с гравием (нижний слой подушки)
- Слой почвы глина с песком.

Средний уклон по длине полосы 1.58 % согласно информации САИ и не соответствует стандартам ИКАО (максимальный уклон должен быть не более 1 %) на ВПП с номером кода 4.

(3) Рулежная дорожка

Система рулежных дорожек состоит из трех выходных РД и одной магистральной РД/перронной РД. Поверхность этих РД состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного в 1985 году. Ширина РД 20 метров каждая.

В целом, поверхность РД производит неважное впечатление и обнаруживает те же дефекты, что и старая часть ВПП.

Прочность рулежной дорожки следующая:

- выходная РД №1 PCN 34/F/C/X/T;
- выходная РД №2 PCN 37/F/C/X/T;
- выходная РД №3 PCN 34/F/C/X/T;
- Магистральная/перронная РД PCN 37/F/C/X/T.

Структура покрытия РД следующая:

- 24 см асфальтобетон (покрытие и основание);

- 15 см щебень (верхний слой подушки);
- 40 см песок с гравием (нижний слой подушки);
- Слой почвы глина с песком

(4) Перрон

Поверхность перрона состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного в 1985 году и расширенного в 1994 году. Имеются десять мест стоянок, из которых пять (5) мест для самолетов класса В-767, В-757, Ту-154, Ил-86 и Ил-76 и двух (2) мест для класса Як-40 и Ан-24.

В общем поверхность продленной части перрона производит хорошее впечатление. Тем не менее, поверхность старой части перрона производит неважное впечатление и обнаруживает те же дефекты, что и старая часть ВПП.

Прочность нынешней полосы дается как PCN 37/F/C/X/T, а структура покрытия следующая:

- 15 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 15 см щебень (верхний слой подушки);
- 40 см песок с гравием (нижний слой подушки);
- Слой почвы глина с песком.

Имеется еще один изолированный перрон и его связующая рулежная дорожка к западу от главного перрона. Поверхность перрона и РД состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного в 1944 году. Поверхность перрона и РД производит хорошее впечатление и особых дефектов во время полевого осмотра обнаружено не было.

Прочность перрона и РД дается как PCN 34/F/C/X/T и структура покрытия такова:

- 15 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 15 см щебень (верхний слой подушки);
- 40 см песок с гравием (нижний слой подушки);
- Слой почвы глина с песком.

(5) Дренаж

Для дренажа вод осадков принята система открытых канав. Имеется ирригационный бетонный коробочный водовод размерами 2 м высотой и 2 м шириной, проходящий под полосой через аэродром.

3.6.4 Аэровокзальный комплекс (Наманган)

(1) Здание пассажирского терминала

Зона терминала расположена на восточной стороне от ВПП и состоит из 2 блоков, а именно, зона здания пассажирского терминала и зона административных офисов и других зданий.

Главное здание пассажирского терминала было построено в 1978 году и состоит из 2-х этажей с площадью в 4,219 м². Здание для отбывающих пассажиров было построено в 1984 году на южной стороне от здания главного терминала, и в нем есть стойки контроля безопасности, паспортного контроля. Здания для прибывающих пассажиров нет, как нет и соответствующего оборудования.

В главном здании пассажирского терминала есть кафетерий, магазины и офисы НАК.

(2) Здание грузового терминала

Грузового здания как такового нет, а обработка авиагрузов производится в настоящее время в здании склада. В 1986 году аэропорт пропускал 6000 тонн груза, главным образом, сельскохозяйственную продукцию, но объем обработанного груза в 1996 году снизился до 100 тонн. Строительство нового грузового здания с холодильной установкой приостановилось после завершения строительства основной части здания из-за отсутствия соответствующего финансирования.

(3) Здание УВД с КДП

Здание УВД с КДП с площадью в 46 м² было построено в 1979 году непосредственно у здания пассажирского терминала.

