THE PERSPECTIVE OF NEW ERA SCIENCES
INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL
www.global-science-review.com
editor@global-science-review.com

O‘ZBEKISTONDA ZIYORAT TURIZMI YO‘NALISHLARIDA TRANSPORT VA LOGISTIKA XIZMATLARINI TAKOMILLASHTIRISH

Abdumo‘minov Asqarbek Anvar o‘g‘li
“Ipak yo‘li” turizm va madaniy meros xalqaro universiteti yetakchi mutaxassisi
email: asqarbekanvarovich@bk.ru
telephone: +998 97 145 09 22

Annotatsiya. Ushbu maqolada O‘zbekistonda ziyorat turizmi yo‘nalishlarining transport va logistika ta’minotini takomillashtirish masalalari hududiy turizm rivojlanishining infratuzilmaviy, iqtisodiy va xizmat sifati omillari bilan uzviy bog‘liq holda tahlil qilinadi. Ziyorat safarining qiymati faqat muqaddas maskan yoki tarixiy obyektning jozibadorligi bilan emas, balki sayohatchining manzilga yetib borishi, yo‘nalishlar o‘rtasida almashishi, oxirgi manzilgacha yetkazilishi, axborot olishi va qaytish jarayonining uzluksizligi bilan ham belgilanadi. Maqolada transport tugunlari, shaharlararo qatnov, “so‘nggi kilometr” xizmati, raqamli axborot, xizmat ko‘rsatish standartlari hamda talabni boshqarish ziyorat logistikasining asosiy bo‘g‘inlari sifatida ko‘rib chiqilgan. Hududiy turizm bo‘yicha avvalgi tahlillarda infratuzilma, investitsiya samaradorligi va inson kapitali turizmning iqtisodiy natijasini shakllantiruvchi muhim omillar ekani qayd etilganidan kelib chiqib, ziyorat turizmi uchun marshrutga asoslangan integratsiyalashgan logistika modeli taklif etiladi. Takliflarning amaliy natijasi safar vaqtini qisqartirish, transport almashuvlarini soddalashtirish, hududlararo ziyorat marshrutlarining yaxlitligini oshirish va mahalliy xizmatlar zanjirida turist xarajatlarining samaraliroq taqsimlanishiga erishish bilan izohlanadi.

Kalit so‘zlar: ziyorat turizmi, transport xizmati, turizm logistikasi, marshrut, “so‘nggi kilometr”, multimodal transport, hududiy turizm, xizmat sifati, raqamli axborot, infratuzilma.

1. Kirish

Ziyorat turizmi turistik harakatning o‘ziga xos shakli bo‘lib, unda sayohatning maqsadi tarixiy, ma’naviy va diniy ahamiyatga ega maskanlarni ziyorat qilish bilan belgilanadi. Bunday safarlarda tashrif buyuruvchining umumiy taassuroti ziyorat obyektining mazmuni bilan cheklanmaydi. Aeroport yoki temir yo‘l vokzalidan chiqishdan boshlab, shaharlararo harakat, mahalliy transport, yuk bilan yurish, to‘xtash joylari, yo‘l-yo‘riq axboroti, sanitariya va dam olish sharoiti hamda manzilga oxirgi masofani bosib o‘tish sifati yagona xizmat zanjirini hosil qiladi. Shu sababli ziyorat turizmini rivojlantirishda transport va logistika masalasini alohida xizmat emas, balki turistik mahsulotning tarkibiy qismi sifatida ko‘rish zarur.

O‘zbekistonda hududiy turizmni rivojlantirishga oid avvalgi tadqiqotlarda infratuzilma yetishmovchiligi, investitsiya samaradorligi, xizmat ko‘rsatish sifati va malakali kadrlar masalalari turizmning iqtisodiy natijalariga bevosita ta’sir etishi ko‘rsatib berilgan. 1995–2023 yillar kesimidagi tahliliy yondashuvda turistlar oqimining o‘zi avtomatik ravishda yuqori iqtisodiy samara bermasligi, natija ko‘proq infratuzilmaning tayyorligi, investitsiyaning yo‘nalishi va inson kapitalidan foydalanish darajasiga bog‘liq ekani ta’kidlangan. Mazkur xulosa ziyorat turizmi uchun ayniqsa dolzarb, chunki bu segmentda safarning uzluksizligi va qulayligi tashrif buyuruvchining marshrutni davom ettirish yoki qisqartirish qaroriga ta’sir qiladi.

