Registered in Germany **Europa Revue Journal**
ISSN: 1862-6564 **Vol. 6 No. 6 (2026) Published June 10, 2026**

Transformation of Tashkent into a Regional Aviation Hub: New Opportunities for International Economic Relations and Systemic Challenges

Ubaydullayev Sirojiddin Jamshid o‘g‘li
Student, Group MO-12, Faculty of Management Tashkent State University of Economics

Abstract: The article analyzes the strategic project of transforming Tashkent into a regional aviation hub from the perspective of its impact on Uzbekistan’s international economic relations (IER). Based on Presidential Decree No. UP-193 of October 27, 2025, the international experience of Istanbul, Dubai, and Doha, as well as the current geopolitical turbulence (closure of airspace over the Middle East and Russia), the key opportunities are identified: attracting transit flows, diversifying exports, and integrating into global value chains for a landlocked country. Threats are also identified: competition from established hubs, the risk of escalation in the South Caucasus, and the faster development of Almaty. It is argued that the project’s success will allow Uzbekistan to reduce its dependence on seaports, generate revenue from transit, and strengthen its position in the international division of labor.

Keywords: Tashkent, aviation hub, international economic relations, transit potential, landlocked country, geopolitical risks.

Превращение Ташкента в региональный авиационный хаб: новые возможности для международных экономических отношений и системные угрозы

Убайдуллаев Сирожиддин Жамшид угли,
Студент, группа МО-12, Факультет Менеджмента, Ташкентский государственный экономический университет

Аннотация: В статье анализируется стратегический проект превращения Ташкента в региональный авиационный хаб с точки зрения его влияния на международные экономические отношения (МЭО) Узбекистана. На основе Указа Президента № УП-193 от 27.10.2025, мирового опыта Стамбула, Дубая, Дохи, а

также с учётом геополитической турбулентности (закрытие неба над Ближним Востоком и Россией) выявлены ключевые возможности: привлечение транзитных потоков, диверсификация экспорта, интеграция в глобальные цепочки добавленной стоимости для страны без выхода к морю. Установлены угрозы: конкуренция со стороны устоявшихся хабов, риск эскалации в Закавказье, опережающее развитие Алматы. Обосновано, что успех проекта позволит Узбекистану снизить зависимость от морских портов, получать доход от транзита и укрепить позиции в системе международного разделения труда.

Ключевые слова: Ташкент, авиационный хаб, международные экономические отношения, транзитный потенциал, страна без выхода к морю, геополитические риски.

1. Введение

27 октября 2025 года Указом Президента Республики Узбекистан № УП-193 утверждена стратегия развития гражданской авиации до 2030 года, предусматривающая превращение Ташкента в крупный авиационный хаб, соединяющий Восток и Запад, Север и Юг. В тот же день дан старт строительству нового международного аэропорта в Ташкентской области мощностью 20 млн пассажиров и 129 тыс. тонн грузов в год. По итогам 2025 года Международный аэропорт Ташкента обслужил почти 10 млн пассажиров (+14% к 2024 году), общий пассажиропоток по стране - 15,5 млн человек.

Для Узбекистана, не имеющего выхода к морю (LLDC), превращение в авиационного хаба - это не просто транспортный проект, а инструмент изменения позиции в мировой экономике. Проблема: сможет ли Ташкент занять устойчивую нишу в условиях доминирования Стамбула, Дубая, Дохи и усиливающейся конкуренции со стороны Алматы?

2. Обзор литературы

Нормативно-правовая база. Основой служат Указ Президента № УП-193 [1] и выступление главы государства от 15 октября 2025 года [2], в котором прямо заявлена цель превратить страну в авиационный хаб.

Зарубежные исследования. Батлер и Келлерман (2020) [3] показали, что модель «хаб-спицы» снижает транзакционные издержки на 18-22%. О'Коннор (2017) [4] доказал, что для LLDC авиационный хаб сокращает зависимость от морских портов и повышает экспортный потенциал на 12-15%. Касарда (2019) [5] разработал концепцию «аэротрополиса»-экономического роста вокруг хаба. Грэм (2018) [6] выделил ключевые факторы успеха: 24/7, развитая инфраструктура, либеральная авиаполитика.