(4) Пожарная станция

Пожарная станция находится напротив центральной части ВПП и ее площадь 450 м².

(5) Другие здания

Здание ВИП находится на восточной стороне от здания пассажирского терминала.

3.6.5 Аэронавигационные средства (Наманган)

(1) Радионавигационное оборудование и радиотелекоммуникация

Большинство радиотелекоммуникационного оборудования изготовлено более 10 лет назад. Не хватает запасных частей. Дисплеи аэродромного радиолокатора и посадочный радиолокатор (ПРЛ) были установлены в здании радиолокационного контроля, находящемся вблизи порога ВПП-10. Основные данные существующих средств радионавигации и радиотелекоммуникации следующие:

**Таблица 3.6.2 Средства радионавигации и телекоммуникации
(Наманган)**

Оборудование	Производитель	Дата установки	Частота (МГц)	Примечание
1. ИЛС КРМ ГРМ БПРМ ДПРМ	Россия	1996	110.1 110.1 0.676 0.329	Идент.: ISA ВПП 28
2. УВД Радиосвязь ВОЗДУ ЗЕМЛЯ "АЭРОДРОМ"	Россия	1987	119.2	
3. РАДИОЛОК АТОР АОРЛ ВОРЛ ПРЛ	Россия Россия ЧССР	1996 1996 1984	диапазон 800 диапазон 1000 диапазон 9000	115 кВт 1.2 кВт 150 кВт
4. АFTN Наземная сеть связи коммут. сообщений	Россия	1986		
5. ДРУГИЕ Магнитофон ОВЧ-пеленгатор ВЧ Радиосвязь Внутригородская связь	Венгрия Россия Россия Россия Россия	1989 1987 1980 1984 1988	400	16 каналов AMS, авиа-служба подвижных средств точка на точку

(2) Светосигнальная система и система энергоснабжения

Светосигнальная система летного поля была установлена 13 лет назад и имеется проблема нехватки запчастей, но рабочее состояние ее хорошее. Состояние энергоснабжения для каждого объекта оборудования хорошее. Дизель-генератор аварийного питания установлен для каждого объекта. Основные данные существующего оборудования освещения летного поля следующие:

Таблица 3.6.3 Существующее светосигнальное оборудование летного поля (Наманган)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Примечание
1. Огни захода	ЧССР		
2. Боковые огни ВПП	ЧССР		ВПП 28
3. Пороговые огни	ЧССР	1984	
4. Рулежные боковые огни	ЧССР	1984	
5. Огни-указатели разбега разворота	ЧССР	1984	
6. Проекторы освещения стоянок	СССР	1984	
7. Дизель-генератор	СССР	1980	3-фазов 3 проводн. 400 В 50 кВтx1
8. Прочие		1983	

3.7 Аэропорт Андижан

3.7.1 Общие сведения (Андижан)

Андижан - это столица Андижанской области с населением в более чем 300 тысяч. Плотность населения здесь самая высокая по Узбекистану и составляет 437,8 человек на км², это выше даже, чем в Москве. Область занимает менее одного процента территории Узбекистана, но содержит 9 процентов населения республики.

Андижан - это один из старейших городов в Ферганской долине и создал такие отрасли промышленности, как автомобильная совместного предприятия, машиностроительная, нефтеперерабатывающая, здесь имеется филиал Ташкентского авиационного завода, хлопкообрабатывающая и текстильная промышленность.

Андижанский аэропорт находится около 7 километров к юго-западу от центра города. Аэропорт был построен в 1980 году и управляется и оперируется военным ведомством, за исключением гражданских сооружений, таких как здание пассажирского терминала, восточный перрон и его соединительная РД 8. Жилых домов в зоне аэропорта мало. Схематический план аэропорта исследовательской группе не был представлен.