Maqolaning maqsadi — O‘zbekistonda ziyorat turizmi yo‘nalishlari uchun transport va logistika xizmatlarini takomillashtirishning tashkiliy-amaliy mexanizmlarini ishlab chiqish, mavjud xizmat zanjiridagi uzilishlarni tizimlashtirish va marshrutga asoslangan integratsiyalashgan modelni taklif etishdir. Ushbu maqsadga erishish uchun transport tugunlari va ziyorat manzillari o‘rtasidagi

bog‘lanish, shaharlararo va mahalliy qatnovlarning o‘zaro muvofiqligi, “so‘nggi kilometr” muammosi, axborot ta’minoti, xizmat standartlari va logistika samaradorligini baholash mezonlari tahlil qilinadi.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili

Hududiy turizm bo‘yicha ilmiy adabiyotlarda turistik oqimning iqtisodiy natijasi birgina talab hajmiga emas, balki hududning raqobatbardoshligi, xizmatlar integratsiyasi va infratuzilma sifati bilan bog‘liqligi ko‘p marotaba qayd etiladi. Li, Liu va Lin (2024) turist xulq-atvori va hudud haqidagi tasavvur o‘rtasidagi bog‘lanishni tahlil qilib, tashrif buyuruvchining tanlovi tajriba sifatiga sezgir ekanini ko‘rsatadi. Transport nuqtayi nazaridan bu yondashuv marshrutning tushunarliligi, kutiladigan safar vaqti va xizmatning oldindan prognoz qilinishi turist qaroriga ta’sir qilishi mumkinligini anglatadi.

Kovshov, Lukyanova va Galin (2024) hududiy raqobatbardoshlikni mahalliy iqtisodiy rivojlanish bilan bog‘lab tahlil qiladilar. Ularning yondashuvini ziyorat turizmiga tatbiq etganda, ziyorat maskanining o‘zi kuchli turistik resurs bo‘lsa ham, unga borish qiyin, qatnovlar o‘zaro mos kelmagan yoki transport xarajati yuqori bo‘lsa, hududning amaliy raqobatbardoshligi pasayishi mumkin. Demak, transport xizmatining mavjudligi emas, balki uning marshrutning boshqa elementlari bilan uyg‘unligi muhim.

Ohorodnyk va Finger (2024) maxsus turizm turlarini mahalliy resurslar bilan integratsiya qilishni barqaror hududiy rivojlanish vositasi sifatida ko‘radilar. Ziyorat turizmi ham xuddi shunday nish segment hisoblanadi: transport oqimini faqat yirik shahar markazlarida to‘plab qo‘ymasdan, ziyorat marshruti bo‘ylab kichik xizmat ko‘rsatish nuqtalari, mahalliy tashuvchilar, ovqatlanish va joylashtirish subyektlari bilan bog‘lash hududiy iqtisodiy samaraning tarqalishiga yordam beradi.

Rehman, Iqbal va Iqbal (2024) infratuzilmaning barqarorligi va resurslardan oqilona foydalanish masalasiga e’tibor qaratadi. Ushbu yondashuv ziyorat yo‘nalishlarida transportni rejalashtirishda ham muhim: mavsumiy yoki ma’lum

kunlarda talab keskin oshadigan nuqtalarda doimiy ortiqcha quvvat yaratish o‘rniga moslashuvchan shuttle qatnovlari, oldindan buyurtma tizimi va talabga qarab transport vositalarini yo‘naltirish samaraliroq bo‘lishi mumkin.

