

Народное Слово



Выходит с 1 января 1991 года

Газета Верховного Совета Республики Узбекистан и Кабинета Министров Республики Узбекистан

12 МАЯ ЧЕТВЕРГ № 92 (849) 1994 год. В розницу — свободная цена.

Трудящимся Букинского района Ташкентской области

Дорогие друзья! Сердечно поздравляю вас с 50-летием создания Букинского района. Благодаря вашему труду, творчеству, активности, самоотверженности, основательный полвека назад район ныне стал средоточием всеобщего развития нашей промышленности и сельского хозяйства. Представители различных национальностей трудятся здесь плечом к плечу во всех сферах производства, создают необходимые для человека материальные и духовные ценности. Нынешнее торжество находится в гармонии с осущестляемыми чаяниями нашего народа, своим трудом укрепляющего независимость республики. Эта зна-

менательная дата показывает, сколь бесценны плоды ваших благих дел для будущих поколений и процветания Родины, сколь важно беречь то, что создано трудом людей в нашей жизни. Убежден, что вы и впредь будете вносить достойный вклад в экономическое и духовное развитие нашей страны, для ее утверждения в ряду великих государств. Желаю вам, уважаемые братья и сестры, крепкого здоровья, удачи в делах, а вашему дому — благополучия, согласия, счастья!

Президент Республики Узбекистан
И. КАРИМОВ.

УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН О НАГРАЖДЕНИИ ГРУППЫ РАБОТНИКОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ «УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ»

За многолетнюю плодотворную работу, личный вклад в развитие гражданской авиации в республике и активное участие в общественной жизни присвоить почетное звание:

«Заслуженный работник транспорта Республики Узбекистан»

Бахрамову Мурад Бахрамовичу — командиру воздушного судна А-310 летного комплекса, гор. Ташкент.
Бахриеву Сайфиуддин Гиясовичу — директору Самаркандского аэропорта, гор. Самарканд.

Сулейманову Шаукату Хабидуловичу — пилоту-инструктору самолета ИЛ-62 первого летного отряда летного комплекса, гор. Ташкент.

Таженову Байрону Урузбаевичу — ведущему инженеру-инспектору Нукусского аэропорта, гор. Нукус.

И наградить Почетной грамотой Республики Узбекистан

Авлиякулова Рустам Юлдашевича — электромеханика завода № 243, гор. Ташкент.

Андросова Анатолия Васильевича — командира авиационного звена вертолета МИ-8 пятого летного отряда летного комплекса, гор. Ташкент.

Анисимова Вячеслава Александровича — водителя службы спецтранспорта аэропорта «Сергели», гор. Ташкент.

Бабаева Шарипба Зиявдиновича — слесаря-сборщика летательных аппаратов завода № 243, гор. Ташкент.

Елизарова Евгения Петровича — командира воздуш-

ного судна, ведущего летчика-испытателя I класса завода № 243, гор. Ташкент.
Зюкина Алексея Петровича — авиатехника Ташкентской авиационно-технической базы авиационно-технического комплекса, гор. Ташкент.

Иргашева Аждама Садыковича — руководителя полетов Кокандского территориального отделения центра «Уазоравиация», Ферганская область.

Каюмова Набилджана Адильевича — авиатехника Сергелийской авиационно-технической базы, гор. Ташкент.

Машарипова Куробая — инженера по светотехническому и электротехническому обеспечению полетов аэропорта «Ургенч», Хорезмская область.

Сагадова Рафика — директора ремонтно-строительного управления, гор. Ташкент.

Сидикова Султан-Мурата Хамитовича — начальника смены Ташкентской авиационно-технической базы авиационно-технического комплекса, гор. Ташкент.

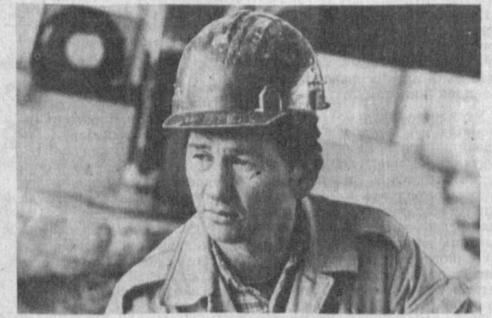
Цой Валерия Николаевича — командира воздушного судна А-310 летного комплекса, гор. Ташкент.

Юлдашева Анвара Набиевича — начальника смены службы пассажирских перевозок аэропорта «Ташкент», гор. Ташкент.

Якубова Зилы Фатеховича — инженера по летно-методической работе первого летного отряда летного комплекса, гор. Ташкент.

Президент Республики Узбекистан
И. КАРИМОВ.

гор. Ташкент, 11 мая 1994 г.



При предприятии «Шуртангаз» Китабского районного объединения газовой промышленности открылся недавно цех по производству арматурных плит. Мощность цеха — 10 тысяч квадратных метров плит различных размеров в год. Цех оснащен оборудованием, и пока он может обеспечивать своей продукцией только область. Но в перспективе намечается его расширение. И тогда цех будет обеспечивать продукцией и другие регионы республики.

На снимках: в фрезерном цехе: рабочий фрезерного цеха Куйени Саттаров за работой.

Фото Ш. ШАРАПОВА. (Фотохроника УзА).

ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИИ В КОДЕКС ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, УГОЛОВНЫЙ И УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ КОДЕКСЫ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Верховный Совет Республики Узбекистан постановляет:

1) внести изменения и дополнения в следующие законодательные акты:

1. В Кодекс Республики Узбекистан об административных правонарушениях, утвержденный Законом Республики Узбекистан от 13 декабря 1985 года (Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1985 г., № 35, ст. 411):

1) статью 170 дополнить содержанием:

«Торговля с рук горюче-смазочными материалами — влечет наложение штрафа в размере от трех до семи минимальных размеров заработной платы с конфискацией предметов торговли».

Установить, что протоколы об административных правонарушениях, предусмотренных частью второй статьи 170, составляются уполномоченными на то должностными лицами государственных налоговых органов, ор-

влекут наложение штрафа от семи до десяти минимальных размеров заработной платы».

Установить, что протоколы об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 174^а, составленные уполномоченными на то должностными лицами системы Угоснефтепродукта и государственных налоговых органов;

4) в статье 232 после цифр «170» дополнить цифрой «174^а».

2. В Уголовный кодекс Республики Узбекистан, утвержденный Законом Республики Узбекистан от 21 мая 1959 года (Ведомости Верховного Совета Республики Узбекистан, 1959 г., № 6, ст. 2):

1) в статье 180^а: в санкции части первой слова «от ста до двухсот рублей» заменить словами «от десяти до пятнадцати минимальных размеров заработной платы»; в санкции части второй слова «от ста до трехсот рублей» заменить словами «от пятнадцати до двадцати минимальных размеров заработной платы»;

2) дополнить Кодекс статей 180^б следующего содержания:

«Статья 180^б. Торговля с рук горюче-смазочными материалами

УЗБЕКИСТАН: день за днем

ИНИЦИАТИВА МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ

Специальный отдел для разработки и освоения новых видов продукции создан на Наманганском машиностроительном заводе, где основным видом изделий являются задвижки для газо- и нефтепроводов. Сотрудники этого подразделения полностью берут на себя внедрение в производство новинки — от зародившейся идеи до конструктивных проработок, изготовления и монтажа звеньев технологических линий и вплоть до выпуска готовой продукции. Прежде подобные услуги машиностроителям оказывали партнеры со стороны. Сейчас это стало весьма накладно. Вот и решили заводчане обходиться собственными силами.

Со времени создания отдела прошло не так уж много времени, а его специалисты уже разработали все необходимое для выпуска более десятка видов новой продукции, в основном товаров массового спроса. Среди них — стиральные машины и пылесосы, которые наманганские машиностроители вскоре собираются предложить покупателям.

ПОМОГЛА РЕКОНСТРУКЦИЯ

На Алмиментском комбинате хлебобулочных изделий реконструкция. Здесь смонтированы новые печи, которые работают на природном газе.

Мощность предприятия позволяет выпекать теперь до 18 тонн хлебобулочных изделий ежедневно, что полностью обеспечит потребности жителей района.

НА СНИМКЕ: пекарь Суннат Хатамов работает на комбинате уже 15 лет.

Фото А. ЗУФАРОВА. (Фотохроника УзА).



НОВАЯ ПРОДУКЦИЯ

Выпуск алюминированного провода, необходимого для электростанций, освоил коллектив объединения «Андижанкабель». Для обеспечения потребностей республики в этой заводской прежде продукция на предприятии построили цех, оснастили его германским оборудованием. За одну смену цех выпускает десять километров провода. Мощности позволяют производить и больше — было бы в достатке сырья.

Ныне в объединении осваивают изготовление новых видов кабеля для высокого напряжения.

ЗАШУМЯТ РОЩИ В ПРИАРАЛЬЕ

Сезон посадки тополей, других быстрорастущих деревьев быстрее других в Каракалпакистане завершили работники лесного хозяйства Нукусского района. Топольные рощи заложены на 15 гектарах. В медопродуктивных целях на ста гектарах размещены саженцы саксаула.

ПАМЯТИ ПОЭТА-ЗЕМЛЯКА

По всей Наманганской области 14 мая, в субботу, пройдет благотворительный хашар. Такое решение принял областной хокимият. Эта акция приурочена к дню рождения великого земляка наманганцев поэта Воборакима Машраба.

Средства, заработанные в ходе хашара, в котором примут участие все трудоспособные жители области, пойдут на подготовку мероприятий, посвященных юбилею классика узбекской литературы. В городском парке, носимом имя поэта, состоится традиционные Машрабовские чтения. Перед их началом намечается открытие мавзолейного комплекса учителя и духовного наставника Машраба мурлы Бозор Охуна. В этот же день будет роздан поминальный плод, для детей из малообеспеченных, многодетных и потерявших кормильца семей организованы празднества.

ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ТВОРЧЕСТВА

В Ташкенте прошла встреча работников средств массовой информации и фонда творческих деятелей Узбекистана.

Генеральный директор фонда Мурад Эрзабев рассказал журналистам о работе, проводимой этой общественной организацией, объединяющей восемь творческих союзов республики и 12,5 тысячи творческих работников, об ее участии в проведении республиканских и международных фестивалей, других масштабных мероприятий. На днях фонд творческих деятелей республики и акционерное общество «Группа страхования АРК» заключили соглашение о создании страхового агентства «Альяс», для защиты интересов творческих работников, страхования их жизни, здоровья, имущества, результатов труда и авторских прав.

Было также сообщено о регистрации акционерного общества «Фонд», нацеленной на реализацию его акций, первая партия которых распространяется ветеранам творческих союзов бесплатно.

ВСТРЕЧА ТРЕХ ПОКОЛЕНИЙ

В Союзе журналистов Каракалпакистана состоялась встреча трех поколений. Она была посвящена празднику Великой Победы. На встрече были приглашены журналисты-ветераны, руководители средств массовой информации, корреспонденты республиканских газет, радио, телевидения, студенты.

Своими воспоминаниями о срававшихся поделились ветераны, воевавшие на фронтах второй мировой войны, работавшие в тылу на Победу. Участники встречи отметили, что жизненный и профессиональный опыт, накопленный аскалами за долгие годы, очень важен для молодых журналистов. Они пожелали ветеранам долгих лет жизни, творческих успехов.

(ККИА—УзА).



С ПОМОЩЬЮ ЗАРУБЕЖНЫХ ПАРТНЕРОВ

РЕСПУБЛИКА КАРАКАЛПАКСТАН. Различные изделия из хлопка — джинсы, куртки, большой ассортимент женской, мужской и детской одежды шьют в магазинах Элликалпакского района. До 6 миллионов единиц продукции ежегодно будет выпускать двухмашинный коллектив текстильной фабрики «Элтекс».

