



Международный Аэропорт Новый Ташкент - Узбекистан

Оценка воздействия на окружающую среду и
социальную сферу Том 1: Краткий отчет не
технического характера

Vision Invest

Подготовлено:

SLR Sustainable Environmental Consultancy L.L.C S.O.C

Здание Al Wasl, шоссе Шейха Зайда, Аль-Васл,
Дубай, Объединённые Арабские Эмираты

№ проекта SLR: 777.V02406.00001

Регистрационный № клиента: Щёлкните или коснитесь здесь, чтобы ввести текст.

9 сентября 2026 г.

Редакция: 05

Название	Международный Аэропорт Новый Ташкент - Узбекистан
Руководитель проекта	Шираз Халид (Shiraz Khalid)
Электронная почта руководителя проекта	shiraz.khalid@slrconsulting.com
Составил	Umidjon Soatmurodov
Проверил	Кен Уэйд
Ключевые слова	[Keywords]
Статус	
Отчет №:	
SLR Company	SLR Sustainable Environmental Consultancy L.L.C S.O.C
Регистрационный номер клиента	

Лист регистрации изменений

Редакция	Дата	Подготовил:	Проверил:	Утвердил:
1.0	16 июля 2026 г.	П.Б., Ш.Х.	К.У.	К.У.
2.0	17 августа 2026 г.	Ш.Х.	К.У.	К.У.
3.0	25 августа 2026 г.	Ш.Х.	К.У.	К.У.
4.0	4 сентября 2026 г.	Ш.Х.	К.У.	К.У.
5.0	9 сентября 2026 г.	Ш.Х.	К.У.	К.У.

Основание для подготовки отчета

Настоящий документ подготовлен компанией группы SLR с надлежащей квалификацией, тщательностью и добросовестностью, с учетом сроков и ресурсов, согласованных с Vision Invest и Sojitz Corporation (далее по тексту - Клиент), в рамках всех или части услуг, порученных ей Клиентом. На документ распространяются условия этого поручения.

SLR не несет ответственности за использование содержащихся в настоящем документе информации, консультаций, рекомендаций и мнений или за принятие их за основу в любых целях любыми лицами, кроме Клиента. Третье лицо вправе использовать настоящий документ в качестве основания только при наличии заключенного с SLR соглашения об использовании документа или дополнительного гарантийного соглашения.

Сведения в настоящем документе могут основываться на анализе общедоступных данных, собранных SLR, и/или информации, предоставленной Клиентом и/или его консультантами и партнерами. Эти данные добросовестно приняты как точные и достоверные. При подготовке документа SLR могла использовать ИИ.

SLR не несет ответственности перед Клиентом и иными лицами за вопросы, выходящие за согласованный объем работ.

Авторские и иные права интеллектуальной собственности на все чертежи, отчеты, спецификации, ведомости объемов работ, расчеты и другие сведения, представленные в отчете, сохраняются за SLR, если условия поручения не предусматривают иное.

Настоящий документ может содержать специализированную и/или сложную техническую информацию; Клиенту рекомендуется запросить разъяснения по всем непонятным положениям.

Информацию, консультации, рекомендации и мнения, содержащиеся в настоящем документе, следует рассматривать только в контексте всего документа и документов, на которые в нем прямо даны ссылки, и использовать исключительно в рамках поручения.

Оглавление

Основание для подготовки отчета	ii
Сокращения и аббревиатуры	vi
1.0 Введение.....	1
1.1 Предыстория проекта.....	1
1.2 Преимущества и возможности Проекта	2
1.3 Финансирование Проекта	4
2.0 Краткое описание Проекта	5
2.1 Основные сведения о Проекте	5
2.2 Общие сведения о Проекте	5
2.3 Местоположение и масштаб Проекта	7
2.4 Землепользование и состояние участка	10
2.4.1 Принадлежность земель и соглашения по Проекту	10
2.4.2 Текущее состояние участка	10
2.5 Характеристика прилегающей территории	11
2.6 Объекты, чувствительные к воздействию.....	11
2.6.1 Местные сообщества	11
2.6.2 Чувствительные природные объекты.....	12
2.6.3 Культурное наследие	12
2.7 Генеральный план Проекта	13
2.8 Санитарно-защитная зона	13
2.9 Зона авиационной безопасности.....	14
2.10 Зона общественной безопасности.....	15
2.11 Процесс создания и реализации СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ.....	15
2.12 Проектные решения аэродромной и наземной частей аэропорта	16
2.13 Объекты аэропорта	17
2.13.1 Основные объекты	17
2.13.2 Вспомогательные объекты	17
2.13.3 Инженерные системы и инфраструктура	17
2.14 Сопутствующие объекты.....	18
2.15 Оценка альтернатив.....	19
2.16 Зона воздействия Проекта.....	19
2.16.1 Прямые воздействия.....	20
2.16.2 Вторичные воздействия	20
2.16.3 Расширенная зона воздействия	20
2.17 Оценка совокупного воздействия	20

2.18	Строительство и ввод Проекта в эксплуатацию	20
2.19	Эксплуатация и техническое обслуживание Проекта	21
2.20	Порядок управления и распределения ответственности в экологической и социальной сфере	22
2.21	Основные этапы Проекта	23
3.0	Взаимодействие с заинтересованными сторонами на этапе ОВОСС	24
3.1	Определение заинтересованных сторон	24
3.2	Консультации на этапе ОВОСС	25
3.3	Взаимодействие с заинтересованными сторонами в рамках национальной процедуры ОВОС	26
3.4	Взаимодействие с заинтересованными сторонами на этапах строительства и эксплуатации	26
3.5	Механизм рассмотрения жалоб	27
3.6	Мониторинг, отчетность и адаптивное управление	27
4.0	Краткое описание экологических и социальных последствий	28
4.1	Выбросы в атмосферу и качество атмосферного воздуха	28
4.1.1	Исходное состояние атмосферного воздуха	28
4.1.2	Воздействие на этапе строительства	28
4.1.3	Воздействие на этапе эксплуатации	29
4.2	Оценка воздействий, связанных с изменением климата	31
4.3	Шум и вибрация	32
4.3.1	Исходная акустическая обстановка	32
4.3.2	Воздействие на этапе строительства	32
4.3.3	Воздействие на этапе эксплуатации	33
4.4	Наземные экосистемы и орнитофауна	35
4.4.1	Общая экологическая характеристика	35
4.4.2	Воздействие на этапе строительства	35
4.4.3	Воздействие на этапе эксплуатации	36
4.5	Рельеф, геология, почвы и гидрогеология	37
4.5.1	Исходное состояние окружающей среды	37
4.5.2	Воздействие на этапе строительства	37
4.5.3	Воздействие на этапе эксплуатации	38
4.6	Водная среда и водные ресурсы	39
4.6.1	Существующие исходные условия	39
4.6.2	Воздействие на этапе строительства	40
4.6.3	Воздействие на этапе эксплуатации	41
4.7	Отходы и обращение с ними	41
4.7.1	Существующая инфраструктура и исходные условия	41

4.7.2 Воздействие на этапе строительства.....	42
4.8 Ландшафт и визуальное воздействие.....	43
4.9 Культурное наследие и археология	46
4.10 Социально-экономические условия	48
4.11 Изъятие земель	50
4.12 Трудовые отношения и условия труда	51
4.13 Охрана здоровья и обеспечение безопасности местных сообществ	53
4.14 Оценка воздействия на права человека	54
4.15 Трансграничные воздействия	56
5.0 Экологическое и социальное управление и мониторинг.....	58

Таблицы в тексте

Таблица 2—1 Основные сведения о Проекте	5
Таблица 2-2 Основные этапы Проекта и сроки их реализации	24

Рисунки в тексте

Рисунок 2-1 Местоположение проекта (в масштабах страны).....	8
Рисунок 2-2 Местоположение Проекта (расположение на местности)	9
Рисунок 2-3 Местные сообщества.....	12

Сокращения и аббревиатуры

ЗВ	Зона воздействия
СПАСОП	Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов
УВД	Управление воздушным движением
АГА	Агентство гражданской авиации
ПУКН	План управления культурным наследием
СО	Монооксид углерода
ДПЭ	Даты промышленной эксплуатации
НКО	Некоммерческая организация
МФКР США	Международная финансовая корпорация развития США
ОФР	Организации по финансированию развития
ОиСС	Окружающая и социальная среда
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ОТОСБ	Охрана труда, окружающей среды и безопасности
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
ПЭ IV	Принципы Экватора IV
ПЗС	Проектирование, закупки и строительство
ПДЭиСС	План действий в экологической и социальной сфере
ОВОСС	Оценка воздействия на окружающую и социальную среду
ПУОССУ	План управления окружающей средой и социальными вопросами
СЭСУ	Система экологического и социального управления
ОФГ	Обсуждения в фокус-группах
ПГ	Парниковый газ
ПМОП	Передовая международная отраслевая практика
МРЖ	Механизм рассмотрения жалоб
ОВнПЧ	Оценка воздействия на права человека
ОТ, ПБ и ООС	Охрана труда, промышленной безопасности и охрана окружающей среды
ОВКВ	Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
НКЭСВ	Независимый консультант по экологическим и социальным вопросам
МФК	Международная финансовая корпорация
МОТ	Международная организация труда
JBIC	Японский банк международного сотрудничества

КЕХИМ	Export-Import Bank of Korea
ЗСМС	Заинтересованные стороны из числа местных сообществ
ОЛО	Оценка ландшафтных особенностей
LEED	Система стандартов в области оценки экологической эффективности строительства
МПГ	Миллион пассажиров в год
МТ	Министерство транспорта
ТО, РикР	Техническое обслуживание, ремонт и капитальный ремонт
NACO	Нидерландские консультанты по аэропортам
NCECC	Национальный комитет по экологии и изменению климата Республики Узбекистан
NEXI	Японское агентство по страхованию экспорта и инвестиций
НПО	Неправительственная организация
РПУШВ	Рамочная программа управления шумовым воздействием
УНР	Уведомление о начале работ
ПЭСУ-Э	План экологического и социального управления в ходе эксплуатации
СГЧП	Соглашение между государственным и частным партнёром
ФЭ	Фотоэлектрический
ПДП	План действий по переселению
АСППО	Аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение
ПВЗС	План взаимодействия с заинтересованными сторонами
ЮлСП	Юридическое лицо специального назначения
СЗЗ	Санитарно-защитная зона
ААТ	Альянс Аэропорта Ташкента
АРУз	Аэропорт Республики Узбекистан
ЮНДП	Руководящие принципы ООН по предпринимательской деятельности в аспекте прав человека
ЛОВ	Летучие органические вещества
КОС	Канализационное очистное сооружение

1.0 Введение

1.1 Предыстория проекта

Предлагаемый новый Международный аэропорт Ташкента (далее — «Проект») реализуется в рамках государственно-частного партнерства между АО «Uzbekistan Airports» (далее — «Государственный партнер») и компаниями Vision Invest, Sojitz Corporation, Incheon International Airport Corporation и Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation (совместно именуемыми «Спонсоры»).

Спонсоры были назначены Государственным партнером для проектирования, строительства, финансирования, эксплуатации и технического обслуживания нового международного аэропорта Ташкента в рамках Соглашения о государственно-частном партнерстве (СГЧП), регулирующего разработку, финансирование, строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание Проекта.

Спонсоры находятся в процессе учреждения Альянса аэропорта Ташкента («ААТ») в качестве компании специального назначения (КСН) для разработки и эксплуатации Проекта. После учреждения ААТ Спонсоры передадут ей СГЧП. Спонсоры и Государственный партнер станут акционерами ААТ. Ожидается, что строительство начнется в 2027 году и продлится примерно 48 месяцев, а начало коммерческой эксплуатации запланировано на 2030 год.

5 Capitals, входящая в состав SLR (5 Capitals), была привлечена Клиентом для проведения независимой оценки воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС), а также связанных с ней экологических и социальных исследований по Проекту. Для проведения оценки 5 Capitals сотрудничала с базирующейся в Узбекистане консалтинговой компанией Nazar Business Technology (NBT), входящей в состав Oqtavia. Компания провела исследования исходного состояния окружающей и социальной среды, консультации с заинтересованными сторонами и подготовила национальную оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) в соответствии с нормативными требованиями Республики Узбекистан.

Процесс ОВОСС включал базовые исследования, оценку воздействия, планирование мер по снижению воздействия и взаимодействие с заинтересованными сторонами в соответствии с требованиями законодательства Узбекистана и стандартами международных кредиторов. Пакет ОВОСС включает Тома 1–4 ОВОСС, а также вспомогательные специализированные исследования по ключевым экологическим и социальным темам, План действий по переселению (ПДП), План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС) и План экологических и социальных мероприятий (ПЭСМ).

Консультации с заинтересованными сторонами проводились в период с декабря 2025 года по февраль 2026 года, включая общественные консультации в затрагиваемых махаллях, социально-экономические обследования, фокус-группы и встречи с органами власти и местными жителями.

По Проекту завершен первый этап национальной процедуры ОВОС Республики Узбекистан. По материалам ОВОС этапа I (ЗВОС) 20 апреля 2026 года получено положительное заключение государственной экологической экспертизы (ГЭЭ), подтверждающее экологическую допустимость Проекта и разрешающее начать строительство. В соответствии с требованиями национального законодательства 17 февраля 2026 года были проведены общественные слушания, результаты которых учтены в материалах ОВОС. Проект пройдет оставшиеся этапы национальной процедуры ОВОС, включая представление Заявления о воздействии на окружающую среду этапа II на этапе детального проектирования и утверждение окончательной экологической документации до начала эксплуатации.

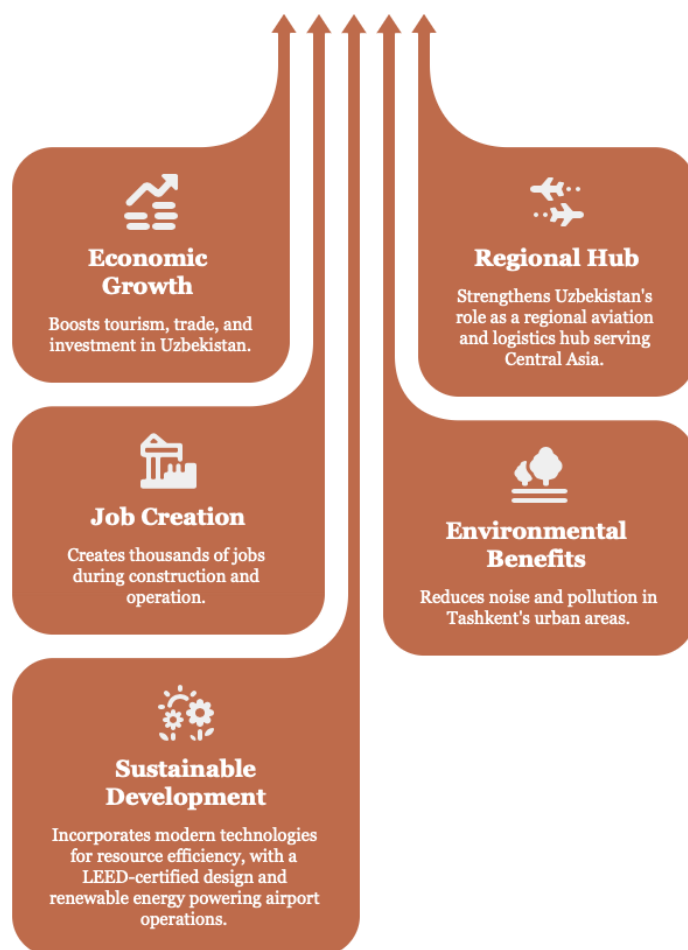
Проект будет реализован в соответствии с применимым законодательством Республики Узбекистан в экологической и социальной сфере, а также передовой международной практикой, включая применимые требования международных финансовых институтов, передовую международную отраслевую практику (ПМОП) и соответствующие руководства Международной финансовой корпорации (МФК) по охране труда, окружающей среды и безопасности (ОТОСБ).

Применимые стандарты ЭиС» для Проекта означают экологические и социальные требования, применимые к Проекту, включая применимые национальные законы и нормативные акты, условия соответствующих разрешений и согласований, а также применимые требования ЭиС кредиторов Проекта, в том числе требования, вытекающие из применимых политик, стандартов и соглашений о финансировании кредиторов.

1.2 Преимущества и возможности Проекта

Проект призван преобразовать авиационную и логистическую инфраструктуру Узбекистана за счет создания современного международного аэропорта, способствующего достижению целей национальной стратегии «Узбекистан — 2030», включая увеличение объема ВВП до 160 млрд долл. США и привлечение 15 млн иностранных туристов. На первом этапе эксплуатации пропускная способность нового аэропорта составит 20 млн пассажиров и 129 тыс. тонн грузов в год, что значительно превышает показатели действующего Международного аэропорта Ташкента имени Ислама Каримова. Кроме того, новый аэропорт повысит эффективность работы и обеспечит современную, безопасную аэропортовую инфраструктуру, соответствующую международным требованиям. Проект предусматривает замену действующего аэропорта, а не строительство дополнительного. Это позволит перенести авиационную и логистическую деятельность из густонаселенных районов центральной части Ташкента.

The New Tashkent International Airport



В рамках Проекта будет создан крупнейший в Центральной Азии современный интегрированный авиационный, пассажирский и логистический узел, а также первый такой объект, полностью обеспечиваемый энергией из возобновляемых источников. Проект улучшит транспортное сообщение между Центральной Азией, Европой, Ближним Востоком и другими регионами Азии. Развитие инфраструктуры воздушного транспорта будет способствовать торговле, привлечению иностранных инвестиций, развитию бизнеса и расширению доступа к международным рынкам. Проект также будет способствовать дальнейшему развитию туристической отрасли Узбекистана благодаря повышению транспортной доступности признанных во всем мире культурно-исторических центров, включая Самарканд, Бухару и Хиву. Ожидается, что улучшение транспортного сообщения приведет к росту числа посетителей и обеспечит дополнительный экономический эффект для гостиничного бизнеса, розничной торговли и сферы услуг. По оценкам, к 2035 году благодаря Новому международному аэропорту Ташкента объем привлеченных прямых иностранных инвестиций превысит 2,5 млрд долл. США.

На этапе строительства в рамках Проекта планируется создать 5 тыс. рабочих мест. После ввода аэропорта в эксплуатацию экономический эффект Проекта будет эквивалентен созданию более 200 тыс. рабочих мест, а его совокупный вклад в ВВП страны в долгосрочной перспективе составит около 21 млрд долл. США. Проект будет способствовать развитию местного бизнеса и цепочек поставок, а также повышению уровня технических компетенций в авиационной отрасли Узбекистана. Кроме того,

аэропорт будет LEED сертифицирован, а также предусматривает применение современных технологий и решений в области устойчивой инфраструктуры, способствующих рациональному использованию ресурсов и достижению экологических целей страны.

Ожидается, что перенос деятельности аэропорта из существующего аэропорта также обеспечит значительные экологические и социальные преимущества. В настоящее время в городской зоне, окружающей существующий аэропорт, проживает более одного миллиона человек, подвергающихся воздействию загрязнения, включая авиационный шум, выбросы в атмосферу и связанную с этим транспортную нагрузку. Перенос деятельности в новый аэропорт позволит существенно снизить это воздействие на всей территории центрального Ташкента, улучшив условия проживания населения и качество городской среды. Новый аэропорт позволит свести к минимуму воздействие авиационного шума на окружающие сельские населенные пункты благодаря обширному моделированию шума, выполненному в рамках ОВОСС, а также мерам по снижению воздействия и управлению им на этапе эксплуатации. Более подробно эти меры описаны в Рамочной программе управления шумом (РПУШ), подготовленной в качестве отдельного документа.

В соответствии с национальными требованиями было проведено предварительное исследование по определению санитарно-защитной зоны (СЗЗ) для оценки потенциального воздействия на здоровье населения, связанного с эксплуатацией аэропорта. Данная оценка основывалась главным образом на имеющихся результатах моделирования шума, которое является ключевым фактором при определении границ СЗЗ для Проекта, и по её итогам было выдано заключение о СЗЗ. Границы и выводы СЗЗ могут быть уточнены после завершения обновленного моделирования шума и моделирования рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, как это предусмотрено Заключением ОВОС, а также по результатам последующего рассмотрения уполномоченными органами.

Проект является ключевым инвестиционным проектом в сфере национальной инфраструктуры. Он улучшит транспортные связи в регионе, повысит конкурентоспособность экономики, будет способствовать долгосрочному устойчивому развитию, укрепит роль Узбекистана как международного транспортного узла и обеспечит общий положительный экологический эффект для региона благодаря замене действующего аэропорта.

1.3 Финансирование Проекта

В настоящее время Спонсоры привлекают финансирование Проекта от международных организаций по финансированию развития (ОФР), Экспортных кредитных агентств (ЭКА) и коммерческих банков. На данном этапе ведутся переговоры с потенциальными кредиторами, включая Международную финансовую корпорацию (МФК), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международную финансовую корпорацию развития США (МФКР США), Японский банк международного сотрудничества (JBIC), Японское агентство по страхованию экспорта и инвестиций (NEXI) и Экспортно-импортный банк Кореи (KEXIM).

Настоящий Краткий отчет не технического характера (NTS) является частью комплекса экологической и социальной документации (ОиСС), подготовленной для сопровождения процесса привлечения финансирования Проекта. Потенциальные кредиторы рассмотрят экологическую и социальную документацию в рамках комплексной проверки экологических и социальных аспектов Проекта на предмет его соответствия применимым политикам, стандартам и инвестиционным требованиям кредиторов в экологической и социальной сфере.

2.0 Краткое описание Проекта

2.1 Основные сведения о Проекте

В следующей таблице представлены основные сведения о Проекте.