Nijkamp, Kourtit va Moreno (2024) mintaqaviy rejalashtirishda noaniqlik va moslashuvchanlikni boshqarish zarurligini ta’kidlaydi. Ziyorat logistikasida ushbu tamoyil transport jadvali, turist oqimi, tirbandlik, ob-havo va mavsumiy talab kabi o‘zgaruvchan omillarni hisobga oladigan boshqaruv mexanizmlarini yaratishni talab etadi. Shunday qilib, adabiyotlar tahlili ziyorat turizmi uchun uchta asosiy nazariy tayanchni ajratish imkonini beradi: infratuzilmaviy bog‘liqlik, xizmatlar integratsiyasi va talabga moslashuvchan logistika.

Tadqiqot metodologiyasi

Tadqiqotda tizimli tahlil, qiyosiy yondashuv, xizmatlar zanjiri tahlili va muammoli-senariy usullaridan foydalanildi. Asosiy konseptual baza sifatida O‘zbekistonda hududiy turizm rivojlanishiga ta’sir etuvchi iqtisodiy va infratuzilmaviy omillarni o‘rgangan avvalgi tadqiqot natijalari qabul qilindi. U tadqiqotda 1995–2023 yillarga oid YaIM, turistlar tashrifi, tunashlar, davlat xarajatlari, investitsiya koeffitsienti va inson kapitali kabi ko‘rsatkichlar o‘rtasidagi munosabatlar tahlil qilingan. Mazkur maqolada esa ushbu natijalar bevosita takrorlanmaydi; ular ziyorat turizmidagi transport-logistika tizimini tushuntirish uchun kontekstual asos vazifasini bajaradi.

Tadqiqot obyekti — O‘zbekistondagi hududlararo ziyorat turizmi yo‘nalishlarida shakllanadigan transport-logistika xizmatlari tizimi. Tadqiqot predmeti — turistning safar boshlanish nuqtasidan ziyorat manziliga va keyingi manzilga o‘tishigacha bo‘lgan jarayonda xizmatlarning muvofiqligi, uzluksizligi va qulayligini belgilovchi tashkiliy mexanizmlar.

Tahlilda ziyorat safarining logistika zanjiri besh bosqichga ajratildi: mamlakat yoki hududga kirish transport tuguni; shaharlararo ko‘chish; mahalliy transfer; “so‘nggi kilometr”; ziyorat tugagandan keyingi qaytish yoki keyingi manzilga

ulanish. Har bir bosqich uchun vaqt yo‘qotilishi, transport almashuvlari soni, axborotning aniqligi, xizmatning jismoniy qulayligi va marshrut uzluksizligi asosiy baholash mezonlari sifatida olindi.

Ziyorat turizmi yo‘nalishlarining transport-logistika xususiyatlari

O‘zbekistondagi ziyorat turizmi ko‘p markazli xususiyatga ega. Turist bir safar davomida Toshkent, Samarqand, Buxoro, Surxondaryo yoki boshqa hududlardagi bir nechta ziyorat nuqtalarini birlashtirishi mumkin. Shu sababli ziyorat logistikasining asosiy vazifasi bitta obyektga transport yetkazib berish emas, balki ketma-ket manzillar o‘rtasida qulay va oldindan tushunarli harakat zanjirini shakllantirishdir.

Transport tizimida eng ko‘p uchraydigan muammo xizmatlarning bo‘laklanganligidir. Masalan, shaharlararo poyezd yoki avtobus jadvali mahalliy transfer bilan mos kelmasa, turistning kutish vaqti ortadi. Ziyorat maskani shahar markazidan tashqarida joylashgan holatlarda esa “so‘nggi kilometr” bosqichi butun safarning eng murakkab qismiga aylanishi mumkin. Turist asosiy yo‘lning katta qismini tez bosib o‘tsa ham, oxirgi 10–30 kilometrda aniq qatnov, narx va yo‘l-yo‘riq bo‘lmasa, umumiy xizmat sifati past baholanadi.

