TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI



TOSHKENT

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O'RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI

TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI

TOSHKENT – 2019

UO'K: 338.488.1(075.8)
KBK 65.433
T 88

T 88 **Turizmda transport xizmatlari. –T.: «Fan va texnologiya», 2019, 252 bet.**

ISBN 978–9943–5836–1–0

O'quv qo'llanma oliy o'quv yurtlari iqtisodiyot, turizm (faoliyat yo'nalishlari bo'yicha) va mehmonxona xo'jaligini tashkil etish va boshqarish kabi ta'lim yo'nalishlarida tahsil olayotgan talabalarga mo'ljallangan. Undan turizm bo'yicha kasb-hunar kollejlari o'qituvchilari va turizm sohasida faoliyat ko'rsatayotgan mutaxassislar foydalanishlari mumkin.

UO'K: 338.488.1(075.8)
KBK 65.433

Mualliflar:
B.SH.SAFAROV, N.E.IBADULLAYEV, M.I.DAMINOV, A.A.KARIMOV

Mas'ul muharrir:
B.S.Mahkamov – iqtisod fanlari doktori.

Taqrizchilar:
I.I.Ergashov – SamDU "Iqtisodiyot nazariyasi" kafedrasi mudiri,
D.Z.Norqulova – "Xalqaro turizm va turizm servisi" kafedrasi mudiri.

Ushbu o'quv qo'llanma Samarqand davlat universiteti ilmiy Kengashining 2019-yil 28-fevraldagi 8-sonli qaroriga asosan chop etiladi.

ISBN 978–9943–5836–1–0

© «Fan va texnologiya» nashriyoti, 2019.

KIRISH

Mamlakatimizda iqtisodiyotni modernizatsiyalash sharoitida iqtisodiyotning muhim tarmoqlaridan biri bo'lgan yo'lovchilarni tashish xizmatining o'rni juda katta. Ya'ni bu borada yo'lovchilarni transportda tashish xizmatlari bozorini takomillashtirish, raqobat muhitini shakllantirish eng chekka hududlarimizda ham mazkur xizmatdan foydalanish imkonini bermoqda. Yo'lovchi tashish bozorida raqobat muhitini rivojlantirish uchun zarur shart-sharoitlar yaratish va takomillashtirish, mamlakatimizda transport xizmati sifatini oshirish, yo'lovchilarga qulaylik yaratish uchun qanday ishlar amalga oshirilmoqda?

Hozirgi kunda O'zbekiston avtomobil transportida tashuvlarni tartibga soluvchi to'qqizta xalqaro konvensiya va ikkita xalqaro bitimning a'zosi hisoblanadi.

Yevropa, Osiyo va MDHning 26 ta davlati bilan avtomobilda xalqaro tashuvlar sohasini tartibga soluvchi ikki tomonlama hukumatlararo bitimlar imzolangan.

Shu tufayli turizm faoliyatini ravnaq toptirish masalasi 2017-2021-yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishlari bo'yicha Harakatlar strategiyasining iqtisodiyotni rivojlantirish va liberallashtirishning ustuvor yo'nalishlarida ham o'z aksini topgani bejiz emas. O'zbekiston zamonaviy turizm industriyasini rivojlantirish uchun barcha zaruriy manbalarga ega bo'lib, Buyuk Ipak yo'li ustida joylashgan. Vatanimiz – qulay tabiiy-iqlim sharoitlariga, boy tarixiy, madaniy merosga va ayni paytda ham ichki, ham xalqaro turizmni rivojlantirish uchun yuqori salohiyatga ega.

Transportda xizmat ko'rsatishni oshirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 10-yanvardagi qarori, 2018-yil 6-martdagi qaroriga muvofiq O'zbekiston avtomobil transporti agentligi qayta tashkil etilishi, 2018-2021-yillarda avtomobil transporti infratuzilmasini rivojlantirish dasturi, 2018-yil 28-noyabrdagi "O'zbekiston Respublikasining fuqaro

aviatsiyasini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" Farmoni va Qarorlari transport sohasini rivojlanishiga olib keldi.[1]

Xalqaro turizmni yanada rivojlantirish, yo'lovchilarga zamonaviy talablar hamda xalqaro standartlarga muvofiq ko'rsatiluvchi xizmatlar sifatini tubdan yaxshilash, yo'lovchilarga 2018-yilning 1-yanvaridan O'zbekiston Respublikasi xalqaro aeroportlarida (qizil va yashil) yo'lak joriy etildi. Ushbu qaror bilan xizmat ko'rsatish, servis va turizm sohasini rivojlantirishning mamlakatimiz hamda hududlar bo'yicha aniq dasturlari ham tasdiqlangan. Bulardan ham ko'rinib turibdiki, ushbu sohada faoliyat yuritadigan subyektlar soni keskin o'sadi, ular ko'rsatadigan xizmatlarning sifati esa zamon talabiga mos ravishda oshadi.

Transport sohasining jadal sur'atlarda rivojlanishi, bevosita turizm sohasining barqaror o'sishiga to'g'ridan-to'g'ri ta'sir ko'rsatadi. Yo'lovchilarni, shu jumladan turistlarni tashish turli transport vositalari yordamida, chunonchi: havo, yer usti, suv transportida amalga oshiriladi. Turistlarni tashish uchun transport turlarining ommaviyligi yoki talab etilish darajasi mamlakatning jug'rofiy o'rni va iqlim sharoitlariga, iqtisodiy rivojlanish darajasiga, milliy an'analariga, odamlarning ijtimoiy holati va turmush darajasiga hamda boshqa omillarga bog'liq bo'ladi. Har bir transport turining o'z ustun jihatlari va kamchiliklari mavjud bo'lib, ular tarixiy rivojlanish, texnik, iqtisodiy va ekologik ko'rsatkichlar bilan belgilanadi, ammo transport tizimlarining barcha turlari bir asosiy maqsadni - tashish xizmatlarini ko'rsatishda sayohatchilarning ehtiyojlarini to'la qondirishni ko'zlaydi. Shundan kelib chiqib, turistlarga transport xizmatlari ko'rsatishni turistlarni va ularning yuklarini bir joydan ikkinchi joyga mumkin qadar tez va qulay sharoitlarda tashish uchun mo'ljallangan xizmatlar majmui deb ta'riflash mumkin. Respublikada turizm industriyasini rivojlantirish uchun yangi yo'llarni intensiv ravishda to'plash va o'zlashtirish hamda shu asosda butun xo'jalik mexanizmini o'zgartirishning istiqbolli dasturini shakllantirish zarur. Bu jarayon ko'proq darajada maqsadga yo'naltirilgan holda borishi uchun turli-tuman usullar, ish yuritish shakllari tahlil qilib chiqildi, chet el tajribasidan foydalanildi.

[1] www.lex.uz

1-MAVZU. TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI FANINING MAQSADI VA VAZIFLARI

Reja:

1.1. Mamlakatimizda transport sohasiga berilayotgan e'tibor.
1.2. Fanning maqsadi va vazifalari.
1.3. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni.
1.4. Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'rni.
1.5. Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni va boshqalar.

1.1.Mamlakatimizda transport sohasiga berilayotgan e'tibor

Ma'lumki, O'zbekiston qadim zamonlardan G'arb va Sharqni bog'lovchi Buyuk ipak yo'lida joylashgan davlat sifatida mashhur bo'lgan. Endilikda ana shu qadimiy yo'l yangicha sayqal topib, ellarni-ellarga bog'lab kelmoqda. Hozirgi vaqtda mamlakatimizni modernizatsiya qilish va yangilash, iqtisodiyotimizning sifat jihatidan yangi, zamonaviy tarkibiy tuzilmasini shakllantirish, hududlarimizni kompleks rivojlantirish transport va kommunikatsiya tizimini takomillashtirish bilan uzviy bog'liq.

Mamlakatimizda turizmni jadal rivojlantirish uchun qulay iqtisodiy va tashkiliy-huquqiy shart-sharoitlar yaratish, hududlarning ulkan turizm salohiyatidan yanada to'liq va samarali foydalanish maqsadida, birgina Respublikamizda 2016-yilda 2 milliondan ortiqroq xorijiy, 94 milliondan[2] ortiqroq ichki turistlar bo'lgan bo'lsa, ularning Mamlakat ichida tunab qolish bilan amalga oshirilgan safarlar soni, 21274,5 ming safarlar (mehmonxona va joylashtirish vositalarida), AQSHda esa umumiy turistlarni 95% ichki turizmga to'g'ri keladi. Mamlakatimizda ichki turizm tarmog'ini boshqarishni tubdan takomillashtirish, ichki turizm mexanizmini takomillashtirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2018-yil 7-fevralda "Ichki

[2] O'zbekiston Respublikasi davlat statistika qo'mitasi Statistik byulleten № 4 Toshkent - 2017-yil.

turizmni jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"[3]gi qarorini imzoladi.

Turizmda qulay bo'lgan eshikdan-eshikkacha eltuvchi vosita sanalgan avtotransport vositalarida turistlarga xizmat ko'rsatishni takomillashtirish maqsadida turizm uchun Respublikamiz hududiga chetdan olib kelingan 9 o'rindiqdan ko'p bo'lgan mikro avtobuslar uchun bojxona to'lovlari 3% qilib belgilandi.

Mustaqillik yillarida aviakompaniya zamonaviy havo kemalari bilan ta'minlandi. Jumladan, O'zbekiston hukumati yordamida avaikompaniya "Boing-757", "Boing-764", "A-310", "RJ-85" kabi eng zamonaviy samolyotlar bilan to'ldirilgan. Hozirga kelib "O'zbekiston havo yo'llari" aviakompaniyasi tarkibida 11 ta xalqaro aeroportlar faoliyat olib bormoqda shu bilan bir qatorda yiliga qariyb 75 ming tranzit yo'nalishning havo harakatini boshqarmoqda. Mamlakatimiz Prezidenti joriy yil "Islom Karimov nomidagi "Toshkent" xalqaro aeroportida yo'lovchilarga ko'rsatilayotgan bojxona xizmatlari sifati va samaradorligini yanada oshirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi qarorida, xalqaro turizmni yanada rivojlantirish, yo'lovchilarga zamonaviy talablar hamda xalqaro standartlarga muvofiq ko'rsatiluvchi xizmatlar sifatini tubdan yaxshilash, yo'lovchilarga 2018-yilning 1-yanvaridan O'zbekiston Respublikasi xalqaro aeroportlarida (qizil va yashil) yo'lak joriy etildi.

O'zbekistonda turizmni yanada rivojlantirish maqsadida, Shavkat Mirziyoyevning fevral oyidagi Qarshi aeroportiga "ochiq osmon" maqomini berish va u yerga loukoster aviakompaniyalarni ham qabul qilish imkonini yaratish haqida farmon imzoladi.

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK - bugun O'zbekistonda yagona aviakompaniya bo'lib, u respublikadagi barcha havo transporti infratuzilma obyektlari va fuqaro aviatsiyasi samol-yotlarni boshqaradi. Bugungi kunda kompaniya parkida 30 dan ortiq xorijda ishlab chiqarilgan samolyotlar bor. MDH va xorijiy davlatlarning 40 dan ortiq shaharlariga doimiy parvozlar yo'lga qo'yilgan. Milliy aviakomaniya 2021-yilga kelib yo'lovchilar oqimini 1,3 baravar oshirishni rejalashtirgan.

---

[3] www.lex.uz

Turizm sohasida turistlar uchun qulay sharoyitlar yaratish maqsadida temir yo‘l sohasini ko‘radigan bo‘lsak. Misol uchun dunyo bo‘yicha yo‘lovchilarga qulay va tez xizmat ko‘rsatish maqsadida dunyo reytingidagi ilk uchlik Yaponiya, Janubiy Koreya va Xitoy mamlakatlarini ko‘rish mumkin.

Xalqaro tajribadan qolishmaydigan temir yo‘l transportini barpo etish maqsadida mamlakatimiz Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2017-yil 13- martdagi "Buxoro - Miskin temir yo‘l liniyasini qurish chora-tadbirlari to‘g‘risida"gi qaroriga ko‘ra bunyod etilgan mazkur yangi temir yo‘l liniyasining umumiy uzunligi 355 km.ni tashkil etadi.

Eng muhimi, Toshkent shahridan Urganch, Xiva, Nukus shaharlariga boradigan hamda mazkur shaharlardan Toshkent shahriga keladigan yo‘lovchi poyezdlarining harakatlanish vaqti qariyb 2 soatga qisqaradi. Toshkent-Saratov, Toshkent-Volgagrad, Olma-Ota-Nukus, Andijon-Urganch, Nukus-Urganch-Termiz poyezdlarining ham ushbu yangi liniya orqali qatnovi yo‘lga qo‘yiladi. Albatta, bu yurtimizda turizmni rivojlantirish, sayyohlar oqimining yanada oshishiga zamin yaratadi.

Mazkur temir yo‘lning ikkinchi bosqichida elektrlashtirish ishlari amalga oshirilib, bu yo‘nalish orqali elektropoyezdlar hamda yuqori tezlikda harakatlanuvchi "Afrosiyob" zamonaviy poyezdlar qatnovi ham amalga oshirilishi ko‘zda tutilgan.

Mustaqillik yillarida temir yo‘llarni elektrlashtirish ishlariga katta ahamiyat qaratildi. Hozirga kelib esa Markaziy-Osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo‘lovchi harakatini tashkil qilish maqsadida 2011-yil 8-oktabrdan «Afrosiyob» (Ispaniya kompaniyasining “Talgo”) tezyurar poyezdi Toshkent-Samarqand-Toshkent yo‘nalishi yo‘lga qo‘yilgan edi. Hozirda Toshkent - Samarqand - Qarshi - Toshkent va Toshkent - Samarqand - Navoiy - Buxoro - Toshkent «Afrosiyob» qatnovlari turistlarga samarali xizmat ko‘rsatib kelmoqda.

«O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ yangiliklaridan biri Toshkent janubiy vokzali o‘z ishini joriy yilning 4 aprelidan boshladi. Ma’lumotlarga ko‘ra, vokzal bir vaqtning o‘zida 500 yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatish quvvatiga ega bo‘lib, bir kecha-kunduzda 20000 nafar yo‘lovchilar 19 ta poyezdlar kutib olinadi va kuzatiladi.

Turizmda transpotni rivojlantirishda amalga oshirilayotgan ishlardan biri 2016-yil 22-iyunda O'zbekiston va Xitoy hamkorligining yirik va istiqbolli loyihasi Qamchiq dovoni orqali bunyod etilgan **Angren - Pop** elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'lab, uning umumiy uzunligi 123,1 kilometr, tunnelning umumiy uzunligi 19.2 kilometrni tashkil etib, dunyo reytingida tog'li hududlarda joylashgan tunnellar ro'yxatida ushbu yo'l murakkabligi bo'yicha 8-o'rinda, uzunligi bo'yicha esa 13-o'rinni egallaydi. Temir yo'lning qurilish natijasida O'zbekiston temir yo'l mustaqilligiga ham erishildi.

Xulosa qilib aytganda, istiqlol yillarida O'zbekistonning transport va kommunikatsiya tizimini rivojlantirishda strategik ahamiyatga ega bo'lgan ulkan ishlar bajarildi. Respublikada transport mustaqilligi ta'minlandi va mamlakatning barcha hududlarini o'zaro bog'laydigan milliy transport yaxlit tizimi vujudga keldi.

1.2. Fanning maqsadi va vazifalari

«Turizmda transport xizmatlari» fanining asosiy maqsadi ichki va xalqaro turizmda transport xizmatlarini amalga oshirishda turistlarning ehtiyojlarini to'la qondirishdan iborat bo'lgan masalalarni talabalarga o'rgatish.

Ushbu maqsadni amalga oshirishda quyidagi vazifalar qo'yiladi;

- turistlarga havo transportida xizmat ko'rsatish;
- aviachipta va aviatashish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat;
- aviachiptalarni bronlashtirish zamonaviy tizimlari;
- havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari;
- «O'zbekiston havo yo'llari» MAKda yo'lovchilar tashish;
- harakatlanadigan tarkib tasnifi hamda turistik avtobuslarga qo'yiladigan talablar;
- turistlarga suv transportida xizmat ko'rsatish;
- turistlarni hayvonlarda tashish;
- sayohatlarda xavfsizlikning umumiy masalalari;
- buyuk ipak yo'lidagi transport vositalari.

So'nggi yillarda turizm industriyasi aksariyat mamlakatlarda muhim o'rinlardan birini egallamoqda. Turizm industriyasi ishlab

chiqaradigan turistik mahsulot, xizmatlar va tovarlarning tarkibi ancha katta va rang-barang kompleksini o'z ichiga oladi. Bu mahsulotlardan kishilar sayohat qilishda, shuningdek turizm doirasida dam olish, hordiq chiqarish, davolanish, o'z bilim va kasbiy darajasini oshirishda foydalanishlari mumkin. Bunda turistik mahsulotning tarkibiy qismiga kiruvchi transport xizmatlari uning sifatiga katta ta'sir ko'rsatadi.

Yo'lovchilarni, shu jumladan turistlarni tashish har xil transport turlarida, chunonchi: havo, yer usti, suv transportida amalga oshiriladi. Turistik tashuvlar uchun transport turlarining ommaviyligi yoki talab etilish darajasi mamlakatning jo'g'rofiy o'rni va iqlim sharoitlariga, iqtisodiy rivojlanish darajasiga, milliy an'analariga, odamlarning ijtimoiy holati va turmush darajasiga hamda boshqa omillarga bog'liq bo'ladi.

Har bir transport turining ustun jihatlari va kamchiliklari mavjud bo'lib, ular tarixiy rivojlanish, texnik, iqtisodiy va ekologik ko'rsatkichlar bilan belgilanadi.

1.3. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni

Respublika milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni va ahamiyati xalqaro turizm sohasidagi O'zbekistonning raqobatdagi ustunliklari, xalqaro aloqalarning rivojlanishida mazkur tarmoqning ahamiyati hamda iqtisodiy o'sishga qay darajada imkoniyat yaratishi bilan belgilanadi. O'zbekiston turistlar e'tiborini o'ziga tortadigan mamlakat. U turistlarga go'zal shaharlar va xushmanzara joylarni, turli-tuman landshaftlarni taklif qiladi, qadimgi va boy tarixga ega obidalarni namoyon etiladi. Shuning uchun O'zbekistonga qiziqish butun dunyoda kuchli.

Bugun respublikamiz hududida turli davrlarga taalluqli 7 mingdan ziyod me'morchilik va san'at yodgorliklari mavjud bo'lib, ularning ko'pchiligi YUNESKOning Butunjahon madaniy merosi ro'yxatiga kiritilgan. Ayni paytda faoliyat ko'rsatayotgan 865 ta turistik tashkilotning ish samaradorligi, xizmat ko'rsatish sifati ham oshib bormoqda. O'tgan yili sayohatchilar soni 2011-yildagiga nisbatan 17,5 foizga, xorijiy turistlarga xizmat ko'rsatishdan tushgan daromadlar miqdori 15 foizga o'sgani ham shu yo'nalishda

olib borilayotgan izchil islohotlarning amaldagi samarasidir. Demak, turizm, o'z navbatida, aholi bandligini ta'minlash va mintaqalar iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim sohaga aylanib boryapti, desak mubolag'a bo'lmaydi[1].

Turizm sohasidagi qonun hujjatlarini yanada takomillashtirish, jumladan, «Turizm to'g'risida», «Sug'urta faoliyati to'g'risida», «Litsenziyalanadigan faoliyat turlari to'g'risida»gi qonunlarga, Soliq va Bojxona kodekslariga turistik bozorda yuz berayotgan yangilanishlarni hisobga olgan holda o'zgartish hamda qo'shimchalar kiritish lozim. Eng muhimi, havola normalarni imkon qadar kamaytirishga jiddiy e'tibor qaratish kerak. Zero, bugungi kunda turizm sohasida tizimlashtirishga muhtoj bo'lgan 30 dan ortiq normativ-huquqiy hujjatlar amalda qo'llaniladi.

1.4.Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'rni

O'zbekistonda turizmning rivojlanishiga Mustaqillikka erishilgandan so'ng tashkil etilgan «O'zbekiston Havo yo'llari» milliy aviakompaniyasining ham hissasi qo'shilmoqda. Hozirga kunda milliy aviakompaniyamiz tasarrufida 12 ta aeroportlar mavjud bo'lib, ulardan o'n bittasi xalqaro maqomga ega.

Toshkent aeroporti 2001-yilda qayta ta'mirdan chiqarilgan bo'lib, unda soatiga 1000 yo'lovchiga xizmat ko'rsatish imkoniyati paydo bo'ldi. Har yili Toshkent aeroporti xizmatlaridan 2 million kishi foydalanadi. Toshkentdan dunyoning aksariyat yirik shaharlariga, jumladan, Amritsar, Amsterdam, Andijon, Antaliya, Anqara, Ar-Riyod, Afina, Ashxabod, Baku, Bangkok, Baxreyn, Belgrad, Birmingem, Bishkek, Bodrum, Buxoro, Ganoye, Dakka, Dehli, Doxa, Dushanbe, Yekaterinburg, Yerevan, Jidda, Zarafshon, Irkutsk, Islomobod, Istambul, Karachi, Kiyev, Krasnodar, Krasnoyarsk, Kuala - Lumpur, London, Minsk, Moskva, Navoiy, Namangan, Nijnekamensk, Nijniy Novgorod, Novosibirsk, Nukus, Nyu-York, Olma-Ota, Omsk, Osaka, Parij, Pekin, Perm, Saygon, Samara, Samarqand, Sankt-Peterburg, Seul, Simferopol, Riga, Rim, Rostov, Tbilisi, Tel-Aviv, Termiz, Texron, Tokio, Tyumen, Urganch, Urumchi, Ufa, Farg'ona, Frankfurt, Xabarovsk, Chelyabinsk, Cho'pon-ota, Sharja, Qarag'anda, Qarshi, Qozon

shaharlariga samolyotlarda yetib borish mumkin. Toshkent aeroportida yo'lovchilar qulayligi uchun keng va qulay mebellar bilan jihozlangan kutish maydonlari, kuni bo'yi ishlovchi pasport, bojxona, chegara nazorati xizmatlari, ma'lumotxona, yuklarni konveyerda tashish xizmatlari, xalqaro telefon, chiptalarni sotib olish va bandlash kassalari, Duty free do'konlari, restoranlar, barlar, tamaddixonalar, valyuta ayirboshlash punktlari, o'ta nufuzli mehmonlarga xizmat ko'rsatish VIP maydoni, qulayligi oshirilgan CIP maydoni kabilar tashkil etilgan.

Toshkent aeroportida «O'zbekiston Havo yo'llari», «British Mediterreniyen Eyrueys», «Aziana Eyrlaynz, INK», «Avializing», «Eron Eyr», «Lyuftganza», «Turk Havo yo'llari», «Tbilaviamsheni», «Uralskiye avialini», «Strimlayn», «Eyr Kazaxstan», «Avialinii Ukrainu», «Tochikiston», «Armyanskiye avialinii», «Belavia», «Pulkovo», «Permskiye avialinii», «Kavminvoduavia», «Tatarstan», Kompaniya -TSS (Aviation) Limited, «Aeroflot - Rossiyskiye avialinii», «Aeroflot - Don», «Sibir», «Krasnoyarskiye avialinii», «Samara», «Transaero», «Domodedovskiye avialinii», «Rusaero», «Imeyr», «Tapo-Avia» kabi aviakompaniyalarga xizmat ko'rsatiladi.

Fransiya, Isroil, Skandinaviya mamlakatlari, Angliya, Janubiy Koreya o'zlarining yuk samolyotlari uchun tranzit aeroport sifatida Toshkent aeroportidan foydalanishadi. Toshkent aeroportida dunyoda ishlab chiqarilayotgan barcha samolyot turlarini qabul qilish mumkin.

Samarqand aeroporti soatiga 400 yo'lovchiga xizmat ko'rsata oladi. Samarqanddan Toshkent, Moskva, Sankt-Peterburg, Simferopol, Qozon shaharlariga, shuningdek, Yaponiya va Yevropa mamlakatlariga yetib borish mumkin. Aeroportda VIP va CIP maydonlari, kutish maydonlari, ona va bola xonasi, tibbiyot punkti, aviakassalar, pochta xizmati xonasi, xalqaro va shaharlararo telefon xizmati, barlar, restoran, valuta ayirboshlash shahobchasi bor, yangi «Duty free» do'koni ochilishi ustida ish olib borilmoqda. 2004-yilda Samarqand aeroporti MDH mamlakatlaridagi yiliga 100 mingtagacha yo'lovchiga xizmat ko'rsatuvchi aeroportlari orasidagi «Yilning eng yaxshi aeroporti» konkursida g'olib bo'lgan.

Yangi Buxoro aeroporti 1997-yilda ishga tushirilib, xalqaro maqomga 1999-yilda erishgan, soatiga 150 yo'lovchiga xizmat

ko'rsatadi. Unda keng kutish maydoni, bufetlar, do'konlar, medpunkt, yuklarni saqlash xonasi, milliy an'analarda bezatilgan VIP va CIP maydonlari mavjud. Buxoro aeroportidan Toshkent, Moskva, Sankt - Peterburg shaharlariga, shuning MDH mamlakatlari va boshqa davlatlarga uchish mumkin.