При содействии турецких и итальянских специалистов здесь заканчивают монтаж современного высокоэффективного оборудования.

НА СНИМКАХ: наладчик Бахыт Серимбетов и сварщик Арысланбай Низаммадинов проводят монтаж такого оборудования турецкой корпорации «Ялкс»; заканчивается монтаж оборудования в швейном цехе «Элтекс».

Фото А. МУРАТОВА. (Фотохроника УзА).

Поле хлопковое ПРИМЕР ПЕРВЫХ ПОУЧИТЕЛЕЙ

К международной обработке хлопчатника приступили механизаторы большинства хозяйств Каттакурганского и Пахтачуйского районов Самаркандской области. Любят ровными, как бы выстроенными в ленточку, зорыными, блестящими на солнце полноценными всходами, спрашивают у руководителей бригад колхоза имени Кельдира Рузимурадова Каттакурганского района Мардона Султанава, как идет культивация.

— Скоро неделя как начали, — отвечает бригадир. — Уже бы завершили, если бы не ливневые дожди, прошедшие 28 и 29 апреля над нашими полями. Пришлось все силы бросить на разбивку корки на 30 гектарах на 106, где ливень пришелся особенно сильно, работали не теряя ни минуты, за двое суток управились. Теперь на этих картах проводим культивацию с внесением минеральных удобрений в смеси с перепревшим навозом. Слава Богу, в остальном непогода миновала, правда, и сами не сидели сложа руки и на этих полях получили здоровые и крепкие всходы. В прошлом году в эти же дни сельские потоки были куда сильнее и размыли посевы хлопчатника на половине площадей. Пришлось перепахать с месячным опозданием в начале второй декады мая. Естественно, на таких полях урожайность была на 8 центнеров меньше, чем в среднем по бригаде.

Завершается первая культивация и в соседней бригаде, возглавляемой Турсуном Очловым. Здесь удобрения внесли в основном перед посевом, в период подготовки почвы к севу. Без удобрений



Сотрудничество «ШКОДА» ПРИХОДИТ В УЗБЕКИСТАН

Автомобильный рынок Узбекистана становится настоящим цивилизованным рынком с присутствием ему духом здоровой конкуренции. Вслед за традиционными поставщиками автотехники в нашу страну — российскими предприятиями, на него пришли и японские, южнокорейские производители. И вот теперь свое место спешат занять автостроители Чехии. Недавно в Ташкенте прошла презентация автобусов фирмы «Кяроса» и малых грузови-

ков компании «Анна». А 21 апреля свою продукцию в столице Узбекистана демонстрировало одно из старейших в мире автостроительных предприятий, ведающее свою историю с 1894 года — акционерное общество «Шкода», вошедшее в 1991 году в международный концерн «Фольксваген».

Преодолев более семи тысяч километров по дорогам европейских государств и стран СНГ, чешские водители доставили в Ташкент три

вида легковых машин, несущих традиционную эмблему «Шкоды» — крылатую стрелу. На презентации были представлены обычный легковой автомобиль, который с интересом осматривали нынешние и будущие автолюбители, нарта «спортивной мощи», оснащенная всей необходимой для такого рода транспорта аппаратурой, и машина для инвалидов с ручным управлением.

Первый секретарь посольства Чешской Республики в Узбекистане Антонин Галакса кратко рассказал об истории и сегодняшнем дне акционерного общества «Шкода», начало которому в конце прошлого века положила фабрика по производству велосипедов в городе Млада-Болеслав. Сейчас на конвейерах всемир-

но известного автостроительного предприятия трудятся около 16 тысяч человек, которые за год собирают более 170 тысяч машин марок «Фаворит», «Форман», «Пикап». Почти две трети продукции идет на экспорт. Государственные организации, коммерческие структуры, частные лица могут приобрести эти машины за свободно конвертируемую валюту. Но, учитывая то, что сейчас далеко не все могут себе это позволить, не исключены и другие формы расчетов, в том числе бартерные и иные сделки, которые бы отвечали интересам всех сторон. С корпорацией «Узавтотранс» и другими заинтересованными организациями продумываются вопросы технического обслуживания чешских автомобилей.

В. ПРУТЕР, корр. УзА.

Р. НАЗАРОВ.

К 70-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ УЗБЕКИСТАНА

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА

Сегодня общественность Узбекистана отмечает 70-летие гражданской авиации республики. Впрочем, этот юбилей так или иначе касается каждого жителя в республике просто не человека, который бы не пользовался услугами авиаторов — будь то перевозка пассажиров, доставка грузов, продовольственных и промышленных товаров, почты, газет и журналов. У авиаторов множество и других профессий — они и строители, и разведчики недр, и первооткрыватели в труднодоступные районы, и метеорологи, и картографы...

Однако при словах «гражданская авиация» у подавляющего большинства людей возникает прежде всего мысленный образ самолета, аэропорта, летчика... Ничего удивительного нет. Именно с этой стороной гражданской авиации сталкивается большинство людей, имея которым пассажиры.

Первые авиапассажиры зарегистрированы в Узбекистане ровно 70 лет назад. 12 мая 1924 года, когда состоялся первый пассажирский рейс по маршруту Ташкент — Пишпек — Алма-Ата. И сегодня, вспоминая этот исторический полет, нужно вспомнить и имя первого гражданского пилота. Это был Виктор Львович Галышев. Ровно через неделю после этого полета начала действовать вторая воздушная трасса: Бухара — Хива. А затем и Бухара — Душанбе.

Двадцать и десять самолетов «Юнкерс-13», таким, уже достаточно солидным по тем временам, был самолетный парк среднеазиатского отделения «Добролета» год спустя, в 1925-м...

К сожалению, в истории гражданской авиации есть еще непрочтенные страницы. Одна из них касается и нашего региона. Мало кто знает, что во второй половине 1926 года группа с участием наших летчиков с целью доставки самолетов, купленных афганским правительством в СССР, совершила невиданный по тому времени перелет через хребет Гиндукуш.

На бескрайних просторах Средней Азии самолеты зачастую были единственным средством доставки пассажиров, грузов, медикаментов, а то и средством спасения человеческих жизней. Уже в 1925 году самолеты доставляли врачей и медикаменты в районы, охваченные чумными заболеваниями. А в 1930 году начались первые работы по применению авиации в сельском хозяйстве. Еще год спустя первый летчик-убека Абдусамат Тайметов (к этому имени мы еще вернемся) открывает первую национальную школу пилотов. В эти же годы начинаются нерегулярные пока полеты в Моск-

ву, а в период с 1934 по 1936 гг. открываются регулярные воздушные линии в Сталинобад, Чарджоу, Ом и в Москву. Московский рейс, самый длинный в те годы, занимал около полутора суток, поезд шел около пяти.

Сегодня, в день юбилея, мы многое вспоминаем. И беспрерывный полет на самолете «СБ» будущего Героя Советского Союза Бориса Ермиловича Тихомолова. И первую группу ташкентского аэроклуба из тринадцати человек — узбеки, таджики, казахи, каракалпакцы, кыргызы и две девушки-узбечки: Башарат Мирбаева и Акила Улаева. А самой именитой женщиной летчицей была воспитанница детского дома А. Сматица. В 1940 году нашими летчиками было перевезено уже почти 50 тысяч пассажиров.

День Победы, как могли, приближали и авиаторы Узбекистана — с самого первого дня войны. В Самарканде и Сырдарье были организованы авиаэскадрильи, где готовились пилоты для фронта. Большая часть летчиков, штурманов, техников и других специалистов перешла в ВВС санитарную авиацию и авиацию дальнего действия.

И в недавний светлый праздник Победы, и сегодня, в день юбилея авиации республики, мы с гордостью называем имена героев из Узбекистана братьев Тимуровых, Николая Евстифеева, Александра Чинова, Александра Агафина, Леонида Александрова, Ефима Бритченко, Павла Байко, Николая Голубя, Тошкана Ходжаева, Василия Гуменика и многих других. Среди них и генерал-майор авиации Николай Малахов, и летчик-истребитель Николай Площанский, сбивший 23 фашистских самолета, и летчик-истребитель Бакир Султанов, одним из первых среди военных летчиков «свалшивший» трех «фокке-вульф-190», которыми так гордились фашисты «люфтваффе». Одинадцать вражеских самолетов на счету Владимира Александровича Дронова. Иван Наконечный, Александр Музыка, Абдусамат Тайметов и, конечно, Атам Юлдашевич Газиназаров. Руководители и рядовые труженики, они заработали своим ратным и мирным трудом самые высокие награды Родины.

Абдусамат Тайметов, выступавший в своей школе более 70 летчиков, с первых же дней войны ушел на фронт, а в первый мирный рейс привез из Берлина в Москву Акт о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.

Господин Авари оплатил питание и проживание в Карачи, а также экскурсии по городу — инструментальной

«САВДОГАР» — БАНК ТОРГОВЛИ И КОММЕРЦИИ

Банковская система Узбекистана получила подкрепление: к функционирующим в республике банкам прибавился специализированный акционерно-коммерческий банк содействия торговле и коммерции «Савдогар» (Усавадогарбанк). На собраниях учредителей — Министерства финансов, ассоциации «Узбексавдо», Узбекбирлашув, Уакоопзаготгорга и Национального банка по внешнеэкономической деятельности — ему была дана путевка в жизнь и определен уставный фонд, который составил шесть миллиардов сум-купонов.

Познакомить читателей с особенностями и характером новорожденного банка мы попросили председателя правления У. АЛИМУЛЛАЕВА. Убайдулла Хабидуллаевич — банкир с солидным практическим стажем. В последнее время работал управляющим отделением Промстройбанка столичной области.

— Убайдулла Хабидуллаевич, специализированный торговый банк в республике создается впервые. Как же торговля обслуживалась раньше?

— Торговые организации в городах были клиентами Промстройбанка, а на селе — Агропромбанка. С созданием отраслевого банка перед торговлей открываются дополни-

Г. РАФИКОВ,
генеральный директор национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари»



После войны стал резко расти не только самолетный, но и вертолетный парк, одним из первых в бывшем СССР освоили авиаторы Узбекистана самолеты «ИЛ-18», «ТУ-134», «ИЛ-62», а затем «ИЛ-76», «ТУ-154», «ИЛ-86», евроаэробус «А-310» и последнюю новинку «ИЛ-114» — прекрасный самолет для местных линий.

Нужно сказать, что Ташкент не только производит сегодня такие всемирно известные самолеты, как «ИЛ-76» и очень перспективные со всех точек зрения «ИЛ-114», «ИЛ-62», «ИЛ-86», «ИЛ-114», «ИЛ-114» — помимо Ташкентской национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари», — действует сегодня тоже современное, прекрасно технически оснащенное предприятие и по своему уникальное. Ибо только оно одно во всем мире производит капитальный ремонт самолетов «ИЛ-62» и «ИЛ-76». Это завод № 243.

Это история, которую мы должны помнить всегда, если всерьез думаем о будущем, а тем более в день юбилея.

Каково настоящее? Оно без проблем, но совершенно четко прослеживаются ориентиры и перспективы, в целом слаженно работает огромный сложный механизм, на котором авиация республики.

О том, какое значение придает ей в нашем молодом независимом государстве, говорит хотя бы такой факт — одним из первых указов Президента Узбекистана был указ о создании Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари». Лично Президент Узбекистана И. А. Каримов, правительство республики уделяли и уделяют огромное внимание развитию авиации. И то, что авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» стала сегодня крупнейшей в Азии, производит регулярные пассажирские полеты в сорок пять зарубежных городов, а чартерные и грузовые — по всему миру, от Скандинавии до Австралии, — в этом видится ре-

альное воплощение заботы о «крыльях республики», понимание того, как важны они для развития политических контактов, дипломатических, экономических, деловых связей Узбекистана со всем миром.