Ziyorat turizmining yana bir xususiyati tashrif buyuruvchilarning yosh va jismoniy imkoniyatlari jihatidan turlicha bo‘lishidir. Keksalar, oilaviy guruhlar yoki katta yuk bilan harakatlanayotgan sayohatchilar uchun uzoq piyoda yurish, ko‘p marta transport almashtirish va navbatda kutish oddiy turistga qaraganda katta to‘siq yaratishi mumkin. Shuning uchun logistika samaradorligi faqat tezlik bilan emas, kirish imkoniyati, o‘rindiq, soyabon, sanitariya sharoiti, yukni joylashtirish, aniq belgilash va xavfsiz tushib-chiqish nuqtalari bilan ham o‘lchanishi lozim.

Ziyorat marshrutlari ko‘pincha ma’lum vaqt oralig‘ida talabning notekis taqsimlanishi bilan ham ajralib turadi. Ayrim mavsumlar, dam olish kunlari yoki diniy sanalarda tashrif sonining oshishi transportga qisqa muddatli yuqori bosim keltirib chiqaradi. Bunday vaziyatda doimiy quvvatni keskin oshirish iqtisodiy

jihatdan samarasiz bo‘lishi mumkin; aksincha, talabga mos ravishda qo‘shimcha shuttle, vaqtinchalik parkovka, guruh transporti va oldindan bronlash mexanizmlarini ishga tushirish maqsadga muvofiq.

1-jadval. Ziyorat turizmi transport-logistika zanjirining asosiy bo‘g‘inlari

Bosqich	Asosiy muammo	Takomillashtirish chorasi	Kutiladigan natija
Kirish transport tuguni	Transport turi va keyingi qatnov haqida axborot tarqoqligi	Vokzal va aeroportlarda ziyorat marshrutlari bo‘yicha yagona axborot nuqtasi, QR yo‘riqnoma va transfer oynasi	Turistning ilk qaror qabul qilish vaqti qisqaradi
Shaharlararo ko‘chish	Jadval va transferlar o‘zaro mos emas	Poyezd, avtobus va guruh transferlarini vaqt bo‘yicha bog‘lash, paket jadval yaratish	Kutish va transport almashtirish xarajati kamayadi
Mahalliy transfer	Narx va qatnov standartining bir xil emasligi	Litsenziyalangan shuttle va belgilangan tarif/interval tizimi	Xizmatning prognoz qilinishi va ishonchliligi oshadi
“So‘nggi kilometr”	Ziyorat maskanigacha muntazam qatnov	Kichik sig‘imli shuttle, piyoda yo‘laklari,	Manzilga yetib borish osonlashadi,

Bosqich	Asosiy muammo	Takomillashtirish chorasi	Kutiladigan natija
	yoki aniq yo‘l-yo‘riq yetishmasligi	belgilash, park-and-ride yechimlari	tirbandlik kamayadi
Keyingi manzil yoki qaytish	Safarning davomi haqida oldindan aniq reja tuzish qiyin	Bir marshrut ichida ulanish jadvali va yagona bronlash/ma’lumot xizmatini joriy etish	Hududlararo ziyorat marshruti uzluksizligi oshadi

Transport va logistika xizmatlaridagi asosiy muammolar

Birinchi muammo — transport turlarining funksional jihatdan ajralib qolishi. Turist uchun poyezd, avtobus, taksi yoki mahalliy shuttle alohida xizmat emas; ular bir safarning ketma-ket qismlaridir. Agar tizimlar bir-biridan mustaqil rejalashtirilsa, turistning umumiy vaqt xarajati oshadi. Shu sababli ziyorat turizmi logistikasida “transport vositasi samaradorligi”dan ko‘ra “eshikdan eshikkacha safar samaradorligi” asosiy ko‘rsatkich bo‘lishi kerak.

Ikkinchi muammo — “so‘nggi kilometr”ning yetarli boshqarilmasligi. Yirik transport tugunigacha qulay qatnov mavjud bo‘lsa ham, ziyorat obyektigacha bo‘lgan oxirgi masofa norasmiy transportga, tasodifiy taksiga yoki uzoq piyoda yo‘lga bog‘liq bo‘lib qolishi mumkin. Aynan shu bosqichda narx shaffofligi, xavfsizlik va vaqtning prognoz qilinishi pasayadi.