Yangi Urganch aeroporti soatiga 300 yo'lovchiga xizmat ko'rsatadi. Unda kutish maydoni, tibbiyot punkti, barlar, kafe, valuta ayirboshlash shahobchasi, suvenirlar do'koni mavjud, aeroportdan Toshkent, Moskva shaharlariga va dunyoning boshqa mamlakatlariga uchib borish mumkin.

O'zbekiston turizmining rivojlanishiga «O'zbekiston temir yo'llari» davlat hissadorlik temiryo'l kompaniyasi ham o'zining hissasini qo'shmoqda. Bu tashkilot 1994-yilning 7-noyabrida tashkil etilgan bo'lib, O'zbekiston hududi bo'ylab 4000 kilometrga yaqin uzunlikdagi temir yo'llarga ega. Tashkilot tomonidan Toshkent-Samarqand orasida shinam tezyurar poyezd qatnashining tashkil etilishi turistlar uchun katta qulayliklar yaratib berdi. Tashkilot tomonidan Samarqanddan Surxondaryo viloyatiga o'tuvchi temir yo'l tizimi takomillashtirilmoqdaki, bu ham O'zbekiston turizmining rivojlanishiga o'z hissasini qo'shishi shubhasizdir. Shuningdek, mustaqil O'zbekiston asosiy tarmog'i bo'lib hisoblangan xalqaro Traseka loyihasi asosida Toshkentdan Farg'ona vodiysi orqali qo'shni mamlakatlarga chiqib ketuvchi temir yo'lning qurilishi ham O'zbekistonga keluvchi xalqaro turistlik oqimini orttirishi mumkin.

Toshkentdan Toshkent - Samarqand, Toshkent - Moskva, Toshkent - Qo'ng'irot, Toshkent Shovot, Toshkent - Saratov, Toshkent - Termiz, Toshkent - Ufa, Toshkent - Harkov, Toshkent - Andijon, Toshkent - Buxoro, Toshkent - Kitob yo'nalishlarida qatnovchi poyezdlar jo'natiladi va qabul qilinadi, shuningdek, O'zbekiston hududida Andijon - Buxoro, Qo'ng'irot - Beynov, Dushanbe - Astraxan, Ko'lob - Astraxan, Leninobod - Saratov, Dushanbe - Konibodom, Konibodom - Qo'rgontepa poyezdlari ham harakatlanadi.

Ayni paytda yurtimizda transport kommunikatsiya tizimini rivojlantirish masalasiga respublikamizni jadal taraqqiy toptirishning asosiy sharti va mezoni sifatida katta ahamiyat berilmoqda.

So'nggi yillarda barpo etilgan, umumiy uzunligi 633 kilometrni tashkil qiladigan Navoiy - Nukus, 233 kilometrlik

Toshguzar - Boysun - Qumqo'rg'on temir yo'l magistrallari, Qamchiq dovoni orqali o'tadigan tezkor avtomobil yo'lining bu boradagi o'rni va ahamiyati qanchalik beqiyos ekanini hammamiz yaxshi anglaymiz. Bu yo'llar mamlakatimizning barcha hududlarini yagona transport tarmog'iga ishonchli tarzda birlashtirib, mintaqamizda mavjud bo'lgan boy mineral xomashyo va tabiiy resurslarni o'zlashtirish uchun keng imkoniyatlar yaratdi va turizm infratuzilmasini rivojlantirishda muhim omil bo'lib xizmat qiladi.

1.5.Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni va boshqalar

Transport tizimlarining barcha turlari yagona maqsadni - tashish xizmatlarini ko'rsatishda sayohatchilarning ehtiyojlarini to'laqonli qondirishni ko'zlaydi.

Turistlarga transport xizmatlarini ko'rsatish turistlarni va ularning yuklarini bir joydan ikkinchi joyga mumkin qadar tez va qulay sharoitlarda tashish uchun mo'ljallangan xizmatlar majmui deb ta'riflanadi.

Transport xizmatlari ko'rsatish qonun hujjatlari bilan mustahkamlangan huquqiy bazaga asoslanadi. Ushbu hujjatlar:

1) turli xalqaro transport tashkilotlari tomonidan;

2) mamlakatlarning milliy qonunchiligi doirasida;

3) yuk va yo'lovchi tashuvchilarning ichki qoidalari tarzida ishlab chiqilgan.

Xalqaro turizmni amalga oshirishda transport xizmatlari ko'rsatishning turli jihatlariga alohida diqqat-e'tibor berish lozim. Sayohatlar sohasida xalqaro hamkorlik chegaralarining kengayishi bojxona, chegara va sanitariya nazoratini amalga oshirish normalari va qoidalarini muttasil takomillashtirib borishni taqozo etadi.

Fan va texnika taraqqiyotining odamlarni yer yuzining istalgan nuqtasiga tez eltib qo'yishga qodir transport vositalari (ovozdan tez uchar samolyotlar, tezyurar poyezdlar, avtomobillar, muzyorar va suvosti transporti va b.) paydo bo'lishiga, shuningdek transport xizmatlari ko'rsatish sohasiga yangi texnologiyalar joriy etilishiga olib keldi. Bu chiptalarni bronlashning global tizimlarida va chiptalar sotishning noan'anaviy usullarida, yuk va yo'lovchi

tashuvchilarning charter dasturlari vujudga kelishi va rivojlanishida, turli axborot tizimlari ishlab chiqilishida, yo'lovchi tashishning texnik va texnologik rejimlarini nazorat qilish elektron qurilmalaridan foydalanilishida, ularning xavfsizligi oshirilishida o'z ifodasini topmoqda.

Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishni asosan ikki turga bo'lib o'rganishimiz mumkin[4].

1. Yo'lovchilarni avtotransport, temir yo'l va aviatashuvlarda tashish quydagi xizmatlarni tashkil etadi:

1.1. Yo'lovchilarga chiptalarni sotish xizmatini tashkillashtirish.

1.2. Yo'lovchilarning hujjatlarini rasmiylashtirishni tashkil etish.

1.3. Yo'lovchilarga tashuv vaqtida xizmatlar ko'rsatish.

1.4. Yo'lovchilarni tashuvdan keyingi xizmatlarni ko'rsatishni o'z ichiga oladi.

2. Yo'lovchilarni avtotransport, temir yo'l va aviatashuvlar vaqtida yuklarini tashish xizmatlarini ko'rsatadi.

2.1. Pochta orqali yuk jo'natish xizmati.

2.2. Transpotda yuk tashish.

2.2.1. Avtotransportda tashish xizmati.

2.2.2. Temir yo'lda yuk tashish xizmati.

2.2.3. Aviatsiyada yo'lovchilarning yuklarini tashish xizmati.

2.3. Yuklarni ortish xizmati.

2.4. Manzilga yuklarni yetkazish, tushirish va saqlash xizmatlarini ko'satadi.

Muayyan transport tuzilmalari o'rtasida hamda har bir transport turi doirasida yo'lovchi tashuvchilar o'rtasidagi raqobat kurashi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishning takomillashuvi jarayoniga kuchli turtki berdi. Servis sifati va darajasining oshishi harakatlanadigan tarkibning hozirgi texnik jihozlanishida, yo'lovchilarga qulay va shinam shart-sharoitlar yaratilishida, transport vositalari bortida yo'lovchilarning dam olishi tashkil etilishida, yo'lovchilarni ovqatlantirish sifatining oshishida, transport kompaniyalarining doimiy mijozlari uchun rag'batlantirish dasturlari ishlab chiqilishida namoyon bo'lmoqda. Yo'lovchi tashuvchilar transportda bolalar va nogironlarga, shuningdek boshqa

---

[4]. Daminov M.I., Karimov A.A. "Ichki turizmni rivojlantirishda temiryo'l transporti xizmatlari" "Servis" ilmiy-amaliy jurnali 2018-yil 3-son.

toifa yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish bo'yicha maxsus tadbirlarni amalga oshirmoqdalarki, bu yo'lovchilarning ehtiyojlarini to'laqonli qondirish uchun imkoniyat yaratmoqda.

Turli transport tizimlari o'rtasida yaqin hamkorlik transport xizmatlari ko'rsatish sohasidagi muhim yo'nalishlardan biridir. Bu multimodal vokzallar tashkil etish, qatnov jadvallarini muvofiq-lashtirish, transport xizmatlarini uyg'unlashtirish va yo'lovchilarga kompleks xizmatlar ko'rsatish imkonini beradi.

Yo'lovchilarning xavfsizligini ta'minlash transport xizmatlari ko'rsatishning eng muhim masalasi bo'lib, u harakatlanadigan tarkibdan foydalanish qoidalariga rioya qilishni, transport vositalarining harakatini ta'minlovchi turli xizmatlar professional tarzda va uyushqoqlik bilan ishlashini, yo'lovchilar ham xulq-atvor qoidalariga rioya qilishini, ekologik toza transport turlaridan foydalanishni nazarda tutadi.

Turistlarning uyushgan guruhlarini tashish marshrutlar ishlab chiqish, chiptalarni buyurtma qilish, transportda joylashtirish, tur dasturlarini amalga oshirish bilan bog'liq ayrim o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lganligi uchun turistik fermalar transport kompaniyalari bilan yaqin aloqalar o'rnatishiga to'g'ri keladi.

Tayanch iboralar: Transportda xizmat ko'rsatish, turistlarga transportda xizmat ko'rsatish, «O'zbekiston Havo yo'llari», «O'zbekiston temir yo'llari», tashish marshrutlarini ishlab chiqarish, chiptalarni buyurtma qilish, transport kompaniyalari.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni nimadan iborat?
2. Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'rni nimadan iborat?
3. Kursning maqsadi va vazifalari nimalardan iborat?
4. Turistlarga transportda qanday xizmatlar ko'rsatiladi va xizmat ko'rsatishning mazmuni nimadan iborat?

Mavzu bo'yicha test savollari

1.Sayohat tushunchasining to'g'ri ta'rifini belgilang.

A) Kishilarning biror vaqt davomida qanday maqsadligidan qat'i nazar boshqa joyga borishi.

B) Uzog'i bilan bir yil muddatga jo'nab ketishi.

D) Aniq maqsadli va tashkillashtirilgan faoliyat.

E) Tijorat maqsadida biror joyga borishi.

2.Turizm tushunchasining to'g'ri ta'rifini belgilang.

A) Jismoniy shaxsning doimiy istiqomat joyidan sog'lomlashtirish, ma'rifiy, kasbiy-amaliy yoki boshqa maqsadlarda borilgan joyda haq to'lanadigan faoliyat bilan shug'ullanmagan holda uzog'i bilan bir yil muddatga jo'nab ketishi.

B) Kishilarning biror vaqt davomida qanday maqsadligidan qat'i nazar boshqa joyga borishi.

D) Uzoq muddatga jo'nab ketishi.

E) Ilmiy maqsadda boshqa joyga borishi.

3.2004-yilda qaysi aeroport MDH mamlakatlaridagi yiliga 100 mingtagacha yo'lovchiga xizmat ko'rsatuvchi aeroportlari orasidagi «Yilning eng yaxshi aeroporti» konkursida g'olib bo'lgan?

A) Samarqand.

B) Buxoro.

D) Navoiy.

E) Toshkent.

4.Fransiya, Isroil, Skandinaviya mamlakatlari, Angliya, Janubiy Koreya o'zlarining yuk samolyotlari uchun tranzit aeroport sifatida qaysi aeroportdan foydalanishadi?

A) Toshkent.

B) Samarqand.

D) Buxoro.

E) Navoiy.

5.Yangi Buxoro aeroporti qachon ishga tushirilgan?

A) 1997-yilda.

B) 1996-yilda.

D) 1998-yilda.

E) 1999-yilda.

2-MAVZU. TURIZM SOHASIDA TRANSPORTDA TASHISH TURLARI VA ULARNING TASNIFLANISHI

Reja:

2.1. Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.

2.2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi, turizm sohasida transport ta'minoti tizimi.

2.3. Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflanishi va boshqalar.

2.1.Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar

«O'zbekiston temir yo'llari» AJ («O'zbekiston Temir yo'llari» DATK). U O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan sobiq «O'rta Osiyo temir yo'llari» bazasida 1994-yil 7-noyabrda tashkil etilgan. Kompaniyaning asosiy yo'llari tarmog'i 3645 km. ni tashkil etadi va unda hozirgi kunda 54,7 ming kishidan ko'proq ishchilar ishlaydi.

«O'zbekiston Havo yo'llari» Milliy aviakompaniyasi tuzilmasi. "O'zbekiston Havo yo'llari" – xalq xo'jaligi va aholini aviatsiya xizmati (yuk, yo'lovchi tashuvlari, maxsus aviatashishlar) bilan ta'minlovchi O'zbekiston Respublikasi Milliy aviakompaniyasidir. Aviakompaniya 1992-yil 28-yanvarda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti farmoniga binoan tashkil etilgan. Ana shu vaqtdan boshlab samolyot parkini zamonaviylashtirish, yangi aerovokzallar qurish, havodagi harakatni boshqarish tizimini tubdan o'zgartirish, aerodromlarni yangi zamonaviy texnika bilan ta'minlash, yuqori malakali mutaxassislarni tayyorlovchi baza hamda boshqaruv tizimini takomillashtirishga yo'naltirilgan respublika Fuqaro aviatsiyasini rivojlantirish davlat dasturi amalga kirdi. O'tkazilgan islohotlar O'zbekiston aviatsiya transportining xalqaro, iqtisodiy, diplomatik va madaniy aloqalarini rivojlantirishda yetakchi sohalardan biriga aylanishiga omil yaratdi.

Jahonda 1300 dan ko'proq aviakompaniyalar mavjud bo'lib, aviareyslarda har yili o'rtacha 1.5 mlrd. kishi tashiladi. Xalqaro havo aloqalariga xizmat ko'rsatishda jahonning 1 mingtadan ortiq aeroportlari ishtirok etadi. Ulardan 650 ga yaqini muntazam xalqaro havoda aviatashishlarni ta'minlaydi. Hozirgi vaqtda xalqaro tashish tarmoqlari barcha geografik hududlarni qamrab olgan va ular 190 dan ziyod davlatlarni bog'laydi.

Hozirgi kunda yo'lovchilarni tashish soni bo'yicha Amerikaning **Delta Airlines, Pan American, United,** Fransiyaning **Air France,** Germaniyaning **Lufthansa**, Britaniyaning **British Airwuys** Rossiyaning **Aeroflot** jahonning yirik aviakompaniyalari hisoblanadi.

Turistik xizmat ko'rsatishda foydalaniladigan **avtomobil** xizmati uchta asosiy yo'nalishni o'zida mujassamlashtiradi:

- avtobusda sayohatni tashkil etish;
- turistlarning shaxsiy transportida sayohatni tashkil etish;
- avtomobillarni turistlarga prokat (ijra)ga berish.

Avtomobil transporti turizmda eng ko'p va keng miqyosda foydalaniladi. Chunki u turistlarni «eshikdan eshikkacha» eltib qo'yishni ta'minlaydi. Ushbu maqsadlarda muntazam yo'lovchi tashish uchun reys avtobuslari va nomuntazam – turistik korxonaning xususiy transporti va turistning shaxsiy transporti qo'llaniladi.

Suv transporti vositalari orasida suv osti (ekskursiya suv osti qayiqlari) va suv usti (teploxodlar, sayohat kemalari, dengiz paromlari, sayr kemalari, yaxtalar, katerlar) transportlari farqlanadi. Turizmda suv transporti vositalari ta'minoti bilan bog'liq masalalari asosan dengiz va daryoda turistik maqsadlarda muntazam va nomuntazam yo'lovchi tashish misolida qarab chiqiladi.

2.2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi, turizm sohasida transport ta'minoti tizimi

Turistik mahsulotlar tarkibida turistlarni tashish xizmati yetakchi o'rinlardan birini egallaydi. Bu shu bilan ifodalanadiki, barcha turistik yo'nalishlarda (piyodalardan tashqari) sayohat-

chilarni dam olish yoki ekskursiyaga eltish va uyga qaytishi uchun transport bo'lishi tabiiy hol bo'lib qolmoqda.

Turizm faoliyat turi sifatida turistlarni doimiy yashash joyidan tashqariga chiqishi bilan uzviy bog'langan va uni transport ta'minotisiz tasavvur etib bo'lmaydi. Transport ta'minoti turistik infrastrukturaning muhim elementi hisoblanadi va turistik mahsulotlar tarkibiga kiritilgan asosiy kompleks xizmatlarni tashkil qiladi. Transport korxonalari turizm tizimini shakllantiruvchi turistik korxonalarning alohida ko'rinishlari sifatida qarab chiqiladi.

Turistik mahsulotni shakllantirishda tashqi tashkilotlar xizmatlari xarajatlarining ulushi turfirma uchun quyidagicha bo'ladi:

- joylashtirish xarajatlari – 46,5%
- transport xarajatlari – 25,7%
- ovqatlanish xarajatlari – 9,7%
- ekskursiya xizmatlari xarajatlari – 3,6%

Jami: – 85,5%

(Safar paytidagi sug'urta xizmatlari, viza xizmatlari, tibbiyot xizmatlari va boshqalar).

Turizm sohasida transport ta'minoti tizimi quyidagicha farqalanadi:

- turga qo'shilgan va asosiy turistik xizmatlarga kiruvchi turistik tashish vositasi sifatida, turistlarni doimiy yashash joyidan belgilangan manzilga eltib qo'yish (yoki yo'nalish boshlanadigan joyga) va qayta olib kelish;
- transfer – turistlarni kutib olish va kuzatib qo'yish uchun transport vositasini taqdim etish;
- tur-safar bo'yicha dasturlashtirilgan tadbirlarga xizmat ko'rsatish: ekskursion xizmat, dasturdagi tadbirlarga borish, atrofga tashrif buyurish, yo'nalish bo'yicha ko'chish;
- turga kiritilgan sayohat davomida ijaraga beriladigan yengil avtomashina.

2.3. Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflanishi va boshqalar

Tashishning yer ustida olib yurish turlari bo'yicha:

- insonning jismoniy kuchi bilan amalga oshiriladigan tashishlar va harakatlanishlar (piyoda, chang'ida, velosipedda, rikshalar);
- hayvonlar yordamida (ulovli, tuyada, otda, itlarda;
- mexanik vositalar bilan;
- avtomobil transportida (g'ildirakli, zanjirli);
- relsli transport-temir yo'llar, metro, tramvay, kanatli yo'llar;
- havo bo'lishli transport vositalari.

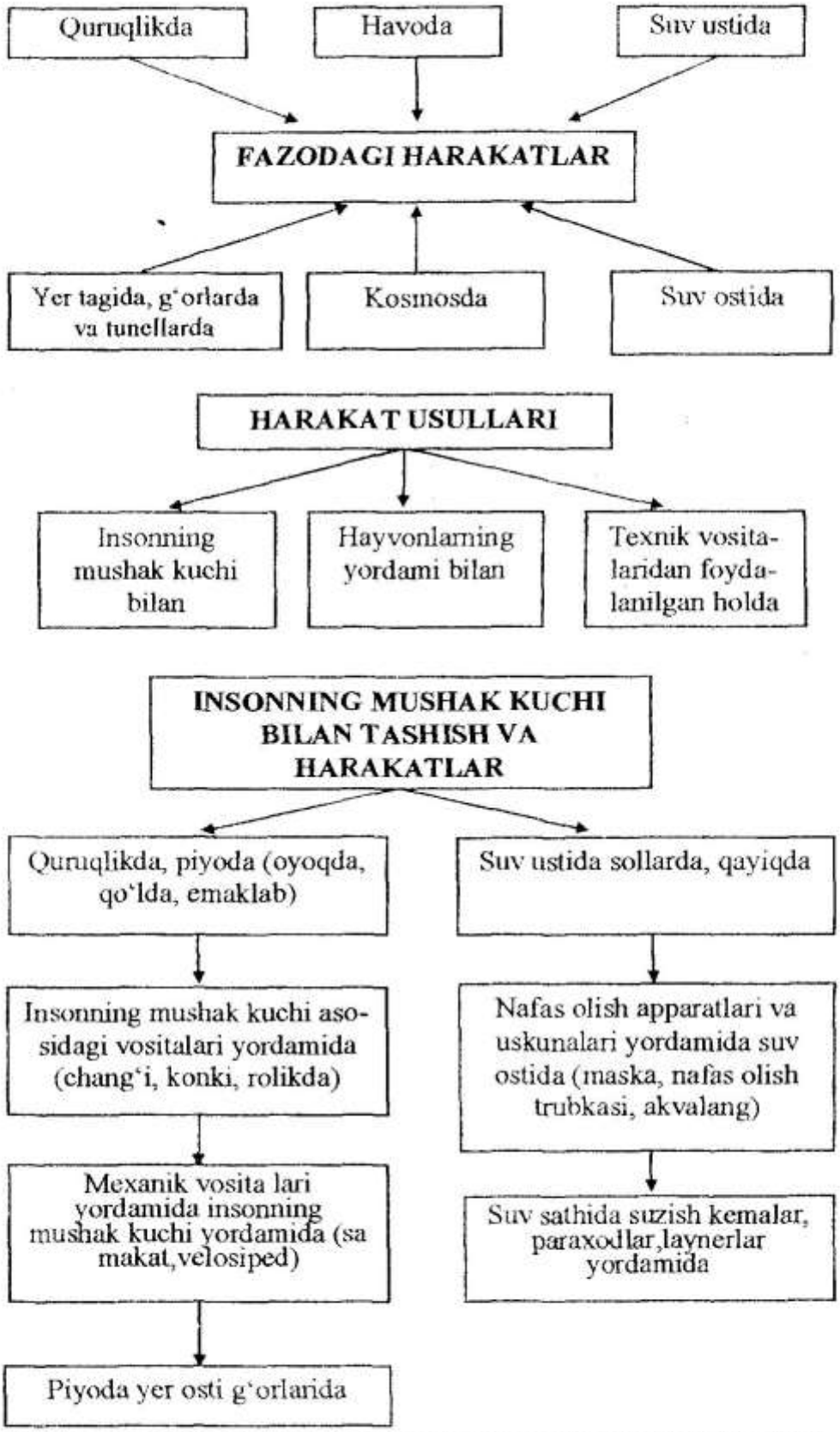
Havo orqali tashish turlari:

- havo sharlari va dirijabllar, deltaplanlar, parashyutlar;
- vertalyotlar;
- kichik aviatsiya samolyotlari, gidrosamolyotlar, keng fyuzelyajli samolyotlar, tovushdan tez uchar laynerlar;
- kosmik apparatlar.