Отечественная литература. Наргиза (2024) [7] проанализировала дубайскую модель для Узбекистана. Абдухакимов (2025) [8] обосновал географическое преимущество Ташкента: полёты из Юго-Восточной Азии через Узбекистан позволяют брать больше полезного груза, чем через Стамбул. Ганиев (2025) [9] представил целевые показатели отрасли.

3. Методология

Использован метод кейс-стади с элементами сравнительного анализа. Источники: Указ №УП-193, данные IATA [10], Uzbekistan Airports [11], отчёты аэропортов Стамбула [12], Дубая [13], Дохи, Абу-Даби, Алматы, а также аналитика EUROCONTROL [14] и отраслевые публикации. Оценка влияния на МЭО проводилась через анализ транзитных потоков, инвестиционной привлекательности и торговых эффектов.

4. Результаты

4.1. Стратегические ориентиры и текущее состояние

По итогам 2025 года Ташкентский аэропорт обслужил 9,99 млн пассажиров, грузооборот по стране-98,1 тыс. тонн (+12%). 51 иностранная авиакомпания выполняет рейсы [11]. Целевые показатели до 2030 года сведены в Таблицу 1.

Таблица 1. Целевые показатели развития гражданской авиации Узбекистана до 2030 года

Показатель	Факт 2025	Цель 2030
Пассажиропоток (все аэропорты), млн	15,5	24

чел.		
Парк воздушных судов, ед.	105	180
Количество рейсов в год, тыс.	129	200
Грузооборот, тыс. тонн	98,1	129
Число иностранных авиакомпаний	51	н.д.

Снизу представленный график №1 отражает количественную динамику ключевых показателей развития гражданской авиации Узбекистана-пассажиропотока и парка воздушных судов-за период с 2017 года, с фактическими значениями на 2025 год и целевыми ориентирами до 2030 года [11].

График №1. Динамика развития авиационной отрасли Узбекистана.



Как видно из графика, пассажиропоток демонстрирует устойчивую восходящую тенденцию: с 3,0 млн человек в 2017 году до 15,5 млн в 2025 году, с прогнозируемым увеличением до 24 млн к 2030 году [11]. Это свидетельствует о значительном росте спроса на авиаперевозки.

Параллельно наблюдается синхронное увеличение парка воздушных судов: с 26 единиц в 2017 году до 105 в 2025 году и ожидаемых 180 к 2030 году [9]. Данная динамика указывает на расширение предложения и наращивание операционных мощностей авиационного сектора.

