

Жумаев Х.Х.

Каршинский государственный университет, г.Карши, Узбекистан

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАШКАДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация.** Наличие развитой туристической инфраструктуры важно для увеличения туристско-рекреационного потенциала регионов и развития туризма. Сегодня Кашкадарьинская область – один из богатейших регионов страны по потенциалу природных и историко-культурных туристско-рекреационных ресурсов, которые служат базой для развития практически всех видов туризма. В статье анализируются проблемы развития туристско-рекреационной инфраструктуры в Кашкадарьинской области. Рассматривается территориальное распределение туроператоров, гостиниц и аналогичных объектов размещения, предприятий общественного питания, транспортных сетей и услуг, уровень развития туристической инфраструктуры в разрезе сельских районов и городов облстного подчинения региона. Отмечается, что современный территориальный состав туристической инфраструктуры региона, уровень ее развития, текущее качество туристических услуг не соответствуют имеющемуся потенциалу региона. Исходя из этого, важно наметить задачи и пути дальнейшего совершенствования туристско-рекреационной инфраструктуры различных частей области.*

***Ключевые слова:** туристская инфраструктура, вместимость, размещение, кемпинг, хостел, инфраструктура общественного питания, гастрономический туризм, транспорт, информационные услуги.*

Jumaev Kh.Kh.

Karshi State University, Karshi, Uzbekistan

## PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TOURIST AND RECREATION INFRASTRUCTURE OF KASHKADARYA REGION

***Abstract.** The presence of a developed tourist infrastructure is important for increasing the tourist and recreational potential of the regions and for the development of tourism. Today, the Kashkadarya region is one of the richest regions of the country in terms of the potential of natural, historical and cultural tourism and recreational resources, which serve as the basis for the development of almost all types of tourism. The article analyzes the problems of the development of tourist and recreational infrastructure in the Kashkadarya region. The territorial distribution of tour operators, hotels and similar accommodation facilities, catering establishments, transport networks and services, the level of development of tourism infrastructure in the context of rural areas and cities of regional subordination of the region are considered. It is noted that the modern territorial composition of the region's tourist infrastructure, the level of its development, the current quality of tourist services do not correspond to the existing potential of the region. Based on this, it is important to outline the tasks and ways of further improving the tourist and recreational infrastructure in various parts of the region.*

***Key words:** tourism infrastructure, capacity, accommodation, camping, hostel, catering infrastructure, gastronomic tourism, transport, information services.*

**Введение и постановка проблемы.** Узбекистан обладает богатым туристическим потенциалом и всеми возможностями для развития туризма, благодаря чему разрабатываются и реализуются различные меры по развитию туристической

отрасли в нашей стране, указы и распоряжения Президента республики. К числу последних директивных документов в данной сфере экономики Узбекистана относятся Указы Президента Республики Узбекистан № УП-5326 «О дополнительных организационных мерах по созданию благоприятных условий для развития туристического потенциала Республики Узбекистан» от 3 февраля 2018 года и № УП-5611 «О дополнительных мерах по ускоренному развитию туризма в Республике Узбекистан» от 5 февраля 2019 года.

Отличительной особенностью туристической инфраструктуры является то, что она предназначена для предоставления услуг туристам и, в то же время, обеспечивает удовлетворение потребностей местного населения, а её развитие способствует росту туристического потенциала района, увеличению числа туристов и повышению социально-экономического благосостояния населения.

Отсутствие объектов гостиничного и аналогичного размещения в Кашкадарьинской области, особенно в период туристического сезона, недостаточная координация системы перевозок пассажиров на различных видах транспорта, а также слабое развитие внутреннего туризма, национальных объектов общественного питания, транспортно-логистических структур, информационных центров, учреждений культуры и спорта, автомобильного транспорта и инженерно-технического обеспечения, недостатки в широком привлечении местных и иностранных инвесторов к этим работам по строительству и реконструкции дорожной инфраструктуры негативно сказываются на быстром развитии туризма.

**Изученность проблемы.** Со стороны учёных проведены ряд исследований с целью научного изучения проблем развития туристической инфраструктуры. Так, Delaplace M., Pagliara F., Perrin J., Mermet S. [10], Masson S., Petiot R. [13], Page S.J. [14], провели исследования о значении железнодорожного транспорта в развитии туризма, Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. [2, 4], Чудновский А.Д. [9], Величкина В.А. [1] и другие исследовали роль автомобильного и других видов транспорта в туризме. В Узбекистане вопросам значения туристической инфраструктуры посвятили ряд исследований такие специалисты, как Тухлиев И.С., Хайитбоев Р., Ибадуллаев Н.Э., Амриддинова Р.С. [7] и другие.