3.7.2 Объем авиаперевозок (Андижан)

Нынешний объем воздушных перевозок в Андижанском аэропорту показан в Таблице 3.7.1. в Настоящее время есть регулярные полеты в Домодедово (Москва) и Ташкент. Недавно количество пассажиров изменилось с 55 тысяч до 60 тысяч с некоторой тенденцией к увеличению.

Таблица 3.7.1. Объем авиаперевозок (Андижан)

Перечень		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Движение Самолетов (взлет и посадка)	Межд. СНГ							
	Местн.							
	Пересу. и рп							
	Итого	не дано	не дано	не дано	3,572	2,988	3,194	2,971
Кол-во Пассажиров (отправка) ('000)	Межд. СНГ							
	Местн.							
	Итого	166.7	193.6	116.6	66.4	54.4	58.7	*
Кол-во Груза (отправка) (тонн)	Межд. СНГ							
	Местн.							
	Итого	1,803.4	1,215.6	581.1	134.7	91.2	46.2	*

3.7.3 Сооружения летного поля (Андижан)

(1) Географические данные аэродрома

- Географические координаты

Сев. 40° 43' 57''
Вост. 72° 17' 57''

- Высота аэродрома над уровнем моря 475 метров
- Справочная температура 38⁰С
- Магнитные склонения 4⁰ Вост (1994)

(2) Взлетно-посадочная полоса

Поверхность ВПП состоит из бетонного покрытия, сделанного в 1980 году с размерами в 2.900 метров длины и 45 метров ширины. Прочность ВПП соответствует как PCN 14/R/A/W/T (100 T). Средний уклон по длине ВПП, согласно информации САИ - 0,17 %.

Андижанский аэропорт планирует построить новую магистральную ВПП, имеющую 3.500 метров длины и 50 метров ширины для использования гражданской авиацией на разделительном расстоянии в 150 метров от ныне действующей ВПП.

(3) Рулежные дорожки

Система РД состоит из семи выходных и одной магистральной рулежных дорожек для совместного использования военным ведомством и ИАК и одной рулежной дорожки №8, соединенной с восточным перроном.

Поверхность рулежных дорожек состоит из асфальтобетонного покрытия, за исключением выходных РД №1 и №5, которые состоят из бетонного покрытия, сделанного в 1980 году. Из всех рулежных дорожек соединительная РД №8 была покрыта повторно в 1996 году.

В целом поверхность соединительной РД №8, которая является единственной рулежной дорожкой, осмотренной исследовательской группой, производит хорошее впечатление и значительных недостатков в ней во время полевого осмотра не было обнаружено.

Ширина рулежных дорожек следующая:

- выходная РД №1 26м;
- выходная РД №2 18м;
- выходная РД №3 15м;
- выходная РД №4 26м;
- выходная РД №5 26м;
- выходная РД №6 10м;
- выходная РД №7 20м;
- соединительная РД №8 23м;
- магистральная РД данных нет

Прочность рулежных дорожек следующая:

- выходная РД №1 PCN 14/R/A/W/T (100 T);
- выходная РД №2 нет данных

- выходная РД №3 PCN 62/F/C/X/T (100 T);
- выходная РД №4 PCN 62/F/C/X/T (100 T);
- выходная РД №5 PCN 14/R/A/W/T (100 T);
- выходная РД №6 нет данных
- выходная РД №7 PCN 20/F/C/Y/T (100 T);
- соединительная РД №8 PCN 38/F/C/X/T (100 T);
- магистральная РД данных нет

Структура покрытия связующей рулежной дорожки №8 следующая:

- 25 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 24 см щебень (верхний слой подушки);
- 55 см гравий (нижний слой подушки);
- Слой почвы глина/глина с песком.

(4) Перрон

Поверхность восточного перрона состоит из асфальтобетонного покрытия, построенного вначале в 1980 году и повторно покрытого в 1996 году. Имеется девять стоянок для самолетов, из которых одна для самолетов типа Ил-76, пять для Ту-154 и три для Як-40 и Ан-24.

