ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗАННОСТИ ТУРИСТСКИХ ДЕСТИНАЦИЙ УЗБЕКИСТАНА

Ходжаев Баходыр Амангелдиевич

Преподаватель кафедры Туризма и гостиничное хозяйство

Бухарский Государственный Университет

E-mail: baxodirxodjaevone@gmail.com, b.a.xojayev@buxdu.uz

Аннотация: На основе официальной статистики за 2023–2025 годы и оперативных данных за январь–сентябрь 2026 года рассматриваются проблемы транспортной связанности туристских дестинаций Узбекистана. Анализируются динамика въездных поездок, пассажирские перевозки по основным видам транспорта, распределение авиационного пассажиропотока и локальная доступность туристических объектов. Предлагаются статистически обоснованные направления интеграции транспортных услуг.

Ключевые слова: транспортная связанность, туристская дестинация, туристическая мобильность, пассажирские перевозки, последняя миля, Узбекистан.

Введение и актуальность исследования

Транспорт связывает туриста с дестинацией и объектами маршрута. Доступность зависит от наличия аэропорта, вокзала или дороги, времени и стоимости поездки, частоты сообщения, пересадок и надёжности расписания. Транспортная система влияет на развитие дестинации и выбор направления путешествия [5].

Актуальность темы подтверждается ростом въездного потока. Число въездных туристских поездок увеличилось с 6,63 млн в 2023 году до 7,96 млн в 2024 году и 11,68 млн в 2025 году. Прирост в 2025 году составил 46,8%. За январь–сентябрь 2026 года зарегистрировано 10,31 млн поездок (+20,4% к аналогичному периоду 2025 года) [3]. Рост потока повышает требования к пропускной способности транспортных узлов и доступности региональных объектов.

Цель, задачи и методы исследования

Цель исследования — выявить ограничения транспортной связанности туристских дестинаций Узбекистана и предложить меры совершенствования

инфраструктуры и пассажирских услуг. Задачи: оценить динамику туристских поездок и перевозок, распределение авиационного потока, локальную доступность и возможности интеграции видов транспорта.

Применены статистический, сравнительный и системный методы, а также контент-анализ официальной статистики и нормативных документов. Использованы годовые данные за 2023–2025 годы и сопоставимые накопленные показатели за январь–сентябрь 2025 и 2026 годов. Пассажирская статистика включает не только туристические, но и повседневные, деловые и иные поездки.

Динамика въездного туристского потока

Въездной поток последовательно увеличивался: в 2024 году — на 1,33 млн поездок (+20,1%), в 2025 году — ещё на 3,72 млн (+46,8%). Совокупный рост за 2023–2025 годы составил около 76,3% [3].

Таблица 1. Динамика въездных туристских поездок иностранных граждан

Год	Число поездок, тыс.	Изменение, тыс.	Рост к предыдущему году, %
2023	6 626,3	—	—
2024	7 957,2	+1 330,9	+20,1
2025	11 679,6	+3 722,4	+46,8

Источник: официальная статистика Национального комитета Республики Узбекистан по статистике [3]. Учитываются поездки; повторный въезд одного лица фиксируется как отдельный случай.

Рисунок 1. Темпы изменения въездных туристских поездок и пассажирских перевозок



Примечание: темпы роста рассчитаны к январю–сентябрю 2025 года. Показатели имеют разную статистическую природу и единицы измерения; диаграмма сопоставляет только проценты изменения и не доказывает причинную связь между ростом туристских поездок и объёмом пассажирских перевозок.

Пассажирские перевозки: изменение за январь–сентябрь 2026 года

За январь–сентябрь 2026 года железнодорожные перевозки выросли на 11,1%, метрополитен — на 9,7%, автомобильные перевозки — на 5,6%, воздушные — на 1,5% [2]. Наиболее высокий темп среди приведённых транспортных показателей зафиксирован на железной дороге.

Въездные туристские поездки за тот же период выросли на 20,4% [3]. Различие темпов не доказывает дефицит провозной способности: категории статистически различаются, а пассажирские перевозки не выделяют туристов. Однако оно обосновывает отдельный мониторинг согласованности маршрутов, пересадок и доступа к конечным объектам.

Таблица 2. Изменение пассажирских перевозок по видам транспорта, январь–сентябрь

Вид транспорта	2025, млн	2026, млн	Абсолютное изменение, млн	Изменение, %
Железнодорожный	8,1	9,0	+0,9	+11,1
Воздушный	6,8	6,9	+0,1	+1,5
Автомобильный	5 409,3	5 712,4	+303,1	+5,6
Метрополитен	205,7	225,7	+20,0	+9,7

Примечание: приведены накопленные показатели за январь–сентябрь соответствующего года; значения округлены до одного десятичного знака. Показатели характеризуют общие пассажирские перевозки и не выделяют туристов [2].

