







# «ЎЗБЕКИСТОН ҲАВО ЙЎЛЛАРИ» МУСТАҚИЛЛИК ЙИЛЛАРИДА

■ Бугунги кунда давлатимиз рамзлари туширилган замонавий ҳаво кемалари жаҳон бўйлаб парвоз қилар экан, бу барча юртдошларимиз қалбига гурур-ифтихор бахш этади.

## Ислон КАРИМОВ



20 МУСТАҚИЛЛИК — ЭНГ ОЛИЙ НЕЪМАТ!

Ўтган асрнинг тўқсонинчи йиллари бошидаги мураккаб иқтисодий аҳволга қарамай, республика ҳукумати иқтисодийнинг муҳим тармоқларини, жумладан, фуқаро авиациясини ислоҳ қилиш ва ҳар томонлама қўллаб-қувватлашга жиддий эътибор қаратди. Президентимиз 1992 йил 28 январда «Ўзбекистон ҳаво йўллари» Миллий авиакомпаниясини ташкил этиш тўғрисидаги Фармонга имзо чекди, унда Ўзбекистон учувчиларига парвозлар хавфсизлигини таъминлаш ва ишлаб чиқариш жараёнларини бекаму кўст бажариш вазифаси юклатилди. Таъкидлаш керак, бу ҳам шарафли, ҳам масъул вазифа эди. Зеро, ўша кезларда собиқ тузум ҳудудидagi кўпчилик мамлакатларда фуқаро авиацияси давлат қўмағидан маҳрум бўлган, собиқ «Аэрофлот» негизидa унлаб заиф авиакомпаниялар тузилиб, уларнинг аксарияти кейинчалик таназзулга юз тугди ёки тугатилди. Ўзбекистонда эса аксинча, Миллий авиакомпания тузилиб, унга давлат томонидан ҳар томонлама ёрдам кўрсатилди. Шу тариқа «Ўзбекистон ҳаво йўллари» тезда жаҳон авиаташувлар бозоридa ном чиқарди. Бунга эришининг ўзи бўлмади, албатта. Бизнес бўйича ҳамкорлар ва рақобатчилар ўртасида мавқе топшиш унун озмунча куч-ғайрат ва маблаг сарфлашга тўғри келмади. Минтақавий авиакомпаниялар билан рақобатлаш оладиган миллий авиакомпанияни яратиш йўлидаги қадам аввалгига баъзиларда шубҳа уйғотди. Бунинг боиси шуки, авиакомпанияга эски ҳаво кемалари, ишдан чиқиб бораётган ускуналар мерос бўлиб қолган эди. Бунинг устига, кўпгина йўналишларни Ўзбекистон Миллий авиакомпанияси рамизи остида янгидан очиш лозим эди. Табиийки, йўловчи ва юкларни ташиниш учун ўнг замонавий ва қудратли ҳаво флоти зарур эди. Бунга эса замонавий янги техникадан ташқари, авиабозорни яхши билиш, кескин рақобатчилик муҳитида мўлжални тўғри олиш, энг асосийси, жаҳон авиаташув бозоридa афзалликлари билан ўзини намоян этиши керак эди.

1993 йилнинг 16 июнида мамлакатимиз ҳаётида муҳим воқеа рўй берди, десак, асло муболаға бўлмади. «Тошкент» аэропортига «Эрбас Индустри» компаниясида ишлаб чиқилган «Ўзбекистон ҳаво йўллари» рамизи ва «Uzbekistan» ёзуви туширилган ilk «А-310» самолёти келиб кўнди. Мамлакатимиз раҳбарияти ва Миллий авиакомпания мутахассисларининг авиапаркини янгилашга қаратилган вазифани амалга ошириш йўлида ўз куч-ғайратларини аямганликларини таъкидлаш хоиз. Зеро, бу ўзбек учувчилари жаҳон авиаташувлар бозорида наинки мустақам ўрин эгаллашга, балки йўловчилар хавфсизлигини, сафарлар тез амалга оширилишини таъминлашга имкон яратди. Эътиборлиси, хорижда авиакомпаниянинг қандай ҳаво кемаларидан фойдаланаётганлигига қараб, давлатнинг иқтисодий салоҳияти ва ҳамкорлик имкониятларига баҳо беришдади. Шундай экан, мамлакатимиз раҳбари ташаббуси, саяёҳаракати ва доимий эътибори туфайли олинган замонавий кемалар ёрдамида ўзбек учувчилари йўловчилар ва юк ташиниш таъминлаш бўйича зиммасидаги вазифани бекаму кўст

