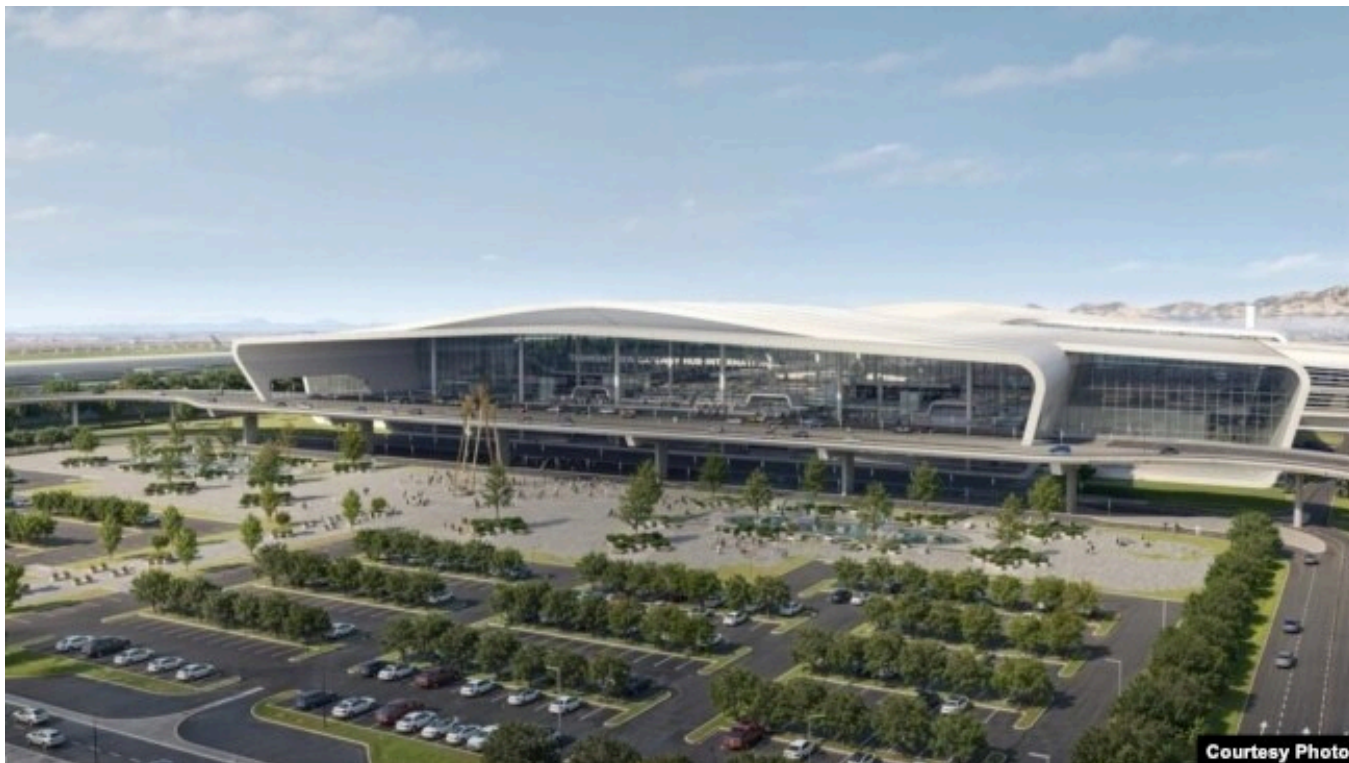


ОРТАЛЫҚ АЗИЯ

Өзбекстан Орталық Азиядағы ең ірі әуе хабына айналғысы келеді. Қазақстанды ығыстыра ала ма?

Азаттық Азия

17 тамыз 2026 жыл, 14:37



Ташкент облысында салынатын жаңа әуежайдың жобасы. Фото: Өзбекстан көлік министрлігі.

Ташкент жаңа ірі әуежай салуды жоспарлап, алысқа ұшатын әуе кемелерін сатып алып жатыр және Орталық Азияның негізгі әуе хабына айналғысы келетінін мәлімдеп отыр. Аймақтағы ең ірі көлік торабына айналу ниеті Қазақстанда да бар. Екі ел бәсекеге түскелі тұр ма?