**Цель и задачи работы.** Основной целью исследования являются анализ проблем развития туристско-рекреационной инфраструктуры в Кашкадарьинской области. К числу главных задач при этом относятся анализ сети туроператоров, гостиниц и прочих средств размещения, сетей общественного питания, транспортных сетей и услуг, комплексная оценка уровня развития туристической инфраструктуры в регионе и его отдельных административно-территориальных единицах.

**Материалы и методы.** При подготовке статьи были использованы научные труды зарубежных и отечественных ученых, результаты научных работ, выполненных автором, данные региональных управлений туризма и спорта, транспорта, статистики Кашкадарьинской области. Автором в процессе работы использовались статистический, картографический, сравнительно-географический методы исследования.

**Основная часть.** А.Д. Чудновский и другие характеризуют туристическую инфраструктуру следующим образом: "...под инфраструктурой отеля понимается совокупность общих условий для производства туристических продуктов" [9]. Такое же определение дано и со стороны В.А. Квартальнова, который считает, что "туристическая инфраструктура – это сфера гостиничного, ресторанного бизнеса и развлекательных организаций (то есть индустрия туризма)" [4]. По мнению В. Кифяка, туристическая инфраструктура: "...отели, мотели, дома отдыха, пансионаты, санатории, предприятия общественного питания, транспортные средства, развлекательные заведения, достопримечательности и т.д." [5]. По мнению Н.И. Кабушкина

“...транспортные средства, средства размещения туристов, туристические объекты, курортные объекты, развлекательные объекты, конгрессно-семинарские центры - это объекты для оказания посреднических услуг (обслуживания и информационных услуг)” [3].

В более широком смысле, под понятием туристическая инфраструктура понимается система зданий, инженерных и коммуникационных сетей, в том числе дорог, различных предприятий сферы обслуживания и туризма, их необходимое использование и предоставление, обеспечивающие комфортное использование туристами существующих туристических резервов [7].

Наличие развитой туристической инфраструктуры имеет большое значение в повышении туристско-рекреационного потенциала регионов и, на этой основе, в развитии туризма. Прежде всего, под инфраструктурой понимается совокупность процессов материального производства или условий, обеспечивающих повседневную жизнь населения. Инфраструктура – это иерархически организованная совокупность организационно обособленных подразделений национальной экономики, основным назначением которых является не производство новой материальной продукции, а основные отрасли материального производства и обеспечение деятельности в непроизводственной сфере [6].

Таблица 1

Количество гостиниц и аналогичных средств размещения в Кашкадарьинской области и фонд мест (2020 г.)

| №  | Города и районы | Гостиницы |             | Семейные гостевые дома |            | Хостелы  |            | Санатории |             | Базы отдыха и туризма |             | Всего, ед. |
|----|-----------------|-----------|-------------|------------------------|------------|----------|------------|-----------|-------------|-----------------------|-------------|------------|
|    |                 | кол.-во   | кол. мест   | кол.-во                | кол. мест  | кол.-во  | кол. мест  | кол.-во   | кол. мест   | кол.-во               | кол. мест   |            |
| 1  | г. Шахрисабз    | 11        | 583         | 37                     | 318        | -        | -          | 1         | 80          | -                     | -           | 49         |
| 2  | г. Карши        | 25        | 1298        | 6                      | 30         | 2        | 165        | 2         | 188         | -                     | -           | 35         |
|    | <i>районы:</i>  |           |             |                        |            |          |            |           |             |                       |             |            |
| 3  | Шахрисабзский   | 1         | 120         | 2                      | 28         | -        | -          | 3         | 562         | 8                     | 1986        | 14         |
| 4  | Китабский       | 3         | 72          | 1                      | 10         | -        | -          | 2         | 308         | 4                     | 745         | 10         |
| 5  | Яккабагский     | 1         | -           | -                      | -          | -        | -          | 1         | 70          | 8                     | 1489        | 10         |
| 6  | Мубарекский     | 3         | 72          | -                      | -          | 1        | 20         | 1         | 40          | -                     | -           | 4          |
| 7  | Касанский       | 2         | 42          | -                      | -          | -        | -          | 1         | 200         | -                     | -           | 3          |
| 8  | Каршинский      | 2         | 86          | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | 1                     | 236         | 3          |
| 9  | Чиракчинский    | 1         | 10          | 1                      | 10         | -        | -          | -         | -           | 1                     | 278         | 3          |
| 10 | Гузарский       | 2         | 48          | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | 2          |
| 11 | Дехканабадский  | 2         | 57          | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | 2          |
| 12 | Камашинский     | 1         | 25          | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | 1          |
| 13 | Нишанский       | 1         | 36          | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | 1          |
| 14 | Миришкарский    | -         | -           | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | -          |
| 15 | Касбинский      | -         | -           | -                      | -          | -        | -          | -         | -           | -                     | -           | -          |
|    | <b>Всего</b>    | <b>54</b> | <b>2426</b> | <b>47</b>              | <b>396</b> | <b>3</b> | <b>185</b> | <b>11</b> | <b>1448</b> | <b>22</b>             | <b>4734</b> | <b>137</b> |

Таблица составлена автором

Одним из важных звеньев туристической инфраструктуры являются туроператоры. Они имеют большое значение в организации туристско-рекреационной деятельности и в реализации ресурсного потенциала территории. Намечено «...постоянно изучать и продвигать уникальный туристический потенциал регионов

страны и объекты перспективной туристической демонстрации в будущем для формирования различных туристических направлений туристическими операторами» [8].

