

MAVZU: “SAYYOHLAR UCHUN OMMAVIY TRANSPORTLARDAN FOYDALANISHDAGI YUZAGA KELAYOTGAN KAMCHILIKLARNI BARTARAF ETISH TAKLIFLARI”

Abdullayeva Moxinur Aliy qizi

ORCID: 0009-0006-5094-3615

mohinurabdullayeva11@gmail.com

Murodjonov Abdulloh Nusrat o'g'li

ORCID: 0009-0007-5942-3648

Abdulloxpulatov2827@gmail.com

Toshkent sh. Yakkasaroy tumani

TOSHKENT KIMYO XALQARO UNIVERSITETI

Turizm fakulteti 3-kurs talabalari

Annotatsiya: Ushbu maqola turizm va transportning o'zaro aloqasini tahlil qiladi, xususan, ommaviy transportdan sayyohlar tomonidan foydalanishda yuzaga keladigan kamchiliklarni bartaraf etish bo'yicha takliflarni ko'rib chiqadi. Mamlakatimizda transport turizmiga oid amalga oshirilayotgan ishlar, ilgari o'rganilgan tajribalar va mutaxassislar tomonidan olib borilayotgan tadqiqotlar tahlil qilinadi. Maqolada turizmni rivojlantirish uchun transport tizimini yaxshilash zarurligi hamda mamlakatimizda sayyohlar uchun qulay muhit yaratish yo'llari haqida gapiriladi.

Annotation: This article analyzes the relationship between tourism and transport, specifically examining the challenges faced by tourists in using public transportation and offering suggestions for improvement. It discusses the ongoing efforts in our country related to transport tourism, prior research, and studies conducted by experts. The article emphasizes the need to improve the transportation system for the development of tourism and creating a favorable environment for tourists in our country.

Аннотация: Данная статья анализирует взаимосвязь между туризмом и транспортом, в частности рассматривая проблемы, с которыми сталкиваются туристы при использовании общественного транспорта, и предлагает решения для их устранения. Рассматриваются проводимые в нашей стране мероприятия по транспортному туризму, а также опыт и исследования, проведенные специалистами. В статье подчеркивается необходимость улучшения транспортной системы для развития туризма и создания благоприятных условий для туристов в нашей стране.

Kalit soʻzlar: Turizm, transport turizmi, ommaviy transport, sayyohlar, transport tizimi, infrotuzilma, turizm rivojlanishi.

Keywords: Tourism, transport tourism, public transport, tourists, transport system, infrastructure, tourism development.

Ключевые слова: Туризм, транспортный туризм, общественный транспорт, туристы, транспортная система, инфраструктура, развитие туризма

KIRISH

Sayyohlar uchun ommaviy transport tizimining rivojlanishi va uning ahamiyati

Dunyodagi ilk jamoat transporti 1662-yil 18-martda Fransiya poytaxti Parijda paydo boʻlgan. Ushbu transport vositasi ot qoʻshilgan sakkiz oʻrinli arava boʻlib, "omnibus"¹ (hamma uchun) deb nomlangan. Omnibus, asosan, "palankin yoki karetdan foydalanish imkoniyati boʻlmagan shaxslar uchun" moʻljallangan edi. Bu tizimning muvaffaqiyatli boshlanishi, keyinchalik, boshqa shaharlarda ham turli xil dizayndagi koʻp oʻrinli yoʻlovchi ot aravalari — omnibusbardan foydalanishni



ta'minladi. XIX asrga kelib, omnibuslar ommaviy mashhurlikka erishdi va shaharlarda jamoat transportining rivojlanishiga zamin yaratdi. Bugungi kunda, jamoat transporti sayohatchilarni bir joydan ikkinchi joyga, tez va qulay sharoitlarda tashish uchun asosiy vositalardan biri hisoblanadi.

Oʻzbekistonning jamoat transporti tizimi: rivojlanish va imkoniyatlar

Toshkent avtobuslari — 1909-yilda Toshkent shahrida tashkil etilgan avtobus yoʻnalishlari. Shaharda aholiga xizmat koʻrsatuvchi "Toshshahartransxizmat" uyushmasida 9 avtopark boʻlib, ularda 150dan ortiq yoʻnalishlarda 1500dan ortiq avtobuslar bor[1]. 2019-yil 15-avgustdan boshlab bir kishi uchun yoʻl haqi 1400 soʻm

¹ Ot qoʻshilgan sakkiz oʻrinli arava

qilib belgilangan. U davrda 10 ta 8 joyli avtobuslar orqali hozirgi Buyuk ipak yo'li massivi va Qo'yliq massivini bog'langan. 1949-yildan 1981-yilgacha 117 yo'nalishda 1397 kilometr yo'lga xizmat ko'rsatadigan 1100 ta mashina xizmat ko'rsatishni boshlagan.

O'zbekistonning jamoat transporti tizimi, ayniqsa, so'nggi yillarda sezilarli



darajada takomillashdi. Hozirgi kunda O'zbekistonda jamoat transporti xizmatlari sifati qayta baholanib, mamlakatning turli hududlarida transport xizmatlari darajasi va sifati bo'yicha reytinglar tuzilmoqda.