Uchinchi muammo — axborot logistikasining transport logistikasidan ajralganidir. Turist uchun yo‘nalish xaritasi, ketish va kelish vaqti, transfer nuqtasi, tarif, to‘lov usuli va ziyorat obyektining ish rejimi bir tizimda ko‘rinishi kerak. Aks holda, fizik transport mavjud bo‘lsa ham, undan foydalanish qiyinlashadi. Demak,

ziyorat logistikasi nafaqat yo‘l va transport, balki ma’lumot oqimini boshqarish tizimidir.

To‘rtinchi muammo — turli guruhlarning ehtiyojlari bir xil deb qaralishidir. Keksalar, bolali oilalar, xorijiy sayohatchilar, mustaqil turistlar va tashkil etilgan guruhlarning transport talabi bir xil emas. Ziyorat turizmi xizmatlarini standartlashtirishda universal minimum talablar bilan bir qatorda, moslashuvchan servis paketlari ham ishlab chiqilishi lozim.

Beshinchi muammo — xizmat sifati bo‘yicha muntazam o‘lchovning yetishmasligi. Transportda yo‘lovchi soni, reyslar soni yoki masofa kabi operatsion ko‘rsatkichlar ko‘pincha mavjud, biroq turist uchun muhim bo‘lgan transfer vaqti, kechikish, yo‘l topish qiyinligi, axborotdagi xato yoki qayta transport almashtirish kabi ko‘rsatkichlar alohida kuzatilmaydi. Natijada logistika muammosi turist shikoyatidan keyingina ko‘rinishi mumkin.

Transport-logistika xizmatlarini takomillashtirish yo‘nalishlari

Birinchi yo‘nalish — ziyorat marshrutlarini alohida obyektlar yig‘indisi emas, transport zanjiri sifatida loyihalash. Bunda yirik kirish nuqtalari “hub”, ziyorat maskanlari esa ularga bog‘langan “spoke” nuqtalari sifatida ko‘riladi. Hub-and-spoke tamoyili bir nechta kichik yo‘nalishlarni tartibsiz shaklda boshqarish o‘rniga, turist oqimini ma’lum transfer markazlari orqali muvofiqlashtirish imkonini beradi. Bunda transfer markazi faqat transport bekati emas, balki axborot, sanitariya, kutish, bagaj va qisqa dam olish xizmati mavjud tugun bo‘lishi kerak.

Ikkinchi yo‘nalish — shaharlararo qatnov va mahalliy shuttle jadvalini muvofiqlashtirish. Masalan, asosiy poyezd yoki avtobus kelganidan keyin 15–30 daqiqalik mantiqiy vaqt oralig‘ida ziyorat manziliga shuttle jo‘nashi turist uchun katta qulaylik yaratadi. Bunday sinxronlashtirish yangi yirik infratuzilma qurishdan ko‘ra kamroq xarajat bilan sezilarli xizmat samarasini berishi mumkin.

Uchinchi yo‘nalish — “so‘nggi kilometr” uchun alohida xizmat standartini joriy etish. Standart qatnov intervali, transport vositasining minimal qulayligi, bagaj

uchun joy, narx shaffofligi, yo‘nalish belgisi, keksalar va harakatlanishi cheklangan shaxslar uchun kirish imkoniyati kabi mezonlarni qamrab olishi lozim. Ziyorat maskani yaqinidagi avtomobil tirbandligini kamaytirish uchun park-and-ride modeli ham qo‘llanishi mumkin: yirik avtobuslar tashqi parkovkada qoladi, oxirgi qism kichik shuttle orqali amalga oshiriladi.

To‘rtinchi yo‘nalish — yagona raqamli axborot qatlamini yaratish. Turist bitta interfeys orqali marshrutni ko‘rishi, transport turlarini taqqoslashi, transfer nuqtalarini aniqlashi, taxminiy safar vaqtini bilishi va imkon qadar chiptani oldindan rasmiylashtirishi kerak. Bunda raqamli yechimning maqsadi alohida ilova yaratishning o‘zi emas, balki mavjud transport axborotini ziyorat marshruti mantiqida birlashtirishdir.

