

КУН МАВЗУЛАРИ

Ўзбекистон Марказий Осиёнинг асосий ҳаво қатнови марказига айланадими?

дақиқа аввал



Тошкент вилоятида қуриладиган янги аэропорт лойиҳаси. Фото: Ўзбекистон Транспорт вазирлиги.

Тошкент янги йирик аэропорт қуриб, узоқ масофага учадиган самолётлар харид қилиш ва Марказий Осиёнинг асосий ҳаво қатнови марказига айланишни режаламоқда. Қозоғистон ҳам шундай мақсадни кўзлаган. Икки давлат ўртасида рақобат пойгаси бошланадими?

Ҳудуди Лондоннинг Хитроу аэропортидан катта, Duty Free савдо майдони Дубайдагидан кенг, йўловчилар терминали эса Варшавадаги Фредерик Шопен аэропорти терминалидан йирик. Ўзбекистондаги «Янги Тошкент» аэропорти улкан кўламда лойиҳалаштирилган.

Унинг қурилиши шу йилнинг ўзида бошланиши режалаштирилган. Бунинг учун давлатга қарашли Uzbekistan Airports оператори июнь ойида Япониянинг Sojitz, Саудия Арабистонининг Vision International Investment Company ва Жанубий Кореянинг Incheon International Airport Corporation компаниялари билан концессия битимини имзолади.

Халқаро консорциумда Саудия компаниясининг улуши 45 фоиз, Япония компаниясиники 30 фоиз, Корея компаниясиники 15 фоизни ташкил этади. Қолган 10 фоиз Uzbekistan Airports ҳиссасига тўғри келади.



Тошкент вилоятида қуриладиган «Янги Тошкент» халқаро аэропорти лойиҳаси. Фото: Президент матбуот хизмати.

«Марказий Осиёнинг асосий ҳаво қатнови маркази сифатидаги мавқеини мустаҳкамлайди»

Режага кўра, Тошкентнинг янги аэропорти фойдаланишга топширилгач, йилига 20 миллионгача йўловчи — амалдаги аэропортнинг йиллик кўрсаткичидан икки баравар кўп — ва 300 минг тоннагача юкка хизмат кўрсата олади. Аэропортда соатига 30 та самолётнинг қўниши ва ҳавога кўтарилиши таъминланади, бир вақтнинг ўзида 62 та самолётни жойлаштириш мумкин бўлади. Кейинчалик халқаро консорциум аэропортнинг йиллик ўтказиш қувватини 46 миллион йўловчига етказишни режаламоқда.

Аэропорт қурилиши учун Тошкент вилоятининг Ўртачирчиқ ва Қуйичирчиқ туманларидан 1310 гектар ер ажратилган. Ҳисоб-китобларга кўра, объект

Ўзбекистон иқтисодиётига йилига 770 миллион доллар даромад келтиради. Унинг атрофида меҳмонхоналар, турар жой мажмуалари, логистика ва хизмат кўрсатиш объектларини қуриш режалаштирилган.

Лойиҳага мувофиқ, аэропортдаги Duty Free савдо майдони 46 минг квадрат метрни ташкил этади. Бу Истанбул (50 минг кв. м), Лондон (48 минг кв. м) ва Дубай (40 минг кв. м) аэропортларидаги кўрсаткичлар билан таққосланади.

Биринчи босқичда ҳар бирининг узунлиги тўрт километр бўлган иккита учиш-қўниш йўлаги, 208 минг квадрат метрлик йўловчилар терминали, самолётлар учун 98 та турар жой, ёқилғи қуйиш мажмуаси ва замонавий диспетчерлик минорасини қуриш режалаштирилган.

Uzbekistan Airports бошқаруви раиси Жавлонбек Умархўжаевнинг айтишича, Тошкентнинг янги аэропорти йўловчи ва юк ташишга бўлган ўсиб бораётган эҳтиёжни ўнлаб йиллар давомида қондира оладиган замонавий ва технологик авиация марказига айланиши керак.