O'zbekiston 2030 strategiyasi doirasida, avtomobil transportida yo'lovchi tashish sifatini baholashning yangi metodologiyasi ishlab chiqildi. Ushbu metodologiya, hududlarda jamoat transporti tizimining mavjudligini har tomonlama tahlil qilish, tashuvchilar ishini baholash, transport xizmatlarini rivojlantirish bo'yicha hududlar reytingini tuzishni nazarda tutadi. Baholash ikki yilda bir marta Transport vazirligi nazorati ostida amalga oshiriladi, va birinchi tahlil 2025-yilning noyabrida yakunlanishi kutilmoqda. Bu, mamlakatda jamoat transporti xizmatlarining sifatini oshirish va yo'lovchilar uchun qulayroq sharoitlar yaratishda muhim qadam bo'lib, mahalliy hokimiyat organlariga xizmat sifatini yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlar ishlab chiqish imkonini beradi.

Xususan, Toshkent shahrida jamoat transportini rivojlantirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Bu o'z ichiga elektrobuslardan foydalanishni kengaytirishni, atmosfera havosining ifloslanishini kamaytirishni va ekologik vaziyatni yaxshilashni o'zida aks ettiradi. Bundan tashqari, rasmiylar poytaxtga tramvay qatnovini qaytarish imkoniyatini ko'rib chiqmoqdalar. Ushbu tashabbus, fuqarolarning ko'plab murojaatlari va prezident darajasida qo'llab-quvvatlanishi bilan bog'liqdir. Davlat dasturi doirasida tramvay liniyasini qurishning texnik-iqtisodiy asoslarini ishlab chiqish jarayoni boshlangan bo'lib, iqtisodiy maqsadga muvofiqligini har tomonlama tadqiq qilish va tahlil qilish, shuningdek, batafsil texnik hujjatlarni ishlab chiqish ham rejalashtirilgan. Shuningdek, mavjud transport yo'nalishlarini modernizatsiya qilish, to'xtash joylarini ko'paytirish va ustuvor jamoat transporti uchun yangi yo'laklar

yaratish bo'yicha ham chora-tadbirlar ko'rilmogda. Bu barcha tashabbuslar, transport sifati va yo'lovchilarga qulaylik yaratish maqsadida amalga oshirilmogda.

Turizm va jamoat transportining o'zaro aloqasi



Turizm sohasining rivojlanishi, albatta, transport xizmatlari bilan chambarchas bog'liqdir. Sayyohlar uchun transport xizmatlarini ko'rsatish, turizm sohasida juda muhim rol o'ynaydi. Turistlarga xizmat ko'rsatishning asosiy maqsadi, sayohatchilarni va ularning yuklarini bir joydan ikkinchi joyga qulay va tez sharoitlarda tashishdir. Transport xizmatlari, shuningdek, xalqaro qonun hujjatlari va mamlakatlarning milliy qonunchiligiga asoslanadi. O'zbekistonning sayyohlik infratuzilmasi, shu jumladan, jamoat transporti tizimi xalqaro hamkorlik va tashqi turizmni rivojlantirishda muhim omil hisoblanadi. Xalqaro turizmni amalga oshirishda, transport xizmatlarini ko'rsatishning turli jihatlariga alohida e'tibor berish lozim. Sayohatlar sohasidagi xalqaro hamkorlikning kengayishi, bojxona, sanitariya nazorati va chegara nazoratining samarali tashkil etilishini talab qiladi. Shuningdek, yangi texnologiyalarni joriy etish va elektron qurilmalardan foydalanish orqali chiptalarni bronlash tizimlari va yo'lovchi tashishning texnik rejimlarini nazorat qilishda katta yutuqlarga erishildi. Bu esa, jamoat transporti xizmatlari sifatini oshirishga va sayyohlar uchun transport tizimining yanada qulayroq bo'lishiga xizmat qiladi.

Turizm va transport turizmi

Turizm — bu odamlarning turistik maqsadlar bilan sayohat qilish jarayonini ifodalaydi, bunda odamlar oʻz uylaridan uzoqroqqa, odatda boshqa shaharlarga yoki mamlakatlarga, oʻzlarining madaniy, tarixiy, tabiiy va ijtimoiy manfaatlarini qondirish uchun boradilar. Bu soha nafaqat sayyohlarning iqtisodiy manfaatlarini, balki turizm bilan bogʻliq boʻlgan barcha xizmatlarni taqdim etuvchi tarmoqni ham oʻz ichiga oladi. Transport turizmi, oʻz navbatida, sayyohlarning harakatlanishini taʼminlovchi transport tizimlari bilan bogʻliq boʻlib, sayyohlar oʻz manziliga yetib borish, harakatlanish va turistik joylarga tashrif buyurish uchun transport vositalaridan



foydalanadilar. Ommaviy transportning samarali ishlashi, asosan, transport turizmining muvaffaqiyatiga taʼsir qiladi. Sayyohlar uchun qulay va samarali ommaviy transport tizimi ularning sayohatlarini yanada yengillashtiradi, vaqtni tejashga yordam beradi va umumiy sayyohlik tajribasini yaxshilaydi.

Metodologiya

Ushbu ilmiy maqola, sayyohlar uchun ommaviy transport tizimidan foydalanishda yuzaga keladigan kamchiliklarni aniqlash va bartaraf etish uchun ilmiy-tadqiqot metodologiyasidan foydalanadi. Tadqiqot usuli sifatida adabiyotlar tahlili, konferensiyalar va Oʻzbekistonning turistik hududlaridagi ommaviy transport tizimiga oid statistik maʼlumotlar asosida oʻrganishlar olib borilgan. Bu usul orqali sayyohlar tomonidan ommaviy transportdan foydalanishdagi qiyinchiliklar, mavjud muammolar va ularga yechimlar taklif etiladi.