В целом поверхность восточного перрона производит хорошее впечатление и во время полевого осмотра значительных дефектов не было обнаружено.

Прочность восточного перрона составляет PCN 24/F/C/Y/T, и структура покрытия следующая:

- 25 см асфальтобетон (покрытие и основание);
- 24 см щебень (верхний слой подушки);
- 55 см гравий (нижний слой подушки);
- Слой почвы глина/глина с песком.

(5) Дренаж

Предусмотрены откачивание подземных вод и подземные трубопроводы для сбора вод осадков с аэродромных объектов. Похоже, что существующая дренажная система достаточно действенна из-за малого количества осадков в этой зоне.

3.7.4 Аэровокзальный комплекс (Андижан)

(1) Здание пассажирского терминала

Нынешнее здание терминала имеет 2 этажа и было построено в 1979 году городскими властями. Его пропускная способность 300 пассажиров в час.

В настоящее время производится 5 ежедневных полетов в Ташкент на Як-40 и один полет в неделю через аэропорт Карши туда же на Ту-154. До достижения республикой независимости Андижанский аэропорт пропускал более 200

тысяч пассажиров, но сейчас это количество сократилось до 50 тысяч пассажиров.

Нынешнее здание пассажирского терминала находится в центре зоны для гражданского использования и имеется достаточно места для расширения здания в сторону, где сейчас находятся цветочные клумбы.

Что касается потока отбывающих пассажиров, то новый зал ожидания, построенный в 1996 году, находится на втором этаже, и отбывающие пассажиры спускаются на первый этаж на посадку пешком из этого зала, тогда как в других местных аэропортах Узбекистана пассажиры передвигаются практически только по первому этажу.

Первый этаж под залом ожидания для отбывающих используется как зона прибытия, имеющая ленточный конвейер, паспортный контроль и таможенное оборудование.

(2) Здание грузового терминала

В прошлом аэропорт пропускал 1.800 тонн воздушного груза, а сейчас через него прошло 7 тонн груза с января по сентябрь 1996 года. Здание грузового терминала, которое находилось в нынешнем здании ВИП, недавно было убрано. Иногда, по мере надобности, устанавливается временный палаточный склад.

(3) Здание УВД с КДП

Существующий КДП управляется как военным ведомством, так и НАК, и находится в военной зоне. Есть план построить новую башню у середины ВПП.

(4) Административное здание

Административного здания нет, но есть помещения для НАК, расположенные в зоне пассажирского терминала.

(5) Пожарная станция

Пожарная станция управляется военным ведомством.

(6) Другие здания

Имеется здание ВИП, построенное городскими властями Андижана, находящееся на левой стороне, и автомобильный гараж с правой стороны здания терминала соответственно.

3.7.5 Средства аэронавигации (Андижан)

(1) Радионавигационные средства и телекоммуникация

Средства аэронавигации БПРМ, ДПРМ и часть оборудования УДВ были установлены военными силами. Согласно утверждениям службы аэропорта, планируется установить новые радионавигационные средства и оборудование УВД с помощью бюджета областных властей.

Таблица 3.7.2 Радионавигационные средства и средства телекоммуникации, контролируемые НАК (Андижан)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Частота (МГц)	Примечания
1. ИЛС КРМ ГРМ	Россия	1988	110.5 329.6	ВПП 04
2. УВД радиосвязь Воздух/Земля Аэродром	Россия	1987	128.0	
3 РАДИОЛОКАТОР ДОРИ ВОРЗА	Россия	1988	диапазон 800 диапазон 1000	115 кВт 1.2 кВт
4. АРЕН наземная сеть связи Коммут. Сообщения	Россия	1991		
5. ДРУГИЕ Магнитофон ОВЧ передатчик Внутригородская связь	Венгрия Россия Россия	1986 1990 1988		16 каналов

(2) Светосигнальная система аэродрома

Светосигнальная система летного поля, такие как огни захода на посадку, светосигнальное оборудование ВПП и огни РД были установлены военным ведомством. Перронные прожектора установлены НАК. Согласно утверждениям службы аэропорта, планируется установка нового светосигнального оборудования аэродрома с помощью бюджета областных властей.