Табиийки, бундай ҳаво кемаларидан қатновларга йўловчиларнинг талаби хамиша катта. Чунончи, «А-320»дан фойдаланиш даврида 1234 қатнов (хафтасига 20 қатновдан ортиқ) бажарилиб, 140 мингга яқин йўловчи Амритсар, Дехли, Тель-Авив, Лахор, Бишкек, Краснодар, Уфа, Калининград, Новосибирск, Тюмень, шунингдек, Москва ва Санкт-Петербургга жўнатилди. Шу йил бошида эски «ТУ-154» ҳаво кемалари фойдаланишдан чиқарилди. Ҳозир авиакомпаниянинг ҳалқаро ва маҳаллий йўналишдаги қатновлари «А-320» ва ўзимизда ишлаб чиқарилган «Ил-114-100» самолётларида амалга оширилмоқда. Шунингдек, «Ту-154» ҳаво кемалари «Boeing» корпорацияси билан иккита «Boeing-787 Dreamliner» ва тўртта «Boeing-767» ҳаво кемаларини етказиб бериш юзасидан шартнома имзоланган. Яқин йилларда бу замонавий ҳаво кемалари ҳам авиакомпания паркидаги «Boeing»лар сафидан ўрин олади. Шундай қилиб, Юртбошимиз ташаббуси билан мамлакатимизда ҳаво кемаларини модер-

тахассисларини тайёрлашда валюта маблағларини тежабгина қолмай, бошқа авиакомпанияларга ҳам тренинг бўйича хизмат кўрсатиш орқали даромад олиш имконини беради. Мустақиллигимизнинг 20 йиллик тўйи арафасида мазкур мажмуанинг фойдаланишга топширилиши кўзда тутилган. Айтиш кераки, янги техникага хизмат кўрсатиш учун маблакали мутахассислар талаб этилади. Бунинг учун техник-муҳандислар қайта ўқитилди, уларга чет тиллари ўргатилди, авиация тармоғидаги сўнгги ютуқлардан хабардор бўлиб бориши таъминланди. Авиакорхона ходимларининг юксак малакаси, тақдим этилаётган техник хизматларнинг сифати ҳалқаро сертификатлар билан тасдиқланганлиги парвозлар хавфсизлигига кафолат беради. Ҳукуматимизнинг транспорт инфратузилмасини, жумладан, авиация тармоғини ривожлантиришнинг 2015 йилгача бўлган концепциясига мувофиқ «А-320» самолётларининг умумий сони жорий йил охирида 10 тага етади. Бундан ташқари, Миллий авиакомпания авиопарки келажақда яна 4 та «Boeing» самолётлари билан тўлдирилади. Айна вақтда, «Навой» ҳалқаро аэропортида интермодал логистика маркази барпо этиш бўйича инвестицион лойиҳа амалга оширилмоқда. Ўтган йили юкларни қабул

«Тошкент», «Бухоро», «Самарқанд», «Наманган», «Термиз», «Қарши» аэропортларида жаҳон талабларига мос сифат менежменти тизими жорий этилди. Эндиликда бундай тизим МАКнинг бошқа бўлинуларида ҳам жорий этилиши режалаштирилган. Ўзбекистон Миллий авиакомпаниясининг келгуси режалари дунё бозоридаги ўз ўрнини янада мустақамлаш билан боғлиқ. Шу боис, «Ўзбекистон ҳаво йўллари»нинг «Sky Team» ҳалқаро авиация альянси аъзоси бўлишга қаратилган тадбирлари изчил давом эттирилмоқда. Жаҳон авиаташувларининг 24 фоизини назорат этаётган, трансоатланitik йўналишларда етакчилик мавқега эга мазкур альянсга аъзолик «Ўзбекистон ҳаво йўллари» ва миллий авиаташувчи йўловчиларига қўшимча имкониятлар яратади. Парвозлар географияси ва қатновлар сони ошиши, қўллаб тушатирилган қатновлар мавжудлиги, йўловчилар учун янада кўпроқ қулайликлар ва имтиёзлар, жумладан, тез-тез учарида йўловчиларни рағбатлантириш шулар жумласидандир. Мухтасар айтганда, Миллий авиакомпанияимиз барча тузилмаларининг кўп қиррали ва аниқ мақсадга йўналтирилган фаолияти соҳа мутахассислари олдида қўйилган парвоз чоғида ва ерда сифатли хизмат кўрсатиш ҳамда йўловчилар