Думаю, можно смело утверждать: Национальная авиакомпания Узбекистана выполнила свою главную задачу, обеспечивая сегодня стабильные условия деятельности в экономическом, финансовом, научно-техническом аспектах. Только за прошлый год мы отправили 1.409,7 тыс. пассажиров, 15,3 тысячи тонн грузов, получив балансовую прибыль в 16,5 млрд. руб. Объем работ на международных рейсах возрос почти в три раза, оставлен спад работ на внутренних линиях. Намеченная стабилизация экономических показателей — результат самодержавной работы всех авиаторов Узбекистана.

Конечно, кто-то может сказать: работают авиаторы, но билеты очень высоки и уж никак не соответствуют им стандарты, по которым сейчас обслуживаются пассажиры.

По этому поводу можно и не говорить — сказать следящее. Цены на все внутренние линии (как по нашей республике, так и по СНГ) мы держим на самом предельном минимуме. Практически каждый рейс убыточен, порой значительно. Во многом благодаря тому, что авиации республики была оказана существенная материальная помощь, удалось приобрести новые самолеты, создать материально-техническую базу для открытия международных линий, благо прекрасные летчики кадры в Узбекистане всегда были и есть. И сегодня во многом и за счет международных линий, валютных приростов от их эксплуатации мы покрываем убытки на внутренних трассах. Растет авиаторов нашей компании, расширяется количество ее зарубежных клиентов и сеть международных трасс, — и мы имеем возможность еще больше расширять количество обслуживаемых пассажиров, оплачивающих наши услуги в твердой валюте, направлять все больше средств на поддержку внутренних авиалиний.

Если понимать культуру обслуживания пассажиров как вежливую кассира или дежурного по посадке, регулярность самолетовылетов и другие, лежащие на поверхности аспекты, то можно сказать, что на сегодняшний день она относительно удовлетворительная. Хотя имеются отдельные исключения, суть этой культуры налицо. Однако все это — лишь часть (и причем очень малая) той культуры обслуживания, что понимают под этим в круп-

нейших авиакомпаниях мира. Речь идет об абсолютно новом сервисе, который должен буквально окутывать авиапассажира с той секунды, как он перешагнет порог аэровокзала в одном городе, до той секунды, пока он не покинет аэровокзал в пункте прилета. Вот только одна цифра — на обслуживании одного авиапассажира службами аэропорта отводится... две минуты. Только чтобы это одно стало реальностью, нужна техническая, организационная, финансовая перестройка всей сложной обслуживающей машины. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров.

В апреле нынешнего года крупнейшее хозяйство Гододности — «Малик» подвело черту под почти шестидесятилетним своим существованием в виде государственной собственности — совхоза. Теперь он называется — опытное объединение кооперативов «Малик».

Вообще-то в нашем сельском хозяйстве изменение форм собственности ныне в порядке вещей. И в данном случае вроде ничего удивительного нет. Если не учитывать, что это произошло в совхозе, который чуть ли не с момента своего создания являлся сначала «малым социалистическим сельским хозяйством», затем, когда выяснилось, что социализм мы все же не построили, просто передовым хозяйством. В сущности, когда мы награждали его такими эпитетами, вряд ли грешили против истины. Ибо во все времена слово «Малик» означало высокую марку — то есть научно обоснованную технологию возделывания сельскохозяйственных культур, высокоэффективное животноводство, да мало ли что. Тут всякое хорошее намерение уметь превращать в практическое дело...

Но к чему этот разговор? А к тому, что мы как-то уже привыкли в таких случаях делать преждевременный вывод: «раз меняют, значит, было плохо». Нет, в нашем случае «Малик» в новой форме собственности, похоже, увидел новые горизонты для своего дальнейшего развития, а потому без сожаления и упрека расстался с прежней.

Но об этом мы попросили рассказать его директора, нет, теперь уже председателя совета кооперативов объединения «Малик» Эркина Мавлянова:

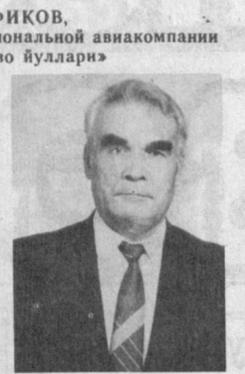
— Знаете, когда мы поняли, что потенциал совхоза исчерпан? Два года тому назад, когда проанализировали результаты деятельности наших первых двух фермеров. Занимаясь животноводством, они дали такие показатели, до которых было далеко коллектив-

раз сможет продемонстрировать свое высокое искусство в Пакистане.

НА СНИМКАХ: господин Байрам Авари и его ташкентские гости.

В республике в настоящее время идет приватизация торговых объектов, на экономическую арену выступают классы частных собственников. Усавадогарбанк будет содействовать процессам формирования новых хозяйственных структур, разгосударствления, становления подлинно рыночных отношений, обслуживая одновременно также госторговлю в городе и на селе. А устойчивая и эффективная кредитная политика, способная быстро и оперативно реагировать на каждую конкретную ситуацию, своевременно предвидеть меняющиеся условия рынка, думаю, спустя некоторое время позволит нашему банку стать в ряд самых престижных.

Еще один важный момент: мы не намерены замыкаться только внутри республики. Напервойшая из задач — установить корреспондентские отношения со всеми государствами СНГ, в первую очередь в городах, где открыты узбекские торговые дома, развивая таким образом систему территориальных торговых производственных кон-



После войны стал резко расти не только самолетный, но и вертолетный парк, одним из первых в бывшем СССР освоили авиаторы Узбекистана самолеты «ИЛ-18», «ТУ-134», «ИЛ-62», а затем «ИЛ-76», «ТУ-154», «ИЛ-86», евроаэробус «А-310» и последнюю новинку «ИЛ-114» — прекрасный самолет для местных линий.

Нужно сказать, что Ташкент не только производит сегодня такие всемирно известные самолеты, как «ИЛ-76» и очень перспективные со всех точек зрения «ИЛ-114», «ИЛ-62», «ИЛ-86», «ИЛ-114», «ИЛ-114» — помимо Ташкентской национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари», — действует сегодня тоже современное, прекрасно технически оснащенное предприятие и по своему уникальное. Ибо только оно одно во всем мире производит капитальный ремонт самолетов «ИЛ-62» и «ИЛ-76». Это завод № 243.

Это история, которую мы должны помнить всегда, если всерьез думаем о будущем, а тем более в день юбилея.

Каково настоящее? Оно без проблем, но совершенно четко прослеживаются ориентиры и перспективы, в целом слаженно работает огромный сложный механизм, на котором авиация республики.

О том, какое значение придает ей в нашем молодом независимом государстве, говорит хотя бы такой факт — одним из первых указов Президента Узбекистана был указ о создании Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари». Лично Президент Узбекистана И. А. Каримов, правительство республики уделяли и уделяют огромное внимание развитию авиации. И то, что авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» стала сегодня крупнейшей в Азии, производит регулярные пассажирские полеты в сорок пять зарубежных городов, а чартерные и грузовые — по всему миру, от Скандинавии до Австралии, — в этом видится ре-

альное воплощение заботы о «крыльях республики», понимание того, как важны они для развития политических контактов, дипломатических, экономических, деловых связей Узбекистана со всем миром.

Думаю, можно смело утверждать: Национальная авиакомпания Узбекистана выполнила свою главную задачу, обеспечивая сегодня стабильные условия деятельности в экономическом, финансовом, научно-техническом аспектах. Только за прошлый год мы отправили 1.409,7 тыс. пассажиров, 15,3 тысячи тонн грузов, получив балансовую прибыль в 16,5 млрд. руб. Объем работ на международных рейсах возрос почти в три раза, оставлен спад работ на внутренних линиях. Намеченная стабилизация экономических показателей — результат самодержавной работы всех авиаторов Узбекистана.

Конечно, кто-то может сказать: работают авиаторы, но билеты очень высоки и уж никак не соответствуют им стандарты, по которым сейчас обслуживаются пассажиры.

По этому поводу можно и не говорить — сказать следящее. Цены на все внутренние линии (как по нашей республике, так и по СНГ) мы держим на самом предельном минимуме. Практически каждый рейс убыточен, порой значительно. Во многом благодаря тому, что авиации республики была оказана существенная материальная помощь, удалось приобрести новые самолеты, создать материально-техническую базу для открытия международных линий, благо прекрасные летчики кадры в Узбекистане всегда были и есть. И сегодня во многом и за счет международных линий, валютных приростов от их эксплуатации мы покрываем убытки на внутренних трассах. Растет авиаторов нашей компании, расширяется количество ее зарубежных клиентов и сеть международных трасс, — и мы имеем возможность еще больше расширять количество обслуживаемых пассажиров, оплачивающих наши услуги в твердой валюте, направлять все больше средств на поддержку внутренних авиалиний.

Если понимать культуру обслуживания пассажиров как вежливую кассира или дежурного по посадке, регулярность самолетовылетов и другие, лежащие на поверхности аспекты, то можно сказать, что на сегодняшний день она относительно удовлетворительная. Хотя имеются отдельные исключения, суть этой культуры налицо. Однако все это — лишь часть (и причем очень малая) той культуры обслуживания, что понимают под этим в круп-

нейших авиакомпаниях мира. Речь идет об абсолютно новом сервисе, который должен буквально окутывать авиапассажира с той секунды, как он перешагнет порог аэровокзала в одном городе, до той секунды, пока он не покинет аэровокзал в пункте прилета. Вот только одна цифра — на обслуживании одного авиапассажира службами аэропорта отводится... две минуты. Только чтобы это одно стало реальностью, нужна техническая, организационная, финансовая перестройка всей сложной обслуживающей машины. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров.

В апреле нынешнего года крупнейшее хозяйство Гододности — «Малик» подвело черту под почти шестидесятилетним своим существованием в виде государственной собственности — совхоза. Теперь он называется — опытное объединение кооперативов «Малик».

Вообще-то в нашем сельском хозяйстве изменение форм собственности ныне в порядке вещей. И в данном случае вроде ничего удивительного нет. Если не учитывать, что это произошло в совхозе, который чуть ли не с момента своего создания являлся сначала «малым социалистическим сельским хозяйством», затем, когда выяснилось, что социализм мы все же не построили, просто передовым хозяйством. В сущности, когда мы награждали его такими эпитетами, вряд ли грешили против истины. Ибо во все времена слово «Малик» означало высокую марку — то есть научно обоснованную технологию возделывания сельскохозяйственных культур, высокоэффективное животноводство, да мало ли что. Тут всякое хорошее намерение уметь превращать в практическое дело...

Но к чему этот разговор? А к тому, что мы как-то уже привыкли в таких случаях делать преждевременный вывод: «раз меняют, значит, было плохо». Нет, в нашем случае «Малик» в новой форме собственности, похоже, увидел новые горизонты для своего дальнейшего развития, а потому без сожаления и упрека расстался с прежней.

Но об этом мы попросили рассказать его директора, нет, теперь уже председателя совета кооперативов объединения «Малик» Эркина Мавлянова:

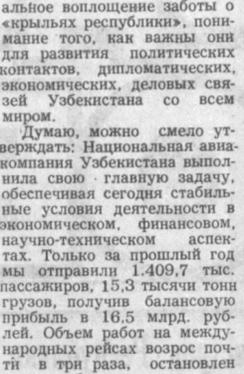
— Знаете, когда мы поняли, что потенциал совхоза исчерпан? Два года тому назад, когда проанализировали результаты деятельности наших первых двух фермеров. Занимаясь животноводством, они дали такие показатели, до которых было далеко коллектив-

раз сможет продемонстрировать свое высокое искусство в Пакистане.

НА СНИМКАХ: господин Байрам Авари и его ташкентские гости.