Таблица 2—1 Основные сведения о Проекте

Название Проекта	Международный Аэропорт Новый Ташкент
Проектная компания	Альянс Аэропорта Ташкента
Генподрядчик (наземная часть аэропорта)	Larsen & Toubro
Консультант по экологическим и социальным вопросам	5 Capitals - в составе SLR Consulting (5 Capitals)
	Nazar Business Technology (NBT) (зарегистрированный консультант по экологической оценке) (Субконсультант 5 Capitals, базирующийся в Ташкенте)

2.2 Общие сведения о Проекте

Международный Аэропорт Новый Ташкент создается взамен действующего Международного аэропорта Ташкента в соответствии с постановлением Президента Республики Узбекистан № ПП-353 от 25 ноября 2025 года. После выхода нового аэропорта на полную проектную мощность обслуживание коммерческих авиаперевозок будет перенесено из действующего городского аэропорта в новый аэропорт. Дальнейшее освоение территории действующего аэропорта не входит в состав Проекта и поэтому не рассматривалось в рамках оценки воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСС).

С учетом преимуществ, описанных в разделе 1.2, Проект способствует реализации долгосрочной транспортно-логистической стратегии Узбекистана. Он предусматривает замену действующего аэропорта современным международным транспортным узлом высокой пропускной способности, способствующим достижению целей страны в сфере туризма и экономики. В настоящем разделе рассматриваются объекты, предусмотренные Проектом, и проектные решения этапа I.

Как указано выше, проектная пропускная способность аэропорта на этапе I составит до 20 млн пассажиров в год. Дальнейшее расширение с увеличением пропускной способности примерно до 46 млн пассажиров в год потребует отдельного планирования и проведения экологической оценки.



Основные объекты этапа I

- Современный пассажирский терминал общей площадью около 208 000 м², оборудованный телескопическими трапами, системами обработки багажа и другой эксплуатационной инфраструктурой.
- Диспетчерская вышка управления воздушным движением (УВД) высотой 77 м, оснащенная средствами организации воздушного движения и метеорологического обеспечения.
- Две взлетно-посадочные полосы длиной 4 000 м каждая, а также рулежные дорожки, перроны для стоянки воздушных судов, светосигнальное оборудование аэродрома и навигационные системы.
- Объекты аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов, службы наземного обслуживания, инженерно-технические здания и другая вспомогательная эксплуатационная инфраструктура.
- Объекты грузовой инфраструктуры, технического обслуживания и авиации общего назначения.
- Инфраструктура наземной части аэропорта включает подъездные дороги, парковки и объекты пассажирского транспорта.
- Инженерная инфраструктура аэропорта включает системы электроснабжения, отопления и охлаждения, водоснабжения, очистки сточных вод и отвода ливневых вод, систему управления твердыми отходами, телекоммуникационные системы и хранилища авиационного топлива.

Генеральный план и технический проект аэропорта разрабатывает международная авиационная консалтинговая компания NACO. Проектирование и строительство наземной части аэропорта выполнит подрядчик по проектированию, закупкам и строительству (ПЗС), а для строительства аэродромной инфраструктуры будет привлечен отдельный подрядчик.

2.3 Местоположение и масштаб Проекта

Международный Аэропорт Новый Ташкент будет расположен примерно в 23 км к югу от Ташкента и в 20 км от действующего Международного аэропорта Ташкента имени Ислама Каримова, на территории Уртачирчикского и Куйичирчикского районов Ташкентской области. Местоположение Проекта в национальном и региональном масштабе показано на рисунках 2.1 и 2.2.

Аэропорт займет территорию площадью около 1 300 га (примерно 13 км²), преимущественно представленную равнинными землями сельскохозяйственного назначения. Участок имеет протяженность около 6 км и ширину 2,2 км, что позволяет разместить предусмотренную аэропортовую инфраструктуру и обеспечить дальнейшее расширение в границах территории, утвержденной генеральным планом.

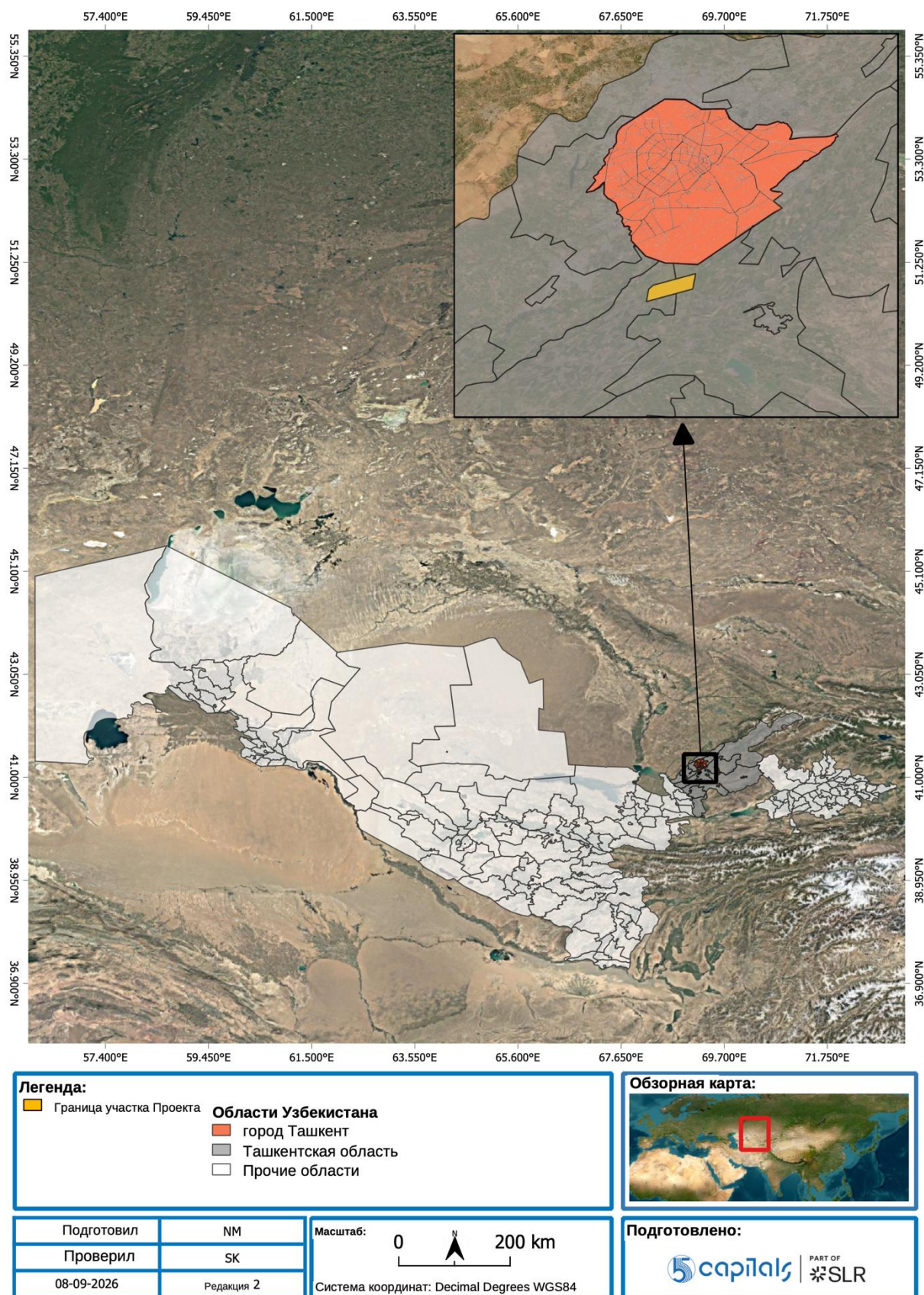


Рисунок 2-1 Местоположение проекта (в масштабах страны)

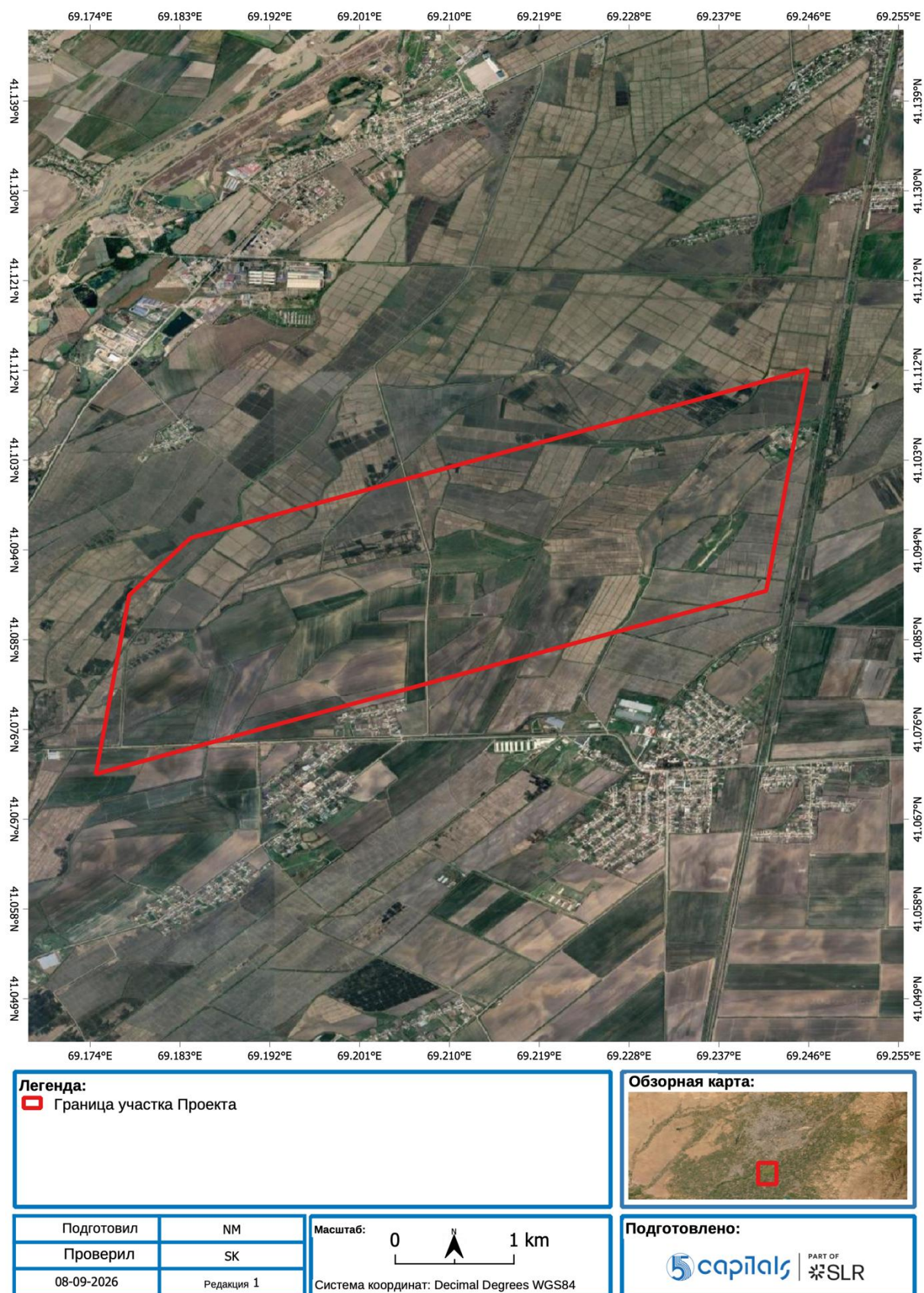


Рисунок 2-2 Местоположение Проекта (расположение на местности)

В окрестностях преобладает сельская местность с обрабатываемыми землями, на которых выращивают хлопок, зерновые, плодовые и другие сельскохозяйственные культуры. Через территорию проходит сложившаяся сеть оросительных каналов, обеспечивающих ведение местного сельского хозяйства. Через участок Проекта также проходят несколько местных дорог; на нем расположено небольшое количество существующих сооружений сельскохозяйственного назначения.

Аэропорт будет расположен рядом с селом Янгитош (с южной стороны). Поблизости также находятся несколько других сельских населенных пунктов. Место размещения участка выбрано с учетом ряда ключевых факторов, включая наличие достаточных земельных ресурсов, равнинный рельеф, стратегически выгодное расположение вблизи Ташкента, возможность последующей интеграции с транспортной инфраструктурой и расширения аэропорта в будущем, а также достаточную площадь для размещения вспомогательной инфраструктуры с учетом будущего спроса. Расположение участка обеспечивает достаточную территорию для строительства современного международного аэропорта при сохранении необходимой удаленности от городской части Ташкента, а также создает благоприятные условия для развития транспортного сообщения и дальнейшего долгосрочного расширения аэропорта.

В рамках ОВОСС были всесторонне учтены состояние окружающей среды и интересы населения близлежащих населенных пунктов, чтобы определить возможные экологические и социальные воздействия и разработать соответствующие меры по их снижению.

2.4 Землепользование и состояние участка

2.4.1 Принадлежность земель и соглашения по Проекту

Согласно законодательству Республики Узбекистан вся земля находится в государственной собственности. Физические и юридические лица могут арендовать землю у государства, в частности для ведения сельского хозяйства и жилищного строительства. На территории, выбранной для строительства аэропорта, в настоящее время расположены сельскохозяйственные земли, арендуемые местными фермерами для выращивания сельскохозяйственных культур и сезонного выпаса скота.

Необходимые для реализации Проекта земли будут предоставлены государством на основании соответствующих договоров. Землепользователям, затронутым Проектом, будут предоставлены компенсации в соответствии с Применимые экологические и социальные стандарты. Порядок изъятия земель, предоставления компенсаций и восстановления источников средств к существованию изложен в Плане действий по переселению (ПДП), подготовленном в рамках Проекта.

2.4.2 Текущее состояние участка

Проект будет реализован на территории площадью около 1 300 га, преимущественно занятой сельскохозяйственными землями. Большая часть участка активно обрабатывается. Здесь выращивают хлопок, рис, овощи, бобовые культуры и плодовые деревья. Вне основного сельскохозяйственного сезона отдельные участки также используются для выпаса скота.

Помимо сельскохозяйственных земель, на территории Проекта расположены небольшой жилой массив, относящийся к махалле Калхабад, несколько отдельно стоящих сельскохозяйственных сооружений, оросительные каналы, дренажные каналы и местные подъездные дороги. Через отдельные части участка также проходят несколько линий электропередачи, которые до начала строительства потребуются перенести или реконструировать.

На территории Проекта выявлены четыре небольших кладбища. Они признаны значимыми объектами культурного наследия. Их наличие учитывалось при планировании Проекта и на всех этапах экологической и социальной оценки.

2.5 Характеристика прилегающей территории

Территория вокруг планируемого аэропорта имеет преимущественно сельский характер. Здесь расположены обширные сельскохозяйственные угодья, среди которых находятся небольшие села и фермерские хозяйства.

Ближайшая жилая застройка расположена примерно в 70 м к югу от текущей границы территории Проекта. В окрестностях также находятся другие села. В рамках экологической и социальной оценки эти населенные пункты определены как значимые объекты, чувствительные к потенциальному воздействию.

Вдоль восточной границы участка проходит действующая электрифицированная железнодорожная линия, а примерно в 6 км к востоку расположена автомобильная дорога А373. Несколько местных дорог обеспечивают доступ к близлежащим селам и сельскохозяйственным угодьям.

Река Чирчик, протекающая примерно в 2 км к западу от участка Проекта, является ближайшим крупным водным объектом и важным природным ресурсом.

Существующая инфраструктура на прилегающей территории включает газопроводы, линии электропередачи и местные инженерные сети. В рамках строительства аэропорта часть этих объектов и сетей потребуется перенести либо обеспечить их защиту.

2.6 Объекты, чувствительные к воздействию

В рамках ОВОСС определены близлежащие населенные пункты, природные объекты и объекты культурного наследия, которые могут подвергнуться воздействию при строительстве или эксплуатации аэропорта. Эти объекты учитывались на всех этапах оценки воздействия и при разработке мер по его снижению.

2.6.1 Местные сообщества

Вокруг участка Проекта расположено несколько сельских населенных пунктов. Ближайшие жилые дома находятся примерно в 70 м от границы территории Проекта. На более широкой прилегающей территории также расположены другие села и небольшие зоны коммерческой застройки. Эти населенные пункты учитывались при оценке воздействия шума, изменений качества воздуха, транспортной нагрузки, визуального воздействия и других экологических и социальных аспектов. Один небольшой поселок (Бакавул) будет перенесен с территории Проекта (см. раздел 4.11).

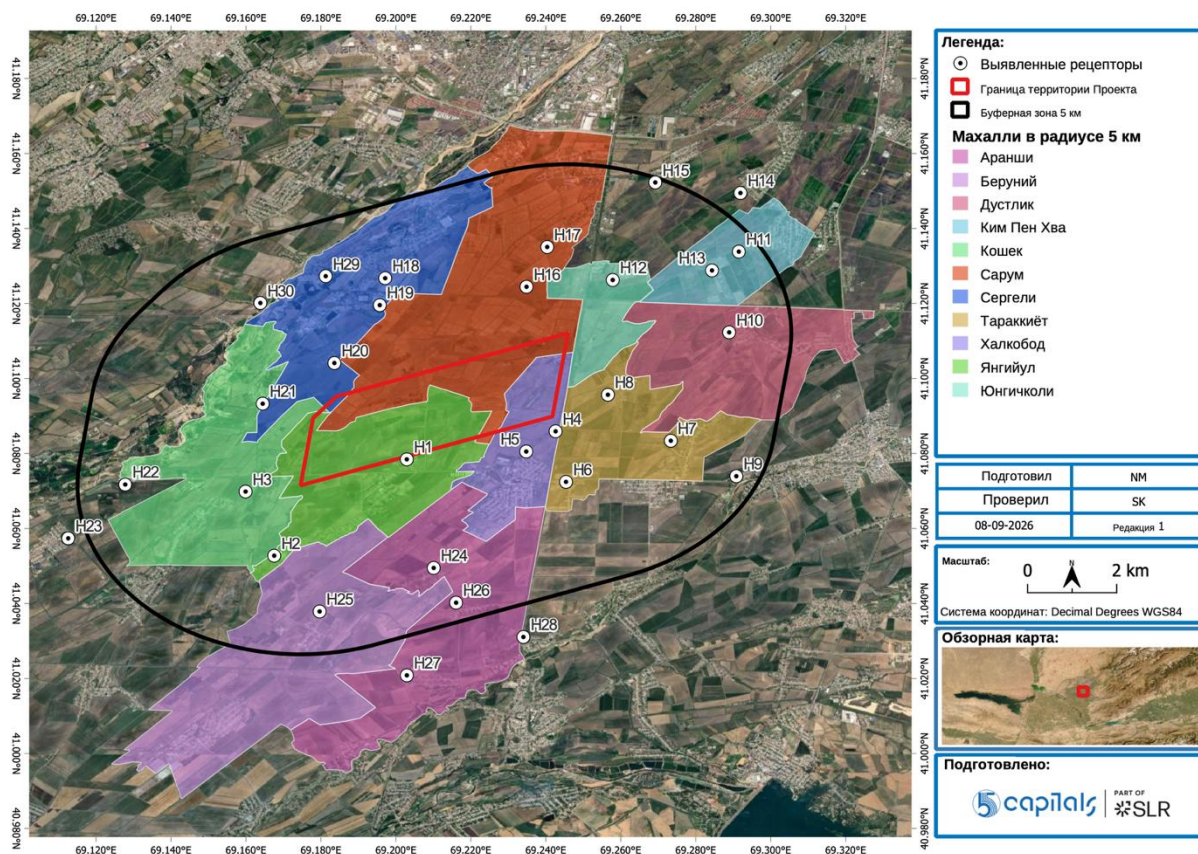


Рисунок 2-3 Местные сообщества

2.6.2 Чувствительные природные объекты

На территории Проекта и в радиусе 10 км от нее отсутствуют особо охраняемые природные территории национального или международного значения. Участок представлен преимущественно преобразованными сельскохозяйственными местообитаниями с относительно низкой экологической чувствительностью.

Река Чирчик является ближайшим значимым природным объектом и отнесена к чувствительным природным объектам ввиду ее важности для местного биоразнообразия и водных ресурсов. В проектные решения включены необходимые меры по защите окружающих местообитаний на этапах строительства и эксплуатации.

В качестве наземных экологических рецепторов были определены виды фауны, растительность и места обитания (преимущественно измененные). Несколько колоний гнездования белого аиста, а также малая белая цапля и каравайка (все включены в Красную книгу Узбекистана) были определены в качестве ключевых экологических рецепторов для Проекта.

2.6.3 Культурное наследие

Как указано в разделе 2.4.2, четыре небольших кладбища на территории Проекта, включая мусульманские и православные захоронения, рассматриваются как значимые объекты культурного наследия. Более подробная оценка этих объектов приведена в разделе 4.9.

За границами территории Проекта расположены другие действующие кладбища. Ближайшее из них находится примерно в 230 м к югу от участка. Расположение этих объектов учтено при планировании Проекта. Для защиты культурного наследия и

обеспечения уважительного взаимодействия с затронутыми местными сообществами будут приняты соответствующие меры управления.

2.7 Генеральный план Проекта

Развитие Нового международного аэропорта Ташкента будет осуществляться поэтапно. Некоторые элементы инфраструктуры с самого начала будут проектироваться с учетом полного развития аэропорта в долгосрочной перспективе. Как отмечалось ранее, ОВОСС оценивает первоначальный этап развития с эксплуатационной мощностью до 20 миллионов пассажиров в год (МППГ). Площадь Проекта, изъятие земель и воздействия, связанные с переселением, оцененные в рамках ОВОСС, основаны на текущих определенных границах Проекта. Аэропорт концептуально спроектирован с учетом возможности будущего поэтапного расширения до конечной проектной мощности в 46 миллионов пассажиров в год. В связи с этим некоторые элементы инфраструктуры с самого начала будут проектироваться с учетом долгосрочных потребностей развития аэропорта. Генеральный план аэропорта включает следующие основные компоненты:

- Инфраструктура аэропорта
- Вспомогательные объекты
- Инженерная инфраструктура
- Средства обеспечения безопасности полетов

Поскольку Узбекистан является членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), все объекты авиационной инфраструктуры будут проектироваться в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, что обеспечит полное соблюдение международных требований к безопасности и эксплуатации.

