TURIZMNI RIVOJLANTIRISHDA YO‘LOVCHI TASHISH XIZMATLARINING ROLI

Aktamov Abduvali Abdug‘ani o‘g‘li
Samarqand iqtisodiyot va servis instituti tayanch doktoranti
https://doi.org/10.5281/zenodo.21299101

Annotatsiya*. Ushbu maqolada yo‘lovchi tashish xizmatlarining mamlakatda turizm sohasini rivojlantirishdagi o‘rni iqtisodiy-statistik tahlil asosida o‘rganilgan. Tadqiqotda O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi va Turizm agentligining 2017–2025-yillar oralig‘idagi rasmiy ma’lumotlari, shuningdek xorijiy turistlar oqimi, transport tarmoqlarining hududiy taqsimoti va tashish tarif siyosati o‘rtasidagi bog‘liqlik tahlil qilingan. Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatdiki, avtomobil transportining yo‘lovchi tashishdagi ulushi 97 foizdan ortiq bo‘lishiga qaramay, temir yo‘l va havo transporti infratuzilmasining sifat jihatidan rivojlanishi xorijiy turistlar sonining barqaror o‘sishiga bevosita ta’sir ko‘rsatmoqda. Maqola yakunida yo‘lovchi tashish xizmatlari sifatini oshirish va ularni turizm marshrutlari bilan integratsiyalashtirish bo‘yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqilgan.*

Kalit so‘zlar: *turizm iqtisodiyoti, yo‘lovchi tashish, transport infratuzilmasi, transport-turizm integratsiyasi, xizmatlar sifati, transport tarif siyosati, mintaqaviy transport tarmog‘i.*

Abstract. *This article examines the role of passenger transportation services in the development of the tourism sector through economic and statistical analysis. The study relies on official data of the State Statistics Committee and the Tourism Agency of the Republic of Uzbekistan for 2017–2025, analyzing the relationship between inbound tourist flows, the territorial distribution of transport networks, and tariff policy. The findings indicate that, although road transport accounts for more than 97 percent of passenger traffic, qualitative improvements in railway and air transport infrastructure directly contribute to the sustained growth of foreign tourist arrivals. The article concludes with practical recommendations for improving the quality of passenger transport services and their integration with tourism routes.*

Keywords: *tourism economics, passenger transportation, transport infrastructure, transport-tourism integration, service quality, tariff policy, regional transport network.*

Kirish

So‘nggi o‘n yillikda turizm sohasi O‘zbekiston iqtisodiyotining eng jadal rivojlanayotgan tarmoqlaridan biriga aylandi. Davlat boshqaruvi organlarining ma’lumotlariga ko‘ra, mamlakatga tashrif buyurgan xorijiy fuqarolar soni 2023-yildagi 6,6 million kishidan 2024-yilda 8,2 million kishigacha o‘sib, yillik o‘sish sur’ati 24,2 foizni tashkil etdi [1]. 2025-yilning sakkiz oyi yakunlariga ko‘ra esa bu ko‘rsatkich 7,5 million kishiga yetib, oldingi yilning mos davriga nisbatan 49,1 foizga oshgan [2]. Bunday jadal o‘sish, bir tomondan, mamlakatning xalqaro turizm bozoridagi raqobatbardoshligi ortayotganidan dalolat bersa, ikkinchi tomondan, mavjud transport infratuzilmasi va yo‘lovchi tashish xizmatlari sifatiga nisbatan talabning keskin kuchayishini anglatadi.

Turizm va transport o‘rtasidagi bog‘liqlik xalqaro tadqiqotlarda uzoq vaqtdan beri e’tirof etib kelinadi: transport nafaqat turistni manzilga yetkazib beruvchi vosita, balki sayohat

tajribasining ajralmas qismi va ko‘pincha turistik mahsulotning o‘zi hisoblanadi. Lumsdon va Page transport tizimlarini turizm taklifining tarkibiy elementi sifatida belgilab, yo‘l mobilligi sifati bevosita destinatsiyaning jozibadorligiga ta’sir qilishini asoslab berishgan [3]. Page esa transport infratuzilmasidagi har qanday cheklov — yo‘nalishlar sonining yetishmasligi, tarif siyosatining nomutanosibligi yoki jadval barqarorligining pastligi — turistik oqimning real salohiyatdan past darajada qolishiga olib kelishini ko‘rsatadi [4].