В республике в настоящее время идет приватизация торговых объектов, на экономическую арену выступают классы частных собственников. Усавадогарбанк будет содействовать процессам формирования новых хозяйственных структур, разгосударствления, становления подлинно рыночных отношений, обслуживая одновременно также госторговлю в городе и на селе. А устойчивая и эффективная кредитная политика, способная быстро и оперативно реагировать на каждую конкретную ситуацию, своевременно предвидеть меняющиеся условия рынка, думаю, спустя некоторое время позволит нашему банку стать в ряд самых престижных.

Еще один важный момент: мы не намерены замыкаться только внутри республики. Напервойшая из задач — установить корреспондентские отношения со всеми государствами СНГ, в первую очередь в городах, где открыты узбекские торговые дома, развивая таким образом систему территориальных торговых производственных кон-



После войны стал резко расти не только самолетный, но и вертолетный парк, одним из первых в бывшем СССР освоили авиаторы Узбекистана самолеты «ИЛ-18», «ТУ-134», «ИЛ-62», а затем «ИЛ-76», «ТУ-154», «ИЛ-86», евроаэробус «А-310» и последнюю новинку «ИЛ-114» — прекрасный самолет для местных линий.

Нужно сказать, что Ташкент не только производит сегодня такие всемирно известные самолеты, как «ИЛ-76» и очень перспективные со всех точек зрения «ИЛ-114», «ИЛ-62», «ИЛ-86», «ИЛ-114», «ИЛ-114» — помимо Ташкентской национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари», — действует сегодня тоже современное, прекрасно технически оснащенное предприятие и по своему уникальное. Ибо только оно одно во всем мире производит капитальный ремонт самолетов «ИЛ-62» и «ИЛ-76». Это завод № 243.

Это история, которую мы должны помнить всегда, если всерьез думаем о будущем, а тем более в день юбилея.

Каково настоящее? Оно без проблем, но совершенно четко прослеживаются ориентиры и перспективы, в целом слаженно работает огромный сложный механизм, на котором авиация республики.

О том, какое значение придает ей в нашем молодом независимом государстве, говорит хотя бы такой факт — одним из первых указов Президента Узбекистана был указ о создании Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари». Лично Президент Узбекистана И. А. Каримов, правительство республики уделяли и уделяют огромное внимание развитию авиации. И то, что авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» стала сегодня крупнейшей в Азии, производит регулярные пассажирские полеты в сорок пять зарубежных городов, а чартерные и грузовые — по всему миру, от Скандинавии до Австралии, — в этом видится ре-

альное воплощение заботы о «крыльях республики», понимание того, как важны они для развития политических контактов, дипломатических, экономических, деловых связей Узбекистана со всем миром.

Думаю, можно смело утверждать: Национальная авиакомпания Узбекистана выполнила свою главную задачу, обеспечивая сегодня стабильные условия деятельности в экономическом, финансовом, научно-техническом аспектах. Только за прошлый год мы отправили 1.409,7 тыс. пассажиров, 15,3 тысячи тонн грузов, получив балансовую прибыль в 16,5 млрд. руб. Объем работ на международных рейсах возрос почти в три раза, оставлен спад работ на внутренних линиях. Намеченная стабилизация экономических показателей — результат самодержавной работы всех авиаторов Узбекистана.

Конечно, кто-то может сказать: работают авиаторы, но билеты очень высоки и уж никак не соответствуют им стандарты, по которым сейчас обслуживаются пассажиры.

По этому поводу можно и не говорить — сказать следящее. Цены на все внутренние линии (как по нашей республике, так и по СНГ) мы держим на самом предельном минимуме. Практически каждый рейс убыточен, порой значительно. Во многом благодаря тому, что авиации республики была оказана существенная материальная помощь, удалось приобрести новые самолеты, создать материально-техническую базу для открытия международных линий, благо прекрасные летчики кадры в Узбекистане всегда были и есть. И сегодня во многом и за счет международных линий, валютных приростов от их эксплуатации мы покрываем убытки на внутренних трассах. Растет авиаторов нашей компании, расширяется количество ее зарубежных клиентов и сеть международных трасс, — и мы имеем возможность еще больше расширять количество обслуживаемых пассажиров, оплачивающих наши услуги в твердой валюте, направлять все больше средств на поддержку внутренних авиалиний.

Если понимать культуру обслуживания пассажиров как вежливую кассира или дежурного по посадке, регулярность самолетовылетов и другие, лежащие на поверхности аспекты, то можно сказать, что на сегодняшний день она относительно удовлетворительная. Хотя имеются отдельные исключения, суть этой культуры налицо. Однако все это — лишь часть (и причем очень малая) той культуры обслуживания, что понимают под этим в круп-

нейших авиакомпаниях мира. Речь идет об абсолютно новом сервисе, который должен буквально окутывать авиапассажира с той секунды, как он перешагнет порог аэровокзала в одном городе, до той секунды, пока он не покинет аэровокзал в пункте прилета. Вот только одна цифра — на обслуживании одного авиапассажира службами аэропорта отводится... две минуты. Только чтобы это одно стало реальностью, нужна техническая, организационная, финансовая перестройка всей сложной обслуживающей машины. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров.

В апреле нынешнего года крупнейшее хозяйство Гододности — «Малик» подвело черту под почти шестидесятилетним своим существованием в виде государственной собственности — совхоза. Теперь он называется — опытное объединение кооперативов «Малик».

Вообще-то в нашем сельском хозяйстве изменение форм собственности ныне в порядке вещей. И в данном случае вроде ничего удивительного нет. Если не учитывать, что это произошло в совхозе, который чуть ли не с момента своего создания являлся сначала «малым социалистическим сельским хозяйством», затем, когда выяснилось, что социализм мы все же не построили, просто передовым хозяйством. В сущности, когда мы награждали его такими эпитетами, вряд ли грешили против истины. Ибо во все времена слово «Малик» означало высокую марку — то есть научно обоснованную технологию возделывания сельскохозяйственных культур, высокоэффективное животноводство, да мало ли что. Тут всякое хорошее намерение уметь превращать в практическое дело...

Но к чему этот разговор? А к тому, что мы как-то уже привыкли в таких случаях делать преждевременный вывод: «раз меняют, значит, было плохо». Нет, в нашем случае «Малик» в новой форме собственности, похоже, увидел новые горизонты для своего дальнейшего развития, а потому без сожаления и упрека расстался с прежней.

Но об этом мы попросили рассказать его директора, нет, теперь уже председателя совета кооперативов объединения «Малик» Эркина Мавлянова:

— Знаете, когда мы поняли, что потенциал совхоза исчерпан? Два года тому назад, когда проанализировали результаты деятельности наших первых двух фермеров. Занимаясь животноводством, они дали такие показатели, до которых было далеко коллектив-

раз сможет продемонстрировать свое высокое искусство в Пакистане.

НА СНИМКАХ: господин Байрам Авари и его ташкентские гости.

В республике в настоящее время идет приватизация торговых объектов, на экономическую арену выступают классы частных собственников. Усавадогарбанк будет содействовать процессам формирования новых хозяйственных структур, разгосударствления, становления подлинно рыночных отношений, обслуживая одновременно также госторговлю в городе и на селе. А устойчивая и эффективная кредитная политика, способная быстро и оперативно реагировать на каждую конкретную ситуацию, своевременно предвидеть меняющиеся условия рынка, думаю, спустя некоторое время позволит нашему банку стать в ряд самых престижных.

Еще один важный момент: мы не намерены замыкаться только внутри республики. Напервойшая из задач — установить корреспондентские отношения со всеми государствами СНГ, в первую очередь в городах, где открыты узбекские торговые дома, развивая таким образом систему территориальных торговых производственных кон-



После войны стал резко расти не только самолетный, но и вертолетный парк, одним из первых в бывшем СССР освоили авиаторы Узбекистана самолеты «ИЛ-18», «ТУ-134», «ИЛ-62», а затем «ИЛ-76», «ТУ-154», «ИЛ-86», евроаэробус «А-310» и последнюю новинку «ИЛ-114» — прекрасный самолет для местных линий.

Нужно сказать, что Ташкент не только производит сегодня такие всемирно известные самолеты, как «ИЛ-76» и очень перспективные со всех точек зрения «ИЛ-114», «ИЛ-62», «ИЛ-86», «ИЛ-114», «ИЛ-114» — помимо Ташкентской национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари», — действует сегодня тоже современное, прекрасно технически оснащенное предприятие и по своему уникальное. Ибо только оно одно во всем мире производит капитальный ремонт самолетов «ИЛ-62» и «ИЛ-76». Это завод № 243.

Это история, которую мы должны помнить всегда, если всерьез думаем о будущем, а тем более в день юбилея.

Каково настоящее? Оно без проблем, но совершенно четко прослеживаются ориентиры и перспективы, в целом слаженно работает огромный сложный механизм, на котором авиация республики.

О том, какое значение придает ей в нашем молодом независимом государстве, говорит хотя бы такой факт — одним из первых указов Президента Узбекистана был указ о создании Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари». Лично Президент Узбекистана И. А. Каримов, правительство республики уделяли и уделяют огромное внимание развитию авиации. И то, что авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» стала сегодня крупнейшей в Азии, производит регулярные пассажирские полеты в сорок пять зарубежных городов, а чартерные и грузовые — по всему миру, от Скандинавии до Австралии, — в этом видится ре-

альное воплощение заботы о «крыльях республики», понимание того, как важны они для развития политических контактов, дипломатических, экономических, деловых связей Узбекистана со всем миром.

Думаю, можно смело утверждать: Национальная авиакомпания Узбекистана выполнила свою главную задачу, обеспечивая сегодня стабильные условия деятельности в экономическом, финансовом, научно-техническом аспектах. Только за прошлый год мы отправили 1.409,7 тыс. пассажиров, 15,3 тысячи тонн грузов, получив балансовую прибыль в 16,5 млрд. руб. Объем работ на международных рейсах возрос почти в три раза, оставлен спад работ на внутренних линиях. Намеченная стабилизация экономических показателей — результат самодержавной работы всех авиаторов Узбекистана.

Конечно, кто-то может сказать: работают авиаторы, но билеты очень высоки и уж никак не соответствуют им стандарты, по которым сейчас обслуживаются пассажиры.

По этому поводу можно и не говорить — сказать следящее. Цены на все внутренние линии (как по нашей республике, так и по СНГ) мы держим на самом предельном минимуме. Практически каждый рейс убыточен, порой значительно. Во многом благодаря тому, что авиации республики была оказана существенная материальная помощь, удалось приобрести новые самолеты, создать материально-техническую базу для открытия международных линий, благо прекрасные летчики кадры в Узбекистане всегда были и есть. И сегодня во многом и за счет международных линий, валютных приростов от их эксплуатации мы покрываем убытки на внутренних трассах. Растет авиаторов нашей компании, расширяется количество ее зарубежных клиентов и сеть международных трасс, — и мы имеем возможность еще больше расширять количество обслуживаемых пассажиров, оплачивающих наши услуги в твердой валюте, направлять все больше средств на поддержку внутренних авиалиний.

Если понимать культуру обслуживания пассажиров как вежливую кассира или дежурного по посадке, регулярность самолетовылетов и другие, лежащие на поверхности аспекты, то можно сказать, что на сегодняшний день она относительно удовлетворительная. Хотя имеются отдельные исключения, суть этой культуры налицо. Однако все это — лишь часть (и причем очень малая) той культуры обслуживания, что понимают под этим в круп-

нейших авиакомпаниях мира. Речь идет об абсолютно новом сервисе, который должен буквально окутывать авиапассажира с той секунды, как он перешагнет порог аэровокзала в одном городе, до той секунды, пока он не покинет аэровокзал в пункте прилета. Вот только одна цифра — на обслуживании одного авиапассажира службами аэропорта отводится... две минуты. Только чтобы это одно стало реальностью, нужна техническая, организационная, финансовая перестройка всей сложной обслуживающей машины. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров. Есть еще и совершенно невидимые для пассажира сферы, напрямую связанные с обслуживанием пассажиров.