2.8 Санитарно-защитная зона

Для защиты здоровья населения установлена санитарно-защитная зона (СЗЗ), обеспечивающая соблюдение действующих национальных нормативов и допустимых уровней воздействия, связанного с эксплуатацией аэропорта, прежде всего авиационного шума, на население и другие чувствительные объекты прилегающей территории.

Границы СЗЗ Нового международного аэропорта Ташкента определены на основании выполненного для Проекта экологического и акустического моделирования с применением международно признанных методик и при участии Комитета санитарно-эпидемиологического благополучия и общественного здоровья. В основу определения границ положены прогнозные контуры авиационного шума, а не фиксированные расстояния от аэропорта.

Граница СЗЗ проведена по изолинии авиационного шума 60 дБ (LAeq). Для территорий с более высоким уровнем шума определены соответствующие зоны управления, предусматривающие последовательно более строгие меры по снижению и контролю воздействия. Такой подход соответствует требованиям национального законодательства и передовой международной отраслевой практике.

ОВОСС подтверждает, что установление СЗЗ не приведет к дополнительному физическому переселению помимо уже предусмотренного в пределах территории, занимаемой Проектом. Если последующее уточнение проектных решений или изменение условий эксплуатации потребуют корректировки границы СЗЗ, связанное с этим воздействие будет урегулировано в соответствии с Рамочной политикой Проекта по переселению (РПП) и применимыми экологическими и социальными стандартами.

Границы СЗЗ будут дополнительно уточняться на этапе детального проектирования с учетом обновленных эксплуатационных параметров, включая состав парка воздушных судов, процедуры выполнения полетов и прогнозы интенсивности воздушного движения. Для подтверждения соответствия установленным требованиям и адаптивного управления будут регулярно проводиться моделирование шума и экологический мониторинг.

Официальное утверждение СЗЗ и контроль за соблюдением установленного режима относятся к полномочиям компетентных государственных органов. Проектная компания будет содействовать этому процессу путем регулярного моделирования и мониторинга, принятия при необходимости мер по снижению воздействия и представления отчетности соответствующим государственным органам и кредиторам.

В целом границы СЗЗ определены с применением прозрачного и научно обоснованного подхода, учитывающего особенности участка и разработанного во взаимодействии с компетентными государственными органами. Они будут актуализироваться в рамках непрерывного совершенствования системы экологического управления Проектом.

2.9 Зона авиационной безопасности

Проект будет соответствовать применимым национальным требованиям авиационной безопасности и требованиям ИКАО по обеспечению безопасности аэродромов. Агентство гражданской авиации (АГА), совместно с соответствующими региональными органами и органами по вопросам строительства, отвечает за контроль высоты зданий и деятельности вблизи аэропорта, которые могут повлиять на безопасность полетов. Для объектов строительства в пределах регулируемой зоны перед выдачей соответствующих разрешений на строительство требуется получение необходимых согласований по высоте и виду деятельности от АГА и Управления аэропортов Узбекистана.

Обследование препятствий, проведенное в ходе разработки генерального плана аэропорта в радиусе 10 км, позволило выявить существующие и потенциальные препятствия, которые могут повлиять на выполнение полетов воздушных судов. Управление авиационной безопасностью будет осуществляться посредством применения ограничительных поверхностей препятствий (OLS) и соответствующих ограничений по высоте для зданий, сооружений, антенн, растительности и других объектов. Существующие воздушные линии электропередачи, выявленные на территории Проекта и вокруг нее, которые могут проникать в охраняемое воздушное пространство, планируется демонтировать силами ответственных органов.

Обеспечение авиационной безопасности также будет учитывать виды землепользования и деятельности, которые могут создавать потенциальную опасность для выполнения полетов воздушных судов, помимо физических препятствий. Сельскохозяйственная деятельность в пределах Зоны авиационной безопасности (ЗАБ), как ожидается, в целом не будет запрещена; однако отдельные виды сельскохозяйственного землепользования или практики могут подпадать под меры авиационно-безопасностного контроля, если они способны создавать угрозу для авиации. К ним могут относиться виды деятельности, привлекающие птиц или иных диких животных, создание высокой растительности или садов, которые могут стать препятствиями, образование крупных или постоянных водоемов, а также сельскохозяйственные палы или иная деятельность, приводящая к образованию дыма или задымлению атмосферы. Такие требования будут решаться в рамках соответствующих авиационных, планировочных и разрешительных процедур и в координации с АГА и соответствующими органами.

2.10 Зона общественной безопасности

Проект будет учитывать риски для общественной безопасности и безопасности населения, связанные с эксплуатацией аэропорта, посредством соответствующих мер по обеспечению общественной безопасности и координации с соответствующими органами в сфере авиации, планирования и местного самоуправления. Зона общественной безопасности (ЗОБ) представляет собой меру по планированию землепользования, направленную на защиту людей и населенных пунктов от рисков, связанных со взлетом и посадкой воздушных судов, включая риск авиационных происшествий, в частности в зонах за пределами торцов взлетно-посадочных полос. ЗОБ не является зоной, определяемой ИКАО, и, в отличие от ЗАБ, не регулируется требованиями ИКАО. Она подлежит разработке по согласованию с соответствующими органами в сфере авиации, планирования и местного самоуправления в качестве меры по обеспечению общественной безопасности.

Официальная национальная нормативно-правовая база, методология определения границ и механизм утверждения отдельной ЗОБ пока полностью не согласованы. В связи с этим ЗОБ будет разрабатываться в координации с соответствующими органами в сфере авиации, планирования, местными органами власти и другими компетентными органами. После официального установления любые применимые меры контроля ЗОБ будут включены в соответствующие процессы планирования землепользования, застройки и выдачи разрешений, в частности в тех случаях, когда определенные виды землепользования или концентрация населения могут повышать риски для общественной безопасности.

В зависимости от требований, установленных компетентными органами, и в соответствии с применимыми руководящими принципами ИКАО, меры, связанные с ЗОБ, могут включать соответствующий контроль землепользования или доступа, предупреждающие знаки безопасности, информирование населения и координацию с органами по чрезвычайным ситуациям и общественной безопасности. Проект будет реализовывать меры по обеспечению общественной безопасности со стороны аэропорта в пределах своей зоны ответственности и предоставлять соответствующую информацию о рисках и эксплуатационную информацию для содействия органам власти в установлении и поддержании применимых мер контроля ЗОБ.

2.11 Процесс создания и реализации СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ

Доработка и реализация СЗЗ, а также создание и реализация ЗАБ и ЗОБ будут осуществляться в рамках скоординированного процесса между Частным партнером, Государственным партнером и соответствующими органами Правительства Республики Узбекистан (ПРУз). Официальное установление, картирование, интеграция в кадастровую систему и нормативно-правовое закрепление указанных трех зон пока подлежат подтверждению компетентными органами. На данный момент понимаемый порядок действий выглядит следующим образом:

Этап 1: Частный партнер представляет ПРУз результаты моделирования шума и рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

Этап 2: Органы ПРУз издадут методические указания по разработке СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ.

Этап 3: Органы ПРУз составляют карты СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ и указывают ограничения в пределах каждой зоны. Результатом данного этапа станет установление специфичных для Ташкентского аэропорта СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ с подробными требованиями по каждой зоне.

Этап 4: Органы ПРУз вносят соответствующие требования в кадастровые карты, в результате чего формируются обновленные кадастровые записи с указанием ограничений, применимых к каждому земельному участку.

Этап 5: Органы ПРУз обеспечивают исполнение этапа 4 путем пересмотра порядка выдачи разрешений на строительство или изменение вида использования земель в пределах СЗЗ, ЗАБ и ЗОБ с учетом ограничений, определенных на этапе 3.

2.12 Проектные решения аэродромной и наземной частей аэропорта

Аэропорт спроектирован в соответствии со стандартами ИКАО и передовой международной практикой для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации с возможностью дальнейшего наращивания пропускной способности. Планировочные решения предусматривают разделение аэродромной части, предназначенной для операций с воздушными судами, и наземной части, включающей объекты обслуживания пассажиров, грузов и вспомогательные службы. Это позволит свести к минимуму пересечение технологических потоков и обеспечить дальнейшее увеличение пропускной способности. Аэропорт будет иметь взлетно-посадочные полосы длиной 4 000 м, рассчитанные на эксплуатацию воздушных судов кода 4Е с ограниченной возможностью выполнения операций воздушными судами кода 4F. Большинство рулежных дорожек будет соответствовать требованиям кода Е. Отдельные участки будут дополнительно адаптированы для периодического движения воздушных судов кода F.

Перроны различного назначения обеспечат обслуживание пассажирских и грузовых воздушных судов, техническое обслуживание, работу авиации общего назначения, противообледенительную обработку и изолированную стоянку воздушных судов. На основных стоянках пассажирских и грузовых воздушных судов будут предусмотрены централизованные системы заправки топливом через гидранты.

К специализированным объектам относятся отдельная площадка для опробования двигателей, площадки противообледенительной обработки вблизи порогов взлетно-посадочных полос, служебные дороги аэродромной зоны и охраняемая система периметрального ограждения с контролируемым доступом, обеспечивающая безопасность полетов и авиационную безопасность.

В западной части наземной зоны будут размещены пассажирские объекты, а в восточной - эксплуатационные и вспомогательные объекты. Они будут соединены внутренними дорогами и интегрированы в региональную транспортную сеть.

Пассажирский терминал первоначальной пропускной способностью 20 млн пассажиров в год будет иметь Н-образную конфигурацию с центральным технологическим блоком и четырьмя посадочными галереями. Система автомобильных дорог обеспечит отдельный подъезд к зонам прилета, вылета и парковки, а также отдельное движение служебного транспорта.

В восточной вспомогательной зоне будут размещены объекты грузовой инфраструктуры, технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта (ТО, РИКР), хранения топлива, инженерной инфраструктуры и других эксплуатационных служб. Доступ к этой зоне будет обеспечен по отдельной магистральной дороге, что позволит отделить логистические потоки от пассажирских.

Общая планировочная схема предназначена для обеспечения безопасности эксплуатации, сведения к минимуму пересечения транспортных потоков, дальнейшего расширения аэропорта, включая обслуживание воздушных судов кода F, а также соблюдения стандартов ИКАО и требований международных кредиторов.

2.13 Объекты аэропорта

Проект включает комплекс объектов аэродромной и наземной инфраструктуры, предназначенных для безопасной и эффективной эксплуатации аэропорта с возможностью поэтапного наращивания пропускной способности в соответствии с передовой международной практикой. Генеральным планом предусмотрено поэтапное развитие аэропорта с учетом прогнозируемого спроса вплоть до достижения конечной проектной мощности.

2.13.1 Основные объекты

Основная инфраструктура включает пассажирский и грузовой терминалы, зоны технического обслуживания воздушных судов и объекты авиации общего назначения.

- Отдельный грузовой терминал площадью около 10 200 м² будет расположен на границе наземной и аэродромной зон.
- Объекты технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта воздушных судов (ТО, РИКР), включая ангары и площадку для опробования двигателей, будут размещены в юго-западной вспомогательной зоне.
- Терминал авиации общего назначения площадью около 5 200 м² будет расположен рядом с основным терминалом с возможностью дальнейшего расширения. (Подлежит подтверждению)

2.13.2 Вспомогательные объекты

Эксплуатацию аэропорта будут обеспечивать основные службы, включая аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение, безопасность, иммиграционный и таможенный контроль, наземное обслуживание, бортовое питание, техническое обслуживание, а также гостиница, строительство которой предусмотрено в будущем.

2.13.3 Инженерные системы и инфраструктура

Эксплуатацию аэропорта обеспечит комплекс инженерных систем, значительная часть которых ввиду ограниченности существующей инфраструктуры будет автономной или гибридной. К основным системам относятся электроснабжение, водоснабжение, очистка сточных вод, отвод ливневых вод, управление твердыми отходами, топливоснабжение, отопление и охлаждение, противообледенительная обработка и телекоммуникации. Проект предусматривает резервирование систем для обеспечения бесперебойной и устойчивой работы аэропорта.

- Электроснабжение будет осуществляться преимущественно от национальной энергосистемы с использованием местных солнечных фотоэлектрических установок и резервных генераторов.
- До подключения к региональной системе водоснабжения вода будет поступать из подземных источников и проходить подготовку на территории аэропорта.
- Сточные воды будут очищаться на территории аэропорта, при этом гликольсодержащие стоки и специальные потоки отходов будут собираться и обрабатываться отдельно.
- Ливневые стоки будут собираться, при необходимости очищаться и отводиться в соответствии с национальными нормативами Республики Узбекистан и руководствами Международной финансовой корпорации по охране труда, окружающей среды и безопасности.

- Твердые отходы будут сортироваться и по возможности направляться на переработку, а остаточные и опасные отходы — передаваться лицензированным организациям для удаления за пределами территории аэропорта.
- Центральный топливный склад будет предназначен для хранения и распределения авиационного топлива с возможностью использования в будущем устойчивого авиационного топлива (SAF), включая потенциальную адаптацию или добавление соответствующей инфраструктуры хранения, перекачки и смешивания в случае введения SAF в эксплуатацию в течение срока эксплуатации аэропорта.
- Специализированные объекты противообледенительной обработки обеспечат сбор и очистку стоков, загрязненных гликолем, для предотвращения воздействия на окружающую среду.

2.14 Сопутствующие объекты

Согласно Стандарту деятельности МФК № 1 и Экологической и социальной политике ЕБРР, Сопутствующие объекты — это инфраструктура, которая не финансируется в рамках Проекта, но необходима для его эксплуатации.

Для аэропорта определены следующие Сопутствующие объекты:

- Подъездные дороги к аэропорту (западное и восточное направления)
- Внешняя линия электропередачи напряжением 110 кВ
- Авиатопливопровод от близлежащего железнодорожного объекта
- Переустройство оросительных каналов и дренажных коллекторов

На данном этапе детальные проектные решения и окончательные трассы этих объектов не утверждены. В связи с этим проведена предварительная оценка, а после утверждения окончательных проектных решений будет выполнена дополнительная оценка. При необходимости будет подготовлена дополнительная отчетная документация по ОВОСС. В настоящее время физическое переселение не предполагается; это будет подтверждено на этапе детального проектирования.

Планируемые в дальнейшем железнодорожные линии и линии метрополитена в прилегающем регионе не относятся к Сопутствующим объектам, поскольку эксплуатация аэропорта от них не зависит, а сами проекты пока находятся на концептуальной стадии планирования. Аэропорт будет получать выгоду от предлагаемой расширенной сети автомобильных дорог и зависеть от неё в части регионального доступа, однако новая автомобильная дорога из города в Самарканд не предназначена исключительно для Нового аэропорта Ташкента и будет обслуживать более широкие транспортные потребности.

К основным потенциальным воздействиям, связанным с определенными объектами, относятся изъятие преимущественно сельскохозяйственных земель, временное воздействие строительных работ, включая пыль, шум и транспортную нагрузку, изменение землепользования, риски для безопасности дорожного движения, риски столкновения с птицами, а применительно к инженерным сетям — перебои в предоставлении услуг, нарушение местообитаний и возможные разливы топлива из авиатопливопровода. Управление этими воздействиями будет осуществляться в соответствии с Применимыми экологическими и социальными стандартами, а после утверждения окончательных проектных решений будет проведена дополнительная оценка.

2.15 Оценка альтернатив

В рамках ОВОСС в соответствии с Применимые экологические и социальные стандарты была проведена оценка альтернатив с целью определения наиболее подходящего варианта строительства нового аэропорта. При сценарии «Без Проекта» новый аэропорт не будет построен, а действующий Международный аэропорт Ташкента имени Ислама Каримова продолжит работу на прежнем месте в городской черте. Этот вариант позволит избежать воздействия, связанного с реализацией Проекта, включая изъятие земель, строительные работы и локальное воздействие на окружающую среду.

Однако при этом сохранится существующая экологическая и социальная нагрузка, прежде всего авиационный шум, выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и другие воздействия от эксплуатации аэропорта на население прилегающих городских районов. Кроме того, не будут реализованы возможности по увеличению пропускной способности аэропорта, развитию регионального и международного транспортного сообщения, созданию рабочих мест и поддержке более широкого экономического развития. По этим причинам сценарий «Без Проекта» не был признан приемлемой альтернативой.

Для сохранения функции основного международного авиационного узла аэропорт должен располагаться на приемлемом расстоянии от Ташкента. В связи с этим компания NACO провела системную процедуру выбора площадки с оценкой четырех потенциальных вариантов, определенных Правительством.

Оценка проводилась с применением многокритериального подхода, учитывающего экологические, социальные, технические и эксплуатационные факторы. К основным критериям относились характер землепользования, близость жилых районов, воздействие авиационного шума, доступность инфраструктурных связей, ограничения по использованию воздушного пространства, геологические условия и наличие существующей инфраструктуры, включая трубопроводы, при этом пересечение с газопроводами рассматривалось как исключаящий критерий.

Северные и восточные варианты были отклонены из-за более высокой вероятности их попадания в существующие и перспективные зоны городской застройки, что увеличило бы воздействие авиационного шума и других факторов на проживающее там население. Предварительная оценка шума, основанная на данных по эксплуатации сопоставимых аэропортов, также показала, что при выборе этих площадок большее число чувствительных объектов попадет в зоны повышенного авиационного шума.

В целом выбранная конфигурация Проекта представляет собой наиболее подходящее решение, обеспечивающее баланс между экологическими факторами, технической осуществимостью и долгосрочной устойчивостью.

2.16 Зона воздействия Проекта

Исследуемая территория включает участок аэропорта и прилегающие территории, которые могут подвергнуться воздействию при строительстве и эксплуатации Проекта. Она используется для проведения исследований исходного состояния и оценки воздействия.

Зона воздействия (ЗВ) определена в соответствии со Стандартом деятельности МФК № 1. Она включает все территории, на которых Проект может оказывать прямое, косвенное, индуцированное или совокупное воздействие. Границы ЗВ различаются в зависимости от рассматриваемого экологического или социального аспекта, включая шум, качество воздуха, транспортную нагрузку, биоразнообразие, водные ресурсы и социально-экономические условия, и определяются на основании исходных данных, результатов моделирования, проектной информации и консультаций с заинтересованными сторонами. ЗВ охватывает этапы строительства и эксплуатации. В настоящее время другие значимые проекты, способные оказывать совокупное

воздействие, не выявлены, однако ожидаемое развитие городской застройки будет учитываться по мере поступления соответствующей информации. При необходимости границы ЗВ будут актуализироваться.

2.16.1 Прямые воздействия

Зона прямого воздействия включает участок Проекта и прилегающие территории, а для оценки шума и качества воздуха распространяется примерно на 10 км. Она охватывает строительные зоны, временные объекты, подъездные дороги, зоны водоотведения, включая реку Чирчик, вспомогательную инфраструктуру, объекты обращения с отходами, возможные места размещения работников, а также территории, затрагиваемые изъятием земель и переселением, включая Калхабад.

2.16.2 Вторичные воздействия

Зона вторичного воздействия охватывает близлежащие населенные пункты и районы, включая Уртачирчикский и Куйичирчикский, где возможно косвенное социально-экономическое и экологическое воздействие, а в части занятости и экономических выгод распространяется на более широкую территорию Ташкентского региона.

2.16.3 Расширенная зона воздействия

Расширенная ЗВ охватывает воздействия регионального и глобального масштаба, включая цепочки поставок, источники строительных материалов, таких как инертные материалы, цемент и сталь, влияние на рынок труда и выбросы парниковых газов. Местоположение карьеров пока не определено, поэтому связанные с ними воздействия оценены на предварительном уровне.

2.17 Оценка совокупного воздействия

В рамках ОВОСС потенциальное совокупное воздействие рассмотрено в соответствии со Стандартом деятельности МФК № 1 и Экологическим и социальным требованием ЕБРР № 1 (ESR 1). В настоящее время не подтверждено наличие сторонних проектов, которые могут реализовываться одновременно с Проектом и вызывать значительное совокупное воздействие на этапе строительства.

Вместе с тем на прилегающей территории планируется дальнейшее развитие городской застройки и транспортной инфраструктуры, включая автомобильные дороги и возможные железнодорожные линии. Мониторинг этих проектов будет осуществляться в рамках Системы экологического и социального управления (СЭСУ), а при необходимости будут проведены дополнительная оценка и приняты меры по снижению воздействия.

2.18 Строительство и ввод Проекта в эксплуатацию

Строительство Нового международного аэропорта Ташкента будет включать работы в аэродромной и наземной частях, выполняемые в соответствии с применимыми стандартами ИКАО и передовой международной практикой. Проект будет реализован компанией Larsen & Toubro (L&T) в качестве подрядчика по проектированию, закупкам и строительству (ПЗС) для работ в наземной части аэропорта, а для работ в аэродромной части будут привлечены отдельные подрядчики. Обязательства в области охраны окружающей среды и социальной сферы (ОСиС), включая соблюдение Применимых окружающей среды и социальных стандартов применительно к деятельности, осуществляемой в контролируемой зоне аэропорта, возлагаются на Государственного партнёра. В период максимальной интенсивности строительных работ на Проекте будет занято около 5 тыс. работников.

Строительные работы будут включать подготовку участка и земляные работы, переустройство существующих оросительных каналов и инженерных сетей, повышение планировочной отметки территории примерно на 4 м путем отсыпки грунта из лицензированных региональных карьеров, а также строительство взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, зданий терминалов и вспомогательной инфраструктуры аэродромной и наземной частей аэропорта. Обращение с существующими захоронениями на территории Проекта будет осуществляться на основе консультаций и предусматривать их перенос с соблюдением культурных и религиозных требований и Стандарта деятельности МФК № 8.

Основные работы также будут включать разработку котлованов под фундаменты и подземные сооружения; ввиду гидрогеологических условий участка, вероятно, потребуется строительное водопонижение. Комплекс общестроительных, конструктивных, механических, электротехнических и архитектурных работ будет включать устройство искусственных покрытий, возведение зданий, монтаж систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха, электроснабжения и освещения, навигационных средств, систем водоснабжения, водоотведения и очистки сточных вод, а также эксплуатационной инфраструктуры аэропорта.

