

TRANSPORT INFRASTRUKTURASINING TURISTIK HUDUDLAR OCHIQLIGI VA TURISTIK OQIMLAR GEOGRAFIYASIGA TA'SIRI

Qaljanbaev Aqilbek

Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universiteti,

Geografiya va tabiiy resurslar fakulteti

Email: aqilbekqaljanbaev654@gmail.com

ORCID: 0009-0001-9786-6198

Annotatsiya. Tezisdan transport infratuzilmasining turistik hududlar ochiqligi va turistik oqimlar geografiyasiga ta'siri xorijiy, MDH, O'zbekiston va Qoraqalpog'iston tadqiqotlari asosida tahlil qilingan. O'zbekiston uchun 2003-2019 yillar gravitatsion model natijalari, Toshkentdan tanlangan yo'nalishlarga yetib borish vaqti va narxi hamda 2024-2025 yillarda Qoraqalpog'istonda yo'lga qo'yilgan yangi qatnovlar qiyoslangan. Tezyurar poyezd bilan bog'langan tarixiy shaharlar yo'lagi transport jihatidan qulayroq ekani, Qoraqalpog'iston esa asosan havo transportiga tayanishi, 2024-yilda hududga kelgan xorijiy turistlar rejadan yuqori bo'lsa-da, mamlakat oqimining taxminan 2,5 % ini tashkil etishi aniqlangan.

Kalit so'zlar: transport infratuzilmasi, transport ochiqligi, turistik oqimlar, gravitatsion model, Qoraqalpog'iston, Afrosiyob, hududiy tafovut.

Annotation. The thesis analyses how transport infrastructure affects the accessibility of tourist areas and the geography of tourist flows, drawing on research from abroad, the CIS, Uzbekistan and Karakalpakstan. It compares gravity-model results for Uzbekistan (2003–2019), travel time and fares from Tashkent to selected destinations, and new services launched in Karakalpakstan in 2024–2025. Historic cities linked by high-speed rail are found to be more accessible, whereas Karakalpakstan relies mainly on air transport; its 2024 foreign arrivals exceeded the plan but made up only about 2.5 % of the national flow.

Keywords: transport infrastructure, accessibility, tourist flows, gravity model, Karakalpakstan, Afrosiyob, regional disparities.

Turistik hududning ochiqligi uning turist yuboruvchi hududlar bilan transport orqali bog'langanligi - yo'l vaqti, narxi, qatnov chastotasi va transport turlari bilan belgilanadi. O'zbekistonda 2025-yilda 11,7 mln xorijiy turist qabul qilindi, biroq yo'nalishlar transport jihatidan bir xil qulay emas. Tadqiqot maqsadi transport infratuzilmasining turistik oqimlar geografiyasiga ta'sirini adabiyotlar va statistik ma'lumotlar asosida baholashdir. Adabiyotlar tahlili, qiyosiy-geografik va statistik usullar hamda transport qulayligi koeffitsiyenti usulidan foydalanildi.

**1-jadval. Transport infratuzilmasi va turizm bo'yicha
tadqiqotlar (muallif tuzgan)**

Daraja	Manba	Asosiy natija
Xorij	Khadaroo, Seetanah (2008)	28 mamlakat, 1990–2000 yillar panel ma'lumoti: transport infratuzilmasi turistik oqimlarning muhim determinanti
Xorij	Gołembski, Majewska (2018)	Polsha, 33 mamlakat, 2008–2016 yillar: transport infratuzilmasi kirish turizmiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi
Xorij	Li va boshq. (2019), Yu va boshq. (2023)	Xitoyda tezyurar temir yo'l va transport tarmoqlarining turizm hamda meros turizmiga ta'siri
MDH	Гищук, Пилипец (2016); Tanina, Tanin (2024)	Chernovtsi: transport qulayligi koeffitsiyenti; Sankt-Peterburg aglomeratsiyasi: turistik oqim va transport ko'rsatkichlari bog'liqligi
O'zbekiston	Karimov va boshq. (2023); Mirzaev, Janzakov (2020)	22 mamlakat, 2003–2019 yillar: transport turlarining ta'siri MDH va MDH'dan tashqari bozorlarda farqli; MDH misolida xalqaro turizm determinantlari

Karimov va boshq. tahlilni butun mamlakat darajasida o'tkazib, viloyatlar kesimidagi keyingi tadqiqotlar zarurligini qayd etgan. Qoraqalpog'iston bo'yicha transport ochiqqligini miqdoriy baholovchi tadqiqot topilmadi bu ilmiy bo'shliqdir.