1992 йил. Президент Ислон Каримов 28 январда «Ўзбекистон ҳаво йўллари» Миллий авиакомпаниясини ташкил этиш тўғрисидаги Фармонга имзо чекди. Халқаро йўналишларни ўзлаштиришга киришилди. Лондон, Карачи, Дехли, Куала-Лумпур, Тель-Авив ва Пекинга қатновлар очилди. 1993 йил. 7 майда Ўзбекистон Республикаси Ҳаво кодекси жорий этилди. 16 июнда «Тошкент» халқаро аэропорти Миллий авиакомпания томонидан молиявий лизингга олинган дастлабки «А-310» аэробусини қабул қилди. Франкфурт ва Бангкокга қатновлар очилди. 1994 йил. «А-310» иккинчи аэробуси харид этилди. Афина, Манчестер ва Сеулга қатновлар очилди. 1995 йил. Миллий авиакомпания ҳаётида катта тақдир: Тошкент — Нью-Йорк қитъалараро йўналиши очилди. «Тошкент» халқаро аэропортида янги автоматлаштирилган Ҳаво ҳаракатини бошқариш марказига пойдевор қўйилди. 1996 йил. 30 ноябрда Ўзбекистон пойтахтига биринчи «Boeing-767» ҳаво кемаси келиб кўнди. Авиакомпания Учувчилар мажмуасида «А-310» ва «Boeing-767» учувчилар отряди тузилди. Янги Ҳаво ҳаракатини бошқариш маркази шикзи тушди. «Самарқанд» аэропорти реконструкцияси бошланди. 1997 йил. Беш йиллик яқунлари бўйича авиакомпания Халқаро авиация хавфсизлиги фондининг «Парвозлар хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги буюк ютуқлари учун» дипломуга сазовор бўлди. Авиакомпания парки иккита «Boeing-767» ва ўрта оисликка мувофиқ «RJ-85» йўловчи ҳаво кемалари билан тўлдирилди. Ўзбекистон ва Япония ҳукуматлари ўртасида Бухоро, Самарқанд ва Урганч аэропортларини реконструкция қилиш учун кредит ажратиш тўғрисидаги битим имзоланди. 1998 йил. «А-310» учинчи аэробуси олинди. Париж ва Даккага қатновлар очилди. Европа сифат сертификати — JAR-145 олинди. 1999 йил. «Boeing-757-200» иккита ҳаво кемаси олинди. 2000 йил. Рим, Бирмингем, Амритсарга янги авиайўналишлар очилди. Авиакомпания Халқаро авиация хавфсизлиги фондининг «Парвозлар хавфсизлиги учун» фахрий ёрлиғига сазовор бўлди. Тошкент аэропортида ер усти асбоб-ускуналарини алмаштириш бўйича йирик инвестиция лойиҳаси амалга оширилди. 2001 йил. Японияга янги халқаро йўналиш: Тошкент — Осака қатнови очилди. 2002 йил. «А-310» ва «Boeing-767/757» самолётларига хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш ишлари олиб бориш бўйича иккинчи Европа сифат сертификати олинди. Авиатаъмирлаш корхонасининг имкониятлари кенгайиб, техник хизмат кўрсатиш бўйича халқаро бозорга йўл очилди. Тошкент авиатаъмирлаш заводи «Uzbekistan Airways Technics» корхонасига айлантирилди. Тошкент — Токио (Осака орқали) қатнови очилди. 2003 йил. «Boeing-767-300ER» йўловчи ҳаво кемаси олинди. 26-халқаро Москва анжуманида «Тошкент» аэропорти «2003 йилнинг энг яхши аэропорти» деб топилди, «Самарқанд» аэропорти ҳам шундай номга сазовор бўлди. 2004 йил. «Boeing-767-300ER» ва учта «Boeing-757-200» самолётлари олинди. Авиакомпания парки жаҳон етакчи ишлаб чиқарувчиларининг 16 та самолётига эга бўлди. Рига, Шанхай, Остонага қатновлар очилди. 2005 йил. Авиакомпания Жаҳон хавфсизлик фонди президентининг «Парвозлар хавфсизлиги соҳасидаги муваффақиятлари учун» фахрий дипломига ва «Boeing» компаниясининг «Boeing» русумидаги самолётлардан 10 йил мобайнида фойдаланишда парвозлар хавфсизлиги бўйича эришган юқори кўрсаткичлари учун» эсдалик нишонини соҳиб бўлди. 2006 йил. Тошкент — Урумчи — Тошкент йўналиши бўйича мунтазам қатнов йўлга қўйилди. «Boeing» отрядига 10 йил тўлди. 2007 йил. «Boeing» корпорацияси билан иккита «Boeing-787» «Dreamliner» ва «Airbus» консорциуми билан олти та «А-320-200» самолётларини етказиб бериш бўйича битим имзоланди. Авиакомпания халқаро парвозлар харитасида янги йўналишлар: Милан — Тошкент, Тошкент — Қоҳира — Афина — Тошкент, Тошкент — Сочи — Тошкент пайдо бўлди. Ушбу шахрларда «Ўзбекистон ҳаво йўллари»нинг ваколатхоналари очилди. 2008 йил. Авиакомпания 17 йил мобайнида ilk бор икки миллиондан ортиқ йўловчи ташинга эришди. Мижозларга янги хизмат-электрон чипта таклифи этилди. Юк авиаташувлари бўйича жаҳондаги етакчи авиакомпания — «Korean Air» ҳамкорлигида Навоий халқаро аэропорти орқали юк ташувлар бошланди. Милан орқали Женевага мунтазам қатновлар йўлга қўйилди. 2009 йил. Авиакомпания парки ўзимизда ишлаб чиқарилган иккита «Ил-114-100» ҳаво кемаси билан тўлдирилди. Иккита «А-300-600F» юк ташувчи самолётлардан мунтазам фойдаланиш бошланди. Миллий авиакомпания IOSA аудитидан муваффақиятли ўтиб, унинг операторлари расмий реестрига киритилди. «Бухоро» халқаро аэропорти «Аэропорт» ассоциациясининг «МДХ мамлакатларининг йилнинг энг яхши аэропорти» талови гўлиби бўлди. 2010 йил. Авиакомпания парки бешта янги «А-320» самолётлари билан тўлдирилди. «Навой» халқаро аэропортида юк ташиниш терминали очилди. Мадрид ва Калининградга қатновлар йўлга қўйилди.