Beshinchi yo‘nalish — guruh va individual turist logistikasini differensial boshqarish. Tashkil etilgan guruhlar uchun avtobus kirishi, tushirish-chiqarish zonasi va kutish joyi muhim bo‘lsa, individual turistlar uchun qatnov chastotasi, onlayn to‘lov va navigatsiya ustuvor. Bitta infratuzilma ichida ushbu ikki oqimni to‘g‘ri ajratish ziyorat maskani atrofidagi tirbandlik va tartibsiz parkovkani kamaytiradi.

Oltinchi yo‘nalish — logistika xizmatlarini mahalliy iqtisodiyot bilan bog‘lash. Transfer bekatlari va marshrutlar mahalliy ovqatlanish, hunarmandchilik, savdo, gidlik va joylashtirish xizmatlari bilan birlashtirilsa, transport faqat xarajat elementi bo‘lib qolmay, hududdagi iqtisodiy faollikni taqsimlovchi mexanizmga aylanadi. Bu yondashuv hududiy turizmning iqtisodiy samarasi turist oqimi soniga emas, balki xizmatlar zanjirining qanchalik chuqur integratsiya qilinganiga bog‘liq degan umumiy xulosaga mos keladi.

2-jadval. Ziyorat logistikasini baholash uchun tavsiya etiladigan ko‘rsatkichlar

Ko‘rsatkich	Mazmuni	Boshqaruvdagi ahamiyati
Umumiy safar vaqti	Transport tugunidan ziyorat manziligacha sarflangan jami vaqt	Marshrutdagi yashirin kutish va kechikishlarni aniqlaydi
Transferlar soni	Bir manzilga yetish uchun transport almashtirishlar miqdori	Keksalar va oilaviy turistlar uchun qulaylikni baholaydi
Kutish vaqti	Reyslar orasidagi majburiy vaqt yo‘qotilishi	Jadvalni sinxronlashtirish ehtiyojini ko‘rsatadi
“So‘nggi kilometr” vaqti	Asosiy transport tugunidan ziyorat obyektigacha bo‘lgan vaqt	Mahalliy shuttle va yo‘l infratuzilmasining sifatini aks ettiradi
Axborot aniqligi	Jadval, tarif va yo‘nalish ma’lumotlarining amaldagi holatga mosligi	Turistning noaniqlik va xato qarorlarini kamaytiradi
Kirish imkoniyati	Keksalar va harakatlanishi cheklangan shaxslar uchun foydalanish qulayligi	Inklyuziv xizmat standartini nazorat qiladi
Qoniqish darajasi	Transport-logistika xizmatining turist tomonidan baholanishi	Operatsion ko‘rsatkichlarni real foydalanuvchi tajribasi bilan bog‘laydi

Natijalar va muhokama

Olib borilgan tahlil ziyorat turizmidagi transport masalasi infratuzilma hajmidan ko‘ra ko‘proq bog‘lanish sifati bilan izohlanishini ko‘rsatadi. Turist uchun yo‘lning bir qismi juda tez, ikkinchi qismi esa noaniq bo‘lsa, butun marshrut sifati eng zaif bo‘g‘in bilan baholanadi. Shu sababli transport investitsiyalarining samaradorligini faqat yangi yo‘l, yangi avtobus yoki qo‘shimcha qatnov soni bilan emas, turistning umumiy safar vaqtiga, transferlar soniga va xizmatning tushunarliligiga ta’siri orqali baholash maqsadga muvofiq.

Hududiy turizm bo‘yicha avvalgi iqtisodiy tahlilda turistlar sonining o‘sishi o‘z-o‘zidan yuqori YaIM natijasini kafolatlamasligi, investitsiya va inson kapitali ko‘rsatkichlari esa iqtisodiy samarani kuchaytiruvchi muhim omillar bo‘lishi mumkinligi ko‘rsatilgan. Ziyorat logistikasida bu xulosa shunday talqin qilinadi: qo‘shimcha turist oqimini jalb qilishdan oldin marshrutning qabul qilish qobiliyati, xizmat sifati va transport almashuvlari tayyor bo‘lishi kerak. Aks holda, tashriflar soni ortishi tirbandlik, kutish va xizmat sifati pasayishi orqali salbiy tajribani kuchaytirishi mumkin.

