

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Узбекистан стремится стать ведущим авиахабом Центральной Азии. Потеснит ли он Казахстан?

Азаттык Азия

17 августа 2026, 08:50

 Сделать приоритетным в Google



Проект нового аэропорта, который будет построен в Ташкентской области. Фото: Минтранс Узбекистан

Ташкент нацелился на строительство нового крупного аэропорта, приобретает дальнемагистральные самолёты и заявляет о желании стать ключевым авиахабом Центральной Азии. Амбиции превратиться в основной региональный транспортный узел есть и у соседнего Казахстана. Развернётся ли между двумя странами конкурентная гонка?

Территория больше лондонского Хитроу, зона Duty Free пошире, чем в Дубае, а пассажирский терминал масштабнее терминала варшавского аэропорта Фредерика Шопена. Воздушная гавань «Новый Ташкент» в Узбекистане спроектирована с размахом.

Её строительство планируют начать уже в этом году. Для этого государственный оператор Uzbekistan Airports **заклучил** в июне концессионное соглашение с японской Sojitz, саудовской Vision International Investment Company и южнокорейской Incheon International Airport Corporation. На долю саудовской компании в международном консорциуме приходится 45 процентов, японской — 30, корейской — 15. И 10 процентов — у Uzbekistan Airports.



Проект нового международного аэропорта «Новый Ташкент», который будет построен в Ташкентской области. Фото: пресс-служба президента

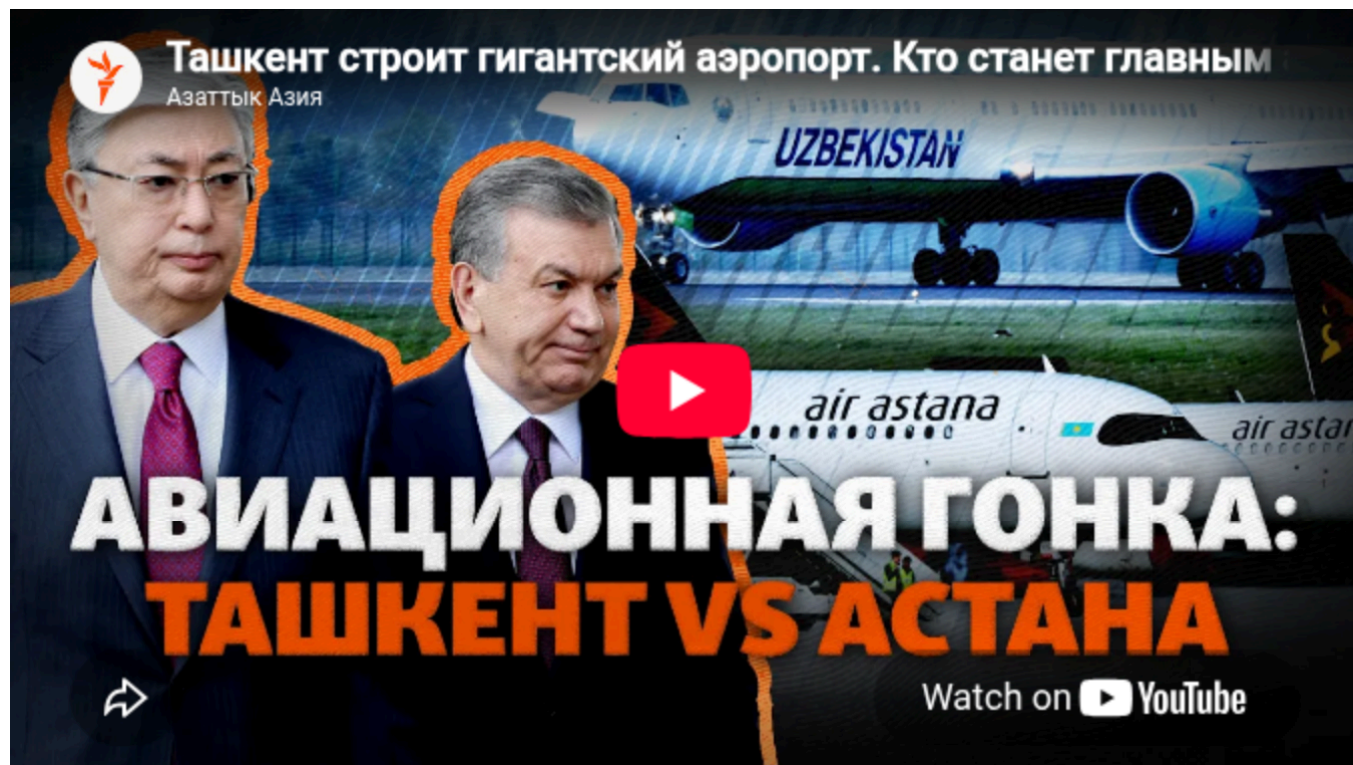
«Укрепит позиции как ключевого хаба Центральной Азии»