Karimov va boshq. 22 mamlakat va 255 kuzatuv asosida O'zbekistonga turist oqimini baholab ($R^2 > 0,83$), 2-jadvaldagi natijalarni olgan: quruqlik transporti infratuzilmasi 1 % ga oshganda turistlar soni 0,39 % ga oshadi, havo transportining ahamiyati 2016–2019 yillarda 0,29 dan 0,43 gacha ortgan, masofa esa oqimni kamaytiradi. MDH bozorlari uchun quruqlik transporti, boshqa mamlakatlar uchun havo transporti ko'proq ahamiyatli.

2-jadval. O'zbekistonga turist oqimining transport elastikligi

Ko'rsatkich (elastiklik)	Koeffitsiyent	Davr / guruh
Quruqlik transporti (yo'l, temir yo'l, suv yo'llari)	0,39	umumiy baho
Havo transporti	0,29 → 0,43	2003–2015 → 2016–2019
Poytaxtlar orasidagi masofa	–0,864	2003–2015
Quruqlik transporti: MDH / MDH'dan tashqari	0,35 / 0,29	2003–2019
Havo transporti: MDH / MDH'dan tashqari	0,31 / 0,39	2003–2019

Koeffitsiyentlar logarifmik shakldagi gravitatsion model baholari; masofa koeffitsiyenti teskari bog'liqlikni bildiradi.

MDH tadqiqotlari ham shuni tasdiqlaydi. Sankt-Peterburgda turistik oqim bilan shahar atrofi temir yo'l tashuvlari o'rtasida $r > 0,8$, avtobus tashuvlari bilan $r > 0,6$ bog'liqlik aniqlangan; 2020-yilda shaharga oqim 3,5 baravardan ortiq, Leningrad viloyatida taxminan 20 % kamaygan. Chernovtsida eng yaqin aeroportlarning qulaylik koeffitsiyenti masofa bilan tushadi: 135 km da 0,823, 268 km da 0,641, 359 km da 0,363; meros ob'ektlari bo'yicha o'rtacha 0,79, eng zaif bo'g'in - kelish punktlaridan yetib borish (0,68).

O'zbekistonda «Afrosiyob» 2023-yilda 1,47 mln yo'lovchi tashigan (temir yo'l yo'lovchilarining 15,2 %), 2030-yilga 3,25 mln ko'zda tutilgan. 3-jadvalda Toshkentdan tanlangan yo'nalishlarga yetib borish ko'rsatkichlari berilgan.

3-jadval. Toshkentdan tanlangan turistik yo'nalishlarga yetib borish

Yo'nalish (Toshkentdan)	Transport	Yo'l vaqti	Eng arzon narx, ming so'm	k _t *
Samarqand	Afrosiyob	2 s 25 d	294 (ekonom)	0,7
Buxoro	Afrosiyob	4 s 06 d	484 (ekonom)	0,5
Nukus (806 km)	Aviareys	1 s 50 d	672	0,8

*k_t – shkala bo'yicha faqat yo'l vaqtini hisobga oluvchi koeffitsiyent. Afrosiyob narxi 2025-yil fevral, aviareys narxi 2026-yil oktyabr holatida; kutish va yer usti vaqti, qatnov chastotasi hisobga olinmagan.

Jadvalga ko'ra, Nukusga havo yo'li vaqt jihatidan tez, biroq aviareys narxi Samarqand va Buxoroga Afrosiyob ekonom chiptasidan mos ravishda 2,3 va 1,4 baravar yuqori, hududga yetib borish asosan bitta transport turiga bog'liq; Toshkent-Nukus uchun haftasiga 18 reys ko'rsatilgan. 4-jadvalda so'nggi qatnovlar keltirilgan.