O‘zbekiston sharoitida bu masala alohida dolzarblik kasb etadi, chunki mamlakat hududining katta qismi tog‘li va cho‘l landshaftiga ega bo‘lib, tarixiy-madaniy markazlar (Samarqand, Buxoro, Xiva, Termiz) bir-biridan yuzlab kilometr masofada joylashgan. Shu sababli, yo‘lovchi tashish xizmatlarining sifati, tezligi va qulayligi nafaqat ichki migratsiya, balki xalqaro turistik marshrutlarning shakllanishida hal qiluvchi omil hisoblanadi. Mazkur tadqiqotning maqsadi — yo‘lovchi tashish xizmatlarining hajmi, tarkibi va sifat ko‘rsatkichlari bilan turistik oqim dinamikasi o‘rtasidagi o‘zaro bog‘liqlikni statistik ma’lumotlar asosida tahlil qilish hamda transport-turizm integratsiyasini takomillashtirish bo‘yicha asoslangan tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari quyidagilardan iborat: birinchidan, 2017–2025-yillar oralig‘ida O‘zbekistonda yo‘lovchi tashish hajmi va tarkibining dinamikasini o‘rganish; ikkinchidan, transport turlari kesimida xizmatlar sifati va turistik oqim o‘rtasidagi statistik bog‘liqlikni baholash; uchinchidan, transport-turizm integratsiyasi sohasidagi mavjud institutsional islohotlarni tahlil qilish; to‘rtinchidan, aniqlangan muammolar asosida amaliy tavsiyalar shakllantirish.

Adabiyotlar tahlili

Transport va turizm o‘rtasidagi o‘zaro ta’sir muammosi xalqaro iqtisodiy adabiyotda keng yoritilgan. Prideaux transport tizimini “destinatsiya hayot siklining” asosiy boshqaruvchi omili sifatida tahlil qilib, transport qulayligi pasayishi bilan turistik destinatsiyaning raqobatbardoshligi ham pasayishini empirik tarzda isbotlagan [5]. Duval transport siyosati va turizm rivojlanishi o‘rtasidagi munosabatlarni tartibga solish nuqtai nazaridan o‘rganib, transport bozorini liberallashtirish ko‘pincha turistik oqimning o‘sishiga turtki bo‘lishini ta’kidlagan [6].

Markaziy Osiyo mintaqasi misolida olib borilgan tadqiqotlarda mintaqaviy transport dahlizlarining (transport corridors) rivojlanishi nafaqat tranzit yuk tashish, balki turistik almashinuvni ham kengaytirishi ko‘rsatib o‘tilgan. Xususan, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 11-noyabrdagi PF-60-sonli Farmoni bilan tasdiqlangan 2022–2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasida transport-logistika tizimini modernizatsiya qilish va turizm salohiyatini oshirish o‘zaro bog‘liq ustuvor yo‘nalishlar sifatida belgilangan. Strategiyaga muvofiq, 2026-yilgacha aholi punktlarining 95 foizini jamoat transporti bilan qamrab olish, 278 ta yangi avtobus marshrutini ochish, mintaqalardagi 11 ta xalqaro aeroportning o‘tkazish qobiliyatini ikki baravar oshirish hamda metro tarmog‘ining umumiy uzunligini 157 kilometrgacha yetkazish rejalashtirilgan [7].

Mahalliy iqtisodchilarning tadqiqotlarida ham transport xizmatlari sifatining turistik raqobatbardoshlikka ta’siri alohida o‘rganilgan. Bunday ishlarda, asosan, avtomobil transportining ustunligi sharoitida temir yo‘l va havo transportini rivojlantirish orqali transport tizimini diversifikatsiya qilish zarurligi asoslab beriladi, chunki bitta transport turiga haddan tashqari yuklanish tarif tebranishlari va infratuzilma tiqilinchlariga olib kelishi mumkin. Shu bilan birga, mavjud adabiyotlarda yo‘lovchi tashish hajmi bilan turistik oqim o‘rtasidagi miqdoriy bog‘liqlikni

O‘zbekiston misolida statistik usullar yordamida baholashga bag‘ishlangan tadqiqotlar nisbatan kam sonli bo‘lib, bu mazkur tadqiqotning ilmiy yangiligini belgilaydi.

Tadqiqot metadologiyasi.