**Мамлакатимиз «ҳаво дарвоза»ларида реконструкциялаш ва қурилиш ишлари олиб борилмоқда. «Тошкент» халқаро аэропортида соатига 400 йўловчини қабул қилиш имкониятига эга маҳаллий йўналишлар аэровокзали қурилиши яқунланган деб қолди. Шунингдек, «Бухоро» аэропортидаги халқаро йўналишлар аэровокзали қурилиши поёнига етмоқда. «Тошкент», «Бухоро», «Самарқанд», «Наманган», «Термиз», «Қарши» аэропортларида жаҳон талабларига мос сифат менежменти тизими жорий этилди. Эндиликда бундай тизим МАКнинг бошқа бўлинуларида ҳам жорий этилиши режалаштирилган.**

уддаламоқда, жаҳон бўйлаб қирқдан ортиқ йўналишда парвоз этмоқда ҳамда мамлакатимиз иқтисодий ривожига муносиб хисса қўшмоқдалар. Мамлакатимизда ҳаво кемаларини модернизациялашга қаратилган Давлат дастури изчил амалга оширилмоқда. Яқинда «Тошкент» халқаро аэропортига ўрта масофага учувчи еттинчи «А-320» ҳаво кемаси келиб кўнди. Бундай русумдаги ҳаво кемаларидан ўтган йилнинг 19 июлидан бошлаб муваффақиятли фойдаланиб келинмоқда. Ўрта масофага қатновчи «А-320»нинг танланганлиги бежиз эмас. Бу авиакомпаниянинг беш минг километргача бўлган йўналишдаги қатновларни бажариши учун энг мақбул ҳаво кемаси ҳисобланади. У тежамкор, ёқилги сарфи бўйича, масалан, шу сифатдаги «ТУ-154»га нисбатан икки ярим баробарга кам. Бундан ташқари, «А-320» ҳаво кемаси нисбатан енгил, бу ҳам миллий авиакомпания учун иқтисодий афзалдан афзалдир. Ажойиб авионика, барча тизимларнинг умумқарра тақорланиши бу русумдаги ҳаво кемаларининг ишончилиги ва хавфсизлигини таъминлайди.