Количество туроператоров, осуществляющих туристическую деятельность в Кашкадарьинской области, в конце 2019 года достигло 20 единиц, в течение года их количество увеличилось на 6. При анализе в разрезе районов и городов областного подчинения было установлено, что 8 туроператоров зарегистрированы в городе Карши, 4 в Шахрисабзском районе, по одному в городе Шахрисабзе и Каршинском, Китабском, Мубаракском, Гузарском, Чиракчинском, Камашинском, Миришкарском районах.

Фирмами и организациями, осуществляющими туристическую деятельность в Кашкадарьинской области, в 2019 году было обслужено 11873 посетителя. Из них граждане Узбекистана – 67,1 процента, гости из стран дальнего зарубежья – 30,7 процента, гости из стран СНГ – 2,2 процента.

На сегодняшний день в Кашкадарьинской области действует в общей сложности 47 семейных гостевых домов, 26 из которых открыты за последний год. Гостевые дома области насчитывают 186 номеров и 396 мест. По количеству гостевых домов город Шахрисабз (37 единиц) имеет высокий показатель, в других регионах показатели намного ниже, в том числе, в городе Карши 6 единиц, в Шахрисабзском районе 2 единицы, в Китабском и Чиракчинском районах по одному, в остальной части региона не зарегистрировано ни одного гостевого дома. В 2019 году в регионе было построено 3 хостела с количеством мест - 185, 2 из них, рассчитанных на 165 мест, в городе Карши и 1 – на 20 мест в Мубарекском районе.

Санаторно-курортные учреждения области расположены в Шахрисабзском районе (3), в городе Карши и Китабском районе (по 2), в городе Шахрисабзе, Яккабагском, Мубарекском и Касанском районах (по 1). Зоны отдыха расположены, в основном, в Китабском, Шахрисабзском, Яккабагском, Чиракчинском и Каршинском районах, насчитывая 4734 места.

Таблица 2

Группировка сельских территорий по потенциалу отелей и аналогичных средств размещения

| Группы*                             | Число административных единиц |       | Названия административных единиц   | Количество гостиниц и аналогичных средств размещения |       |
|-------------------------------------|-------------------------------|-------|--|--|-------|
|                                     | Кол-во                        | %     |  | Кол-во   | %     |
| I - Высокий потенциал (15-50)       | 2                             | 13,3  | г. Карши, г. Шахрисабз   | 84   | 61,3  |
| II - Средний потенциал (5-15)       | 3                             | 20,0  | Китабский, Шахрисабзский, Яккабагский районы                                       | 34   | 24,8  |
| III – Потенциал ниже среднего (2-5) | 6                             | 40,0  | Мубарекский, Касанский, Каршинский, Чиракчинский, Гузарский, Дехканабадский районы | 17   | 12,5  |
| IV- Низкий потенциал (менее 2)      | 4                             | 26,7  | Камашинский, Нишанский, Миришкарский, Касбинский районы                            | 2  | 1,4   |
| По области                          | 15                            | 100,0 |  | 137  | 100,0 |

\* Количество гостиниц и аналогичных средств размещения.

Таблица составлена автором

На базе имеющихся данных по Кашкадарьинской области создана карта туристско-рекреационной инфраструктуры региона 1:1000000 (рисунок 1). На данной карте сельские районы области разделены на 3 группы по обеспеченности гостиницами и прочими средствами размещения (таблица 2).

Из данных таблицы 2 становится известно, что к районам области с высоким потенциалом по количеству гостиниц и аналогичных объектов размещения относятся города Шахрисабз (49) и Карши (35), Шахрисабзский (14), Китабский (10) и Яккабагский (10) районы. Они концентрируют 61,3 процента всего потенциала области. Напротив, к районам с низким потенциалом относятся Камашинский (1), Нишанский (1), Миришкарский и Касбийский районы.

Потребность туристов в еде удовлетворяется предприятиями общественного питания. Индустрия туристического питания включает в себя рестораны, кафе, бары, столовые, закусочные и т.д. Предприятия общественного питания классифицируются по качеству обслуживания и культуре, предлагаемым ими блюдам, количеству посадочных мест, режиму работы, формам обслуживания клиентов. Во всем мире не существует единой классификации предприятий общественного питания. Но, несмотря на это, больше всего потребители придерживаются своей национальной культуры питания.