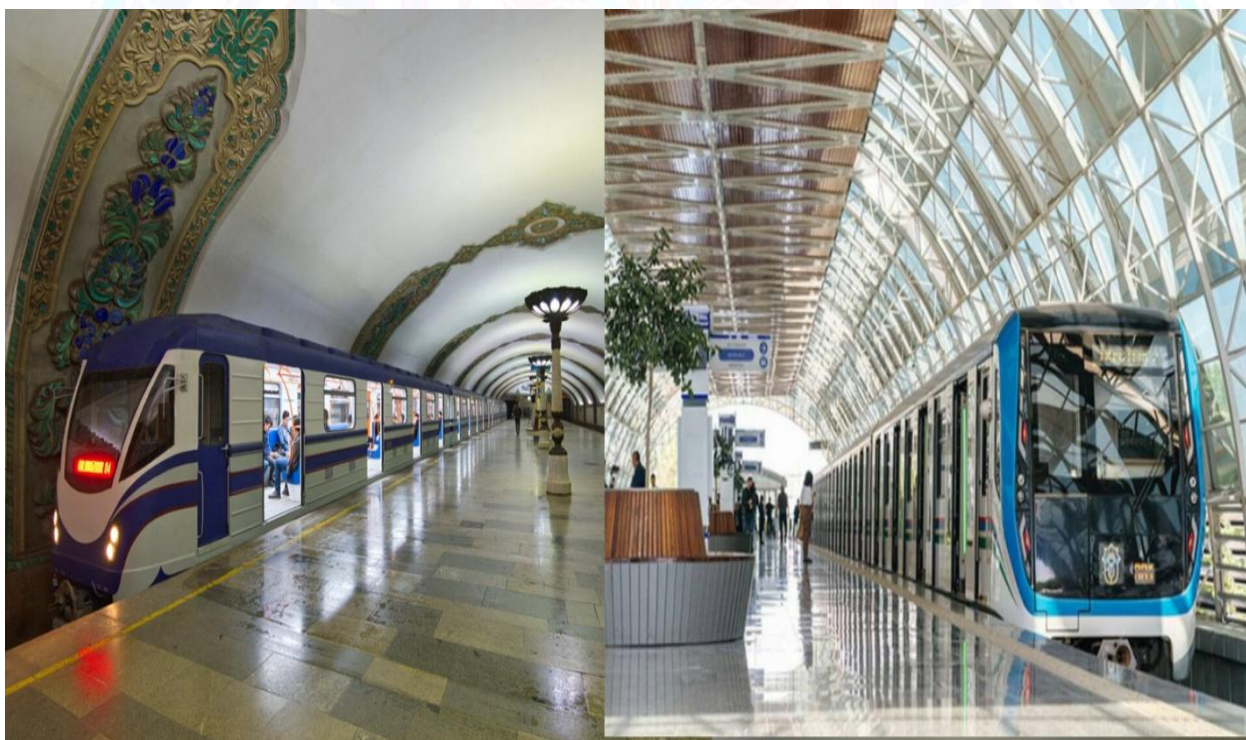
Stat.uz² malumotlariga koʻra 2025-yil 1-aprel holati boʻyicha doimiy aholi soni 37,697,787 kishi bōlib, ulardan 104,3 nafari yoʻlovchi aylanmasi hisoblanadi. Bugungi kunda esa Toshkent shahrida 5 mln aholi boʻlib ulardan 2,9 mln nafari doimiy yashovchi, 1,5 mln nafari shaharga kunlik kelib ketuvchi va qolgan 0,5 nafari

² Statistik malumotlar markazi

esa vaqtinchalik istiqomat qiluvchilarni tashkil qiladi. Aholining soni yiliga ko'ra 100 mingga oshmoqda Toshkent shahrida esa 760 000 avtotransport mavjud bo'lib yiliga 76 mingga ortib bormoqda. Shu bilan birga kunlik shaharga kirib chiquvchi avtotransport soni 160-220 ming bo'lib kun davomida shahar yo'llarida 900 mingga yaqin avtotransport harakatlanmoqda Toshkent jamoat transporti O'zbekistondagi eng keng va rivojlangan transport tarmog'ini ifodalaydi. Yo'nalishlar shaharning barcha hududlarini qamrab oladi. So'nggi kunlarda aholi soni oshgani tufayli Toshkent yer usti transporti sayohat xaritasini kengaytirmoqda. So'nggi yillarda yangi metro liniyasi qurilishi yo'lga qo'yildi va rejadagi mavjud liniyalarni kengaytirishni o'z ichiga oldi.

Toshkent metrosi

Umumiy yer osti tarmog'i beshta liniyadan iborat bo'lib, ular beshta uzatish stantsiyalari bilan bog'langan. Eng qadimgi va eng uzun chiziq Chilonzor liniyasi, o'tgan asrning 70-yillari oxirida ochilgan. Uning uzunligi 15 kilometrdan sal ko'proqni tashkil etadi va startdan oxirgi stantsiyagacha bo'lgan yo'l vaqti 22 daqiqani tashkil etadi. yo'nalish soat 05:00 da ochilib tungi soat 00:00 dan keyin yo'lovchilar uchun yopiladi va faqat chiqish uchun ishlaydi. kop otmay 11 ta bekatdan iborat



"O'zbekiston" liniyasi ishga tushirildi.