«Етакчи халқаро компаниялар билан ҳамкорлик туфайли биз нафақат сармоя, балки энг янги технологиялардан фойдаланган ҳолда дунёдаги йирик аэропорт мажмуаларини лойиҳалаштириш, қуриш ва бошқариш бўйича ноёб тажрибага ҳам эга бўламиз. Ишончим комилки, ушбу лойиҳа Ўзбекистон авиация соҳаси ривожига янги босқични бошлаб беради ва мамлакатимизнинг Марказий Осиёдаги асосий транспорт маркази сифатидаги мавқеини мустаҳкамлайди», — деди у.

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



Ўзбекистон президенти Шавкат Мирзиёев «Янги Тошкент» аэропорти қурилишига старт бермоқда. 2025 йил 15 октябрь. Фото: Президент матбуот хизмати.

Марказий Осиёда туғилган, шу минтақада таҳсил олган ва ишлаган россиялик учувчининг фикрича, Ўзбекистон сўнгги йилларда авиация бозорида жадал ўсишни намоён этмоқда ва Европа билан Осиё ўртасидаги йирик транзит марказига айланиш учун барча имкониятларга эга. Россияда РСЕ/РС медиакорпорацияси «номақбул ташкилот» деб эълон қилингани ва у билан ҳамкорлик қилиш таъқибга сабаб бўлиши мумкинлиги туфайли суҳбатдошнинг исми хавфсизлик нуқтаи назаридан ошкор этилмайди.

«Агар Тошкент аэропорти қурилишига Япония ва Жанубий Корея киришган бўлса, менимча, ҳаммаси энг юқори даражада амалга оширилади. Тошкентдаги ҳаво қатнови маркази Истанбулдагидан қолишмайди. Янги аэропортнинг очилиши улкан лойиҳа бўлади ва у Тошкентдаги эскирган амалдаги аэропортдан кўп жиҳатдан устун туради.

Ўзбекистонда авиация жуда ижобий суръатда ривожланмоқда. «Аэрофлот»нинг кўплаб учувчилари Ўзбекистон авиакомпанияларига ишга ўтмоқда. Бу одамлар «оёқлари билан овоз бераётгани»нинг биринчи белгисидир. Бу Ўзбекистонда ишлаш яхшироқ ва қулайроқ эканини кўрсатади.

Ўзбекистон фуқаролик авиациясининг ривожланиши Россияни аллақачон ортда қолдирмоқда. Мамлакат минтақадаги энг йирик ҳаво қатнови марказига айланиш имкониятига эга эканига ишонаман. Балки бу дарҳол содир бўлмас, аммо тенденция ижобий», — дейди у.

| "Қозоғистон фурсатни қўлдан бой бериши мумкин"

Ўзбекистоннинг авиация соҳасидаги мақсадлари аэропорт қурилиши билан чекланмайди. Тошкент мамлакат аэропортларидан амалга ошириладиган парвозлар географиясини кенгайтиришга интилмоқда. Миллий ташувчи Uzbekistan Airways нафақат Европа, Осиё ва Яқин Шарққа парвоз қилади, балки самолётлари Атлантика океани орқали учаётган Марказий Осиёдаги ягона авиакомпания бўлиб қолмоқда. Тошкентдан Нью-Йоркка қўнишсиз рейслар 2017 йилдан буён компания жадвалида бор. Бу йил давлат авиакомпанияси ортидан хусусий Qanot Sharq ҳам АҚШга тўғридан-тўғри парвозларни йўлга қўйишни режалаштирмоқда.

Қўшни Қозоғистонда АҚШга тўғридан-тўғри авиарейсларни йўлга қўйиш ҳақида бир неча йилдан бери гапириб келинади. 2024 йилда Air Astana миллий авиакомпанияси режалар кечикаётганини АҚШнинг Boeing самолёт ишлаб чиқарувчиси Қозоғистонга лайнерлар етказиб беришни ортга сургани билан изоҳлаган эди. 2025 йилда ташувчи яна самолётлар етказиб беришдаги муаммолар, кейин эса рейсларни келишишдаги қийинчиликлар ва Россия ҳаво ҳудуди орқали парвоз қилишга доир чекловлар ҳақида гапирди. Яқинда Қозоғистон ҳукумати АҚШга тўғридан-тўғри рейсларни 2027 йилнинг баҳор-ёз ойларида очиш режалаштириляётганини маълум қилди.