4.2. Сравнение Ташкента с конкурентами

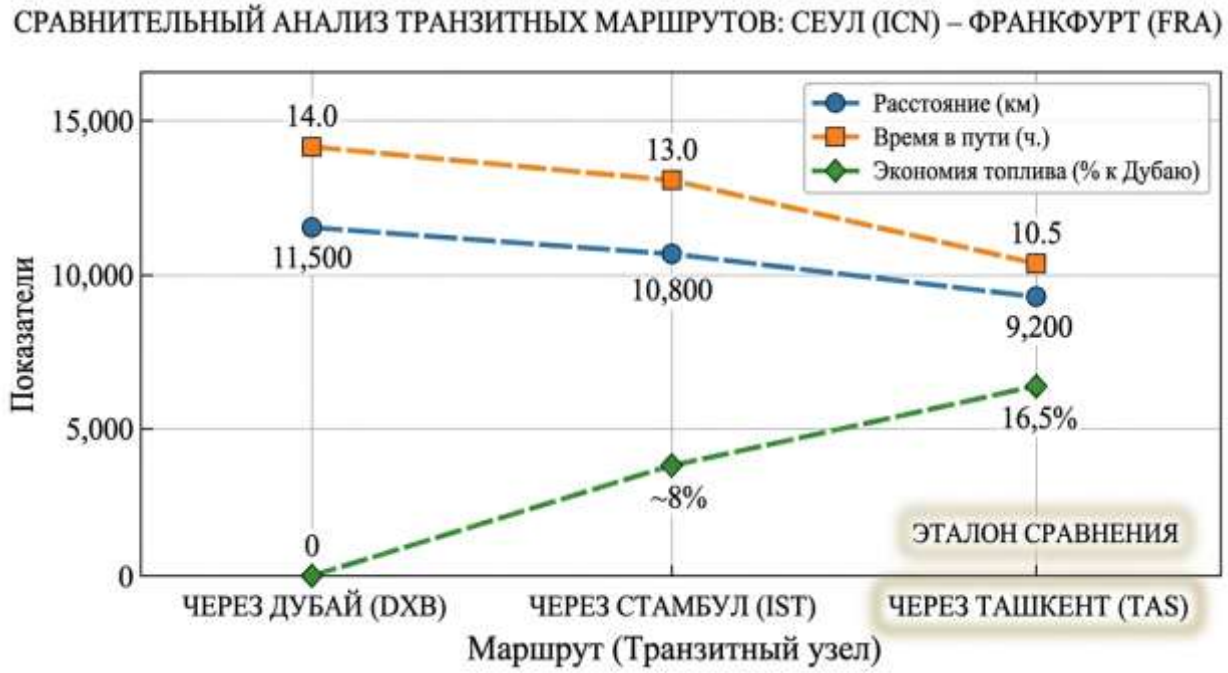
Таблица 2. Сравнение авиационных хабов (2025 г.)

Показатель	**Стамбул (IST)**	**Дубай (DXB)**	**Доха (HIA)**	**Алматы (ALA)**	**Ташкент (TAS)**
Пассажиро-поток 2025	84,4 млн (включая 48,4 млн в SAW)	**95,2 млн** (+3,1%)	**54,3 млн** (+3%)	**~12,1 млн**	**9,99 млн** (+14%)
Прогноз 2026	~90 млн	**99,5 млн**	~56 млн	*Нет данных*	17-18 млн
Количество направлений	**>330** (120 стран)	**279** (104 авиакомпании)	57 авиакомпаний	*Нет данных*	~60
Доля транзита	**48%**	**44%** (54% прямых)	**74%**	<10%	<10%
Пропускная способность	90 млн/год (проект 200 млн)	115 млн/год (предел DXB)	**>65 млн/год**	14 млн/год (после модернизации)	11 млн/год (существующий) **/ 20 млн/год** (новый аэропорт)
Грузооборот 2025	4 млн тонн (мощность) / 2,6 млн полётов	**~2,5 млн тонн** (H1-1,4 млн)	**2,59 млн тонн**	**~130 тыс. тонн**	**98,1 тыс. тонн** (+12%)
Прогноз грузооборота	5,5 млн тонн (проект)	150-260 млн пасс. к 2050 г. (DWC)	3,7-4,0 млн тонн к 2030 г.	500 тыс. тонн к 2050 г.	129 тыс. тонн к 2030 г.

Стратегическая цель	200 млн пасс. / 5,5 млн тонн грузов	260 млн пасс. / крупнейший грузовой хаб	70+ млн пасс. / 5 млн тонн грузов	**55 млн пасс. / 500 тыс. тонн грузов к 2050 г.**	24 млн пасс. / 129 тыс. тонн грузов к 2030 г.

Вывод: Ташкент значительно уступает мировым хабам по масштабу, но имеет потенциал в нишевом транзите (грузовом и пассажирском между Юго-Восточной Азией и Европой).

График 2. Сравнительный анализ транзитных маршрутов.



Представленный график наглядно демонстрирует стратегическое преимущество авиационного узла Ташкента перед конкурентами (Дубаем и Стамбулом) на маршруте Сеул (ICN)-Франкфурт (FRA) [8].

Ключевые выводы:

Дистанция: Маршрут через Ташкент (9 200 км) является кратчайшим. По сравнению с Дубаем расстояние меньше на 2 300 км, а по сравнению со Стамбулом на 1 600 км [8].