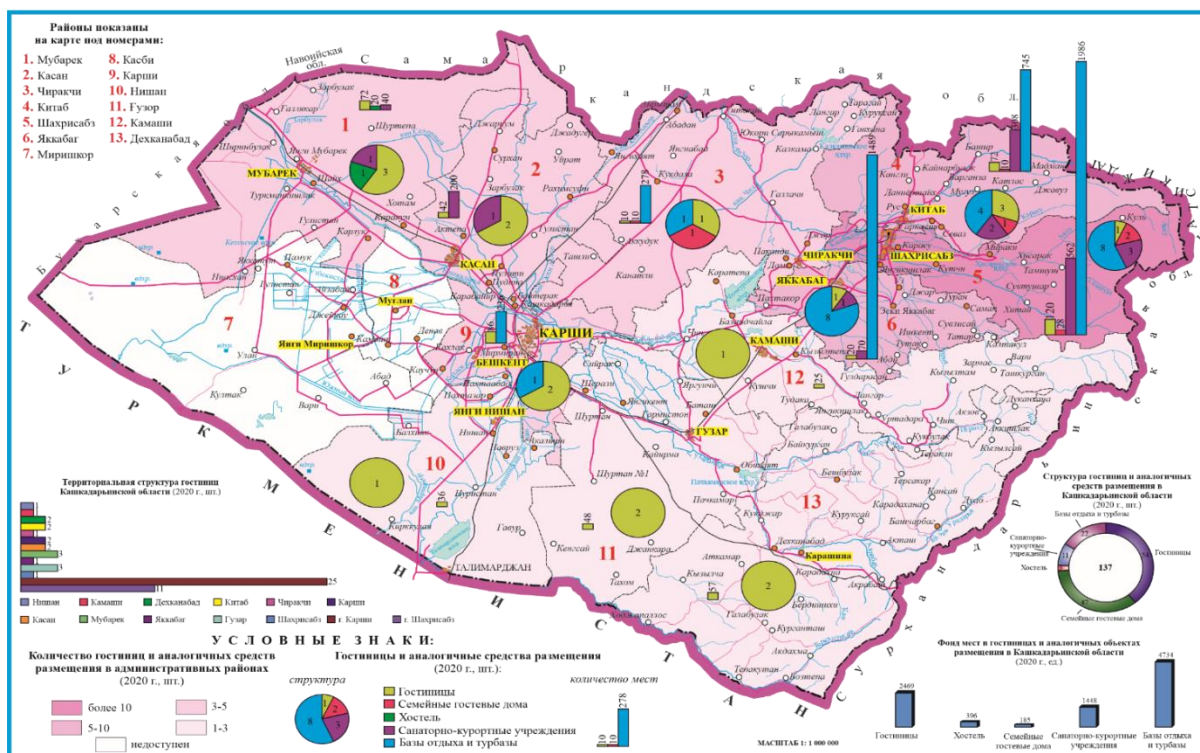


Рис. 1. Карта туристско-рекреационной инфраструктуры Кашкадарьинской области

При оценке инфраструктуры общественного питания учитываются количество заведений (ресторанов, баров, кафе, кухонь, других предприятий общественного питания), количество мест в них, численность работников, объем общественного питания, развитие ресторанного бизнеса, инвестиции в сферу.

Услуги общественного питания являются основой гастрономического туризма, который является популярным видом туризма в Узбекистане. С недавнего времени в обиход вошли такие понятия, как “culinary tourism” – кулинарный туризм, “food

tourism” – продовольственный туризм, “gastronomic tourism” – гастрономический туризм.

Обычно туристам интересно познакомиться с национальной кухней той страны, где они находятся. Узбекская кухня славится самыми разнообразными и красочными блюдами в мире, в том числе пловом, шашлыком, тандыр-кебабом, острым лагманом, сомсой и другими блюдами.

Местная кухня, которая славится большим количеством мясных блюд, всегда привлекала туристов в Чиракчинский, Дехканабадский, Гузарский и Касбинский районы, где развито животноводство. В настоящее время в Кашкадарьинской области действует более 400 предприятий общественного питания, которые неравномерно распределены по регионам (таблица 3).

По количеству предприятий общественного питания лидируют Чиракчинский район, город Карши и Касанский район, а в Каршинском, Миришкарском и Мубарекском районах показатели, наоборот, значительно ниже. Кроме того, уровень обслуживания в них также значительно ниже. Это отрицательно влияет на поток туристов-гурманов, снижая тем самым туристический потенциал районов.