Қозоғистон минтақадаги муҳим ҳаво қатнови маркази мақомига даъво қилиш учун тезроқ ҳаракат қилиши кераклиги ҳақида Остонада энг юқори даражада гапирилмоқда.

«Марказий Осиё ва Жанубий Кавказда транзит оқимлари учун рақобат кучаймоқда. Шу билан бирга, транспорт-логистика соҳасига сармоя жалб қилиш учун кураш авж олмоқда. Агар бугун дадил ва қатъий қадамлар қўйилмаса, имкониятларимизни бой беришимиз мумкинлигини тушуниш муҳим», — [деди](#) Қозоғистон президенти Қосим-Жомарт Тўқаев 2025 йил декабридаги йиғилишда.

Бундан бир неча ой аввал Тўқаев «Қозоғистонда зудлик билан халқаро ҳаво қатнови марказини ташкил этиш» бўйича топшириқ берган эди.

«Юк ва йўловчи терминаллари, логистика марказлари ҳамда замонавий хизматларни қамраб олувчи яхлит экотизимни яратиш керак. Юкларни расмийлаштириш билан боғлиқ барча жараёнларни соддалаштириш ва авиация ёқилғисининг ҳамёнбоплигини таъминлаш зарур», — деган эди у 2025 йил январдаги ҳукуматнинг кенгайтирилган йиғилишида қўл остидагиларга мурожаат қилиб.

Ҳозир Қозоғистон Остонада янги йирик аэропорт қуришни режалаштирмоқда. Амалдаги пойтахт аэропортининг Т2 терминалида эса ўтказиш қувватини ошириш мақсадида жорий йил октябрида реконструкция ишлари бошланиши керак.



Остона халқаро аэропорти

Бундан ташқари, мамлакат Олмаота аэропортининг ўтказиш қувватини ошириш стратегиясини амалга оширмоқда. Уни 2030 йилга бориб йилига 19 миллион, 2050 йилгача эса 55 миллион йўловчига етказиш режалаштирилган.

|"Ҳар икки мамлакатда ҳам салоҳият бор, аммо..."

Қозоғистонлик авиация эксперти Абул Кекилбоевнинг айтишича, фақат аэропортлар қуриш орқали мамлакатни қудратли ҳаво қатнови марказига айлантириб бўлмайди. Жисмоний инфратузилманинг ўзи етарли эмас — бутун авиация тизимини ривожлантиришга комплекс ёндашув зарур.

«Кучли таянч авиакомпания, кенг йўналишлар тармоғи, ўзаро мувофиқлаштирилган жадвал, қисқа туташув вақти, тушунарли тариф сиёсати ва авиакомпаниялар учун рақобатбардош шароитлар мавжуд бўлгандагина ҳаво қатнови маркази шаклланади», — дейди Абул Кекилбоев.

Авиация экспертининг таъкидлашича, Қозоғистон ҳам, Ўзбекистон ҳам йирик ҳаво қатнови марказларини ташкил этиш учун барча имкониятларга эга.

«Ҳар икки мамлакатда ҳам салоҳият бор, аммо унинг тузилиши турлича. Ўзбекистон бугун йўловчиларга хизмат кўрсатувчи ҳаво қатнови маркази моделини изчил ривожлантирмоқда. Кўп сонли аҳоли, ички бозор, Uzbekistan Airways ва янги аэропорт бунинг учун яхши асос яратади.

Қозоғистоннинг салоҳияти эса кўпроқ диверсификациялашган. У йўловчилар транзити, юк ташиш, техник қўнишлар ва турли транспорт турларини бирлаштирувчи логистикани қамраб олади, — дейди Кекилбоев. — Географик жиҳатдан Қозоғистон Хитой, Европа, Россия, Кавказ ва Марказий Осиё ўртасида жойлашгани транзит модели учун яхши имкониятлар яратади».