Tadqiqotda ikkilamchi ma’lumotlar tahlili usulidan foydalanildi. Asosiy ma’lumotlar manbai sifatida O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasining “Transport va aloqa statistikasi” bo‘limi ma’lumotlari, Iqtisodiy taraqqiyot va kambag‘allikni qisqartirish vazirligi huzuridagi Iqtisodiy tadqiqotlar va islohotlar markazi (sobiq IPMI) tahliliy materiallari hamda Turizm va madaniy meros vazirligi (Turizm agentligi)ning rasmiy hisobotlari xizmat qildi. Tahlil 2017–2025-yillarni qamrab oldi, bu davr mamlakatda turizm siyosatining tubdan isloh qilingan bosqichiga to‘g‘ri keladi.

Tadqiqot metodologiyasi quyidagi usullarni o‘z ichiga oladi: (1) statistik qatorlarni qiyosiy-dinamik tahlil qilish; (2) transport turlari kesimida ulush (struktura) tahlili; (3) yo‘lovchi tashish hajmi va xorijiy turistlar oqimi o‘rtasidagi bog‘liqlikni korrelyatsion baholash; (4) sifat ko‘rsatkichlari (jadval barqarorligi, marshrutlar zichligi, tarif darajasi) bo‘yicha tavsiflovchi tahlil. Ma’lumotlarni qayta ishlashda Microsoft Excel dasturidan, jumladan eksponensial silliqlash (exponential smoothing) usulidan asosiy tendensiyalarni prognoz qilish maqsadida foydalanildi, bu esa kelgusi davr uchun yo‘lovchi tashish hajmining taxminiy ko‘rsatkichlarini aniqlash imkonini berdi.

Natijalar

Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, barcha transport turlari bilan tashilgan yo‘lovchilar soni 2017-yildagi 5,68 milliard kishidan 2022-yilda 6,17 milliard kishigacha o‘sgan, yo‘lovchi aylanmasi esa 130 milliard dan 144,7 milliard yo‘lovchi-kilometrgacha ko‘paygan [8]. Shu bilan birga, transport turlari kesimida tarkibiy nomutanosiblik saqlanib qolmoqda: 2022-yilda avtomobil transportining umumiy yo‘lovchi tashishdagi ulushi 97,5 foizni (6,02 milliard kishi) tashkil etgan, holbuki 2020-yilgi ma’lumotlarga ko‘ra bu ko‘rsatkich ayrim hisobotlarda 99,1 foizgacha yetganligi qayd etilgan [9].

1-jadvalda asosiy transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi tashish dinamikasi keltirilgan.

Ko‘rsatkich	**2020-yil**	**2022-yil**	**2025-yil**
Temir yo‘l yo‘lovchilari, mln. kishi	6,2	9,0	10,5
Xorijiy turistlar oqimi, mln. kishi	1,5*	3,6	≈10,5**
Avtomobil transporti ulushi, %	99,1	97,5	≈97

** 2020-yildagi pandemiya cheklovlari sababli sezilarli pasayish kuzatilgan. ** 2024-yil yakuniga asoslangan baholash (Turizm agentligi ma’lumotlari bo‘yicha mamlakatga turistik va boshqa maqsadlarda tashrif buyurgan xorijiy fuqarolar soni). Manba: [1; 2; 8; 9; 10] asosida muallif tomonidan tuzilgan.*

Jadval ma’lumotlaridan ko‘rinib turibdiki, temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish hajmining barqaror o‘sishi (2020-yildagi 6,2 million kishidan 2025-yilda 10,5 million kishigacha, ya’ni 69 foizga o‘sish [10]) xorijiy turistlar oqimining deyarli yetti baravar ko‘payishi bilan bir vaqtga to‘g‘ri kelmoqda. Bu, albatta, to‘g‘ridan-to‘g‘ri sabab-oqibat bog‘liqligini anglatmaydi, biroq ikki ko‘rsatkich o‘rtasidagi yo‘nalishdosh dinamika transport infratuzilmasining kengayishi turistik faollikning o‘sishi uchun zaruriy shart ekanligini tasdiqlaydi. Xususan, “Afrosiyob” va

“Sharq” yuqori tezlikdagi poyezdlarining Toshkent–Samarqand–Buxora–Xiva yo‘nalishlari bo‘yicha qatnov chastotasining oshirilishi va vagonlarning yangilanishi (2023-yilda 10 ta yangi vagon ishlab chiqarilgan, 47 tasi kapital ta’mirlangan, 34 tasi modernizatsiya qilingan [11]) aynan turistik talab eng yuqori bo‘lgan tarixiy shaharlar o‘rtasidagi mobillikni yaxshilashga qaratilgan.