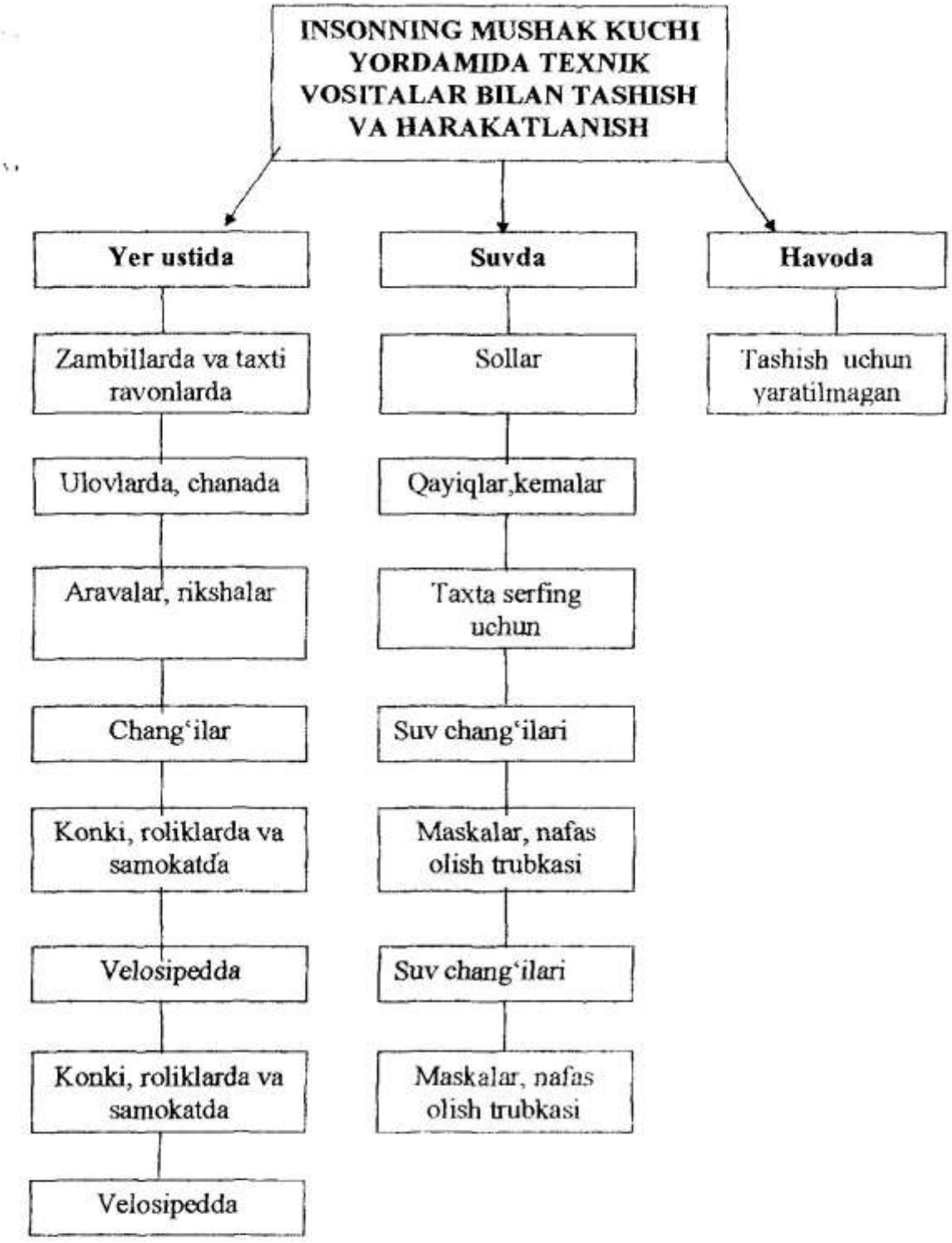
Dengiz va daryo suvlari orqali tashish transportlari:

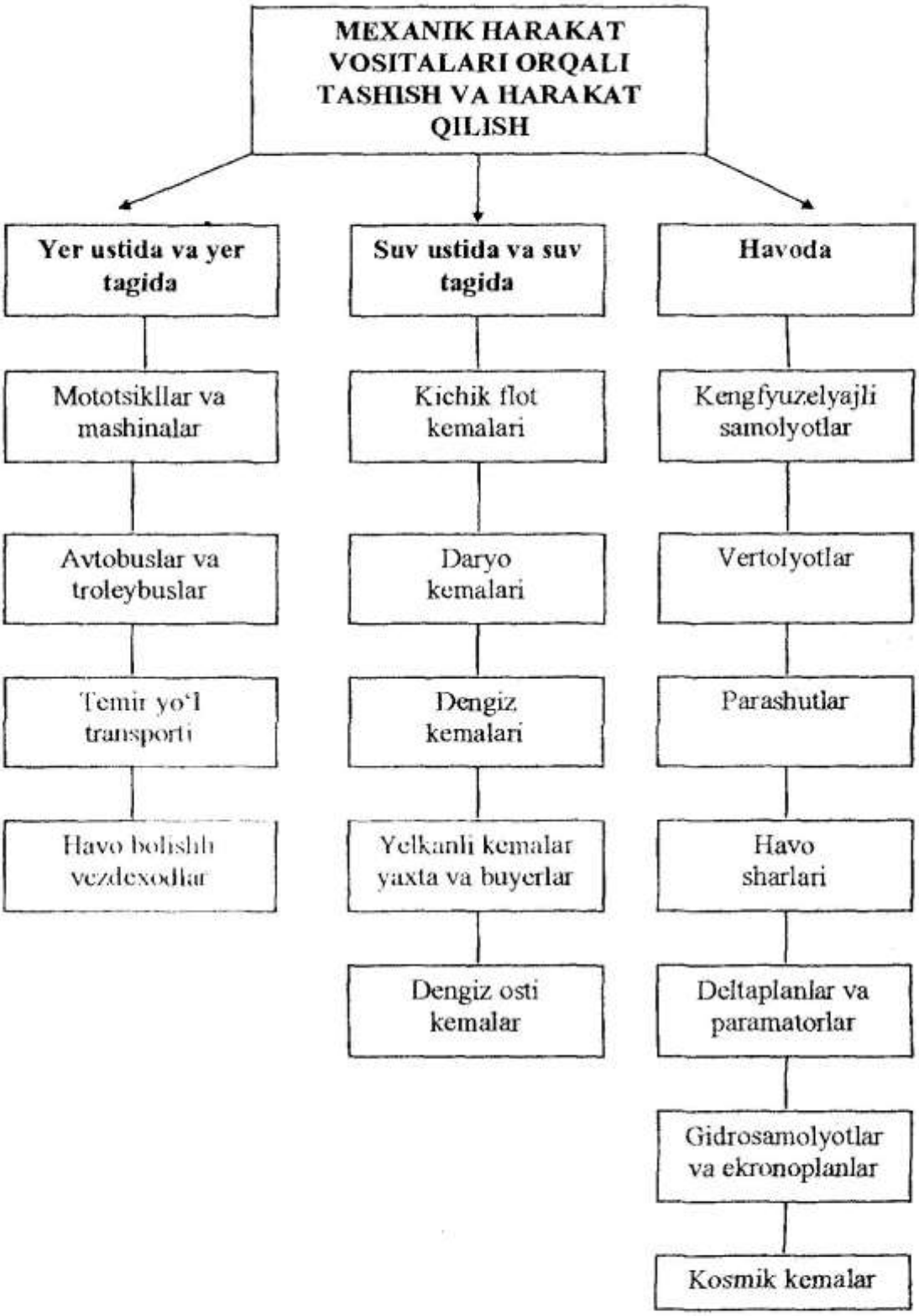
- sol va qayiqlar;
- yelkanli kemalar;
- kichik mexanik kuchga ega flot qayiqlari;
- dengiz va daryo kemalari;
- havo bolishli kemalar;
- suv osti kemalar.

Tashishning barcha xillari va turlari ishlatilishi va texnik vositalarining foydalanishiga qarab ko'plab ko'rinishlarga ega bo'ladi, quyidagi chizmalarda bu aniq ifodalangan.



1-chizma: Turizm sohasida transport ta'minoti tizimi.


INSONNING MUSHAK KUCHI YORDAMIDA TEXNIK VOSITALAR BILAN TASHISH VA HARAKATLANISH
Yer ustida
Suvda
Havoda
Zambillarda va taxti ravonlarda
Ulovlarda, chanada
Aravalar, rikshalar
Chang'ilar
Konki, roliklarda va samokatda
Velosipedda
Konki, roliklarda va samokatda
Velosipedda
Sollar
Qayiqlar,kemalar
Taxta serfing uchun
Suv chang'ilari
Maskalar, nafas olish trubkasi
Suv chang'ilari
Maskalar, nafas olish trubkasi
Tashish uchun yaratilmagan


MEXANIK HARAKAT VOSITALARI ORQALI TASHISH VA HARAKAT QILISH
Yer ustida va yer tagida
Suv ustida va suv tagida
Havoda
Mototsikllar va mashinalar
Avtobuslar va troleybuslar
Temir yo'l transporti
Havo bolishli vezdexodlar
Kichik flot kemalari
Daryo kemalari
Dengiz kemalari
Yelkanli kemalar yaxta va buyerlar
Dengiz osti kemalar
Kengfyuzelyajli samolyotlar
Vertolyotlar
Parashutlar
Havo sharlari
Deltaplanlar va paramatorlar
Gidrosamolyotlar va ekronoplanlar
Kosmik kemalar

Transport vositalarining taqqoslama reytingi

1-jadval

Baholash mezonlari	Transport vositalarining turlari					
	Daryo kemasi	Dengiz kemasi	Temir yo'l vositalari	Avtobus lar	Yengil avtomobillar	Samolyot lar
Harakat xavfsizligi	7	5	8	4	3	7
Sayohat qiymati	6	8	2	3	4	8
Tezlik	1	2	4	6	7	10
Ommaviylik	1	1	4	7	8	9
Turist xohishi bo'yicha yo'lda to'xtash imkoniyati	2	1	1	8	10	1
Sig'imi	7	10	6	4	1	7
Shinamlik darajasi	8	10	2	4	6	6

Nisbatan past ball, nisbatan qiymat narxlariga mos keladi.

Tayanch iboralari: transport ta'minoti, transportning ulushi, transportda tashish xizmatlarining tasniflanishi, insonning mushak kuchi yordamida, texnik vositalar bilan tashish, mexanik harakat vositalari, taqqoslama reyting.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Turistlik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi qanday aniqlanadi?
2. Turizm sohasida transport ta'minoti tizimi nimadan iborat?
3. Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflanishi qanday amalga oshiriladi?
4. Insonning mushak kuchi yordamida texnik vositalar bilan tashish va harakatlanish nimalardan iborat?
5. Mexanik harakat vositalari orqali tashish va harakat qilish nimalardan iborat?

6. Transport vositalarining taqqoslama reytingi nimani ko‘rsatadi?

Mavzu bo‘yicha test savollari:

1. «O‘zbekiston temir yo‘llari» DATK asosiy yo‘llari tarmog‘i nechi km. ni tashkil etadi?

A) 3645
B) 3554
D) 3336
E) 3267

2. "O‘zbekiston Havo yo‘llari" qachon tashkil etilgan?

A) 1992-yil 28-yanvarda.
B) 1994-yil 22-fevralda.
D) 1996-yil 3-mayda.
E) 1997-yil 5-avgustda.

3. Turistik xizmat ko‘rsatishda foydalaniladigan avtomobil xizmati nechta asosiy yo‘nalishni o‘zida mujassamlashtiradi?

A) uchta.
B) to‘rtta.
D) ikkita.
E) beshta.

4. Insonning jismoniy kuchi bilan amalga oshiriladigan tashishlar va harakatlanishlar (piyoda, chang‘ida, velosipedda, rikshalar); hayvonlar yordamida (ulovli, tuyada, otda, itlarda) mexanik vositalar bilan; avtomobil transportida (g‘ildirakli, zanjirli,); relsli transport – temir yo‘llar, metro, tramvay, kanatli yo‘llar; havo bolishli transport vositalarli-bu?

A) Tashishning yer ustida olib yurish turlari.
B) Havo orqali tashish.
D) Yer ostida tashish.
E) Suvda tashish.

5. Harakat usullari nechi xil bo‘ladi?

A) Uch xil.
B) Ikki xil.
D) To‘rt xil.
E) Besh xil.

3-MAVZU. TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

3.1. Talabalarga havo transporti haqida tushuncha berish.

3.2. Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlashini o'rgatish.

3.3. Havo transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.

3.4. Dunyoda so'nggi yillarda ochilgan va ochilishi kutilayotgan ko'plab ajoyib aeroportlar.

3.5. Aviachipta aviatashish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat sifatida.

3.6. Aviachiptalarni bronlashtirishning zamonaviy tizimlari.

3.7. Havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari.

3.8. "O'zbekiston Havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasida yo'lovchilar tashish.

3.1.Talabalarga havo transporti haqida tushuncha berish

Dunyo miqyosidagi va ikki tomonlama konvensiyalar xalqaro aviatashuvlarni tartibga soluvchi asosiy hujjat hisoblanadi.

Ikki tomonlama bitimlar, qoida tariqasida, hamkorligi boshqa shartnomalar (MDH, YEI doirasidagi va h.k.) bilan belgilangan ikki davlat o'rtasida tuziladi.

Keng ahamiyatga molik xalqaro bitimlarda davlatlarning ancha katta doirasi ishtirok etadi. Ular uchishlarni tartibga soluvchi xalqaro normalar va qoidalarni, shuningdek mazkur davlatlar hududi ustida aviatashuvlarni tashkil etish prinsiplarini ishlab chiqadi.

Xalqaro fuqaro aviatsiyasi sohasidagi dastlabki huquqiy hujjatlardan biri 1929-yilda qabul qilingan «Xalqaro aviatashuvlarga daxldor ayrim qoidalarni unifikatsiya qilish to'g'risida»gi Varshava

konvensiyasidir. Ushbu normativ hujjatda quyidagilar o'z ifodasini topgan:

- xalqaro aviatashuvlar ta'rifi;
- aviatashuvchilar tomonidan havoda yo'lovchi va bagaj tashish tartibi;
- tashish shartnomasini tasdiqlovchi asosiy tashish hujjatlari;
- tashuvchining javobgarligi tartibi;
- ushbu konvensiyaga davlatlarning qo'shilishi tartibi[5].

Keyinchalik Varshava konvensiyasi 1955-yilgi Gaaga bayonnomasi, 1971-yilgi Gvatemala bayonnomasi va 1975-yilgi Monreal bayonnomasi bilan kiritilgan qo'shimcha va o'zgartirishlar orqali rivojlantirildi.

Yo'lovchining o'limi yoki uning sog'lig'iga shikast yetkazilganligi, bagajning yo'qotilganligi va shikastlanganligi uchun tashuvchining javobgarligi to'g'risidagi qoida Varshava konvensiyasiga kiritilgan muhim band hisoblanadi. Ushbu hujjatga binoan, xalqaro reyslarda yo'lovchining hayoti va sog'lig'i uchun tashuvchining javobgarligi aksariyat hollarda 10 000 (10 ming) AQSH dollari bilan chegaralanadi.

Bagajning yo'qotilganligi va shikastlanganligi uchun tashuvchining javobgarligi aksariyat xalqaro tashuvlarda (shu jumladan xalqaro tashuvning ichki qismlarida) ro'yxatdan o'tkazilgan bagajning 1 kilogrammi uchun 20 AQSH dollari hamda har bir yo'lovchining ro'yxatdan o'tkazilmagan bagaji uchun 400 AQSH dollarini tashkil etadi.

Fuqaro aviatsiyasi xalqaro tashkiloti – ICAO (International Civil Aviation Organization) (2003-yil 4-noyabrda kuchga kirgan Monreal konvensiyasi 1999-yilda doirasida tuzilgan) aviahalokatlardan jabr ko'rgan shaxslar va ularning qarindoshlariga to'lovlar bo'yicha ***Varshava konvensiyasida belgilangan limitlarni bekor qildi.*** Boz ustiga, ushbu konvensiya javobgarlikning ikki darajali tizimini amalga joriy etdi. Birinchi darajada, sug'urta hodisasi yuz bergani zahoti, aviakompaniya (yoki uning sug'urtalovchisi) jabr ko'rgan har bir kishiga, hatto tashuvchining aybi isbotlanmagan bo'lsa ham, taxminan 135 000 (135 ming) AQSH dollari to'lashi

---

[5] Qarang:: Варшавская «Конвенсия для унификации некоторих правил, касающихся международних воз душних перевозок», принятая в 1929-г.

lozim. Bordiyu aviakompaniya hodisada aybdor deb topilsa, javobgarlikning ikkinchi darajasi amalga kiritiladi va unda zararni qoplash bo'yicha to'lanadigan tovon puli summasi chegaralanmaydi. Tashuvchining yo'lovchilar bagajini yo'qotganlik uchun javobgarligi ham oshirildi.

Monreal konvensiyasi kuchga kirgan paytgacha uni 31 davlat imzoladi (Barbados, Baxreyn, Beliz, Botsvana, Makedoniya, Gretsiya, Iordaniya, Kamerun, Kanada, Keniya, Kipr, Kolumbiya, Quvayt, Meksika, Namibiya, Nigeriya, Yangi Zellandiya, Tanzaniya, Birlashgan Arab Amirliklari, Panama, Paragvay, Peru, Portugaliya, Ruminiya, Suriya, Slovakiya, Sloveniya, AQSH, Chexiya Respublikasi, Estoniya, Yaponiya). Yangi hujjatga O'zbekiston rasman qo'shilgani yo'q, shu sababli mamlakatimizda xalqaro aviatashuvlarni amalga oshirishda Varshava konvensiyasi amal qiladi.

Shunga qaramay, ayrim tashuvchilar, ayniqsa, xususiy tashuvchilar xalqaro standartlarning yangi qoidalariga muvofiq o'z xarajatlari moddalarini oshira boshladilar. Tabiiyki, bunga faqat ko'proq kafolatlar bera oladigan va samolyotlarni 750 mln. 1 mlrd. AQSH dollarga sug'urta qiladigan moliyaviy jihatdan barqaror va yirik aviakompaniyalargina qodir. Qolgan kompaniyalar hukumat qarorlarini bajarishi shart.

Ko'pgina ekspertlarning fikricha, O'zbekiston yuqorida ko'rsatilgan konvensiyaga yaqin kelajakda albatta qo'shiladi, chunki ushbu jarayonning kechga surilishi milliy aviakompaniyaning xalqaro bozordagi mavqeyini pasayishiga olib keladi. O'zbekiston fuqarolari kam havo kemasi bortidagi noxush hodisalar uchun ko'proq tovon to'laydigan chet el tashuvchilari xizmatlaridan foydalanishni ma'qul ko'rishlari mumkin. Bundan tashqari, xalqaro uchishlar qabul qilingan xalqaro normativlarga rioya qilishni talab etganligi uchun konvensiyaga imzo chekkan mamlakatlarning aviatsiyani boshqarish idoralari ko'rsatilgan hujjatni hali imzolamagan davlatlardan samolyotlarni o'z hududiga kiritmaslik huquqiga ega. Masalan, shovqinni chegaralash bilan bog'liq hollarda shunday bo'lgan: shovqinni kuchli samolyotlarning uchishini chegaralovchi xalqaro standartlarni qabul qilgan mamlakatlar Rossiyaning samalyotlarini o'z aeroportlariga

kiritmadi, iqtisodiy holatini hisobga olish niyatida emas ekanliklarini namoyish etdilar.

Jahon havo yo'llaridagi faoliyatni tartibga solish uchun bir necha xalqaro tashkilotlar tuzilgan bo'lib, ularning maqsadi xalqaro aviatsiya aloqalarini rivojlantirishning strategik yo'nalishlarini ishlab chiqishdan iborat. Eng obro'li tashkilotlar qatoriga ***Fuqaro aviatsiyasi xalqaro tashkiloti ICAO (International Civil Aviation Organization) va Havo transporti xalqaro uyushmasi IATA (International Air Transport Association) kiradi.***

ICAO tashkiloti 1944-yili Chikagoda hukumatlararo tashkilot sifatida tuzilgan bo'lib, bugungi kunda unga jahonning 187 mamlakati a'zo. ICAO tomonidan ko'riladigan asosiy masalalar doirasiga quyidagilar kiradi:

- samolyotlar uchun navigatsiya sistemalarining unifikatsiya qilingan qoidalarini ishlab chiqish;
- uchish xizmatlari faoliyatini muvofiqlashtirish, havo yo'llarining xavfsizligi, shu jumladan muntazam aviatashuvlarga litsenziyalar berish;

tashkilotga a'zo mamlakatlarga texnik yordam ko'rsatish va sh.k.

2001-yilning sentabr, oktabr oylarida Monrealda (ICAO shtab kvartirasida) ICAOning navbatdagi, 33 chi Assambleyasi bo'lib o'tdi. U 11-sentabrda AQSHda yuz bergan fojia munosabati bilan xalqaro fuqaro aviatsiyasida uchishlar xavfsizligini oshirishning global strategiyasini ishlab chiqishga chaqirdi. Assambleyada 2004-yildan boshlab:

1) Uchishlar xavfsizligini ta'minlash ustidan nazoratni tashkil etishni tekshirish Universal dasturini kengaytirish;

2) Uchishlar xavfsizligini ta'minlash maqsadida moliyalash-tirishning xalqaro mexanizmini yaratish;

3) ICAO Texnik hamkorlik dasturini mustahkamlash;

4) aviatsiyani urush xavfidan sug'urta qilishning xalqaro mexanizmi tamoyillarini ishlab chiqishga qaror qilindi.

Bundan tashqari, Assambleya so'nggi yillarda fuqaro havo kemalari bortida intizomsiz yo'lovchilar tomonidan sodir etilayotgan jiddiy hodisalar soni ko'payganligi munosabati bilan maxsus rezolutsiya qabul qildi. Ushbu rezolutsiyaga asosan barcha

davlatlarga huquqbuzarlik qayerda sodir etilganligidan qat'i nazar, huquqbuzarlarni sud orqali ta'qib qilish imkonini beruvchi tegishli qonunlar va qoidalar qabul qilish taklif etiladi.

Ekologiya xavfsizligi sohasida Assambleya ICAO Kengashining shovqinni kamaytirish uchun yangi, yanada qattiq standart qabul qilish haqidagi taklifini ma'qulladi. Mazkur standart 2006-yil 1-yanvardan yangi konstruksiya qilinayotgan havo kemalariga nisbatan amalga oshiriladi.

IATA uyushmasi 1945-yili Gavanada aviatashuvchilar uyushmasi tarzida tuzilgan. Bugungi kunda unga jahonning 130 mamlakatidan 272 aviakompaniya a'zo. Ular orasida "O'zbekistan Havo yo'llari" aviakompaniyasi ham bor.

IATA uyushmasi aviakompaniyalar, turistik sanoat va unga a'zo tashkilotlarga ularning ish samaradorligi va rentabelligini oshirish, yo'lovchi va yuk tashishning sifatini yaxshilashda yordam beradi.

Moliya sohasida IATA xizmatlari:

– aviakompaniyalarning o'zaro majburiyatlari bo'yicha to'lovlarni qisqa muddatlarda samarali amalga oshirish;

– Internet global axborot tarmog'i orqali o'zaro hisob-kitoblarni kundalik, haftalik yoki oylik rejimlarda amalga oshirish;

– aviakompaniyalarga jahonning turli mamlakatlaridan kelayotgan pul oqimlari va tushumni markazlashtirilgan tartibda boshqarish, IATA pul mablag'larini konvertatsiya qilish va o'tkazish bo'yicha xizmatlar ko'rsatadi, havo harakati ishtirokchilaridan undiriladigan turli aeronavigatsiya va aeroport yig'imlarini kamaytirishga qaratilgan faol siyosat olib boradi (IATA sa'y-harakatlari bilan Afinadagi yangi "Sparta" aeroportida havo kemalarining qo'nishi va to'xtab turishi uchun yig'imlarni 7,5 % ga kamaytirishga muvaffaq bo'lindi), yig'imlar tarzida undiriladigan mablag'lardan aviatsiya infratuzilmasini rivojlantirish uchun foydalanilishiga imkoniyat yaratadi.

Harakatlanadigan tarkibni yonilg'i bilan ta'minlash masalalari ham IATA ning diqqat markazida turadi, chunki yonilg'i xarajatlari ulushi o'rta hisobda aviakompaniyalar foydalanish xarajatlarining 15% ni tashkil etadi.

Shu munosabat bilan Uyushma quyidagi masalalarni ko'rib chiqdi:

1) o'zaro til topishni yaxshilash uchun yonilg'i yetkazib beruvchilar bilan yig'ilishlar o'tkazadi;

2) yonilg'i xarid qilish bilan bog'liq standartlar va qoidalarni ishlab chiqadi;

3) yonilg'i bilan ta'minlash masalasining barcha jihatlari ustidan nazorat olib boradi va h.k.

Xizmatlar ko'rsatish sohasida IATA xalqaro yo'lovchi tashish tariflarini ishlab chiqishning barcha masalalari bo'yicha qonun chiqaruvchi organ hisoblanadi. U yo'lovchilarni ro'yxatdan o'tkazish qoidalarini, o'rinlarni bronlash, bagajga ishlov berish, uni rasmiylashtirish hamda unung tartibini belgilaydi; havoda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish standartlarini, shu jumladan bort kuzatuvchilar ishini tashkil etish va ularni tayyorlashga qo'yiladigan talablarni, bortda yo'lovchilarni ovqatlantirishga, ularga tibbiy xizmat ko'rsatishni tashkil etishga va asbob-uskunalarga qo'yiladigan talablarni belgilaydi.

IATA yo'lovchilar va bagajga aeroportda xizmat ko'rsatish qoidalarini ishlab chiqadi; aviakompaniyalarning jadvallarini muvofiqlashtirish va aeroportlarning yuklanishi muammolari bo'yicha konferensiyalar o'tkazadi; aviakompaniyalar tegishli qoidalar va tamoyillarni jamoaviy tarzda muhokama qilishi uchun imkoniyat yaratadi.

IATA aviatashuvlar masalalari bo'yicha konsultatsion xizmatlar ko'rsatadi; axborot faoliyati bilan shug'ullanadi va xalqaro reyslarga tariflarni e'lon qiladi, TIM (Travel Informational Manual) qo'llanmasini (unda aviatashuvlar bilan bog'liq hujjatlarga qo'yiladigan talablar, sanitariya va bojxona qoidalari hamda boshqa hujjatlar ifodalanadi), havo transporti tarmog'i faoliyati bilan bog'liq 360 dan ortiq nashrlarni chop etadi.

IATA qoshida Havo transporti xodimlarini kasbiy jihatdan tayyorlash va ularning malakasini oshirish instituti tashkil etilgan bo'lib, u fuqaro aviatsiyasi idoralari xodimlari, aviakompaniyalar va aeroportlar, yuk tashish sohasida band bo'lgan tashkilotlarning xodimlari, ***shuningdek turistik sektor xodimlarini o'qitib-o'rgatish va malakasini oshirish uchun o'quv-mashq dasturlari va metodikalarining to'liq kompleksini taklif qiladi.***

Bundan tashqari, IATA atrof-muhitni muhofaza qilish muammosini hisobga olgan holda ***tarmoqni rivojlantirish strategik dasturlarini ishlab chiqadi*** va amalda joriy etadi; aviakompaniyalarning yuridik manfaatlarini himoya qiladi; yuk tashish sohasida xizmatlar ko'rsatadi; hukumat tashkilotlari va xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik qiladi; ommaviy axborot vositalari bilan aloqa qiladi va turli masalalar bo'yicha o'z tarmog'ining pozitsiyasini tushuntiradi.

Havo transporti faoliyatini tartibga soluvchi xalqaro tuzilmalardan tashqari, fuqaro aviatsiyasini rivojlantirish masalalari bilan shug'ullanadigan bir qancha mintaqaviy hukumatlararo tashkilotlar ham mavjud:

1. Fuqaro aviatsiyasi Yevropa konferensiyasi va Yevropa aeronavigatsiya xavfsizligi tashkiloti (Yevronazorat).
2. Afrikadagi 32 ta davlatni birlashtirgan Afrika fuqaro aviatsiyasi komissiyasi.
3. Mintaqadagi 20 ta mamlakatni birlashtiruvchi Arab davlatlari fuqaro aviatsiyasi kengashi.
4. Lotin Amerikasi fuqaro aviatsiyasi komissiyasi. Uning tarkibiga Janubiy va Markaziy Amerika hamda Karib dengizi havzasidagi 19 ta mamlakat kiradi.