Кекилбоевнинг фикрича, Қозоғистон ўз устунлигини аниқ воситалар орқали рўёбга чиқариши керак. Булар — ёқилғи, тарифлар, инфратузилма, кеча-ю кундуз ишлаш тартиби, юк терминаллари ривожлантириш ва халқаро авиакомпаниялар билан ҳамкорлик қилиш.

Экспертнинг тушунтиришича, Ўзбекистон эса бозорни янада эркинлаштириши, хорижий авиакомпанияларнинг бозорга киришини соддалаштириши, Uzbekistan Airways'ни кенг йўналишлар тармоғига эга авиакомпания сифатида ривожлантириши, ёқилғи ва аэропорт хизматларининг рақобатбардош нархларини таъминлаши зарур.

«Бунинг учун Ўзбекистонда яхши бошланғич имкониятлар бор: етарлича катта ички бозор, ўсиб бораётган сайёҳлар оқими, қулай географик жойлашув ва авиацияни ривожлантиришга қаратилган изчил давлат сиёсати. Аммо бир нарсани тушуниш муҳим: аэропортнинг лойиҳадаги қуввати билан ҳаво қатнови маркази орқали ўтадиган ҳақиқий йўловчилар оқими — икки хил кўрсаткич. Аэропортни 50 миллион йўловчига мўлжаллаб қуриш мумкин, аммо бундай оқимни ҳали иқтисодий ва тижорий жиҳатдан шакллантириш керак», — дейди Кекилбоев.

| Қозоғистон олдинда, аммо Ўзбекистон тез ўсмоқда

Халқаро ҳаво транспорти ассоциацияси (IATA) май ойи охирида эълон қилган таҳлилий ҳисоботга кўра, сўнгги беш йилда Марказий Осиёда ҳаво орқали юк ташиш ҳажми икки баравардан кўпроқ ошган. Ўсишнинг салмоқли қисми минтақа аэропортларидан бирида техник тўхташ билан амалга оширилган тўғридан-тўғри транзит ҳисобига тўғри келган.

Қозоғистон минтақанинг асосий «дарвозаси» бўлиб қолмоқда: мамлакат 2019–2024 йилларда ҳаво орқали юк ташиш ҳажмини 149 фоизга оширган. 2024 йилда

минтақага ҳаво орқали етказилган умумий юк ҳажмининг қарийб 67 фоизи Қозоғистон ҳиссасига тўғри келган.

Бироқ шу йиллар давомида Ўзбекистон энг тез ўсган бозор бўлди. Мамлакатда кўрсаткич 182 фоизга ўсди ва Ўзбекистон юк ташиш ҳажми бўйича Қирғизистонни ортда қолдирди. Бунга инфратузилмага киритилган самарали сармоялар туртки берган.

2025 йил якунларига кўра, Ўзбекистон авиакомпаниялари қарийб 9,7 миллион йўловчи ташиган, мамлакат аэропортлари 15,5 миллион йўловчига хизмат кўрсатган. Аэропортлар орқали ташилган юкларнинг умумий ҳажми 98 минг тоннани ташкил этган. Бу — Uzbekistan Airports [маълумотлари](#).

Қозоғистон авиакомпаниялари эса 2025 йилда 15 миллион йўловчи ташиган, мамлакат аэропортлари 32 миллион кишига хизмат кўрсатган ва 173 минг тонна юкни қайта ишлаган. Бу ҳақда Қозоғистон ҳукумати [маълум қилган](#).

Авиация соҳаси экспертлари муваффақиятли ҳаво қатнови марказини шакллантиришда самолётлар паркининг ҳолати муҳимлигини таъкидлайди. Чунки айнан ҳаво кемалари мунтазам туташувчи рейслар тармоғини ва йўловчилар оқимини шакллантиради ҳамда транзит салоҳиятини рўёбга чиқаради.

