

ПРАВДА ВОСТОКА

25
ноября
2015 года
среда
№ 228 (28182)
Основана
2 апреля
1917 года

ЦИФРА. ФАКТ
В целях сохранения позиций на внешних рынках в условиях сохраняющейся нестабильности на мировых рынках и неблагоприятной конъюнктуры цен на основные экспортные товары с начала года освоен экспорт 199 новых видов товаров на сумму более 102 миллиона долларов.

Защита интересов

"Верховный суд Республики Узбекистан является высшим органом судебной власти в сфере гражданского, уголовного и административного судопроизводства".

Из статьи 110 Конституции Республики Узбекистан.

С первых дней независимости одним из приоритетов политики Узбекистана стала защита прав и интересов человека, в связи с этим одна из важнейших задач - формирование целостной системы судебной власти. За последние годы в этом отношении произошли большие положительные перемены. В частности, наша уголовная система признана одной из самых либеральных.

Говоря об изменениях, нельзя не сказать, что они стали возможными благодаря прочному фундаменту - законодательной базе, в частности, Конституции Республики Узбекистан, отвечающей мировым стандартам. В ней отведена отдельная глава, раскрывающая основы устройства, формирования и направления деятельности судебной системы. Кроме того, в Основном Законе впервые предусмотрено введение института конституционного судопроизводства, закреплен принцип верховенства закона, а также гарантируется судебная защита прав и свобод каждого. Важнейшим нормативно-законодательным актом, регулирующим эту сферу, является Закон Республики Узбекистан "О судах" от 2 сентября 1993 года. Новая редакция этого документа, вобравшая в себя все достижения, принята 14 декабря 2000 года.

Значимые изменения внесены в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан. Во-первых, суды по своей юрисдикции разделены на уголовные и гражданские. Это позволило снизить нагрузку на судей и оптимизировать их работу. Факт увеличения количества рассмотренных гражданских дел с 1993 по 2015 год почти в четыре раза свидетельствует о существенном укреплении доверия граждан правосудию.

Во-вторых, около 75 процентов составов преступлений из категории тяжких, особо тяжких переведено в категорию преступлений, не представляющих большой общественной опасности и менее тяжких, с начала 2008 года отменена смертная казнь. Вместо нее предусмотрено наказание в виде пожизненного заключения. Назначается оно только за два вида преступлений - умышленное убийство при отягчающих обстоятельствах и терроризм. Во всем мире это воспринимается как практическое проявление гуманизма.

В результате либерализации уголовных наказаний наметилась устойчивая тенденция назначения наказаний, не связанных с лишением свободы. К примеру, если в 2000 году наказание в виде лишения свободы применено к 47,2 процента осужденных, то по итогам прошлого года этот показатель составил 30,7 процента.

Принципиальным шагом на пути к установлению независимого судебного контроля за досудебным производством стало введение института "Хабес корпус", то есть передача с 1 января 2008 года от прокурора судам права выдачи санкции на заключение под стражу в качестве меры пресечения. Это демонстрирует последовательность и позитивность имплементации общепризнанных международных стандартов в национальное законодательство.

Следует также отметить, что каждый гражданин на любой стадии уголовного процесса, а также в ходе судебного заседания может получить полноценную квалифицированную помощь адвокатов, для эффективной работы которых созданы все условия. Ныне защитники не обязаны получать письменное подтверждение от правоохранительных органов о допуске к участию в деле или разрешении на свидание с обвиняемым. Достаточно удостоверение и ордер из адвокатского учреждения. Никто не вправе препятствовать их профессиональной деятельности и воздействовать на них. Равенство прокурора и адвоката гарантируется. Соответствующие нормы внесены в уголовно-процессуальное законодательство.

Также в рамках либерализации правовой системы страны во исполнение Концепции дальнейшего углубления демократических реформ и формирования гражданского общества в стране внесены изменения и дополнения в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы. В частности, Уголовный кодекс дополнен нормой, согласно которой невыполнение субъектами предпринимательства договорных обязательств перед банками и другими финансовыми учреждениями по оказанным им услугам, в том числе по выданным кредитам, в связи с предпринимательскими и другими коммерческими рисками, не является основанием для привлечения работников банков и других финансовых учреждений к ответственности.

В Уголовно-процессуальный кодекс внесены изменения, позволяющие усилить судебный контроль при производстве дознания и предварительного следствия, расширить сферу применения института "Хабес корпус", обеспечить выполнение основной функции суда по справедливому ведению судебного разбирательства, а также реализовать общепризнанные принципы и нормы международного права в области защиты прав и свобод человека.

Граждане получили возможность защиты своих прав и интересов в суде апелляционной либо кассационной инстанции с участием адвоката.

Установление в законе нового порядка рассмотрения жалоб на решения суда первой инстанции стало гарантией своевременного исправления ошибок, допущенных судом первой инстанции, и исключения в судебной деятельности волокиты.

Работа в этом направлении продолжается. При Верховном суде в 2008 году создан Исследовательский центр по демократизации и либерализации судебного законодательства и обеспечению независимости судебной власти. Центр ведет плодотворное сотрудничество с международными организациями.

Безусловно, нельзя обойти стороной роль Пленума Верховного суда. В центре постоянного внимания этой высшей судебной инстанции - неукоснительное соблюдение, защита прав и интересов граждан, обеспечение законности и социальной справедливости, выполнение задач, вытекающих из практического применения законов, принятых в процессе реализации судебно-правовых реформ. За годы независимости Пленум принял свыше 80 постановлений по вопросам применения законодательства, обязательных для судов общей юрисдикции, других органов и в первую очередь органов предварительного следствия и дознания. Проекты постановлений комплексно изучаются членами Научно-консультативного совета при Верховном суде.

Все судебные реформы основаны в первую очередь на принципах гуманизма. Яркий пример - ежегодно объявляемые амнистии согласно статьям 80 и 93 Конституции Республики Узбекистан. Благодаря им многие граждане получают шанс на новую жизнь.

Основные цели проводимых судебно-правовых реформ - эффективная защита прав и свобод человека, обеспечение его благополучия, мира и спокойствия в стране, что служит весомым вкладом в деле построения правового демократического государства.

Азиз Абидов.

Пресс-секретарь Верховного суда Республики Узбекистан.



На пути между Европой и Азией

Полететь на самолете, поехать на поезде или на машине? Купить билет в кассе или забронировать по интернету? На какое время? Взять эконом-, бизнес- или VIP-класс? Заказать такси по прибытии или взять на месте? Когда дело доходит до любого рода передвижений по стране, мы всегда задаемся этими вопросами. Привыкли довольно быстро. А ведь еще не так давно, во времена Союза и в первые годы после его развала, вопрос был всего один: "На чем вообще туда можно доехать?" Слово "туда" означало большую часть населенных пунктов республики. Кто-то договаривался с владельцами машин, хотя из этого редко что-то получалось, поскольку автомобиль считался едва ли не космическим кораблем и плата за "путешествие в космос" озвучивалась соответствующая. Кто-то примыкал к товарнякам, кто-то добирался до пункта назначения всевозможными попутками. Словом, самым большим нонсенсом в то время был бы вопрос: "Как лучше добраться до пункта назначения?" Лучше не лучше, главное, хоть как-то добраться. Ситуация была похожа на меню не с готовыми блюдами, а с перечнем сырых продуктов. Как хочешь, где хочешь, так и готовь. Сегодня у нас есть полноценный выбор готовых "блюд". Мы не постраиваемся под обстоятельства и не рискуем, мы выбираем то, что устраивает нас в большей степени по уровню комфорта, цене и времени.

В рамках рубрики "Семь чудес Узбекистана", посвященной 24-годовщине Независимости, вспомним о том, с чего начинался в нашей стране транспорт, и попытаемся понять, почему сейчас, спустя самую малость, все то, что было тогда, кажется нам безмерной дикостью.

Шестой материал из цикла под рубрикой "Семь чудес Узбекистана" читайте на 2-3-й стр.



"Узбекская модель" развития: великое возрождение

Транспортная сфера: стремительные темпы интеграции страны в мировое экономическое пространство

→ СТР. 2

Яркое событие осени - открылась Ташкентская неделя моды

Повышение эффективности оказания медицинской помощи детям

Проект-выставка объединил искусство поэзии и фотографии

Домашний музей уникальных часов

Расширяется сотрудничество с музыкантами из Германии

Современный центр культуры и досуга населения

→ СТР. 4

Пульс страны

По сообщениям корреспондентов "ПВ" и УзА

Продукция высокого качества

В Ташкенте открылась выставка-ярмарка "Сделано в Узбекистане", на которой представлен широкий ассортимент строительной продукции, техники и оборудования от отечественных производителей.