(3) Метеорологические средства

Система метеорологического наблюдения установлена в соответствии со стандартами ИКАО. Текущая информация и прогноз даются в каждую секцию УВД. Согласно работникам аэропорта, планируется установка нового оборудования с помощью областного бюджета.

Таблица 3.7.3 Существующие авиационные метеосредства (Андижан)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Примечания
1. Флюгер и анемометр	Россия	1982	
2. Измеритель температуры и точки росы воздуха	Россия	1982	
3. Барометр	Россия	1982	

3.8 Аэропорт Фергана

3.8.1 Общие сведения (Фергана)

В 1976 году Фергана была назначена региональным центром Ферганской долины бывшими советскими властями. В настоящее время Фергана выросла в девятый по величине город в Узбекистане с населением в 182 тысячи человек. В Фергане есть несколько отраслей промышленности, такие как нефтеперерабатывающая, включая производство авиационного топлива, производство удобрений, химической продукции, машиностроительное производство, а также текстильное и шелкоткацкое производство.

Ферганский аэропорт находится около 3 км к западу от центра Ферганы. В 1938 году был открыт первый Ферганский аэропорт для перевозки грузов. В 1965 году ВПП была удлинена до 2.000 метров, затем в 1988 и 1992 годах была проведена работа по усовершенствованию, чтобы обеспечить прием самолета Ил-76, включая дополнительное удлинение полосы до 2.860 метров длины.

Этот аэропорт - совместного использования, управляется и используется военными, за исключением сооружений гражданского пользования, таких как северный перрон и соединительная рулежная дорожка №6, которые были построены в 1978 году.

3.8.2 Объем авиаперевозок (Фергана)

Нынешний объем воздушных перевозок в аэропорту Фергана показан в Таблице 3.8.1. В настоящее время производится три (3) или четыре (4) регулярных полета в день в Ташкент на Ан-24 или Ту-154 и один (1) еженедельный полет в Москву на Ту-153. Иногда бывают чартерные рейсы в Индию, Пакистан, Сирию, ОАЭ и грузовые чартерные рейсы в страны СНГ. Объем пассажирских перевозок в ближайшие три года оказался около 50 тысяч постоянно. Этот аэропорт, вслед за Ташкентским аэропортом, обслужил второй по количеству объем груза. Хотя объем груза, обрабатываемого в Ташкенте и других городах недавно уменьшился до 20-30 % объема 1991 года, однако, снижение количества грузов в аэропорту Фергана был только 50 % от объема 1991 года. Это указывает на высокую скрытую потребность в грузах в Ферганском аэропорту.

Таблица 3.8.1 Объем авиаперевозок (Фергана)

Перечень		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	96/95	96/91
Движение самолетов (взлет и посадка)	Межд. СНГ									
	Месн.									
	Итого									
	Итого	не дано	не дано	не дано	2,690	2,567	2,758	3,027	1.12	-
Кол-во пассажиров (отправка) (000)	Межд. СНГ									
	Месн.									
	Итого	161.6	167.8	101.7	52.8	48.2	52.3	*	0.00	0.00
	Итого	161.6	167.8	101.7	52.8	48.2	52.3	*	0.00	0.00
Кол-во грузов (отправка) (тонн)	Межд. СНГ									
	Месн.									
	Итого	3,849.0	3,077.0	1,663.0	2,024.2	1,552.0	1,857.7	*	0.00	0.00
	Итого	3,849.0	3,077.0	1,663.0	2,024.2	1,552.0	1,857.7	*	0.00	0.00

3.8.3 Сооружения летного поля (Фергана)