Uning uzunligi taxminan 14 kilometrni tashkil etadi va boshlanishdan oxirgi stantsiyagacha bo'lgan sayohat vaqti taxminan 20 daqiqani tashkil qiladi va u ham soat 05:00 dan 00:00 gacha ishlaydi, biroq shuni hisobga olish kerakki, "O'zbekiston" vokzaliga kirish faqat 23:45 gacha ishlaydi.

Yunusobod liniyalarining eng yosh va eng kam kengaytirilgani XXI asrning boshida ochilgan. 8 ta stantsiya taxminan 10,5 kilometr masofada joylashgan. Chiziqni atigi 10 daqiqada bosib o'tish mumkin. Chiziq stansiyalarining ishlash rejimi alohida. Yunusobod bekatlari bir soatdan keyin, soat 06:00 da ochiladi va 23:00 da yopiladi. 2023-yil 15-dekabrdan birinchi maydoni 2020-yil avgust oyida ochilgan "O'zbekiston

Mustaqilligining 30-yilligi" aylanma liniyasining so'nggi ikki stansiyasi sinov rejimida ishlay boshladi. Ular sinovdan o'tgandan so'ng foydalanishga topshiriladi. Hozirda 12 ta bekat faol ishlamoqda va birinchi bekatdan oxirgi bekatgacha bo'lgan yo'l vaqti 35 daqiqani tashkil etadi. Ish vaqti: 06:00 dan 23:00 gacha, poezdlar har 15 daqiqada jo'naydi.

2020-yil oxirida Sergeli tumanida ham yangi yo'nalish foydalanishga topshirildi. Uning uzunligi 7 km bo'lib, Chilonzordagi (Olmazor bekati) ga tutashgan va 5 ta stansiyaning o'z ichiga oladi. Kechki liniya stansiyalariga kelishni oldindan rejalashtirish maqsadga muvofiq, chunki ularda kirish taxminan 22:50 da yopiladi.

Toshkent avtobuslari

Toshkentda avtobus qatnovi metropolitenga qaraganda ancha rivojlangan, chunki u yer usti jamoat transporti bo'lib, u metro "yetib bormaydigan" joyda harakatlanadi. Aholi zich joylashgan aholi punktlariga faqat avtobuslar, mikroavtobuslar va taksilar xizmat ko'rsatadi. Toshkent shahrida yo'lovchi tashish bilan "Toshshahartransxizmat" korxonasi shug'ullanadi. TashTrans portalida siz Toshkent shahridagi ko'plab shahar avtobus yo'nalishlari, avtobus raqamlari, yo'nalish nomlari va xaritalari, shuningdek, kunlik ish jadvallari haqida ma'lumot olishingiz mumkin. Avtobus yo'nalishlari tez-tez o'zgartiriladi va to'ldiriladi. Marshrutni rejalashtirishning eng qulay usuli - bu interaktiv transport xaritasi yoki bu erda topish mumkin bo'lgan boshqa onlayn xaritalardan foydalanish

Yo'l haqi qanday to'lanadi?

Как платить за проезд?