Одной из главных целей выставки-ярмарки стала демонстрация качественной, а самое главное, доступной по цене отечественной строительной продукции, укрепление контактов между производителями и потребителями. Более 450 отечественных компаний и фирм смогли презентовать свои изделия, в числе которых сухие смеси, лакокрасочная, гипсовая и гипсокартонная продукция, печи, приборы учета потребления газа, профнастил и металлочерепица, спецдежда для различных строительных работ и многое другое.

Р. Бондарчук.

Почти стопроцентная доля

Казначейство Министерства финансов организовало пресс-конференцию на тему "Важность и значение привлечения субъектов малого бизнеса в систему государственных закупок".

Для дальнейшей реализации мероприятий по совершенствованию системы государственных закупок и обеспечения прозрачности этого процесса без малого четыре года назад внедрен и успешно реализуется более совершенный, открытый и прозрачный механизм проведения государственных закупок. Согласно новым правилам они осуществляются посредством участия бюджетных организаций в электронных торгах в режиме онлайн. Оператором электронных торгов выступает Узбекская республиканская товарно-сырьевая биржа. При этом главной торговой площадкой по государственным закупкам служит специальный информационный портал биржи.

Количество субъектов предпринимательства, участвующих в электронных торгах по государственным закупкам только за последнее время увеличилось более чем в пять раз, а их доля в поставке товаров превысила 99 процентов. Сейчас в ходе электронных торгов по государственным закупкам в среднем поступает шесть встречных предложений на одну заявку.

В ходе пресс-конференции также подчеркивалась важность знания законодательства в сфере государственных закупок, обеспечения прозрачности всего процесса, осуществления постоянного контроля за соблюдением бюджетной дисциплины.

Елена Исмаева.

Идеалы демократических реформ

В Андижане состоялся семинар "Законодательство и практика обеспечения надежной защиты прав и свобод граждан: опыт Узбекистана и Германии". Его организатором выступил Уполномоченный Олий Мажлиса по правам человека (Омбудсман) совместно с представительством Фонда имени К. Аленауэра в нашей стране.

Встреча собрала членов Сената парламента, депутатов Законодательной палаты, областных, районных и городских Кенгашей народных депутатов, представителей государственных и общественных организаций, СМИ, а также иностранных экспертов.

Участники подчеркнули, что реализуемые в Узбекистане под руководством Президента демократические реформы направлены на обеспечение верховенства закона во всех сферах жизнедеятельности. Республика ратифицировала более 70 международных документов в области прав человека. Принято 16 кодексов и более 650 законов. Важным стимулом в этой работе стало принятие на основе Концепции дальнейшего углубления демократических реформ и формирования гражданского общества в стране законов "О социальном партнерстве", "Об открытости деятельности органов государственной власти и управления". Действует комплексная

система национальных институтов по правам человека, среди которых особое место занимает Уполномоченный Олий Мажлиса по правам человека (Омбудсман).

Большой интерес экспертов и ученых Германии вызвал опыт Узбекистана в сферах развития института общественного контроля, механизмов социального партнерства ННО и государственных органов, вовлечения представителей третьего сектора в процесс рассмотрения обращений и адресной социальной поддержки уязвимых слоев населения.

По итогам семинара выработаны предложения и рекомендации по дальнейшему совершенствованию работы национальных институтов по правам человека, повышению правовой культуры граждан. В период пребывания Уполномоченного парламента по правам человека (Омбудсмана) в Андижанской области проведен выездной прием граждан.

Елена Южная.

Избирательная система: опыт Узбекистана и зарубежных стран

В Ташкенте состоялся международный "круглый стол" на тему "Демократизация избирательной системы и законодательства: опыт Узбекистана и зарубежных стран".

Мероприятие организовано Центральной избирательной комиссией Республики Узбекистан совместно со Всемирной ассоциацией избирательных органов. Координатором проектов ОБСЕ в Узбекистане, а также Сенатом и Законодательной палатой Олий Мажлиса, Институтом мониторинга действующего законодательства при Президенте Республики Узбекистан, Независимым институтом по мониторингу формирования гражданского общества, Институтом стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан.

Целью проведения "круглого стола" стало обсуждение вопросов развития избирательного законодательства зарубежных стран и Узбекистана, ознакомление международного сообщества с принятыми мерами по реформированию избирательной системы Узбекистана в соответствии с международными стандартами.

В его работе приняли участие эксперты Всемирной ассоциации избирательных органов, а также из Франции, Германии, Республики Корея, Латвии, члены Центральной избирательной комиссии Республики Узбекистан и территориальных избирательных комиссий, члены Сената и депутаты Законодательной палаты Олий Мажлиса, представители политических партий, Экологического движения Узбекистан, министерств и ведомств, негосударственных некоммерческих организаций, ученые и специалисты в области избирательного пра-

ва, представители средств массовой информации.

Открывая мероприятие, председатель Центральной избирательной комиссии Республики Узбекистан М. Абдуллоев подчеркнул, что за годы независимости в Узбекистане благодаря последовательной, поэтапной модернизации политической, государственной, правовой системы создана отвечающая самым высоким демократическим требованиям национальная избирательная система. На этой основе полностью реализуется право граждан на участие в управлении делами общества и государства. При этом важное значение имеет законодательное закрепление в Конституции и законах демократических принципов проведения выборов, сформированных на основе общепризнанных международных норм и принципов.

В ходе "круглого стола" особо отмечалось, что принципы свободы выбора и волеизъявления, прежде всего конституционное право каждого избирать и быть избранным в представительные органы государственной власти, положены в основу национальной модели государственности Узбекистана. Реформы в сфере выборов имеют системный, последовательный и взаимосвязанный характер.

Придавая Центральной избирательной комиссии Республики Узбекистан статус конституционного органа, занимающего особое место в системе государственной власти, который обеспечивает на практике подготовку и проведение выборов без всякого вмешательства других органов государственной власти, являясь его одной из важнейших гарантий всестороннего обеспечения демократичности, открытости и гласности выборов.

→ 4



"Узбекская модель" развития:

Становление независимого Узбекистана, основанное на разработанной Президентом Исламом Каримовым "узбекской модели" развития, стало образцом не только того, как в современном мире нужно решать губительные и всепоглощающие социально-экономические проблемы. Оно стало полноценным и многогранным подтверждением многих философских аксиом, в частности, того, что нет ничего невозможного. Как показал опыт нашей страны, распутывать в максимально сжатые сроки, при этом аккуратно,

можно даже такие клубки проблем государственного масштаба. Сегодня, если, например, разработать виртуальную модель экономической ситуации в Узбекистане образца начала 1990-х годов, ее вполне можно было бы использовать в качестве своеобразного симулятора государственного управления для будущих поколений. Прохождение этого симулятора было бы серьезным экзаменом и задачей даже не с одной, а с десятком звездочек, потому что готовых формул и аналогичных уравнений в этом контексте не существует.

Преодолеть эффект компаса

Исходные таковы: страна богата сырьем, но экспортировать его в чистом виде и в полном объеме на новые рынки за пределы зоны хождения советского рубля (стабильные в финансовом плане) нельзя. Во-первых, сырьевая экономика - это прямой путь к ее уязвимости и истощению, во-вторых, у страны просто-напросто не было экономически целесообразного выхода к международным транспортным коридорам - ни по автотрассам, ни по железной дороге, ни по воздуху. Чтобы создать и развивать транспортную инфраструктуру, необходимы были крупные иностранные инвестиции. Чтобы привлечь крупные инвестиции, надо было иметь подтверждение валютной платежеспособности. Чтобы подтвердить валютную платежеспособность, требовалось в кратчайшие сроки сформировать экспортноориентированный промышленный и аграрный секторы... хотя бы с прицелом на страны бывшего Союза. Такая география внешних поставок, конечно, мало что меняла в печальной финансовой картине, поскольку в большинстве случаев это означало не столько доход, сколько бесконечное ожидание расчетов по договорам поставок, но это было хоть что-то. Однако и тут не все так просто. Создать промышленность можно: земля, поддержка государства, желание, специализация, даже потенциальные заказчики - все это было. А как быть с оборудованием? Чтобы сформировать промышленный сектор, способный конкурировать с производителями далеко за пределами страны, необходимо было новое оборудование. Чтобы приобрести это оборудование, опять же нужны валюты и приемлемые варианты транспортировки от пункта отправления до пункта назначения. Такой вот замкнутый круг, который всего за четверть века под руководством Президента Ислама Каримова постепенно удалось разорвать, превратив страну в ключевой промышленный и транспортный центр Центральноазиатского региона.