Для строительства потребуется значительный объем временных инженерных ресурсов, включая воду, электроэнергию и топливо, при этом электроснабжение будет осуществляться от национальной энергосистемы и резервных дизельных генераторов. К временным объектам относятся строительные офисы, мастерские, площадки временного складирования, объекты обращения с отходами и места размещения работников. Значительная часть работников будет размещена на территории строительной площадки, а в зависимости от организации работ подрядчиками могут также использоваться места проживания за ее пределами, соответствующие требованиям МФК и ЕБРР к размещению работников.

Строительные отходы будут включать вынутый грунт, отходы строительства и сноса, опасные отходы, в том числе масла и химические вещества, коммунальные отходы и сточные воды; управление ими будет осуществляться с применением раздельного сбора и привлечением лицензированных подрядчиков. Экологические и социальные риски на этапе строительства, включая пыль, шум, транспортную нагрузку, выбросы, воздействие на подземные воды и неудобства для местного населения, будут регулироваться посредством планов подрядчиков по охране труда, окружающей среды и безопасности (ОТОСБ) и мер по снижению воздействия, соответствующих национальным нормативным требованиям и передовой международной практике. В целом ожидается, что воздействие строительных работ будет временным и контролируемым при условии применения стандартных мер контроля и эффективного надзора за реализацией Проекта.

2.19 Эксплуатация и техническое обслуживание Проекта

Реализацию и эксплуатацию Нового международного аэропорта Ташкента будет осуществлять Альянс «Аэропорт Ташкента» (ТАС), выступающий в качестве юридического лица специального назначения (ЮЛСП), при этом ТАС будет отвечать за эксплуатацию наземной инфраструктуры и других активов аэропорта, а Государственный партнёр — за эксплуатацию объектов аэродромной и воздушной зон. Отдельные непрофильные услуги, связанные с соответствующей наземной и аэропортовой деятельностью, будут переданы специализированным операторам. ЮЛСП сохранит общую ответственность за соблюдение применимых окружающей среды и социальных стандартов, предусмотренных условиями финансирования Проекта, в отношении деятельности, находящейся в зоне его ответственности, при поддержке специализированных подразделений по экологическим и социальным вопросам (ОиСС), а также по охране труда, промышленной безопасности и охране

окружающей среды (ОТ, ПБ и ООС), включая управление Механизмом рассмотрения жалоб (МРЖ). Обязательства в области экологических и социальных аспектов (ЭиС) в контролируемой зоне аэропорта, связанные с эксплуатацией и техническим обслуживанием аэропорта, возлагаются на Государственного партнёра (ГП) и будут выполняться посредством обязательств, согласованных Государственным партнёром. Непосредственно в штате аэропорта будут работать около 2 тыс. сотрудников, еще 3 тыс. человек будут привлечены к оказанию различных эксплуатационных услуг, при этом для соблюдения эксплуатационных требований и требований безопасности будут реализованы соответствующие программы обучения. Деятельность аэропорта будет включать операции с воздушными судами, обслуживание пассажиров и грузов, организацию воздушного движения, наземные перевозки, техническое обслуживание, заправку топливом, уборку, управление отходами и оказание коммерческих услуг, включая розничную торговлю и общественное питание. Текущее и профилактическое техническое обслуживание обеспечит безопасную и бесперебойную эксплуатацию с минимальными перерывами в работе. Основные ресурсы и услуги, включая воду, электроэнергию, топливо и телекоммуникации, будут поступать от утвержденных поставщиков и управляться с помощью контролируемых систем с применением мер по повышению эффективности и снижению воздействия на окружающую среду. ЮлСП также будет поддерживать постоянное взаимодействие с заинтересованными сторонами и обеспечивать работу МРЖ для рассмотрения вопросов, связанных с эксплуатацией аэропорта, включая шум и транспортную нагрузку.

Вывод из эксплуатации действующего аэропорта Ташкента не входит в область охвата настоящей ОВОСС и будет отдельно осуществляться Правительством. Вместе с тем ожидается, что перенос деятельности позволит снизить уровень шума и улучшить качество воздуха в Ташкенте, а возможные будущие воздействия, включая образование отходов, риски загрязнения, изменение занятости и характера землепользования, будут оценены после разработки плана вывода аэропорта из эксплуатации.

2.20 Порядок управления и распределения ответственности в экологической и социальной сфере

Механизмы управления экологическими и социальными (Э&С) рисками Проекта учитывают соответствующую ответственность Спонсоров/Частного партнера и Государственного партнера за разработку и эксплуатацию Проекта. Ответственность в экологической и социальной сфере будет распределяться в соответствии с договорными обязательствами, зоной ответственности и контроля каждой стороны, при этом для вопросов, затрагивающих как аэродромную, так и наземную части Проекта, будут установлены скоординированные механизмы взаимодействия.

План управления взаимодействием сторон, требуемый согласно Приложению 35 Соглашения о государственно-частном партнерстве (СГЧП) Проекта, станет основным механизмом управления экологическими и социальными вопросами на стыке ответственности Частного партнера и Государственного партнера. Каждая сторона продолжает нести ответственность за экологические и социальные вопросы, относящиеся к сфере ее обязательств, ответственности и контроля, при этом механизмы взаимодействия не переносят ответственность за действия, бездействие или обязательства другой стороны либо третьих лиц.

Система экологического и социального управления Проекта (СЭСУ) определяет организационную ответственность, процедуры управления, а также порядок мониторинга и отчетности, применимые в рамках всего Проекта. На этапах строительства и эксплуатации подрядчики и поставщики услуг обязаны реализовывать соответствующие меры экологического и социального управления посредством специфичных для Проекта Планов управления экологическими и социальными вопросами на этапе строительства (ПУЭСВС), Планов управления экологическими и

социальными вопросами на этапе эксплуатации (ПУЭСВЭ), а также вспомогательных планов управления и процедур. Проектная компания будет обеспечивать надзор посредством экологического и социального мониторинга, инспекций, отчетности, аудитов и отслеживания выполнения корректирующих мероприятий.

Государственный партнёр будет нести конкретную ответственность за управление и реализацию требований ЭиС, связанных с работами и деятельностью в контролируемой зоне аэропорта в пределах его сферы ответственности. Данная ответственность будет включать реализацию и контроль мер по смягчению воздействия ЭиС в пределах контролируемой зоны аэропорта, а также управление подрядчиками и субподрядчиками, осуществляющими деятельность в контролируемой зоне, с целью обеспечения включения Применимых стандартов ЭиС в их договорные обязательства и их практического выполнения. Ответственность Государственного партнёра не будет ограничиваться координацией и будет включать реализацию и контроль мер по смягчению воздействия ЭиС в пределах контролируемой зоны аэропорта, находящейся в его сфере ответственности. Государственный партнёр будет также осуществлять управление своими подрядчиками и субподрядчиками, осуществляющими деятельность в контролируемой зоне, с целью обеспечения включения Применимых стандартов Охраны окружающей среды и социальной сферы в их договорные обязательства и их практического выполнения. Охраны окружающей среды и социальной сферы (ЭиС) риски и обязательства, находящиеся в зоне ответственности Государственного партнёра, будут регулироваться посредством обязательств, согласованных Государственным партнёром в соответствии с применимыми стандартами ЭиС и требованиями кредиторов Проекта, как это установлено в Соглашении о государственно-частном партнёрстве (СГЧП). Указанные обязательства предусматривают реализацию соответствующих мер ЭиС, определённых по результатам ОВОСС, и управление ими в рамках применимых планов управления.

ЕРС-подрядчик аэродромной части, формально отчитываясь перед Государственным партнером по условиям договора, будет реализовывать Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов и планы управления в отношении своих работ. Экологические и социальные показатели деятельности ЕРС-подрядчика аэродромной части также будут учитываться в рамках общей системы экологического и социального надзора Проектной компании и порядка отчетности перед кредиторами. Мониторинг будет включать проверки и аудиты, отслеживание выполнения обязательств по ОВОСС контроль соответствия утвержденным планам управления, отчетность об инцидентах и потенциально опасных ситуациях, отслеживание выполнения корректирующих мероприятий, а также периодическую отчетность по экологическим и социальным показателям.

Указанные механизмы призваны обеспечить наличие четко определенной ответственной стороны для каждого экологического и социального риска и соответствующей меры по снижению воздействия, при сохранении эффективной координации в случаях, когда риски, воздействия или меры по их снижению затрагивают зону взаимодействия Частного партнера и Государственного партнера. Указанные механизмы будут применяться на протяжении этапов строительства, ввода в эксплуатацию и эксплуатации Проекта.

2.21 Основные этапы Проекта

На основании информации, предоставленной Спонсорами, для Проекта установлен следующий предварительный график ключевых этапов (см. таблицу 2-2).

Таблица 2-2 Основные этапы Проекта и сроки их реализации

Этап	Запланированная дата
Подписание соглашения о государственно-частном партнёрстве	29 июля 2026 г.
Уведомление о начале работ (УНР) и финансовое закрытие	1-й квартал 2027 г.
Продолжительность строительства	48 месяцев
Начало коммерческой эксплуатации	4-й квартал 2030 г.
Срок эксплуатации	31 год

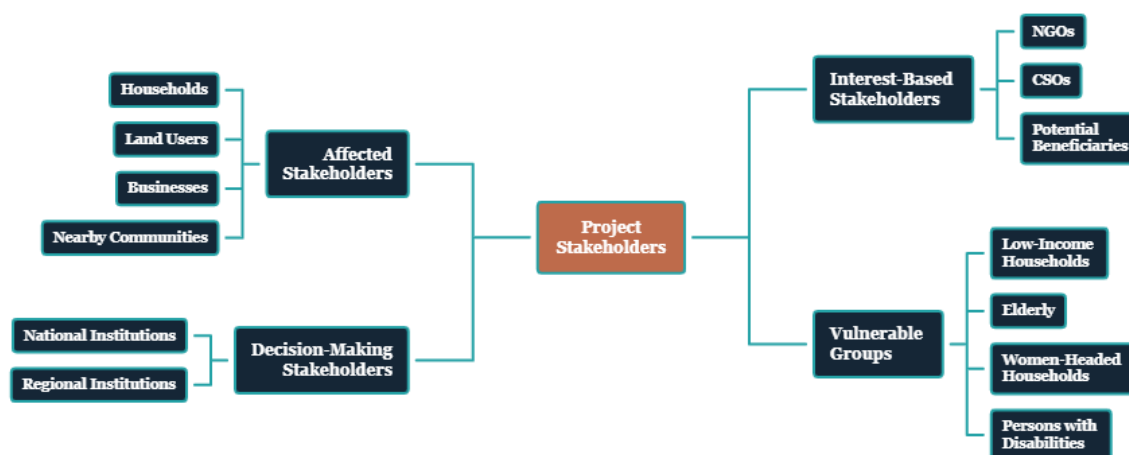
3.0 Взаимодействие с заинтересованными сторонами на этапе ОВОСС

Взаимодействие с заинтересованными сторонами и раскрытие информации по Проекту осуществляются в соответствии с Планом взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС), определяющим порядок постоянного проведения консультаций, раскрытия информации и рассмотрения жалоб на протяжении всего жизненного цикла Проекта. ПВЗС предусматривает механизмы своевременного раскрытия актуальной информации о Проекте заинтересованным сторонам из числа местных сообществ (ЗМС) в доступной форме и с учетом культурных особенностей. Взаимодействие будет продолжаться на этапах строительства и эксплуатации посредством общественных встреч, информационных материалов и специальных каналов связи. Информация о Проекте, включая основные экологические и социальные документы, будет размещаться в открытом доступе на соответствующих информационных площадках, в том числе на сайте Проекта, в местных административных учреждениях и на информационных стендах в населенных пунктах. Заинтересованные стороны также получают доступ к Механизму рассмотрения жалоб (МРЖ), с помощью которого они смогут на любом этапе Проекта направлять обращения, сообщать о проблемах и предоставлять обратную связь.

3.1 Определение заинтересованных сторон

Заинтересованные стороны Проекта были определены при установлении области охвата ОВОСС и проведении оценки воздействия в соответствии со Стандартом деятельности МФК № 1 и применимыми требованиями кредиторов. Взаимодействие с заинтересованными сторонами будет продолжаться на протяжении всего жизненного цикла Проекта.

Project Stakeholder Categories



Заинтересованные стороны разделены на четыре основные категории:

- **Затронутые заинтересованные стороны:** физические лица и местные сообщества, непосредственно или косвенно затрагиваемые деятельностью в рамках Проекта, включая домохозяйства, землепользователей, предприятия и близлежащие населенные пункты в пределах Зоны воздействия.
- **Стороны, проявляющие интерес к Проекту:** организации и лица, заинтересованные в Проекте независимо от наличия прямого воздействия, включая неправительственные организации (НПО), некоммерческие организации (НКО) и потенциальных получателей выгод.
- **Заинтересованные стороны, принимающие решения:** государственные органы, регулирующие органы и учреждения национального и регионального уровня, отвечающие за выдачу разрешений, надзор и реализацию Проекта.
- **Уязвимые группы:** лица или группы, которые в силу социально-экономических или личных обстоятельств могут подвергаться несоразмерно более значительному воздействию, включая малообеспеченные домохозяйства, пожилых людей, домохозяйства, возглавляемые женщинами, лиц с инвалидностью и другие группы риска. Взаимодействие с этими группами будет осуществляться с применением специально адаптированных и доступных методов проведения консультаций.

Для обеспечения системного и инклюзивного взаимодействия на всех этапах Проекта разработан комплексный План взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС).

3.2 Консультации на этапе ОВОСС

Консультации с заинтересованными сторонами на этапе ОВОСС проводились с декабря 2025 года по февраль 2026 года в соответствии с ПВЗС. Было проведено более 60 консультационных мероприятий, включая интервью с ключевыми информантами, встречи с государственными органами, обсуждения в фокус-группах (ОФГ) и общественные консультации в затрагиваемых махаллях. Общественные консультации и ОФГ проводились с представителями следующих махаллей: Аранши, Беруний, Дустлик, Ким Пен Хва, Кошек, Сарум, Сергели, Тараккиёт, Халкобод, Янгийул и Юнгичокли. В них участвовали представители районных и местных органов власти,

религиозные деятели и местные жители, включая женщин и представителей уязвимых групп. Участникам была предоставлена информация о деятельности в рамках Проекта, возможных экологических и социальных воздействиях, мерах по их снижению, изъятии земель, переносе объектов инфраструктуры и кладбищ, возможностях трудоустройства и МРЖ. На всех консультационных мероприятиях распространялись информационные брошюры о Проекте.

Основные поднятые вопросы касались изъятия земель и предоставления компенсаций, обеспеченности водными ресурсами, переноса кладбищ, воздействия на сельское хозяйство и источники средств к существованию, неудобств, связанных со строительством, включая пыль, шум и транспортную нагрузку, безопасности дорожного движения, а также ожиданий в отношении трудоустройства местного населения и улучшения инфраструктуры. Женщины и представители уязвимых групп также отметили необходимость обеспечения равного доступа к трудоустройству, профессиональному обучению и основным услугам, а также создания безопасных и доступных способов подачи жалоб.

Полученная обратная связь учтена в процессе ОВОСС. Взаимодействие с заинтересованными сторонами будет продолжаться на всех этапах разработки и реализации Проекта в соответствии с Применимыми охранными стандартами окружающей среды и социальными стандартами, включая принятие необходимых мер по снижению выявленных воздействий и урегулированию чувствительных вопросов, таких как перенос кладбищ и переустройство инфраструктуры.

Совещания по общественному раскрытию информации об ОВОСС будут проведены в период с конца сентября по начало октября 2026 года, что предоставит заинтересованным сторонам возможность ознакомиться с выводами ОВОСС и предлагаемыми мерами по снижению воздействия и управлению, а также предоставить дополнительные замечания. Результаты совещаний будут задокументированы, рассмотрены и, при необходимости, включены в итоговый пакет ОВОСС, который будет находиться в открытом доступе на протяжении всего срока реализации Проекта.

3.3 Взаимодействие с заинтересованными сторонами в рамках национальной процедуры ОВОС

В феврале 2026 года в рамках национальной процедуры ОВОС было проведено взаимодействие с заинтересованными сторонами в соответствии с национальными требованиями. Местным заинтересованным сторонам и представителям государственных органов была предоставлена информация о Проекте и его возможных экологических и социальных воздействиях, а также возможность задать вопросы и высказать свои замечания.

Вопросы, поднятые в ходе этого взаимодействия, при необходимости учитывались при последующей подготовке ОВОСС и разработке мер по снижению воздействия. Этот процесс проводился отдельно от более широкого взаимодействия с заинтересованными сторонами в рамках ОВОСС для международных кредиторов, осуществляемого в соответствии с ПВЗС Проекта, и дополнял его.

3.4 Взаимодействие с заинтересованными сторонами на этапах строительства и эксплуатации

В соответствии с изложенным выше подходом ПВЗС взаимодействие будет продолжаться на всех этапах строительства и эксплуатации Проекта посредством системных и целевых мероприятий, адаптированных к потребностям затронутых домохозяйств, уязвимых групп, государственных органов, поставщиков коммунальных услуг, работников и местных сообществ.

3.5 Механизм рассмотрения жалоб

Для предоставления заинтересованным сторонам понятного и доступного способа подачи обращений или жалоб на любом этапе Проекта создан Механизм рассмотрения жалоб (МРЖ). МРЖ является бесплатным, прозрачным, предусматривает возможность анонимного обращения, учитывает культурные особенности и будет действовать на протяжении этапов строительства и эксплуатации.

Заинтересованные стороны будут на постоянной основе информироваться о своем праве обращаться к МРЖ и о порядке подачи жалоб в устной или письменной форме, изложенном в том 2 ОВОСС и в Плане взаимодействия с заинтересованными сторонами (ПВЗС). В соответствии с Механизмом рассмотрения жалоб Проектной компании жалобы можно подавать с помощью формы для подачи жалоб, непосредственно у входа на территорию Проекта, по телефону, электронной почте или любым другим удобным для заявителя способом.

Все жалобы будут регистрироваться, оцениваться и своевременно рассматриваться, а выполнение последующих действий будет отслеживаться для обеспечения их урегулирования. Этот процесс способствует открытому взаимодействию с заинтересованными сторонами и помогает обеспечить эффективное рассмотрение возникающих вопросов.

3.6 Мониторинг, отчетность и адаптивное управление

Эффективность взаимодействия с заинтересованными сторонами будет контролироваться, а его результаты — отражаться в отчетности на протяжении всего жизненного цикла Проекта. В рамках мониторинга будут учитываться количество и виды проведенных консультаций, уровень участия, включая представленность женщин и уязвимых групп, количество поступивших и урегулированных жалоб, а также вопросы местного населения, связанные с экологическими и социальными воздействиями. Реализация мер по снижению воздействия и выполнение обязательств по взаимодействию будут регулярно проверяться.

В соответствии с требованиями Стандарта деятельности МФК № 1 будет регулярно подготавливаться отчетность для руководства Проекта, регулирующих органов и кредиторов с целью обеспечения подотчетности и прозрачности.

В целом взаимодействие с заинтересованными сторонами представляет собой непрерывный и адаптивный процесс, направленный на обеспечение полноценного участия, прозрачности и своевременного реагирования на протяжении всего жизненного цикла Проекта. ПВЗС будет периодически пересматриваться и актуализироваться с учетом изменений в деятельности по Проекту, ожиданий заинтересованных сторон и Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов.

4.0 Краткое описание экологических и социальных последствий

Примечание: в настоящем разделе приведено краткое описание основных воздействий, оцененных в рамках ОВОСС. Подробные результаты оценки приведены в томе 2 ОВОСС.

4.1 Выбросы в атмосферу и качество атмосферного воздуха

4.1.1 Исходное состояние атмосферного воздуха

Качество атмосферного воздуха в районе реализации Проекта оценивалось посредством натурного мониторинга, проведенного в 2025 году в нескольких точках на территории аэропорта, в близлежащих населенных пунктах и вдоль окружающих автомобильных дорог. Программа мониторинга включала непрерывные измерения и пассивный отбор проб с помощью диффузионных трубок для определения содержания основных загрязняющих веществ, включая взвешенные частицы (PM₁₀ и PM_{2.5}), диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂), монооксид углерода (CO), озон (O₃) и отдельные летучие органические вещества (ЛОВ), включая соединения группы BTEX.

Результаты показывают, что качество атмосферного воздуха в районе реализации Проекта в целом соответствует условиям сельской и пригородной местности, испытывающей влияние сельскохозяйственной деятельности, движения транспорта по местным дорогам и регионального фоновому загрязнению. Концентрации большинства измеренных газообразных загрязняющих веществ соответствовали применимым национальным нормативам и рекомендуемым международным значениям.

Вместе с тем на нескольких участках в ходе обоих этапов мониторинга периодически регистрировались превышения концентраций взвешенных частиц PM₁₀ и PM_{2.5}. Повышенные концентрации носили кратковременный характер и были преимущественно связаны с местными сельскохозяйственными работами, включая нарушение почвенного покрова, подготовку полей и сжигание растительных остатков, движением транспорта по дорогам без твердого покрытия, а также сухой и ветреной погодой.

Концентрации NO₂ в целом соответствовали применимым нормативам, хотя в отдельных точках вдоль дорог были зафиксированы незначительные локальные превышения. Предположительно, они связаны с выбросами автотранспорта и расположенными поблизости источниками сжигания топлива.

По данным метеорологических наблюдений, в районе преобладают восточные ветры, влияющие на рассеивание выбросов вдоль оси запад-восток. Относительно ровный рельеф и преобладание открытых территорий в целом создают благоприятные условия для рассеивания загрязняющих веществ, однако в засушливые периоды возрастает вероятность образования пыли.