В апреле нынешнего года крупнейшее хозяйство Гододности — «Малик» подвело черту под почти шестидесятилетним своим существованием в виде государственной собственности — совхоза. Теперь он называется — опытное объединение кооперативов «Малик».

Вообще-то в нашем сельском хозяйстве изменение форм собственности ныне в порядке вещей. И в данном случае вроде ничего удивительного нет. Если не учитывать, что это произошло в совхозе, который чуть ли не с момента своего создания являлся сначала «малым социалистическим сельским хозяйством», затем, когда выяснилось, что социализм мы все же не построили, просто передовым хозяйством. В сущности, когда мы награждали его такими эпитетами, вряд ли грешили против истины. Ибо во все времена слово «Малик» означало высокую марку — то есть научно обоснованную технологию возделывания сельскохозяйственных культур, высокоэффективное животноводство, да мало ли что. Тут всякое хорошее намерение уметь превращать в практическое дело...

Но к чему этот разговор? А к тому, что мы как-то уже привыкли в таких случаях делать преждевременный вывод: «раз меняют, значит, было плохо». Нет, в нашем случае «Малик» в новой форме собственности, похоже, увидел новые горизонты для своего дальнейшего развития, а потому без сожаления и упрека расстался с прежней.

Но об этом мы попросили рассказать его директора, нет, теперь уже председателя совета кооперативов объединения «Малик» Эркина Мавлянова:

— Знаете, когда мы поняли, что потенциал совхоза исчерпан? Два года тому назад, когда проанализировали результаты деятельности наших первых двух фермеров. Занимаясь животноводством, они дали такие показатели, до которых было далеко коллектив-

раз сможет продемонстрировать свое высокое искусство в Пакистане.

НА СНИМКАХ: господин Байрам Авари и его ташкентские гости.

В республике в настоящее время идет приватизация торговых объектов, на экономическую арену выступают классы частных собственников. Усавадогарбанк будет содействовать процессам формирования новых хозяйственных структур, разгосударствления, становления подлинно рыночных отношений, обслуживая одновременно также госторговлю в городе и на селе. А устойчивая и эффективная кредитная политика, способная быстро и оперативно реагировать на каждую конкретную ситуацию, своевременно предвидеть меняющиеся условия рынка, думаю, спустя некоторое время позволит нашему банку стать в ряд самых престижных.

Еще один важный момент: мы не намерены замыкаться только внутри республики. Напервойшая из задач — установить корреспондентские отношения со всеми государствами СНГ, в первую очередь в городах, где открыты узбекские торговые дома, развивая таким образом систему территориальных торговых производственных кон-



После войны стал резко расти не только самолетный, но и вертолетный парк, одним из первых в бывшем СССР освоили авиаторы Узбекистана самолеты «ИЛ-18», «ТУ-134», «ИЛ-62», а затем «ИЛ-76», «ТУ-154», «ИЛ-86», евроаэробус «А-310» и последнюю новинку «ИЛ-114» — прекрасный самолет для местных линий.

Нужно сказать, что Ташкент не только производит сегодня такие всемирно известные самолеты, как

К 50-летию Победы

МЫ РОДОМ из войны. И те, кто воевал, и те, кто никогда не видел собственными глазами...

смяла, перекроила судьбу миллионов людей война. Так было и с ним. С первых чисел июня красноармеец Нуруллаев начал считать дни до возвращения домой...

ЖИВИ, СОЛДАТ!



постигал непростую солдатскую науку.

И оказалось, весьма в этом деле преуспел. Даже в бегах на лыжах! Возможностей для тренировок на Урале и в Башкирии, где проходила служба, было предостаточно...

ГРЯНУЛА великая война — и двинулся воинский эшелон на запад. Навстречу врагу. Первый бой 741-й стрелковый полк принял на рубеже обороны у Себежа...

Был дождливый вечер 11 октября 1944 года. Оставалось два дня до победных салютов, возвестивших об освобождении столицы Латвии.

Только в госпитале после ампутации левой руки (была угроза лишиться и ноги) он узнал, что его батальон выполнил поставленную задачу...

В ПАМЯТИ тех, кто пережили войну, день 22 июня 1941 года обычно бывает отмечен на всю жизнь светом собственной причастности, личных воспоминаний.

Сегодня об этом говорить как-то не принято. Но я считаю, что о партийности следует упомянуть обязательно.

«НО-2», они погрузили в тесные кабины раненых и пленных. Обнял Расулмат на прощание верного фронтового друга саратовца Михаила Ермошина и приготовился к бою — фашисты снова блокировали группу.

Финал этой истории имеет неправдоподобно счастливый конец — в решающий момент на помощь разведчикам подошел десантный батальон.

Один эпизод его фронтовой судьбы. Из сегодняшней жизни он все видит четко и ясно, словно вчера было. Но чаще всего вспоминается этот самый сложный, самый опасный в его военной биографии. А вообще все трудно было. Не было отдыха на войне солдату.

В СОРОК ТРЕТЬЕМ году Нуруллаева командировали на учебу в Брянское военное училище — в годы войны оно размещалось в городе Халтурине Кировской области. Там он закончил 6-месячные офицерские курсы. Вскоре последовало назначение в 56-ю Пушкинскую Краснознаменную дивизию.

Участвовал в прорыве блокады Ленинграда. Наступила пора освобождения Прибалтики. К тому времени опытного воина назначили командиром штурмового батальона. 213-го стрелкового полка. В боях на подступах к Риге он вел в атаку своих бойцов. Был ранен. Чудом остался жив.

НЕ СКОРО добрался до родного дома. Санитарные эшелоны, госпитали под Ригой, в Москве. И вот, наконец, он покидает госпиталь в Ташкенте.

И в мирной жизни Расулмат Нуруллаев остался верным основным призванию настоящего солдата — решать важные задачи, отвечать за судьбы людей.

БЕЗ ОСОВЫХ ХЛОПОТ добрался до места. Санитарные эшелоны, госпитали под Ригой, в Москве. И вот, наконец, он покидает госпиталь в Ташкенте.

Он давно уже на заслуженном отдыхе. Все больше мучают хвори, фронтовые раны болят. Но жив солдат — и слава Богу!

Расулмат Нуруллаев счастлив в семье: у него пятеро детей, более двух дюжины внуков. И правнуки уже есть. Но как запомнить о прошлом — имена сыновей. Они названы в честь братьев Расулмата Нуруллаева, погибших на фронтах великой войны.

В. ПАПКОВ, корр. «Народного слова».

НА СНИМКЕ: фронтовые друзья — 33-й Колхозной дивизии — Б. Соколов, М. Рындина и Р. Нуруллаев.

КРАСКИ ВЕЛИКОГО ДНЯ

Выставка произведений узбекских художников — ветеранов войны и труда — в честь Дня Победы организована Министерством по делам культуры республики, Фондом творческих деятелей и Союзом архитекторов Узбекистана. Спонсор мероприятия — фирма «Глобал трейдинг».

«Эта наша победа, это наша весна» — вспоминаются поэтические строки, когда смотришь на полотна живописцев Закира Нигомова («Мир дому твоему»), Павла Пантохина («Воспоминания о войне»), Рафаэля Матевосяна («Песня о боевом друге»), Александра Перова («Танкисты»), работы плакатистов Анвара Балканова («1941—1945 годы»), Вориса Авакумова («Звезда Победы») и других авторов.

Рассказывает председатель республиканского Совета художников Лутфулло Абдуллаев:

Р. ХАКИМОВ.

«НО-2», они погрузили в тесные кабины раненых и пленных. Обнял Расулмат на прощание верного фронтового друга саратовца Михаила Ермошина и приготовился к бою — фашисты снова блокировали группу.

Финал этой истории имеет неправдоподобно счастливый конец — в решающий момент на помощь разведчикам подошел десантный батальон.

Один эпизод его фронтовой судьбы. Из сегодняшней жизни он все видит четко и ясно, словно вчера было. Но чаще всего вспоминается этот самый сложный, самый опасный в его военной биографии. А вообще все трудно было. Не было отдыха на войне солдату.

В СОРОК ТРЕТЬЕМ году Нуруллаева командировали на учебу в Брянское военное училище — в годы войны оно размещалось в городе Халтурине Кировской области. Там он закончил 6-месячные офицерские курсы. Вскоре последовало назначение в 56-ю Пушкинскую Краснознаменную дивизию.

Участвовал в прорыве блокады Ленинграда. Наступила пора освобождения Прибалтики. К тому времени опытного воина назначили командиром штурмового батальона. 213-го стрелкового полка. В боях на подступах к Риге он вел в атаку своих бойцов. Был ранен. Чудом остался жив.

НЕ СКОРО добрался до родного дома. Санитарные эшелоны, госпитали под Ригой, в Москве. И вот, наконец, он покидает госпиталь в Ташкенте.

И в мирной жизни Расулмат Нуруллаев остался верным основным призванию настоящего солдата — решать важные задачи, отвечать за судьбы людей.

БЕЗ ОСОВЫХ ХЛОПОТ добрался до места. Санитарные эшелоны, госпитали под Ригой, в Москве. И вот, наконец, он покидает госпиталь в Ташкенте.

Он давно уже на заслуженном отдыхе. Все больше мучают хвори, фронтовые раны болят. Но жив солдат — и слава Богу!

Расулмат Нуруллаев счастлив в семье: у него пятеро детей, более двух дюжины внуков. И правнуки уже есть. Но как запомнить о прошлом — имена сыновей. Они названы в честь братьев Расулмата Нуруллаева, погибших на фронтах великой войны.

В. ПАПКОВ, корр. «Народного слова».

НА СНИМКЕ: фронтовые друзья — 33-й Колхозной дивизии — Б. Соколов, М. Рындина и Р. Нуруллаев.

КРАСКИ ВЕЛИКОГО ДНЯ

Выставка произведений узбекских художников — ветеранов войны и труда — в честь Дня Победы организована Министерством по делам культуры республики, Фондом творческих деятелей и Союзом архитекторов Узбекистана. Спонсор мероприятия — фирма «Глобал трейдинг».

«Эта наша победа, это наша весна» — вспоминаются поэтические строки, когда смотришь на полотна живописцев Закира Нигомова («Мир дому твоему»), Павла Пантохина («Воспоминания о войне»), Рафаэля Матевосяна («Песня о боевом друге»), Александра Перова («Танкисты»), работы плакатистов Анвара Балканова («1941—1945 годы»), Вориса Авакумова («Звезда Победы») и других авторов.

Рассказывает председатель республиканского Совета художников Лутфулло Абдуллаев:

Р. ХАКИМОВ.

Восточный экспресс

ФЕНОМЕН СТРАНЫ ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА

Когда-то представления о Японии сводились к скупому набору экзотических образов — самураи, камизаде. Позже своеобразным символом этой островной страны стал транзитный премиум. Сегодня мы говорим прежде всего о феноменальных достижениях Японии в экономической сфере.

Располагая 2,5 процента населения и 0,3 процента площади земного шара, эта страна по объему валового национального продукта занимает второе место в мире после США. Но это, так сказать, пока. Футурологи ситуацию в Японии, предсказывают, что она, видимо, обгонит США по размеру валового национального продукта уже в ближайшем будущем — к началу третьего тысячелетия. Прорыв Японии в XXI век обоснован многими факторами. О них немало писали и еще напишут. Мне бы хотелось остановиться только на одном — человеческом.

Известно, что в высочайшем экономическом взлете Страна восходящего солнца воплотила исключительные трудолюбие, пылкость, настойчивость, рачительное отношение к делу японцев. Готовность и природное умение «играть командой» — вот что позволяет практически полностью исключить «проколы» на всех этапах бизнеса. И неудивительно, что японские товары теснят изделия других высокоразвитых стран на мировом рынке, а богатые люди из Страны восходящего солнца становятся собирателями дорогостоящей земли, домов, компаний в тех уголках планеты, где небесное светило клонится к закату.