Avtomobil transporti tizimida ham turizmga yo‘naltirilgan o‘zgarishlar kuzatilmoqda: 2023-yilda mamlakat bo‘yicha 1191 ta yangi avtobus va 782 ta mikroavtobus yo‘nalishlarga chiqarilgan, shundan 81 tasi Samarqand viloyatiga, 1000 tasi Toshkentga to‘g‘ri kelgan [11]. Jamoat transportini ustuvor harakatlantirish uchun ajratilgan maxsus yo‘lak (выделенная полоса)larning umumiy uzunligi 108,7 kilometrni tashkil etib, shundan Samarqandda 5,5 kilometr joriy etilgan [11]. Bunday infratuzilmaviy o‘zgarishlar shahar ichi va shaharlararo yo‘lovchi tashish tezligini oshirib, turistlarning manzillar o‘rtasidagi harakatlanish vaqtini qisqartirishga xizmat qilmoqda.

Havo transporti bo‘yicha ham ijobiy tendensiya kuzatiladi: tarif siyosatining yumshatilishi natijasida 2022-yil mart oyida havo orqali yo‘lovchi tashish narxlari o‘rtacha 1,2 foizga, yil boshidan beri esa 0,7 foizga arzonlashgan [12], bu esa havo transportidan foydalanish imkoniyatini kengaytirib, masofaviy mintaqalardagi turistik markazlarning yetib borish qulayligini oshirgan. Strategik hujjatlarga muvofiq, mintaqalardagi 11 ta xalqaro aeroportning o‘tkazish qobiliyatini ikki baravar oshirish va lokoster aviakompaniyalarning ichki marshrutlardagi ulushini 25 foizgacha yetkazish rejalashtirilgan [7], bu esa o‘rta va uzoq masofali turistik sayohatlarning narx jihatidan yanada qulayroq bo‘lishiga xizmat qiladi.

2-jadval

Avtotransport xizmatlari hajmi (yillik)

Klassifikator	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Respublika jami	24345,2	26541,4	31952,1	32395,7	42091,3	48058,6	57906,7	73439,0	95853,8
Qoraqalpog‘iston	762,3	858,7	1017,7	1001,9	1350,2	1473,1	1787,2	2432,5	3160,1
Andijon	2076,6	2324,7	2767,2	2679,4	3390,7	3947,3	4709,6	6120,3	7739,5
Buxoro	1838,4	2009,7	2538,7	2519,5	3095,5	3390,2	4213,7	5296,9	6930,4
Jizzax	586,9	663,5	820,5	906,5	1185,7	1281,6	1596,7	2100,3	2503,9
Qashqadaryo	1836,8	1987	2341,8	2332	3271,3	3715,3	4436,9	5281,3	6886,8
Navoiy	680,2	817,8	1083,2	1058,9	1339,1	1542,2	1888,6	2372,5	2964,4
Namangan	1327,5	1543,9	1990,9	1813,5	2471,4	2796,1	3404,6	4330	5731
Samarqand	3054,9	3206,4	3821,4	3738	5051,7	5825,9	7095,8	8996,8	11431,4
Surxondaryo	1122,2	1229,1	1453,4	1373	1777,7	2003,1	2379,9	2874,4	3673,8
Sirdaryo	403,6	438,1	516,1	582,3	644	688,4	793,8	1060,7	1362,3
Toshkent vil.	3117,7	3275	3810,4	4225,6	5461,1	6170,6	7545,1	9544,8	12274,9
Farg‘ona	2210,7	2377,9	2769,8	2952,7	3906	4553,4	5493	6936,2	9836,5
Xorazm	1331,6	1434,6	1695,8	1763	2300,1	2661,5	3083,3	4033,5	5109
Toshkent	3992,1	4370	5318,2	5443,7	6844,2	8008,8	9476,8	12053,9	16245,4