Исходное состояние воздушного бассейна формируется под влиянием сезонной сельскохозяйственной деятельности, выбросов автотранспорта и естественного повторного взвешивания пыли. Эти условия приняты в качестве исходного уровня для оценки возможного воздействия строительства и эксплуатации Проекта.

4.1.2 Воздействие на этапе строительства

На этапе строительства основное воздействие на качество атмосферного воздуха будет связано с образованием пыли и выбросами строительного транспорта и оборудования. Расчистка участка, разработка грунта, земляные работы, погрузочно-

разгрузочные операции с материалами и движение тяжелого транспорта будут приводить к поступлению в атмосферу взвешенных частиц и пыли.

Основным загрязняющим веществом, вызывающим беспокойство, будет пыль. Наиболее заметным ее воздействие будет на территории строительной площадки и вдоль подъездных и технологических дорог. В сухую и ветреную погоду пыль может временно распространяться за границы участка и воздействовать на близлежащие чувствительные объекты, прежде всего на ближайшую жилую застройку у южной границы территории Проекта.

Помимо пыли, с отработавшими газами строительной техники, генераторов и транспортных средств в атмосферу будут поступать небольшие количества оксидов азота (NO_x), монооксида углерода (CO), диоксида серы (SO_2) и взвешенных частиц. Ожидается, что объем этих выбросов будет незначительным, воздействие - кратковременным, а загрязняющие вещества будут быстро рассеиваться на открытой местности.

Строительные работы также могут сопровождаться незначительными выбросами летучих органических веществ (ЛОВ) при хранении топлива и использовании битума, лакокрасочных и других строительных материалов. При ненадлежащей эксплуатации санитарно-бытовых объектов строительной площадки возможно временное образование неприятных запахов, однако ожидается, что оно будет локальным и кратковременным.

Меры по снижению воздействия будут в первую очередь направлены на подавление и контроль пыли, включая увлажнение немощенных поверхностей, ограничение скорости движения, укрытие пылящих материалов, использование ограждений и защитных экранов, минимизацию площади открытых поверхностей, мойку колес транспортных средств, а также соответствующее планирование пылящих работ с учетом неблагоприятных погодных условий. Выбросы от транспортных средств и техники будут контролироваться посредством технического обслуживания оборудования, исключения неоправданной работы двигателей на холостом ходу, эффективного управления поставками, а также использования транспортных средств, соответствующих установленным требованиям, и, где это возможно, менее выбросоемких видов топлива. Надлежащие санитарные условия и надлежащее обращение с отходами позволят контролировать неприятные запахи, а летучие материалы будут храниться в надежно закрытых и хорошо вентилируемых помещениях.

С учетом реализации указанных мер, а также при поддержке мониторинга, инспекций и механизма реагирования на жалобы, ожидается, что остаточное воздействие на качество воздуха будет снижено до незначительного уровня в части запыленности для жилых рецепторов и до пренебрежимо малого уровня в отношении прочих выбросов в атмосферу на этапе строительства.

4.1.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации источниками выбросов в атмосферу станут движение воздушных судов, наземное вспомогательное оборудование, связанный с аэропортом автомобильный транспорт и резервные генераторы. К основным загрязняющим веществам относятся диоксид азота (NO_2), монооксид углерода (CO), взвешенные частицы (PM_{10} и $\text{PM}_{2.5}$) и углеводороды.

Для прогнозирования вклада деятельности аэропорта в загрязнение атмосферного воздуха на прилегающей территории выполнено моделирование рассеивания загрязняющих веществ. Результаты показывают, что на большей части исследуемой территории выбросы на этапе эксплуатации в целом будут значительно ниже применимых национальных нормативов и рекомендуемых международных значений.

Практически во всех расчетных точках, соответствующих чувствительным объектам, вклад аэропорта в концентрацию загрязняющих веществ будет незначительным и ниже установленного МФК порога значимости, составляющего 25 % применимых нормативов качества атмосферного воздуха. Это свидетельствует о том, что Проект не окажет существенного влияния на существующее качество атмосферного воздуха на прилегающей территории.

В одной расчетной точке вблизи южной границы аэропорта прогнозируется незначительное локальное превышение среднегодовой концентрации NO_2 . Это превышение является минимальным и обусловлено консервативными допущениями модели, отражающими наихудшие условия эксплуатации. Кратковременные концентрации загрязняющих веществ во всех расчетных точках останутся в пределах применимых нормативов.

Концентрации NO_2 на этапе эксплуатации у ближайшего рецептора будут регулироваться посредством комплекса эксплуатационных мер и мер по контролю выбросов, включая оптимизацию руления воздушных судов и операций на взлетно-посадочной полосе, минимизацию времени работы вспомогательной силовой установки (ВСУ) воздушных судов, обеспечение соблюдения требований по запрету работы наземных транспортных средств и техники на холостом ходу, поэтапный переход наземного вспомогательного оборудования на менее выбросоёмкие технологии, а также применение стандартов по выбросам и требований к профилактическому техническому обслуживанию транспортных средств и техники аэропорта. Проект также предусматривает возможность использования в будущем экологически чистого авиационного топлива (SAF), где это осуществимо, а также периодические проверки оборудования для выявления и устранения избыточных выбросов.

Вклад аэропорта в концентрации взвешенных частиц PM_{10} and $\text{PM}_{2.5}$ будет крайне незначительным и существенно не повысит существующий фоновый уровень, который уже формируется под воздействием региональной запыленности и сельскохозяйственной деятельности. Согласно прогнозам, концентрации монооксида углерода и углеводородов также останутся значительно ниже допустимых значений.

В целом воздействие эксплуатации аэропорта на качество атмосферного воздуха оценивается как низкое и допустимое. Основная часть воздействия будет носить локальный характер, а вклад аэропорта в региональное загрязнение атмосферного воздуха будет незначительным по сравнению с существующими фоновыми источниками. Регулярный мониторинг и надлежащая эксплуатационная практика позволят поддерживать качество атмосферного воздуха в допустимых пределах на протяжении всего жизненного цикла Проекта.

Меры по снижению воздействия будут реализовываться, включая оптимизацию распределения взлетно-посадочных полос и процедур выполнения полетов. Хранение и обращение с топливом будет осуществляться таким образом, чтобы минимизировать неорганизованные (фугитивные) выбросы, а эксплуатация резервных генераторов будет осуществляться под контролем с обеспечением надлежащего технического обслуживания и управления выбросами. Для контроля потенциального воздействия шума и выбросов в атмосферу будет установлена санитарно-защитная зона (СЗЗ) на основе обновленного моделирования распространения шума и загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, как описано в Разделе 1.2.

С учетом реализации указанных мер, а также при поддержке эксплуатационного мониторинга качества воздуха и адаптивного управления, ожидается, что остаточное воздействие у ближайшего рецептора (т.е. села Янгиташ) будет снижено до незначительного уровня, тогда как остаточное воздействие у прочих рецепторов останется на пренебрежимо малом уровне.

4.2 Оценка воздействий, связанных с изменением климата

Международный Аэропорт Новый Ташкент расположен в зоне континентального климата, для которого характерны жаркое засушливое лето, холодная зима, относительно небольшое годовое количество осадков и выраженная сезонная изменчивость. Климатические прогнозы указывают на устойчивую тенденцию к потеплению в районе реализации Проекта со значительным повышением средних температур, а также существенным увеличением частоты и интенсивности периодов экстремальной жары в течение срока реализации Проекта. Ожидается, что изменение количества осадков будет умеренным, однако интенсивность экстремальных ливней возрастет, что повысит вероятность локальных затоплений. Другие климатические опасности, включая экстремально низкие температуры и сильный ветер, сохранят актуальность, но в среднесрочной и долгосрочной перспективе ожидается постепенное снижение частоты таких явлений.

Вклад Проекта в изменение климата оценен посредством полной инвентаризации выбросов парниковых газов (ПГ), охватывающей строительство, эксплуатацию и деятельность, связанную с авиацией. Объем выбросов на этапе строительства оценивается примерно в 23 504 т CO₂-экв. и будет преимущественно связан с потреблением дизельного топлива и покупаемой электроэнергии в течение строительного периода. На этапе эксплуатации объем выбросов областей охвата 1 и 2 оценивается примерно в 58 800 т CO₂-экв. в год и будет преимущественно обусловлен потреблением электроэнергии и наземными операциями. Кроме того, связанные с авиацией выбросы области охвата 3 от взлетно-посадочных циклов воздушных судов будут значительно выше и составят около 972 122 т CO₂-экв. в год, что отражает преобладающий вклад воздушного движения в общий углеродный след аэропорта.

Поскольку эксплуатационные выбросы областей охвата 1 и 2 превышают соответствующие международные пороговые значения предварительной оценки, Проект предусматривает комплекс мер по снижению воздействия, включенных в проектные решения и рекомендованных к реализации. К ним относятся использование возобновляемой энергии посредством размещенных на территории аэропорта солнечных фотоэлектрических систем, энергоэффективные проектные решения для зданий в соответствии с требованиями LEED, электрификация наземного вспомогательного оборудования, высокоэффективные системы ОВКВ, светодиодное светосигнальное оборудование аэродрома и современные системы управления энергопотреблением зданий. Эти меры направлены на постепенное снижение удельного объема эксплуатационных выбросов.

Предварительный анализ климатических рисков показывает, что наиболее значимыми физическими климатическими опасностями для Проекта являются экстремальная жара, затопления, повышение температуры, экстремальные осадки, экстремальный ветер и экстремально низкие температуры. Данные шесть климатических рисков были оценены в рамках Оценки рисков изменения климата. Ожидается, что повышение температуры приведет к увеличению потребности в охлаждении и может повлиять на здоровье работников и эффективность эксплуатации, в то время как экстремальные осадки могут повлиять на пропускную способность систем водоотведения и работу аэродрома. Хотя экстремально низкие температуры могут приводить к образованию льда и снижению коэффициента сцепления поверхности взлетно-посадочной полосы, что может негативно повлиять на эксплуатацию воздушных судов и взлетно-посадочной полосы, климатические прогнозы показывают, что в будущем количество дней с температурой ниже 0°C («дней с гололедицей») ожидается снизится как при умеренном (Сценарий общего социально-экономического развития, SSP2), так и при высоком (SSP5) сценариях выбросов парниковых газов. Экстремальный ветер может повлиять на эксплуатацию воздушных судов, видимость и инфраструктуру аэропорта. Предусмотренные проектными решениями меры по адаптации включают

усовершенствованные системы управления ливневыми стоками, устройство поперечных канавок на покрытии взлетно-посадочных полос, протоколы управления тепловым стрессом, корректировку графиков работы, готовность к противообледенительной и антиобледенительной обработке воздушных судов и взлетно-посадочных полос, а также меры по управлению экстремальными ветровыми условиями и связанными с ними песчаными бурями в соответствии с соответствующими планами эксплуатационного управления, которые будут разработаны до начала эксплуатации.

С учетом реализации указанных мер, ожидается, что затопления, экстремальные осадки, экстремально низкие температуры и экстремальный ветер приведут к остаточному риску среднего уровня, тогда как экстремальная жара и повышение температуры — к остаточному риску низкого уровня.

В целом Проект считается достаточно устойчивым к прогнозируемым климатическим изменениям при условии эффективной реализации предусмотренных мер по адаптации. Хотя связанные с авиацией выбросы являются значительными, они соответствуют масштабу инфраструктуры и будут снижаться за счет совершенствования технологий и повышения эффективности эксплуатации. Проект соответствует применимым международным принципам оценки климатических рисков и способствует переходу к более энергоэффективной эксплуатации аэропорта с меньшим углеродным следом на протяжении всего его жизненного цикла.

4.3 Шум и вибрация

4.3.1 Исходная акустическая обстановка

Мониторинг исходного уровня шума проводился в нескольких точках на территории Проекта и в его окрестностях, включая близлежащую жилую застройку, участки вдоль автомобильных дорог и сельские населенные пункты. Измерения проводились в дневное и ночное время с использованием откалиброванных шумомеров в соответствии с передовой международной практикой.

Существующая акустическая обстановка в основном формируется деятельностью, характерной для сельской и полусельской местности, включая сельскохозяйственные работы, периодическое движение транспорта по местным дорогам и эпизодическое движение железнодорожного транспорта на отдельных участках. Ветер, птицы и другие животные также вносят вклад в фоновый уровень шума, особенно в ночное время.

Результаты исходных исследований показывают, что в большинстве точек уровни фонового шума относительно низкие и соответствуют акустической обстановке сельской местности. Вместе с тем на отдельных участках регистрировались кратковременные повышения уровня шума, вызванные движением автомобильного и железнодорожного транспорта и деятельностью местного населения. Уровни шума в ночное время обычно ниже, хотя в отдельных точках основным источником фонового шума остаются природные звуки.

В целом территория Проекта характеризуется относительно низким исходным уровнем шума, что является важным фактором при оценке возможного будущего шумового воздействия строительства и эксплуатации аэропорта.

4.3.2 Воздействие на этапе строительства

Строительные работы приведут к временному повышению уровня шума вследствие использования техники и оборудования, включая экскаваторы, бульдозеры, катки, краны, генераторы и большегрузные транспортные средства.

Уровень шума будет зависеть от вида выполняемых работ, количества одновременно работающих единиц техники и расстояния до близлежащих чувствительных объектов. Наиболее выраженное шумовое воздействие ожидается на начальных этапах подготовки участка, при выполнении земляных работ, устройстве фундаментов и перевозке материалов.

Движение строительного транспорта также приведет к временному повышению уровня шума, особенно вдоль местных подъездных дорог, где существующая интенсивность движения невелика.

В целом шумовое воздействие строительных работ будет временным, периодическим и прекратится после завершения строительства. Однако при отсутствии мер по снижению воздействия в ближайшей жилой застройке возможно кратковременное значительное повышение уровня шума, особенно при проведении работ в ночное время.

Вибрационное воздействие возможно при уплотнении грунта, забивке свай и движении тяжелого транспорта. Ожидается, что оно будет локальным и ограничится участками вблизи действующих строительных зон, не вызывая повреждений зданий или значительного воздействия на прилегающей территории.

В целом ожидается, что воздействие шума на этапе строительства будет значительным для ближайшего жилого рецептора (т.е. села Янгиташ) и умеренным для других близлежащих жилых населенных пунктов и работников Проекта, тогда как у коммерческих/промышленных рецепторов ожидается более низкий уровень воздействия. Воздействие транспортного шума ожидается умеренным для близлежащих жилых населенных пунктов и незначительным для придорожных рецепторов. Меры по снижению воздействия будут включать План управления шумом, поэтапное выполнение и планирование графика шумных работ, применение шумозащитных барьеров и акустических средств контроля там, где это необходимо, использование и техническое обслуживание менее шумного оборудования, минимизацию ночных работ и неоправданной работы транспортных средств на холостом ходу, управление дорожным движением, заблаговременное уведомление затрагиваемых рецепторов, а также доступ к механизму рассмотрения жалоб. Работники, подвергающиеся повышенному уровню шума, будут защищены посредством применения иерархии мер контроля, соответствующих средств индивидуальной защиты (СИЗ), управления уровнем воздействия и обучения. После реализации указанных мер ожидается, что остаточное воздействие в селе Янгиташ будет умеренным, а у прочих близлежащих рецепторов, включая жилые населенные пункты, — от незначительного до пренебрежимо малого.

4.3.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации основным источником шума станет движение воздушных судов при взлете, посадке и рулении. Подробное моделирование шума было выполнено с применением международно признанных методик и впоследствии уточнено в актуализированном Дополнении к оценке шумового воздействия, учитывающем пересмотренные эксплуатационные параметры и дополнительные меры по снижению воздействия, включая преимущественное использование отдельных взлетно-посадочных полос, переход на более тихие воздушные суда нового поколения, оптимизацию процедур выполнения полетов и частичное ограничение ночной эксплуатации южной взлетно-посадочной полосы. По сравнению с первоначальной оценкой эти меры существенно снижают прогнозируемое воздействие авиационного шума, особенно на ближайшие населенные пункты к югу от аэропорта.

В соответствии с подходом к установлению СЗЗ, изложенным в разделе 2.9, управление шумовым воздействием на этапе эксплуатации будет основываться на утвержденном

контуре авиационного шума 60 дБА и дополнительно уточняться по результатам мониторинга и адаптивного применения мер по снижению воздействия. Вместе с тем согласно прогнозу в будущем для небольшого количества жилых домов уровень шума по-прежнему будет превышать рекомендуемое руководство по шуму ВОЗ значение 55 дБ для ночного времени. Хотя это рекомендуемое значение основано на критериях охраны здоровья и не является обязательным нормативом авиационного шума, при необходимости будут приняты дополнительные меры, включая оптимизацию процедур выполнения полетов, управление эксплуатационным шумом, постоянный мониторинг авиационного шума и звукоизоляцию жилых домов.

Для подтверждения осуществимости такого подхода было проведено обследование технического состояния выборочных жилых домов, расположенных в зонах с наиболее высоким прогнозируемым воздействием авиационного шума. Обследование показало, что здания в целом находятся в удовлетворительном техническом состоянии и подходят для проведения звукоизоляционных мероприятий, включая улучшение остекления и дверей, звукоизоляцию кровли и перекрытий, а также установку соответствующих вентиляционных систем. Это подтверждает, что звукоизоляция отдельных зданий является практически осуществимым решением, которое при необходимости может быть применено после утверждения окончательных контуров эксплуатационного шума.

Согласно прогнозу, шум от наземных операций и связанного с аэропортом автомобильного транспорта, а также вибрационное воздействие будут преимущественно локальными и значительно менее существенными, чем авиационный шум. Управление этими воздействиями будет обеспечиваться предусмотренными проектными решениями, включая шумозащитные экраны, соответствующую планировку аэропорта, эксплуатационный контроль и регулярный экологический мониторинг. Хотя ожидается, что остаточное воздействие будет преимущественно незначительным, для некоторых жилых рецепторов, подверженных авиационному шуму в рамках прогнозируемых сценариев в будущем, а также для объектов недвижимости, потенциально подверженных вторичной вибрации от авиационного шума, может сохраняться остаточное воздействие умеренного уровня.

Для системного управления авиационным шумом, связанным с Проектом, и его мониторинга отдельно подготовлена Рамочная программа управления шумовым воздействием (РПУШВ). РПУШВ определяет основные меры по управлению шумовым воздействием, распределение ответственности, целевые показатели и требования к мониторингу на этапе эксплуатации Проекта. До начала эксплуатации аэропорта будет разработан детальный План управления шумовым воздействием (ПУШВ), который обеспечит основу для мониторинга, управления и снижения воздействия авиационного шума.

Проект предусматривает замену, а не дополнение действующего Международного аэропорта Ташкента имени Ислама Каримова. В результате перенос деятельности аэропорта позволит существенно снизить воздействие авиационного шума на густонаселенные районы центральной части Ташкента, где в настоящее время от связанного с аэропортом шума страдает более одного миллиона человек. Хотя некоторые сельские населенные пункты в районе нового аэропорта столкнутся с повышением уровня авиационного шума, уточненная оценка показывает, что предусмотренные меры по снижению воздействия и долгосрочная программа управления шумом позволят эффективно контролировать эксплуатационные воздействия.

4.4 Наземные экосистемы и орнитофауна

4.4.1 Общая экологическая характеристика

Участок Проекта расположен на равнинной аллювиальной территории бассейна реки Чирчик в Ташкентской области. Окружающий ландшафт в значительной степени преобразован сельскохозяйственной деятельностью, оросительной инфраструктурой и населенными пунктами; здесь преобладают орошаемые пахотные земли, сады, дренажные каналы и небольшие разрозненные участки полустепенной растительности. В связи с этим территория размещения объектов Проекта преимущественно представлена сильно преобразованными местообитаниями, имеющими в целом низкую природоохранную ценность, тогда как более разнообразные местообитания в пойменном коридоре реки Чирчик и на близлежащих водно-болотных угодьях находятся за пределами непосредственной территории Проекта.

В ходе комплексных экологических исследований, проводившихся в разные сезоны, были выявлены 132 вида растений, а также различные виды распространенных млекопитающих, пресмыкающихся, земноводных и рукокрылых, характерных для сельскохозяйственных ландшафтов. Угрожаемые или эндемичные виды растений не выявлены. Выявленные виды млекопитающих, пресмыкающихся и земноводных в основном широко распространены и имеют низкую природоохранную значимость. Несмотря на обнаружение среднеазиатской черепахи, отнесенной на мировом уровне к категории уязвимых видов, были зарегистрированы лишь два единичных случая, которые не свидетельствуют о наличии естественной популяции этого вида на территории Проекта.

Птицы являются наиболее значимым экологическим компонентом территории Проекта. В ходе сезонных исследований зарегистрировано 56 видов птиц, включая оседлые, гнездящиеся и перелетные виды. Хотя непосредственно участок Проекта не является важным местом гнездования или зимовки, он расположен в пределах более широкого регионального миграционного коридора, связанного с Ташкентской равниной и долиной реки Чирчик, через который птицы регулярно пролетают во время сезонных миграций. На прилегающей территории выявлены несколько гнездовых колоний и отдельных гнезд белого аиста, а также малая белая цапля и каравайка (все виды включены в Красную книгу Республики Узбекистан); эти виды определены как ключевые экологические рецепторы для Проекта. В юго-западном углу территории Проекта на опоре линии электропередачи было обнаружено одно отдельно расположенное гнездо белого аиста.

Территория Проекта не пересекается с особо охраняемыми природными территориями, ключевыми территориями биоразнообразия или иными природоохранными территориями, признанными на международном уровне. Оценка критических местообитаний, проведенная в соответствии со Стандартом деятельности МФК № 6 и Экологическим и социальным требованием ЕБРР № 6, показала, что, несмотря на наличие семи приоритетных элементов биоразнообразия, на территории Проекта отсутствуют популяции или местообитания мирового значения, отвечающие критериям критического местообитания.