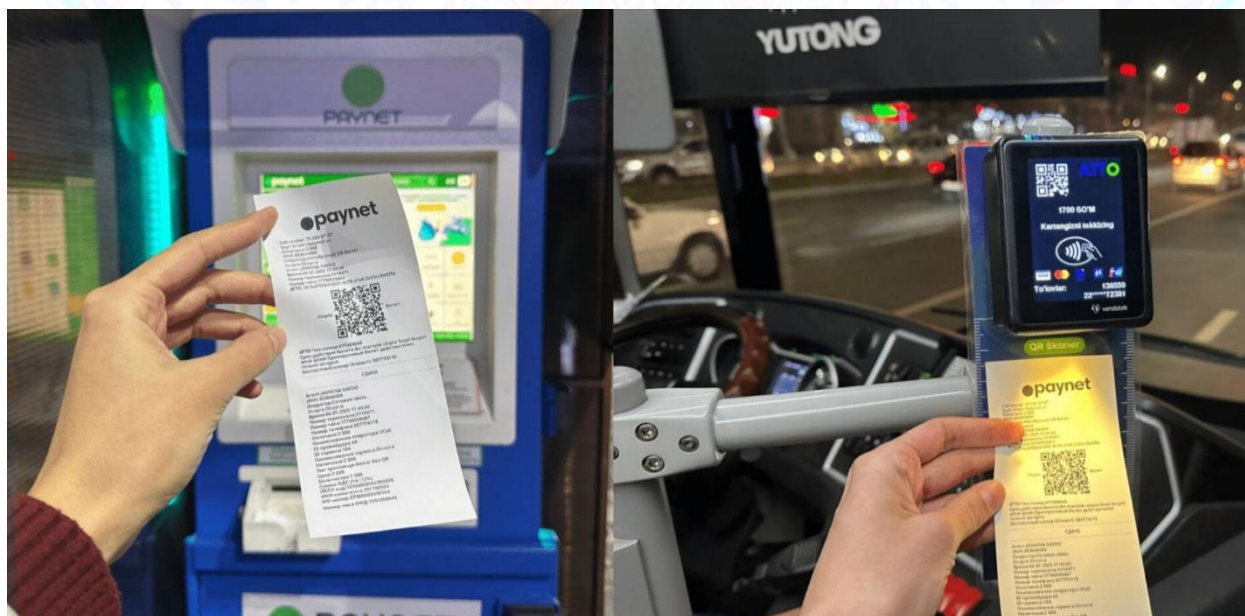


2025-yil 1-yanvardan boshlab Toshkentda jamoat transporti narxi oshdi. Yangi yildan boshlab Toshkent shahrida jamoat transportida bir marta qatnov narxi 3000 so'mga, elektron(ATTO mobil ilovasi orqali), paynet bankomatlari orqali harid qilingan QR kodli chipta, plastik(VISA,Mastercard,МИР, UnionPay va Uzcard) yoki ATTO (Ko'k-umumiy, maktab o'quvchilari-yashil, talabalar-sariq, pensionerlar va nogironlar uchun-qizil rangli ijtimoiy) transport kartasi orqali to'lov 1700 so'mga joriy etildi. 2024 yil 14 dekabr Toshkent avtobuslarida naqd pulsiz to'lov tizimiga o'tish yo'lovchilarning haqiqiy sonini ko'rish imkonini osonlashtirdi. Olingan ma'lumotlar asosida poytaxt yo'nalishlarni optimallashtirish va tariflarni joriy etish mumkin, deya ta'kidladi ToshSHaharTransportXizmati va Transport boshqarmasi mas'ullari.

2025-yilning ilk kunlaridan boshlab, Toshkentda avtobus salonlarida naqd to'lov qabul qilish rasman bekor qilingandan so'ng shaharda bir necha bor tashilgan yo'lovchilar sonining rekord darajasida qayd etildi. Bu haqda 9-yanvar kuni bo'lib o'tgan matbuot anjumanida jamoat transporti tizimiga mas'ul tashkilotlar vakillari ma'lum qildi.

[illegible]

Hozirgi kunda Toshkent shahridagi avtobus salonlarida naqd pulda to'lov qilish mumkin emas. Yo'l haqqini 10 dan ortiq naqd pulsiz: ATTO transport (Ko'k-umumiy, maktab o'quvchilari-yashil, talabalar-sariq, pensionerlar va nogironlar uchun-qizil rangli ijtimoiy) va virtual kartalari, istalgan banklarning UzCard va Humo kontaktsiz kartalari, xalqaro to'lov tizimlari kartalari (Visa, MasterCard, UnionPay), shuningdek, onlayn Click, Uzum, Plum to'lov ilovalari to'lash mumkin. Naqd pulga bir martalik QR-kodli chiptalarni sotib olish mumkin, ular Paynet, Oson va Multipay

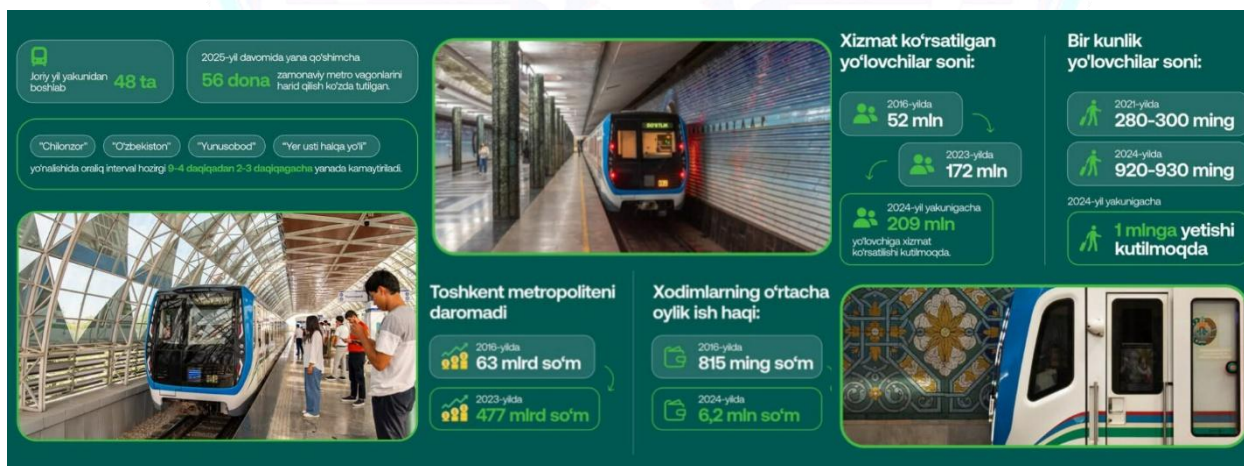


kompaniyalarining infokiosklari, shuningdek, Paynet oflayn punktlari orqali sotiladi. Bunday chiptalarning narxi 3000 soʻmni tashkil etadi, naqd pulsiz toʻlov uchun esa 1700 soʻm undiriladi. QR-chiptalar naqd pulsiz toʻlov usullari bilan bir qatorda validatsiyadan oʻtgan va ATTO tizimida aks ettirilgani bois haqiqiy yoʻlovchilar sonini hisoblash imkoniyati vujudga keldi.