По планам, новый аэропорт Ташкента **сможет** после ввода в эксплуатацию обслуживать до 20 миллионов пассажиров (вдвое превышает годовой показатель действующего аэропорта) и до 300 тысяч тонн грузов в год, выполнять до 30 взлётов и посадок в час и одновременно размещать 62 самолёта. В последующем международный консорциум рассчитывает увеличить пропускную способность до 46 миллионов пассажиров.

Для строительства гавани в Уртачирчикском и Куйичирчикском районах Ташкентской области выделено 1310 гектаров. Объект, по расчётам, **будет**

приносить экономике Узбекистана \$770 миллионов в год. Вокруг него планируется построить гостиницы, жилые комплексы, логистические и сервисные объекты.

Торговая площадь (Duty Free) воздушной гавани, согласно проекту, составит 46 тысяч квадратных метров, что сопоставимо с аэропортами Стамбула (50 тыс. кв. м), Лондона (48 тыс. кв. м) и Дубая (40 тыс. кв. м).



На первом этапе планируется построить две взлётно-посадочные полосы длиной по 4 км, пассажирский терминал площадью 208 тысяч квадратных метров, 98 стоянок для самолётов, топливозаправочный комплекс и современную диспетчерскую вышку.

Председатель правления Uzbekistan Airports Жавлонбек Умарходжаев заявил, что новый аэропорт Ташкента должен стать современным технологичным авиационным хабом, способным обеспечить растущие потребности пассажирских и грузовых перевозок на десятилетия вперёд.

«Благодаря партнёрству с ведущими международными компаниями мы получаем не только инвестиции, но и уникальный опыт проектирования, строительства и управления крупнейшими аэропортовыми комплексами мира с использованием новейших технологий. Уверен, что этот проект станет новым этапом развития авиационной отрасли Узбекистана и укрепит позиции нашей страны как ключевого транспортного хаба Центральной Азии», — сказал он.



Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев даёт старт строительству аэропорта «Новый Ташкент», 15 октября 2025 года. Фото: пресс-служба президента

Узбекистан в последние годы демонстрирует опережающий рост авиационного рынка и обладает всеми шансами стать крупным транзитным узлом между Европой и Азией, считает российский лётчик родом из Центральной Азии, который учился и работал в регионе (имя не публикуется по соображениям безопасности, поскольку медиакорпорация РСЕ/РС отнесена в России к «нежелательным организациям», сотрудничество с которыми грозит преследованием).

«Если за работу для строительства аэропорта Ташкента взялись Япония и Южная Корея, то, я думаю, что всё получится в лучшем виде. И ташкентский хаб будет не хуже того же стамбульского. Открытие нового аэропорта — это будет грандиозный проект, и он будет во многом опережать тот устаревший аэропорт Ташкента. Авиация в Узбекистане развивается очень положительно. Очень многие лётчики из “Аэрофлота” переходят на работу в узбекские авиалинии. Это первый признак, когда люди “голосуют ногами”. Это говорит о том, что работать в Узбекистане лучше и комфортнее. Развитие гражданской авиации Узбекистана уже опережает развитие российскую. Я уверен, что у страны есть возможности стать крупнейшим авиахабом в регионе, может быть не сразу, но тенденция положительная», — говорит он.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

На крыльях «мечты», или Роскошные лайнеры лидеров стран Центральной Азии

| Казахстан, который «рискует упустить возможности»

Авиационные амбиции Узбекистана строительством аэропорта не ограничиваются. Ташкент стремится расширять географию полётов из аэропортов страны. Национальный перевозчик Uzbekistan Airways летает не только в Европу, Азию и на Ближний Восток — он остаётся единственной в Центральной Азии компанией, чьи самолёты совершают трансатлантические полёты. Беспосадочные рейсы из Ташкента в Нью-Йорк есть в расписании компании с 2017 года. В этом году вслед за государственной авиакомпанией прямые полёты в США планирует осуществлять частная Qanot Sharq.