4.4.2 Воздействие на этапе строительства

Строительство Проекта приведет к необратимому преобразованию преимущественно сельскохозяйственных земель и других измененных местообитаний в границах территории аэропорта. Временное воздействие будет включать беспокойство птиц и других диких животных вследствие шума, вибрации и повышения интенсивности строительных работ, а также небольшой риск травмирования мелких млекопитающих и пресмыкающихся при расчистке участка. Также существует вероятность

распространения инвазивных видов растений и локального поступления наносов или загрязненного поверхностного стока в близлежащие оросительные каналы. Учитывая высокую степень преобразованности территории Проекта и отсутствие чувствительных естественных местообитаний, ожидается, что эти воздействия будут локальными и незначительными. Меры по снижению воздействия будут включать проведение экологических обследований до начала строительства, защиту занятых гнезд птиц (особенно колоний белого аиста), демонтаж одного существующего гнезда белого аиста, расположенного в границах территории аэропорта, с установкой не менее одной альтернативной гнездовой платформы в надлежащем безопасном месте, а также применение процедур защиты фауны, контроль расчистки растительности, меры биологической безопасности для предотвращения распространения инвазивных видов и меры по предотвращению эрозии и загрязнения. После реализации этих мер остаточное воздействие строительства оценивается как незначительное.

4.4.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации основным аспектом воздействия на биоразнообразие станет риск столкновения воздушных судов с птицами, перемещающимися через воздушное пространство аэропорта во время ежедневных перелетов и сезонной миграции. На этой территории обитают различные оседлые и перелетные виды птиц, включая крупные и стайные виды, такие как белый аист, голуби, скворцы и врановые, которые перемещаются между окружающими сельскохозяйственными угодьями, оросительными каналами и близлежащими местообитаниями и могут пересекать траектории полетов воздушных судов. Другие виды эксплуатационного воздействия включают необратимую утрату местообитаний в границах аэропорта, беспокойство диких животных вследствие авиационного шума и освещения, а также изменение путей их перемещения в непосредственной близости от аэропорта.

Управление этими воздействиями будет осуществляться посредством Плана управления опасностями, связанными с дикими животными, разработанного в соответствии с требованиями ИКАО и передовой международной практикой. План будет предусматривать управление местообитаниями для сведения к минимуму факторов, привлекающих птиц, регулярный мониторинг диких животных и оценку риска столкновений воздушных судов с птицами, активные меры контроля и отпугивания животных при необходимости, регистрацию случаев столкновения с птицами и представление соответствующей отчетности, наблюдение за близлежащими колониями белого аиста и другими приоритетными видами, обучение персонала и адаптивное управление с учетом изменения характера перемещения диких животных. После реализации этих мер ожидается снижение эксплуатационного воздействия на биоразнообразие до низкого или незначительного уровня при одновременном обеспечении безопасности полетов и сохранении биоразнообразия.

На этапах строительства и эксплуатации в соответствии с Планом управления биоразнообразием и его мониторинга и Планом управления опасностями, связанными с дикими животными, будет реализована программа мониторинга биоразнообразия. На этапе строительства мониторинг будет направлен на контроль соблюдения требований при расчистке растительности, присутствия и беспокойства представителей фауны, случаев гибели диких животных, а также на сезонное наблюдение за гнездящимися птицами, особенно белыми аистами. На этапе эксплуатации основное внимание будет уделяться взаимодействию птиц с воздушными судами, включая регистрацию столкновений и наблюдение за перемещением птиц в окрестностях аэропорта, а также дальнейший мониторинг колоний белого аиста. Результаты мониторинга будут использоваться для адаптивного управления и обеспечения долгосрочной эффективности мер по снижению воздействия.

4.5 Рельеф, геология, почвы и гидрогеология

4.5.1 Исходное состояние окружающей среды

Участок Проекта расположен в пойме реки Чирчик и сложен аллювиальными грунтами, представленными песками, гравием, пылеватыми и глинистыми грунтами. Территория длительное время интенсивно использовалась в сельском хозяйстве, поэтому почвенный покров сформировался под воздействием орошения и агротехнических мероприятий.

Исследования почв показывают, что условия на участке в целом однородны, а слабощелочные почвы характерны для орошаемых сельскохозяйственных земель. Результаты лабораторных исследований показывают наличие тяжелых металлов, включая медь, цинк, свинец и кадмий, концентрации которых в отдельных случаях превышают национальные пороговые значения предварительной оценки, но остаются ниже международных порогов, требующих принятия восстановительных мер. Распределение этих показателей свидетельствует о рассеянном воздействии сельскохозяйственной деятельности, а не о локальном загрязнении.

В целом качество почв отражает их длительное сельскохозяйственное использование, а не промышленное загрязнение.

Грунтовые воды на участке залегают на небольшой глубине, примерно 1–3 м от поверхности земли, и перемещаются в высокопроницаемых гравийных и песчаных отложениях. Водоносный горизонт гидравлически связан с близлежащими оросительными каналами и является важным источником воды для сельскохозяйственных и хозяйственно-бытовых нужд на прилегающей территории.

Результаты мониторинга показывают, что качество воды по основным показателям в целом является приемлемым. Вместе с тем концентрации некоторых тяжелых металлов, прежде всего меди, цинка и кадмия, превышают национальные нормативы, но остаются ниже международных пороговых значений, требующих принятия восстановительных мер. Эти результаты указывают на умеренное рассеянное воздействие, а не на локальное загрязнение от точечного источника.

В целом состояние грунтовых вод характерно для интенсивно обрабатываемых аллювиальных территорий, при этом признаки сильного загрязнения отсутствуют.

Река Чирчик и связанные с ней оросительные каналы являются основными поверхностными водными объектами на рассматриваемой территории. Расход воды существенно изменяется по сезонам и в значительной степени зависит от потребности в орошении.

Качество воды в целом является приемлемым, хотя ниже по течению от сельскохозяйственных и застроенных территорий отмечается некоторое ухудшение, включая повышение содержания взвешенных и биогенных веществ. Поверхностные и грунтовые воды тесно связаны между собой через оросительную сеть.

4.5.2 Воздействие на этапе строительства

На этапе строительства Проект предусматривает масштабную подготовку участка, включая разработку котлованов под здания аэропорта и подземную инфраструктуру, значительный объем земляных работ и повышение отметки территории примерно на 4 м с использованием около 12 млн м³ привозного грунта. Эти работы приведут к необратимому преобразованию сельскохозяйственных земель в границах территории аэропорта и могут вызвать временную эрозию и уплотнение почвы, а также нарушение и перемещение ее плодородного слоя. При отсутствии надлежащего контроля качества также существует риск завоза загрязненного грунта.

Небольшая глубина залегания грунтовых вод и высокая проницаемость грунтов потребуют временного строительного водопонижения при разработке котлованов подземных сооружений, включая пассажирский терминал, систему обработки багажа и инженерную инфраструктуру. Водопонижение может временно снизить уровень грунтовых вод вокруг котлованов, что способно повлиять на близлежащие оросительные скважины, пользователей грунтовых вод и сельскохозяйственные земли вследствие уменьшения доступных запасов грунтовых вод и влажности почвы. Кроме того, перекрытие и переустройство существующих дренажных коллекторов и оросительных каналов в границах территории аэропорта может вызвать локальное повышение уровня грунтовых вод и привести к временному переувлажнению или затоплению прилегающих сельскохозяйственных земель до ввода в эксплуатацию новой дренажной сети. Водопонижение также может вызвать миграцию уже присутствующих загрязняющих веществ, однако ожидается, что такое воздействие будет локальным и временным.

В ходе строительства будут храниться и использоваться топливо, масла, химические вещества и другие опасные материалы, что при отсутствии надлежащего контроля создает риск случайных разливов или утечек, способных загрязнить почвы и неглубоко залегающие грунтовые воды. К дополнительным рискам относятся загрязнение строительными сточными водами, утечки с временных площадок хранения и локальное уплотнение почвы вследствие движения тяжелой техники и транспортных средств. Хотя небольшая глубина залегания грунтовых вод и высокая проницаемость грунтов повышают вероятность миграции загрязняющих веществ, ожидается, что эти воздействия будут временными, локальными и обратимыми.

Меры по снижению воздействия будут включать координацию с соответствующими органами и восстановление или обеспечение дренажной инфраструктуры, детальную оценку и контроль откачки грунтовых вод, а также меры по минимизации эрозии, нарушения и уплотнения почвы. Почва и выемочный грунт будут надлежащим образом разделяться, обрабатываться и подвергаться мониторингу, а привозной грунт для подсыпки — проходить проверку качества. Потенциальные риски загрязнения будут управляться посредством контролируемого хранения и обращения с топливом, химическими веществами и опасными материалами, применения средств вторичного удержания, выделения специальных зон для заправки и мойки техники, процедур предотвращения и реагирования на разливы, регулярных проверок оборудования, а также соответствующего обучения персонала и поддержания порядка на объекте. В случае обнаружения загрязненных грунтов они будут отдельно управляться и утилизироваться в соответствии с применимыми процедурами обращения с отходами.

При реализации предусмотренных мер экологического управления остаточное воздействие ожидается на уровне от незначительного до пренебрежимо малого.

4.5.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации воздействие на геологическую среду будет пренебрежимо малым, поскольку искусственные покрытия и фундаменты аэропорта специально рассчитаны на нагрузки от воздушных судов и не окажут влияния на подстилающие геологические условия.

Основные долгосрочные экологические риски связаны с сохранением качества почв и грунтовых вод. При отсутствии надлежащего контроля текущая деятельность аэропорта, включая заправку воздушных судов, хранение и распределение топлива, техническое обслуживание воздушных судов и транспортных средств, эксплуатацию подземных топливных резервуаров и трубопроводов, удаление обледенения и противообледенительную обработку, пожаротушение и аварийное реагирование, образование ливневого стока с искусственных покрытий эксплуатационных зон, а также хранение опасных отходов и обращение с ними, может привести к поступлению

загрязняющих веществ в окружающую среду. Учитывая небольшую глубину залегания грунтовых вод и высокую проницаемость подстилающих грунтов, загрязняющие вещества могут относительно быстро перемещаться по почвенному профилю и воздействовать на запасы грунтовых вод, оросительные воды и близлежащие сельскохозяйственные земли.

Поэтому проектные решения аэропорта предусматривают отдельные дренажные системы, нефтеводоотделители, системы локализации разливов топлива, сооружения для очистки ливневых стоков и контролируемые точки сброса, предназначенные для сведения риска загрязнения к минимуму. Меры по снижению воздействия будут включать средства вторичного удержания и предотвращения утечек при хранении топлива и химических веществ, процедуры предотвращения и реагирования на разливы, регулярные проверки и мониторинг, а также контролируемое применение противообледенительных и противопожарных химических веществ. Для контроля эффективности этих мер и своевременного выявления возникающих проблем на этапе эксплуатации также будут проводиться регулярный экологический мониторинг и проверки.

В целом, после реализации предусмотренного Плана управления земляными работами, почвами и избыточным грунтом остаточное воздействие ожидается на уровне незначительного и оценивается как незначительное.

4.6 Водная среда и водные ресурсы

4.6.1 Существующие исходные условия

В границах участка Проекта отсутствуют естественные реки, озера и другие поверхностные водные объекты. Вместе с тем участок пересекает разветвленная сеть оросительных каналов и сельскохозяйственных дренажных каналов, входящих в региональную оросительную систему, которая обеспечивает сельскохозяйственное производство на территории Ташкентской области. Эти каналы собирают возвратные оросительные воды и поверхностный сток с окружающих сельскохозяйственных угодий и отводят их через региональную дренажную сеть. Несмотря на искусственное происхождение, они имеют важное экологическое и социально-экономическое значение, поскольку обеспечивают ведение местного сельского хозяйства и регулирование водного режима территории.

Ближайшим естественным водотоком является река Чирчик, расположенная примерно в 2,3 км к западу от участка Проекта. Река Чирчик является одним из важнейших водных ресурсов Узбекистана и крупным притоком Сырдарьи. Ее вода используется для орошения, централизованного водоснабжения, промышленных нужд и рыбного хозяйства, а многочисленные каналы обеспечивают забор воды из реки для орошения сельскохозяйственных земель по всему региону. Поскольку дренажная система Проекта в конечном итоге связана с этим более крупным водосборным бассейном, оросительная сеть и река Чирчик рассматривались в рамках оценки как ключевые водные объекты, чувствительные к воздействию.

Социально-экономические исследования, проведенные в рамках ОВОСС, показывают, что население близлежащих территорий преимущественно использует неглубоко залегающие грунтовые воды для питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения посредством местных водозаборных скважин («качалок»), а доступ к централизованным водопроводным сетям остается относительно ограниченным. Поверхностные воды оросительных каналов и рек используются для хозяйственно-бытовых нужд лишь в незначительном объеме, но имеют важнейшее значение для сельскохозяйственного орошения и источников средств к существованию местного населения. Поэтому защита грунтовых вод и сохранение качества воды в окружающей оросительной сети являются важными задачами Проекта.

Исследования исходного качества воды проводились в восьми точках отбора проб: четырех на реке Чирчик и четырех на оросительных и дренажных каналах, пересекающих или окружающих участок Проекта. Результаты показывают, что характеристики поверхностных вод в целом типичны для аллювиального водосборного бассейна сельскохозяйственного назначения. Вода имела нейтральную или слабощелочную реакцию, низкие концентрации биогенных веществ и умеренное содержание органических веществ. Во всех точках отбора проб были выявлены концентрации отдельных тяжелых металлов, включая медь, цинк и кадмий, превышающие национальные рекомендуемые значения. Эти повышенные концентрации считаются характерными для существующих фоновых условий и, вероятнее всего, связаны с длительной сельскохозяйственной деятельностью, включая применение удобрений и пестицидов, а также с природными геохимическими характеристиками аллювиальных отложений, а не с конкретными местными источниками загрязнения.

В целом исходная оценка подтверждает, что, несмотря на отсутствие естественных поверхностных водных объектов в границах Проекта, его территория является частью важной региональной оросительной и дренажной сети, гидравлически связанной с водосборным бассейном реки Чирчик. Эти водные ресурсы обеспечивают сельское хозяйство, местное население и водопользователей ниже по течению и поэтому определены как ключевые компоненты природной среды, чувствительные к воздействию Проекта.

4.6.2 Воздействие на этапе строительства

На этапе строительства основное воздействие на поверхностные воды будет связано с временным нарушением работы существующей сети оросительных каналов и сельскохозяйственных дренажных систем, обеспечивающих окружающие сельскохозяйственные угодья. Для проведения строительных работ потребуется переустройство или перенос нескольких оросительных каналов и дренажных коллекторов, пересекающих участок Проекта. При отсутствии надлежащего управления эти работы могут временно нарушить подачу оросительной воды на соседние сельскохозяйственные земли, снизить пропускную способность дренажной системы и вызвать локальное переувлажнение территории. Земляные работы и разработка грунта также могут усилить эрозию и смыв наносов, что во время выпадения осадков приведет к повышению мутности воды в близлежащих оросительных каналах.

В ходе строительства будут образовываться хозяйственно-бытовые сточные воды, промывочные воды после работ с бетоном, а также значительные объемы грунтовых вод, откачиваемых в рамках работ по строительному водопонижению. Ожидается, что потребность в воде для строительства в период пиковой активности составит около 2 500 м³/сутки, при этом вода будет поступать преимущественно из скважин по добыче грунтовых вод на площадке и, при необходимости, от утвержденных внешних поставщиков. Это приведет к временному увеличению объемов забора грунтовых вод.

Временный сброс неочищенных сточных или откаченных грунтовых вод при отсутствии надлежащего контроля может ухудшить качество воды в близлежащих дренажных каналах и в конечном итоге в реке Чирчик. Кроме того, случайные разливы топлива, масел и строительных химических веществ могут привести к загрязнению поверхностных вод через поверхностный сток или дренажную сеть. В связи с этим сброс откачиваемых и строительных вод будет надлежащим образом контролироваться, при необходимости подвергаться очистке и осуществляться в соответствии с применимыми требованиями. Хотя эти воздействия будут временными и локальными, оросительная сеть и река Чирчик считаются объектами высокой чувствительности, поскольку обеспечивают сельскохозяйственное орошение, рыбное хозяйство и водопользователей ниже по течению.

Проект будет координировать свои действия с соответствующими органами для обеспечения разработки и реализации до начала строительства мероприятий по ирригации и дренажу в отношении периметральных каналов в рамках Плана управления водными ресурсами и его реализации, с целью сохранения надлежащего управления водными ресурсами для затрагиваемых пользователей и окружающей среды. При реализации предусмотренных мер контроля, включая сохранение связности дренажной и оросительной сети, управление забором грунтовых вод и водопонижением, контроль стока наносов, а также предотвращение неконтролируемых сбросов и разливов, ожидается, что остаточное воздействие будет незначительным.

4.6.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации основное воздействие будет связано с управлением ливневым стоком и эксплуатационными сточными водами, а также с текущей деятельностью аэропорта. При мойке воздушных судов и транспортных средств, очистке взлетно-посадочных полос и перронов, заправке и техническом обслуживании воздушных судов могут образовываться сточные воды, содержащие углеводороды, моющие средства, следовые количества металлов и другие загрязняющие вещества. Во время выпадения осадков загрязняющие вещества, накопившиеся на эксплуатационных покрытиях, при отсутствии надлежащего контроля могут смываться в дренажную систему. Кроме того, в ходе текущей эксплуатации аэропорта будут образовываться хозяйственно-бытовые и производственные сточные воды, требующие очистки перед сбросом, а озелененные территории могут нуждаться в поливе и ограниченном применении удобрений или пестицидов.

Аэропорту потребуется питьевая вода для пассажиров, персонала и эксплуатационных нужд, при этом спрос будет увеличиваться по мере роста пассажиропотока. В рамках Проекта разрабатывается долгосрочная стратегия водоснабжения, в качестве потенциальных вариантов рассматриваются забор грунтовых вод и будущая региональная инфраструктура централизованного водоснабжения. Будет разработана документированная система оценки и принятия решений для анализа пригодности, мощности и устойчивости данных и иных возможных вариантов водоснабжения, с опорой на необходимые технические исследования, изыскания и консультации с заинтересованными сторонами.

Пассажирский терминал спроектирован для сертификации по системе LEED на уровне Silver и предусматривает применение водосберегающего санитарно-технического оборудования и мер по экономии воды в целях минимизации эксплуатационного водопотребления.

В целом проектные решения аэропорта предусматривают отдельные системы отвода ливневых вод, сооружения для очистки сточных вод, контролируемые точки сброса и меры по рациональному управлению водными ресурсами для защиты окружающих оросительных каналов, реки Чирчик и водопользователей ниже по течению. При реализации этих мер и проведении постоянного мониторинга качества воды на этапах строительства и эксплуатации остаточное воздействие на поверхностные водные ресурсы оценивается как низкое.

4.7 Отходы и обращение с ними

4.7.1 Существующая инфраструктура и исходные условия

Согласно общедоступной информации и данным сторонних источников, на территории Ташкентского региона имеется ряд лицензированных объектов обращения с отходами и очистки сточных вод. Эти объекты обеспечивают сбор, обработку, переработку и удаление коммунальных и отдельных видов опасных отходов и могут использоваться для управления отходами Проекта после подтверждения наличия необходимых

разрешений и достаточной мощности. К основным выявленным в регионе коммунальным очистным сооружениям относятся:

- Канализационные очистные сооружения Нурафшана (КОС)
- КОС Янгиюля

Кроме того, по имеющимся сведениям, в районе Сурум планируется строительство новых КОС, однако на момент подготовки настоящей ОВОСС сроки их ввода в эксплуатацию и текущий статус официально не подтверждены. Эти объекты входят в региональную систему очистки сточных вод, обслуживающую городские и пригородные территории Ташкентской области.

К основным объектам размещения твердых коммунальных отходов в регионе относятся:

- Полигон ТКО «Янгиюль»
- Полигон ТКО «Ахангаран»

Ахангаранский полигон представляет собой давно действующий объект, расположенный примерно в 35 км к югу от Ташкента и эксплуатируемый с 1967 года. На полигон поступают коммунальные отходы из Ташкента и прилегающих территорий. Объект был модернизирован в рамках национальных программ управления твердыми отходами, включая строительство рядом с ним современного участка полигона, спроектированного в соответствии с усовершенствованными экологическими стандартами.

Кроме того, в Ташкентском регионе работают несколько лицензированных компаний по обращению с отходами, предоставляющих услуги по сбору, переработке, транспортировке, обработке и удалению коммунальных, промышленных и отдельных видов опасных отходов.

4.7.2 Воздействие на этапе строительства

На этапе строительства в рамках Проекта будут образовываться различные виды твердых и жидких отходов, связанные с подготовкой участка, земляными и строительными работами, монтажом оборудования и эксплуатацией объектов размещения работников. К ним относятся неопасные строительные отходы, такие как вынутый грунт, бетон, металлолом, древесина, пластмассы и упаковочные материалы, бытовые отходы работников, опасные отходы, включая отработанные масла, смазочные материалы, тару из-под химических веществ, загрязненные материалы и аккумуляторы, а также хозяйственно-бытовые и строительные сточные воды.

Значительное количество работников и масштаб Проекта приведут к образованию существенного объема отходов в течение примерно 48 месяцев строительства, что создаст дополнительную нагрузку на существующую коммунальную инфраструктуру обращения с отходами. Хозяйственно-бытовые сточные воды строительного городка и временных санитарно-бытовых объектов будут очищаться непосредственно на площадке на временных локальных канализационных очистных сооружениях (КОС). При отсутствии надлежащего управления строительные отходы могут вызвать локальное загрязнение почв, поверхностных и грунтовых вод, неприятные запахи, замусоривание территории, привлечение грызунов и насекомых-вредителей, а также создать риски для здоровья работников и населения близлежащих территорий. Ненадлежащее обращение с опасными отходами также может привести к загрязнению компонентов окружающей среды и увеличить нагрузку на региональные объекты обработки и удаления опасных отходов.