Когда со 150-метровой площадки Токийской телебашни бросается взор на круглые, ступенчатые конусовидные дома, смонтированные из белого металла, стекла, серого бетона, на широкие проспекты, в темноте похожие на реки, в которых отражается огненная пляска рекламы, начинаешь как-то с особым благоговием относиться к живущим здесь людям.

Япония, словно птица Феникс, восстала из пепла в прямом и переносном смысле. Да и потом, когда страна стала на юги, ей пришлось немало потратить сил и средств, чтобы выжить в условиях острого дефицита нефтепродуктов. Задача архисложная, если учесть, что до этого валовой национальный продукт Японии увеличился прямо пропорционально росту потребления «черного золота». Стали жестко экономить его в большом и малом. Свернули производство алюминия. Перешли к выпуску холодильников, потребляющих меньше электроэнергии. Снизил на пару градусов температуру в отапливаемых помещениях. А главное, материально поощрялось сбережение энергоресурсов: чем больше сэкономил их — тем выше налоговые льготы.

Каков оказался конечный результат? Валовой национальный продукт Японии возрос со времени нефтяного кризиса в два с половиной раза, в то время как потребление энергии сократилось на 20 процентов. А вот еще один фрагмент

из жизни японцев. Было объявлено: платный балас страны ухудшается в ходе двух нефтяных кризисов в 70-х годах. И вновь выиграли патристические чувства нации. В настоящее время действует обратная тенденция — активное сальдо японского платежного баланса увеличивается.

Японская экономика трансформировалась из ресурсоемкой, базировавшейся на тяжелой индустрии и потребляющей большое количество энергии, других сырьевых ресурсов и материальных ресурсов в высокотехнологическую индустрию. Японские автомобили, электроника и другая продукция весьма конкурентоспособны на мировых рынках как по цене, так и по качеству.

И, наконец, несмотря на то, что темпы роста упали с десяти процентов в год перед нефтяным кризисом до четырех-пяти процентов в последующем, норма сбережений в стране держится на уровне 20 процентов внутреннего дохода.

Несколько лет назад под давлением прессы «большой семьи», а делалось это с той же целью — обуздать японский экспорт, Япония даже пришлось резко «утяжелить» свою валюту: изменить обменный курс с 240 до 130 Yen за доллар. Кто-то другой схватился бы за голову. Но не так озабочены японцы. Они стали думать, искать оптимальные решения этой злободневной проблемы. Выход был один: повсеместное внедрение «системы скупости» (энергии и ресурсосбережение, внедрение безотходных технологий), а главное — качество, качество и еще раз качество. Действуя по этим двум направлениям, японцы доби-

лись лучших показателей в мире. В концерне «Тойота», к примеру, поставили конкретную цель: снизить себестоимость каждой модели «Короллы» на 10 тысяч Yen.

Много говорят о трех «К» — кружках контроля качества. Кружки эти — дело добровольное. Время, затраченное в них, не оплачивается. А участвуют практически все люди, обладающие творческой инициативой и технической смекалкой. Встречаются они два раза в неделю. Администрация предоставляет им помещение и оборудование. Вознаграждаются лишь конкретные результаты, полученные на практике.

Известный японский бизнесмен Рюноске Мацусита даже создал целую философию труда японской фирмы: сотрудничество, взаимосвязь, радость совместного творчества, оптимизм, социальные гарантии для каждого работника фирмы, сопричастность к производству отечественного богатства. Поскольку труд занимает громадную часть жизни человека, считал патриарх бизнеса, фирма должна стать для труженика вторым домом, второй семьей. Он строил для своего персонала жилье, школы, больницы, дворцы бракосочетания, причем с выплатами пособий для вступающих в брак. Он создал знаменитую систему пожизненного найма.

С именами таких бизнесменов, как Рюноске Мацусита, связан весь пафос беспрецедентного промышленного роста Японии. А еще с тем, что внутри любого японского коллектива есть место Личности.

Мухаммад Али Раимжол, заместитель председателя Союза предпринимателей Узбекистана.

ПОКУПАЙТЕ И ВЛАДЕЙТЕ! АУКЦИОН ПРЕДЛАГАЕТ!

- 1. В городе Андижане по улице К.Яшена незавершенное двухэтажное здание из жженого кирпича. Строительство было начато в 1983 году. Стартовая цена - 208,2 млн. сум-купонов.
2. Гостиница Ходжабадского райкомхоза. Современное двухэтажное здание, утопающее в зелени садов, расположенное в районном центре. Стартовая цена - 20 млн. сум-купонов.
3. Чайхана /вместе с пекарней/ колхоза им. С. Рахимова Ходжабадского района. Расположена в живописном месте на территории кишлака Дуслик. Здание одноэтажное, из жженого кирпича, площадью 215 м2. Чайхана находится на автомагистрали Андижан-Ош. Стартовая цена - 1 млн. сум-купонов.
4. Ресторан "Ямбо" /вместе с чайханой/ в городе Асане, ул. Фергана. Здание одноэтажное из жженого кирпича, полезная площадь 1303 м2, общая площадь 3565 м2, оснащено современным оборудованием. Стартовая цена - 132 млн. сум-купонов.
5. Ресторан "Бустон" на 140 мест в центре города Боз. Площадь под зданием - 2,670 м2, занимаемая объектом площадь - 4680 м2. Прилегающая к ресторану территория благоустроена, вокруг высажены декоративные деревья, цветы. Расположен ресторан на трассе Андижан-Ташкент. Стартовая цена - 80 млн. сум-купонов.
6. Кафе "Ешлик", расположенное в центре Кургантепского района на трассе Андижан-Ханбад-Ойим. Современное, одноэтажное здание из жженого кирпича, бетона, железных каркасов, состоит из двух комнат и большого зала. Занимаемая площадь - 1824 м2. Стартовая цена - 86 млн. сум-купонов.
7. Кафе "Мустакил" в центре Шахриханского района, введено в строй в 1977 году. Здание одноэтажное, из жженого кирпича, газифицировано, имеется большой зал, цех холодных закусок, кондитерский, склад для хранения продуктов и еще 14 подобных подсобных помещений. Стартовая цена - 150 млн. сум-купонов.
8. Ресторан "Булакбаши окнами" в центре Булакбашинского района. Здание выполнено в национальном стиле, оснащено современным электрооборудованием. Общая площадь - 915 м2, двор - 200 м2. Прилегающая территория благоустроена и озеленена. Стартовая цена - 110 млн. сум-купонов.
9. Комплекс - чайхана, столовая, кафе колхоза имени Олимбека Балыкчинского района. Здание двухэтажное. Рядом летний кинотеатр, сад площадью 1,5 гектара, различные аттракционы. Стартовая цена - 46 млн. сум-купонов.
10. Чайхана "Балыкчитанги" акционерного общества системы Балыкчинского районобщепита. Здание двухэтажное, выполнено в национальном стиле, расположено в центре района. Полезная площадь - 650 м2, большой зал на 160 мест. Стартовая цена - 100 млн. сум-купонов.
11. Ресторан "Чинобод" в центре поселка Чинобод Балыкчинского района. Здание двухэтажное, из жженого кирпича, выполнено в современном стиле, оснащено современным оборудованием, полезная площадь - 310 м2. Зал на 140 посетителей. Стартовая цена - 68 млн. сум-купонов.

Адрес оргкомитета по проведению аукциона: г. Андижан, ул. А. Навои, дом 126. Справки по телефонам: /37422/ 5-04-74, 5-25-67.

ПЛЕНУМ ОБЩЕСТВА АВТОМОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Состоялся очередной пленум Добровольного общества автомобилистов Республики Узбекистан, на котором обсуждены текущие вопросы работы этой массовой организации.

В своем докладе председатель ЦС ДОАМЛ Руа В. Г. Касымов привел ряд положительных примеров деятельности общества по подготовке водителей и воспитанию автомобилистов грамотными и безаварийными водителем транспортных средств в таджикских республиканской и областной, Самаркандской, Сурхандарьинской автошколах.

Только в прошлом году автошколами общества подготовлено 7.345 водителей категории В и 348 мотоциклистов. 5.920 водителей прошли переподготовку по 30-часовой программе. Совместно с органами ГАИ ведется работа по предупреждению дорожно-транспортных происшествий среди автолюбителей.

На пленуме общества рекомендовано своим низовым подразделениям шире развивать сеть платных услуг по хранению и техобслуживанию транспорта частного сектора.

Принято постановление провести очередной, V съезд Республиканского добровольного общества автомобилистов в октябре текущего года.

(Наш корр.)

У ВАС ТОЛЬКО ОДНА ЗАДАЧА—ВЫБРАТЬ, КАКОЙ АППАРАТ ФИРМЫ «РЭНК КСЕРОКС» ВАМ ПОДХОДИТ БОЛЬШЕ ВСЕГО

Под словом «ксерокопировать» мы уже давно имеем в виду размножение бумаг, документов, и неважно, на машине какой фирмы это сделано. Получилось так, что название фирмы «Ксерокс» стало просто нарицательным понятием, что всегда доказывает только одно: надежность, доверие, массовость использования, высокое качество и популярность.

В настоящее время в мире насчитывается около 200 фирм по созданию и выпуску копировальной техники. А половина всех копий, которые ежедневно производятся в мире, сделана на оборудовании фирмы «Ксе-

рокс». Остальные же 199 берут на себя весь оставшийся объем копирования. Сильный отрыв лидера, не правда ли? И еще одно очень любопытное наблюдение. Еще в советские времена, когда на копировальную технику требовалось специальное разрешение очень компетентных ведомств и когда «ксероксы» завозили в СССР через малых партий, устанавливая только в особо проверенных организациях, так вот, тогда, лет 20—25 назад, некоторое количество машин этой фирмы, еще старой модели, было установлено и в республике. Они и по сей день работают исправно, надежно и качественно, верой и правдой продолжая

служить своим ведомствам. Наверное, и считалась-то не так дорого, во сколько раз окупились затраты на покупку тех машин в те же времена на ТАПОНЧ в Центральном банке республики, где «Ксерокс 3000» уже более двадцати лет размножает документы. Но за прошедшие годы оборудование фирмы «Ксерокс» ушло далеко вперед, придуманы, разработаны и воплощены в модели, а затем и в серию сложные проекты, созданы такие многофункциональные машины, таких разных модификаций, такого назначения, что перед заказчиком и покупателем может стоять только одна задача — определить, какие операции должна эта маши-

на делать. Дело в том, что десятки модификаций аппаратов «Ксерокс» могут удовлетворить практически все желания заказчика по оформлению, размножению и тиражированию бумаг. Кстати, политика и философия фирмы «Ксерокс» именно так и определяется: «Удовлетворение заказчика». В этом плане международная технологическая выставка «Центральная Азия; банк и офис-94», которая в настоящее время открыта в Узкиспоцентре МВЭС республики, и представленные на ней аппараты фирмы «Ксерокс» действительно учитывают самые разнообразные потребности заказчика.