В соседнем Казахстане о запуске прямых авиарейсов в США говорят уже несколько лет. В 2024 году национальная компания Air Astana объясняла задержку планов тем, что американский производитель самолётов Boeing отложил поставки лайнеров казахстанской стороне. В 2025-м перевозчик вновь говорил о проблемах с поставками, а затем — о сложностях согласования рейсов и ограничений на полёты через российское воздушное пространство. Недавно в правительстве страны заявили, что прямые рейсы в США планируют открыть весной-летом 2027 года.

О том, что Казахстану нужно действовать оперативнее, чтобы претендовать на статус важного авиахаба региона, говорят на самом высшем уровне в Астане.

«В Центральной Азии и на Южном Кавказе нарастает конкуренция за транзитные потоки. Вместе с тем разгорается борьба за инвестиции в транспортно-логистическую отрасль. Важно понимать, что если сегодня не будут предприняты смелые и решительные шаги, мы рискуем упустить наши возможности», — [заявил](#) на совещании в декабре 2025-го президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев.

За несколько месяцев до этого Токаев уже поручал «в срочном порядке создать в Казахстане международный аэрохаб».

«Предстоит создать целостную экосистему, включающую в себя грузовые и пассажирские терминалы, логистические центры и современные сервисы. Необходимо упростить все процедуры по сопровождению грузов и обеспечить

ценовую доступность авиатоплива», — обратился он к подчинённым на расширенном заседании правительства в январе 2025-го.

Сейчас Казахстан планирует масштабное строительство нового аэропорта в Астане, а в действующем столичном терминале Т2 в октябре этого года должна стартовать реконструкция для увеличения пропускной способности.



Международный аэропорт Астаны

Кроме того, страна реализует стратегию по расширению пропускной способности алматинского аэропорта: показатель планируют довести до 19 миллионов пассажиров ежегодно к 2030 году, а в перспективе до 2050 года — увеличить до 55 миллионов человек.

«Потенциал есть у обеих стран, но разный по структуре»

Строительством одних лишь аэропортов задачу превращения страны в мощный авиахаб не решить, говорит казахстанский авиационный эксперт Абул Кекильбаев. Физической инфраструктуры недостаточно, необходим комплексный подход к развитию всей авиационной экосистемы.

«Хаб формируется тогда, когда есть сильный базовый перевозчик, разветвлённая маршрутная сеть, синхронизированное расписание, короткое стыковочное время, понятная тарифная политика и конкурентные условия для авиакомпаний», — считает Абул Кекильбаев.

И Казахстан, и Узбекистан обладают всеми возможностями для создания крупных авиахабов, отмечает авиационный эксперт.

«Потенциал есть у обеих стран, но разный по структуре. Узбекистан сегодня достаточно последовательно идёт в сторону пассажирской хабовой модели. Большое население, внутренний рынок, Uzbekistan Airways и новый аэропорт создают для этого хорошую основу. У Казахстана потенциал более диверсифицированный. Это пассажирский транзит, грузовые перевозки, технические посадки и мультимодальная логистика, — продолжает Кекильбаев. — Географически Казахстан находится между Китаем, Европой, Россией, Кавказом и Центральной Азией, что даёт хорошие возможности для транзитной модели».

По мнению Кекильбаева, Казахстану нужно реализовывать своё преимущество через конкретные инструменты: топливо, тарифы, инфраструктуру, режим 24/7, развитие грузовых терминалов и работу с международными перевозчиками.

Узбекистану же необходима дальнейшая либерализация рынка, упрощение доступа иностранных перевозчиков, развитие Uzbekistan Airways как сетевой авиакомпании, конкурентная стоимость топлива и аэропортовых услуг, объясняет эксперт.