Inson kapitali transport-logistika tizimida ham muhim. Haydovchi, dispetcher, transfer koordinatori, vokzal xodimi, gid va axborot markazi xodimi bir-biridan ajralgan kasblar sifatida emas, turistning yagona safar tajribasini shakllantiruvchi tizim elementlari sifatida ishlashi kerak. Chet tilida minimal muloqot, ziyorat maskanlari bo‘yicha asosiy yo‘nalish bilimlari, tarif va jadvalni aniq tushuntirish, keksalar bilan ishlash kabi ko‘nikmalar logistika infratuzilmasining “yumshoq” qismi hisoblanadi.

Taklif etilgan modelning yana bir afzalligi — katta kapital xarajatlarisiz xizmat sifatini oshirish imkoniyatidir. Jadvalni muvofiqlashtirish, aniq belgilash, transfer nuqtalarini qayta tashkil etish, QR-axborot, oldindan bronlash va talab yuqori kunlarda qo‘shimcha shuttle qo‘yish kabi choralar ko‘pincha yangi yirik obyekt qurishdan arzonroq. Shuning uchun ziyorat turizmida avval jarayonni

optimallashtirish, keyin zarur bo‘lsa fizik quvvatni kengaytirish tamoyili maqsadga muvofiq.

Shu bilan birga, transport tizimini haddan tashqari markazlashtirish ham maqsadga muvofiq emas. Har bir hududning geografik joylashuvi, ziyorat obyektlari soni, turist profili va mavsumiyligi turlicha. Shuning uchun yagona standartlar minimal xizmat sifatini belgilashi, operatsion model esa hududiy xususiyatlarga mos ravishda ishlab chiqilishi kerak. Masalan, zich turistik shaharda piyoda va mikroshuttle yechimi samarali bo‘lishi mumkin, uzoqroq hududda esa oldindan bron qilinadigan guruh transferi ustunlik qiladi.

Amaliy takliflar

1. Ziyorat marshrutlari uchun “transport pasporti” ishlab chiqish. Har bir asosiy yo‘nalishda kirish nuqtasi, shaharlararo qatnov, mahalliy transfer, “so‘nggi kilometr”, parkovka, piyoda masofasi, sanitariya va axborot nuqtalari yagona xaritada ko‘rsatilishi kerak.

2. Yirik transport tugunlarida ziyorat transfer oynalarini tashkil etish. Ular chipta sotishdan ko‘ra kengroq funksiyani bajarib, turistga keyingi manzil, transfer vaqti va marshrut bo‘yicha bir joyda yo‘l-yo‘riq berishi lozim.

3. Asosiy qatnovlar bilan sinxron shuttle jadvalini sinov tariqasida joriy etish. Dastlab eng talab yuqori yo‘nalishlarda pilot loyiha o‘tkazilib, kutish vaqti va turist qoniqishidagi o‘zgarish o‘lchanishi mumkin.

4. “So‘nggi kilometr” xizmati uchun minimal standart joriy etish. Unda transport vositasining xavfsizligi, belgilangan tarif, qatnov oralig‘i, bagaj joyi, inklyuziv kirish va haydovchining xizmat ko‘rsatish talablari belgilanishi zarur.

5. Raqamli axborotni yagona marshrut mantig‘ida birlashtirish. Turist transport operatorlari nomini izlashga majbur bo‘lmasdan, “qayerdan — qayerga — qachon” tamoyili bo‘yicha to‘liq yo‘lni ko‘rishi kerak.

6. Talab yuqori davrlar uchun moslashuvchan transport rejasini tuzish. Qo‘shimcha avtobus, vaqtinchalik parkovka, piyoda oqimini boshqarish va alohida tushirish-chiqarish zonalari oldindan rejalashtirilsa, ortiqcha tirbandlik kamayadi.