4-jadval. Qoraqalpog'istonda yangi transport qatnovlari (2024-2025)

Vaqt	Qoraqalpog'istondagi yangi transport bog'lanishlari
2024-yil fevral (qaror)	Istanbul–Nukus–Toshkent reyslari 1-apreldan; Mo'ynoq va Zominga ayrim fuqarolar uchun 50 % chegirma ko'zda tutildi
2024-yil mart–may	Nukus–Mo'ynoq (Silk Avia), Olmaota–Nukus (FlyArystan), Nukus–Istanbul va Nukus–Olmaota (Uzbekistan Airways) reyslari e'lon qilindi
2025-yil fevral	Nukus–Beyneu yo'lovchi poyezdi qatnovi (28-fevraldan)
2025-yil sentyabr– oktyabr	Urganch–Nukus poyezdi; Qo'ng'iro't–Nukus o'rtasida har kuni qatnovchi poyezd (e'lon sanalari)

Natijada 2024-yilda Qoraqalpog'istonga 200,7 ming xorijiy turist kelgan [17], reja esa 110 ming edi [14], ya'ni bajarilish taxminan 182 %. Biroq bu mamlakat oqimining taxminan 2,5 % i, hudud maydoni esa mamlakatning taxminan 37 % i. Mehmonxona xonalari bandligi 2022-yildagi 35 % dan 2026-yilda 74 % gacha oshirilishi ko'zda tutilgan. Yangi qatnovlar bilan oqim o'sishi o'rtasidagi sababiy bog'liqlik bu ishda sinalmagan.

Adabiyotlar transport infratuzilmasi turistik oqimlar geografiyasining muhim omili ekanini ko'rsatadi: O'zbekiston uchun quruqlik transporti elastikligi 0,39, havo transporti 0,43 (2016–2019). Toshkentdan Samarqand va Buxoroga tezyurar poyezdda arzonroq yetib borish mumkin, Qoraqalpog'istonga esa asosan aviareys qulay, uning narxi 1,4–2,3 baravar yuqori. Hudud rejani oshirib bajargan bo'lsa-da, mamlakat oqimidagi ulushi kichik. Cheklovlar: yetib borish taqqoslashi uchta yo'nalish bilan cheklangan; turistlar soni manbalarda turlicha hisoblanadi (2019-yil uchun 6,7 mln va 8,3 mln); tuman darajasidagi oqim ma'lumoti yo'q. Keyingi bosqichda tumanlar kesimida GIS asosida transport qulayligi koeffitsiyentini hisoblash zarur.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Afrosiyob poyezdlari yangi jadval asosida harakatlanadi // Spot.uz. – 2025-yil 13-dekabr. URL: <https://www.spot.uz/oz/2025/12/13/afrosiyob/>
2. Bolqiboyeva U.B. O'zbekistonda turizmni rivojlantirish istiqbollari. – Toshkent: CEDR, 2024. URL: <https://cedr.uz/2024/10/04/>
3. Karimov M., Jeong J.Y., Sobirov Y., Choi C. The role of transportation infrastructure in the development of international tourism in Uzbekistan // Journal of Tourism & Development. – 2023. – No. 41. – P. 403–420. DOI: 10.34624/rtd.v41i0.30576
4. Li L.S., Yang F.X., Cui C. High-speed rail and tourism in China: An urban agglomeration perspective // International Journal of Tourism Research. – 2019. – Vol. 21, No. 1. – P. 45–60.
5. Milliy statistika qo'mitasi. 2025-yilda O'zbekistonga 11,7 million nafar turist kelgan. URL: <https://stat.uz/uz/matbuot-markazi/qo-mita-yangiliklar/66309-2025-jilda-zbekistonga-11-7-million-nafar-turist-kelgan-2>
6. «Nukus» tegli maqolalar // Spot.uz. URL: <https://www.spot.uz/oz/tag/nukus/>
7. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2024-yil 12-yanvardagi PF-9-son Farmoni «Respublikaga xorijiy turistlar oqimini keskin oshirish hamda ichki turizmni yanada jadallashtirish chora-tadbirlari to'g'risida». URL: <https://lex.uz/docs/-6759637>
8. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 28-sentyabrdagi 545-son qarori «2022–2026-yillarda Qoraqalpog'iston Respublikasining turizm salohiyatini rivojlantirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida». URL: <https://lex.uz/docs/-6212913>
9. Prideaux B. The role of the transport system in destination development // Tourism Management. – 2000. – Vol. 21, No. 1. – P. 53–63.
10. Qoraqalpog'iston Respublikasida gastronomik turizm (maqola) // Iqtisodiy taraqqiyot va tahlil. – 2025. – iyun. URL: <https://media.neliti.com/media/publications/635082-qoraqalpogiston-respublikasida-gastronom-bd42a263.pdf>