Yuqorida ko'rsatilgan barcha birlashmalarning maqsadi o'z mintaqalarida uchish xavfsizligini amalga oshirish vazifalarini hal qilish, tegishli davlatlarning aviatsiya faoliyatini muvofiqlashtirish, mintaqalardagi havo navigatsiyasi nazorat tizimini takomillashtirishdan iborat. Masalan, 2001-yil kuzda Yevropa aeronavigatsiya xavfsizligi tashkiloti o'zining «Erkin marshrutlarda havo muhiti» dasturini e'lon qildi. Bu dasturni u yaqin kelajakda amalga kiritmoqchi. Ushbu dasturning mohiyati shundan iboratki, G'arbiy Yevropa osmonida havo koridorlari bo'lmaydi va aviakompaniyalarning samolyotlari «ochiq osmon» mintaqasida manzilga qat'iy belgilangan marshrut (hozirda shunday) bo'yicha emas, balki eng qisqa marshrut bo'ylab harakatlana oladi. Mutaxassislarning hisob-kitobiga qaraganda, bu havo muhitidan foydalanishning samaradorligini oshiradi, aviatashuvchilarga har yili taxminan 60 mln. yevro tejab qolish imkonini beradi, shuningdek havo dispetcherlari, havo kemasi ishini yengillashtiradi, bagajni yo'qotganlik, nobud

qilganlik yoki unga shikast yetkazganlik uchun javobgarlikni amalga oshiradi.

3.2.Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlashini o'rgatish

Aviatashuvlar boshqa transport vositalari bilan xizmat ko'rsatishga nisbatan bir qancha o'ziga xos xususiyatlarga ega. Bu, eng avvalo, ob-havo sharoitiga hamda samolyotlarning uchish va qo'nish joylaridagi landshaftlariga bog'liqligi. Bundan tashqari, harakatlanadigan tarkibdan foydalanish shart-sharoitlari aeroportlarni aholi yashaydigan joylardan tashqariga chiqarishga majbur qiladi va yo'lovchilar bevosita uchishga tayyorgarlik ko'rishi uchun ancha ko'p vaqtni taqozo etadi. Shunga qaramay, aviatashuvlar o'zining asosiy ustunligi manzilga juda tez eltib qo'yishi bilan yer usti va suv transportlariga jiddiy raqobatdosh bo'la oladi.

Aviatashuvlar yo'lovchilar va bagajni tashishning o'ziga xos turi bo'lib, aviatsiya korxonalari tomonidan havo kemalarida belgilangan haq evaziga, shuningdek, tashuvchining yer usti transportlarida amalga oshiriladi.

Ichki aviatashuv – jo'nash joyi, borish manzili hamda barcha qo'nish joylari bir davlat hududida joylashgan bo'lib, havoda yo'lovchi va yuk tashishdan iborat.

Xalqaro aviatashuv – jo'nash joyi va borish manzili ikki davlat hududida; agar boshqa davlat hududida qo'nish nazarda tutilgan bo'lmasa, bir necha davlat hududida joylashgan havoda yo'lovchi va yuk tashishdan iborat.

Tashish davri – quyidagilarni o'z ichiga oladi: yo'lovchi tashishda yo'lovchi aeroport perroniga havo kemasiga chiqish uchun kirgan paytdan boshlab u perronni tashuvchining vakolatli shaxslari kuzatuvida tark etguniga qadar davri;

Bagaj tashishda – bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalarga binoan boshqa tashkilotga topshirilgunga qadar bo'lgan davrga aytiladi. Bunda perron deganda fuqaro aerodromning yo'lovchilar chiqishi va tushishi, bagaj, yuk, pochtani yuklash va tushirish, shuningdek,

boshqa xizmat ko'rsatish turlari uchun havo kemalarini joylashtirishga mo'ljallangan uchish maydonining qismi tushuniladi.

Aviatashuvlarni tartibga solish – xalqaro qonunchilik (agar tashuv xalqaro xususiyatga ega bo'lsa) yoki milliy qonunchilik (agar tashuv ichki xususiyatga ega bo'lsa) asosida amalga oshiriladi.

3.3.Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnoma va boshqalar

Havoda yo'lovchi yoki yuk tashish tashuvchi bilan tuzilgan shartnomasi asosida amalga oshiriladi.

Tashuvchi – havoda yo'lovchi, yuk yoki pochta tashish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo'lgan xizmatchi hisoblanadi.

Havoda yo'lovchi tashish shartnomasiga asosan tashuvchi havo kemasi yo'lovchisini belgilangan manzilga chiptada ko'rsatilgan reys bo'yicha uchayotgan havo kemasida joy berish yo'li bilan eltib qo'yish, yo'lovchining yonida bagaj bo'lgan taqdirda, shu bagajni ham manzilga yetkazish va yo'lovchiga yoki uning vakiliga topshirish majburiyatini oladi.

Yo'lovchi va bagajni manzilga yetkazish muddati tashuvchilar tomonidan o'rnatilgan aviatashuvlar qoidalari bilan belgilanadi.

Havo kemasining yo'lovchisi aviatashuv uchun haq to'lashi, yonida tashuvchi belgilagan bagajni bepul tashish me'yoridan ortiq bagaj bo'lgan taqdirda esa shu bagaj uchun ham haq to'lashi shart.

Havoda yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi har bir shartnoma va uning shartlari tashuvchi yoki uning agentlari tomonidan beriladigan tashish hujjatlari bilan tasdiqlanadi. **Tashish hujjatlariga** quyidagilar kiradi:

-yo'lovchi chiptasi (Passenger Ticket) – yo'lovchi tashishda beriladi. U yo'lovchi va bagajni havoda tashish to'g'risida shartnoma tuzilganligini tasdiqlovchi, bagaj kvitansiyasi ilova qilingan hujjat hisoblanadi;

- bagaj kvitansiyasi (Baggage Check) – chiptaning o'rinlar soni va topshirilgan bagaj og'irligi ko'rsatilgan qismi bo'lib, tashuvchi tomonidan yo'lovchi topshirgan bagaj uchun tilxat tarzida beriladi;

-pullik bagaj kvitansiyasi (Excess Baggage Ticket) – bepul tashish me'yoridan ortiq bagaj yoki haq to'lash majburiy bo'lgan

ashyolar uchun haq to'langanligini, shuningdek, bagajning e'lon qilingan qiymati uchun yig'imlar to'langanligini tasdiqlovchi hujjat;

aviayuk hujjati (Air Waybill) – tashuvchining marshrutlari bo'yicha yuk tashishga yuk jo'natuvchi bilan tashuvchi o'rtasida tuzilgan shartnomani tasdiqlovchi hujjat.

Tashuv muntazam yoki charter ekanligidan qat'i nazar, tashish shartnomasining shartlarini bajarish majburiydir. Yo'lovchi tashish to'g'risidagi shartnomani tuzishda muayyan qoidalarga rioya qilinishi lozim.

Chiptada ko'rsatilgan jo'nash vaqti shartnomaning majburiy sharti hisoblanmaydi va tashuvchi tomonidan kafolatlanmaydi. Uchish xavfsizligini ta'minlash maqsadida reys bekor qilinishi, boshqa vaqtga o'tkazilishi yoki kechiktirilishi mumkin. Uchish, qo'nish aeroportlarida yoki qo'nib o'tish joylarida ob-havo sharoitining yomonlashishi, tabiiy ofatlar, uchish-qo'nish yo'lagi holatining buzilishi va shu kabilar yuqorida zikr etilgan o'zgartirishlarga sabab bo'lishi mumkin.

1. Tashuvchi jadval va chiptada ko'rsatilgan havo kemasini almashtirish, tashish marshruti va qo'nish joylarini o'zgartirishga haqli. Tashuvchining ko'rsatilgan huquqi ham havo kemasi buzilgan yoki harakat yo'nalishida fors-major vaziyatlar yuzaga kelgan holda yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlash bilan bog'liq.

2.Yuqorida keltirilgan holatlarning istalgan biri yuz bergan taqdirda, tashuvchi yo'lovchilarning qonuniy manfaatlarini e'tiborga olgan holda:

– jadval o'zgarganligi haqida ularni ogohlantirishi;

– ularni o'z reysi yoki boshqa tashuvchining reysi bilan tashishni amalga oshirishi;

– ro'yxatdan o'tkazilgan yo'lovchilarga aeroportda xizmat ko'rsatilishini tashkil etishi yoki ularni belgilangan tartibda mehmonxona bilan ta'minlashi shart. Agar jadval o'zgarishi natijasida yo'lovchi tashishdan voz kechishga majbur bo'lgan bo'lsa, tashuvchi amalga oshirilmagan tashish uchun pul summasini unga qaytarib berishi shart.

3. Agar yo'lovchining hujjatlari noto'g'ri rasmiylashtirilgan yoki to'liq hajmda taqdim etilmagan bo'lsa, tashuvchi uni tashish-dan bosh tortishga haqli. Bunda davlat organlari tomonidan berilgan

hujjatlarning mavjudligi, haqiqiyligi va to'g'ri rasmiylashtirilganligi uchun faqat ana shu organlar hamda fuqaro javobgar bo'ladi. Shu munosabat bilan ko'pincha bunday vaziyatlarda yo'lovchi tashuvchiga qiladigan barcha da'volar asossiz hisoblanadi. Tashuvchi bunday hujjatlarni rasmiylashtirganlik uchun javobgar bo'lmaydi.

4. Yo'lovchi to'xtash nazarda tutilgan har qanday oraliq aeroportda sayohatni to'xtatish va to'xtash huquqiga ega. Bunday to'xtash «Stopover» deb ataladi. To'xtash joyida o'ziga zarur vaqt bo'lgach, sayohatchi mazkur marshrut bo'ylab tashishni davom ettirishi mumkin. Bunda u shunday reysda o'rinni darhol bronlashtirishi (agar tashishni davom ettirish sanasi aniq bo'lsa) yoki ma'qul sanada mazkur reysda o'rin mavjudligini tasdiqlashni so'rashi mumkin.

Yo'lda bunday to'xtash mumkin, basharti:

– u to'xtash mo'ljallangan mamlakatning davlat organlari tomonidan ruxsat etilgan bo'lsa;

– yo'lovchi o'zining shu huquqidan foydalanish niyati haqida tashuvchiga oldindan xabar bergan bo'lsa;

– bu chiptaning amal qilish muddati doirasida amalga oshirilgan bo'lsa;

– bu tarifni hisoblashda hisobga olingan va chiptada rasmiylashtirilgan bo'lsa.

Agar chiptani xarid qilish chog'ida yo'lovchi oraliq aeroportda to'xtash niyatida ekanligini bildirmagan va o'zining bu huquqidan foydalanishga uchish jarayonida qaror qilgan bo'lsa, u tashuvchiga tarifdagi tafovutni, shuningdek pirovard manzilgacha rasmiylashtirilgan uning bagaji samolyotdan olinishi natijasida reys kechikkan holda ko'rilgan zararni qoplaganidan keyin uchishni davom ettirishi mumkin.

Yo'lovchi yoki u bilan birga shu reysda ketayotgan oila a'zosining kasalligi natijasida majburan to'xtash istisno holat hisoblanadi va ko'rilgan zararni qoplash talab etilmaydi.

"Stopover"dan foydalanish huquqi asosan normal tariflar bo'yicha rasmiylashtirilgan aviatashuvlarga nisbatan amal qiladi. Agar turist maxsus tarif bo'yicha rasmiylashtirilgan chiptaga ega bo'lsa, yo'lda to'xtash mavjud cheklashlardan kelib chiqib amalga

oshiriladi yoki mazkur tarifni qo'llash qoidalariga muvofiq mutlaqo taqiqlanadi.

Yo'lovchi ko'rsatilgan tashuvlar o'ziga yoki hududi orqali amalga oshirilayotgan davlat vakolatli organlarining barcha qonunlari, qarorlari, qoidalari va farmoyishlariga amal qilishi shart. Bu maxsus nazorat talablarini hamda pasport, viza, sanitariya va boshqa rasmiyatchiliklarni, shuningdek tashuvchining qoidalari va yo'riqnomalarini bajarishga taalluqli.

Agar mamlakatning davlat organlari yo'lovchi pirovard manzil, transfer yoki tranzit mamlakatiga kirishi rad etilgani munosabati bilan tashuvchiga yo'lovchini jo'nash manziliga yoki boshqa biron-bir manzilga qaytarish majburiyatini yuklagan bo'lsa, yo'lovchi yoki uni rasmiylashtirgan tashkilot tashuvchiga ko'rsatilgan tashish bilan bog'liq barcha xarajatlarni qoplashi shart.

Havo kemasining yo'lovchisi quyidagi huquqlarga ega.

– O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlariga muvofiq imtiyozli shartlarda hamda tashuvchi tomonidan belgilangan havoda yo'lovchi tashish qoidalariga muvofiq havo kemasida qatnash;

– havo kemasining turiga qarab, belgilangan norma (bir yo'lovchiga kamida 10 kg) doirasida bagajni bepul olib o'tish;

– ikki yoshdan katta bo'lmagan bir nafar farzandini unga alohida o'rin bermasdan o'zi bilan (xalqaro aviatashuvlarda – imtiyozli tarifga muvofiq) tekinga olib o'tish. Ikki yoshdan katta bo'lmagan boshqa bolalar, shuningdek 2 yoshdan 12 yoshgacha bo'lgan bolalar imtiyozli tarifga muvofiq, ularga alohida o'rin berilgan holda tashiladi;

– havoda tashish chog'ida tashuvchining aybi bilan tanaffus qilinganida yoki jo'natish va (yoki) uchishda havo kemasi majburan ushlab qolinganida dam olish xonasi, ona va bola xonasi xizmatlaridan, shuningdek mehmonxonada berilgan o'rindan tekinga foydalanish[6].

Bunda havo kemasi yo'lovchilariga xizmatlar ko'rsatish va imtiyozlar berish tartibi amaldagi aviatsiya qoidalari bilan belgilanadi. Yo'lovchi tashish to'g'risidagi shartnoma tashuvchi yoki yo'lovchining tashabbusiga ko'ra bekor qilinishi mumkin.

---

[6] Qarang: Варшавская конвенция о перевозке пассажиров и багажа.

Quyidagi hollarda tashuvchi yo'lovchini havoda tashish shartnomasini bir taraflama tartibda bekor qilishi mumkin:

– yo'lovchi O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlari bilan belgilangan pasport, bojxona, sanitariya talablari va boshqa talablarning havoda tashish bilan bog'liq qismini buzgan taqdirda; xalqaro aviatashuvlarda davlatning tegishli organlari tomonidan belgilangan uchish, manzilga eltish yoki tranzit qoidalarini buzgan taqdirda;

– yo'lovchi amaldagi aviatsiya qoidalari talablarini bajarishdan bosh tortgan holda;

– havo kemasi yo'lovchisining havoda tashishning alohida sharoitini talab etuvchi yoxud yo'lovchining o'ziga yoki boshqa shaxslarga tahdid soluvchi, tibbiy hujjatlar bilan tasdiqlangan, xuddi shuningdek tartibsizlikni yuzaga keltiruvchi va boshqa shaxslarga tuzatib bo'lmaydigan noqulayliklar tug'diruvchi sog'lig'ining holati tufayli;

– havo kemasi yo'lovchisi og'irligi bagajni bepul tashish bo'yicha belgilangan normadan ortiq bo'lgan bagajiga haq to'lashdan bosh tortgan taqdirda;

– havo kemasi yo'lovchisi o'zi bilan ketayotgan ikki yoshdan katta bola uchun haq to'lashdan bosh tortgan taqdirda;

– havo kemasi yo'lovchisi havo kemasi bortida havo kemasining uchishiga yoki boshqa shaxslarning sog'lig'iga xavf soluvchi xulq-atvor qoidasini buzgan, shuningdek, havo kemasi komandirining farmoyishlarini bajarmagan taqdirda;

– yo'lovchining shaxsiy buyumlarida, shuningdek uning bagajida, yukida havoda tashish taqiqlangan buyumlar yoki moddalar topilgan taqdirda.

Yo'lovchini havoda tashish to'g'risidagi shartnoma tashuvchining tashabbusi bilan bekor qilingan taqdirda, tashish uchun to'langan haq yo'lovchiga qaytarib beriladi (yo'lovchi havo kemasi bortida xulq-atvor qoidalarini buzgan hol bundan mustasno).

Yo'lovchi tashishdan aeroportda yoki harakat yo'nalishida voz kechishga haqli. Bu holda u tashuvchidan tashish uchun to'langan haqni yoki uning foydalanilmagan qismini tariflarni qo'llash qoidalarida nazarda tutilgan miqdorda qaytarib olishi mumkin.

Yo'lovchining tashishdan voz kechishi majburiy yoki ixtiyoriy xususiyatga ega bo'lishi mumkin. Majburiy voz kechish quyidagi holatlar bilan belgilanishi mumkin:

– chiptada ko'rsatilgan reysning bekor qilishini yoki kechiktirilishi;

– bronlashtirishda yo'l qo'yilgan xato tufayli reysda o'rin yoki chiptada ko'rsatilgan xizmat ko'rsatish klassini taqdim etishning iloji yo'qligi;

– favqulodda holat tufayli chiptada ko'rsatilgan aeroportda qo'nishning mumkin emasligi;

– ushbu reysni amalga oshirayotgan havo kemasi turining almashtirilishi;

– yo'lovchining yoki u bilan birga havo kemasida ketayotgan oila a'zosining betobligi;

– tashuvchining yo'l hujjatlarini noto'g'ri rasmiylashtirilishi;

– havo kemasi kechikishi yoki yo'lovchi transfer aeroportiga yetib kelishi lozim bo'lgan reys bekor qilinishi natijasida transfer aeroportidan chiptada ko'rsatilgan reysda uchib ketishning mumkin emasligi.

Yo'lovchi tashishdan majburiy voz kechgan taqdirda tashuvchi unga navbatdagi reyslardan birida chiptada ko'rsatilgan shartlarda tashishni taklif qilishi yoki chipta qiymatini jarima sanksiyalari hisobga olmasdan qaytarib berishi shart. Bu holda, agar tashish yo'lning biron-bir qismida amalga oshirilmagan bo'lsa, to'langan haq to'liq qaytariladi, tashish qisman amalga oshirilgan bo'lsa, tashishning bajarilmagan qismi uchun haq yo'lovchiga qaytarib beriladi.

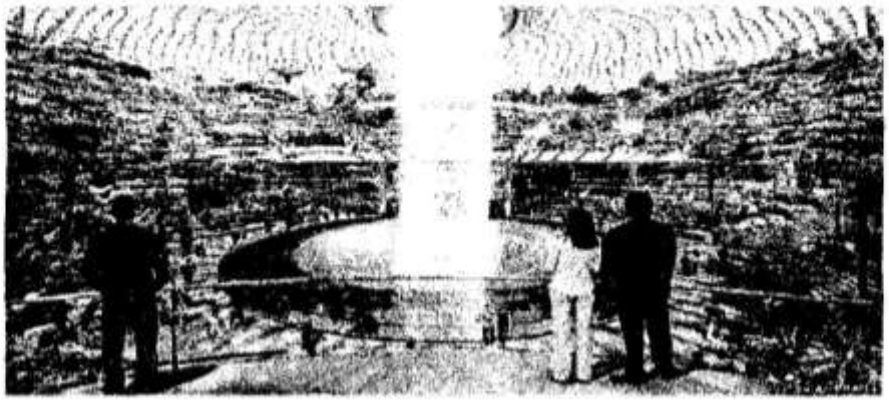
Ixtiyoriy voz kechish – yo'lovchining shaxsiy sabablari bilan belgilangan voz kechish. Bunda tashuvchi qaytariladigan pul mablag'laridan o'ziga tegishli barcha pullarni chegirib qolishga haqli. Xususan, yo'lovchi uchishdan voz kechishi haqida tashuvchiga uchishdan ko'pi bilan 24 soat, kamida 3 soat oldin xabar bergan bo'lsa, tashuvchi undan chiptaning 10% miqdorida yig'im chegirib qolishi mumkin; agar voz kechish uchishdan 3 soatdan kamroq vaqt oldin yuz bergan bo'lsa, yig'im miqdori 25% ni tashkil etadi. Guruhli tashuvlarda 24 soatdan kamroq vaqt oldin uchishdan voz kechish 25% miqdorida yig'im ushlab qolinishiga olib keladi.

Maxsus tariflar bo'yicha sotilgan chiptalar pulini qaytarish mazkur tariflarning qo'llanilishi qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi

Pullar tashuvchi yoki uning agenti tomonidan chiptalar xarid qilingan joyda uchish kuponlari taqdim etilganidan keyin tashish rasmiylashtirilgan valutada va haq to'lash shaklida chiptada ismi ko'rsatilgan shaxsga yoki chiptaga haq to'lagan va buning dalillarini taqdim etgan shaxsga qaytarib beriladi.

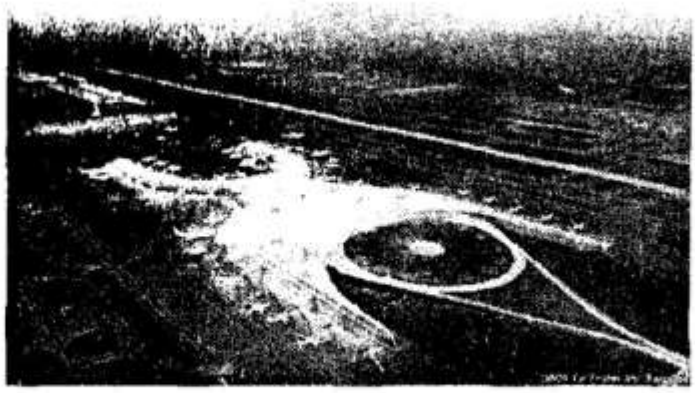
3.4.Dunyoda so'nggi yillarda ochilgan va ochilishi kutilayotgan ko'plab ajoyib aeroportlar

Sayyoramizda so'nggi yillarda ochilgan va ochilishi kutilayotgan ko'plab ajoyib aeroportlar bor. E'tiboringizga ularning ichidan o'ziga eng ko'p tortuvchi terminallarni taqdim etamiz.



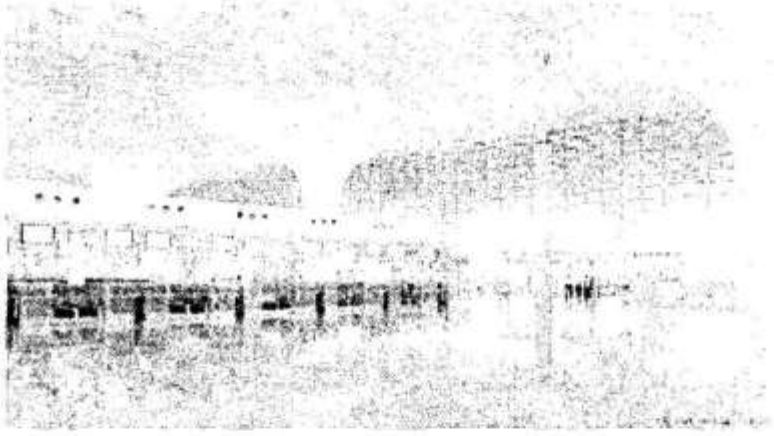
1-rasm. Changi aeroporti (Singapur Safdie Architects): 2018-yilda ochildi.

Singapurning yangi aeroporti transport tugunidan ko'ra ko'proq ertaklar mamlakatini eslatadi. Kanada va Isroil fuqarosi bo'lgan me'mor Moshe Safdi loyihasi bo'lgan «Xazina majmuasi»da «O'rmon vodiysi», «Boyliklar bog'lari», 40 metrlik «Yomg'ir voronkasi» sharsharasi bo'ldi. Shisha gumbaz ostidagi 134 ming kvadrat metr maydonda esa daraxtlar, palmalar va butalar o'sadi. U yerdan hozirgi terminallarga piyodalar ko'priklari orqali o'tish mumkin.



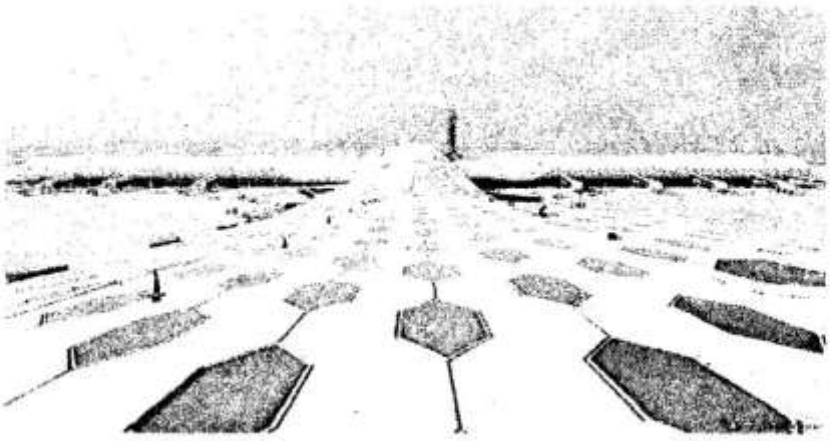
2-rasm. Mexiko xalqaro aeroporti (Meksika DBOX): 2018-yilda ochildi.