«У Узбекистана для этого есть хорошие исходные данные: достаточно ёмкий внутренний рынок, растущий туристический поток, географическое положение и последовательная государственная политика по развитию авиации. Но здесь важно понимать одну вещь: проектная мощность аэропорта и реальный хабовый пассажиропоток — это разные показатели. Аэропорт можно построить на 50 миллионов пассажиров, но этот объём ещё необходимо сформировать экономически и коммерчески», — говорит Кекильбаев.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Конкуренты или партнеры? Как Казахстан теряет, а Узбекистан наращивает зарубежные инвестиции

| Казахстан лидирует, но Узбекистан быстро растёт

За последние пять лет объёмы грузовых авиаперевозок в Центральной Азии **увеличились** более чем вдвое, говорится в **опубликованном** в конце мая аналитическом отчёте Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Значительную часть роста обеспечил прямой транзит с технической остановкой в одном из аэропортов региона.

Казахстан остаётся главными «воротами» региона — он нарастил объём грузовых авиаперевозок с 2019 по 2024 год на 149 процентов. В 2024 году на долю страны приходилось около 67 процентов от общего объёма грузов, доставляемых в регион по воздуху. Но Узбекистан стал самым быстрорастущим рынком за эти годы. Он показал рост на 182 процента и обогнал по объёмам Кыргызстан, что произошло благодаря эффективным инвестициям в инфраструктуру.

По итогам 2025 года объём пассажирских авиаперевозок в Узбекистане составил около 9,7 миллиона пассажиров, аэропорты страны обслужили 15,5 миллиона пассажиров, а общий объём грузовых авиаперевозок через воздушные гавани составил 98 тысяч тонн ([данные](#) Uzbekistan Airports).

Казахстанские авиакомпании в 2025-м перевезли 15 миллионов пассажиров, аэропорты обслужили 32 миллиона человек, было обработано 173 тысячи тонн грузов ([цифры](#) правительства Казахстана).

Эксперты авиаотрасли подчёркивают, что для создания успешного авиахаба важное значение имеет состояние авиапарка, так как именно воздушные суда обеспечивают формирование регулярной сети стыковочных рейсов, пассажиропоток и раскрывают транзитный потенциал.

Авиапарк гражданской авиации Узбекистана насчитывает 105 воздушных судов, которые распределены между национальным перевозчиком, частными и грузовыми авиакомпаниями. Основу этого флота составляют современные магистральные и региональные самолёты западного производства марок Boeing, Airbus и ATR. В октябре 2025 года президент страны Шавкат Мирзиёев [сообщил](#), что в ближайшие пять лет количество самолётов будет доведено до 180.

В сентябре 2025 года Uzbekistan Airways и Boeing подписали [контракт](#) на 14 самолётов Boeing 787-9 Dreamliner с опционом ещё на восемь таких судов. Уже в ноябре на саммите Центральная Азия — США в Вашингтоне стороны [перевели](#) опцион в твёрдый заказ, доведя общее количество заказываемых лайнеров до 22. Сообщалось, что поставки начнутся с 2031 года. По оценкам властей США, общая сумма сделки составила около 8–8,5 миллиарда долларов.

Uzbekistan Airways остается единственным эксплуатантом самолётов Boeing 787-9 Dreamliner в Центральной Азии. Авиаперевозчик использует лайнеры этого типа с 2016 года. Вариант 787-9 имеет более удлинённый фюзеляж и увеличенную

вместимость. В парке компании есть шесть самолётов этого типа (ещё один самолёт используется президентом Узбекистана).

В марте прошлого года Узбекистан договорился о покупке 14 самолётов Airbus и аренде ещё пяти.

В августе 2025 года вице-министр транспорта Казахстана Максат Калиакпаров объявил, что казахстанский авиапарк насчитывает 104 воздушных судна, включая шесть Airbus A320 и один Boeing 737 MAX 8, которые поставили в страну в первом полугодии 2025 года. К 2030 году в правительстве планируют расширить авиапарк до 216 самолётов.



Самолёты Airbus A321 (включая модификации A321neo и дальнобойные A321LR) составляют основу современного узкофюзеляжного флота казахстанской авиакомпании Air Astana

Для страны важна не только покупка самолёта, но и его обслуживание, обучение пилотов и обеспечение технологической независимости, считает Абул Кекильбаев.