Временной ресурс: Перелёт через Ташкент позволяет сэкономить ***3,5 часа*** летного времени по сравнению с дубайским хабом, что повышает оборачиваемость воздушных судов [8].

*Экономическая эффективность***:** За счет спрямления траектории полета («эффект ортодромии») достигается экономия топлива до **16,5-18%** [8].

4.3. Влияние на международные экономические отношения

Возможности для МЭО:

Снижение зависимости от морских портов. Как LLDC, Узбекистан тратит на импорт/экспорт на 30-50% больше приморских стран [4]. Превращение в авиахаб позволяет вывозить скоропортящуюся продукцию (фрукты, овощи) и высокотехнологичные товары напрямую, сокращая время доставки с 30-45 дней, в настоящем, до 6-12 часов [8]. Это повышает конкурентоспособность узбекского экспорта на рынках Европы и Азии.

Доходы от транзита. Каждый транзитный пассажир приносит $25-35 сопутствующего дохода. При достижении доли транзита 20% от 24 млн (4,8 млн чел.) - это $120-168 млн ежегодно [6]. Кроме того, авиатранзит стимулирует развитие логистики, складской инфраструктуры и финансовых услуг.

Привлечение прямых иностранных инвестиций. Наличие международного хаба - один из топ-3 факторов для инвесторов (опрос EBRD, 2024). Уже сейчас в проекте нового аэропорта участвуют Vision Invest (Саудовская Аравия), Sojitz (Япония), Incheon International Airport Corporation (Корея) [2]. С последним мы имеем опыт работы по сотрудничеству в авиационной сфере, управление аэропорта Ургенча осуществляется международным аэропортом Incheon. Успешный хаб откроет доступ к глобальным цепочкам добавленной стоимости в авиастроении, MRO (техобслуживании) и логистике [5].

Геополитическое позиционирование. На фоне нестабильности на Ближнем Востоке и закрытия российского неба для западных авиакомпаний [14], Узбекистан может предложить безопасный и нейтральный транзитный коридор [8]. Это усиливает его роль как «связующего звена» в многосторонних экономических форматах (ЦА + ЕС, ШОС, Транскаспийский маршрут) и может стать современным воздушным Великим шёлковым путём.

Угрозы для МЭО:

Конкуренция монополистов. Стамбул и Дубай уже захватили более 70% транзита Азия-Европа. Их авиакомпании (Turkish Airlines, Emirates) имеют парки более 400 и 260 самолётов соответственно [12;13]. Ташкенту придётся субсидировать начальный этап, что создаёт нагрузку на бюджет, который и без этого находится в дефиците в течении долгих лет, это может привести к увеличению внешнего долга страны.

Геополитические риски. Эскалация в Закавказье может закрыть «узкий коридор» над Каспием, и тогда маршруты уйдут в обход Африки, сделав транзит через Узбекистан бессмысленным. Кроме того, продление IndiGo отмены рейсов в Ташкент из-за ситуации вокруг Ирана показывает уязвимость [14].

Региональный конкурент - Алматы. Казахстан увеличил пропускную способность алматинского аэропорта до 14 млн пассажиров. В 2025 году казахстанские аэропорты обслужили 31,8 млн пассажиров. Если Алматы быстрее внедрит безвизовый транзит и привлечёт лоукостеры, Ташкент может потерять потенциальный поток [16].

Институциональные ограничения. Отсутствие 72-часового безвизового транзита для граждан всех стран, медленная гармонизация со стандартами ICAO (цель - 85% к 2030 году) [1], дефицит квалифицированных кадров - всё это снижает инвестиционную привлекательность хаба [7].

5. Обсуждение

Научная новизна исследования:

1. Уточнена роль авиационного хаба как инструмента трансформации МЭО для LLDC. В отличие от традиционного подхода (хаб-лишь транспортный узел) [3], показано, что для Узбекистана хаб становится средством преодоления «географического проклятия» (отсутствие выхода к морю) [4] и интеграции в глобальные цепочки создания добавленной стоимости [7].