Ushbu aeroport qurib bitkazilgach dunyodagi eng yirik aeroportlardan biriga aylandi. Terminal 555 ming metr kvadrat maydonga qurildi. Loyihaga AQSHning Nyu-Meksiko shtatidagi birinchi shaxsiy kosmodrom asos qilib olingan. Bino yig'ish uslubida qurilishi ishni tezda yakunlash imkonini berdi. Yangi aeroportda quyosh energiyasidan foydalaniladi, yomg'ir suvlari yig'iladi, tabiiy havo almashinuvi yordamida qulay harorat ta'minlanadi.



3-rasm. Chxatrapati Shivaji nomidagi Mumbay xalqaro aeroporti (Hindiston SOM): 2014-yilda ochilgan.

Mumbay aeroportining yangi terminali qurilishida an'anaga aylanib borayotgan mahalliy me'morchilik usullaridan foydalanish kuzatiladi. 2014-yil fevralda foydalanishga topshirilgan terminal ustunlari ayniqsa o'ziga xos.



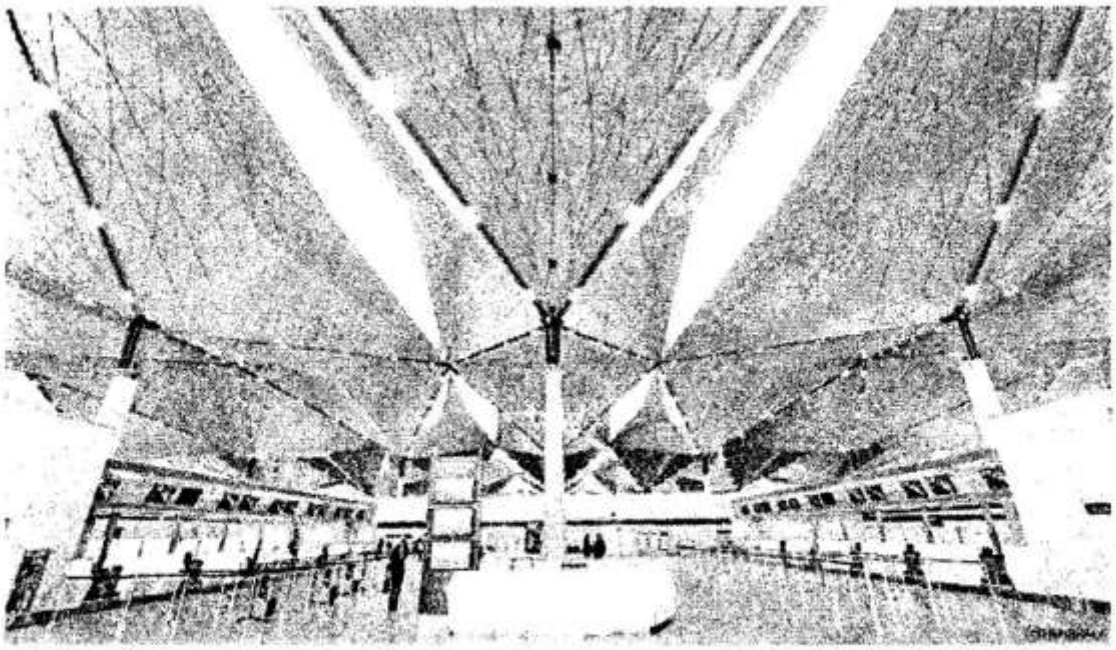
4-rasm. «Baoan» Shenchjen xalqaro aeroporti (Xitoy Archivo uksas): 2013-yilda ochilgan.

Ari uyasi shaklidagi surat bilan qoplangan va 1,5 kilometrga cho'zilgan terminal skat shaklida loyihalashtirilgan. Olti qirrali lyuklar ichkariga kun yorug'ligini o'tkazib, yog'duli bog'lar effektini hosil qiladi.



5-rasm. «Chunsin Szyanbey» xalqaro aeroporti (Xitoy ADPI): 2015-yilda ochildi.

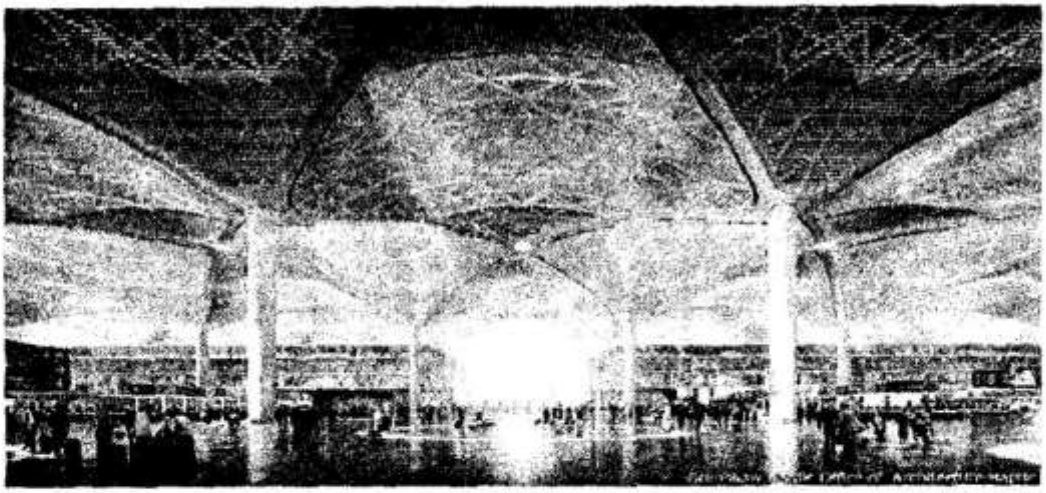
Yangi terminal qurilishida yashil zonalarni ko'paytirishga urg'u berilgan. Bino bog' hududiga qurilgan, uning ikki qanoti Chunsin shahriga oqib kiradigan ikki daryoni anglatadi. Qurib bitkazilgach, yiliga 55 million yo'lovchini qabul qila oladigan aeroport dunyoning eng yirik 15 aeroportidan biri bo'ladi.



6-rasm. «Pulkovo» xalqaro aeroporti (Rossiya Grimshaw): 2014-yilda ochilgan.

Sankt-Peterburg aeroportining yangi aeroporti shahar me'morchiligiga moslab qurilgan. Bino tomini ko'tarib turgan ustunlar og'irlikni markazdan chekkalarga taqsimlash imkonini beradi, bu esa kuchli qorbo'ronlariga bardosh berishga ko'maklashadi. Loyihaning so'nggi qismi 2015-yilda ochilgach, aeroport yiliga 17 million yo'lovchini qabul qila oladi.

Istanbuldagi yangi aeroport 2019-yilda ochilishi rejalashtirilgan: unda oltita uchish-qo'nish yo'lagi bo'ladi va yiliga 90 million yo'lovchiga xizmat ko'rsata oladi. Loyiha to'liq yakunlangach esa yiliga 150 million yo'lovchini qabul qila oladi. Qariyb 100 gektar maydonda joylashadigan Terminal 1 gumbazsimon tom bilan qoplanadi. Me'morlarning so'zlariga ko'ra, bu bir tom ostidagi dunyoning eng yirik aeroport terminalidir. Qurilishda mahalliy me'morchilik an'analaridan foydalaniladi.



7-rasm. Istanbulning yangi aeroporti (Turkiya Grimshaw): 2019-yilda ochiladi.



8-rasm. «Sidzuoka» («Fudzi tog'i» Shigeru Ban) aeroporti (Yaponiya).

Fudzi tog'i etagida joylashadigan aeroport terminalini yapon me'morlari yon-atrof tabiatiga uyg'unlashtirgan holda qurishni rejalashtirmoqda.

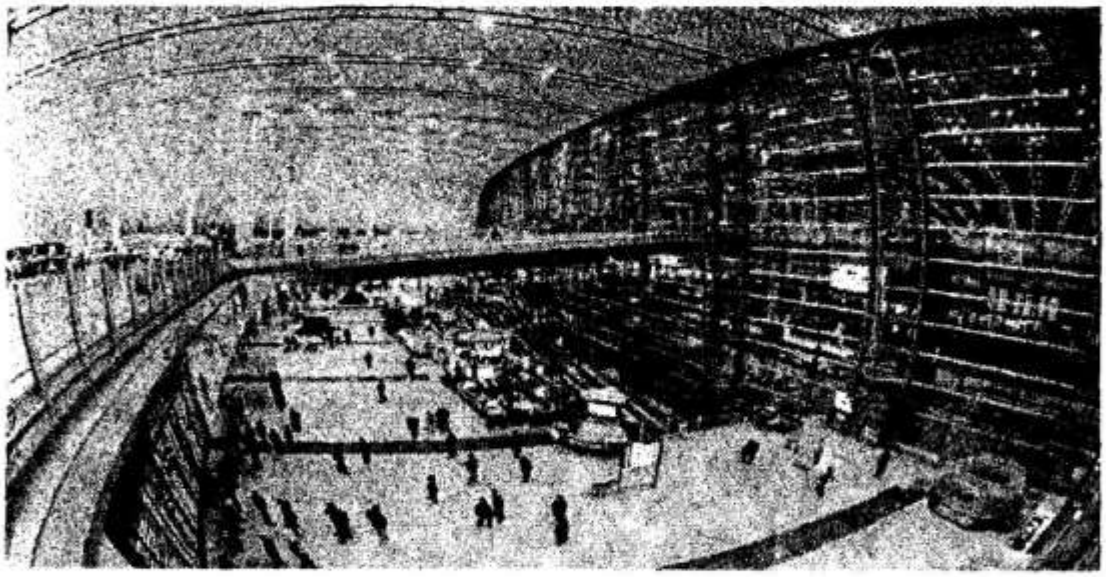
TOP-10: Sayyohlarga ma'qul aeroportlar

Shiddat bilan rivoj topib borayotgan bugungi zamonda insonlar yangidan-yangi fikr va g'oyalarni o'ylab topib, uni hayotga tatbiq etmoqdalar. Ya'ni kim vaqtdan unumli foydalansa va unga egalik

qilsa, marra uniki... Bu esa oltinga teng vaqtni unumli va foydali ishlarga sarflab, vaqtini to'g'ri taqsimlab, rejalarini o'z vaqtida amalga oshirishi kerakligidan dalolatdir.

"Skytrax" – Britaniyaning xususiy kompaniyasi bo'lib, ushbu kompaniya sizga turli aeroport va aviakompaniyalar xizmatini taklif etadi. Ushbu kompaniya har yili ular xizmatidan foydalanadigan sayyoh, yo'lovchilar o'rtasida so'rovnoma va tekshirish o'tkazadi. Ushbu so'rovnomada 112 ta mamlakatning 13mln.dan ortiq yo'lovchisi ishtirok etadi. Ushbu tekshiruv so'rovnomasi 39 ta bo'limdan iborat bo'lib, unda 550 dan ortiq aeroportlarning qulaylik, tezkorlik, sanitariya va gigiyena talablari, xodimlarning qaysi xorijiy tillarni bilishi hisobga olingan holda o'tkazildi.

Ushbu kompaniya taqdim etgan top o'ntalikka kiruvchi aeroportlar ro'yxatini taqdim etadi.

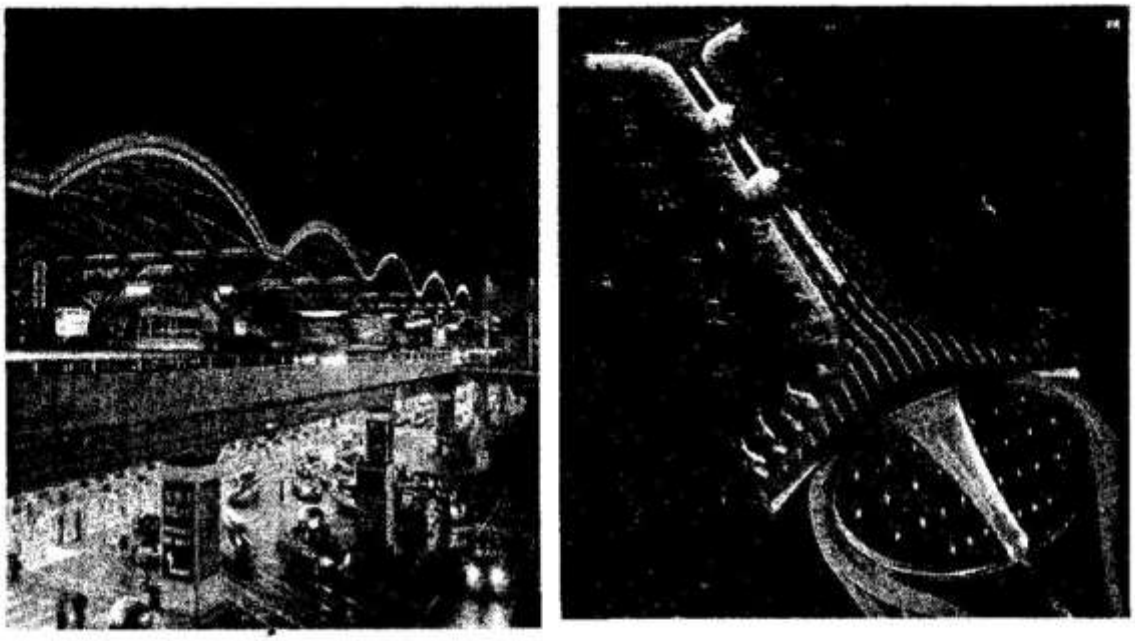


9-rasm. 10-o'rin. Pekinning "Beijing Capital" xalqaro aeroporti.

Ushbu aeroport har yili 83,7 million odamlarni o'z bag'riga qabul qiluvchi dunyodagi ikkinchi yirik aeroportdir. Aeroport yangidan qurilib, zamonaviylashtirilmoqda. Aeroportning №3 terminali ro'yxatning o'ninchi o'rinini egalladi.

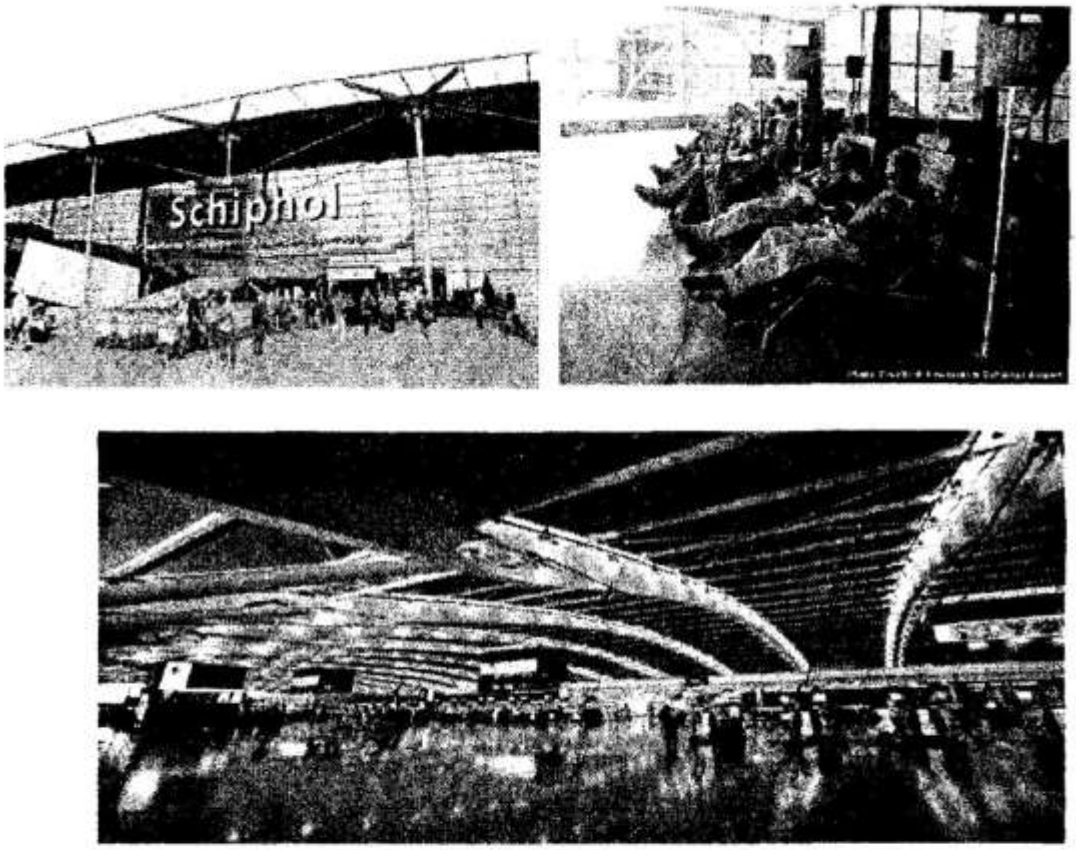


10-rasm. 9-o'rin. Amsterdamdagi "Sxipxol" aeroporti.



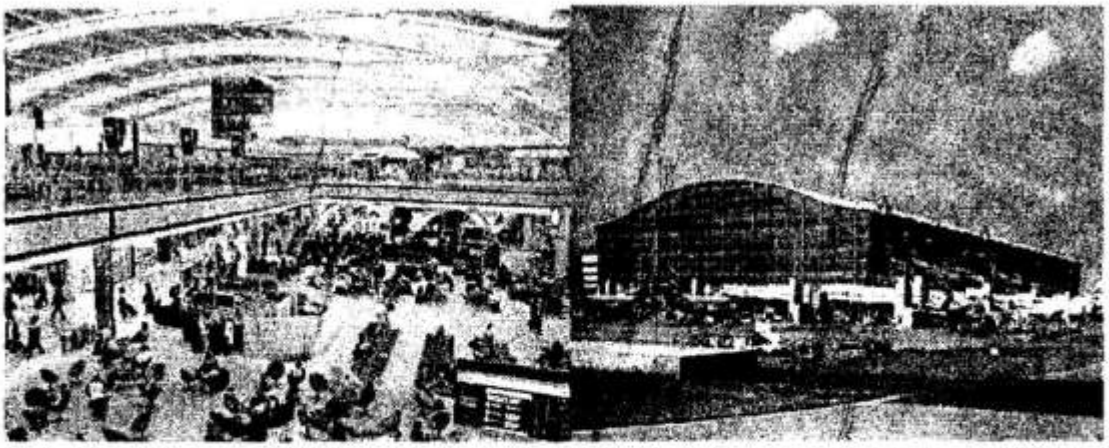
11-rasm.

Ushbu aeroport xizmatidan har yili 52,6 million yo'lovchi foydalanadi va u Yevropadagi aeroportlar ichida o'z reyslarini kutuvchi yo'lovchilarga yaratib bergan sharoiti jihatidan eng oldingi o'rinlarda turadi.

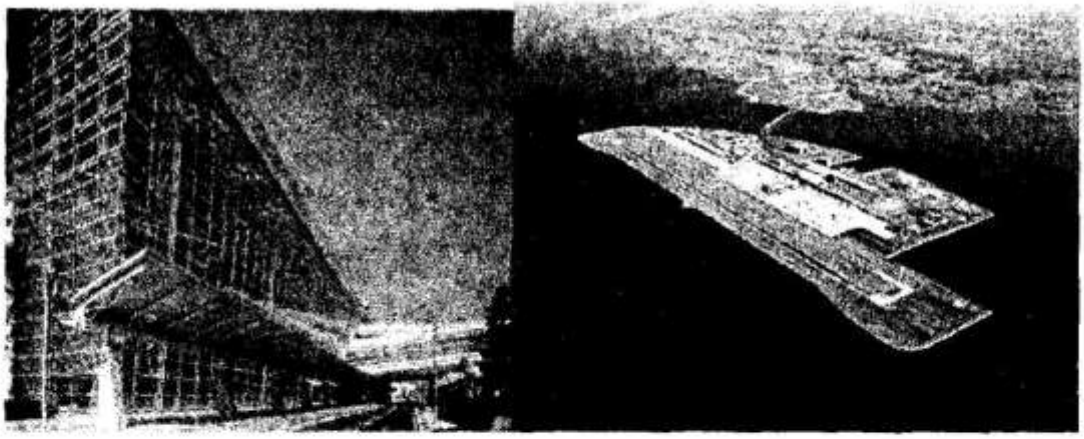


12-rasm. 8-o'rin. Londondagi "Xitrou" aeroporti.

Londondagi "Xitrou" aeroporti har yili 72,4 million yo'lovchini qabul qiladi. Ushbu aeroport Londondagi 5 ta yirik aeroportdan biri bo'lib, dunyodagi eng yirik aeroportlar sirasiga kiradi.



13-rasm. 7-o'rin. Yaponiyadagi markaziy xalqaro aeroporti.

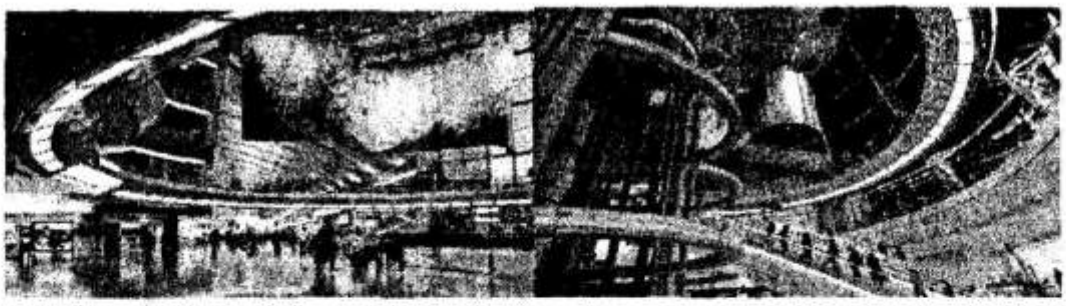


Ushbu aeroportdan har yili 9,8 million odam uchadi. Aeroport Nagoya yaqinidagi sun'iy qurilgan orolda joylashgan bo'lib, aeroportda yo'lovchilar uchun hammom ham qurilgan.



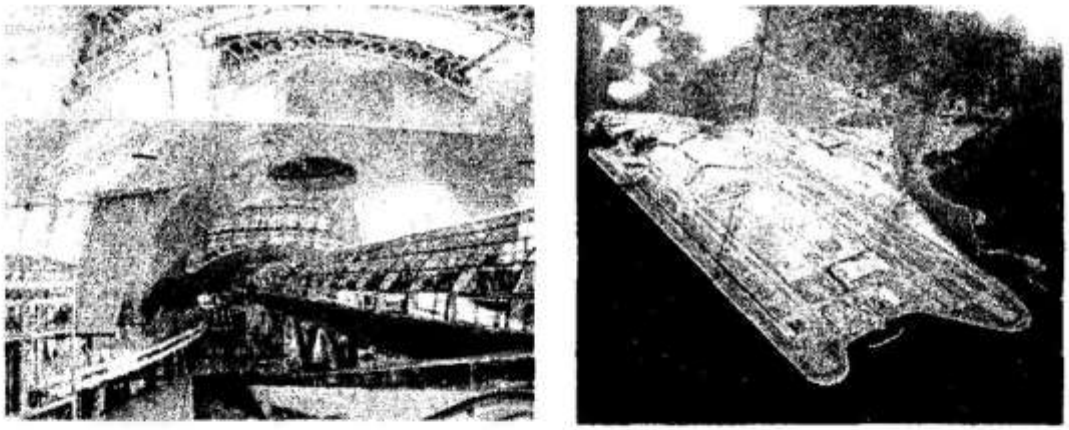
14-rasm. 6-o'rin Syurix aeroporti.

Syurix aeroportiga har yili tashrif buyuruvchi yo'lovchilar 24,9 millionni tashkil etadi. Aeroport shahar markazidan uncha yiroq bo'lmagan manzilda joylashgan. Aeroportda yo'lovchilarning bo'sh vaqtini mazmunli o'tishi uchun ijaraga velosiped va roliklar beriladi.



15-rasm. 5-o'rin Tokiodagi "Xaneda" xalqaro aeroporti.

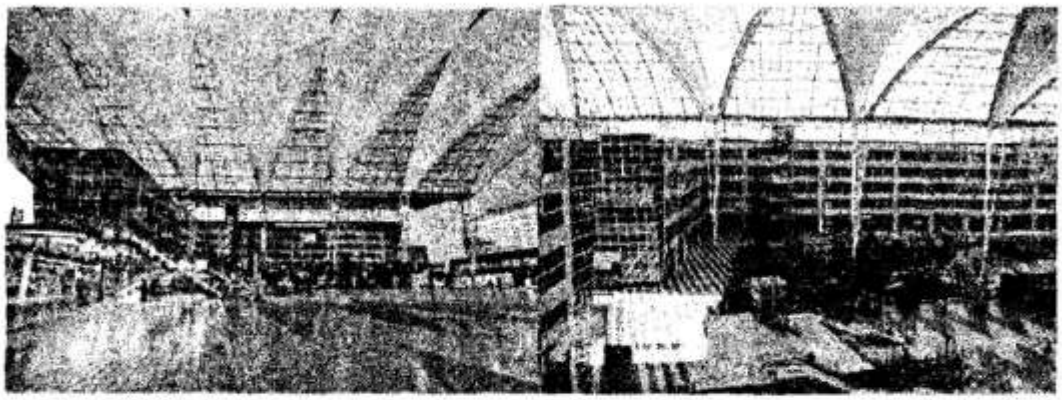
Ushbu aeroportga har yilgi tashrif buyuradigan yo'lovchilar soni 68,9 millionni tashkil etadi. Yirikligi jihatdan ushbu aeroport dunyoda to'rtinchi o'rinda turadi. "Xaneda" aeroporti xizmatidan ko'pchilik yo'lovchilar samimiy xizmatchilari, qulay imkoniyatlari va ozodaligi uchun foydalanishadi.