Аумағы Лондондағы Хитроу әуежайынан үлкен, Duty Free аймағы Дубайдағыдан кеңірек, ал жолаушылар терминалы Варшавадағы Фредерик Шопен әуежайының терминалынан ауқымдырақ. Өзбекстандағы "Жаңа Ташкент" әуе айлағының жобасы осындай.

Әуежайдың құрылысы биыл басталмақ. Осы мақсатта мемлекеттік оператор Uzbekistan Airports маусым айында жапониялық Sojitz, саудиялық Vision International Investment Company және оңтүстіккореялық Incheon International Airport Corporation компанияларымен концессиялық келісім жасасты.

Халықаралық консорциумдағы үлестің 45 пайызы саудиялық компанияға, 30 пайызы жапониялық компанияға, 15 пайызы корейлық компанияға тиесілі. Ал Uzbekistan Airports үлесі – 10 пайыз.



"Жаңа Ташкент" халықаралық әуежайының жобасы. Фото: президент баспасөз қызметі.

"Орталық Азиядағы негізгі хаб ретіндегі орнын нығайтады"

Жоспарға қарағанда, жаңа Ташкент әуежайы пайдалануға берілгеннен кейін жылына 20 миллионға дейін жолаушыға қызмет көрсете алады. Бұл қазіргі әуежайдың жылдық көрсеткішінен екі есе көп. Сонымен қатар жаңа әуежай жылына 300 мың тонна жүк қабылдап, сағатына 30 ұшып-қону операциясын орындай алады және бір мезетте 62 ұшақты орналастыруға шамасы жетеді.

Халықаралық консорциум оның өткізу қабілетін кейін 46 миллион жолаушыға дейін арттыруды көздеп отыр.

Әуежай құрылысына Ташкент облысының Орта Шыршық және Төменші Шыршық аудандарынан 1310 гектар жер бөлінген. Есеп бойынша, бұл нысан Өзбекстан экономикасына жылына 770 миллион доллар табыс әкелуге тиіс. Әуежай маңында

қонақүйлер, тұрғын үй кешендері, логистикалық және сервистік нысандар салу жоспарланған.

Жоба бойынша, Duty Free сауда аймағының көлемі 46 мың шаршы метр болады. Бұл көрсеткіш Ташкенттегі жаңа әуежай Стамбұл (50 мың шаршы метр), Лондон (48 мың шаршы метр) және Дубай (40 мың шаршы метр) әуежайларымен шамалас болмақ.

Алғашқы кезеңде ұзындығы 4 шақырым болатын екі ұшу-қону жолағы, ауданы 208 мың шаршы метр жолаушылар терминалы, 98 ұшақ тұрағы, жанармай құю кешені және заманауи диспетчерлік мұнара салу жоспарланған.

Uzbekistan Airports басқарма төрағасы Жавлонбек Умарходжаевтың айтуынша, жаңа Ташкент әуежайы ондаған жыл бойы жолаушылар мен жүк тасымалына деген өсіп келе жатқан сұранысты қамтамасыз ететін заманауи технологиялық әуе хабына айналуға тиіс.

"Әлемдегі ең ірі әуежай кешендерін жобалау, салу және басқару тәжірибесі бар халықаралық компаниялармен әріптестік бізге тек инвестиция ғана емес, сонымен қатар бірегей тәжірибе мен жаңа технологияларды да алып келеді. Бұл жоба Өзбекстанның авиация саласын дамытудың жаңа кезеңіне айналып, еліміздің Орталық Азиядағы негізгі көлік хабы ретіндегі орнын нығайтады деп сенемін" **деді** ол.

YANGI TOSHKENT XALQARO
AEROPORTI QURILISHIGA TAMAL
TOSHI QO'YISH MAROSIMI

Toshkent, 2025-yil 15-oktabr

GROUND BREAKING CEREMONY
FOR THE NEW TASHKENT
INTERNATIONAL AIRPORT

Tashkent, October 15, 2025



Ўзбекистан президенті Шавкат Мирзияев "Жаңа Ташкент" әуежайының құрылысын ресми түрде бастап тұр. 15 қазан 2025 жыл. Фото: президент баспасөз қызметі.