Транспорт обеспечивает связь между исходным пунктом и пунктом назначения, обеспечивает доступ и передвижение туристов по региону [11]. Транспорт является одной из трех основных составляющих туристической деятельности при предоставлении услуг. Туризм не может развиваться без развитой транспортной услуги, а большинство видов туризма вообще не могут существовать без транспорта [14].

Таблица 3

Показатели предприятий общественного питания Кашкадарьинской области (2020 г.)

| №                 | Города и районы | Количество объектов общественного питания | Кол-во мест в них | Кол-во работников | По отношению к общему количеству действующих предприятий и организаций, % |            |            |
|-------------------|-----------------|---|-------------------|-------------------|---|------------|------------|
|                   |                 |   |                   |                   | 2018 г.   | 2019 г.    | 2020 г.    |
| 1                 | Чиракчинский    | 47  | 4700              | 705               | 4,1   | 5,8        | 4,4        |
| 2                 | г. Карши        | 46  | 6657              | 920               | 32,6  | 29,9       | 36,1       |
| 3                 | Касанский       | 44  | 4400              | 660               | 4,4   | 3,2        | 2,9        |
| 4                 | Яккабагский     | 36  | 2750              | 525               | 5,4   | 5,7        | 4,6        |
| 5                 | Гузарский       | 35  | 1800              | 525               | 5,4   | 4,0        | 6,1        |
| 6                 | Китабский       | 35  | 2450              | 700               | 5,7   | 10,1       | 6,2        |
| 7                 | Шахрисабзский   | 34  | 2380              | 510               | 5,9   | 1,9        | 2,6        |
| 8                 | Нишанский       | 27  | 1350              | 405               | 3,2   | 2,8        | 7,0        |
| 9                 | Камашинский     | 26  | 1560              | 520               | 3,1   | 8,0        | 4,6        |
| 10                | Касбинский      | 18  | 900               | 270               | 2,5   | 1,8        | 2,5        |
| 11                | Дехканабадский  | 18  | 900               | 270               | 1,1   | 1,7        | 2,4        |
| 12                | г. Шахрисабз    | 17  | 2900              | 680               | 4,6   | 4,7        | 6,5        |
| 13                | Мубарекский     | 12  | 840               | 180               | 10,4  | 10,0       | 8,0        |
| 14                | Каршинский      | 10  | 700               | 200               | 6,5   | 5,5        | 4,5        |
| 15                | Миришкарский    | 10  | 700               | 150               | 5,1   | 4,9        | 1,6        |
| <b>По области</b> |                 | <b>415</b>                                | <b>34987</b>      | <b>7220</b>       | <b>6,6</b>  | <b>6,6</b> | <b>6,6</b> |

Таблица составлена автором

Сегодня основными видами транспорта, используемыми в сфере туризма, являются автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской [16]. На международном туристическом рынке доля авиаперевозок выросла с 46 процентов в 2000 году до 58 процентов в 2018 году, в то время как, за тот же период, доля перевозок по суше, наоборот, снизилась с 49 процентов до 39 процентов. 58 процентов

международных туристических поездок приходилось на авиаперевозки, 37 процентов на автомобильные, 4 процента на морские и 2 процента на железнодорожные перевозки [12].

При оценке уровня развития транспортной туристической инфраструктуры региона, большое внимание уделяется общей эксплуатационной длине железных дорог, автомобильных дорог с твёрдым покрытием, их плотности, количеству пассажирских автобусов на 10 тыс. жителей, объёму транспортных услуг на душу населения [1].

По расчетам, в нашей республике на каждые 10 тысяч граждан приходится 2 автобуса, но в регионах более 30 процентов автобусов не работают. Всего 6 процентов международных пассажирских перевозок (12 автобусов, при спросе в 200 автобусов) осуществляется легальными пассажирскими перевозчиками.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования Кашкадарьинской области составляет 3427 км, из которых 425 км – это дороги международного значения, 890 км – государственного значения и 2112 км – местного значения. Средняя плотность автомобильных дорог в регионе составляет 12 км на 100 км<sup>2</sup>. Средняя плотность автомобильных дорог в Каршинском, Касбийском и Яккабагском районе высокая, а в Миришкарском, Мубарекском и Дехканабадском районах, напротив, гораздо более низкая.

В регионе протяжённость автодорог с цементобетонным покрытием составляет 29 км, с асфальтобетонным покрытием 1423 км, дорог с черным покрытием 1951 км и гравийных дорог 17 км. По доле дорог с асфальтобетонным покрытием лидируют Камашинский, Каршинский, Гузарский и Чиракчинский районы, по доле дорог с черным покрытием на ведущих позициях находятся Чиракчинский, Касанский, Миришкорский, Дехканабадский и Нишанский районы. Плотность автомобильных дорог в Гузарском, Яккабагском и Камашинском районах высокая, в Китабском, Нишанском и Мубарекском районах, напротив, эти показатели низкие.