16-rasm. 4-o'rin Gongkongdagi xalqaro aeroporti.

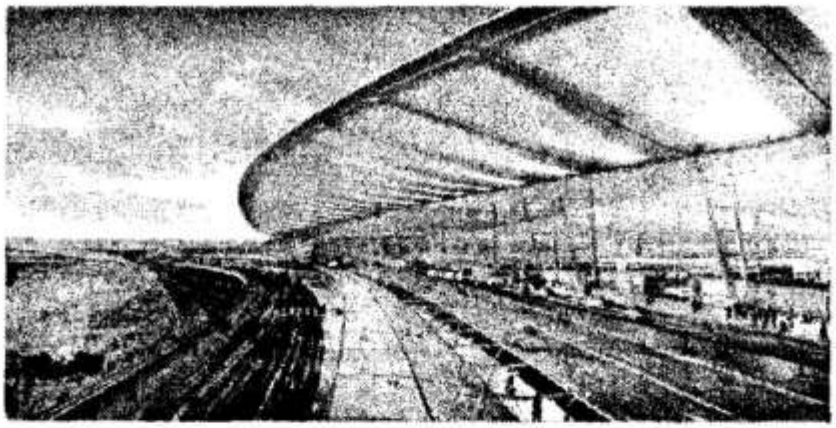
Gongkongdagi ushbu aeroport har yili 59,6 million yo'lovchini qabul qiladi. Ushbu aeroport 1998-yilda Gongkong yaqinidagi sun'iy orolda barpo etilgan bo'lib, Osiyodagi eng yirik aeroportdir va uni yo'lovchilar o'zgacha mehr bilan yaxshi ko'rishadi.

ASOSIY UCHTALIK



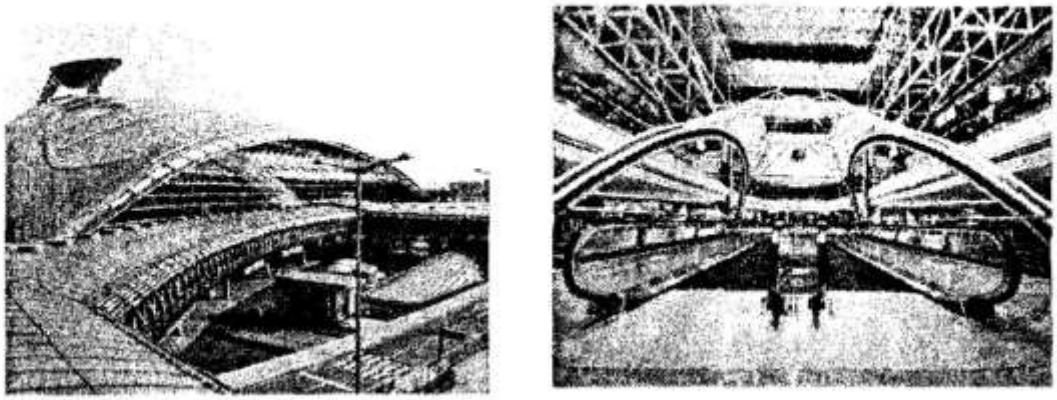
17-rasm. 3-o'rinni Myunxen aeroporti egalladi.

Myunxen aeroporti o'tgan yili ham aynan uchinchi o'rinni egallagan edi, demak, 2018-yil ham aeroport bronza medalini o'zida saqlab qoldi. Yillik yo'lovchilar soni 38,7 millionni tashkil etadi.

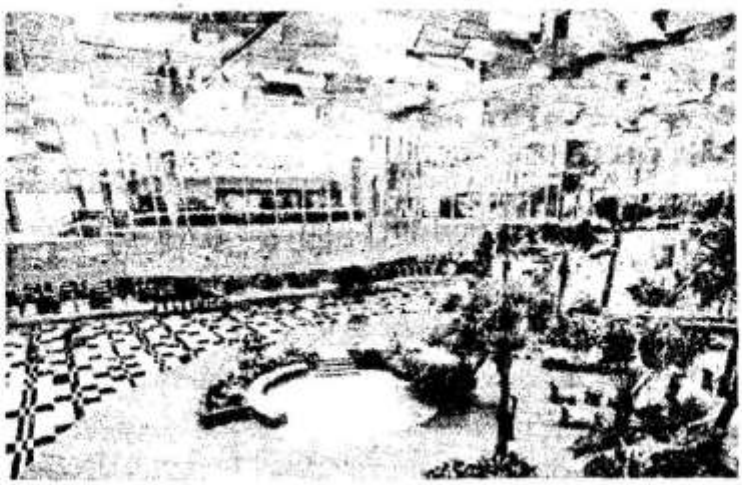


18-rasm. 2-o'rinni Janubiy Koreyaning "Inchxon" aeroporti egalladi.

Aeroportning har yilgi yo'lovchilar soni 41,7 millionni tashkil etadi. Ushbu aeroport o'z yo'lovchilariga eng yaxshi narxlarda, eng yuqori saviyadagi xizmatlar taklif etadi. "Inchxon" aeroporti hududida hattoki muzey ham tashkil etilgan bo'lib, aeroportning ish boshlaganiga hali ko'p bo'lgani yo'q. 2001-yildan beri faoliyat olib borayotgan ushbu aeroport poytaxtdan uncha uzoq bo'lmagan hududda joylashgan zamonaviy ko'rinishdagi yirik aeroportlardan, biridir.

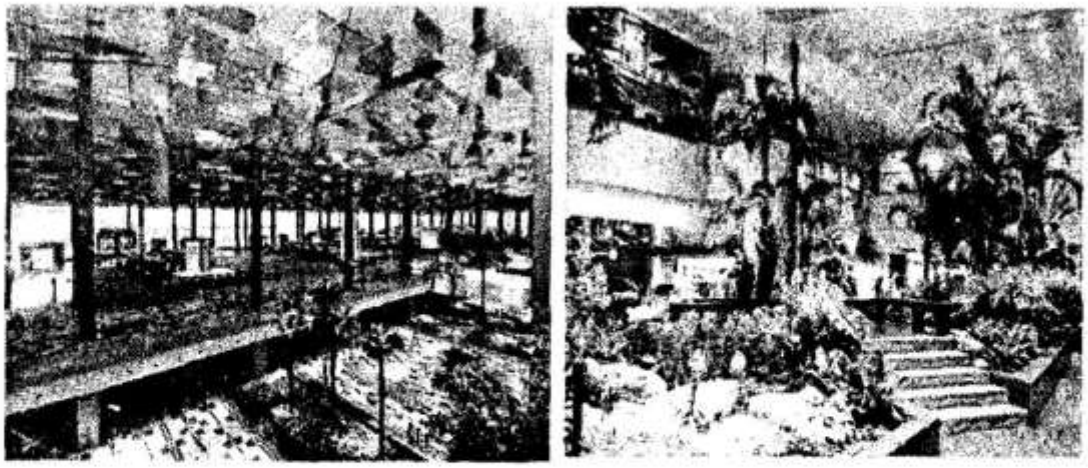


19-rasm. 1-o'rin Singapurning "Changi" xalqaro aeroporti.



20-rasm. "Changi" xalqaro aeroportining ichki tomondan ko'rinishi.

Ushbu aeroportning har yilgi yo'lovchilar soni 53,7 million kishini tashkil etadi. Ushbu aeroport ajoyib arxitekturasi, zamonaviy qurilish texnikasi, tanovul qilish va hordiq chiqarish borasida eng yirik aeroport sifatida tan olingan. Aeroport hududida yo'lovchi va xizmatchilar uchun hammom, kinoteatr, muzey va restoran kabi boshqa ko'ngilochar maskanlar ham tashkil etilgan. Ushbu ro'yxatdan ko'rinib turibdiki, sayohatga, ish bilan biror joyga otlangan sayyoh va yo'lovchilar nafaqat eng yaxshi mehmonxona, restoran, asosiy madaniy-ma'naviy sayohat maskanlarini, balki aeroportlarni ham hisobga olishlari kerak ekan.



21-rasm. "Changi" xalqaro aeroportining o'ziga xos dizayni.

3.5. Aviachipta aviatashish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat sifatida

O'zbekistonda nusxa ko'chiriladigan avtomatik chipta (TAT) keng tarqalgan. Undan respublikadagi eng yirik milliy aviatashuvchi «O'zbekiston Havo yo'llari» foydalanadi. Chipta rangli muqovadagi kitobcha shaklida bo'lib, muqovada tashuvchining nomi ko'rsatiladi va uning emblemasi ifodalanadi. Chipta matn qismidan va rangiga ko'ra farq qiladigan bir necha kupon nusxa blankalardan iborat. Matnda tashishning ayrim umumiy qoidalari, yo'lovchining hayoti, sog'lig'i hamda bagajining butligi uchun tashuvchining javobgarligi to'g'risida ma'lumotlar keltiriladi.

Nusxa kuponlarda tashish shartnomasini amalga oshirishga doir muayyan axborot, chunonchi: yo'lovchining familiyasi, uchish marshruti, sanasi va vaqti, xizmat ko'rsatish klassi, aviakompaniya kodi va h.k. ko'rsatiladi. Ichki havo yo'llarida yo'lovchi tashish aviachiptasi, qoida tariqasida, uchta kupondan tashkil topadi. Kuponlardan biri chipta sotilganida kassada qoladi, qolgan ikkitasi (uchish va yo'lovchi kuponlari) esa yo'lovchiga beriladi. Uchish kuponi yo'lovchi reysga ro'yxatdan o'tkazilganidan so'ng dispetcher tomonidan yirtib olinadi va hisobot uchun foydalaniladi. Yo'lovchi kuponi safar muddati davomida yo'lovchida qolishi lozim.

Xalqaro havo yo'llarida yo'lovchi tashish aviachiptasi kamida to'rt kupondan tashkil topadi. Nazorat kuponi (to'q zangori rangda) chipta sotilganida kassada qoladi. U tarifning hisoblanishi va blankalar to'g'ri to'ldirilishini nazorat qilishga xizmat qiladi. Vaqti-vaqti bilan (haftada bir marta) aviatashuvchilar ushbu kuponlarni sotilgan chiptalar to'g'risidagi hisobotga qo'shib xalqaro hisob-kitoblar markaziga topshiradilar. Agentlik kuponi (pushti rangda) kassir buxgalteriya oldida hisobot berishi uchun agentlikda qoladi. U arxivda 3 yil davomida saqlanadi. Uchish kuponi (sariq rangda) yo'lovchini reysga ro'yxatdan o'tkazish chog'ida olib qo'yiladi. Yo'lovchi kuponi (oq rangda) tashish shartnomasining dalili sifatida yo'lovchida qoladi.

Shuni ta'kidlash lozimki, agar aviatashuv bir necha qismga bo'lingan (ya'ni yo'lda to'xtab boshqa samolyotlarga chiqiladigan) bo'lsa, chipta bir emas, bir nechta uchish kuponlaridan iborat bo'lishi mumkin. Bu holda har bir uchish kuponi faqat unda ko'rsatilgan yo'l qismida marshrut, sana, reys raqami va xizmat ko'rsatish klassiga muvofiq amalga oshiriladi.

To'rtta uchish kuponidan iborat TAT blankasi ayniqsa keng tarqalgan. Agar marshrut bundan kam qismdan iborat bo'lsa, «ortiqcha» kuponlarda «Marshrut» katagiga «VOID» (tashish uchun haqiqiy emas) deb yozib qo'yiladi, kuponning o'zini esa agent yirtib oladi. Bordiyu marshrut chipta bo'yicha blankadagi uchish kuponlaridan ko'proq qismlardan iborat bo'lsa, bunday chipta bir necha blankalarda yozib beriladi. Bu holda mazkur bir necha blanka bir chipta hisoblanadi, shu sababli butun sayohat tugamagunicha uni tashlab yuborish mumkin emas.

Nusxa ko'chiriladigan avtomatik chiptaning asosiy ustunligi shundan iboratki, blankaning har bir kuponi nusxa ko'chirish qatlamiga ega bo'lib, chiptani yozib berish chog'ida kiritiladigan barcha ma'lumotlar keyingi kuponlarga ham o'tadi va barcha kuponlarda qayd etiladi. Milliy aviakompaniyalardan tashqari, mazkur blanka turidan «KLM», «SAS», «CSA», «Cyprus Airways» va boshqa aviatashuvchilar foydalanadi.

Chiqish talonli avtomatik kupon chipta aviachiptaning yana bir keng tarqalgan turi hisoblanadi. Uning o'ziga xos xususiyati shundaki, har bir uchish kuponi alohida yoziladi va uchish haqidagi

axborot ifodalangan magnitli polosaga ega bo'ladi. Shu bois aviachipta blankasining mazkur turidan yo'lovchini avtomatik tarzda ro'yxatdan o'tkazish uchun foydalanish mumkin. Yo'lovchining nusxasi ham alohida kupon «Passenger Receipt»dan iborat. Har bir kupon yirtib olinadigan chiqish taloni (o'ng qism)ga ega bo'lib, unga yo'lovchini ro'yxatga olish chog'ida chiqish joyi, raqami va vaqti yozib qo'yiladi. Avtomatik kuponli chipta blankalaridan «British Airways», «Lufthansa», «Air France», «Swissair», «Finnair» va boshqa aviakompaniyalar foydalanadi.

Ayrim hollarda aviachipta qo'lda yozishga mo'ljallangan blankada yozib berilishi mumkin. Bu bir printerda turli aviakompaniyalarning blankalariga yozish mumkin bo'lmaganligi va qimmatbaho chipta yozadigan qurilmalar barcha agentliklarda mavjud emasligi bilan izohlanadi. Bundan tashqari, tizim to'xtab qolishi yoki printer ishdan chiqishi ham mumkin bo'lib, bunday holatlar uchun qo'lda yoziladigan blankalarni ehtiyot shart saqlab turish lozim. Ikkita va to'rtta uchish kuponlaridan iborat qo'lda yoziladigan chiptalar ayniqsa keng tarqalgan. Agar marshrutda yo'l-yo'lakay almashiladigan samolyotlar soni uchish kuponlaridan kam bo'lsa, «ortiqcha» uchish kuponlariga «VOID» deb yozib qo'yiladi va ularni agent chiptadan yirtib oladi. Har bir kupon nusxa ko'chiradigan qatlamga ega bo'lib, kiritilgan axborot barcha kuponlarda qayd etiladi.

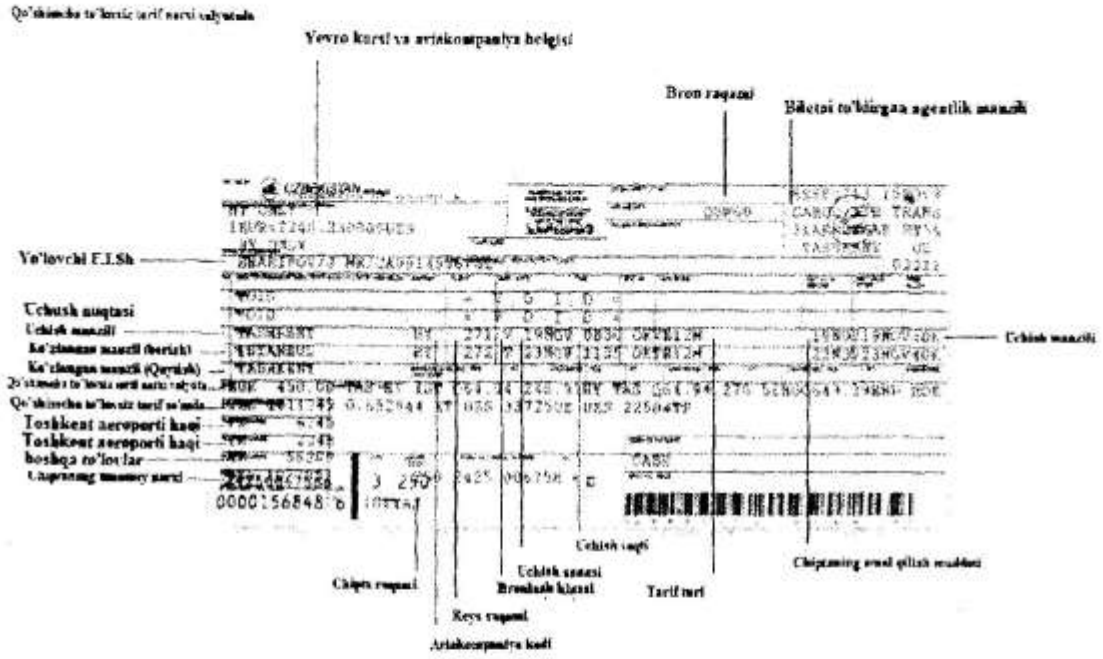
Yuqorida keltirilgan barcha aviachiptalarning blankalarida aviakompaniyalarning emblemalari ifodalangan bo'lishi ham (xususiy blankalar), emblemasiz - neytral bo'lishi ham mumkin, ammo har bir chipta o'z raqamiga ega bo'ladi. Tashuvchining xususiy chiptasida aviakompaniyaga biriktirilgan IATA kodi ham bo'lishi lozim. Chipta nomeri oldidagi dastlabki uch raqam IATA kodi hisoblanadi («Aeroflot» - 555, «Sibir» - 421, «British Airways» - 125, «Lufthansa» - 220 va v.k.). Barcha xususiy aviachiptalar Fuqaro aviatsiyasi davlat xizmatida ro'yxatdan o'tkaziladi. Aviachiptalarning neytral blankalari yo'l hujjatlarini sotuvchi agentlarga Transport Kliring Palatasi orqali beriladi.

IATA neytral blankalari yo'l hujjatining qog'ozdagi andozasi tarzida ham mavjud bo'lib, IATA tariflari bo'yicha yozib beriladi. Aviatashuvchilar xalqaro uyushmasi o'z chiptalarini

agentlar tarmog'i orqali sotishning ikki asosiy tizimi - BSP (Yevropa va Osiyo) va ARC (AQSH va Kanada)ga ega. Bunday blankalarda chiptalar faqat IATA hisob-kitob kodiga ega aviakompaniya tomonidan rasmiylashtirilishi mumkin. Mazkur kod BSP va ARC tizimlarida yo'l hujjatlarini rasmiylashtirganlik uchun kompaniyaning javobgarligini belgilaydi. IATA neytral blankalarida rasmiylashtirilgan chiptalarning muqovasida, qoida tariqasida, aviatashuvchilar xalqaro uyushmasining tegishli logotipi bo'ladi. Blankalar avtomatik chop etish usulida printerda yoki qo'lda to'ldirilishi mumkin. Marshrutning bir nechta ishtirokchisiga chiptalarni rasmiylashtirishda blanka egasi bo'lgan aviakompaniya tashish hujjatlarini tan olish to'g'risida bitim tuzgan tashuvchi aviakompaniyalardan foydalanilishi lozim.

So'nggi yillarda yangi texnologiyalar hayotining turli jabhalariga, shu jumladan transport xizmatlari ko'rsatish sohasiga ham jadal kirib kelishi natijasida chiptalarning yangi shakllari paydo bo'lmoqda. Masalan, ayrim xorijiy aviakompaniyalar («Delta Airlines», «Lufthansa» va b.) **elektron chiptalarni** muomalaga kiritdilar. Ular ma'lumotlar bazasida saqlanadigan muayyan elektron yozuv ko'rinishidadir. Ammo elektron chipta faqat butun uchish bir tashuvchi tomonidan amalga oshirilgan taqdirda «yozib berilishi» mumkin, chunki ko'rsatilgan tashuvchining kompyuterida saqlanadigan elektron yozuv boshqa aviakompaniyalar uchun ochiq emas.

Tashuvchi kompyuter tarmog'i yoki telefon orqali mijozdan elektron chiptaga buyurtma olgach, ushbu chiptani o'z ma'lumotlar bazasiga kiritadi. Reysga ro'yxatdan o'tishda yo'lovchi o'z shaxsini tasdiqlovchi hujjat hamda aviachipta to'langani haqidagi chekni taqdim etadi va reysga chiqish talonini oladi. Yo'l hujjatlarini sotishning mazkur usuli biznesmenlar hamda aviatashuvlar xizmatidan tez-tez foydalanib turadigan boshqa shaxslar uchun juda qulay.



22-rasm. Aviachiptada ifodalangan axborotlar mazmuni.

Aviachiptada ifodalangan axborotlar mazmuni

Har qanday chipta hujjatning barcha kuponlarida qayd etiladigan axborotga ega bo'ladi. 1-3-rasmlarda ifodalangan aviachiptalarning kuponlariga qarab, ularda qayd etilgan, tashish shartnomasining muayyan shartlarini aks ettiruvchi axborot haqida tasavvur hosil qilish mumkin.

1-maydonda (NAME OF PASSENGER - Yo'lovchining familiyasi) lotincha transkripsiyada **yo'lovchining familiyasi** va ismining bosh harfi yoki ismi to'liq holda yoziladi, shuningdek yo'lovchining jinsi ko'rsatiladi. Agar yo'lovchi erkak bo'lsa, familiyadan keyin Mr (mister) deb, bordiyu u ayol bo'lsa - Mrs yoki Mss (missis yoki miss) deb yoziladi. Xalqaro normalarga asosan ushbu maydon familiya talaffuzini buzmasdan uchtagacha xatoga yo'l qo'yadi.

2-maydon (FROM/TO - Uchish marshruti)da mazkur uchish kuponi uchun **jo'nash manzili** va uning ostida - **qo'nish manzili** (inglizcha yozuvda) ko'rsatiladi. Agar jo'nash yoki qo'nish

manzillari (yoki ikkalasi ham) bir necha aeroportdan iborat bo'lsa, shahar nomidan keyin aeroportning uch harfli kodi ko'rsatilishi lozim.

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, agar havo kemasi tashish marshruti bo'yicha ma'lum joylarda to'xtab o'tsa va bunda reys raqami o'zgarmasa, to'xtash joylarining nomlari ko'rsatilmaydi. Agar to'xtash joylarida reys raqami o'zgarsa, chipta bir nechta uchish kuponlaridan tashkil topadi va ularning har birida o'z jo'nash va qo'nish manzili ko'rsatiladi.

3-maydon «stopover» ko'rsatkichi («Stopover» - X/O) uchun mo'ljallangan. Sayohat marshruti bo'ylab **oraliq tranzit va transfer to'xtashlari** amalga oshirilishi mumkin. Tranzit bu oraliq qo'nish bo'lib, bunda tashish ayni shu aviakompaniya havo kemasida va ayni shu reys raqami ostida amalga oshiriladi. Transferda tashish boshqa aviakompaniyaning yoki ayni shu aviakompaniyaning havo kemasida, lekin boshqa reys raqami ostida davom ettiriladi. Agar ushbu punktda marshrut bo'ylab 24 soatdan ko'proq vaqt to'xtash («stopover») nazarda tutilgan bo'lsa, mazkur maydon bo'sh bo'ladi yoki unga «O» belgisi qo'yiladi. Agar ushbu punkt tranzit punkti hisoblansa, uning ro'parasiga taqiqlovchi «X» belgisi qo'yiladi.

4-maydon (CARRIER - Tashuvchi) va **5-maydon** (Flight - Reys raqami)da ikki harfdan iborat **aviakompaniya kodi** va **reys raqami** ko'rsatiladi. Aviakompaniyalarga harfli kodlarni Aviatashuvchilar xalqaro uyushmasi IATA beradi. Ushbu kodlar aniq-ravshan bo'lishi ham (aviatashuvchi nomining abbreviaturasi: HY- Havo yo'llari, LH - «Lufthansa», VA - «British Airways», AF - «Air France»), uncha aniq bo'lmasligi ham (SU - «Aeroflot» (sobiq Soviet Union dan bo'lsa kerak), UN - «Transaero» (United Nations), AZ - «Alitalia», AY - «Finnair» va h.k.) mumkin. Reys raqami sonlarda ifodalanadi.

6-maydon (CLASS - Bronlashtirish klass)da **bronlashtirish klassi** lotin harfida ifodalanadi. U muayyan tarifga muvofiq reysda belgilangan o'rinlar kvotasini nazarda tutadi.

Ovozdan tez uchadigan Concord samolyotlari reyslarida bronlashtirish klassi R harfi bilan ifodalanadi; xizmat ko'rsatishning birinchi klassida bronlashtirish klassini ifodalash uchun F, R, A harf

belgilari; biznes-klassda - S, D, J, Z, T harf belgilari; ekonom-klassda - Y, W, S. V, N, K, L, M, N, Q, T, V, X harflari qo'llaniladi. Bronlashtirish klassini yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish standartini belgilovchi xizmat ko'rsatish klassi bilan adashtirmaslik kerak.

Odatda ko'p o'rinli havo layneri 3 bo'limdan tashkil topadi. Har bir bo'lim muayyan **xizmat ko'rsatish klassi,** chunonchi: birinchi klass (F), biznes-klass (S) va ekonom-klass (Y)ga mos keladi. Xizmat ko'rsatish klasslari kreslolarining tuzilishiga, ular orasidagi masofaga, ovqatlanishning sifati va rang-barangligiga, bagaj tashishning bepul me'yori miqdoriga, yerda xizmat ko'rsatish shart-sharoitlariga ko'ra farq qiladi. Amalda ayrim reyslarda birinchi klass umuman mavjud bo'lmaydi. Masalan, «Delta Air Lines», «AJT», «Kontinentalnie avialinii» aviakompaniyalari faqat biznes-klass va ekonom-klassga ega.