2025-yil yanvar oyi boshida tashilgan yo‘lovchilar soni 2024-yilning shu davridagi ko‘rsatkichlardan 30–40 foizga oshdi. Buni poytaxt yo‘lovchi tashish operatori “Toshshahartransxizmat” kompaniyasi boshqaruvi raisining birinchi o‘rinbosari Rustam Shamuradov ma‘lum qildi. “Naqd pul tufayli biz aniq raqamlarni ko‘ra olmayotgan edik. Naqd puldan voz kechish bu Transport vazirligining izchil izlanishlaridir va biz to‘rt yil davomida bu qadamni bosishga intildik. Tizim shunchaki paydo bo‘lgani yo‘q. Sabab-oqibat aloqalari o‘rganildi. Xalqaro tajribani o‘rgandik, biz fan-texnika taraqqiyoti bilan bahslashish juda qiyinligini tushunamiz. Bu jamoat transportining tabiiy rivojlanishidir”, — dedi Rustam Shamuradov.

ATTO direktori Davron Shayoqubovning so‘zlariga ko‘ra, agar 8-yanvar kuni tashilgan 1,3 million yo‘lovchi naqd pul to‘laganida, ular jami 1,8 milliard so‘m ko‘proq mablag‘ to‘lagan bo‘lardi.

Toshkent shahar Transport va yo‘l-transport infratuzilmasini rivojlantirish boshqarmasi boshlig‘i Mirakbar Ikromovning ta‘kidlashicha, salonlarda naqd pul qabul qilishning bekor qilinishi xavfsizlikni oshiradi, chunki haydovchilar pulni qabul qilish, qaytim berish bilan chalg‘imaydi. Xuddi shu sababdan jadvalga rioya qilish ta‘minlanadi. Bundan tashqari, raqamlashtirish moliyaviy shaffoflikni ta‘minlaydi va yo‘nalishlarni optimallashtirish, yo‘nalishlardagi harakatlanuvchi tarkib turlari yoki sonini o‘zgartirish uchun yanada batafsil ma‘lumotlar bazasini to‘plash imkonini beradi. “Oddiy qilib aytganda, agar har bir yo‘lovchi yo‘l haqini naqd pulsiz to‘lasa, biz sutkaning turli vaqtlarida butun yo‘nalishdan qancha odam foydalanayotganini ko‘ramiz va eshik tepasidagi datchiklar yordamida qaysi bekatda qancha odam kirishini aniqlaymiz. Balki qaysidir yo‘nalishga kattaroq sig‘imli, boshqa bir yo‘nalishga kichikroq sig‘imli avtobuslar qo‘yish kerakdir. Balki qayerdadir qatnovlar orasidagi intervallarni qisqartirish yoki uzaytirish, qayerdadir esa avtobus bekatida to‘xtab turish vaqtini oshirish kerakdir. Ma‘lumotlar bilan ishlash va optimallashtirish aholining harakatchanligini va jamoat transportining jozibadorligini oshiradi”, — deya



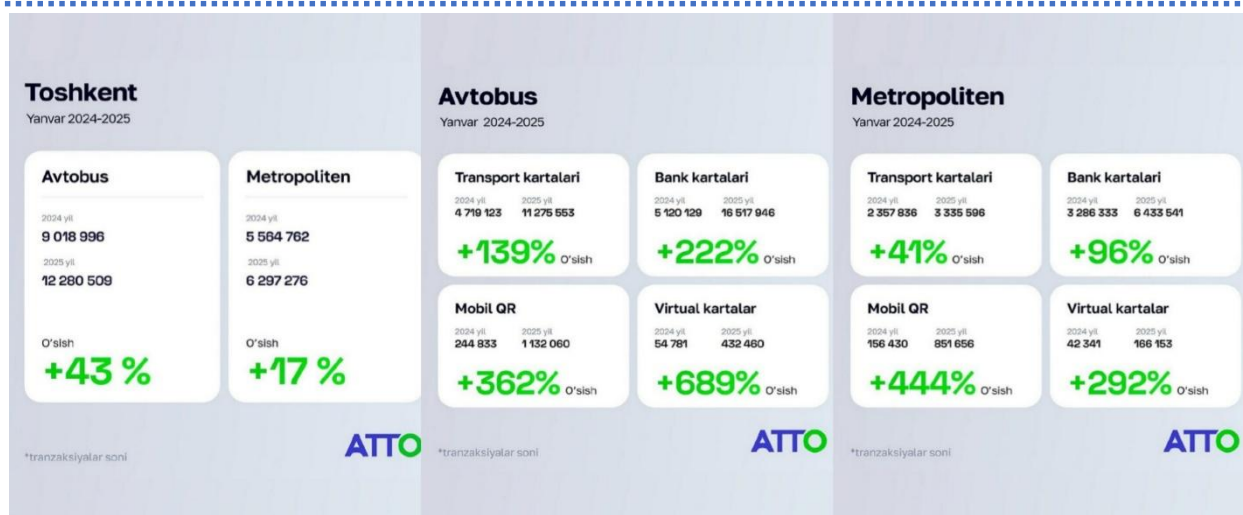
qo‘shimcha qildi Mirakbar Ikromov. Naqd pulni qabul qilishni bekor qilish jamoat

transporti tizimini isloh qilishning qadamlaridan biridir. Prezidentning 2023-yildagi qarori doirasida O'zbekistonning barcha jamoat transporti yo'lovchi tashishni tashkil etishning yangi modeli — brutto-shartnomalarga o'tishi kerak. Mexanizm shuni nazarda tutadiki, yig'ilgan barcha tushum shahar budjetining maxsus hisob raqamiga o'tkaziladi va shahar ma'muriyati tashuvchiga bajarilgan ishlar hajmi asosida yo'nalishlar bo'yicha reyslari uchun haq to'laydi.