7. Logistika xizmatlari samaradorligini KPI orqali monitoring qilish. Umumiy safar vaqti, transferlar soni, kechikish, axborot xatosi, turist qoniqishi va “so‘nggi kilometr” vaqti doimiy kuzatilishi kerak.

8. Mahalliy xizmat ko‘rsatuvchilarni logistika zanjiriga integratsiya qilish. Transfer va bekat nuqtalarini mahalliy ovqatlanish, hunarmandchilik va gidlik xizmatlari bilan bog‘lash turist xarajatlarining hudud ichida ko‘proq qolishiga xizmat qiladi.

Xulosa

O‘zbekistonda ziyorat turizmi salohiyatidan samarali foydalanish uchun transportni ziyorat obyektiga olib boruvchi oddiy vosita sifatida emas, balki turistik mahsulotning tarkibiy qismi sifatida boshqarish zarur. Ziyorat marshrutining sifati aeroport, vokzal, shaharlararo qatnov, mahalliy transfer, “so‘nggi kilometr”, axborot va qaytish bosqichlarining qanchalik uzviy bog‘langaniga bog‘liq.

Tahlil shuni ko‘rsatadiki, eng katta imkoniyat transport quvvatini cheksiz oshirishda emas, mavjud xizmatlarni marshrut bo‘yicha integratsiya qilishda namoyon bo‘ladi. Jadvalni sinxronlashtirish, transfer markazlarini shakllantirish, “so‘nggi kilometr”ni standartlashtirish, raqamli axborotni birlashtirish va xizmat sifatini muntazam o‘lchash ziyorat safarining vaqt va tashkiliy xarajatlarini kamaytiradi.

Hududiy turizm bo‘yicha ilgari olingan xulosalar ham turistlar sonidan ko‘ra infratuzilma samaradorligi, investitsiya sifati va inson kapitaliga ko‘proq e’tibor qaratish zarurligini ko‘rsatadi. Shu nuqtayi nazardan, ziyorat turizmi transport-logistika tizimini takomillashtirish yangi tashriflarni jalb qilish bilan bir qatorda, mavjud turist oqimining hududda uzoqroq qolishi, ko‘proq manzilga borishi va mahalliy xizmatlardan kengroq foydalanishi uchun ham sharoit yaratadi.

Kelgusidagi tadqiqotlarda taklif etilgan ko‘rsatkichlar real ziyorat marshrutlarida dala kuzatuvi, turistlar so‘rovi va transport jadvali ma’lumotlari asosida o‘lchanishi maqsadga muvofiq. Bu turli hududlar uchun alohida logistika indekslarini shakllantirish va investitsiya qarorlarini aniq muammoli nuqtalarga yo‘naltirish imkonini beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Li, Y., Liu, Y., & Lin, Y. (2024). Human psychology as a driver of tourism development: The effect of regional personality traits. Annals of Tourism Research.

2. Kovshov, V., Lukyanova, M., & Galin, Z. (2024). International regional competitiveness of rural territories as a factor of their socio-economic development: Methodological aspects. Heliyon.

3. Ohorodnyk, V., & Finger, R. (2024). Envisioning the future of agri-tourism in Ukraine: From minor role to viable farm households and sustainable regional economies. Journal of Rural Studies.

4. Rehman, A., Iqbal, S., & Iqbal, R. T. (2024). Multifaceted impacts of widespread renewable energy integration on socioeconomic, ecological, and regional development. Sustainable Futures.

5. Nijkamp, P., Kourtit, K., & Moreno, C. (2024). Old wisdom and the new economic geography: Managing uncertainty in 21st century regional and urban development. Regional Science Policy & Practice.

6. Robinson, R. N. S. (2019). Sustaining precarity: Critically examining tourism and employment. Journal of Sustainable Tourism, 27(7), 1008–1025.

7. Sheller, M. (2020). Reconstructing tourism in the Caribbean: Connecting pandemic recovery, climate resilience, and sustainable tourism through mobility justice. Journal of Sustainable Tourism, 1–14.