В наследие от бывшего Союза Узбекистану досталась полностью атрофированная система транспортного сообщения. Ни автомобильный, ни железнодорожный, ни воздушный транспорт не имел выхода к южным, западным и восточным международным транспортным коридорам. Тогда в связи с тем, что весь процесс транспортировки проходил через территорию России, для Узбекистана было доступно только северное направление. Своеобразный эффект компаса. В результате, чтобы уже в условиях независимости экспортировать, например, сельскохозяйственные агрегаты в Индию, сначала вагоны с ними пришлось бы отправлять в порты северных стран-соседей и уже оттуда на грузовых судах в пункты назначения либо делать не менее долгий и накладный крюк по железной дороге. Южные направления, через которые могли бы быть самые короткие и, следовательно, самые экономичные маршруты, просто обрывались в крупных городах южных и восточных соседей.

Страны, приходилось преодолевать существенное расстояние по территории Туркменистана, а чтобы приехать на машине или поезде из Ферганской долины в любой другой регион страны - по территории Таджикистана. Это негативно сказывалось и на стоимости перевозок, и на комфорте, если дело касалось пассажирских рейсов.

После обретения независимости перед Узбекистаном встала очень непростая задача - нужно было с нуля строить тысячи километров автомобильных и железных дорог, реконструировать имеющиеся, формировать собственный транспортный сектор, в котором было бы достаточно пассажирских и грузовых вагонов, машин и самолетов, строить новые аэропорты и вокзалы, заправочные станции и так далее. Все это необходимо было делать очень оперативно, поскольку от того, какой в стране будет транспортная инфраструктура, зависела и экономика, и здоровье населения, и общественная жизнь, и темпы интеграции Узбекистана в мировое сообщество.

Лучшие аэропорты - в Узбекистане

Когда в 1992 году в соответствии с указом главы государства на базе управления гражданской авиации, входившего в структуру советского "Аэрофлота", образовали самостоятельную национальную авиакомпанию "Узбекистон хаво йуллари", многие сочли это событие просто сменой вывески. Мол, что может из-



мениться: самолеты те же, пилоты тоже. Разве что цены в связи с приходом рыночной экономики совсем другие. Как и во всех остальных вопросах, касающихся реформирования страны на первых порах, скептики глубоко заблуждались. За этим решением крылась дальновидная стратегия развития сферы воздушных перевозок.

В авиакомпании сохранился солидный парк самолетов, но их техническое состояние оставляло желать лучшего. В ангаре не было ни одного самолета, который бы полностью соответствовал современным на тот момент требованиям. Основу летной техники составляли старенькие Ан-24 и Як-40, которые практически полностью отработали свой ресурс. А поскольку самостоятельная авиакомпания предстояло выходить на международные линии, ситуацию с техникой необходимо было кардинально менять. Ни Ан, ни Як, тем более в таком состоянии не позволяли выйти за пределы собственного воздушного пространства.

Открытие международных маршрутов требовало огромных затрат в первую очередь на покупку межконтинентальных лайнеров, но в то же время это был единственный вариант, который мог удержать молодую авиакомпанию на плаву. Тому было три основные причины. Во-первых, начиная с 1991 года во всех странах СНГ количество пассажиров, летающих самолетами, резко сократилось сначала на 50 процентов, а затем еще на 25 и далее по нисходящей. Соответственно, работать исключительно внутри страны или в крайнем случае на постсоветском пространстве было убыточно, неэффективно и бесперспективно. Такой результат спровоцировал разрыв экономических связей, сопровождавшийся сбоями и полным отсутствием поставок необходимых материалов и запчастей для самолетов, а также сумасшедшим колебанием цен на авиационное топливо. Цена билетов на самолет для многих стала неподъемной.

Вторая причина заключалась в мировой финансовой нестабильности. В связи с кризисом начала 1990-х годов многие зарубежные авиакомпании постоянно сокращали количество международных рейсов и отказывались открывать новые. С каждым месяцем делать это становилось все сложнее. В такой ситуации национальному авиаперевозчику Узбекистана представлялась хорошая возможность заявить о себе не просто, как о молодой компании, но и о полноценном участнике рынка авиационных услуг, который готов и может преодолевать объективные трудности в своей работе. И, наконец, третья причина - реальная возмож-

ность сформировать валютные запасы. А они были жизненно необходимы для восстановления поставок запасных частей, переобучения кадров за рубежом и привлечения в страну иностранных специалистов-авиаторов, приобретения новых самолетов, открытия иностранных представительств компании и так далее.

На первое время частично решить проблему с самолетами, способными обслуживать международные рейсы, авиакомпания смогла за счет приобретения по относительно доступной цене нескольких межконтинентальных Ил-62 у бывшей немецкой авиакомпании "Интерфлюг", прекратившей свое существование в 1991 году в связи с объединением Германии. Эти самолеты могли выполнять беспосадочные полеты протяженностью шесть-семь тысяч километров. Так появилась возможность включить в разработку карты маршрутов страны Европы, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Уже в 1992 году из Таш-

кента открыли рейсы в Лондон, Карачи, Дели, Куала-Лумпур, Тель-Авив и Пекин.

Приобретать новую технику напрямую у самолетостроительных компаний возможности тогда еще не было... даже за рубли. Если до этого управление гражданской авиации покупало у бывшего авиапрома самолеты по цене от трех до семи миллионов рублей, то после распада СССР производители стали заламывать в прямом смысле заоблачные цены. Например, за Ил-86 требовали уже 235 млн рублей и два миллиона долларов дополнительно. Аналогичная ситуация складывалась и с топливом. Сначала одна тонна стоила 130 рублей, а спустя несколько месяцев уже 14 тысяч. Изменить ничего нельзя было. На любые недовольства производителями отвечали: "Не хочешь, не покупай!"

Строя свою работу исходя из пятого принципа "узбекской модели" развития: сильная социальная политика - надежная гарантия экономических преобразований, национальный авиаперевозчик смог решить в сложнейшей ситуации первые два года целый ряд вытекающих друг из друга проблем. Несмотря на развал экономических связей с республиками, входившими в состав бывшего Союза, и непредсказуемый рост цен, здесь в первую очередь сделали все возможное, чтобы сохранить и обеспечить необходимый объем работ и не допустить сокращения штата. Например, наряду с капремонтом самолетов Ил-62М на ташкентском авиаремонтном заводе (ныне авиационное предприятие "Uzbekistan Airways Technics") по собственной инициативе освоили сложный технологический процесс восстановления широкофюзеляжных пассажирских лайнеров Ил-86, которые стали обслуживать рейсы средней дальности. Вернули в небо и практически все стоявшие до этого на приколе транспортные самолеты Ил-76. О том, насколько качественно механики реанимировали "крылатые машины" свидетельствует тот факт, что за все время их повторной эксплуатации не произошло ни одного инцидента. Более того, именно "Узбекистон хаво йуллари" первой среди всех авиакомпаний СНГ в 1993 году получила Европейский сертификат качества.

Чтобы не простилав малярный цех из-за отсутствия растворителя, оплату за который поставщики требовали в валюте, по отдельности стали приобретать все необходимые компоненты и производить его для собственных нужд самостоятельно. Чтобы загрузить работой высвободившихся специалистов в цехе по ремонту бытового оборудования стали шить туристические рюкзаки и палатки для сети розничной торговли. В связи с высоким спросом на это снаряжение часть продукции даже отправляли в другие страны. Так сумели сократить простои и обеспечить всему коллективу стабильную работу.

Каждый год география полетов самолетов НАК "Узбекистон хаво йуллари" пополнялась несколькими новыми международными рейсами. Исходя из потребностей комфорта на мировых линиях авиакомпания стала, несмотря на экономические трудности, приобретать новые машины класса Ил-62, Ил-76 и Ту-154, оснащенные самой современной на тот момент элект-

Из воспоминаний пилота "Узбекистон хаво йуллари":

"Когда мы были в заграничной командировке, молодые диспетчеры, побывав в кабине нашего самолета, заметили: "Да там полно компьютеров!" Это услышал кто-то из тамошних ветеранов и, не поняв в чем дело, со всей серьезностью сообщил, что мы в корыстных целях перевозим бытовые компьютеры".