Ushbu moliyalashtirish modeli butun dunyoda mashhur bo'lib, unga har yili tobora ko'proq shaharlar o'tmoqda. O'zbekiston esa MDHda brutto-shartnomalar milliy darajada joriy etiladigan birinchi davlat bo'ldi — odatda, shahar transportini moliyalashtirish mexanizmi munitsipalitetlar darajasida belgilanadi. O'zbekiston Transport vazirligi matbuot kotibi Navro'z Ashirmatovning ta'kidlashicha, modelda tashuvchi har bir yo'nalish uchun marshrut ko'rsatkichlarini bajarganda 10 foizlik rentabellik kafolatlanadi.

Shahar transporti qanday moliyalashtirilishi

Har bir yo'nalishdagi yo'lining bir kilometri o'z qiymatiga ega va yo'nalishning rentabelligiga bog'liq, dedi Rustam Shamuradov. Bu qiymat auksionga qo'yiladi. Hamma tashuvchilar uni ko'radi. Bir tashuvchi bu kilometr uchun 10 ming so'm, ikkinchisi 8 ming so'm taklif qiladi. Tashuvchilar yoqilg'i, ish haqi, texnik xizmat ko'rsatish va boshqa xarajatlaridan kelib chiqib narxni belgilaydi. Eng kam narxni taklif qilgan tashuvchi g'olib bo'ladi. Shahar har bir yo'nalish uchun o'z talablarini belgilaydi: avtobus qancha marta u va bu tomonga yurishi kerak, har bir qatnovda nechta transport bo'lishi lozim, haftaning turli kunlari va soatlarida oraliqlar qanday bo'lishi kerak. Bundan tashqari, avtobuslar bekatlarda to'xtashi shart. Bu talablarning barchasi bajarilishini maxsus tashkil etilgan davlat muassasasi nazorat qiladi. Agar tashuvchi bu talablarni bajarsa, qatnovlar uchun to'lov amalga oshiriladi. Har bir avtobusda GPS-treker o'rnatilgan bo'lib, u har ikki soniyada mashinaning joylashuvini qayd etadi va ma'lumotlarni nazorat markaziga yuboradi. Bundan tashqari, nazorat markazi haydovchining xatti-harakatlarini kuzatishi mumkin: agar u cheksa yoki mobil telefondan foydalansa, unga jarima solinadi.



Agar u bekatda to'xtamasa, bu qatnovni avtomatik ravishda hisobga olmaydi. TSHTX hisobga olinmagan qatnovlar uchun pul olmaydi. Nazorat markazi "Toshshahartransxizmat"ga har oyda bajarilgan ishlar to'g'risida hisobot beradi. Agar tashuvchi biror masalaga rozi bo'lmasa, u hisobotning ayrim bndlari yuzasidan e'tiroz bildirishi mumkin. Shunda qo'shimcha tekshiruv o'tkaziladi. Jamoat transportida yo'l haqi endi faqat naqd pulsiz amalga oshirilishi sababli (hatto QR-chipta ham tekshiruvdan o'tadi), yo'l haqidan tushgan barcha mablag'lar shahar hisobiga o'tkaziladi. Agar oy oxirida yo'lovchilardan yig'ilgan pul tashuvchining xarajatlarini qoplashga yetmasa (bu yerda xarajatlar shahar bilan tuzilgan shartnomaga muvofiq tashuvchi barcha yo'nalishlarning har bir hisobga olingan kilometri uchun oladigan summa hisoblanadi), hokimlik tashuvchiga yetishmayotgan summani qoplaydi. "Yangi tizim „Toshshahartransxizmat“ kompaniyasiga ko'p o'n yilliklar davomida birinchi marta zarar ko'rib ishlayotgan korxonadan daromadli korxonaga aylanishiga imkon berdi, — dedi Rustam Shamuradov. Jamoat transportidan foydalanish, avtobus parki va haydovchilarni boshqarish nuqtai nazaridan biz naqd pulni qabul qilishni bekor qilishga juda uzoq vaqt davomida intildik. Biz haydovchilarni rag'batlantirish tizimini o'zgartirdik. O'nlab yillar davomida mavjud bo'lgan, haydovchilar ma'lum miqdorda naqd pul yig'ishlari va uni parkka olib kelib topshirishlari kerak bo'lgan reja bekor qilindi". Naqd pulning bekor qilinishi avtobus bekatlari muammolarini yana bir bor dolzarblashtirdi, deb e'tirof etdi mas'ul idoralar vakillari. ATTO, TSHTX va Toshkent shahar hokimligi bekatlar yaqinida axborot kiosklari mavjud emasligidan yo'lovchilarning noroziligiga doir ko'plab murojaatlar oldi. Undan tashqari avtobusga belgilangandan ortiq yōlovchi olish ham turistlar va mahalliy aholiga ancha noqulayliklar tug'dirishi kuzatilmoqda. Bekatlarning ko'pchiligiga axborot kioskini o'rnatish mumkin emas, chunki ular elektrlashtirilmagan. Ba'zilarida pavilonlar yo'q. Mirakbar Ikromovning so'zlariga ko'ra, hozirda Toshkent shahar hokimligi ushbu masalani hal qilish ustida ishlamoqda. Davron Shoyoqubov yanvar oyida yangi tariflarni joriy etish bo'yicha Toshkent shahar hokimining navbatdagi qarori