Состояние автомобильных дорог городов и районных центров области находится не на должном уровне для предоставления услуг местным и иностранным туристам. 72 из 115 остановок на дорогах международного значения, 103 из 226 остановок на дорогах государственного значения, 228 из 448 на дорогах местного значения совершенно не отвечают современным требованиям. Отсутствие на городских автостанциях комфортных условий для туристов, в том числе электронных табло, бесплатного Интернета, отсутствие мобильных приложений и устройств видеонаблюдения в автобусах, отсутствие туалетов и объектов медицинской помощи, особенно в пустынных и горных районах, придают проблеме модернизации дорожной инфраструктуры большую актуальность.

Для решения этих проблем в районах необходимо разработать проект концепции коренного обновления систем пассажирского транспорта в городах Карши и Шахрисабзе, а также в районных центрах.

Строительство высокоскоростных железных дорог повышает возможность быстрее добраться до места назначения, а также означает, что существует большая конкуренция между туристическими направлениями [13]. Значение междугороднего пассажирского железнодорожного транспорта особенно велико, как альтернатива для путешественников, которые неохотно путешествуют автомобилем и воздушным транспортом [15]. В последние годы большое значение придается электрификации железных дорог в республике. В направлении Ташкент-Самарканд-Бухара, Ташкент-Самарканд-Карши начал действовать высокоскоростной электропоезд. В результате удалось снизить стоимость использования поездов на 20 процентов, увеличить скорость пассажирских и грузовых перевозок в 1,3 раза. Высокоскоростные поезда оказали большое влияние на туристическую привлекательность и выбор туристического направления [10].

Общая протяженность железных дорог общего пользования в Кашкадарьинской области составляет 482,4 км, из которых 322,1 км составляют электрифицированные железные дороги (68,5 процента). В области по протяженности железных дорог считаются ведущими Гузарский, Дехканабадский, Нишанский и Касанский районы, в то время как в Китабском, Шахрисабзском, Яккабагском районах протяженность железных дорог находится на гораздо более низком уровне, а в Касбинском и Миришкарском районах железная дорога вообще не проложена.

В перспективе для улучшения инфраструктуры железнодорожного транспорта и увеличения потока туристов в регион целесообразно построить новую высокоскоростную железную дорогу от железнодорожной станции Джам Самаркандской области через Чиракчинский район в город Шахрисабз, что сэкономит время туристов и позволит больше времени провести в этом регионе.

Во второй половине XX века воздушный транспорт стал главным глобальным явлением для развития туризма [11]. Слабое развитие воздушного транспорта наблюдается, как в национальной авиакомпании Узбекистана, так и в областях республики. В настоящее время национальная авиакомпания имеет в регионе один аэропорт в городе Карши, имеющий статус международного и один местный аэропорт в городе Шахрисабзе. В настоящее время принимается ряд мер по развитию авиатранспортной инфраструктуры в регионе, в том числе российская авиакомпания “ИрАэро” открыла новые маршруты - с 3 октября 2019 г. по маршруту Санкт-Петербург-Карши-Санкт-Петербург и с 22 декабря 2019 г. по маршруту Москва-Андижан-Москва. Из международного аэропорта Карши выполняются рейсы по маршрутам Карши-Москва, Карши-Ташкент, Карши-Андижан и другие. Одним из основных недостатков авиатранспорта является дороговизна услуг, предоставляемых авиакомпаниями. В развитии воздушного транспорта целесообразно открытие новых маршрутов, а также повышение активности ряда действующих авиакомпаний.

На сегодняшний день некоторые автомобильные маршруты закрыты из-за отсутствия автобусов в городах и провинциях. Количество городских автобусов в Кашкадарьинской области на сегодняшний день составляет 370, в основном для внутригородских и загородных пассажирских перевозок. Количество общественных автобусов на 10000 населения в области составляет 2,7, что является очень низким показателем. В 2020 году в область из Китая было ввезено 30 современных автобусов, и сегодня 6 туристических автотранспортных предприятий (5 автобусов, 10 микроавтобусов, 13 электрокаров) предоставляют туристические услуги местным и иностранным гражданам. Но спрос на транспорт в регионе по-прежнему очень высок.

Если объем транспортных услуг, оказанных населению Кашкадарьинской области, в 2015 году составил 789,3 млрд. сумов, то в 2020 году оказано транспортных услуг на 2240,8 млрд. сумов.

Следует отметить, что уровень развития транспортной инфраструктуры в предгорных и горных районах региона намного ниже, чем в равнинных. Транспортная инфраструктура значительно лучше развита в центральной части области и на прилегающих территориях, так как они расположены в местности с удобным географическим положением и рельефом, близко к областному центру.