Кейінгі жылдары Өзбекстан авиация нарығында қарқынды дамып келеді және оның Еуропа мен Азия арасындағы ірі транзиттік торапқа айналуға барлық мүмкіндігі бар дейді Орталық Азиядан шыққан ресейлік ұшқыш. Қауіпсіздік мақсатында оның аты-жөні жарияланбаған, өйткені Азаттық радиосы Ресейде "жағымсыз ұйымдар" тізіміне кірген және оған сұхбат берудің салдары болуы мүмкін.

"Ташкент әуежайының құрылысына Жапония мен Оңтүстік Корея кіріссе, бәрі жоғары деңгейде орындалады деп ойлаймын. Ташкент хабы Стамбұлдағыдан кем болмайды. Жаңа әуежайдың ашылуы орасан зор жоба болмақ және ол Ташкенттегі ескірген әуежайдан көп жағынан озық болады. Өзбекстандағы авиация өте жақсы дамып келеді. "Аэрофлоттың" көптеген ұшқыштары өзбек әуе компанияларына жұмысқа ауысуда. Бұл – адамдардың өз таңдауын іс жүзінде жасап жатқанын көрсететін алғашқы белгі. Демек, Өзбекстанда жұмыс істеу қолайлырақ. Өзбекстанның азаматтық авиациясы қазірдің өзінде Ресейдің даму қарқынын басып озды. Елдің өңірдегі ең ірі әуе хабына айналу мүмкіндігі барына сенімдімін" дейді ол.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

Вольфрам кеніші, Boeing ұшағы һәм Ибраһим келісімі. Ақ үйдегі саммит Астана үшін қалай аяқталды?

| Қазақстан өз мүмкіндігін "өткізіп алуы мүмкін"

Өзбекстанның авиациялық амбициясы әуежай салумен ғана шектелмейді. Ташкент ел әуежайларынан ұшу бағыттарының географиясын кеңейтуді көздеп отыр.

Ұлттық тасымалдаушы Uzbekistan Airways Еуропаға, Азияға және Таяу Шығысқа ұшумен шектелмей, Орталық Азияда трансатлантикалық рейстер орындайтын жалғыз әуе компаниясы болып отыр. Ташкент – Нью-Йорк бағытындағы тікелей рейстер компания кестесіне 2017 жылы қосылған. Биыл мемлекеттік әуе компаниясының ізімен АҚШ-қа тікелей рейстерді жеке меншік Qanot Sharq компаниясы да іске қосуды жоспарлап отыр.

Көршілес Қазақстанда АҚШ-қа тікелей рейс ашу туралы бірнеше жылдан бері айтылып келеді. 2024 жылы Air Astana бұл жоспардың кешігуін Boeing ұшақтарын жеткізудің кейінге шегерілуімен байланыстырған. 2025 жылы компания жаңа ұшақтарды ала алмай отырғанымен қатар рейстерді келісу мәселесі барын, сондай-ақ Ресей әуе кеңістігі арқылы ұшуға шектеулер қойылғанын айтты.

Жақында Қазақстан үкіметі АҚШ-қа тікелей рейстерді 2027 жылдың көктемі–жазында ашуды жоспарлап отырғанын мәлімдеді.

Қазақстан да әуе хабына айналуға асығып отырғаны байқалады.

"Орталық Азия және Оңтүстік Кавказ аймағында транзиттік жүк тасымалына байланысты бәсеке күшейіп барады. Сондай-ақ көлік-логистика саласына инвестиция тартуға қатысты талас қыза түсті. Біз де батыл әрі тиімді шешімдер қабылдауымыз керек. Әйтпесе қолда тұрған мүмкіндік пен артықшылықтан айырылып қалуымыз мүмкін" **деді** Қазақстан президенті Қасым-Жомарт Тоқаев 2025 жылғы желтоқсандағы отырыста.

Содан бірнеше апта бұрын Тоқаев шұғыл түрде Қазақстан "аумағында халықаралық әуе хабын құруды" **тапсырған**.

"Алдымызда жүк және жолаушылар терминалдары, логистикалық орталықтары және заманауи сервистері бар толыққанды экожүйе құру міндеті тұр. Жүк тасымалының барлық рәсімін жеңілдетіп, авиаотынға қолжетімді баға қою керек" деді ол 2025 жылғы қаңтарда үкіметтің кеңейтілген отырысында.

Қазір Қазақстан Астанада жаңа ірі әуежай салуды жоспарлап отыр. Ал биыл қазан айында елордадағы Т2 терминалында өткізу қабілетін арттыру мақсатында жөндеу жұмыстары **басталуға** тиіс.