imzolanishi kutilayotganini ta'kidladi. Yangi tarif bo'yicha bir oy davomida har o'nta qatnov avvalgi o'ntaga nisbatan arzonroq bo'lishi kutilmoqda. Mirakbar Ikromovning so'zlariga ko'ra, naqd pul qabul qilish bekor qilingandan so'ng intervallarga rioya qilish 28 foizga oshdi. Yo'l haqini undirish endi haydovchilarning vazifasi emas, ular faqat yo'lovchilarni tashish, jadval va intervallarga rioya qilish, shuningdek, xavfsiz boshqaruvga e'tibor qaratmoqda. "Naqd pulsiz to'lov bizga har bir yo'nalishning xususiyatini o'rganish imkonini beradi, — dedi Mirakbar Ikromov. — Biz mutaxassislar bilan har bir yo'nalishni qaytadan o'rganib chiqamiz. Ehtimol, qaysidir yo'nalishdan biz o'ylagandan ko'ra ko'proq odam foydalanayotgani, avtobusning to'ldirilish darajasi yuqoriroq ekani ma'lum bo'lar. Shunda biz odamlarga qulayroq bo'lishi uchun katta avtobuslarni ushbu yo'nalishga qo'yishga yoki oraliqlarni qisqartirishga qaror qilamiz. Chunki avtobusda odam ko'p bo'lsa, yo'lovchilar noqulaylik sezadi va jamoat transportidan foydalanishni xohlamaydi. Balki qaysidir yo'nalishdan, aksincha, kamroq odam foydalanar. 2025-yilda biz bularning barchasini qaytadan o'rganib chiqamiz". Bundan tashqari, u aprel-may oylarida yana 200 ta elektrobussotib olish rejalashtirilganini ma'lum qildi. Bu oraliqlarni qisqartirish, yangi yo'nalishlarni ochish va jamoat transporti bilan qamrab olinmagan hududlar transport tizimini yo'lga qo'yish imkonini beradi.

Adabiyotlar sharhi

Ommaviy transport tizimining sayyohlar uchun qulayligi haqidagi tadqiqotlar ko'plab olimlar tomonidan olib borilgan. Misol uchun, Sánchez va García (2022) o'zlarining ishlarida sayyohlar uchun transport tizimining optimallashtirilishini muhokama qilishgan. Ularning fikricha, turistik hududlardagi transport tizimining integratsiyasi, marshrutlarning yaxshilanishi va xizmatlarning modernizatsiyasi sayyohlarning qulayligi va vaqtini tejashga yordam beradi. Litman (2019) esa transport va turizm o'rtasidagi aloqani o'rganib, arzonlashtirilgan transport tariflari sayyohlar sonini oshirishi mumkinligini ta'kidlagan. Shuningdek, Wang va Pizam (2020) transport tizimining xavfsizligi va sanitariya holatini yaxshilash zarurligini ko'rsatgan. Bundan tashqari, sayyohlar uchun ekologik transport vositalarini joriy etishning muhimligi ham ko'rsatilgan (Smith & Koster, 2021). Ularning fikricha, ekologik jihatdan toza transport vositalari, masalan, elektr avtobuslar va velosipedlar, sayyohlarning ijtimoiy mas'uliyatini oshiradi va atrof-muhitga salbiy ta'sirni kamaytiradi. Ushbu ilmiy adabiyotlar, o'z navbatida, O'zbekistonning ommaviy transport tizimida yuzaga kelayotgan kamchiliklarni bartaraf etishda yordam beradi.

Xulosa

Sayyohlar uchun ommaviy transport tizimi muhim ahamiyatga ega bo'lib, uning samaradorligi turizmning rivojlanishiga bevosita ta'sir qiladi. O'zbekistonning jamoat transport tizimida mavjud bo'lgan kamchiliklarni bartaraf etish va sayyohlar uchun qulay transport xizmatlarini ta'minlash, turizmni yanada rivojlantirish uchun zarur.

Tadqiqot metodologiyasi va adabiyotlar sharhi orqali bu sohada yuzaga keladigan muammolarni hal etishga doir amaliy takliflar ishlab chiqiladi. Ushbu takliflar jamoat transportining samaradorligini oshirish, sayyohlar uchun qulay va oson foydalanish imkoniyatlarini yaratish orqali mamlakat turizmiga o'z ta'sirni kuchaytirishni oldinga maqsad qiladi.

Adabiyotlar:

1. Nieves, J. (2017). Tourism and Urban Mobility: Enhancing Public Transport for Tourists. *Journal of Transport and Tourism*, 15(2), 97-112.
2. Litman, T. (2019). Public Transit and Tourism: Addressing the Needs of Visitors. *Transportation Research Board*, 28(1), 45-67.
3. Wang, D., & Pizam, A. (2020). Tourist Satisfaction and the Role of Public Transport in Urban Destinations. *Tourism Management Perspectives*, 35, 100-115.
4. Sánchez, A., & García, J. (2022). Optimizing Urban Transport for Tourists: A Strategic Approach. *Journal of Sustainable Transport*, 12(3), 56-74.
5. Smith, R., & Koster, M. (2021). Sustainable Tourism and Public Transport Integration. *Environmental Studies*, 18(4), 215-228.
6. <https://www.academia.edu/>
7. <https://lex.uz/uz/docs/>
8. <https://uniwork.buxdu.uz/resurs/>
9. <https://lex.uz/ru/docs/>
10. <https://uz.vogueindustry.com/>
11. <https://xs.uz/uz/post/sudyaning-ongida-a>