В решении транспортных задач региона необходимы внедрение мобильных приложений в городском транспорте, развитие конкуренции, организация международного автобусного сообщения с Российской Федерацией, Кыргызстаном, Казахстаном, Туркменистаном и Таджикистаном, регулирование цен на транспорте.

Информационные услуги также необходимы для эффективного использования туристических ресурсов. В сфере туризма следует обратить внимание на публикацию информации в красочной форме, которая бесплатно распространяется среди туристов.



Быстрая информация и общение, всегда быть в курсе новостей – важное требование туризма. Сегодня туристы могут получить представление о туристических ресурсах других стран с помощью Интернета, факса и других современных технологий. Интернет-сети с миллионами сайтов, содержащих информацию о современных электронных средствах, включая туристические услуги, туристические центры, не только выбирают туристические направления и туристические агентства, но и предварительно бронируют билеты на туры, оплату услуг.

Необходимо для культурного отдыха в течение сезона в туристических центрах региона уделять большое внимание посещению музеев, театров, парков культуры и отдыха, зоопарков, организации концертов с участием известных артистов, различных представлений, встреч с известными актёрами, народных игр, фестивалей и карнавалов. Ежегодно в области проходят Международный фестиваль «Маком» в Шахрисабзе, «Копкари» в Китабском районе, «Весна Тарагая» в Чиракчинском районе, праздники Навруз и другие мероприятия.

Сегодня в области 573 учреждения культуры и искусства, которые ежегодно посещают тысячи туристов. К ним относятся информационно-ресурсные центры, музеи, в том числе областной краеведческий музей в Карши, Музей славы, Музей истории материальной культуры имени Амира Темура в Шахрисабзе, Шахрисабзский музей макома, театры, концертные организации, парки культуры и отдыха, патриотический парк “Ватанпарварлар”, зоопарки. Деятельность культурных центров народов также играет важную роль в развитии туризма в регионе.

**Выводы.** Сложность обеспечения функционирования туристической инфраструктуры во многом определяется сезонностью туризма. В большинстве случаев нехватка отелей и других средств размещения и объектов инфраструктуры в регионе во время туристического сезона, недостаточная организация различных транспортных услуг, низкий уровень информации о существующем туристическом потенциале региона, неэффективность туристических фирм и маркетинговых кампаний негативно сказываются на быстром развитии туризма.

В целях развития туризма в городах и районах области увеличение или организация количества туристических организаций и гидов-переводчиков послужит увеличению потока туристов. С точки зрения гостиничного потенциала города Карши и Шахрисабз имеют высокий потенциал, Шахрисабзский, Китабский, Яккабагский районы - средний, Камашинский, Нишанский, Мирикшорский и Касбинский районы - низкий потенциал, а остальные районы - низкий потенциал. Развитие гостиничной инфраструктуры играет важную роль в развитии туризма и отдыха в регионах.

Имеет достаточно природных ресурсов для развития сети санаториев в Шахрисабзском, Китабском, Мубарекском, Касанском, Дехканабадском, Камашинском районах области. Это позволит создавать в регионе зоны отдыха и развивать оздоровительный туризм.

Для улучшения транспортного обслуживания региона необходимо разработать проект концепции коренной модернизации системы пассажирского транспорта в городах Карши и Шахрисабз, а также в районных центрах. В перспективе для улучшения железнодорожной инфраструктуры целесообразно построить и модернизировать существующие железные дороги, электрифицировать железные дороги Карши-Таллимарджан, Карши-Мубарак, перевести новую высокоскоростную железную дорогу от железнодорожной станции Айритом Чиракчинского района через Чиракчи до Шахрисабз., А также экономия времени на посещение туристами и обеспечение того, чтобы они проводили больше времени в этом районе.

Создание и развитие туристической инфраструктуры выгодно любой стране, так как этот сектор оказывает прямое влияние на экономику страны. Потребность в отелях учитывается при формировании туристической инфраструктуры, на базе которой

может быть создана вся сеть отелей. В целях повышения качества туристических услуг, увеличения количества иностранных туристов, посещающих наш регион, ускоренное строительство и реконструкция туристической инфраструктуры, отвечающей их потребностям и требованиям, привлечение для этого частных и иностранных инвесторов позволит развивать туризм и отдых.

Своевременное выявление и устранение этих проблем, повышение инфраструктурного потенциала регионов (сельских округов), а также разработка и реализация для этого адресных (или маршрутных) дорожных карт, в свою очередь, увеличивает потенциал туристско-рекреационной инфраструктуры региона и, в конечном итоге, служит повышению туристической привлекательности региона, укреплению туристического имиджа.