2. Выявлен новый класс системных угроз для хабов Центральной Азии, обусловленный одновременным закрытием воздушного пространства над Ближним Востоком и Россией [14]. Эти угрозы имеют не экономическую, а геополитическую природу и не диверсифицируются рыночными механизмами.

Trade-offs проекта:

Инвестиции ($2,5 млрд) vs. альтернативы: эти средства можно было направить на развитие железнодорожного Среднего коридора, который дал бы более быстрый эффект для LLDC [8].

Транзит vs. национальные перевозки: ориентация на транзит требует круглосуточного режима и упрощения визовых правил, что может противоречить некоторым национальным интересам [2].

Сценарий провала: при эскалации в Закавказье или опережающем развитии Алматы целевые показатели могут быть не достигнуты на 30-40%, что превратит новый аэропорт в «белого слона» с окупаемостью 20-25 лет вместо 7-10 [14].

Уроки мирового опыта для LLDC: Эфиопия превратилась в авиахаб благодаря сильному национальному перевозчику Ethiopian Airlines, но даже она сталкивается с проблемой «заблокированности» воздушного пространства [4]. Узбекистану необходимо не только строить инфраструктуру, но и создавать конкурентоспособного авиаперевозчика с фокусом на нишевые маршруты [7].

6. Заключение и рекомендации

Превращение Ташкента в региональный авиационный хаб открывает для Узбекистана как LLDC новые возможности в МЭО: снижение транзакционных издержек во внешней торговле, получение транзитных доходов, привлечение иностранных инвестиций и усиление геополитической роли [1;4].

Ключевые угрозы - конкуренция со стороны Стамбула, Дубая, Дохи и Алматы; геополитические риски и институциональные ограничения [7].

Для успеха необходима не только инфраструктура, но и либерализация визового режима, гармонизация с ICAO и создание сильного национального авиаперевозчика [1].

Рекомендации для усиления позиций в МЭО:

- Ввести 72-часовой безвизовый транзит для граждан всех стран, следующих через Ташкент (по примеру Стамбула и Дубая) [6].

- Создать совместное предприятие с ведущим мировым хабом (например, с Istanbul Airport или Dubai Airports) для передачи технологий управления и маркетинга [5].
- Развивать грузовое направление как приоритетное, используя географическое преимущество (более короткий маршрут Юго-Восточная Азия - Европа через Центральную Азию) [8].
- Подписать соглашения об открытом небе с Китаем, Индией, Пакистаном и странами Персидского залива для увеличения частоты рейсов [6].
- Заключить договоры о резервных маршрутах с Афганистаном и Ираном (на случай эскалации в Закавказье), чтобы сохранить транзитный поток [14].

Использованная литература

1. Указ Президента Республики Узбекистан № УП-193 от 27.10.2025.
2. Выступление Президента Ш. Мирзиёева от 15.10.2025 // president.uz.
3. Butler, S., & Kellerman, A. (2020). *Journal of Air Transport Management*, 85, 101-118.
4. O'Connor, K. (2017). *Transport Reviews*, 37(4), 456-472.
5. Kasarda, J. D. (2019). *Aerotropolis*. Cornell University Press.
6. Graham, A. (2018). *Managing Airports* (5th ed.). Routledge.
7. Наргиза, Н. (2024). *Центральноазиатский журнал экономики и права*, 5(3), 45-58.
8. Абдухакимов, А. А. (2025). *Транспорт Центральной Азии*, 12(2), 23-35.
9. Ганиев, Э. Т. (2025). Презентация к Указу №УП-193.
10. IATA (2025). *Value of Air Transport Study for Uzbekistan 2025*.
11. Uzbekistan Airports (2026). Годовой отчёт 2025.
12. Istanbul Airport (2026). *Annual Traffic Report 2025*.
13. Dubai Airports (2026). *DXB Annual Traffic Report 2025*.
14. EUROCONTROL (2026). *Performance Review Report 2025*.
15. Hamad International Airport (2026). Annual Report.
16. Almaty International Airport (2026). Operational Report.