Оценка показывает, что в Ташкентской области имеются подходящие полигоны, очистные сооружения и лицензированные операторы по обращению с отходами,

способные принимать отходы, образующиеся в рамках Проекта. До начала строительства Генподрядчик подготовит комплексный План управления отходами, включающий подробный прогноз видов и объемов отходов, меры по минимизации их образования, раздельный сбор, возможности повторного использования и переработки, определение лицензированных объектов обращения с отходами и комплексную проверку соответствующих подрядчиков для обеспечения соблюдения национального законодательства и передовой международной отраслевой практики. После реализации этих мер остаточное воздействие строительных отходов оценивается как низкое.

Указанные риски будут регулироваться посредством описанного выше Плана управления отходами, предусматривающего раздельный сбор, передачу отходов лицензированным объектам, контроль сточных вод и комплексную проверку подрядчиков.

Таким образом, эффективная реализация Плана управления отходами станет одним из основных условий защиты работников, населения близлежащих территорий и компонентов окружающей среды.

4.7.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации аэропорта будут образовываться различные виды отходов, связанные с работой пассажирских терминалов, выполнением операций с воздушными судами, обработкой грузов, коммерческой деятельностью, техническим обслуживанием и другими аэропортовыми службами. К ним относятся твердые коммунальные отходы, пищевые и упаковочные отходы, опасные и промышленные отходы, такие как масла, растворители, топливо и остатки химических веществ, бортовые отходы, сточные воды терминальных зданий и объектов обслуживания воздушных судов, а также небольшие объемы карантинных отходов международных рейсов, требующих специального обращения.

Основное эксплуатационное воздействие будет связано с увеличением нагрузки на объекты обращения с коммунальными и опасными отходами, а также с риском загрязнения почв и водных ресурсов при ненадлежащем управлении опасными отходами или сточными водами. При отсутствии своевременного сбора и надлежащего обращения органические отходы объектов общественного питания могут стать источником неприятных запахов и привлечения вредителей, а сточные воды терминалов, ресторанов и объектов обслуживания воздушных судов потребуют соответствующей очистки перед сбросом.

Для управления отходами на территории аэропорта будут созданы отдельные объекты сбора, раздельного накопления и временного хранения отходов, а для очистки сточных вод аэропорта предусмотрены локальные КОС. Отходы, требующие обработки или удаления за пределами аэропорта, будут передаваться только лицензированным и уполномоченным объектам обращения с отходами. Проектная компания будет реализовывать План управления отходами на этапе эксплуатации, предусматривающий минимизацию образования отходов, повторное использование и переработку, раздельное обращение с опасными и неопасными отходами, мониторинг и аудит подрядчиков, а также процедуры обращения со специальными видами отходов, включая карантинные.

4.8 Ландшафт и визуальное воздействие

4.8.1 Исходные ландшафтные и визуальные условия

Участок Проекта расположен в пределах преимущественно равнинного открытого сельскохозяйственного ландшафта на окраине Ташкента. Для территории характерны обрабатываемые сельскохозяйственные угодья, оросительные каналы, отдельно

расположенные сельскохозяйственные здания и небольшие сельские населенные пункты, при этом открытый рельеф обеспечивает дальние виды окружающего ландшафта. В границах Проекта сохранились лишь небольшие участки полустественной растительности, а поблизости расположены сельские населенные пункты, железнодорожный коридор, промышленные объекты и река Чирчик к западу от участка.

В ходе ландшафтных исследований в пределах исследуемой территории было выделено пять ландшафтных районов (LCA):

- Сельскохозяйственный ландшафт, преобладающий на территории Проекта и в прилегающем регионе.
- Сельские населенные пункты, включающие небольшие села и фермерские усадьбы.
- Промышленные и коммерческие зоны, связанные с сельскохозяйственными предприятиями.
- Естественные водные объекты, главным образом пойменный коридор реки Чирчик.
- Неосвоенный и полуприродный ландшафт с кустарниковой растительностью.

Визуальные исследования проводились из пяти репрезентативных точек наблюдения вокруг территории Проекта с использованием натурных наблюдений и моделирования видимости. Благодаря равнинному рельефу территория Проекта хорошо просматривается, особенно с близлежащих сельскохозяйственных угодий и из населенных пунктов. Однако на отдельных участках обзор ограничивают деревья, здания и другие существующие объекты инфраструктуры.

4.8.2 Воздействие на этапе строительства

В период строительства нового аэропорта существующий сельский ландшафт временно изменится вследствие расчистки растительности, земляных работ, планировки территории, размещения складов материалов и строительных площадок, эксплуатации тяжелой техники и кранов, а также устройства временных подъездных дорог. Наиболее заметные изменения произойдут в пределах сельскохозяйственного ландшафта, где открытые сельскохозяйственные угодья будут заняты строительными площадками.

Жители близлежащих населенных пунктов, фермеры, участники дорожного движения и посетители объектов культурного наследия могут столкнуться с временным ухудшением визуального восприятия ландшафта вследствие проведения строительных работ, эксплуатации кранов и тяжелой техники, образования пыли и движения транспорта. Степень данного воздействия будет зависеть от удаленности от строительной площадки, продолжительности работ, а также наличия естественных или искусственных преград, ограничивающих обзор территории Проекта.

При проведении строительных работ в темное время суток временное прожекторное освещение может привести к засветке прилегающей территории, появлению слепящего света и усилению свечения ночного неба, особенно в близлежащих населенных пунктах и фермерских хозяйствах. По мере удаления от территории Проекта, а также при наличии экранирующей растительности или зданий интенсивность такого воздействия будет снижаться.

Меры по снижению воздействия будут в первую очередь направлены на ограничение работ пределами территории Проекта, сохранение существующей растительности там, где это практически осуществимо, экранирование строительных площадок, поддержание надлежащего порядка на объекте, рекультивацию нарушенных

территорий там, где это возможно, а также реализацию Стратегии ландшафтного благоустройства на этапе строительства и Плана управления освещением. Ночные работы и освещение будут сведены к минимуму, при этом для снижения светового загрязнения будет использоваться освещение низкой интенсивности, экранированное и направленное вниз.

4.8.3 Воздействие на этапе эксплуатации

Эксплуатация аэропорта приведет к необратимому изменению ландшафта: территория, занятая преимущественно сельскохозяйственными угодьями, будет преобразована в крупный объект транспортной и авиационной инфраструктуры, включающий взлетно-посадочные полосы, здания терминалов, диспетчерскую вышку УВД, ангары для воздушных судов, подъездные дороги и сопутствующую инфраструктуру. Несмотря на необратимость изменений в пределах территории, занимаемой Проектом, окружающий сельскохозяйственный ландшафт в целом останется без существенных изменений.

Построенный аэропорт станет заметной визуальной доминантой, особенно при обзоре из близлежащих населенных пунктов, с сельскохозяйственных угодий и автомобильных дорог на открытых участках местности. Вследствие равнинного рельефа высотные сооружения, такие как диспетчерская вышка УВД и здания терминалов, будут видны со значительного расстояния, а движение воздушных судов дополнительно изменит визуальный облик территории. Визуальное воздействие будет снижаться по мере удаления от аэропорта, а также на участках, где обзор частично ограничен деревьями, зданиями или другими объектами.

Постоянное эксплуатационное освещение взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов и терминалов, а также охранное освещение повысят заметность аэропорта в темное время суток. Несмотря на применение светильников направленного света и экранирования для ограничения засветки прилегающей территории, полностью исключить усиление слепящего света и свечения ночного неба невозможно ввиду требований безопасности полетов. Наиболее выраженное воздействие ожидается для ближайших объектов, откуда аэропорт будет виден без препятствий. На более удаленных участках и территориях, обзор с которых ограничен существующей застройкой, визуальное воздействие будет менее значительным.

В целом, даже с учетом реализации мер по снижению воздействия, ожидается, что необратимое изменение сельскохозяйственного ландшафта и визуальное воздействие на некоторые близлежащие населенные пункты, фермерские хозяйства и объекты культурного наследия останутся заметными. Остаточное воздействие варьируется от пренебрежимо малого или незначительного в более удаленных или экранированных местах до умеренного у некоторых из наиболее близко расположенных и наиболее открытых рецепторов.



4.9 Культурное наследие и археология

4.9.1 Существующие исходные условия

Проект расположен в долине реки Чирчик — районе, где благодаря плодородным почвам и стратегическому положению между основными горными перевалами Центральной Азии и Ташкентским оазисом на протяжении тысячелетий развивались поселения, сельское хозяйство и торговля. Хотя территория Проекта преимущественно занята обрабатываемыми сельскохозяйственными угодьями и значительно преобразована в результате орошения и земледелия, окружающий регион обладает богатым археологическим и культурным наследием, охватывающим доисторический период, бронзовый век, эпоху Великого шелкового пути, Средневековье и более поздние исторические периоды. Район расположен вблизи исторических торговых путей, связывавших Ташкент с другими значимыми населенными пунктами Центральной Азии, что указывает на возможное наличие ранее не обнаруженных археологических объектов под существующими сельскохозяйственными угодьями.

Для определения исходных условий была проведена подробная оценка культурного наследия, включавшая камеральные исследования, изучение исторических карт, анализ спутниковых снимков, несколько археологических полевых обследований с участием местных и международных экспертов, а также широкие консультации с государственными органами, местными сообществами и представителями религиозных организаций. В пределах территории, занимаемой Проектом, объекты культурного наследия национального значения и охраняемые памятники археологии не выявлены. Вместе с тем исторические карты и результаты предыдущих исследований указывают на наличие нескольких участков с археологическим потенциалом, включая бывшие поселения на возвышенностях («тепа»), возможные погребенные остатки сооружений и элементы исторического ландшафта.

В пределах территории Проекта и в непосредственной близости от нее выявлено тринадцать объектов, потенциально представляющих культурно-историческую ценность. К ним относятся исторические кладбища, возвышенности, на которых могут находиться археологические объекты, утраченные сооружения, выявленные по историческим картам, историческая железная дорога, а также несколько участков, на которых рекомендуется провести дополнительные археологические исследования.

Полевые археологические обследования подтвердили, что многие из исследованных участков были существенно нарушены в результате многолетней сельскохозяйственной деятельности и ранее производившихся захоронений. В ходе наземных обследований значимых сохранившихся археологических объектов выявлено не было. В июле 2026 года в рамках ОВОСС был проведен дополнительный анализ культурного наследия. По его результатам в пределах территории, занимаемой Проектом, определены три участка, на которых в целях предосторожности необходимо провести археологические исследования до начала строительства.

В ходе оценки также было выявлено несколько исторических мусульманских и корейских кладбищ, расположенных в пределах территории Проекта или в непосредственной близости от нее. При разработке генерального плана аэропорта компоновка объектов Проекта была изменена во избежание воздействия на основное действующее кладбище: граница территории аэропорта была перенесена примерно на 300 м к западу. Несколько других кладбищ больше не используются для захоронений. Вместе с тем консультации подтвердили, что они сохраняют культурное и духовное значение для местных сообществ благодаря связи с предками и традиционными погребальными обрядами.

Были проведены широкие консультации с Академией наук, органами охраны культурного наследия, религиозными организациями, местными органами власти, лидерами сообществ и затронутыми сообществами. Лишь немногие участники консультаций указали на наличие археологических объектов или исторических зданий в пределах территории Проекта. При этом кладбищам, погребальным традициям и связанным с ними религиозным обрядам придавалось особое значение. Консультации позволили выявить объекты культурной значимости и учесть полученные сведения при оценке культурного наследия. Их результаты будут и далее использоваться при проведении подробных археологических исследований и разработке мер по управлению культурным наследием по мере реализации Проекта.

В целом оценка исходных условий показала, что, хотя на территории Проекта отсутствуют подтвержденные охраняемые археологические объекты или памятники, ряд участков был определен как потенциально значимый с точки зрения культурного наследия, включая места захоронений. Обзор объектов культурного наследия и последующие оценки подтвердили необходимость применения мер управления на выявленных участках, включая перенос захоронений, затрагиваемых территорией Проекта. Все четыре кладбища, расположенные в границах территории Проекта, будут перенесены в определенные подходящие места за пределами территории Проекта в соответствии с Планом переноса захоронений, применимыми национальными требованиями и передовой международной практикой. Данные меры, наряду с порядком обращения с любыми вновь обнаруженными археологическими находками, будут реализованы посредством Плана управления культурным наследием (ПУКН) и Порядка действий при случайном обнаружении объектов культурного наследия.

4.9.2 Воздействия на этапах строительства и эксплуатации

В период строительства возможно воздействие как на материальное, так и на нематериальное культурное наследие. Хотя в пределах территории, занимаемой Проектом, объекты культурного наследия национального значения не выявлены, археологические исследования установили наличие нескольких участков, где могут находиться погребенные археологические объекты. К ним относятся остатки поселений на возвышенностях («тепа»), возможные погребальные курганы, исторические кладбища и другие подземные сооружения, которые могут быть связаны с многовековой историей заселения долины реки Чирчик. С учетом имеющихся на данный момент сведений принят предупредительный подход: до завершения дальнейших исследований некоторые из этих объектов рассматриваются как потенциально обладающие средней или высокой культурной значимостью. Строительные работ

Строительные работы, в особенности земляные работы, выемка грунта и планировка территории, могут привести к необратимому повреждению или уничтожению ранее не выявленных археологических объектов при их наличии. Для снижения данного риска до начала строительства будут проведены дополнительные археологические исследования на участках с установленным археологическим потенциалом. Кроме того, будут реализованы План управления культурным наследием (ПУКН) и Порядок действий при случайном обнаружении объектов культурного наследия. Это позволит обеспечить надлежащую охрану, исследование и учет ранее неизвестных археологических объектов, которые могут быть обнаружены в ходе строительства, во взаимодействии с соответствующими государственными органами.

Управление воздействием на кладбища будет осуществляться в соответствии с утвержденными Дорожной картой и Методологией переноса захоронений, охватывающими выявление, консультации, получение разрешений, эксгумацию, транспортировку, повторное захоронение и документирование в соответствии с национальным законодательством и передовой международной практикой. Поскольку установлено, что кладбища и захоронения имеют важное культурное значение, управление на этапе строительства будет строиться на непрерывных консультациях, применении ПУКН и согласованных процедурах для любого необходимого переноса.

Значительное неблагоприятное воздействие на археологические объекты на этапе эксплуатации не ожидается, поскольку такие объекты будут выявлены и надлежащим образом учтены на этапе строительства. Также не ожидается, что эксплуатационная деятельность повлияет на культурную значимость расположенных поблизости объектов культурного наследия. В целом при условии проведения предусмотренных археологических исследований, реализации мер по управлению культурным наследием и продолжения взаимодействия с заинтересованными сторонами остаточное воздействие на культурное наследие будет низким и незначительным.

4.10 Социально-экономические условия

4.10.1 Существующие исходные условия

Зона социального воздействия (ЗВ) Проекта охватывает 11 махаллей, расположенных в радиусе 5 км от планируемой территории аэропорта в Урта-Чирчикском и Куйи-Чирчикском районах. Исходные социально-экономические условия были определены на основе вторичных данных, консультаций с заинтересованными сторонами, обсуждений в фокус-группах и опроса 272 домохозяйств, объединяющих 1 303 человека. Население исследуемой территории преимущественно составляют узбеки; также здесь проживают менее многочисленные группы казахов, корейцев, татар, русских и таджиков. Коренные народы в соответствии со Стандартом деятельности МФК 7 выявлены не были.

Основными источниками средств к существованию являются работа по найму, сезонное сельское хозяйство, животноводство, неформальная занятость и трудовая миграция. Сельское хозяйство остается важным источником дохода домохозяйств: около 72 % опрошенных домохозяйств обрабатывают дехканские участки или занимаются животноводством. Пенсионеры составляют значительную долю глав домохозяйств. Уровень занятости и доходов женщин ниже, чем у мужчин, при этом женщины в большей степени зависят от неформальной занятости. К уязвимым группам относятся домохозяйства, возглавляемые женщинами, малообеспеченные семьи, пожилые люди, лица с инвалидностью и домохозяйства, зависящие от социальной помощи.

Большинство домохозяйств обеспечено надежным доступом к электроэнергии, газоснабжению, услугам по сбору отходов, образованию и здравоохранению. Вместе с тем охват централизованной канализацией остается ограниченным, а многие домохозяйства используют насосные установки для забора подземных вод в целях

хозяйственно-бытового водоснабжения. К существующим проблемам местных сообществ относятся ограниченные возможности трудоустройства, неудовлетворительное состояние дорог, зависимость от сельского хозяйства и ресурсов подземных вод, а также гендерное неравенство в доступе к официальной занятости и участию в принятии решений.

4.10.2 Воздействие на этапе строительства

Строительство объектов Проекта создаст значительные краткосрочные возможности трудоустройства, обеспечит доход местным работникам и поддержит местные предприятия за счет спроса на товары и услуги. Однако доля рабочих мест, которые смогут занять жители местных сообществ, будет зависеть от наличия квалифицированных кадров. Поэтому положительное воздействие на занятость, как ожидается, будет умеренным и временным.

Воздействие на источники средств к существованию, связанные с землепользованием, подробно рассматривается в разделе 4.11. В настоящем разделе основное внимание уделяется более широкому воздействию строительных работ на местные сообщества, включая занятость, закупки у местных поставщиков, дорожное движение, пыль, шум и дополнительную нагрузку на услуги.

Управление данным воздействием будет осуществляться посредством выплаты компенсаций в предусмотренных случаях, реализации мер по восстановлению источников средств к существованию, сохранения доступа к земельным участкам и услугам везде, где это возможно, обеспечения безопасности дорожного движения и местных сообществ, охраны водных ресурсов, постоянного взаимодействия с заинтересованными сторонами и предоставления доступного механизма рассмотрения жалоб. При реализации указанных мер остаточное социально-экономическое воздействие на этапе строительства будет временным и оценивается как низкое или умеренное.

4.10.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации аэропорт обеспечит долгосрочные возможности трудоустройства в сфере эксплуатации и технического обслуживания аэропорта, обеспечения безопасности и административного управления. Это будет способствовать развитию местной экономики и снижению зависимости от сезонной занятости и трудовой миграции. Ожидается также, что Проект повысит спрос на товары и услуги местных предприятий, создавая косвенные экономические выгоды для окружающих сообществ.

Эксплуатация аэропорта может создать дополнительную нагрузку на местные дороги, коммунальную инфраструктуру и общественные услуги. Дальнейшее использование земельных и водных ресурсов потребует тщательного управления во избежание неблагоприятного воздействия на сельское хозяйство и хозяйственно-питьевое водоснабжение населения. Существующее гендерное неравенство и барьеры, с которыми сталкиваются уязвимые группы, также могут ограничить равный доступ к выгодам от реализации Проекта, если не будут приняты соответствующие меры.

В рамках Проекта будут реализованы меры по содействию трудоустройству местного населения, развитию профессиональных навыков, обеспечению гендерного равенства, ответственному управлению водными ресурсами, охране здоровья и безопасности местных сообществ, а также постоянному взаимодействию с ними. При реализации указанных мер социально-экономическое воздействие на этапе эксплуатации будет преимущественно положительным. Долгосрочные выгоды будут связаны с созданием рабочих мест, развитием местной экономики и улучшением региональной транспортной доступности благодаря новому аэропорту.

4.11 Изъятие земель

4.11.1 Исходные условия и территория, занимаемая Проектом

Для реализации Проекта требуется около 1 300 га земель, которые в настоящее время используются преимущественно в сельскохозяйственных целях, включая выращивание сельскохозяйственных культур, садоводство и выпас скота. В пределах территории, занимаемой Проектом, также расположено небольшое количество жилых и вспомогательных строений, оросительные сети, дренажные системы и линии электропередачи.

Проект оказывает непосредственное воздействие на четыре махалли в Урта-Чирчикском и Куйи-Чирчикском районах Ташкентской области. Эти территории образуют основной административный и социальный контекст для планирования изъятия земель и переселения. Основным источником средств к существованию является сельское хозяйство, дополняемое сезонной работой по найму и мелкой хозяйственной деятельностью. Вместе с тем благодаря развитию региона постепенно расширяется спектр видов экономической деятельности.

По результатам переписи выявлено 64 домохозяйства, затронутых Проектом, в которых проживает около 374 человек. Из них 21 домохозяйство подлежит физическому переселению, а 44 домохозяйства будут затронуты экономическим переселением. Одно домохозяйство будет подвержено как физическому, так и экономическому переселению. К уязвимым относятся малообеспеченные семьи и домохозяйства, возглавляемые лицами с инвалидностью.

План действий по переселению (ПДП) для Проекта был завершен в июле 2026 года. Взаимодействие с заинтересованными сторонами, ориентированное на ПДП, осуществлялось с декабря 2025 года по январь 2026 года, включая консультации с домохозяйствами, затронутыми Проектом, во всех затрагиваемых махаллях. Дополнительное взаимодействие с затронутыми домохозяйствами было проведено в апреле 2026 года в рамках процедуры комплексной экологической и социальной проверки (ЭСКП) со стороны кредиторов. Реализация ПДП в настоящее время продолжается, при этом в ходе реализации будут продолжены дополнительные консультации и взаимодействие.

4.11.2 Воздействие на этапе строительства

В период строительства Проект приведет как к физическому, так и к экономическому переселению. В связи с изъятием земель потребуется переселение 21 домохозяйства, а 44 домохозяйства утратят доступ к земельным участкам, сельскохозяйственным культурам или источникам средств к существованию.

Все физически переселяемые домохозяйства получат компенсацию по полной стоимости замещения и помощь при переселении, включая организацию переезда, восстановление подключения к коммунальным сетям и, при необходимости, предоставление временного жилья. Уязвимым домохозяйствам будет оказана дополнительная помощь при переселении и социальная поддержка.

Домохозяйства, затронутые экономическим переселением, получат компенсацию за утрату земель, сельскохозяйственных культур, доходов и имущества, а также поддержку в рамках Плана восстановления источников средств к существованию (ПВСС). Предусмотренные меры включают предоставление земельных участков взамен изымаемых, где это возможно, доступ к возможностям трудоустройства в рамках Проекта, профессиональное обучение и адресную помощь уязвимым группам.