«Здесь у Uzbekistan Airways, безусловно, есть определённое преимущество. Узбекский перевозчик уже эксплуатирует Boeing 787 и имеет практический опыт работы с этим типом воздушного судна. Это означает, что у него уже есть подготовленные экипажи, инженерно-технический персонал, операционные процедуры и опыт эксплуатации дальнемагистрального флота. Поэтому новый заказ для Uzbekistan Airways — это в значительной степени масштабирование существующей компетенции», — говорит авиационный эксперт.

Переход на дальнемагистральные Boeing 787, которые планируют теперь поставить в страну осенью, будет новым этапом.



Абул Кекильбаев

«Здесь недостаточно просто получить самолёт. Необходимо выстроить вокруг него всю систему эксплуатации — лётную, инженерную, коммерческую и организационную. Но я бы отдельно выделил вопрос кадров. Современный самолёт можно купить. Инфраструктуру можно построить. Но профессиональные компетенции формируются годами. В авиации человеческий капитал — это один из ключевых активов. Речь не только о пилотах, но и об инженерах, специалистах по планированию сети, эксплуатации, коммерции, revenue management и техническому обслуживанию. Если страна инвестирует миллиарды в новый флот, но при этом не создаёт условия для сохранения и развития профессиональной

школы, часть эффекта от этих инвестиций будет потеряна. Для Казахстана важно не просто войти в дальнемагистральный сегмент, а создать собственную устойчивую компетенцию вокруг нового флота и сохранить человеческий капитал внутри отрасли», — говорит Абул Кекильбаев.

| Может ли Ташкент переманить перевозчиков из Казахстана?

Если Узбекистан сумеет достроить новый аэропорт под Ташкентом и запустить его, то сможет ли он перетянуть авиаперевозчиков из Казахстана? Такой риск есть, отмечают эксперты в авиаотрасли.

«С таким риском я согласен частично, — говорит Абул Кекильбаев. — В грузовой авиации перевозчик достаточно мобилен, особенно если речь идёт о технической посадке и дозаправке. Он будет выбирать аэропорт не по политическому или географическому принципу, а по экономике конкретного рейса. Это стоимость топлива, аэропортовые сборы, скорость наземного обслуживания, отсутствие ограничений по режиму работы, доступность слотов, состояние аэродромной инфраструктуры и время нахождения самолёта на земле. Если Ташкент предложит более выгодные условия, часть перевозчиков действительно может перейти туда. Поэтому Казахстану нельзя рассчитывать только на своё географическое положение. География сама по себе не является конкурентным преимуществом до тех пор, пока она не превращена в качественный авиационный продукт».



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

«Транзитный хаб». Центральная Азия наращивает производство дронов: чем это может грозить на фоне конфликтов в мире

Кекильбаев подчёркивает, что для рынка воздушных грузоперевозок важно комплексное решение: гарантированное топливо, конкурентная цена, качественное обслуживание, быстрые таможенные процедуры, выстроенная складская инфраструктура и мультимодальная логистика.

«Я бы вообще рассматривал техническую посадку только как первый этап. Задача должна заключаться в том, чтобы со временем превращать её в полноценную коммерческую обработку груза и включать аэропорт в международную логистическую цепочку», — объясняет эксперт.

Негласная гонка между Казахстаном и Узбекистаном за статус главного авиационного хаба в Центральной Азии необязательно закончится победой одной из стран, заключает Абул Кекильбаев.

«Я бы не говорил о том, что в регионе обязательно должен быть один главный авиационный хаб. Скорее всего, будет несколько сильных центров со своей специализацией, — прогнозирует он. — В конечном итоге конкуренция будет идти не за формальный статус хаба, а за конкретного пассажира, конкретную авиакомпанию и конкретную тонну груза».



Азаттык Азия

Азаттык Азия (Azattyq Asia) – русскоязычный отдел по Центральной Азии «Радио Свободная Европа/Радио Свобода» (Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL).

This item is part of

Политика

Экономика

Казахстан

Центральная Азия

Темы дня

Узбекистан