Сонымен қатар Қазақстан Алматы әуежайының өткізу қабілетін кеңейту стратегиясын **жүзеге асырып жатыр**. 2030 жылға қарай көрсеткішті жылына 19 миллион жолаушыға, ал 2050 жылға қарай 55 миллион жолаушыға дейін жеткізу жоспарланған.



Астана халықаралық әуежайы.

"Екі елдің де әлеуеті бар, бірақ құрылымы әртүрлі"

Қазақстандық авиация сарапшысы Әбіл Кекілбаевтың айтуынша, елді қуатты әуе хабына айналдыру әуежай салумен шектелмейді. Оған инфрақұрылым және авиациялық экожүйені дамытатын кешенді әдіс керек.

"Хаб қалыптасуы үшін күшті базалық тасымалдаушы, тармақталған маршруттық желі, үйлестірілген кесте, қысқа транзиттік уақыт, түсінікті тариф саясаты және әуе компаниялары үшін бәсекелі жағдайлар болуы керек" дейді Әбіл Кекілбаев.



Әбіл Кекілбаев

Сарапшының сөзінше, ірі әуе хабын құруға Қазақстанның да, Өзбекстанның да әлеуеті жетеді.

"Екі елдің де әлеуеті бар, бірақ олардың құрылымы әртүрлі. Өзбекстан қазір жолаушылар хабы моделіне бет бұрып отыр. Халық санының көптігі, ішкі нарық, Uzbekistan Airways және жаңа әуежай оған жақсы негіз бола алады. Ал Қазақстанның әлеуеті түрлі бағытты қамтиды. Оның ішінде жолаушы тасымалы да, жүк тасымалы да, техникалық қону да, мультимодальды логистика да бар. Географиялық тұрғыдан Қазақстан Қытай, Еуропа, Ресей, Кавказ және Орталық Азияның ортасында орналасқан. Бұл

– транзиттік модель үшін үлкен мүмкіндік" дейді Кекілбаев.

Кекілбаевтың пікірінше, Қазақстан бұл артықшылығын нақты құралдар арқылы пайдалануға тиіс. Оған жанармай, тарифтер, инфрақұрылым, тәулік бойы жұмыс істейтін режим, жүк терминалдарын дамыту және халықаралық тасымалдаушылармен жұмыс кіреді. Ал Өзбекстанға нарықты одан әрі ырықтандыру (либерализация), шетелдік тасымалдаушылардың кіруін жеңілдету, Uzbekistan Airways компаниясын желілік әуе тасымалдаушы ретінде дамыту, жанармай мен әуежай қызметтерінің бәсекелі бағасын қамтамасыз ету қажет.

"Өзбекстанда бұған қажет бастапқы мүмкіндіктер жақсы: сыйымды ішкі нарық, өсіп келе жатқан туристік ағын, қолайлы география және авиацияны дамытуға бағытталған мемлекеттік саясат. Бірақ бір нәрсені түсіну керек: әуежайдың жобалық қуаты мен нақты жолаушылар ағыны – екі бөлек көрсеткіш. Әуежайды 50 миллион жолаушыға арнап салуға болады, бірақ бұл көлемді кейін экономикалық әрі коммерциялық тұрғыдан қалыптастыру қажет" дейді Кекілбаев.

| Қазақстан көш бастап тұр, бірақ Өзбекстан жылдам өсіп келеді

Халықаралық әуе көлігі қауымдастығының (IATA) мамыр аяғында жарияланған **есебіне** қарағанда, кейінгі бес жылда Орталық Азиядағы әуе жүк тасымалы көлемі екі еседен аса **артқан**. Өсімнің едәуір бөлігі аймақ әуежайларындағы техникалық аялдаулар үлесінде.

Қазақстан әлі де Орталық Азиядағы "әуе қақпасы" болып отыр. Елдегі әуе жүк тасымалы көлемі 2019–2024 жылдары 149 пайызға артқан. 2024 жылы Орталық

Азияға әуе арқылы жеткізілген барлық жүктің шамамен 67 пайызы Қазақстанның үлесіне тиген.

Алайда осы кезеңдегі ең жылдам өсіп келе жатқан нарық – Өзбекстан. Ол 182 пайыз өсім көрсетіп, тиімді инфрақұрылымдық инвестициялар арқасында көлем бойынша Қырғызстанды басып озды.