А уже в 1996 году, спустя год после того, как наши пилоты впервые совершили трансконтинентальный перелет из Ташкента в Нью-Йорк, в столице приземлился первый в летном парке Boeing-767. Фактически именно с этого момента начинается настоящая современная история национального авиаперевозчика. В этот год Узбекистан стал еще одной страной с собственным центром управления воздушным движением. Его услугами сейчас пользуются почти 200 зарубежных авиакомпаний. Он объединил соответствующие системы всех аэропортов страны, которые, кстати, в годы независимости полностью реконструированы в соответствии с мировыми стандартами и обладают статусом международных. Три из 11 международных аэропортов нашей страны в общей сложности 18 раз становились победителями в конкурсе "Лучший аэропорт года стран СНГ", проводимого Ассоциацией "Аэропорт" Гражданской авиации среди воздушных гаваней, обслуживающих ежегодно от 100 до 500 тысяч пассажиров.

Особый статус приобрел международный аэропорт "Навои", на базе которого уже почти шесть лет функционирует один из крупнейших и наиболее технологически оснащенных логистических центров "международный интермодальный центр логистики (МИЦЛ)". За все годы своей работы, включая первую половину этого года, его совокупный грузооборот превысил 219,7 тысячи тонн. Два переоборудованных грузовых самолета Boeing доставляют грузы из Навои в Дели, Мумбаи, Франкфурт, Амстердам и Шанхай, сообщаясь таким образом с ключевыми логистическими хабами в восточном и западном направлениях. Как отметил Президент Ислам Каримов в докладе "Мировой финансово-экономический кризис, пути и меры по его преодолению в условиях Узбекистана", создание международного интермодального центра логистики позволит не только использовать его в качестве трансконтинентального транспортно-экспедиционного узла, соединяющего Юго-Восточную Азию с

Европой, но и содействовать созданию новых высокотехнологичных производств в Навоийской области и соседних регионах. На территории самого центра организован полный цикл логистического обслуживания грузов, включая хранение скоропортящихся грузов в специальных холодильных и морозильных камерах, а также камер обогрева и многое другое.

Сегодня парк пассажирских самолетов НАК "Узбекистон хаво йуллари" - это исключительно современные и высококомфортабельные лайнеры. Только за последние несколько лет его пополнили десять самолетов Airbus A320 и четыре Boeing-767-300 ER. Что же касается Ил-86 и Ил-62, их полностью вывели из эксплуатации еще десять лет назад. Промышленный рейс самолетов Ту-154 состоялся под самым занавесом 2010 года. Последними городами, в которых один из них совершил посадку в новогоднюю ночь, были Нукус и Ташкент. А уже совсем скоро, буквально через несколько месяцев, в Ташкент прибудут два лайнера Boeing-787-8 Dreamliner. НАК была одной из первых авиакомпаний в мире, которая подписала с производителем контракт на поставку этих

самолетов. Строго придерживающийся политики обеспечения максимальной безопасности полетов и повышенного комфорта национальный авиаперевозчик и на этот раз заблаговременно тщательно прорабатывает все детали. Совместно с компанией "Boeing" на базе авиапредприятия "Uzbekistan Airways Technics" уже создано новое предприятие по ремонту крупных элементов конструкции самолетов, изготовленных из композиционных материалов. Boeing-787-8 Dreamliner как раз и есть тот самый первый в мире самолет, в строительстве которого использованы композиционные материалы.

Сквозь облако на поезде

Начало 1990-х годов для железнодорожного транспорта складывалось не лучшим образом. В то время как авиация и автомобильный парк приняли на себя основную удар либерализации цен в соседних странах, железные дороги с трудом справлялись с наплывом пассажиров, для которых поезд был единственной возможностью добраться до пункта назначения по доступной цене. Вот что писал один из журналистов, комментируя фотографию с пассажирами, висающими на поручнях снаружи поезда:

"Глядя на этот фотоснимок, читатель наверняка вспомнит кадры из фильмов о войне. Но это день сегодняшний... И подобные штурмы поездов стали привычной картиной на многих станциях. Резко подорожавшие билеты на самолеты и автобусы сделали железнодорожный транспорт самым дешевым и... неприступным. Между тем увеличение пассажиропотока совпало с сокращением числа поездов. К тому же, приобре-



тав билет на поезд, пассажир не получает гарантии, что ему удастся доехать до места назначения. Нужно суметь удержаться в поезде или на нем в прямом смысле. И здесь не приходится рассчитывать на помощь проводников. Единственное, что им иногда удается, - это не пропустить безбилетников в вагон".

В корне изменил положение дел в сфере железнодорожного транспорта указ Президента о создании на базе Среднеазиатской железной дороги самостоятельной акционерной компании "Узбекистон темир йуллари". Произошло это в 1994 году. Новой организации, работающей на условиях самоуправления, предстояло не просто решить проблемы, подобные "зайцам" на крыше, а полностью перестроить структуру работы, начать активное увеличение пассажирского и грузового подвижного состава, в том числе за счет капитального ремонта, расширить национальную и международную железнодорожную систему, которая должна была проходить через Узбекистан, и многое другое.

Первым делом руководство республики поставило перед железнодорожниками задачу решить вопрос с обособленностью северной, южной и



Великое возрождение

6 Транспортная сфера

восточной частей страны с точки зрения железнодорожного сообщения. Тогда еще не существовало понятия "проехать на поезде через всю страну", поскольку чтобы попасть, например, с одного ее конца на другой, приходилось почти полдня ехать по территории соседних государств.

В тот же год началось масштабное строительство железнодорожной ветки протяженностью 358 километров, напрямую связывающей Навои, Учкудук, Султан Увайстог и Нукус. Это был первый серьезный экзамен для всех представителей отрасли. Компания "Узбекистон темир йуллари" должна была доказать свою состоятельность в качестве инвестора внутренних проектов, железнодорожные строители - умение выполнять нестандартные задачи, не имея при этом соответствующего опыта.

Ввод новой ветки в эксплуатацию спустя всего шесть лет с момента начала строительства показал, что испытание пройдено с большим успехом. Железнодорожная компания сумела реализовать проект без привлечения заемных средств извне. Строители идеально справились с прокладкой не только самого железнодорожного полотна, по которому успешно проходят десятки пассажирских и грузовых составов, но и уникального для нашей страны моста. Через Амударью сейчас пролегает единственный в Центральной Азии совмещенный железнодорожно-автомобильный мост длиной 681 метр. Кстати, возвращаясь к вопросу о бывшей обособленности территорий нашей страны, напомним, что до сдачи в эксплуатацию этого моста даже у соседствующих друг с другом Каракалпакстана и Хорезмской области не было внутреннего транспортного коридора.

или на отдельных участках высокая вероятность схода селей и лавин, ее прекрывают. В результате водителям приходится съезжать на обездвиженную трассу, описывая круг в несколько десятков километров.

В 2003 году Кабинет Министров принял решение о начале строительства важнейшего участка единой национальной железнодорожной системы - высокогорной линии Ташгузар - Байсун - Кумкурган протяженностью 223 километра. На возведение этого сложнейшего инженерного сооружения, особенно для нашей страны, которой никогда раньше не при-

высокогорной ветки, у таксистов спрашиваю, как лучше доехать до Дехканабада, те в один голос отвечают, что можно на машине или маршрутке с двумя пересадками, но лучше дождаться прибывающего по расписанию поезда, особенно если едут пожилые люди.

Для грузовых поездов, перевозящих продукты промышленного производства - нефть, газ, цемент, шифер, металлолом, удобрения и многое другое, на каждой из 16 станций высокогорной дороги пристроены дополнительные линии. На них они ожидают своего отправления, не препятствуя движению других составов.

Железные дороги Узбекистана занимают достойное место в международной системе железнодорожных перевозок, являясь важнейшим звеном трансрегиональных транспортных коридоров. Еще с древних времен по территории современного Узбекистана пролегал Великий шелковый путь, где сходились многочисленные торговые маршруты, шел интенсивный взаимобмен между различными цивилизациями. И сегодня Узбекистан обладает значительным транспортно-коммуникационным и транзитным потенциалом, соединяя магистральными железнодорожными путями Восток и Запад, Юг и Север.