Boshqa tomondan, so'nggi yillarda ayrim tashuvchilar o'z yo'nalishlarida ko'proq yo'lovchilarni jalb qilish maqsadida yangi xizmat ko'rsatish klasslarini joriy eta boshladilar. Masalan, 2001-yil sentabrda Skandinaviyaning «SAS» aviakompaniyasi o'z qit'alararo reyslarida yangi Economy-Plus klassini joriy etdi. Bu klass ekonom- va biznes-klasslarning o'rtasidan o'rin oladi. Yangi salonda biznes-klassdan noutbuklarni ulash va Internetga kirish uchun rozetkalar mavjud bo'lgan yangi kreslolar o'rnatilgan; ekonom-klassdan qolgan barcha unsurlar: ovqatlanish, xizmat ko'rsatish, bagaj tashish me'yori olingan. Economy-Plus asosan havoda vaqtni ish uchun foydali tarzda o'tkazishni xohlaydigan, ammo qulaylik uchun ortiqcha haq to'lashni istamaydigan biznesmenlar uchun mo'ljallangan. Economy-Plus saloniga chiptalar qiymati biznes-klass to'liq tarifining 65% ni tashkil etadi.

Italiyaning «Alitalia» aviakompaniyasi ish yuzasidan sayohat qiluvchi yo'lovchilar uchun xalqaro reyslarda «Dinamika» oraliq klassini joriy etgan bo'lib, unga chiptalar biznes-klassdagidan 15% arzonroq.

«British Airways» havo kemalari salonlarining to'rt klassli andozasidan jahonda birinchi bo'lib foydalangan aviakompaniyadir. Unda qo'shimcha tarzda takomillashtirilgan ekonom-klass - World Travel Plus paydo bo'ldi. U odatdagi ekonom-klass (World Travel)dan kreslolarining qulayligi, noutbuklar uchun rozetkalarning

mavjudligi, o'zi bilan olish mumkin bo'lgan qo'l yuki miqdori, reyslarga telefon orqali ro'yxatdan o'tish mumkinligi bilan farq qiladi.

Har qanday aviakompaniya tijorat tashkiloti bo'lganligi uchun tashishdan muayyan naf olish maqsadida u o'z reyslaridagi o'rinlarni «kvotalash» usulidan foydalanadi. Agar har bir xizmat ko'rsatish klassidagi barcha o'rinlar minimal tarif bo'yicha sotilsa, reys iqtisodiy jihatdan o'zini oqlamaydi. Shu sababli har bir yo'nalishda ekonom, biznes va birinchi klasslar uchun har xil tariflar amal qiladi. Bunda reysda nechta o'rinni muayyan narx kvotasi bo'yicha sotishni tashuvchi oldindan belgilaydi. Kvotalar bo'yicha ajratish har bir reysda har mavsumda har xil bo'ladi.

Shunday qilib, chiptani bronlashtirish klassi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish klassini ham, tariflar turi va ularni qo'llash shartlarini ham aks ettiradi.

7-maydon (DATE - Sana)da ushbu kupon bo'yicha **uchish sanasi** (oy kuni va nomi) ko'rsatiladi. Ichki marshrutlarda ko'pincha chiptalarni bir yo'nalishga sotish usuli qo'llaniladi, shu bois chiptada faqat shu uchish sanasi ko'rsatiladi. Xalqaro reyslarda «borish» va «kelish»ga chiptalar sotish qabul qilingan, shu bois xalqaro reyslarga sotilgan chiptalarda ikkala sana ko'rsatiladi.

Agar yo'lovchi chiptani xarid qilgan paytda qachon qaytishini bilmasa, unga «ochiq sanali chipta» beriladi. Ushbu chiptada qaytish sanasi katagiga «open» - ochiq deb yozib qo'yiladi. Qaytish sanasi aniq bo'lgach, yo'lovchi bu haqda aviakompaniyaga xabar beradi. Aviakompaniya yo'lovchi so'ragan muayyan sanadagi reysga o'rinni bronlashtiradi.

Ochiq sanali chiptalar ko'pincha ularning amal qilish muddati bir yildan kam bo'lgan hollarda sotiladi. Ba'zan birinchi klass va biznes-klass yo'lovchilari uchun «borish» reysi uchun ham «ochiq sana» qo'yiladi.

8-maydon (TIME - Uchish vaqti)da **uchish vaqti** doim mahalliy vaqt bo'yicha ko'rsatiladi.

9-maydon (STATUS - Bronlashtirish maqomi)da **bronlashtirish maqomi** ko'rsatiladi. U harfli kodlar bilan ifodalanadi. «OK» kodi ushbu reysda o'rin berilishini kafolatlaydi. Shu sababli ro'yxatdan o'tkazishga kechikmasdan kelgan

yo'lovchiga havo kemasida joy yetmay qolgan, uning chiptasi tasdiqlangan «OK» maqomi bilan tamg'alangan bo'lsa, aviakompaniya yo'lovchini boshqa, yuqoriroq klass saloniga joylashtirishi, u yerda ham joy bo'lmasa - mazkur yo'lovchiga tovon to'lashi va uni keyingi reysga qoldirishi shart.

Ayrim tariflar uchun chiptalar «RQ» yoki «SA» maqomi bilan tamg'alanishi mumkin. Bu ro'yxatdan o'kazish paytida o'rin so'ralishini anglatadi. Bunday chiptali yo'lovchi ro'yxatdan o'tkazish tugashini kutib turishi lozim, agar bo'sh o'rinlar qolgan bo'lsa, u mazkur reysdan foydalanishi mumkin.

O'rinsiz uchayotgan bolalar (ikki yoshga to'lmagan yo'lovchilar) chiptasida «NS» maqomi ko'rsatiladi.

10-maydon (FARE BASIS - Tarif turi)da mazkur kupon bo'yicha tarifning harfli-raqamli belgisi qayd etiladi. Qo'llanish qoidalari har xil bo'lgan tariflarning turlari juda ko'p (yillik, ekskursion, gruppaviy, yoshlar uchun, maxsus va h.k.).

11-maydon (NOT VALID BEFORE/NOT VALID AFTER - gacha haqiqiy emas/so'ng haqiqiy emas)da, agar tarif qoidalari sanani o'zgartirishga yo'l qo'ysa, ushbu chipta bo'yicha **oldin va keyin uchish mumkin bo'lmagan sanalar** ko'rsatiladi. Agar chiptalar sanani ko'chirishni man etuvchi qat'iy belgilangan imtiyozli tariflar bo'yicha sotib olingan bo'lsa, ikkala sana ham ushbu kupon bo'yicha uchish sanasi bilan mos keladi. Yillik tariflar bo'yicha sotib olingan chiptalar, qoida tariqasida, ushbu katakda bo'sh maydonga ega bo'ladi.

12-maydon (ALLOW - Bepul bagajga ruxsat)da **bepul tashiladigan bagaj me'yori** qayd etiladi. Ushbu me'yor quyidagi ikki usuldan biri yordamida belgilanadi. «Og'irlik normasi» yo'lovchi haq to'lamasdan olib o'tishi mumkin bo'lgan bagaj og'irligini belgilaydi. U xizmat ko'rsatish klassiga bog'liq bo'ladi: aksariyat tashuvchilar birinchi klass yo'lovchilariga 40 kg, biznes-klass yo'lovchilariga - 30 kg, ekonom-klass yo'lovchilariga esa - 20 kg bagajni tekinga olib otish huquqini beradi. Biroq ba'zi bir aviakompaniyalar ayrim yo'nalishlarda bu normalarni o'zgartirishi mumkin. Masalan, «Transaero» Frankfurtga uchadigan reyslarda ekonom-klassda odatdagidan 10 kg ko'proq bagajni tekinga olib o'tishga ruxsat beradi.

«O'rinlar normasi» yo'lovchi bepul olib o'tishi mumkin bo'lgan bagaj o'rinlari sonini belgilaydi. U havo kemasining turiga bog'liq bo'ladi va bir o'rin bagaji og'irligi va o'lchamiga muayyan talablar qo'yadi. Masalan, IL-86, B-767, B-777, A-310 rusumli havo kemalarida barcha klasslarda ikki o'rin bagajini tekinga olib o'tishga ruxsat etilgan. Ulardan har birining og'irligi 32 kg dan oshmasligi va uch o'lchov yig'indisiga ko'ra ekonom-klass uchun 158 sm dan, biznes-klass va birinchi klass uchun esa - 203 sm dan ortiq bo'lmasligi kerak. Ko'pincha «o'rinlar normasi» AQSH va Kanadaga uchadigan reyslarda qo'llaniladi.

Birinchi holda mazkur maydonda 40k, 30 k yoki 20k, ikkinchi maydonda - 2RS deb yoziladi.

13-maydon (FARE CALCULATION - Tarif hisob-kitobi)da **butun chipta bo'yicha tarifning mufassal hisob-kitobi** keltiriladi. Ushbu yozuv shaharlarning uch harfli kodlarini, tashuvchilarning ikki harfli kodlarini va neytral hisob-kitob birligi (NUC)da ifodalangan tarif unsurlarini o'z ichiga oladi. Agar barcha yig'imlar 17-katakka sig'magan bo'lsa, yig'im taksasi ham shu yerda ifodalanadi. Mazkur katakda xizmatga doir ma'lumotlar, chunonchi: neytral birliklar, valutalarni qayta hisoblash kurslari, turli cheklash belgilari (agar ular 22 va 25-kataklarga sig'magan bo'lsa) qayd etiladi.

14-maydon (FARE - Tarif)da **tarif tashish boshlangan mamlakat valutasida** ko'rsatiladi. Agar chipta e'lon qilingan tarif bo'yicha yozib berilgan bo'lsa, mazkur tarif milliy valutada yoki AQSH dollarida ko'rsatilishi mumkin; agar chipta maxfiy tarif bo'yicha yozib berilgan bo'lsa, tarif ko'rsatilmasligi (yoki «IT» yo «FORFAIT» yozuvlari bilan almashtirilishi) mumkin.

15-maydon (TOTAL - Jami)da **chiptaning to'liq qiymati** chipta yozib berilgan mamlakat valutasida aks ettiriladi. U tarif summasi va aeroport yig'imlaridan tashkil topadi. Agar chipta maxfiy tarif bo'yicha yozib berilgan bo'lsa, tarif ko'rsatilmasligi (yoki «IT» yo «FORFAIT» yozuvlari bilan almashtirilishi) mumkin.

16-maydon (EQUIV/FARE PD - Tarif ekvivalenti)da **tarif ekvivalenti chipta yozib berilgan mamlakat valutasida** ko'rsatiladi, basharti mazkur valuta tashish boshlangan mamlakat

valutasidan farq qilsa. Qayta hisoblash kursi yo «Fare» maydonida, yo «Fare calculation» maydonida aks ettirilishi lozim.

17-maydon (TAX - Taksa)da **aeroportda ko'rsatiladigan xizmatlar uchun qo'shimcha yig'imlar** qayd etiladi. Ko'pincha aeroport yig'imlariga chiptalar qiymati kiritiladi, ammo ayrim mamlakatlarda ularni yo'lovchi uchishdan oldin alohida va faqat naqd pulda to'laydi.

Har bir taksa o'z nomi va vazifasiga ega bo'lib, ko'pincha bir aeroportda bir necha yig'im, chunonchi: immigratsion; bojxona xizmatidan foydalanganlik uchun; uchishga ruxsat uchun; veterinariya xizmatlari uchun (yo'lovchi o'zi bilan hayvon yo o'simlik olib ketayoganligi yoki olib ketmayotganligidan qat'i nazar); yo'lovchilarga ko'rsatilgan turli xizmatlar uchun yig'imlar undiriladi. Yig'imlar ikki harfli belgi bilan, ularning pul summasi esa - chipta yozib berilgan mamlakat valutasida ko'rsatiladi. Bir yig'im miqdori 5-15 AQSH dollari atrofida bo'lishi mumkin. Agar barcha yig'imlar tegishli kataklarga sig'masa, oxirgi katakda «yig'im» taksasi (qolgan barcha yig'imlar summasi) ko'rsatiladi, unga izoh esa 13-maydonda beriladi.

Ayrim hollarda yig'im chiptaga kiritilmasligi va yo'lovchidan qo'shimcha tarzda (shu joyning o'zida) undirilishi mumkin. Bunday holatda agent hujjatni rasmiylashtirish paytida yo'lovchini bu haqda ogohlantirishi shart.

18-maydon (FORM OF PAYMENT - Haq to'lash shakli)da **chiptaga haq to'lash usuli** qayd etiladi. Bu yerda CASH (naqd pul bilan), INVOICE yoki INV (naqd pulsiz haq to'lash), SS (kredit kartasi) yozuvlari bo'lishi mumkin. Oxirgi ikki holatda shartnoma raqami yoki kredit kartasi raqami ko'rsatilishi mumkin.

19-maydon (ORIGIN/DESTINATION - Uchish/Qo'nish manzili)da butun marshrut bo'yicha **uchish manzili** va **qo'nish manzilining** uch harfli belgisi ko'rsatiladi.

20-maydon (AIRLINE DATA - Aviakompaniyalarning qaydlari uchun)da harfli-raqamli **bronlashtirish raqami** - PNR CODE ko'rsatiladi.

21-maydon (validator maydoni) (DATA AND PLACE OF ISSUE - Chipta berilgan sana va joy)da chipta xarid qilingan **agentlik manzili** va **chipta yozib berilgan sana** keltiriladi. Manzil

ko'rsatilishining sababi *shundaki, qoidaga ko'ra chipta faqat u yozib* berilgan joyga qaytarilishi mumkin. Bundan tashqari, yo'qotilgan chiptani tiklashda chiptani yo'qotgan shaxs yo'lovchilar ro'yxatida borligini tasdiqlash uchun u dastlab xarid qilingan joyga murojaat etish lozim.

22-maydon (ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS – Topshirish yozuvi / Cheklashlar)da topshirish yozuv va cheklashlar ko'rsatiladi. Topshirish yozuvi **bir kompaniya havo kemasidan boshqa kompaniyaning havo kemasiga «o'tish»ga ruxsat beradi.** Agar katakda SU/KLM ONLY degan yozuv qayd etilgan bo'lsa, bu mazkur chipta «Aeroflot» hamda Gollandiyaning «KLM» aviakompaniyasi reyslarida haqiqiy ekanligidan dalolat beradi; agar *SU ONLY* deb ko'rsatilgan bo'lsa, faqat «Aeroflot» reyslarida uchish mumkin.

Shu maydonda tashish shartlarini o'zgartirishga berilgan ruxsatlarni yoki tashishga cheklashlarni aks ettiruvchi muayyan yozuvlar qayd etiladi. Ular orasida quyidagi yozuvlar ayniqsa ko'p uchraydi: «RES CHG USD50» (50 AQSH dollari jarima solish yo'li bilan bronlashtirishni o'zgartirish); «ONE INBOUND REB FREE» (Qaytish sanasini bir marta o'zgartirish tekin); «NON REF» (Chipta qaytarib olinmaydi); «NO CHG» (Chipta ko'rsatilgan sanani o'zgartirish mumkin emas); «NO REROUT» (Marshrutni o'zgartirish taqiqlanadi).

Bu maydondan xizmatga doir axborot berish uchun foydalanilishi mumkin.

23-maydon (USSUED IN EXCHANGE FOR - ga almashtirib berilgan)da dastlabki chipta raqami ko'rsatiladi, basharti mazkur chipta unga almashtirib berilgan bo'lsa. Masalan, chipta Singapur - Moskva - Singapur marshruti bo'yicha xarid qilingan, turist esa marshrutni Singapur - Moskva - Bangkokka o'zgartirmoqchi bo'lsa, agent pul summasidagi tafovutni aniqlash uchun tarifni qayta hisoblashi va yangi chipta yozib berishi lozim. Yangi chiptada dastlabki chipta raqami ko'rsatiladi. Agar yangi chipta qimmatroq bo'lsa, yo'lovchi narxdagi tafovutni to'lashi zarur; bordiyu chipta arzonroq bo'lsa, yo'lovchiga kvitansiya (MSO - turli yig'imlar orderi) yozib beriladi va unga ko'ra yo'lovchi chiptani xarid qilgan joyda tegishli pul summasini olishi mumkin. Shu maqsadda yangi chiptaning 23-katagida eski chiptaning raqami ko'rsatiladi.

Agar chiptaga haqni yo'lovchining o'zi emas, balki sayohat boshlangan joydan boshqa joyda biron-bir shaxs to'lagan bo'lsa, shu katakda kvitansiya raqami (MSO) ko'rsatilishi mumkin. Bu holda homiyga chiptaga haq to'laganlik to'g'risida kvitansiya yozib beriladi va u chiptani olish uchun kim qayerga kelishini xabar qiladi. Chiptaga uning uchun haq to'langan MSO raqami qo'yiladi.

24-maydon (CONJUNCTION TICKETS - Qo'shimcha chipta)da qo'shimcha chipta raqami ko'rsatiladi, basharti mazkur chipta bo'yicha marshrut undagi uchish kuponlari sonidan ko'proq joyda to'xtash va boshqa havo kemasida uchishni nazarda tutsa. Mazkur bir necha blankalar bitta yo'l hujjati bo'lib, uni butun tashish oxiriga yetguncha saqlab qo'yish lozim.

25-maydon (ADDITIONAL ENDORSEMENT/RESTRICTIONS - Qo'shimcha cheklashlar) faqat **qo'lda yozib beriladigan blankalarda** ifodalanadi hamda 13 va 22-kataklarga sig'magan ma'lumotlarni aks ettiradi.

26-maydon (TOUR CODE - Tur kodi)da guruhli va muhim tariflar uchun qo'llaniladigan **shartli belgi** ifodalanadi.

27-maydon (FORM AND SERIAL NUMBER – Shakli va seriya raqami)da **aviachipta raqami** aks ettiriladi.

28-maydon (ORIGINAL ISSUE - Dastlab berilgan)da **sotishdan olinadigan soliq summasi** ko'rsatiladi.

Chipta tegishli tarif naqd pulda yoki naqd pulsiz hisob-kitob yo'li bilan, shu jumladan kredit kartochkasi vositasida to'langanidan keyingina beriladi.

Aviachiptaning amal qilish muddati

Turli tariflar bo'yicha yozib berilgan aviachiptalar har xil amal qilish muddatiga ega bo'ladi. Masalan, **normal tarif bo'yicha berilgan chipta** birinchi kupon bo'yicha uchish sanasidan boshlab bir yil muddat davomida tashish uchun haqiqiydir. Agar uchish kuponlaridan birontasi ham ishlatilmagan yoki ochiq sana bilan berilgan bo'lsa, u berilgan paytdan e'tiboran bir yil mobaynida amal qiladi.

Maxsus tarif bo'yicha berilgan chipta yo'lovchini mazkur tarifni qo'llash qoidalarida belgilangan muddat davomida haqiqiy hisoblanadi.

Ayrim hollarda aviachiptaning amal qilish muddati tashuvchining chiptada ko'rsatilgan xizmat ko'rsatish klassiga mos keluvchi bo'sh o'rin bo'lgan eng yaqin reysigacha uzaytirilishi mumkin. Qo'shimcha haq to'lamasdan chiptaning amal qilish muddatini uzaytirishga quyidagi hollarda yo'l qo'yiladi:

– yo'lovchi uchun o'rin bronlashtirilgan reysni tashuvchi bekor qilganida;

– yo'lovchi uchun uchish, qo'nish yoki yo'lda to'xtash joyi hisoblangan joyda havo kemasining jadval bo'yicha to'xtashini tashuvchi bekor qilganida;

– tashuvchi jadvalda ko'rsatilgan vaqt bo'yicha reysni amalga oshirmaganida;

- tashuvchi yo'lovchiga bronlashtirilgan o'rinni bermaganida;

– tashuvchi chiptada ko'rsatilgan xizmat ko'rsatish klassini yo'lovchiga taqdim etmaganida;

– tashuvchi yo'lovchiga chiptani noto'g'ri rasmiylashtirganida;

– yo'lovchi o'zi yoki u bilan birga havo kemasida uchishi lozim bo'lgan oila a'zosi kasalga chalinishi natijasida boshlangan uchishni chiptaning amal qilish muddati davomida yakunlay olmagan bo'lsa. Bunda taqdim etilgan tibbiy xulosaga asosan tashuvchi yo'l hujjatining amal qilish muddatini uch oygacha uzaytirishi mumkin.

Maxsus tarif bo'yicha haq to'langan chiptaning amal qilish muddati yo'lovchining iltimosiga ko'ra bir yilgacha uzaytirilishi mumkin (agar safar boshlangan bo'lsa, uchish sanasidan boshlab, yoki bironta ham uchish kuponi ishlatilmagan bo'lsa, chipta berilgan sanadan boshlab). Ammo bu holda yo'lovchi chipta uchun tashish rasmiylashtirilgan sanaga qadar amalda bo'lgan «borish/kelish» normal tarif doirasida qo'shimcha haq to'lashi lozim. Bu holda chipta qayta yozib beriladi.

Yo'qotilgan va haqiqiy bo'lmagan chiptalar

Yo'lovchi ro'yxatdan o'tkazish vaqtida taqdim etgan chipta lozim darajada rasmiylashtirilgan, tegishli uchish va yo'lovchi kuponlariga ega bo'lgan holdagina u uchishga qo'yiladi.

Agar **turist chiptani uchishga qadar yo'qotgan bo'lsa,** u aviachiptani yozib bergan agentlikka murojaat etishi lozim; agar chipta manzilga yetgandan so'ng yo'qotilgan bo'lsa, bu haqda reysiga chipta yozib berilgan tashuvchining vakolatxonasiga bildirish zarur. Chipta yo'qotilgan yoki shikastlangan holda tashuvchi yo'lovchining iltimosiga ko'ra unga yo'qotilgan yoki shikastlangan hujjat o'rniga dublikat berishi mumkin. Bu holda yo'lovchidan tashuvchining qoidalari va yo'riqnomalarida nazarda tutilgan jarima undiriladi. Bunday vaziyatda yo'lovchi aviakompaniyaga chipta qachon va qayerda xarid qilinganligi haqida axborot berishi, shuningdek yo'qotilgan yoki shikastlangan chiptadan boshqa shaxs uchish yoki pulni qaytarish uchun foydalansa, tashuvchiga barcha xarajatlarni qoplashi to'g'risida kafolatnoma yozib berishi shart.

Boshqa tashuvchi bergan chipta yo'qotilgan yoki shikastlangan holda dublikat faqat shu tashuvchining yozma ruxsati olinganidan keyin rasmiylashtirilishi mumkin. Chipta dublikati bo'yicha pul qaytarib berilmaydi va unga biron-bir o'zgartishlar kiritilmaydi.

Tashuvchi chiptani haqiqiy emas deb topishi va yo'lovchiga tashishni yoki shunday chipta uchun pulni qaytarib berishni rad etishi mumkin. Chipta quyidagi hollarda haqiqiy emas deb topiladi:

- chipta yo'qotilgan (yoki o'g'irlangan) deb e'lon qilinganida;
- qalbaki bo'lib chiqqanida;
- tashuvchining vakili yoki agenti bo'lmagan tashkilot yoki shaxsdan xarid qilinganida;
- noto'g'ri rasmiylashtirilganida.

Agar yo'l hujjati tashuvchiga bog'liq sabablarga ko'ra haqiqiy emas deb topilgan bo'lsa, u olinadi va almashtirib beriladi. Chipta tashuvchiga bog'liq bo'lmagan sabablarga ko'ra haqiqiy emas deb topilgan holda u olinadi va almashtirib berilmaydi. Ammo ko'rsatilgan holatlarning barchasida tashuvchi yo'l hujjati olinganligi to'g'risida dalolatnoma tuzadi va unda chiptani haqiqiy emas deb topish sabablarini ko'rsatadi.

Chipta boshqa shaxsga berilishi yoki boshqa shaxs tomonidan foydalanilishi mumkin emas. Boshqa shaxs nomiga berilgan chiptani taqdim etgan shaxs tashilish yoki foydalanilmagan chipta

yoki uning bir qismi bo'yicha pulni qaytarib berishni talab qilishga haqli emas. Agar birovning chiptasi undan foydalanish huquqiga ega bo'lmagan shaxs tomonidan foydalanilgan bo'lsa, bunday tashishga muayyan huquqqa ega bo'lgan shaxs oldida tashuvchi javobgar bo'lmaydi.

Yo'lovchi chiptani va ishlatilmagan barcha uchish kuponlarini butun tashuv davomida saqlab qo'yishi va istalgan paytda tashuvchi vakillarining talabiga ko'ra ularni ko'rsatishi shart.

Aviachiptalarni sotish usullari

Chiptalarni bevosita aeroport kassalarida, agentliklarda yoki aviakompaniyalarning vakolatxonalarida, shuningdek, aviatashuvlarni rasmiylashtirish huquqiga ega bo'lgan turistik firmalarda xarid qilish mumkin.