Утрата сельскохозяйственных земель будет полностью компенсирована. Там, где это возможно, будут приняты меры для обеспечения бесперебойного орошения и

продолжения сельскохозяйственной деятельности. Нарушения в работе объектов инфраструктуры и коммунальных сетей будут минимизированы посредством заблаговременного планирования, переноса сетей и координации с соответствующими органами.

При реализации указанных мер остаточное воздействие физического переселения на этапе строительства будет низким, а экономического переселения - умеренным, но временным. Ожидается, что источники средств к существованию будут со временем восстановлены.

4.11.3 Воздействие на этапе эксплуатации

Дополнительного изъятия земель или физического переселения на этапе эксплуатации не предполагается. Вместе с тем для некоторых переселенных домохозяйств могут сохраняться остаточные социально-экономические последствия, особенно связанные с восстановлением доходов, адаптацией на новом месте проживания и доступом к услугам.

Домохозяйства, затронутые экономическим переселением, могут продолжать испытывать косвенное воздействие, обусловленное изменениями в землепользовании, доступе к сельскохозяйственным угодьям и местных экономических условиях. Для устранения этих последствий будет продолжен мониторинг восстановления источников средств к существованию, будет предоставляться адресная поддержка и обеспечиваться доступ к механизмам рассмотрения жалоб.

Уязвимые домохозяйства могут оставаться подверженными несоразмерно высокому воздействию, поэтому на этапе эксплуатации им будет по-прежнему предоставляться адресная помощь, а их положение будет находиться под наблюдением.

Сельскохозяйственные земли за пределами территории, занимаемой Проектом, могут испытывать косвенное воздействие, в том числе вследствие изменения доступа к оросительной воде или подъездных путей. Ожидается, что такое воздействие будет ограниченным. Управление им будет осуществляться во взаимодействии с местными органами власти и водопользователями.

В целом воздействие на этапе эксплуатации оценивается как низкое или умеренное. После реализации мер по снижению воздействия и восстановлению источников средств к существованию значительных долгосрочных неблагоприятных последствий не ожидается.

4.12 Трудовые отношения и условия труда

4.12.1 Существующие исходные условия

Узбекистан располагает развивающимся и диверсифицированным рынком труда. Основная занятость сосредоточена в строительстве, сельском хозяйстве, обрабатывающей промышленности и сфере услуг, при этом сохраняется значительная доля неформальной занятости. Несмотря на наличие комплексной нормативно-правовой базы, регулирующей трудовые права, охрану труда, безопасность и недопущение дискриминации, в отдельных отраслях по-прежнему возникают сложности с обеспечением соблюдения установленных требований, особенно в строительстве и других трудоемких отраслях. Трудовая миграция является важным социально-экономическим фактором: значительная часть трудоспособного населения работает за рубежом, а денежные переводы вносят существенный вклад в доходы домохозяйств. Несмотря на произошедшие в последнее время улучшения, сохраняются такие проблемы, как неформальная занятость, нестабильный уровень оплаты труда, ограниченное оформление трудовых договоров и непоследовательное соблюдение требований охраны труда и безопасности. Уязвимые группы, включая женщин, молодежь, низкоквалифицированных и трудовых мигрантов, могут сталкиваться с

препятствиями при трудоустройстве на стабильную работу и получении надлежащих трудовых гарантий.

4.12.2 Воздействие на этапе строительства

В период строительства Проект создаст значительное количество временных рабочих мест у подрядчиков и субподрядчиков ПЗС, что обеспечит положительные социально-экономические результаты, включая рост доходов и закупок у местных поставщиков. Вместе с тем привлечение большого количества работников, в том числе трудовых мигрантов и работников из других регионов, может создавать риски в сфере трудовых отношений и условий труда. К ним относятся непоследовательное применение условий найма, неформальные схемы занятости или привлечение работников через субподрядчиков, задержки заработной платы, чрезмерная продолжительность рабочего времени и возможные нарушения требований охраны труда и безопасности. Приток работников также может создать дополнительную нагрузку на местный жилищный фонд, услуги и инфраструктуру, а при отсутствии надлежащего управления — повысить риск социальной напряженности и обеспокоенности местных сообществ. Кроме того, при недостаточном контроле подрядчиков уязвимые группы могут столкнуться с неравным доступом к возможностям трудоустройства и повышенным риском ненадлежащих условий труда.

Основные меры по снижению воздействия включают реализацию планов по охране труда и технике безопасности, а также управлению трудовыми ресурсами, оценку рисков применительно к конкретным видам работ и систему нарядов-допусков, обучение работников и использование средств индивидуальной защиты (СИЗ), соблюдение надлежащих стандартов размещения и социально-бытового обеспечения, справедливые условия найма и труда, механизмы рассмотрения жалоб работников, меры по управлению персоналом и гендерным аспектам, а также мониторинг подрядчиков и поставщиков. До применения мер по снижению воздействия воздействие в целом оценивается как умеренное; после реализации предлагаемых мер остаточное воздействие ожидается на пренебрежимо малом уровне в большинстве случаев, на низком уровне — в отношении размещения работников, и на уровне от пренебрежимо малого до умеренного — в отношении гендерных рисков.

4.12.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации в рамках Проекта будет задействован меньший по численности, но более стабильный постоянный персонал, включая штатных работников аэропорта и сотрудников привлеченных поставщиков услуг. Это обеспечит устойчивую занятость и будет способствовать развитию профессиональных навыков. Вместе с тем могут возникнуть риски, связанные с различиями в условиях труда у разных поставщиков услуг, особенно в части оплаты труда, продолжительности рабочего времени, льгот и трудовых гарантий. Круглосуточная эксплуатация аэропорта и сменный режим работы могут создавать риски, связанные с утомляемостью работников и трудностями в соблюдении баланса между работой и личной жизнью. В связи с непрерывным выполнением работ в аэродромной и наземной частях аэропорта сохранятся риски для здоровья и безопасности работников, что потребует применения эффективной системы управления безопасностью. В целом при условии эффективной реализации Плана управления трудовыми ресурсами и надлежащего контроля подрядчиков воздействие на этапе эксплуатации будет контролируемым и не вызовет существенных последствий.

Меры по снижению воздействия на этапе эксплуатации включают внедрение Системы управления кадровыми ресурсами, охраной труда и техникой безопасности, справедливые и прозрачные практики найма, управление продолжительностью рабочего времени и утомляемостью работников, мониторинг соблюдения требований подрядчиками и субподрядчиками, обучение работников и механизмы рассмотрения

жалоб, запрет принудительного и детского труда, обеспечение надлежащих социально-бытовых условий, а также меры по предотвращению и реагированию на случаи гендерного насилия и домогательств. При реализации указанных мер остаточное воздействие ожидается на пренебрежимо малом уровне.

4.13 Охрана здоровья и обеспечение безопасности местных сообществ

4.13.1 Существующие исходные условия

Территория Проекта имеет преимущественно сельский характер и включает небольшие населенные пункты и сельскохозяйственные угодья в пределах Ташкентской области. Для местных сообществ характерны низкий уровень промышленной деятельности, небольшая интенсивность дорожного движения и сравнительно низкий исходный уровень рисков для безопасности. Вместе с тем доступность медицинской помощи, транспорта и экстренных служб различается в зависимости от населенного пункта.

Медицинская помощь обычно предоставляется местными поликлиниками и медицинскими учреждениями районного уровня, тогда как более специализированные медицинские услуги доступны только в Ташкенте. Общее состояние здоровья населения соответствует условиям, характерным для сельской местности, включая сезонную заболеваемость, ограниченный доступ к специализированной медицинской помощи в отдельных населенных пунктах и зависимость источников средств к существованию от сельского хозяйства.

Обстановка в сфере общественной безопасности в целом стабильна, при этом в населенных пунктах отмечается низкий уровень тяжкой преступности. Вместе с тем были отмечены проблемы, связанные с недостаточным уличным освещением, узкими сельскими дорогами и риском дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, скота и сельскохозяйственной техники.

Риски гендерного насилия и домогательств существуют преимущественно в семейно-бытовой сфере и местных сообществах и в целом соответствуют ситуации по стране, хотя в ходе консультаций о конкретных случаях не сообщалось. В сельской местности доступ к официальным службам помощи пострадавшим от гендерного насилия и домогательств ограничен. Для получения поддержки и урегулирования споров местные сообщества преимущественно обращаются к органам махалли и местным органам власти.

4.13.2 Воздействие на этапе строительства

На этапе строительства ожидается временное воздействие Проекта на здоровье и безопасность местных сообществ в пределах Зоны воздействия Проекта. Основными причинами такого воздействия станут увеличение интенсивности движения строительного транспорта и тяжелой техники, приток большого количества работников и выполнение связанных с этим строительных работ. Это может привести к повышению риска дорожно-транспортных происшествий на сельских дорогах, временному возникновению заторов и конфликтам между строительным транспортом, пешеходами и участниками сельскохозяйственной деятельности. Местные сообщества также могут испытывать кратковременное воздействие шума, пыли и вибрации. Присутствие работников, большинство из которых составляют мужчины, может повысить риск социальной напряженности, мелких правонарушений, гендерного насилия и домогательств, особенно в отношении женщин и других уязвимых групп, хотя исходный уровень преступности в районе очень низок. Кроме того, может временно возрасти нагрузка на местные услуги, включая медицинскую помощь, водоснабжение и жилищный фонд, особенно в близлежащих населенных пунктах с ограниченными возможностями соответствующей инфраструктуры.

В целом ожидается, что данное воздействие будет временным, локальным и обратимым; управление им будет осуществляться посредством мер по регулированию притока рабочей силы, контроля дорожного движения и мер по обеспечению безопасности дорожного движения для населения, мер безопасности, кодексов поведения работников и информационно-разъяснительного обучения работников, мер по предотвращению и реагированию на случаи гендерного насилия и домогательств (ГНД), взаимодействия с местными сообществами, а также механизмов рассмотрения жалоб. При реализации указанных мер остаточное воздействие ожидается на уровне от пренебрежимо малого до умеренного, в зависимости от характера воздействия.

4.13.3 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации ожидается более продолжительное, но в целом менее интенсивное воздействие Проекта на здоровье и безопасность местных сообществ. Основными источниками воздействия станут увеличение интенсивности воздушного движения, пассажирских и грузовых перевозок, а также сопутствующего наземного транспорта. Это может привести к повышению уровня шума, локальному увеличению выбросов в атмосферный воздух и росту интенсивности движения на прилегающих дорогах. В результате может повыситься риск дорожно-транспортных происшествий и увеличиться нагрузка на существующую транспортную инфраструктуру сельских территорий. Несмотря на низкий исходный уровень преступности, функционирование постоянного объекта аэропортовой инфраструктуры и связанное с ним увеличение потоков людей могут привести к незначительному росту числа мелких правонарушений и случаев нарушения общественного порядка. При этом серьезных угроз безопасности не ожидается. Ожидается, что риск гендерного насилия и домогательств (ГНД) на этапе эксплуатации останется низким. Управление этим риском будет осуществляться посредством профилактических мер, проектирования безопасной инфраструктуры и информирования местных сообществ.

В целом воздействие на этапе эксплуатации на здоровье, безопасность и охрану населения ожидается долгосрочным, но умеренным по масштабу. К основным мерам по снижению воздействия относятся непрерывный мониторинг качества воздуха и уровня шума, эксплуатационное управление дорожным движением и меры по обеспечению безопасности дорожного движения, процедуры обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них, безопасное обращение с опасными материалами и их хранение, круглосуточная охрана объекта и контроль доступа, меры по предотвращению и реагированию на случаи ГНД, информирование населения по вопросам здоровья и безопасности, постоянная координация с местными органами власти и службами экстренного реагирования, а также доступный механизм рассмотрения жалоб. При реализации указанных мер остаточное воздействие ожидается на уровне от пренебрежимо малого до умеренного, в зависимости от типа воздействия.

4.14 Оценка воздействия на права человека

4.14.1 Обзор

Общие сведения В рамках ОВОСС для Проекта проведена Оценка воздействия на права человека (ОВНПЧ) в соответствии с Принципами Экватора IV (ПЭ IV), Руководящими принципами ООН по предпринимательской деятельности в аспекте прав человека (ЮНДП), а также применимыми стандартами МФК и ЕБРР. ОВНПЧ определяет возможное воздействие деятельности в рамках Проекта на права человека работников и окружающих сообществ в пределах Зоны воздействия Проекта.

В рамках Проекта принято обязательство соблюдать международно признанные права человека, включая права, закрепленные в Международном билле о правах человека и

основополагающих конвенциях Международной организации труда (МОТ). Подрядчики, субподрядчики и поставщики также будут обязаны соблюдать данные принципы и не допускать участия в деятельности, оказывающей неблагоприятное воздействие на права человека.

4.14.2 Исходные условия в области прав человека

Узбекистан добился значительного прогресса в укреплении системы защиты прав человека посредством правовых и институциональных реформ. Действующие гарантии охватывают трудовые права, гендерное равенство, недопущение дискриминации, участие общественности и доступ к правосудию. Вместе с тем, как и во многих странах, осуществляющих реформы, между требованиями законодательства и их практической реализацией сохраняются расхождения. К ним относятся неравномерное обеспечение соблюдения трудовых норм, различный уровень осведомленности работников и местных сообществ о своих правах, а также ограниченные возможности механизмов рассмотрения жалоб и надзора.

К ключевым исходным факторам, имеющим значение для Проекта, относятся в целом развитая, но не всегда последовательно применяемая система защиты трудовых прав, сохраняющиеся риски принудительного и детского труда в сфере неформальной занятости, а также гендерное неравенство в доступе к занятости, оплате труда и участию в принятии решений. Хотя свобода выражения мнений и объединений признана законодательством, ее практическая реализация может различаться в зависимости от конкретных учреждений и условий труда. Уязвимые группы, включая женщин, малообеспеченные домохозяйства, лиц с инвалидностью, пожилых людей и неформально занятых работников, могут быть в большей степени подвержены рискам и иметь ограниченный доступ к эффективным средствам правовой защиты. Несмотря на официальное регулирование процедур изъятия земель, на практике могут возникать вопросы относительно справедливости компенсации и воздействия на источники средств к существованию.

В целом национальная система в значительной степени соответствует международным стандартам, однако для последовательного соблюдения и эффективной защиты прав человека на практике необходимы действенные механизмы на уровне Проекта.

4.14.3 Воздействие на этапе строительства

Риски для прав человека на этапе строительства могут возникать в связи с условиями труда и занятости, здоровьем и безопасностью населения, правами на землю и имущество, доступом к информации и участием, а также правами уязвимых и маргинализированных групп. К основным трудовым рискам относятся потенциальное использование детского или принудительного труда, ненадлежащие условия труда, ограничения свободы объединений и права на ведение коллективных переговоров, вопросы конфиденциальности, а также гендерное неравенство или дискриминация. Риски, связанные с населением, включают потенциальное воздействие на права на здоровье и безопасность, жилище, землю и имущество, а также на реальный доступ к информации и участию.

Наиболее значимое потенциальное воздействие связано с правами на землю, жилище и имущество, которое до применения мер по снижению воздействия оценивается как Значительное, что отражает уязвимость затрагиваемых землепользователей и арендаторов. Прочие воздействия на права человека на этапе строительства в целом оцениваются как Умеренные, включая условия труда, детский и принудительный труд, гендерное неравенство и дискриминацию, здоровье и безопасность населения, доступ к информации и участию, а также права уязвимых и маргинализированных групп. Коренные народы на местном уровне не выявлены, в связи с чем соответствующее потенциальное воздействие оценивается как Пренебрежимо малое.

Меры по снижению воздействия будут включать реализацию Плана управления трудовыми ресурсами Проекта и соответствующий контроль подрядчиков; запрет и мониторинг детского и принудительного труда; проверку возраста и статуса занятости; обеспечение справедливых и безопасных условий труда, надлежащих социально-бытовых условий и средств индивидуальной защиты (СИЗ); защиту свободы объединений и права на ведение коллективных переговоров; практики найма, основанные на недискриминации и учете гендерных аспектов; а также доступные, конфиденциальные механизмы рассмотрения жалоб работников, исключающие преследование заявителей. Меры, связанные с населением, будут включать контроль пыли, шума, вибрации и дорожного движения, меры по обеспечению здоровья и безопасности населения, справедливую и своевременную компенсацию и меры по восстановлению источников средств к существованию в связи с изъятием земель, прозрачные консультации и раскрытие информации, доступные механизмы рассмотрения жалоб, а также целевые меры по обеспечению участия и защиты уязвимых групп. Соблюдение требований подрядчиками и субподрядчиками будет отслеживаться посредством договорных требований, проверок, аудитов и обратной связи от работников/населения.

При эффективной реализации указанных мер и соответствующих механизмов надзора остаточное воздействие на права человека ожидается на уровне от Низкого до Умеренного.

4.14.4 Воздействие на этапе эксплуатации

На этапе эксплуатации риски для прав человека в целом будут ниже, однако приобретут более долгосрочный характер вследствие постоянной занятости и непрерывной эксплуатации аэропорта. К ключевым аспектам относится создание стабильных рабочих мест с сопутствующими возможностями для развития профессиональных навыков и получения экономических выгод местным населением, а также сохранение рисков для здоровья и безопасности работников, связанных с текущей эксплуатацией и техническим обслуживанием. На протяжении всего этапа эксплуатации потребуется уделять постоянное внимание обеспечению соблюдения трудовых норм подрядчиками и субподрядчиками, содействию гендерному равенству и недопущению дискриминации в сфере долгосрочной занятости, а также предотвращению сохраняющихся рисков принудительного или детского труда у сторонних поставщиков услуг. Важное значение на протяжении всего этапа эксплуатации будут сохранять вопросы благополучия работников, включая справедливую оплату труда, продолжительность рабочего времени и доступ к механизмам рассмотрения жалоб. При эффективной реализации указанных мер остаточное воздействие на права человека на этапе эксплуатации ожидается на низком уровне значимости по всем выявленным операционным рискам.

Вместе с тем ожидается, что Проект окажет положительное влияние на реализацию прав человека благодаря устойчивой занятости и расширению экономических возможностей.

4.15 Трансграничные воздействия

Под трансграничными воздействиями понимаются возможные последствия, выходящие за пределы государственных границ Узбекистана, с учетом близости Проекта к Казахстану - около 20 км.

Согласно результатам оценки, значительных неблагоприятных трансграничных воздействий на этапах строительства и эксплуатации не ожидается. Связанные со

строительством воздействия, включая пыль, шум, вибрацию, дорожное движение и сточные воды, будут временными и локализованными в пределах территории Проекта.

На этапе эксплуатации было оценено возможное распространение шума воздушных судов и выбросов за пределы территории Проекта. Результаты моделирования показывают, что шумовое воздействие не выходит за пределы Узбекистана, а выбросы в атмосферный воздух быстро рассеиваются и, как ожидается, не повлияют на качество воздуха в районе государственной границы.

Проект не предусматривает использования общих трансграничных водных ресурсов. Воздействие на водные ресурсы или другие компоненты окружающей среды за пределами страны не ожидается. Выполнение международных рейсов относится к обычной авиационной деятельности и не является источником трансграничного экологического воздействия.

Значительных трансграничных воздействий не ожидается, поэтому проведение дополнительной оценки не требуется.

5.0 Экологическое и социальное управление и мониторинг

Проектная компания нового международного аэропорта Ташкента будет нести общую ответственность за руководство Проектом, управление им и соблюдение применимых требований. Для обеспечения соответствия всех строительных и эксплуатационных работ Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов Проекта будет создана Система экологического и социального управления (СЭСУ). Меры, обобщенные в разделе 4, будут объединены в рамках СЭСУ Проекта, как описано ниже.

В том 3 ОВОСС представлена рамочная структура систем управления рисками, воздействиями и возможностями в сфере ОиСС, а также соблюдением применимых требований на этапах строительства, ввода в эксплуатацию и эксплуатации Проекта. В нем также определены стороны, ответственные за разработку отдельных элементов соответствующих систем управления.

СЭСУ определит организационные функции и обязанности, процедуры управления, порядок мониторинга и требования к отчетности для эффективного управления рисками и воздействиями в сфере ОиСС на всех этапах Проекта, включая деятельность подрядчиков и поставщиков услуг.

Экологические и социальные (ЭиС) риски и обязательства, относящиеся к ответственности Государственного партнёра, будут регулироваться посредством обязательств, согласованных ТАА в соответствии с Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов. Указанные обязательства обеспечат реализацию и управление соответствующими мерами ЭиС, определёнными в рамках ОВОСС и применимых планов управления.

Для реализации мер по снижению воздействия и управлению, установленных в том 2 ОВОСС, подрядчик ПЗС и Оператор разработают соответствующие программы управления в составе СЭСУ для этапов строительства и эксплуатации. В них будут учтены требования соответствующих регулирующих органов Узбекистана, включая Национальный комитет по экологии и изменению климата Республики Узбекистан (NCECC), а также Кредиторов Проекта. Указанная документированная информация будет представлена в виде разработанных специально для Проекта Плана экологического и социального управления на этапе строительства (ПЭСУ-С) и Плана экологического и социального управления на этапе эксплуатации (ПЭСУ-Э), а также сопутствующих планов и процедур, которые будут подготовлены отдельно от ОВОСС.

Проект также будет подлежать постоянному мониторингу и периодическим независимым проверкам в соответствии с Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов. Порядок мониторинга и отчетности по ЭиС-аспектам Проекта распространяется также на обязанности и обязательства Государственного партнёра. Мониторинг исполнения указанных обязательств и представление соответствующей отчетности осуществляются ежегодно в составе общей системы мониторинга и отчетности по ЭиС-аспектам Проекта. Для проведения аудита соответствия реализации Проекта Применимых охраны окружающей среды и социальных стандартов будет назначен. Независимый консультант по экологическим и социальным вопросам (НКЭСВ). Аудит будет охватывать План действий Кредиторов в экологической и социальной сфере (ПДЭиСС) и соответствующие руководящие документы по передовой международной практике.



Making Sustainability Happen