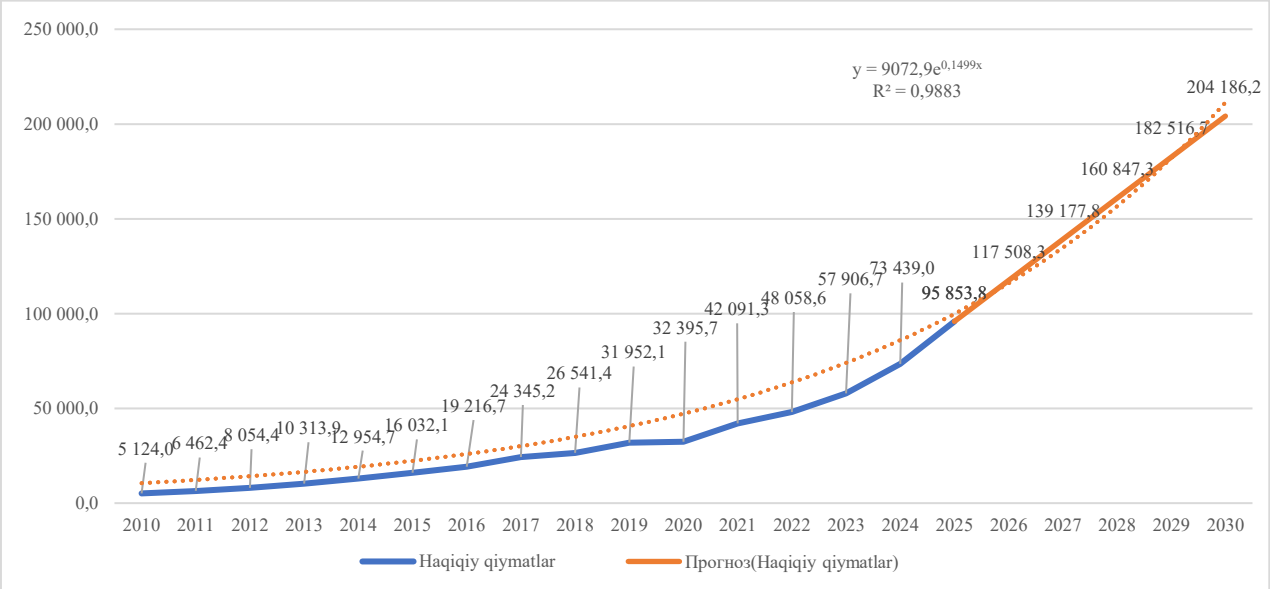
Manbaa: O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi

Eksponensial silliqlash usuli yordamida o‘tkazilgan prognoz tahlili shuni ko‘rsatdiki, mavjud o‘sish sur’atlari saqlanib qolgan taqdirda, 2026-yilga kelib temir yo‘l transportida tashiladigan yo‘lovchilar soni 11,5–12 million kishiga, jamoat transporti bilan qamrab olingan aholi punktlari ulushi esa rejalashtirilgan 95 foiz ko‘rsatkichiga yaqinlashishi mumkin. Shu bilan birga,

avtomobil transportining ulushi yuqori bo‘lib qolaverishi transport tizimining bir tomonlama rivojlanish xavfini saqlab qolmoqda, bu esa kelgusida diversifikatsiyalashgan transport siyosatini chuqurlashtirish zarurligini ko‘rsatadi.

1-rasm

Avtotransport xizmatlari hajmi (yillik) prognoz ko‘rsatkichlari



Manba: Muallif ishlanmasi

Diagrammada ko‘rsatilgan eksponensial trend chizig‘i quyidagi tenglama bilan ifodalangan: $y = 9072{,}9 \cdot e^{0{,}1499t}$.

Bu yerda y – avtotransport xizmatlari hajmi, t – vaqt

Bu shuni anglatadiki, ko‘rsatkich vaqt o‘tishi bilan doimiy foiz stavkasida (taxminan yiliga 15% atrofida, chunki 0,1499 — eksponentaning ko‘rsatkichi) o‘sib bormoqda, ya’ni o‘sish chiziqli emas, balki tezlashuvchi (geometrik) xarakterga ega.

Yaqinlashish darajasi (R^2)

$R^2 = 0{,}9883$ ko‘rsatkichi modelning aniqligini bildiradi — bu juda yuqori ko‘rsatkich (1 ga juda yaqin). Bu shuni anglatadiki, haqiqiy ma’lumotlarning 98,8 foizi aynan shu eksponensial model bilan tushuntiriladi, ya’ni tanlangan trend turi (eksponensial) ma’lumotlar xususiyatiga juda mos keladi va prognoz ishonchli asosga ega.