2025 жылдың қорытындысы бойынша, Өзбекстанда әуе компаниялары шамамен 9,7 миллион жолаушы тасымалдаған, ал әуежайлар 15,5 миллион жолаушыға қызмет көрсеткен, әуе жүктерінің көлемі 98 мың тонна болған (Uzbekistan Airports **дерегі**).

Қазақстанда 2025 жылы әуе компаниялары 15 миллион жолаушы тасымалдаған, әуежайлар 32 миллион адамға қызмет көрсеткен және 173 мың тонна жүк тасымалданған (Қазақстан үкіметінің **дерегі**).

Сарапшылар табысты әуе хабын құруда әуе паркінің жағдайы маңызды рөл атқаратынын айтады. Өйткені ұшақтар тұрақты транзиттік рейстер желісін қалыптастырып, жолаушылар ағынын қамтамасыз етеді және транзиттік әлеуетті ашады.

Өзбекстанның азаматтық авиация паркінде мемлекеттік және жекеменшік жолаушы және жүк ұшақтарын қоса алғанда барлығы 105 әуе кемесі бар. Олардың қатарында Boeing, Airbus және ATR маркалы заманауи магистральдық және аймақтық ұшақтар бар. 2025 жылғы қазанда ел президенті Шавкат Мирзиязев алдағы бес жылда ұшақтар санын 180-ге жеткізу жоспарланып отырғанын **мәлімдеді**.

2025 жылғы қыркүйекте Uzbekistan Airways пен Boeing компаниясы 14 Boeing 787-9 Dreamliner ұшағын сатып алу туралы **келісімге** қол қойды. Бұған қоса тағы сегіз ұшаққа опцион қарастырылған еді. Кейін бұл опцион нақты **тапсырысқа** айналып, жалпы саны 22 ұшаққа жетті. Ұшақтарды жеткізу 2031 жылдан басталмақ. АҚШ билігінің бағалауынша, келісім құны 8–8,5 млрд долларды құрайды.

Uzbekistan Airways – Орталық Азияда Boeing 787-9 Dreamliner ұшағын пайдаланатын жалғыз әуе компаниясы. Әуе компаниясы бұл үлгідегі лайнерлерді 2016 жылдан бері пайдаланып келеді. Boeing 787-9 нұсқасының фюзеляжы ұзартылған әрі оның жолаушы сыйымдылығы жоғары. Компания паркінде осындай алты ұшақ бар (тағы бір ұшақты Өзбекстан президенті пайдаланады).

Былтыр наурызда Өзбекстан америкалық Boeing ұшақтарынан бөлек 14 Airbus ұшағын сатып алу және бес ұшақты жалға алу жөнінде **келісім жасады**.

2025 жылғы тамызда Қазақстан көлік вице-министрі Мақсат Қалиақпаров елдің авиациялық паркінде 104 әуе кемесі барын **мәлімдеді**. Оның ішінде 2025 жылдың алғашқы жартысында Қазақстанға жеткізілген бір Boeing 737 MAX 8 ұшағы мен алты жаңа Airbus A320 ұшағы бар. Үкімет 2030 жылға қарай әуе паркін 216 ұшаққа дейін **ұлғайтуды** жоспарлап отыр.

Әбіл Кекілбаевтың айтуынша, мәселе тек ұшақ сатып алуда емес. Оларды техникалық қызметпен қамтамасыз ету, ұшқыштарды даярлау және технологиялық тәуелсіздік те маңызды.

"Бұл тұрғыда Uzbekistan Airways-тің белгілі бір артықшылығы бар. Өзбек тасымалдаушысы Boeing 787 ұшақтарын бұрыннан пайдаланып келеді және олармен жұмыс істеуде тәжірибе жинаған. Оларда дайын экипаждар, инженерлік-техникалық мамандар және алыс қашықтыққа ұшатын флотты пайдалану тәжірибесі бар. Сондықтан жаңа тапсырыс олардың қазіргі біліктілігін күшейтеді" дейді авиация сарапшысы.

Ұзаққа ұшатын Boeing 787 кемесіне ойысу әуе қатынасын дамытуда жаңа кезең бастамақ.