Ислам Каримов

ходило сталкиваться с подобными задачами, ушло всего три года. При этом абсолютно весь объем работ отечественные предприятия выполняли собственными силами.

Высота пролегания высшей точки железной дороги - станция "Акрабат", она же граница между Кашкадарьей и Сурхандарьей - сравнима с пятью Ташкентскими телебашнями. Здесь, на высоте 1800 метров над уровнем моря, поезда в буквальном смысле пронзают облака. Самая низкая точка ветки находится на высоте 350 метров над уровнем моря - это без малого высота одной Ташкентской телебашни.

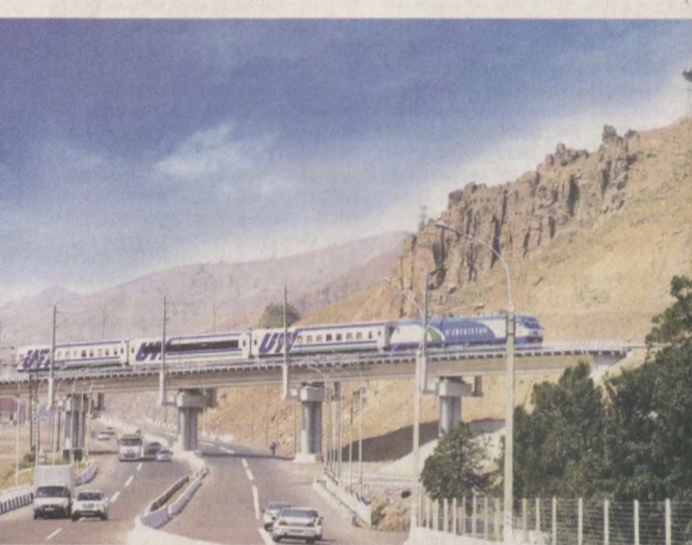
Ввод в эксплуатацию железной дороги "Ташгузар - Байсун - Кумкурган" поставил долгожданную точку в транспортной обособленности Сурхандарьинской области. Теперь этот важнейший экономический регион страны вкюпе с Кашкадарьей может в полную силу задействовать свой природный и промышленный потенциал. Исключительные перевозки по территории Туркменистана не только освободили нашу страну от необходимости платить соседнему государству за транзит до 50 млн долларов в год, но и более того обеспечило поступление дополнительных валютных средств в объеме до

не осталось и следа. После того как в 2001 году ввели в эксплуатацию АО "Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов", абсолютно весь подвижной состав либо полностью модернизировали, либо заменили новыми вагонами собственной сборки. Результатом этой работы стали, в частности, современные скоростные поезда "Регистан", "Шарк" и "Насар". Кроме того, в сфере пассажирских перевозок активно набирает обороты тенденция расширения высокоскоростных маршрутов - не так давно, помимо Самарканда, поезд "Афросиаб" стал курсировать по направлению Ташкент - Карши - Ташкент. Тысячами исчисляется парк новых грузовых вагонов различных модификаций, выпущенных на ДП "Литейно-механический завод" АО "Узбекистон темир йуллари".

По своим дорогам на своих машинах

"Легковые машины были только у партийных и советских руководителей, так что надежда на этот вид транспорта исключалась. Разве кто-то из них очень сильно был заинтересован в присутствии журналиста и брал его с собой. Но такое случалось редко. Мало было и грузового транспорта. Часами выстаивали на дорогах в ожидании попутки. Но это еще не все. Тогдашние дороги были грунтовыми. И хотя и ровняли их, и ухаживали (у колхозов была особая повинность - поливать земляное полотно), делу это не помогало. Грузовик, скривя всеи соединениями, тяжело переваливался на ухабах. Видно его было километров за пять по огромному облаку пыли. Например, дорога в Шават и Гурлен отнимала половину дня, в Хазарасп - весь день", - так один из наших коллег в середине 1990-х годов вспоминал о своих командировках. Два года назад, когда я ездил в командировку в Каракалпакстан, дорога из Нукуса в Шават заняла от силы два часа. Сейчас между этими городами пролегает отрезок Узбекской национальной автомагистрали. К каждому поселку Шаватского района ведет асфальтированная дорога. Поймать попутку - дело пяти минут, по всем межпоселковым и междугородним направлениям курсируют автобусы и маршрутки. Попробуйте найти в нашей стране хотя бы один населенный пункт (не важно какого размера), в котором нет автомобильной дороги. Не найдете! Узбекская национальная автомагистраль, проложенная по инициативе Президента Ислама Каримова, объединила всю республику от края до края: Ташкент и Термез, Ферганскую долину и Бухару, Навои и Нукус и так далее.

Это уникальная магистраль. Ее построили за считанные годы и ездят по ней в основной массе легковые и грузовые машины различных модификаций, автобусы и маршрутки отечественного производства - Chevrolet, MAN, Isuzu. Наша страна сегодня входит в число 52 государств, имеющих собственную автомобильную промышленность, а по объемам производства входит в первую 30-ку. Решение главы нашего государства еще на заре независимости о необходимости формирования собственного автопрома позволило решить целый ряд важнейших социально-экономических проблем как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе. В частности, за прошедшие годы в стране сформировался полноценный рынок таксомоторных услуг и грузовых перевозок, обновился и постоянно расширяется автобусный парк для внутригородских и междугородних маршрутов, полностью оснащены техникой некоторые социальные службы - пожарные подразделения, автотранспортные предприятия "Махсустрэн" и другие. По последним данным АК "Узавтосаноат", в следующем году на СП ООО "JV MAN Auto-Uzbekistan" начнется серийное производство крупногабаритных городских автобусов MAN A22. Таким образом, уже практически весь национальный парк автотранспорта различного предназначения и модификаций будет формироваться силами отече-



ственных предприятий. Двадцать лет назад мы думали над тем, насколько реально производить в Узбекистане автомобили, а сегодня пытаемся вспомнить, есть ли какие-то сферы деятельности, в которых не используются универсальные или специализированные машины узбекистанского автопрома. Такие еще остались, и то не на сто процентов, но их ничтожно мало.

Все это закладывает колоссальные экономические перспективы нашей страны уже в ближайшем будущем. Например, почему в первые годы независимости система общественного транспорта находилась на грани краха? Опять же в связи с односторонней сырьевой экономикой Узбекистана времен Союза и последующей либерализацией цен в странах-поставщиках техники, комплектующих и топлива. Мы абсолютно во всем зависели от внешних факторов. Купить новый автобус, троллейбус, трамвай или вагон метро было нереально. Не менее реально было и их обслуживание. Цена одного автобуса в одночасье возросла в 24 раза, легковой автомобиль для такси - 81 раз, бензина - 42, электроэнергии - 3,7, одной автомобильной шины - 21,5 раза. Расходы на перевозку одного пассажира на общественном транспорте составляли при таком раскладе в среднем 2,64 рубля. Покупать билеты за такую цену у людей просто-напросто не было возможности. В качестве временной меры руководство республики установило тогда фиксированную стоимость проезда во всех видах городского транспорта в размере одного рубля. Остальное, чтобы покрыть затраты перевозчиков на содержание транспорта, оплачивали из средств Госбюджета. При всем при том государство сохраняло право бесплатного или льготного пользования транспортом для участников войны, студентов и учащихся и некоторых других групп граждан. На эти цели из бюджета выделяли сумму, равную четверти всех расходов, направленных на покрытие транспортных издержек.

Выгадав время, изыскивали пути обеспечения, нефтеперерабатывающих заводов необходимым сырьем, чтобы увеличить производство собственного горючего. На промышленных предприятиях разместили заказы на освоение выпуска необходимых для транспортных средств оборудования и запчастей. Ответственным министерствам и ведомствам поручили закупку новых машин за рубежом и доставку их по бартеру. Словом, выстояли и добились стоящих перед молодой страной масштабных целей.