Экспозиция фирмы «Ксерокс» — самая значительная, здесь представлено около десяти аппаратов разной стоимости, разного назначения. Вот, например, «Ксерокс 5100», один из новейших. Выдает до 100 копий в минуту, может работать с микроплёнкой, цветными вкладышами. Крупные предприятия, где достаточно высоко — как бы это пофранцузски выразить... — документооборот, много выиграют от приобретения именно этой модели. Ибо это тот самый случай, когда специалисты без труда поймут, что копии на этой машине будут иметь самую малую себестоимость. А вот машины 53-й се-

ри. Они незаменимы для небольших фирм, малых или совместных предприятий, так как помогают сделать документ наиболее профессионально оформленным: здесь цветом выделяет все, на что вы хотите обратить внимание партнера, машина редактирует и текст, и украшает его цветными вставками. Наконец, некоторые машины этой серии можно носить с собой, всегда имея под рукой множительный аппарат. Факсы серии 7041 и 7033, также представленные на выставке, могут работать и как копия, причем качество здесь самое высокое, как на лазерном принтере, а 7033 и вовсе работает в компьютерной сети, то есть сразу с компьютером передает необходимый текст на факс, минуя его предварительную распечатку. Что касается цветной машины «Маджестик», то это действительно фантастическая. Кажется, нет ничего такого, чего бы эта машина не могла делать: передает все оттенки цвета — копию даже сам автор не отличит от оригинала, машину можно подключить к компьютеру, она сама раскрасит все, что требуется, редактирует текст. В ней собраны все последние технологические находки, что позволило ей стать самым быстрым цветным принтером в мире, во-вторых, работать с самым широким диапазоном плотности бумаги. В Японии, например, машины этой серии занимают первое место по объему продаж среди цветных копиров. Но не только в Японии рождаются блестящие возможности этой машины: как нам сообщили в таджикском представительстве фирмы «Рэнк Ксерокс», и у нас спрос на эти машины очень велик, и скоро к нам поступит большая партия этих аппаратов.

За полтора-два года дилеры фирмы «Рэнк Ксерокс» продали только в Центральной Азии больше пяти тысяч разных модификаций машин своей фирмы. И не просто продали, но и обучили работе на них, обучили обслуживающий персонал, выявили машины на сервис-

ное обслуживание. Но интерес к аппаратуре фирмы по-прежнему высок. Такой пример. Некоторое время назад Японский Красный Крест решил оказать гуманитарную помощь Обществу Красного Полумесяца нашей республики оборудовать офис общества. Так вот, представительница оставившаяся на аппаратах фирмы «Ксерокс». Предпочтительнее машин «Ксерокс» отдают и посольства, аккредитованные в нашей стране, и представительств международных организаций, банков, различных фирм. Что к этому можно добавить? Разве что пойти на выставку и выбрать себе ту машину, которая больше всего подходит в целях вашей организации. Вот, кстати, телефоны представительств фирмы «Рэнк Ксерокс» в Ташкенте: 39-47-19, 33-83-63, 32-78-86. факс 30-45-40. Л. ЛЕВИТАС.

Стрость коллекционерская КОРИФЕЙ ОТ ФАЛЕРИСТИКИ

МОНЕТЫ, нагрудные знаки, памятные медали, почтовые марки... Незыблемое очарование имеют старые вещи, в них как бы сосредоточены дух тех времен, которые никогда не вернутся. И коллекционирование этих и многих иных предметов прикладного искусства стало сегодня довольно распространенным увлечением.

Говорят, что собирательство — это один из способов самовыражения человека. Бессспорно, это так. Но быть коллекционером с большой буквы — значит сохранять для своего народа художественное достояние прошлого и, занимаясь этим наследием, приумножать современную культуру. А вот такой уровень коллекционирования доступен далеко не каждому.

Фалеристика — вспомогательная историческая дисциплина, изучающая историю орденов, медалей, знаков отличия, коллекционирование знаков, нагрудных знаков. И фалеристика у нас тоже не малое. Однако между двумя по фалеристике в Узбекистане единицы. Одна из них собрана тагикским историком Абдуфарахом Убайдуллаевичем Мирзаировым.

Коллекция нагрудных знаков Мирзаирова — это плод многогранности таланта человека, всецело преданного избранному делу жизни. — характеризует коллекционера председатель клуба нумизматов, бонистов и фалеристов при тагикском Доме ученых АН республики И. Ф. Шапкарин. — Он собрал не просто уникальную, а единственную в своем роде коллекцию, раскрывающую различные исторические этапы развития Туркестанского края, Узбекистана.

Увлечение фалеристикой пошло нежданно-негаданно: пятиклассник Абдуфарах принял пари школьного товарища — кто за месяц-два соберет большее число значков, посвященных авиации и авиаспорту. И пошло-поехало — и вот уже урядить лет неуვაгазавла благороднейша коллекционерская страсть держит Мирзаирова в своих сетях.

Значки, эти миниатюрные произведения, — это

как бы окна в ушедший от нас мир. — говорит Абдуфарах Убайдуллаевич. — Собрав несколько десятков значков по авиации, я был поражен и мастерством художников-медальеров. Ведь многие значки представляют по тонкости исполнения, выразительности изображения, простоте и изяществу композиций шедевры изобразительного искусства. Каждая деталь, и изображение, и надпись, и портреты — все это исторические свидетельства прошлого.

Еще будучи школьником, Мирзаиров познакомился со многими мастытими коллекционерами, под их «давлением» познавал фалеристику как науку. Это увлечение привело его и на исторический факультет ТашГУ, который закончил в 1973 году.

— Свела меня судьба и с Борисом Бронштейном — человеком, который был знатоком фалеристики, как говорится, от Бога. — вспоминает Абдуфарах Убайдуллаевич. — Являясь старшим тренером по легкой атлетике ДСО «Мехнат», он собирал спортивные знаки и медали. Исключительно научный подход, строгая системность комплектования коллекции — это отличало его от других собирателей. Он был главным моим учителем по фалеристике.

Со студенческих лет полностью проявляется и начинает торжествовать коллекционерская страсть Мирзаирова, которая чем дальше, тем больше слагалась с научными интересами и с обострившимся художественным вкусом. Он посвящал коллекции много времени и не жалел никаких усилий, чтобы раздобыть такие произведения, которые могли бы удовлетворить его потребность в познании фалеристики. Определенная и главная тема страсти. Прежде всего его внимание привлекалось на поиски знаков, раскрывающих исторические, географические, естественнонаучные, технические особенности развития Туркестанского края и Узбекистана. Широкие знания с коллекционерами из всех республик бывшего Союза позволяли ему отыс-



квивать редчайшие экземпляры нагрудных знаков, памятных медалей.

НИЖНИЕ шкафы в его доме заполнены папками, планшетами, а в них — свидетельства прошлого: значки, медали, ордена, потемневшие от времени. Они безмолвствуют.

Однако стоит к ним внимательно присмотреться, вдуматься в их смысл, вспомнить о времени, в которое их чеканили, и они начинают издавать повесть о людях, о законах развития общества, о борьбе господствующих и угнетенных классов. Говорят о нем, о своем, о своем языке. Двадцать тысяч фалеристических памятных историй Узбекистана удалось собрать Мирзаирову. И абсолютно прав Иван Федорович Шапкарин — другого подобного собрания узбекских значков и знаков отличия нет ни в Узбекистане, ни за его пределами.

Мирзаиров берет из шкафа большую шкатулку, открывает ее... Раритеты! И вот у меня в руках орден Восходящей Звезды, учрежденный в семидесятые годы прошлого века бухарским эмиром Музаффаром ад-динном. Это первая узбекская награда, изготовлена она из серебра. Основу ордена составляет восьмилучевая звезда, в центре которой помещен эмалевый медальон с полумесяцем, датой вступления на престол эмира и надписью арабским шрифтом: «Награда столицей Благородной Бухары».

Надо сказать, что Мирзаирову посчастливилось приобрести несколько разновидностей бухарских орденов Восходящей Звезды. Есть у него и экземпляр, изготовленный в Санкт-Петербурге по заказу эмира Абд-ал-Ахада для награждения чинов русского императорского двора во время его путешествия по

А вот еще одна редкая медаль из коллекции Мирзаирова — «В память Среднеазиатской выставки в Москве». Эта изумительная по красоте и композиции медаль отчеканена в 1891 году. Художник — медальер А. Триликес-сын искусно изобразил на сравнительно небольшой площади медалью кружка целую картину — караван верблюдов с погонщиками и поезд с выхитренным паровозом, идущие по пыльной настилке друг другу.

Есть в коллекции и красивый знак (крест) российского ордена Святого Станислава, точнее, тот его вариант, которым отмечались заслуги чинов Туркестанского края.

Среди знаков отличия нынешнего века следует упомянуть орден Красной Звезды второй степени Бухарской НСР, изготовленный в 1922 году. Оригинален и серебряный с эмалью знак «Союз среднеазиатских республик на сельскохозяйственной кустарной выставке в Москве в 1920 году». Примечательно, что выполнен он в форме восьмилучевой звезды, которая венчает ныне новый Герб независимого Узбекистана.

А вот значки — свидетельства той напряженной социальной борьбы, которая бушевала в 20—30-е годы при советской власти. «Долой неграмотность». «Культурный фронт против неграмотности». «Друг детей». «Помоги инвалиду». «Спасибо за помощь инвалиду». «Долой преступность» и сотни других знаков, призванных к свету, разуму, милосердию. Но чеканились в те годы и идеями страшные значки, которые несли в себе заряд отрицания справедливости, веры, правды. К такой группе, например, можно отнести значки союза воинствующих безбожников. Увы, такая наша история, ее не переделаешь!

А вот еще одна обширная группа значков, которая отображает великие сражения в войне с фашизмом, раскрывает подвиги фронтовиков, в том числе воинов-узбекистанцев. Выпускали их не только специализированные предприятия, но и различные организации и учреждения республики. В коллекции есть и сотни особые нагрудных знаков — ими награждали орденами и медалями отмечались отличившиеся воины в знаменательных для военной истории сражениях. Люди высокого долга — такими были наши фронтовики. Они проявили героизм, железную стойкость, высокое воинское мастерство — и путь к победе был проложен. Фалеристическими средствами их подвиги воспеваются навечно.

Немало в коллекции Мирзаирова и старых знаков, не имеющих надписей или символов, говорящих о так называемых выпускных дан-

ных — кто, где и когда их чеканил. Их описание отсутствует в имеющихся многочисленных каталогах. Но открывать эти знаки на свалку исторического мусора он не собирается. Опираясь на знания и опыт медальеров, ученых, Мирзаиров пытается разгадать тайны этих «немых» знаков, получить новые сведения о прошлом своего народа.

В НАСТОЯЩЕЕ время одна из основных забот Мирзаирова — создание строгой научной классификации накопленного большого фалеристического материала. Да, он работает над составлением каталога произведений своей коллекции. Дело трудоемкое, ему времени забирает. Каталог будет состоять из нескольких томов, в первый из них войдут фотографии и описание раритетных памятных и нагрудных знаков.

— Коллекционирование — одна из форм общественно полезной деятельности, — говорит Абдуфарах Убайдуллаевич. — Это творчество, а сама коллекция — результат многолетнего, нелегкого, но увлекательного труда, многочисленных поисков, исследований. Но чтобы коллекционирование было квалифицированным, чтобы создать в научном плане ценное собрание тех или иных предметов, надо много знать, постоянно общаться со специалистами по различным историческим дисциплинам. Вот почему я ратую за создание в Узбекистане союза коллекционеров, который бы организовал облегчил труд собирателей, способствовал нравственному и эстетическому воспитанию граждан, особенно молодежи, их стремлению к культуре, красоте и гармонии. Если в Ташкенте есть клуб объединяющий нумизматов и фалеристов, то в других городах это дело пушено на самотек. Союз коллекционеров — назрела проблема. И ее необходимо решить.

Мирзаиров — неугомонный, деятельный человек. Он весь в делах, заботах — то организывает выставку своего необычного собрания или собирает других коллекционеров, то работает с молодыми фалеристами, то мчится на край света, где дал о себе знать редкий узбекский знак, то ломает голову со специалистами из комиссий, которая разрабатывает новую наградную систему и геральдику независимого Узбекистана. Такова его судьба, участь маститого коллекционера, корифея от фалеристики. Такова суть всей его жизни.

А. КОВАЛЕВ,
корр. «Народного слова».

НА СНИМКАХ: А. У. Мирзаиров; редкие нагрудные знаки из его коллекции.