#### **Использованная литература:**

1. Величкина А.В. Оценка развития туристской инфраструктуры региона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2014. № 2 (32). С. 239-250.
2. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности: учебник. М.: Финансы и статистика, 2005. 288 с.
3. Кабушкин Н.И. Менеджмент туризма: учебное пособие. Минск: БГЭУ, 1999. 644 с.
4. Квартальнов В.А. Туризм. М.: Финансы и статистика, 2002. 320 с.
5. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. Чернівці: Книги-XXI, 2003. 300 с.
6. Морозов М.А., Морозова Н.С., Карпова Г.А., Хорева Л.В. Экономика туризма: учебник. М., 2014. 306 с.
7. Тухлиев И.С., Хайитбоев Р., Ибодуллаев Н.Э., Амридинова Р.С. Основы туризма: учебное пособие. Самарканд: СамИЭС, 2010. 179 с.
8. Указ Президента Республики Узбекистан № ПФ-5781 от 13 августа 2019 года «О мерах по дальнейшему развитию туристической отрасли в Республике Узбекистан».
9. Чудновский А.Д., Жукова М.А., Сенин В.С. Управление индустрией туризма: учебное пособие, 2-е изд. М.: КНОРУС, 2005. 476 с.
10. Delaplace M., Pagliara F., Perrin J., Mermet S. (2014), Can high speed rail foster the choice of destination for tourism purpose? *Procedia. Social and Behavioral Sciences*. 111, pp. 166–175.
11. Hörz P., Richter M. (2011), Preserved as technical monuments, run as tourist attractions. *Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic, The Journal of Transport History*. No 32(2), pp. 192–213.
12. *International Tourism Highlights*, 2019.
13. Masson S., Petiot R. (2009), Can the highspeed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation* No 29, pp. 611–617.
14. Page S.J. (2009). *Transport and tourism global perspectives*, London, 447 p.
15. Prideaux B. (1999), Tracks to tourism: Queensland rail joins the tourist industry, *International Journal of Tourism Research*, No 1, pp. 73–86.
16. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. (2006), *The geography of transport systems*, London and New York, 432 p.

#### **References:**

1. Velichkina A.V. (2014), Assessment of the development of the tourist infrastructure of the region, *Economic and social changes: facts, trends, forecast*. No 2 (32), pp. 239-250. (In Russ.).
2. Zorin I.V., Kaverina T.P., Kvartalnov V.A. (2005), *Tourism as a type of activity: textbook*, Moscow, 288 p. (In Russ.).
3. Kabushkin N.I. (1999), *Tourism Management: a tutorial*, Minsk, 644 p.
4. Kvartalnov V.A. (2002), *Tourism*, Moscow, 320 p.
5. Kifyak V.F. (2003), *Organization of tourist activity in Ukraine*, Chernivtsi, 300 p.

6. Morozov M.A., Morozova N.S., Karpova G.A., Khoreva L.V. (2014), Tourism Economics. Textbook, Moscow, 306 p.
7. Tukhliev I.S., Khayitboyev R., Ibodullaev N.E., Amriddinova R.S. (2010), Basics of tourism: Textbook, Samarkand, 179 p.
8. Decree of the President of the Republic of Uzbekistan No. PF-5781 dated August 13, 2019 "On measures for the further development of the tourism industry in the Republic of Uzbekistan".
9. Chudnovsky A.D., Zhukova M.A., Senin V.S. (2005), Management of the tourism industry: a tutorial, 2nd ed., Moscow, 476 p.
10. Delaplace M., Pagliara F., Perrin J., Mermet S. (2014), Can high speed rail foster the choice of destination for tourism purpose? Procedia. Social and Behavioral Sciences. 111, pp. 166–175.
11. Hörz P., Richter M. (2011), Preserved as technical monuments, run as tourist attractions. Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic, The Journal of Transport History. No 32(2), pp. 192–213.
12. International Tourism Highlights, 2019.
13. Masson S., Petiot R. (2009), Can the highspeed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). Technovation No 29, pp. 611–617.
14. Page S.J. (2009). Transport and tourism global perspectives, London, 447 p.
15. Prideaux B. (1999), Tracks to tourism: Queensland rail joins the tourist industry, International Journal of Tourism Research, No 1, pp. 73–86.
16. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. (2006), The geography of transport systems, London and New York, 432 p.

*Сведения об авторе:*

**Жумаев Хайрулла Хаитович** – Каршинский государственный университет, преподаватель. E-mail: jumayevgeog@mail.ru

*Information about author:*

**Zhumaev Khairulla** – Karshi State University, lecturer. E-mail: jumayevgeog@mail.ru

**Для цитирования:**

Жумаев Х.Х. Проблемы развития туристско-рекреационной инфраструктуры Кашкадарьинской области // Центральноазиатский журнал географических исследований. 2021. № 1-2. С. 101-111.

**For citation:**

Jumaev Kh.Kh. (2021), Problems of development of tourist and recreation infrastructure of Kashkadarya region, *Central Asian journal of the geographical researches*, No 1-2, pp. 101-111. (In Russ.).