Пространственная концентрация авиационного сообщения

В 2025 году аэропорты республики обслужили 15,50 млн пассажирских перемещений (прибытие и отправление). На Ташкент пришлось 9,99 млн, на Самарканд — 1,52 млн; вместе это около 74,2% общего объёма [1]. Концентрация авиационного потока повышает значение наземного сообщения от этих узлов к

региональным центрам и туристским объектам. Показатель включает резидентов и нерезидентов и не равен числу туристов.

В 2025 году 67,3% въездных туристских поездок приходилось на посещение родственников (7,86 млн), 16,5% — на отдых и досуг (1,92 млн), 11,3% — на служебные цели (1,32 млн) [3]. Следовательно, транспортная система должна обеспечивать как экскурсионные маршруты, так и регулярное сообщение с местами проживания и деловыми пунктами назначения.

Проблемы доступности и направления решения

На начало 2025 года протяжённость автомобильных дорог общего пользования составляла около 42,4 тыс. км; твёрдое покрытие имели 41,9 тыс. км (98,9%) [2]. Однако длина сети и тип покрытия не показывают состояние подъездов к отдельным достопримечательностям, время поездки и сезонную доступность. Поэтому необходим анализ локальных дорог, остановок, трансферов и пересадочных узлов.

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-28 от 27 января 2025 года предусматривает строительство и реконструкцию 2 183 км автомобильных дорог и создание около 400 объектов придорожного сервиса [4]. Это плановые ориентиры; их эффект для туризма зависит от улучшения подъездов к региональным центрам и туристским объектам.

Предлагается оценивать связанность по трём уровням: 1) международный вход — аэропорты, вокзалы и пункты пропуска; 2) межрегиональные связи между туристскими центрами; 3) локальная доступность («последняя миля») до гостиниц, памятников и природных объектов. Для каждого уровня следует измерять время и стоимость поездки, частоту сообщения, число пересадок, надёжность расписания и доступность информации.

Практические меры: согласование расписаний транспорта, регулярные трансферы от аэропортов и вокзалов, единая цифровая информация о маршрутах и тарифах, развитие подъездных дорог и местных шаттлов. В мониторинг предлагается включить время последнего участка, долю объектов с регулярным сообщением и число пересадок на типовом маршруте.

Выводы

Статистика показывает быстрый рост въездных поездок в 2023–2025 годах и дальнейшее увеличение потока в 2026 году. При этом темпы изменения пассажирских перевозок неодинаковы, а авиационный пассажиропоток концентрируется в Ташкенте и Самарканде. Длина дорожной сети сама по себе не характеризует доступность конкретных туристских объектов.

Развитие туристического потенциала Узбекистана требует перехода от преимущественного развития отдельных транспортных объектов к формированию интегрированной системы туристической мобильности, обеспечивающей непрерывное сообщение между международными транспортными узлами, региональными центрами и локальными туристическими дестинациями.

Ограничение исследования — использование вторичных источников без маршрутных обследований и опросов. Следующий этап — аудит конкретных маршрутов по времени, стоимости, пересадкам, регулярности и сезонной доступности.

Список литературы

1. Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. Статистические данные о пассажиропотоке в аэропортах Республики Узбекистан за январь–декабрь 2025 года Официальный сайт Правительства Республики Узбекистан. URL: https://gov.uz/ru/uzcaa/sections/view/128827

2. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Информационная система SIAT: официальные показатели пассажирских перевозок за 2025–2026 годы: железнодорожный транспорт Официальная база данных: https://siat.stat.uz/. Страницы показателей: https://siat.stat.uz/data/3273/?lang=ru; https://siat.stat.uz/data/3277/?lang=ru; https://siat.stat.uz/data/3250/?lang=ru; https://siat.stat.uz/data/3276/?lang=ru. Дополнительно: «Протяжённость автомобильных дорог общего пользования», 16.05.2025. URL: https://stat.uz/en/press-center/news-of-committee/61714-umumiy-foydalanishdagi-avtomobil-yo-llar-uzunligi-3

3. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Социально-экономическое положение Республики Узбекистан за январь–декабрь 2025 года. Раздел XVIII «Туристические потоки в Республике Узбекистан»Ташкент, 2026. Официальный сайт: https://stat.uz/. URL отчёта: https://stat.uz/uz/?Itemid=1000000000000&catid=617&format=&id=4289&option=com_dropfiles&preview=1&task=frontfile.download. Также использован пресс-релиз «Uzbekistan welcomed 10.3 million tourists in 9 months», 16.10.2026. URL: https://stat.uz/en/press-center/news-of-committee/70621-9-ojda-zbekistonga-10-3-mln-nafar-turist-tashrif-buyurdi-4.

4. Постановление Президента Республики Узбекистан от 27 января 2025 года № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» [Электронный ресурс]. Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан — LexUZ. Официальный сайт: https://lex.uz/. URL документа: https://lex.uz/uz/acts/7342176.

5. Prideaux B. The role of the transport system in destination development // Tourism Management. 2000. Vol. 21, No. 1. P. 53–63. DOI: 10.1016/S0261-5177(99)00079-5. Официальная страница издателя Elsevier / ScienceDirect: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517799000795.