Ўзбекистон фуқаролик авиацияси парки миллий ташувчи, хусусий ва юк авиакомпаниялари ўртасида тақсимланган 105 та ҳаво кемасидан иборат. Паркнинг асосини Boeing, Airbus ва ATR русумидаги замонавий Ғарб магистрал ва минтақавий самолётлари ташкил этади. 2025 йил октябрида Ўзбекистон президенти Шавкат Мирзиёев яқин беш йилда самолётлар сони 180 тага [етказилишини айтган](#).

2025 йил сентябрида Uzbekistan Airways ва Boeing компанияси 14 та Boeing 787-9 Dreamliner самолётини харид қилиш ва яна саккизта шундай ҳаво кемасини олиш имконини берувчи опцион бўйича [шартнома имзолади](#). Ноябрь ойида Вашингтонда бўлиб ўтган «Марказий Осиё — АҚШ» саммитида томонлар опционни қатъий буюртмага [айлантириб](#), буюртма қилинаётган самолётлар сонини 22 тага етказди.

Самолётларни етказиб бериш 2031 йилдан бошланиши хабар қилинган. АҚШ расмийларининг баҳолашича, битимнинг умумий қиймати 8–8,5 миллиард долларни ташкил этади.

Uzbekistan Airways Марказий Осиёда Boeing 787–9 Dreamliner самолётларидан фойдаланаётган ягона авиакомпания бўлиб қолмоқда. Ташувчи ушбу турдаги самолётларни 2016 йилдан буён ишлатиб келади. 787-9 модели узунроқ фюзеляж ва каттароқ сиғимга эга. Компания паркида шу турдаги олти самолёт бор. Яна битта самолётдан Ўзбекистон президенти фойдаланади.

Ўтган йил март ойида Ўзбекистон 14 та Airbus самолётини харид қилиш ва яна бештасини ижарага олиш бўйича [келишувга эришган](#).

2025 йил август ойида Қозоғистон транспорт вазири ўринбосари Мақсат Қалиакпаров мамлакат авиапарки 104 та ҳаво кемасидан иборат [эканини маълум қилган](#). Улар орасида 2025 йилнинг биринчи ярмида мамлакатга етказиб берилган олти Airbus A320 ва битта Boeing 737 MAX 8 самолёти ҳам бор. Қозоғистон ҳукумати 2030 йилга бориб авиапаркни 216 та самолётгача [кенгайтиришни режалаштирмоқда](#).



Airbus A321 самолётлари, жумладан A321neo ва узоқ масофага учувчи A321LR моделлари, Қозоғистоннинг Air Astana авиакомпанияси замонавий тор фюзеляжли паркнинг асосини ташкил этади.

Абул Кекилбоевнинг фикрича, мамлакат учун самолётларни харид қилишнинг ўзи етарли эмас. Уларга техник хизмат кўрсатиш, учувчиларни тайёрлаш ва технологик мустақилликни таъминлаш ҳам муҳим.

«Бу борада Uzbekistan Airways, шубҳасиз, муайян устунликка эга. Ўзбекистон авиакомпанияси Boeing 787 самолётларидан аллақачон фойдаланмоқда ва ушбу

турдаги ҳаво кемаларини ишлатиш бўйича амалий тажрибага эга. Бу унинг тайёрланган экипажлари, муҳандислик-техник ходимлари, иш жараёнлари ва узоқ масофага учувчи самолётлар паркини бошқариш тажрибаси борлигини англатади. Шу боис Uzbekistan Airways'нинг янги буюртмаси, асосан, мавжуд салоҳиятни кенгайтиришдир», — дейди авиация эксперти.

Энди кузда мамлакатга етказиб берилиши режалаштирилаётган узоқ масофага учувчи Boeing 787 самолётларига ўтиш янги босқич бўлади.



Абул Кекилбоев

«Бу ерда самолётни қабул қилиб олишнинг ўзи етарли эмас. Унинг атрофида парвоз, муҳандислик, тижорат ва ташкилий йўналишларни қамраб олган яхлит фойдаланиш тизимини шакллантириш зарур. Аммо мен кадрлар масаласини алоҳида таъкидлаган бўлардим.