низациялашга қаратилган Давлат дастури изчил ва муваффақиятли амалга оширилмоқда. Замонавий ҳаво кемаларидан фойдаланиш авиакомпания учувчилари зиммасига катта масъулият юклайди. Учувчиларимиз мураккаб техниканинг сир-асорини муқаммал эгаллашган. Янги аэробуслар олиниши муносабати билан мажмуанинг юқори техник даражада жиҳозланиши бўйича кенг қўламли ишлар бажарилди. Илк бор учувчилар экипажлари учун янги электрон ҳужжатлар ва алоқанинг янги тизими кирилтирилди. Эндиликда бундай алоқа тизими учувчиларимизга ер қуррасининг исталган нуқтасидан ўз базаси — «Тошкент» халқаро аэропорти билан тўғридан-тўғри боғланишга имкон бермоқда. Малакали учувчи ходимларни тайёрлаш учун МАК ўқув-машқ марказида «А-320» (ЕРТ) учувчилар кабинаси модели ўрнатилди. Бу тренажёрда учувчилар турли вазиятдаги амалий ҳаракатлар бўйича ўз малакасини оширмоқда. Ҳозир ўқув-машқ марказида тренажёр мажмуасининг қурилиш ишлари жадал кетмоқда. Бу мажмуа ўзбек му-

қилиш, уларни вақтинча сақлаш ва жўнатиш бўйича барча транспорт хизматларини ўз ичига олган янги юк терминали фойдаланишга топширилди. Бунинг самараси уларақ, юк ташувлар ҳажми 2009 йилга нисбатан 63 фоизга ортди. 2010 йилда ташилган 50 минг тонна юкнинг яримдан кўпи «Навой» аэропортидан жўнатилган. Ҳозир «Навой» аэропортининг аэродроми ICAO ташкилотининг иккинчи тоифасига мос келади. Мажмуанинг ривожланиши давомида «Навой» аэропортидаги йўловчи терминали кенгайтирилади ва реконструкция қилинади. Бу эса келгусида аэровокзал соатига 400 йўловчига хизмат кўрсатишига имкон туғдиради. Мамлакатимиз «ҳаво дарвоза»ларида реконструкция ва қурилиш ишлари олиб борилмоқда. «Тошкент» халқаро аэропортида соатига 400 йўловчини қабул қилиш имкониятига эга маҳаллий йўналишлар аэровокзали қурилиши яқунланган деб қолди. Шунингдек, «Бухоро» аэропортидаги халқаро йўналишлар аэровокзали қурилиши поёнига етмоқда.

хавфсизлигини таъминлашдек асосий вазифани замон талаби даражасида ҳал этиш имконини бермоқда. Шундай экан, «Ўзбекистон ҳаво йўллари» жамоаси йўловчилар бундан буён ҳам жаҳон авиабозорида етакчилик мавқеини мустақам эгаллаган Миллий авиакомпания таклифи этаётган хавфсизлик ва қулайликни танлашга ишонди. Жаҳон узра парвозлари юксак олмос қатновларимизда Ватанимиз фуқаро авиациясини ривожлантиришга қаратилган стратегик йўлимиз нечоғли тўғри бўлганлиги ўз аксини топмоқда. Биз ҳеч қимдан кам эмасмиз, кам бўлмаймиз ҳам! Давлатимиз раҳбарининг бу сўзлари халқимизнинг қалб шиирига айланган бўлди. Мустақиллик йилларида амалга оширилган беқиёс бунёдкорлик ишлари халқимиз салоҳияти, куч-қудратини намоян этиб турибди. Ўзбекистон ҳаво йўллари соҳасида эришилган ютуқлар бунинг ёрқин бир мисолидир.

**Алишер РЎЗИЕВ,**  
**«Ўзбекистон овози»**  
**муҳбири.**