Вместо послесловия

Менее чем за четверть века Узбекистан создал практически из ничего собственную полноценную и многофункциональную авиационную, железнодорожную и автомобильную инфраструктуру. Старые Яки и Аны, неподъемная цена авиабилетов, ограниченность маршрутов даже внутри страны, поезда, набитые до отказа пассажирами в и на вагонах, пыль и бездорожье, транспортные тупики - все это осталось в прошлом, которое было бы не с нами. Участие Узбекистана в реализации проектов по созданию международных транспортных коридоров позволило оптимально на сегодняшний день диверсифицировать маршруты для внеш-

ней торговли. А экспортная мощь нашей страны была и остается главной составляющей развития всего комплекса социально-экономических задач. В том числе за счет развития транспортных коридоров по всем внутренним и внешним направлениям только в период с 2000 по 2013 годы внешнеторговый оборот увеличился более чем в четыре раза - с 6,2 до 29,5 млрд долларов. В частности, импорт - с 2,9 до 13,9 млрд долларов, экспорт - с 3,3 до 15,6 млрд долларов.

Сформировав собственную полноценную транспортную инфраструктуру, наша страна не только доказала экономическую мощь, но и утвердила свой статус важного геополитического субъекта в Центральноазиатском регионе и мире в целом. По территории нашей страны сейчас проходят один из восьми основных маршрутов международной азиатской сети автомагистралей, начинающийся в Шанхае (Китай) и заканчивающийся на границе Турции и Болгарии; европейская автодорога E40, связывающая Францию, Бельгию, Германию, Польшу, Украину, Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Кыргызстан (именно по территории нашей страны проходит наиболее длинный отрезок этой трассы - Ташкент, Джизак, Самарканд, Навои, Бухара, Нукус, Кунград); магистраль E60, которая пролегалет от главных портов Франции и далее следует через Швейцарию, Австрию, Германию, Венгрию, Румынию, Грузию, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан. Тот факт, что Узбекистан является одной из двух стран мира, для которых путь к морю в любом направлении лежит через два соседних государства, сегодня уже не так влияет на уровень внешнеэкономической активности нашей страны и ни при каких обстоятельствах не ставит нас в зависимость от политической ситуации в той или иной транзитной зоне. Раньше доступ к морю обеспечивал только один маршрут, сегодня семь, что позволяет эффективно сотрудничать в сфере ВЭД абсолютно со всеми странами. Говоря об эффективности, мы подразумеваем финансовое издержки на транспортировку грузов. Наша страна сегодня сама выбирает, какой маршрут ей лучше использовать в той или иной ситуации. Это могут быть транспортные магистрали, ведущие к портам Прибалтики, Украины и России, Грузии и Турции, стран Персидского залива, Китая и так далее. Достигнутый результат в этом вопросе позволил Узбекистану стать по-настоящему независимым, так как теперь нам уже никто не сможет диктовать неприемлемые для нас условия интеграции в мировую экономику. Кроме того, выступая связующим звеном между Западом и Востоком, наша страна доказала, что представляет собой надежного и пунктуального партнера. Это говорит о том, что геополитическое влияние вопреки современному представлению о нем используется не в качестве инструмента давления или манипулирования партнерами, а в качестве гарантии собственной независимости, самостоятельности и самодостаточности.



2015 г.

Люди добирались с одного берега Амударьи на другой на барже, а машины и поезда выписывали огромные круги на обездвиженных магистралях.

Не менее удручающие обстояли дела на юге страны. Много десятилетий Гиссарские горы, простирающиеся между Кашкадарьей и Сурхандарьей, преграждали строителям железных дорог путь из одного региона в другой. Это та самая горная цепь, на которой расположена высочайшая точка Узбекистана. Чтобы доехать из Карши в Термез и наоборот, поездам приходилось описывать круг протяженностью 170 километров по территории Туркменистана. Транспортировка грузов транзитным маршрутом оборачивалась немалыми валютными затратами, а пассажиры теряли на обездвиженной дороге порядка семи часов.

Южная часть национальной автомагистрали, также проходящая через Гиссарские горы, была единственным, но далеко не самым надежным вариантом прямого транспортного сообщения между севером и югом страны. Бесчисленные подъемы и спуски - так можно описать эту трассу в двух словах. Как и на Камчикском перевале в Ферганской долине, в сезон осадков и заморозков, когда дорога заснежена

Чтобы обеспечить поездам плавный подъем, в ходе буровзрывных мероприятий строители "скосили" сотни горных вершин. Некоторые из них приходилось понижать более чем на 60 метров. Чтобы исключить вероятность схода селей на железнодорожном полотне с соседних вершин, вдоль всей дороги провели в общей сложности 564 водоотвода.

"Объем земляных работ, проведенных за прошедшие 33 месяца, составил 52,5 миллиона кубометров, причем половина пришлось на бурение и взрывы скал. Только представьте себе: если из этого грунта построить стену высотой три метра, то она, общей протяженностью 43 тысячи 250 километров, опояшет всю нашу планету!" - отметил Президент Ислам Каримов, выступая на церемонии открытия железной дороги в августе 2007 года.

На протяжении всего высокогорного отрезка построили 43 маленьких, средних и больших моста. Самый длинный из них - 234,2 метра. Высота опор достигает 45 метров над землей. Машинисты признаются, выезжать на мост над ущельем в первый раз было страшно. Теперь привыкли - обычное дело.

Когда в Кумкургане, конечной точке

15 млн долларов за перевозку транзитных экспортно-импортных грузов других стран. Нагрузка на автотрассу на наиболее загруженном участке по проектным расчетам сократилась на 550 млн тонно-километров в год.

Но, пожалуй, ключевой результат реализации этого проекта - бесценный опыт наших строителей в возведении столь сложных объектов. Сейчас они находят свое практическое применение при строительстве еще одного важнейшего проекта транспортной инфраструктуры - железной дороги Ангрэн - Пап протяженностью 125 километров. Уже в следующем году жители нашей страны в любое время года смогут беспрепятственно доехать из любого уголка республики в регионы Ферганской долины на поезде. Кроме того, этот опыт сыграет решающую роль при расширении действующих и строительстве новых трансрегиональных железнодорожных коридоров через Узбекистан в Европу и Азию.

Всего за 24 года компания "Узбекистон темир йуллари" практически завершила создание в стране единой национальной железнодорожной системы. От старых поездов, больше напоминающих связку консервных банок,



Марк Орлов.
Корр. "Правды Востока".
Фото Рашида Галиева
и У.А.

Отражение красоты и традиций Востока

В столице открылась Ташкентская неделя моды - одно из самых ярких событий осени. В течение пяти дней в ее рамках в Центре творчества молодежи, Национальной библиотеке Узбекистана имени Алишера Навои будут проходить мастер-классы, семинары-тренинги, показы и конкурсы, а также заключительное Gala-fashion шоу. Главным организатором мероприятия - Ассоциация дизайнеров и модельеров Республики Узбекистан "Osyo Ramzi".

На протяжении нескольких лет ассоциация проводит целенаправленную плодотворную работу по продвижению бренда "Узбекская мода" в мировой fashion-индустрии. На сегодняшний день в Узбекистане под ее эгидой сформированы действующие школы дизайнеров и творческие студии, работающие в различных направлениях, уже завоевавшие своих почитателей. Подготовка к Неделе моды велась в течение года в тесном контакте с дизайнерами Италии, Франции, Великобритании. Состоялся ряд визитов делегаций специалистов Узбекистана в Милан, в свою очередь с мастер-классами и семинар-тренингами нашу страну посетили дизайнеры Италии, Франции, Кореи.

Ташкентская неделя моды соберет под своим началом талантливых, успешных, ярких и самобытных дизайнеров, мастеров и специалистов индустрии красоты. Ее главная эстетическая линия - отражение красоты и традиций Востока в современной действительности. Основная задача - пропаганда узбекской моды, развитие творческого потенциала молодых дизайнеров, выяв-

ление новых имен, открытие широких перспектив для молодых дизайнеров, формирование профессиональной среды, создание зоны международного сотрудничества мировой индустрии моды и многое другое.

Открыл Неделю Республиканский конкурс стилистов, визажистов и nail-art. Своим разнообразием и захватывающим зрелищем станет дефиле "Молодые дизайнеры". Оно представляет для участников конкурса уникальную возможность заявить о себе, продемонстрировать свои новаторские работы, послужит стимулом для студентов и молодых дизайнеров к творчеству, поиску новых идей в мире моды. В конкурсе примут участие студенты, учащиеся профессиональных колледжей и академических лицеев и "свободные художники". На подиуме будут представлены коллекции, ярко отображающие полет творческой фантазии, стремление к нестандартным подходам и разносторонний интерес молодых дизайнеров. В некоторых работах используются новые материалы, формы и методы, многие авторы

для создания современной одежды черпали вдохновение в национальных исторических костюмах.