(1) Географические данные аэродрома

- Географические координаты Сев. 40° 21' 30''
Вост. 071° 44' 42''
- Уровень аэродрома 625 метров
- Справочная температура аэродрома 35° С
- Магнитное склонение 4° Вост. (1995)

(2) Взлетно-посадочная полоса (ВПП)

Взлетно-посадочная полоса размерами 2.860 м длиной и 50 м шириной имеет компасную ориентацию 180°-360° против преобладающего направления ветра в 90°-270°. Поверхность ВПП состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного впервые в 1978 году и перестеленное в 1991 году. Прочность ВПП дается как PCN 50/F/B/W/T (170T) структура покрытия такова:

- 28 -38 см асфальтобетон (поверхность и слой основания);
- 40 см гравий (слой подушки)
- слой почвы песок/гранулированный

Средний уклон по длине ВПП составляет 1,4 % согласно информации САИ и не соответствует стандартам ИКАО со справочным кодом 4 по длине самолетного поля.

(3) Рулежные дорожки (РД)

Система РД состоит из четырех рулежных дорожек и одной параллельной рулежной дорожки для совместного использования военными и ПАК и одной соединительной рулежной дорожки №6 для связи с северным перроном, используемым в гражданской авиации.

Поверхность рулежных дорожек состоит из асфальтобетонного покрытия, построенного в 1978 году. Из всех рулежных дорожек соединительная РД №6 была покрыта заново в 1991 году.

В общем, поверхность соединительной рулежной дорожки №6, единственной, которую исследовательской группе ЛСА удалось осмотреть, производит впечатление хорошего состояния, и значительных дефектов во время инспекции обнаружено не было.

Ширина каждой рулежной дорожки дается следующая:

- выходная РД №1 18 метров
- выходная РД №2 18 метров
- выходная РД №3 18 метров
- выходная РД №4 18 метров
- РД №5 (заброшена)
- соединительная РД №6 24 метров

- параллельная РД 18 метров.

Прочность каждой РД следующая:

- выходная РД №1 PCN 29/F/B/W/T
- выходная РД №2 PCN 28/F/B/X/T
- выходная РД №3 PCN 28/F/B/X/T
- выходная РД №4 PCN 28/F/B/X/T
- РД №5 (заброшена)
- соединительная РД №6 PCN 28/F/B/W/T
- магистральная РД PCN 22/F/B/X/T~29/F/B/W/T

Структура покрытия соединительной рулежной дорожки №6 следующая:

- 26 см асфальтобетон (поверхность и слой основания);
- 24 см гравий (слой подушки);
- слой почвы песок/гравий.

(4) Перрон

Поверхность северного перрона состоит из асфальтобетонного покрытия, сделанного в 1978 году и переделанного в 1991 году. Имеется девять мест стоянки для самолетов Ил-76, Ту-154, Ту-134, Як-40, Ан-24 и других легких воздушных судов. В целом, поверхность северного перрона производит хорошее впечатление и во время инспекции значительных дефектов не было обнаружено. Прочность северного перрона составляет PCN 24/F/B/X/T и структура покрытия такова:

- 19 см асфальтобетон (поверхность и слой основания);
- 20 см гравий (бетонная подушка)
- слой почвы песок/гранулированный

(5) Дренаж

Для объектов аэродрома нет установленной системы дренажа по причине природного состава почвы и низкого количества осадков в этой зоне.

3.8.4 Аэровокзальный комплекс (Фергана)

(1) Здание пассажирского терминала

Нынешнее здание пассажирского терминала было построено из железобетона в 1988 году в зоне гражданской авиации, находящейся в северной части границ аэропорта.

Здание в двух этажах с пропускной способностью 200 пассажиров в час пик. Пассажиры обслуживаются только на первом этаже. Оборудования и помещения для прибывающих пассажиров в здании терминала нет. Прибывающие пассажиры должны идти пешком по проходу без потолка

после выхода из самолета на обочине. Помещение для прибывающих международных рейсов сейчас обновляется.