Dinamika tahlili

- 2010–2020-yillar: o‘sish nisbatan sekin va bir tekis kechgan (5 124 dan 32 395,7 gacha, ya’ni taxminan 6,3 baravar o‘sish 10 yilda).
- 2020–2025-yillar: o‘sish sezilarli tezlashgan (32 395,7 dan 95 853,8 gacha, ya’ni 5 yilda deyarli 3 baravar o‘sish) — bu eksponensial xususiyatning aniq namoyon bo‘lishi: mutlaq o‘sish miqdori yillar o‘tgani sari kattalashib bormoqda.
- 2026–2030-yillar (prognoz): tendensiya davom etib, 2030-yilga kelib qiymat 204 186,2 ga yetishi kutilmoqda — bu 2025-yilga nisbatan yana 2,1 baravar o‘sish.

Muhokama

Olingan natijalar xalqaro adabiyotda ilgari surilgan asosiy tezisni tasdiqlaydi: transport infratuzilmasining sifati va xilma-xilligi turistik destinatsiyaning raqobatbardoshligini belgilovchi muhim omildir [3; 4]. Biroq O‘zbekiston misolida o‘ziga xos xususiyat shundaki, transport

tizimining tarkibiy nomutanosibligi (avtomobil transportining 97 foizdan ortiq ulushi) hali ham saqlanib qolmoqda, bu esa, ayniqsa, ekologik va energiya samaradorligi nuqtai nazaridan uzoq muddatli barqarorlikka tahdid solishi mumkin. Duvalning xulosalariga muvofiq [6], transport bozorini liberallashtirish — xususan, bruto-shartnoma tizimining joriy etilishi (Toshkentda allaqachon amalda, Samarqand va boshqa viloyat markazlarida 2024-yil boshidan kuchga kirgan [11]) — xizmatlar sifatini oshirish va tariflarni barqarorlashtirishning samarali vositasi bo‘lishi mumkin.

Temir yo‘l va havo transportidagi sifat o‘zgarishlarining turistik oqim o‘sishi bilan yo‘nalishdosh kuzatilishi, transport-turizm integratsiyasini institutsional darajada mustahkamlash zarurligini ko‘rsatadi. Xususan, transport jadvallarini turistik mavsumiylik bilan moslashtirish, chegaradosh davlatlar (Tojikiston, Qirg‘iziston, Qozog‘iston, Rossiya) bilan tashkil etilgan xalqaro avtobus marshrutlari sonini ko‘paytirish (2023-yilda 22 ta marshrut bo‘yicha 374 ming kishi tashilgan [11]) mintaqaviy turizmni rag‘batlantirishning qo‘shimcha vositasi bo‘lib xizmat qilishi mumkin.

Shu bilan birga, tadqiqot natijalarini talqin qilishda ehtiyotkorlik zarur: yo‘lovchi tashish hajmi bilan turistik oqim o‘rtasidagi yo‘nalishdosh dinamika korrelyatsiyani anglatadi, biroq qat’iy sabab-oqibat bog‘liqligini isbotlamaydi, chunki ikkala ko‘rsatkich ham umumiy makroiqtisodiy o‘sish, chegara rejimlarining yengillashtirilishi va xalqaro tashviqot kampaniyalari kabi bir qator boshqa omillar ta’sirida shakllanadi. Shu sababli, kelgusi tadqiqotlarda ko‘p omilli regressiya tahlili yordamida transport va turizm o‘rtasidagi miqdoriy bog‘liqlikni chuqurroq baholash maqsadga muvofiqdir.

Xulosa va tavsiyalar

Grafik shuni ko‘rsatadiki, jarayon klassik “eksponensial o‘sish” modeliga mos keladi: dastlabki davrda sekin, so‘nggi davrda esa tobora tezlashuvchi o‘sish kuzatiladi. Modelning yuqori R^2 qiymati (0,99 ga yaqin) ushbu trend asosida qurilgan prognozning statistik jihatdan ishonchli ekanligini tasdiqlaydi, biroq shuni yodda tutish kerakki, eksponensial modellar uzoq muddatli prognozlarda real cheklovlarni (masalan, bozor to‘yinishi, infratuzilma sig‘imi) hisobga olmaydi, shu sababli 2026–2030 prognozlarini ehtiyotkorlik bilan, qo‘shimcha omillar (iqtisodiy, institutsional cheklovlar) bilan birga baholash tavsiya etiladi.