Одним из ежегодных ярких событий по традиции станет Фестиваль "Национальное платье", собирающий талантливых дизайнеров из разных уголков страны. Как отмечают специалисты, он не только демонстрирует разнообразие форм, тканей и дизайнерских подходов в различных областях Узбекистана, но и становится символом бережного отношения к историческому костюму, что является уникальной особенностью узбекского народа. Именно поэтому фестиваль привлекает зарубежных дизайнеров как уникальную информационную платформу моды и источник неисчерпаемого вдохновения.

Наряду с уже полюбившимися Фестивалем "Национальное платье" и молодежными показами особенностью профессиональной Недели моды являются показы от наиболее известных и успешных отечественных дизайнеров. Они представляют авторские коллекции, навеянные последними трендами мировых подиумов, которые отличаются яркой индивидуальностью, тонким чувством стиля и особым эстетическим пониманием национального колорита, традиционной культуры и искусства.

Специальным гостем станет почетный президент Национальной палаты моды

Итали господин Марио Бозелли. В программе также ожидаются авторские показы итальянских дизайнеров с последними коллекциями Миланской недели женской моды-2015. Все богатство разнообразия традиций и современных исканий в области дизайна и моды в Узбекистане продемонстрирует заключительное Gala-fashion шоу - генеральный показ моделей узбекских и итальянских дизайнеров.

В рамках Недели моды для профессиональных дизайнеров, студентов вузов, учащихся академических лицеев и профессиональных колледжей будут проходить мастер-классы и тренинги от именитых дизайнеров из Италии и России, а также ведущих специалистов Узбекистана по моделированию и конструированию национальной и современной одежды, брендингу, а также выбору стиля, парикмахерскому искусству и макияжу.

В целом Неделя моды обещает стать



Инобат Азимова. Фото Рашида Галиева.

настоящим праздником современного и национального костюма, который надолго запомнится его участникам и зрителям. А плодотворные встречи, обмен идеями среди модельеров откроют новые возможности для дальнейшего развития индустрии красоты.

Современные технологии в педиатрии

В Республиканском специализированном научно-практическом медицинском центре педиатрии прошла международная конференция, посвященная нынешнему состоянию и перспективам оказания детям специализированной медицинской помощи. В мероприятии, организованном Министерством здравоохранения Узбекистана совместно с Республиканской ассоциацией педиатров, приняли участие представители государственных, общественных и международных организаций, ученые, врачи, специалисты из Германии, Италии, США, Южной Кореи, России.

Министр здравоохранения Узбекистана А. Алимов, глава представительства ЮНИСЕФ в нашей стране Р. Фудерич и другие особо отметили, что уделяемое под руководством Президента Ислама Каримова в процессе проводимых в системе здравоохранения реформ постоянное внимание повышению качества и эффективности оказания медицинской помощи детям, внедрению передовых методов мировой медицины в педиатрии дает свои высокие результаты в формировании здорового и гармонично развитого поколения, укреплении генфонда нации.

Постановление главы нашего государства "О Государственной программе по дальнейшему укреплению репродуктивного здоровья населения, охране здоровья матерей, детей и подростков в Узбекистане на 2014-2018 годы" от 1 августа 2014 года служит подталкиванием этой работы на качественно новый уровень.

В результате осуществляемых в системе здравоохранения нашей страны последовательных реформ создана современная система по оказанию населению,

в том числе детям, первичной медицинской помощи. Благодаря своевременной реализации мер, намеченных в программе "Здоровая мать - здоровый ребенок", все более совершенствуется перинатальная служба, а также служба скрининга матери и ребенка.

Проводится широкомасштабная работа по модернизации специализированных учреждений по оказанию медицинских услуг детям, оснащению их современными медицинскими технологиями. В частности, в результате осуществленной модернизации в Республиканском специализированном научно-практическом медицинском центре педиатрии усовершенствована диагностика и лечение пациентов. Ныне в областных детских многопрофильных медицинских центрах реализуются аналогичные проекты.

Наряду с применением передовых технологий медицины в оказании детям медицинской помощи претворяется в жизнь множество проектов по решению актуальных вопросов в области науки. В результате внедрены новые методы лечения в кардио-

хирургии, гастроэнтерологии, невропатологии и других направлений.

Условия, созданные в действующем в Ташкенте Республиканском специализированном научно-практическом центре педиатрии, произвели на меня огромное впечатление, - сказал начальник отдела трансплантологии детского госпиталя в городе Чикаго, профессор Суперина Рекардо Антонио (США). - Возможность этой клиники ни в чем не уступает ведущим медицинским учреждениям мира. В рамках конференции мы провели мастер-классы по проведению операций у больных с внемочной портальной гипертензией. Для этого требуются современные условия, квалифицированные специалисты. Наличие в Узбекистане всех возможностей в этом направлении дает свои высокие результаты в деле своевременного внедрения достижений мировой медицины в сферу здравоохранения, охраны здоровья детей.

На мероприятии были заслушаны доклады по вопросам развития педиатрии, внедрения в практику научных новшеств, результатов проектов, направленных на охрану репродуктивного здоровья, материнства и детства. Были организованы мастер-классы и беседы за "круглым столом", посвященные современным подходам в детской хирургии, неонатологии, маломинимальным операциям, менеджменту и администрированию в детских клиниках, реанимации и интенсивной терапии новорожденных, правильному питанию детей.

На открытии конференции выступил заместитель Премьер-министра Республики Узбекистан А. Икрамов.

Б. Хидирова. Корр. УзА.

Избирательная система: опыт Узбекистана и зарубежных стран

1

В качестве конституционной нормы закреплены демократическая система формирования Центральной избирательной комиссии Республики Узбекистан, основные принципы ее деятельности, а также в соответствии с изменениями в Бюджетном кодексе обеспечена ее финансовая независимость. Подтверждением эффективности глубоких преобразований по развитию демократической избирательной системы стали выборы в Олий Мажлис Республики Узбекистан, областные, районные и городские Кенгаши народных депутатов 2014 года, а также выборы Президента Республики Узбекистан 2015 года. Их итоги явились важным этапом формирования органов государственной власти, укрепления демократических основ народовластия, дальнейшего развития страны по пути построения правового государства и сильного гражданского общества.

Координатор проектов Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе в нашей стране Д. Сабо отметил, что выборы являются важным политическим процессом в жизни любого государства. Узбекистан - организованная страна и умеет проводить такие сложные мероприятия, как выборы, на высоком уровне. Этому способствует накопленный в Узбекистане опыт в этой области и развитие правовых основ по укреплению избирательной системы.

В ходе мероприятия состоялся обмен мнениями по различным аспектам избирательной системы и законодательства о выборах, в том числе актуальным вопросам правоприменительной практики, финансирования избирательной кампании, ответственности участников избирательного процесса, межпартийной конкуренции и расширения участия граждан в управлении делами общества и государства.

В частности, обсуждены вопросы зарубежной правоприменительной практики функционирования единого электронного реестра избирателей, а также создания его правовых основ и возможного использования подобной практики в нашей стране.

Как отметил председатель Центральной избирательной комиссии Латвии А. Шилдс, исходя из опыта Латвии, могу сказать, что использование единого электронного

реестра избирателей, несомненно, способствует дальнейшему усилению гарантий прав граждан, обеспечивает принцип открытости и прозрачности всего избирательного процесса, упрощает работу избирательных комиссий и местных органов, позволяет составлять точные данные об избирателях и предупреждает факты двойного голосования, обеспечивая принцип "один избиратель - один голос". Но самое главное, оно повышает ответственность самих избирателей и уменьшает число возможных жалоб с их стороны, так как ответственность за точность списков избирателей ложится и на самих избирателей.

В ходе мероприятия также был рассмотрен вопрос повышения эффективности правоприменительной практики, неукоснительного соблюдения всеми участниками избирательного процесса требований законодательства о выборах, его единообразного применения, а также совершенствования правовых основ подготовки и проведения выборов.

По мнению экспертов, обеспечение открытости и гласности всего избирательного процесса является гарантией реализации избирательных прав граждан. В ходе избирательной кампании средства массовой информации являются не только основным каналом информирования избирателей, но и важным инструментом общественного контроля. Развивается и крепнет сотрудничество Центризбиркома со средствами массовой информации, результаты которого наглядно проявились в ходе прошедших парламентских и президентских выборов.