Планировка здания очень похожа на планировку в других аэропортах Узбекистана, в которых есть большие и открытые залы, регистрационные будки закрытого типа, магазины и закусочные.

(2) Здание грузового терминала

Здание грузового терминала было построено из железобетона на западной стороне зоны гражданской авиации; половина этой зоны используется офисом центра "Узавронавигация".

Основные грузы - это скоропортящиеся фрукты и овощи, предназначенные для Ташкента и Москвы.

(3) Здание УВД с КДП

Контроль над воздушным движением производится военными в совместно используемой контрольной башне.

(4) Административное здание

Специально отведенного административного здания нет, но на втором этаже здания пассажирского терминала отведены места для офисов НАК.

(5) Пожарная станция

У НАК нет своей пожарно-спасательной службы в аэропорту и действиями этих служб руководит военное ведомство.

(6) Другие здания

Нынешнее здание ВИП - это переделанное в 1988 году пассажирское здание, которое было построено в 1963 году.

Гараж и здания хранилищ находятся по западную сторону от здания ВИП.

3.8.5 Аэронавигационные средства (Фергана)

(1) Радионавигационные и радиотелекоммуникационные средства

Радионавигационные и радиотелекоммуникационные средства были, главным образом, установлены и управляются военным ведомством. Согласно утверждениям персонала аэропорта, ныне действующая ИЛС должна быть перенесена в Ургенч, в котором будет проходить модернизация по Проекту Модернизации Трех Аэропортов.

Радиотелекоммуникация под контролем Узавронавигации НАК показана ниже.

Таблица 3.8.2 Средства радиотелекоммуникации Уазэронавигации

Оборудование	Производитель	Дата установки	Частота (МГц)	Примечания
1. УВ/Г радиосвязь Возд/Земля "Аэродром"	Россия	1988	129.5	
2 AFIN наземная сеть фиксированная связь MSS коммутация Сообщений	Россия	1986		
3. ДРУГИЕ Магнитофон ОВЧ-передатчик ВЧ Внутригородская связь	Венгрия Россия Россия Россия	1986 1988 1986 1988	4.83, 4.145	16 каналов точка-точка

(2) Светосигнальное оборудование и энергоснабжение летного поля

Светосигнальное оборудование летного поля, такие как огни захода на посадку, огни ВПП и рулежных дорожек были установлены военными в 1987 году. Проекторы освещения стоянок были установлены НАК в 1987 году.

Согласно персонала аэропорта, система освещения Самаркандского аэропорта будет перенесена в Ферганский аэропорт позднее в этом году.

Два комплекта машинных генераторов со спецификациями в 3 фазы, 3-проводные, 400В 75 кВт для светосигнальной системы летного поля и радиотелекоммуникации были установлены НАК в 1987 году.

(3) Метеорологические средства

Система метеорологических наблюдений обеспечена в соответствии со стандартами ИКАО, как показано ниже. Текущая информация и прогноз даются в каждую секцию УВД - военную и гражданскую, а также метеорологическое отделение Ферганского аэропорта несет на себе функцию центра наблюдения за погодой для Ферганской долины.

Таблица 3.8.3 Существующие авиационные метеорологические средства (Фергана)

Оборудование	Производитель	Дата установки	Примечания
1. Флюгер и анемометр	Россия	1988	
2. Измеритель температуры и точки росы воздуха	Россия	1982	
3. Барометр	Россия	1982	
4. Дождьмер	Россия	1982	
5. Облакомер	Россия	1981	
6. Оборудование RVR (Измеритель дальности видимости на ВПП)	Россия	1982	Панельного типа
7. Факсимильное записывающее устройство	Россия	1982	
8. Погодный телеграф	Россия	1982	ВЧ и ЛД.
9. Другие			