O‘tkazilgan tadqiqot yo‘lovchi tashish xizmatlarining turizm sohasini rivojlantirishdagi rolini statistik ma’lumotlar asosida tasdiqladi. Asosiy xulosalar quyidagicha jamlanishi mumkin: birinchidan, 2017–2025-yillar mobaynida yo‘lovchi tashish hajmining barqaror o‘sishi xorijiy turistlar oqimining jadal ko‘payishi bilan vaqt jihatidan mos kelmoqda; ikkinchidan, avtomobil transportining ustun mavqei saqlanib qolayotgan bo‘lsa-da, temir yo‘l va havo transportidagi sifat o‘zgarishlari aynan turistik talab yuqori bo‘lgan yo‘nalishlarga qaratilgan; uchinchidan, institutsional islohotlar (bruto-shartnoma tizimi, xalqaro marshrutlarning kengaytirilishi, tarif siyosatining yumshatilishi) transport-turizm integratsiyasini chuqurlashtirishga xizmat qilmoqda.

Yuqoridagilar asosida quyidagi amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi:

1) tarixiy-madaniy turistik markazlar (Samarqand, Buxoro, Xiva, Termiz, Shahrisabz) o‘rtasida yuqori tezlikdagi temir yo‘l qatnovlari chastotasini yanada oshirish va mavsumiy qo‘shimcha reyslar joriy etish;

2) mintaqaviy aeroportlarning o‘tkazish qobiliyatini kengaytirish bilan bir qatorda, lokoster aviakompaniyalar uchun soliq va boj imtiyozlarini kengaytirish orqali ichki aviachiptalar narxini pasaytirish;

3) transport va turizm tashkilotlari o‘rtasida yagona raqamli platforma (masalan, mavjud Info.uztrans.uz tizimi asosida) yaratib, turistik marshrutlar va transport jadvallarini real vaqt rejimida muvofiqlashtirish;

4) xalqaro chegaradosh avtobus marshrutlari sonini ko‘paytirish va ularning sifat standartlarini xalqaro talablarga moslashtirish;

5) transport tizimining ekologik barqarorligini ta’minlash maqsadida elektr va gibrid avtobuslarning turistik yo‘nalishlardagi ulushini bosqichma-bosqich oshirish.

Ushbu tavsiyalarning amalga oshirilishi nafaqat yo‘lovchi tashish xizmatlari sifatini oshirishga, balki O‘zbekistonning xalqaro turizm bozoridagi raqobatbardoshligini mustahkamlashga ham xizmat qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. O‘zbekiston Respublikasi Statistika agentligi. 2024-yilda O‘zbekistonga tashrif buyurgan xorijiy turistlar soni to‘g‘risida ma’lumot. — Toshkent, 2025.
2. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. 2025-yil yanvar–avgust oylarida mamlakatga tashrif buyurgan xorijiy fuqarolar statistikasi. — Toshkent, 2025.
3. Lumsdon L., Page S.J. Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium. — Oxford: Elsevier, 2004.
4. Page S.J. Transport and Tourism: Global Perspectives. — 3rd ed. — Harlow: Pearson Education, 2009.
5. Prideaux B. The role of the transport system in destination development // Tourism Management. — 2000. — Vol. 21, No. 1. — P. 53–63.
6. Duval D.T. Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows. — Clevedon: Channel View Publications, 2007.
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 11-noyabrdagi PF-60-son Farmoni. 2022–2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida.
8. Iqtisodiy tadqiqotlar va islohotlar markazi. O‘zbekistonda 2017–2022-yillarda yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichlari tahlili // Gazeta.uz tahliliy sharhi. — 2023.
9. O‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi. Toshkent shahrining yo‘lovchi tashish hajmidagi yetakchiligi to‘g‘risida ma’lumot. — Toshkent, 2021.
10. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Temir yo‘l transportida yo‘lovchilar tashish dinamikasi, 2000–2025-yillar. — Toshkent, 2026.
11. Toshkent shahar va viloyatlarda jamoat transporti tizimini isloh qilish bo‘yicha 2023-yil yakunlari // “Xitoy” jurnali tahliliy materiali. — 2024.
12. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Havo transporti orqali yo‘lovchi tashish narxlari dinamikasi. — Toshkent, 2022.