"Круглый стол" прошел в форме открытого и конструктивного диалога. Участники мероприятия пришли к единому мнению о том, что с учетом задач, намеченных в Концепции дальнейшего углубления демократических реформ и формирования гражданского общества в стране, последовательно осуществляемые в Узбекистане реформы, в том числе и в сфере обеспечения свободы выбора и развития избирательного законодательства, направлены на укрепление гарантированных конституционных прав граждан избирать и быть избранными в представительные органы государственной власти.

Н. Абдураимова. Корр. УзА.

"Образы и строки"

Под таким названием в Международном Караван-сарае культуры Икю Хираямы прошел уникальный проект-выставка, объединивший в себе искусство поэзии и фотографии. Его организаторами выступили компания "Узбекинвест", Brandbox Branding, Saaz Photography и другие.

На выставке, представившей произведения лучших авторов узбекской литературы, национальные костюмы и образы прекрасных женщин Востока, было не только на что посмотреть, но и о чем задуматься.

Главная идея вернисажа - через прекрасные женские образы классической узбекской литературы привлечь внимание широкой аудитории, и особенно молодежи, к сохранению национальных традиций и исторических корней. Прекрасные строки Усмана Насыра и Зульфии, Абуаллы Каххара и Эркина Вахида, Айбека и Навои с помощью современных технологий "ожили" в интерактивном фотопроекте в главном зале. Прекрасные женские образы воплощены в фотографиях Саидазима Фазылова.

Это некоммерческий проект. Его идея - совместить поэзию и фотографии - родилась около года назад, в декабре 2014-го. Вначале это был небольшой интернет-флешмоб о красоте строк узбекских литераторов. Но перфекционизм и отсутствие страха перед сложными решениями привели к тому, что идея проекта мы развили до уровня фотовыставки, - поделились организаторы Кирилл Альтман и фотограф, графический дизайнер Саидазим Фазылов. - Через нее хотим показать величие наших традиций современным поколением. Ирина Ванюхина.

Механические сердца

В рабочем городке Киргули Ферганы действует домашний музей старинных часов. Экспонаты профессиональный слесарь Константин Антонов собирал в течение тридцати лет.

В экспозиции свыше ста экземпляров: наручные, карманные, настенные. Приятно послушать разноголосицу уникальных "кукушек", выполненных мастерами XIX и XX веков. Многие экспонаты в прошлом десятилетиями пылились на чердаках ферганцев. Механические сердца более полусотни из них вновь забилась, побывав в "золотых" руках увлеченного коллекционера.

Нурмухаммад Ватанияр. Соб. корр. "Правды Востока".

Ферганская область.

Расширение музыкального диалога

В Большом зале Государственной консерватории Узбекистана при поддержке Посольства Федеративной Республики Германия состоялся концерт классической музыки в исполнении Узбекского государственного камерного оркестра народных инструментов "Согаана".

Сотрудничество с музыкантами из Германии активно развивается, в его рамках реализованы такие совместные проекты, как "Узбекско-баварский диалог", музыкальное действо на музыку узбекского композитора Дилорома Сайдаминовой по произведению Гёте "Западно-восточный диван" и концерт старинной музыки барокко с ансамблем "Ombra de luce".

Были исполнены произведения Иоганна Себастьяна Баха, Лодвига ван Бетховена, Георга Фридриха Генделя, Густава Малера, Вольфганга Амадея Моцарта, Роберта Шумана, Франца Шуберта, Феликса Мендельсона, Рихарда Вагнера, Альфреда Шнитке, Джеймса Ласта и Карла фон Орфа. Впервые в исполнении на узбекских народных инструментах прозвучал "Повет Валькирий" из оперы Рихарда Вагнера.

Ия Серебряная.

Центр в ауле

В ауле Эликкаль Эликкалинского района Каракалпакстана саан в эксплуатацию современный центр культуры и досуга населения.

Здесь созданы все удобства для организации содержательного отдыха населения, особенно молодежи, проведения различных культурно-просветительских мероприятий.

Открытие нового центра культуры и досуга стало подарком для жителей нашего аула, - говорит его руководитель Хожибой Сатликов. - Молодежь активно участвует в занятиях кружков народных песен, танцевального, изобразительного искусства, швейного дела и спортивных секций. В кабинете духовности, зрительном зале на 400 мест созданы все условия для проведения различных культурных мероприятий.

В центре, построенном ООО "Эликкаль-махсусурилик", выполнены работы почти на 650 миллионов сумов. Ранее пустовавший клуб приобрел современный облик.

А. Артыкбаев. Корр. УзА.

Каракалпакстан.

Реклама

Государственное предприятие «Навоийский ГМК»

объявляет сроком на 30 дней со дня опубликования объявления

тендерные торги №31/15 на поставку агрегатов насосных поршневых.

Наименование и адрес рабочего органа тендерной комиссии: ООО «Inter Investment Consulting». Республика Узбекистан, 100032, г. Ташкент, Юнусабадский район, ул. Ниёзбек йули, 1.

Телефон/факс (+998 71) 235-35-66. E-mail: iic.utp@mail.ru

Условия и сроки поставки, максимальная цена, сроки предварительного квалификационного отбора и сумма задатка указаны в информации о тендере и тендерной документации.

Стоимость тендерной документации - 500 долларов США.

Для отечественных участников - 1 368 870 сумов.

Отечественным предприятиям-изготовителям предоставляются ценовые преференции в соответствии с действующим законодательством Республики Узбекистан.

В тендерных торгах могут принять участие как иностранные фирмы и организации, так и отечественные производители (поставщики), выполнившие предьявляемые условия для участия в них, имеющие опыт поставки соответствующих объемов закупаемой на тендерной основе продукции.

Срок окончания приема заявок - 18.00 (время ташкентское) 24 декабря 2015 года.

Тендерные предложения принимаются по адресу: Республика Узбекистан, 100032, г. Ташкент, Юнусабадский район, ул. Ниёзбек йули, 1.

За дополнительной информацией по условиям проведения тендерных торгов обращаться в ООО «Inter Investment Consulting» по указанному выше адресу. Контактное лицо: Умаров Тимур.

Телефон (+998 97) 771-25-10.

ПРОГНОЗ ПОГОДЫ

на 25-26 ноября

По территории республики - переменная облачность, без осадков. Местами возможен туман. Ветер восточный, 7-12 м/сек. Температура ночью - 0-5 тепла, местами до 2 мороза, днем - 8-13 тепла.

В Ташкенте 25 ноября - переменная облачность, без осадков. Ночью и утром возможен туман. Ветер восточный, 3-8 м/сек. Температура ночью - 0-2 тепла, днем - 10-12 тепла.

26 ноября - переменная облачность, без осадков. Ночью и утром возможен туман. Ветер восточный, 3-8 м/сек. Температура ночью - 1 мороза -1 тепла, днем - 11-13 тепла.

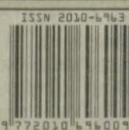
Узгидромет.

ПРАВДА ВОСТОКА

Социально-экономическая и общественно-политическая газета Учредитель - Кабинет Министров Республики Узбекистан

Главный редактор А. С. Усманов

НАШ АДРЕС: 100029, Ташкент, ГСП, ул. Матбуотчилар, 32. Отдел писем: тел. 233-15-20, факс 233-56-33. Адрес в Интернете: www.pv.uz E-mail: info@pv.uz



РЕКЛАМА, ОБЪЯВЛЕНИЯ:

Отдел рекламы «Правды Востока», комн. 444. Тел.: (371) 233-70-98 (тел./факс), 233-57-15, вн. 53-11.

Редакция рукописи не рецензирует и не возвращает.

Газета зарегистрирована в Агентстве печати и информации Республики Узбекистан.

Рег. № 0005 от 17.09.2009 г.

Способ печати - офсетный, формат А-2, объем 2 п.л.

Выходит пять раз в неделю, кроме воскресенья и понедельника.

Цена договорная.

Бухара (0365) 223-14-00

Карши (0590) 722-55-45

Навои (0436) 224-28-43

Наманган (0369) 233-24-47

Нукус (0361) 224-20-46

Самарканд (0593) 355-59-02

Ташкент (0371) 233-05-18

Термез (0591) 587-45-30

Фергана (0593) 970-18-81

Дежурный редактор - Т. Низаев

Корректор - Л. Аббасова

Дежурный - И. Рибар

Оператор ЭВМ - Х. Алиев