Замонавий самолётни сотиб олиш, инфратузилмани эса қуриш мумкин. Бироқ профессионал малака йиллар давомида шаклланади. Авиацияда инсон капитали асосий активлардан биридир. Гап фақат учувчилар ҳақида эмас, балки муҳандислар, йўналишлар тармоғини режалаштириш, парвозларни ташкил этиш, тижорат,

даромадларни бошқариш ва техник хизмат кўрсатиш бўйича мутахассислар ҳақида ҳам бормоқда.

Агар мамлакат янги самолётлар паркига миллиардлаб доллар сармоя киритиб, айни пайтда профессионал мактабни сақлаш ва ривожлантириш учун шароит яратмаса, бу сармоялар самарасининг бир қисми йўқотилади. Қозоғистон учун узоқ масофали парвозлар сегментига киришнинг ўзи етарли эмас. Янги авиапаркдан фойдаланиш бўйича ўзининг барқарор малака ва тажрибасини шакллантириш ҳамда инсон капиталини соҳа ичида сақлаб қолиш муҳим», — дейди Абул Кекилбоев.

| Тошкент Қозоғистондаги авиакомпанияларни ўзига жалб қила оладими?

Агар Ўзбекистон Тошкент яқинидаги янги аэропортни қуриб битказиб, ишга тушира олса, авиакомпанияларни Қозоғистондан ўзига жалб қилиши мумкинми? Авиация соҳаси экспертлари бундай хавф мавжудлигини таъкидламоқда.

«Мен бундай хавф борлигига қисман қўшиламан, — дейди Абул Кекилбоев. — Юк авиациясида ташувчилар анча ҳаракатчан бўлади, айниқса гап техник қўниш ва ёқилғи қуйиш ҳақида бораётган бўлса. Авиакомпания аэропортни сиёсий ёки географик тамойил асосида эмас, балки муайян рейсининг иқтисодий самарадорлигига қараб танлайди.

Бунда ёқилғи нархи, аэропорт йиғимлари, ерда хизмат кўрсатиш тезлиги, иш вақти бўйича чекловларнинг йўқлиги, парвозлар учун вақт оралиқларининг мавжудлиги, аэродром инфратузилмасининг ҳолати ва самолётнинг ерда қанча вақт туриши ҳисобга олинади. Агар Тошкент манфаатлироқ шартларни таклиф қилса, айрим ташувчилар ҳақиқатан ҳам у ерга ўтиши мумкин.

Шунинг учун Қозоғистон фақат географик жойлашувига таяниб қолмаслиги керак. Географик жойлашув сифатли авиация маҳсулотига айлантирилмагунча, ўз-ўзидан рақобат устунлиги бўла олмайди».

Кекилбоев ҳаво орқали юк ташиш бозори учун комплекс ечим зарурлигини таъкидлайди. Бунга кафолатланган ёқилғи таъминоти, рақобатбардош нархлар, сифатли хизмат, тезкор божхона жараёнлари, ривожланган омбор инфратузилмаси ва турли транспорт турларини бирлаштирувчи логистика киради.

«Мен техник қўнишни фақат биринчи босқич сифатида кўрган бўлардим. Вақт ўтиши билан уни юкларга тўлақонли тижорий ишлов бериш жараёнига айлантириш ва аэропортни халқаро логистика занжирига қўшиш асосий мақсад бўлиши керак», — дея тушунтиради эксперт.

Абул Кекилбоевнинг хулосасига кўра, Марказий Осиёнинг асосий ҳаво қатнови маркази мақоми учун Қозоғистон ва Ўзбекистон ўртасидаги норасмий пойга мамлакатлардан бирининг ғалабаси билан яқунланиши шарт эмас.

«Минтақада фақат битта асосий ҳаво қатнови маркази бўлиши шарт, деб айтмаган бўлардим. Катта эҳтимол билан, ўз ихтисослашувига эга бир нечта кучли марказ шаклланади, — дейди у. — Пировардида рақобат расмий “хаб” мақоми учун эмас, балки ҳар бир йўловчи, ҳар бир авиакомпания ва ҳар бир тонна юк учун кечади».