"Бұл жерде ұшақты жай ғана сатып алу жеткіліксіз. Оның айналасында ұшу, инженерлік-техникалық, коммерциялық және ұйымдастырушылық бағыттарды қалыптастыру қажет. Бірақ мен кадр мәселесін ерекше атап өтер едім. Заманауи ұшақты сатып алуға болады. Инфрақұрылым салуға болады. Алайда кәсіби құзыреттер жылдар бойы қалыптасады. Авиацияда адами капитал — негізгі активтердің бірі. Бұл тек ұшқыштар ғана емес, сонымен қатар маршруттық желіні жоспарлау, пайдалану, коммерция, кірісті басқару және техникалық қызмет көрсету салаларындағы мамандар – оған осының бәрі кіреді. Егер мемлекет жаңа әуе паркіне миллиардтаған қаржы құйып, бірақ сонымен қатар кәсіби мектепті сақтауға және дамытуға жағдай жасамаса, бұл инвестициялардың бір бөлігі күткен нәтижені бермейді. Қазақстан үшін алыс магистральды тасымал сегментіне ену ғана емес, жаңа әуе паркінің айналасында өзінің тұрақты кәсіби құзыретін қалыптастырып, саладағы адами капиталды сақтап қалу маңызды" дейді Әбіл Кекілбаев.



ОҚИ ОТЫРЫҢЫЗ

"Арман" қанатында: Орталық Азия басшыларының сәнді ұшақтары

| Ташкент Қазақстаннан әуе тасымалдаушыларын өзіне тарта ала ма?

Егер Өзбекстан Ташкент маңындағы жаңа әуежайды іске қоса алса, Қазақстан әуе тасымалдаушыларын өзіне тартып әкете ала ма? Авиация сарапшылары мұндай ықтималдық барын айтады.

"Жүк авиациясында тасымалдаушылар жеткілікті дәрежеде икемді келеді. Мұны әсіресе техникалық қону мен жанармай құю мәселесінде байқауға болады. Олар әуежайды саяси немесе географиялық қағидат бойынша емес, нақты рейстің экономикалық тиімділігіне қарай таңдайды. Мұнда жанармай құны, әуежай алымдары, жерүсті қызмет көрсету жылдамдығы, жұмыс режиміне қатысты шектеулердің болмауы, слоттардың қолжетімділігі, аэродром инфрақұрылымының жай-күйі және ұшақтың жерде болатын уақыты ескеріледі. Егер Ташкент неғұрлым тиімді шарттар ұсынса, тасымалдаушылардың белгілі бір бөлігі шынымен де сол жаққа ауысуы мүмкін. Сондықтан Қазақстан тек өзінің географиясына ғана сенбеуі керек. География өздігінен сапалы авиациялық өнімге айналмайынша, бәсекелік артықшылық болып саналмайды" дейді Әбіл Кекілбаев.

Кекілбаевтың айтуынша, әуе жүк тасымалы нарығында табысқа жету үшін кешенді шешім қажет. Оған кепілді жанармаймен қамтамасыз ету, бәсекеге қабілетті баға, сапалы қызмет көрсету, жедел кеден рәсімдері, дамыған қойма инфрақұрылымы және мультимодальды логистика кіреді.

"Мен техникалық қонуды тек алғашқы кезең ретінде қарастыра едім. Негізгі мақсат уақыт өте келе оны жүкті толыққанды коммерциялық өңдеу орталығына айналдырып, әуежайды халықаралық логистикалық тізбекке қосу болуға тиіс" дейді сарапшы.

Кекілбаевтың сөзінше, Қазақстан мен Өзбекстан арасында Орталық Азияның басты авиациялық хабы мәртебесі үшін жүріп жатқан бейресми бәсеке міндетті түрде бір елдің жеңісімен аяқталуы міндетті емес.

"Өңірде міндетті түрде бір ғана басты авиациялық хаб болуы керек деп айтпас едім. Бәлкім, өз мамандануы бар бірнеше мықты орталық қалыптасатын шығар" дейді ол. "Түптеп келгенде, бәсеке хабтың ресми мәртебесі үшін емес, нақты жолаушы, нақты әуе компаниясы жә

Айдар

ЖАЛПЫ АРХИВ

ҚАЗАҚСТАН

ОРТАЛЫҚ АЗИЯ

БАС ТАҚЫРЫПТАР