Фото А. КОНДРАШКИНА.

ЛЕТОПИСЬ УЗБЕКИСТАНА

Знаете ли вы, что...

...первые слова «Ташкентдан гапиримиз...» Говорит Ташкент...» прозвучали по радио 11 февраля 1927 года. В Ташкенте была введена в эксплуатацию радиопередающая станция мощностью два киловатта — начались ее регулярные радиопередачи.

...первая республиканская Неделя сельскохозяйственной литературы проведена в Узбекистане в мае 1976 года.

...первый промышленный ток Десятый блок третьей очереди Сырдарьинской ГРЭС дал 20 марта 1981 года. Станция вышла на проектную мощность — три миллиона киловатт.

...первая Туркестанская выставка картин и предметов прикладного искусства была проведена в Ташкенте с 29 апреля по 1 мая 1911 года.

...город Мубарек в Кашкадарьинской области образован 23 августа 1974 года.

...первое движение пассажирских и товарных поездов по узкоколейной железной дороге от станции Федченко до Шарихана, протяженностью в 16,5 версты, началось 15 сентября 1910 года.

...первая республиканская научно-практическая конференция, посвященная задачам клубов интернациональной дружбы по дальнейшему улучшению интернационального воспитания молодого поколения, состоялась в Ташкенте 14 февраля 1981 года.

...первые телерадиовещательная компания «Узбекистан» передачи для зарубежных слушателей начала вести 5 сентября 1947 года на персидском, английском и уйгурском языках. Сегодня они ведутся на одиннадцати языках, и их слушают более чем в 60 странах мира.

...Денауский район в Сурхандарьинской области образован 29 сентября 1926 года.

Собрал и подготовил В. ТЮРИКОВ.

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

ИНЖЕНЕРЫ, НАУЧНЫЕ РАБОТНИКИ, БИЗНЕСМЕНЫ И РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ!

Центр современных управленческих технологий, созданный Институтом управления при Университете мировой экономики и дипломатии и университетской интеллектуальной инновационной бирже «КАРАВАН».

ПРИГЛАШАЕТ ВАС

на первые организованные курсы

по подготовке брокеров для инновационных бирж, менеджеров инженерных компаний, инвестиционных фондов и всех обладателей интеллектуальной собственности.

МЫ НАУЧИМ ВАС коммерциализации научно-технических идей, применению рыночных механизмов в сфере генерации и использования интеллектуальной собственности, научных разработок, технологий, патентов, «ноу-хау».

ВЫ ПОЛУЧИТЕ информацию об эффективном осуществлении биржевых операций с движимостью и недвижимостью, в том числе со всеми видами ценных бумаг.

МЫ НАУЧИМ ВАС анализу складывающейся экономической конъюнктуры внутреннего и внешнего рынка интеллектуальной продукции и услуг.

ВЫ СТАНЕТЕ активными участниками в инновационных процессах, сможете активно привлекать современные зарубежные технологии, участвовать в инвестициях в новые научные идеи у нас в республике.

МЫ ЖДЕМ ВАС В НАШЕМ ЦЕНТРЕ СОВРЕМЕННЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ.

Наш адрес: г. Ташкент, 700137, ул. Буюк ипак йули, 54. Институт управления при Университете мировой экономики и дипломатии, ком. 25. телефоны: 67-83-16, 67-17-34.

ВЫ И МЫ МОЖЕМ СОЗДАТЬ НАШЕ БУДУЩЕЕ И БУДУЩЕЕ НАШЕЙ РЕСПУБЛИКИ

Редакция газеты «Народное слово» срочно требуется квалифицированная машинистка.

Теннис

ФИНАЛ ОЛЕГУ НЕ УДАЛСЯ. ПОКА...

Первый из четырех турниров, входящих в сателлитную серию «Великий шелковый путь», завершился на теннисном стадионе «Динамо» в Ташкенте победой 23-летнего Геральда Мендла из австрийского города Зальцбург. В финале он выиграл у «хозяйки» кортов Олега Огородова — 6:4, 7:5.

Можно, конечно, посочинять о том, что тагикскому динамовцу не удалось поставить последнюю победную точку в турнире. Но, на мой взгляд, стоит порадоваться уже тому, что Олег дошел до финала. Ведь предвзятый расклад отнюдь не его относил к фаворитам. Нашему земляку хоть и удалось войти в число «посеянных» игроков, но только последним, восьмым. А он взял и преодолел сюрприз уже тем, что в четвертьфинале преградил дорогу «первому номеру» — Гарри Хендерсону из Великобритании.

Впрочем, неспроста были и два первых поединка — с одноклубником Дмитрием Томашевичем и Джонатаном Эрликом из Ирана. Но в полном блеске Огородов раскрылся именно в поединке с Хендерсоном. Этот матч

можно описывать долго. За немалым местом приведу лишь несколько фрагментов. В первой партии каждый выигрывал свою подачу — это показатель игры настоящих мастеров.

Первым подает Огородов — 1:0. Хендерсон сравнивает счет. В третьем гейме Олег красиво «раскалывает» мячи по углам — 2:1. У англичанина пошла первая подача, и наш теннисист с ней не справляется — 2:2. Такой обмен ударами «продолжается до счета 5:4. А в решающий момент динамовец берет подачу соперника. Причем — как берет! Первый сет-бол живо выигрывает Огородов, но и описывается линейный судья «эроно». Но когда у Хендерсона еще раз стало «меньше», Олег его не «отпустил» — 6:4.

Англичанин стремится переломить ход игры с самого начала второго сета. Узбекистанец выдерживает натиск, а потом красиво берет подачу соперника — с длинным розыгрышем очка, раскидкой мячей по углам, выходами к сетке — 3:1. И тут Хендерсон «расклеился», больше не выиграл ни одного гейма и проиграл с ог-

ромным счетом — 6:1. Огородов победил в двух сетах. Полуфинал на фоне этого матча получился скучным — соперник тагикца оказался классом ниже. И то сказать, для Юрия Горбана из Молдовы выход из квалификации в основную сетку — уже большой успех. А то, что он до полуфинала добрался, обыграв по пути не только тагикца Антона Иванова, но и «посеянного» третьим итальянца Карло Санторо, а после — израильтянина Орега Мотевассела — вообще всем сюрпризам сюрприза.

Но перед Огородовым Горбан откровенно обрел. Первый сет-бол живо выигрывает Огородов, но и описывается линейный судья «эроно». Но когда у Хендерсона еще раз стало «меньше», Олег его не «отпустил» — 6:4.

Менда, «посеянный» шестым, шел к финалу спокойно и уверенно. Невозмутимая манера этого «леши» пришла по вкусу зрителям, за ней чувствовалась уверенность в собственных силах. Долгие всех против австрийца продержался в четвертьфинале Васко Гонзалес из Португалии, именитый в предварительном раскладе

четвертый номер — 4:6, 4:6. А «посеянный» вторым Ян Вайнцирль из Германии, как и старался заечь себя и жестикуляцией, и громкими тирадами, капитулировал в полуфинале на редкость быстро — 1:6, 3:6.

Огородов хоть и отрицал после финала, что волювался, ошибаясь на этот раз заметно чаще, чем в игре с тем же Хендерсоном. Особенно не ладился прием подка Мендла. А волнение — оно выразилось больше всего в проигрыше, казалось бы, верных мячей. В каждом сете Олег уступил по одной своей подаче. Этого Мендлу оказалось достаточно для победы...

Те, кто рассчитывал увидеть и парный финал, могут обижаться на Гонзалеса и его партнера Санторо, отбывших в Самарканд для «акклиматизации» после личных неудач. Победа же досталась чехам Яну Кодешу и Даниэлю Финале, которые, кстати, в четвертьфинале выжили из борьбы Огородова и Томашевича.

Ташкентцы расстались с теннисом всего на неделю, предоставив возможность насладиться игрой жителям древнего Самарканда. Но уже в субботу на кортах «Пахтакора» начнется отбор к третьему туру. А там не за горами «Мастерс», который должна будет принять новая арена стадиона «Динамо».

С. ДАНИЛОВ.



Человек и его дело
ПРОФЕССИЯ—ЧАЙХАНЩИК

Он родился, вырос и живет в махалле. А в махалле чайхана — центральное, наиболее оживленное место. И естественно, что мальчишку тынуло к взрослым, к старикам. А потом, сам не помнит как, Акбар-ага «приручил» его к самовару. С увлечением паренек заваривал чай, с уважением подавал, как полагаются, делая кайтары.

Смеялись от души, наблюдая за ним, старики. А потом... привыкли. Так что сейчас этот парень в махалле более оживленное место. И «Шарк гули» Акмаль-Икрамовского района Ташкента все время у самовара. С стариками. А потом, сам не помнит как, Акбар-ага «приручил» его к самовару. С увлечением паренек заваривал чай, с уважением подавал, как полагаются, делая кайтары.

Смеялись от души, наблюдая за ним, старики. А потом... привыкли. Так что сейчас этот парень в махалле более оживленное место. И «Шарк гули» Акмаль-Икрамовского района Ташкента все время у самовара. С стариками. А потом, сам не помнит как, Акбар-ага «приручил» его к самовару. С увлечением паренек заваривал чай, с уважением подавал, как полагаются, делая кайтары.

блюдая за ним, старики. А потом... привыкли. Так что сейчас этот парень в махалле более оживленное место. И «Шарк гули» Акмаль-Икрамовского района Ташкента все время у самовара. С стариками. А потом, сам не помнит как, Акбар-ага «приручил» его к самовару. С увлечением паренек заваривал чай, с уважением подавал, как полагаются, делая кайтары.

Н. БАХРАМОВ.

Фото автора.

Криминальная хроника

ОПЯТЬ СТОРОЖА ВОРУЮТ...

В Ташкенте, в производственном объединении «Узбеккабель» совершена попытка украсть полтонны меди из цеха действующего здесь арендного предприятия. Злоумышленников было четверо, расчленивали, что «операция» принесет каждому хороший

куш — не менее полутора миллиона сум-купонов. Сорвалось... Ведется следствие. Следователям не составило труда установить тот печально-полнозвучный факт, что двое из четверых работают сторожами в ведомственной охране на этом же предприятии. (УзА).

Совместное предприятие в форме общества с ограниченной ответственностью «БАЛКАНИМЭКС» извещает о том, что оно 7 апреля 1994 года зарегистрировано Министерством финансов Республики Узбекистан и под № 1024 внесено в Реестр совместных предприятий, расположенных на территории Республики Узбекистан, с участием узбекских и иностранных юридических лиц и граждан.

Совместное предприятие расположено по адресу: Республика Узбекистан, 700113, г. Ташкент, ул. Катартал, дом 60.

НАРОДНОЕ СЛОВО
ХАЛҚ СЎЗИ

УЧРЕДИТЕЛИ:
Президиум Верховного Совета
Республики Узбекистан
и Кабинет Министров
Республики Узбекистан

Главный редактор Анвар ДЖУРАБАЕВ.
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:
Абдунаби БОЙКУЗИЕВ, Эсирган БОЛИЕВ (ответственный секретарь, «Халк сўзи»),
Эркин ВОХИДОВ, Саидхор ГУЛЯМОВ, Мухаммаджон КАРАБАЕВ, Пиримулла КО-
ДИРОВ, Миралым МИРАЛИМОВ, Салохиддин МУХИДДИНОВ (заместитель
главного редактора, «Халк сўзи»), Лев ПАК (заместитель главного редакто-
ра, «Народное слово»), Людмила ПОРФИРЬЕВА, Кулахмат РИЗАЕВ, Александр
ТЮРИКОВ (ответственный секретарь, «Народное слово»), Шавкат ЯХЬЕВ.

Адрес:
700000, Ташкент, ГСП,
ул. Матбуотчилар, 19.

Телефоны:
для справок 32-09-67,
отдел рекламы 32-09-25.