Aviachiptani aeroportda xarid qilish ancha sertashvish ish hisoblansa-da, olingan axborotning haqiqiyligini va hujjatlar to'g'ri rasmiylashtirilishini kafolatlaydi, shuningdek, aviakompaniyaning muayyan maxsus taklifi doirasida chiptani arzonroq narxda sotib olish imkonini beradi.

Chiptalarni tijorat aviakassalaridan sotib olishning afzalligi shundaki, ular shaharning deyarli barcha tumanlarida mavjud bo'lib, bu mijozni aeroportga safar qilish mashaqqatidan xalos etadi. Ammo aviachiptalarni sotganlik uchun agent kassalar vositachilik haqi olganligi tufayli bu holda tashish narxi oshishi mumkin.

Chipta xarid qilishdagi qulayliklardan biri uni telefon orqali buyurtma qilishdir. Ammo bu holda ham chiptani yetkazib berganlik uchun qo'shimcha haq to'lanadi. Bandan tashqari, aksariyat tashkilotlar chiptani yetkazib berish vaqti va joyini chegaralaydi (faqat kunduzi, shahar markazi doirasida, ish joyiga va sh.k.). Chiptani notanish firma orqali buyurtma qilish ham qalbaki chipta olish imkoniyati nuqtaiyi nazaridan xavfsiz emas.

Ayrim xorijiy tashuvchilar aviachiptalarni tarqatishning o'ziga xos usullarini taklif qiladilar. Masalan, «Lufthansa» aviakompaniyasi vaqti-vaqti bilan turli mamlakatlarda aviachiptalarning virtual auksionlarini o'tkazadi. Rossiyada Moskva va Sankt-Peterburgdan jahonning turli nuqtalariga uchadigan reyslarning

ekonom- va biznes-klasslariga chiptalar lotga qo'yiladi. Auksion o'tkazish qoidalariga asosan, taklif qilingan chiptalar narxini 10, 20 va 50 AQSH dollariga oshirish mumkin. Taqdim etilgan reysga chiptani yutib olgan auksion ishtirokchisi bu haqda elektron pochta yoki telefon orqali xabar oladi. Chiptaga haq to'lash aviakompaniya vakolatxonasining ofisida amalga oshiriladi.

Chiptani uydan yoki ofisdan chiqmasdan, Internet tarmog'i orqali xarid qilish ham mumkin. Bu holda chipta tashuvchining saytida buyurtma qilinadi va chiptani uyga keltirib bergan kuryerga haq to'lanadi. Internet tarmog'ida saytlarga ega bo'lgan chet ellik tashuvchilarning 78% o'z aviachiptalarini shu usulda sotadi yoki shunday sotishni yaqin yillarda tashkil etish niyatida. Umuman olganda, Internet orqali sotiladigan chiptalar miqdori hozirdayoq jami sotilgan chiptalarning 10% ni tashkil etadi. Jahonning yirik aviakompaniyalari turizm va dam olish sohasida mavjud tijorat saytlarini sotib olishiga qarab, bu ko'rsatkich yaqin vaqt ichida ancha oshishi mumkin.

Ba'zan bir kishi boshqa shaharda (yoki boshqa mamlakatda) bo'lib turgan kishi uchun chiptaga haq to'lashni xohlashi mumkin. Buning uchun maxsus Prepaid ticket Advice (RTA) chipta sotish taomili nazarda tutilgan. Bunda sponsor (chiptaga haq to'layotgan shaxs) tashuvchining vakolatxonasiga keladi, chiptani bronlashtiradi va unga haq to'laydi. Bunda u yo'lovchining familiyasini va yo'lovchi mazkur hujjatni olishi lozim bo'lgan jo'g'rofiy punktni aytadi (tabiiyki, mazkur jo'g'rofiy punktda mazkur aviakompaniya vakolatxonasi bo'lishi lozim). Ammo chiptaga haq to'lashning mazkur usuli bir qancha noqulayliklar tug'diradi. Birinchidan, xalqaro normalarga ko'ra shaharda RTA bilan shug'ullanuvchi bitta ofis mavjud bo'lishi mumkin. Ikkinchidan, sponsor xalqaro miqyosda «e'lon qilingan» ancha qimmat tariflar bo'yicha haq to'lashiga to'g'ri kelishi mumkin, chunki imtiyozli va maxsus tariflar faqat tashish boshlangan punktda (ya'ni sponsor emas, yo'lovchi bo'lib turgan joyda) amal qiladi. Uchinchidan, ushbu xizmat pullik (30-35 AQSH dollari)dir.

Bunday vaziyatda chiptaga egasining hozirligisiz kredit kartasi bilan haq to'lash - «Avtorizatsion shakl» qulaydir. Yo'l hujjatiga haq to'lashning mazkur usuli shundan iboratki, homiy yo'lovchi

uchishni mo'ljallayotgan punktda joylashgan agentlik bilan bog'lanadi, unga chiptani bronlashtiradi, chipta qiymatini kelishib oladi va faks yoki elektron pochta orqali avtorizatsion xat yuboradi. Agent homiyning kredit kartasi hisobidan chipta yozib beradi, yo'lovchi esa chiptani o'zi uchun qulay vaqtda kelib oladi yoki chipta unga buyurtma xat bilan jo'natiladi.

3.6. Aviachiptalarni bronlashtirishning zamonaviy tizimlari

Aviachiptalarni bronlashtirish (ya'ni aviachiptani oldindan buyurtma qilish) har qanday aviasayohatning muhim xususiyatidir. Aviachiptalarni bronlashtirish yo'lovchiga belgilangan sanada tanlangan reysni amalga oshirayotgan havo laynerida o'ziga joy biriktirilishini kafolatlovchi taomil hisoblanadi.

Bronlashtirish jarayonini tez va soz amalga oshirish uchun yo'lovchi va chiptalarni sotuvchi agent rioya qilishi lozim bo'lgan bir qancha qoidalar mavjud. Chiptani buyurtma qilishda yo'lovchi agentga tashishning muayyan shartlariga daxldor barcha ma'lumotlarni (marshrut, uchish sanasi, xizmat ko'rsatish klassi, o'rinlar soni), shuningdek tashishning alohida shartlari haqidagi axborotni (agar ular bo'lsa) bildirishi lozim. Tashishning alohida shartlariga quyidagilar kiradi:

- kattalar kuzatib bormaydigan 2-12 yashar bola;
- kar yoki ko'r yo'lovchi (kuzatuvchisiz, kuzatuvchi bilan yoki yetaklovchi it kuzatuvida);
- kajava kreslodagi nogiron yoki mustaqil harakatlana oladigan nogiron;
- zambildagi bemor;
- maxsus ovqatlanishi lozim bo'lgan yo'lovchi;
- me'yordan ortiq bagajning, samolyot salonida nogabarit bagajning mavjudligi;
- hayvon yoki qush, qurol, sport anjomi va hokazolarni tashish.

Mijozdan olingan axborot avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimiga kiritiladi. Masala ijobiy hal qilingan holda mazkur tizimi buyurtma qabul qilinganligini tasdiqlovchi javob beradi.

Aviachiptani bronlashtirish muddatlari tariflarni qo'llash qoidalari bilan belgilanadi. Ayrim tariflar bo'yicha chiptalarni uchishdan bir yil oldin bronlashtirish mumkin; ba'zi bir tariflar tashishdan bir oy, ikki hafta yoki bir hafta oldin chiptalarni bronlashtirish imkonini beradi. Ayrim tariflar mijozlarga chiptalarni darhol 24-72 soat ichida sotib olish majburiyatini yuklaydi. Bronlashtirish chog'ida mijozga tarif va uni qo'llash qoidalari to'g'risida to'liq axborot berilishi lozim.

Yo'lovchi chiptani sotib olmagunicha bronlashtirish dastlabki xususiyatga ega bo'ladi. Bronning amal qilish muddati tugagach, buyurtma ogohlantirishsiz bekor qilinishi mumkin. Zarur holda tashuvchi mijozdan bronlashtirishni tasdiqlashni talab qilishga haqli. Tasdiqlash shaxsan yoki telefon orqali amalga oshirilishi mumkin. Agar yo'lovchi belgilangan muddat ichida bronlashtirishni tasdiqlamagan bo'lsa, tashuvchi marshrutning davomi bo'yicha reysga yoki qaytish reysiga bronni bekor qilishga haqli.

Yo'lovchidan olingan ma'lumotlar aviatashuvchi tomonidan sir saqlanishi lozim. Mazkur ma'lumotlar faqat aviatashuvchining agentlariga, qo'shimcha xizmatlar ko'rsatuvchi boshqa tashuvchilarga va firmalarga, shuningdek tegishli davlat organlariga berilishi mumkin.

Yuqorida ta'kidlab o'tganimizdek, yo'lovchidan olingan barcha ma'lumotlar avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi (ABT)ga kiritiladi.

Hozirgi vaqtda dunyoda aviachiptalarning quyidagi turlari qo'llaniladi:

- nusxa ko'chiriladigan avtomatik chipta («Sendvich») (Transitional Automated Ticket - TAT);
- chiqish talonli avtomatik kupon chipta (Automated Ticket/Boarding Pass);
- qo'lda yozishga mo'ljallangan chipta (Manual Issued Ticket);
- IATA neytral blankalari;
- elektron chipta (Electronic Ticket).

ABT - havo yo'llarining marshrutlari, tashuvchilarning jadvallari, tariflar, qo'llaniladigan skidkalar, samolyotlarda bo'sh

o'rinlarning mavjudligi va shu kabilar to'g'risidagi ma'lumotlar jamlangan kompyuter axborot tizimi.

«Apollo» deb nomlangan birinchi ABT 1976-yilda AQSHning «United Airlines» aviakompaniyasi tomonidan tashkil etilgan edi. Shundan so'ng «American Airlines» aviakompaniyasi ham o'z avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimini tashkil qildi va uni «Sabre» deb nomladi. Ikkala tizim ham tez orada jamoaviy xususiyat kasb etdi, ya'ni aviakompaniyalar guruhlariga xizmat ko'rsatib, ularga nafaqat muayyan reysda o'rinlar mavjudligi, balki tashuvchilarning reyslari, tariflarning umumiy tavsifi, uchishlarning davomiyligi va marshrutlarning o'ziga xos xususiyati to'g'risida ham axborot bera boshladi. 80-yillarda ushbu tizimlar aviachiptalarni bronlashtirish bo'yicha xalqaro bozorda keng tarqaldi.

Bronlashtirish kompyuter tizimlaridan foydalanishning samaradorligi tez orada ABT egalariga turistik biznesning turdosh sohalari bilan shug'ullanish imkonini berdi. Buning uchun ular kompyuter tizimlari dasturlariga avtomobillarni ijraga berish, mehmonxonalarda joylashish, temir yo'l chiptalarini sotish, chet el pasportlarini rasmiylashtirish va boshqa xizmatlar haqida ma'lumotlarni kirita boshladilar. Bu ATB bilan turistik firmalar o'rtasidagi hamkorlikni ancha mustahkamladi va yirik agentliklarda bronlashtirish terminallari o'rnatilishiga, shuningdek, agentliklar uchun hujjatlar va buxgalteriya hisobini kompyuterda yuritish imkonini beradigan maxsus dasturlar ishlab chiqilishiga olib keldi. Hozirda G'arbiy Yevropa va Amerikadagi reyslarga sotiladigan aviachiptalarning aksariyat qismi yirik bronlashtirish kompyuter tizimlariga ulangan turistik agentliklar orqali realizatsiya qilinmoqda. Ko'rsatilgan tizimlar turistik xizmatlarni rezervlashtirish global tizimlari (Global Distribution Systems - GDS)ga aylandi.

Avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarining turistik agentliklar bilan hamkorlik qilishdan ko'zlagan asosiy maqsadi o'z sotuvlar tarmog'ini mumkin qadar kengaytirishdan iborat. Bu borada «Sabre» ABT ayniqsa katta yutuqlarga erishdi. U firmalarga va alohida fuqarolarga turli xizmatlarni bronlashtirish va o'zini qiziqtirgan axborotni olish uchun tizimga o'z kompyuterlaridan kirish imkonini beruvchi ikkita maxsus dastur ishlab chiqdi. Ularda jahonning eng yirik shaharlaridagi ob-havo, valuta hamda

mehmonxonalarda amal qiluvchi valuta ayirboshlash kurslari, Jahon turistik agentliklar uyushmasi ko'rsatadigan xizmatlar haqida rang-barang axborot jamlangan. Dasturlar mehmonxonalarda o'rinlarni bronlashtirish, temir yo'l va avtobus marshrutlariga hamda kruiz kemalariga chiptalar sotib olish, teatrlar, ko'rgazmalar va muzeylarga chiptalar buyurtma qilish, ekskursiyalar tashkil etish, dam olish va hordiq chiqarishning ma'qul turini tanlash imkonini beradi.

Aviayo'lovchilar uchun «Sabre» tizimida arzon narxlarni qidirish bo'yicha maxsus dastur ishlab chiqilgan bo'lib, u barcha reyslarni kuzatib borish va ularning orasidan eng arzonlarini aniqlash imkonini beradi, chunki uchish sanasi yaqinlashishi bilan aksariyat aviatashuvchilar qolgan o'rinlarni to'ldirish maqsadida narxlarni pasaytiradi. Bundan tashqari, «Sabre» eng arzon chiptalarni topishda yordam beradi.

Umuman olganda, Amerikaning bronlashtirish kompyuter tizimlari bugungi kunda o'z taraqqiyotining eng yuksak bosqichiga ko'tarildi. Yuqorida zikr etilgan kompaniyalardan tashqari, turistik xizmatlarni bronlashtirish xalqaro bozorida AQSHning «System One» va «Worldspan» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlari muvaffaqiyatli faoliyat olib bormoqda. Rossiyada «Travel City» Rossiya-Amerika qo'shma korxonasi negizida «Avantix.ru» aviachiptalar va turistik xizmatlarni bronlashtirish tizimi tashkil etilgan bo'lib, hozirgi kunda u to'laqonli virtual agentlik vazifasini bajarmoqda. U Internet orqali keng turistik xizmatlar ko'rsatish, shu jumladan jahonning barcha yirik aviakompaniyalari muntazam reyslariga chiptalarni bronlashtirish, chet elda avtotransport vositalari va mehmonxonalarni rezervlashtirish imkonini beradi. Yaqin kelajakda «Avantix.ru» nafaqat turistik agentliklarga, balki foydalanuvchilarga ham xizmatlarni bronlashtirish imkoniyatini yaratish niyatida.

Avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlari Amerikadan tashqari boshqa mintaqalarda, chunonchi: Yevropa, Osiyo, Avstraliya va Afrikada ham mavjud. 1987-yili Yevropada ikkita yirik avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi - «Amadeus» va «Galileo» tashkil topdi. «Amadeus» tizimi quyidagi aviakompaniyalarning avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini o'z ichiga oldi: «Air

France», «Air Inter», «Iberia», «Lufthansa», «Finnair», «Irslander» va b. «Galileo» tizimi «Alitalia», «British Airways», «Sabena», «KLM», «Swissair» va boshqa aviakompaniyalarning avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini birlashtirdi. Ikkala bronlashtirish tizimi ham jahonning juda ko'p mamlakatlaridagi turistik agentliklarda o'n minglab terminallariga ega bo'lib, ular orqali turli aviakompaniyalarning reyslariga chiptalarni, mehmonxonalarda o'rinlarni bronlashtirish, eng mashhur ijara kompaniyalaridan avtomobillarni ijaraga olish, shuningdek boshqa zarur ma'lumotlar olish mumkin.

Osiyoda eng yirik bronlashtirish kompyuter tizimi «Abacus» bo'lib, u «Cathay Pacific Airways», «Chine Airlines», «Malaysia Airlines», «Philippine Airlines», «Royal Brooney» va «Singapore Airlines» aviakompaniyalarining avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini o'z ichiga oladi.

80-yillarning boshida Afrika va Lotin Amerikasi qit'alarining 54 aviakompaniyasi o'z mustaqil bronlashtirish kompyuter tizimlarini birlashtirib, «Gabriel» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimini tuzdilar. Vaqt o'tishi bilan «Gabriel» ABT xizmatlari tizimga ko'rsatilgan ittifoqqa a'zo mamlakatlarning turistik agentliklarini ulash yo'li bilan kengaytirildi. Kengaytirilgan xizmatlar to'plami (GETS-Gabriel) mehmonxonalarda o'rinlarni bronlashtirish, ijara firmalaridan avtomobillarni buyurtma qilish, turistik firmalar ishini avtomatlashtirish, ko'p uchadigan yo'lovchilar hisobini yuritish, tashuvlarning daromaddorligini boshqarish imkonini beradi.

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, kompyuterda bronlashtirish tizimlarining rivojlanishida IATA xalqaro tashkiloti ham faol ishtirok etmoqda. U turli mamlakatlarda avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarida ishlash uchun mutaxassislarni turistik agentliklar orqali tayyorlash dasturlarini amalga oshirmoqda.

So'nggi yillarda avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarining rivojlanishida integratsiya jarayonlari kuzatilmoqda. Masalan, «System One» kompaniyasi «Amadeus» kompaniyasiga dasturiy mahsullar yetkazib bermoqda; «Galileo» muayyan faoliyat yo'nalishlari bo'yicha «Apollo» bilan, «Amadeus» esa – «Sabre» bilan hamkorlik qilmoqda. Ayrim aviakompaniyalar jamoa bo'lib

foydalaniladigan bir nechta avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarida ishtirok etmoqdaki, bu ular aviatashuvlar bozorida faol ish olib borayotganligidan dalolat beradi.

Bugungi kunda barcha bronlashtirish tizimlari rivojlanishining asosiy yo'nalishlari quyidagilardan iborat: tizimga kirishni ta'minlash (asosan Internetni o'zlashtirish orqali), tizimlarning o'zini takomillashtirish, ulardan foydalanishni soddalashtirish va mijozlar uchun yangi funksiyalarni amalga kiritish. Xususan, oxirgi yo'nalishni amalga oshirish uchun quyidagi dasturlar ishlab chiqildi: bir necha tashuvchilar xizmat ko'rsatadigan muayyan marshrutda mijozga eng arzon tarifni tanlash imkonini beruvchi dastur; bir tranzaksiya davomida kompaniyalarning kerakli marshrutdagi barcha reyslari bilan tanishish imkonini beruvchi dasturlar; so'ralgan mehmonxonada o'rin bo'lmagan taqdirda shu mehmonxona zanjirining besh milya doirasida joylashgan boshqa mehmonxonalarida shu darajadagi o'rinlar bor-yo'qligi haqida ma'lumotlar olish imkonini beruvchi dasturlar. Kosmik va optik aloqaning rivojlanishi, kompyuter texnikasining takomillashishi ham turistik biznes sohasida global kompyuter tarmoqlaridan yanada kengroq foydalanilishiga imkoniyat yaratmoqda.

1999-yil sentabrda Rossiyada «Sirena-3» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi tashkil etildi. Texnik jihatdan jihozlanish darajasiga ko'ra mazkur tizim jahondagi eng zamonaviy hisoblash komplekslari darajasiga tengdir. Mazkur tizimga asbob-uskunalar, dasturiy vositalar va texnologiyalar yetkazib berishda «Sabre» va IBM kabi mashhur kompaniyalar ishtirok etdi. «Sirena-3» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimida «Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish», «Kelgan tushum hisobini yuritish», «Aeroportlarga jo'natishni boshqarish», «Yuk tashishni boshqarish», «Daromadlarni boshqarish» kabi dasturlar nazarda tutilgan. «Sirena-3» yordamida mehmonxonalarda o'rinlarni bronlashtirish, avtomobillarni ijaraga olish, kredit kartalari bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish, shuningdek temir yo'l chiptalarini bronlashtirish mumkin.

3.7. Havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari

Servisning texnologik omillari to'g'risida biz oldingi boblarda ham to'xtalib o'tdik. Bu, eng avvalo, muayyan ijtimoiy maqomga ega sayohatchilarga maxsus xizmatlar ko'rsatishga qaratilgan ma'lum toifadagi yo'lovchilarni tashish shartlarini ishlab chiqish yoki ularning sog'lig'i, safar maqsadi va shu kabilar bilan bog'liq muammolar (VIP-yo'lovchilar, transfer yo'lovchilari, bolalar, bemorlar, nogironlar va h.k.).

Bundan tashqari, aeroportlarda yo'lovchilar uzoq davom etadigan jarayonlar - ro'yxatdan o'tkazish, pasport va bojxona nazoratidan o'tishini tezlashtirishga ham katta e'tibor beriladi. Ro'yxatdan o'tkazish jarayonini tezlashtirish uchun ko'pgina aviakorxonalar nafaqat ro'yxatdan o'tkazish darchalari sonini ko'paytiradilar, balki mazkur jarayonni amalga oshirishning yangi usullarini ham amalga joriy etadilar. Masalan, AQSHning «United Airlines» kompaniyasi o'z mijozlariga ***telefon orqali ro'yxatdan o'tish*** usulini birinchi bo'lib taklif qildiki, bu yo'lovchilarga aeroportga uchishdan 45 daqiqa oldin kelish imkonini beradi. Ayrim tashuvchilar ko'rsatilgan vaqtni 40-30 daqiqagacha qisqartiradilar (samolyotning bagaj bo'limiga topshirilishi lozim bo'lgan katta hajmli yuk bo'lmagan holda). Ayrim reyslarda (masalan, Kiyevga va Sankt-Peterburgga) bunday xizmatni Rossiyaning «Transaero» aviakompaniyasi ham yo'lga qo'ydi. Uchishdan kechi bilan 40 daqiqa oldin muayyan telefon raqamiga qo'ng'iroq qilib, ko'rsatilgan aviatashuvchining Domodedovo aeroportidan uchayotgan reysiga ro'yxatdan o'tish mumkin.

«Lufthansa» aviakompaniyasi joriy etgan tizim ham yo'lovchilarni ro'yxatdan o'tkazish vaqtini qisqartirish imkonini beradi. U tez-tez sayohat qiladigan, elektron chiptaga hamda WAP protokolini qo'llab-quvvatlaydigan uyali telefonga ega bo'lgan yo'lovchilar uchun mo'ljallangan (ko'rsatilgan protokol uyali telefon displeyida Internet resurslarini ko'zdan kechirish imkonini beradi). Gap shundaki, ro'yxatdan o'tkazishda «Lufthansa» o'z yo'lovchilariga samolyotga chiqish paytida maxsus qurilmalar yordamida o'qiladigan shtrix kodli chiqish taloni beradi. Mijoz

yangi tizim yordamida reysga uyida yoki aeroportga ketayotib yo'lda, taksida o'tirib ro'yxatdan o'tishi mumkin, chunki ***shtrix kod bu holda uyali telefon displeyiga uzatilishi mumkin.***

Aeroportlar bilan hamkorlik qiluvchi ko'pgina xorijiy mehmonxonalar o'zlarida aviayo'lovchilarni ro'yxatdan o'tkazish xizmatlarini tashkil etadilar. Masalan, Rossiyadagi Domodedovo aeroportidan 100 m narida joylashgan «Aerotel» mehmonxona kompleksi unda to'xtaydigan turistik guruhlarga ***reysga bevosita mehmonxonada ro'yxatdan o'tishni taklif qiladi.*** Buning uchun «Aerotel» mehmonxonasida maxsus dasturli kompyuter o'rnatilgan, uchish kuni esa bu yerga aerovokzal kompleksidan agent tashrif buyuradi. Turistlar reysga ro'yxatdan o'tadi, bagajni topshiradi, chiqish talonlarini oladi va avtobusda aeroportga tekinga eltib qo'yiladi.

Ko'zning muguz pardasiga qarab yo'lovchini identifikatsiya qilish imkonini beradigan yangi texnologiya ham tez-tez safarga chiqadigan yo'lovchilar pasport-viza nazoratidan o'tishini yengillashtiradi.

Havo transportida sayohat qilayotgan turistlar bagajini qidirib topish texnologiyalarida servisning muayyan darajasiga erishildi. Bunda ayrim tashuvchilar bagaji yo'qolgan yoki adashib qolgan turistlarga yordam berish uchun maxsus xizmatlar tashkil etmoqdalar. Xususan, «Swissair» bagaji darrov topilmagan yo'lovchiga ma'lum pul summasi (xizmat ko'rsatish klassiga qarab 165-330 AQSH dollari) taklif qiladi.

Aksariyat aviakompaniyalar yo'lovchini aeroportgacha eltib qo'yadi - mijozni olib ketgani limuzin mehmonxona yoki ofis bo'sag'asiga kelishi mumkin. Masalan, Moskvaning Domodedovo aeroportida ayrim aviakompaniyalar o'z yo'lovchilari uchun metroning "Domodedovskaya" bekatigacha bepul avtobus qatnovi tashkil etganlar. Sheremetevo aeroportidan «Transaero»ning xalqaro reyslarida kelgan yo'lovchilarni Moskva markaziga bepul transfer qilish tashkil etilgan. «Aeroflot» Sankt-Peterburgda va Xabarovskda o'z yo'lovchilari uchun aeroport bilan shahar o'rtasida bepul qatnov tashkil etgan. Sankt-Peterburgda yo'lovchilarga «Sobol» mikroavtobusi va «Volga» avtomobillari xizmat ko'rsatadi. Ushbu xizmatlardan foydalanish uchun uchish zalida «Aeroflot» ning

«Bepul eltib qo'yish» darchasiga kelib, aviachiptani ko'rsatish va yo'l vaucheri olish zarur.

«Sibir» aviakompaniyasi Novosibirskga uchayotgan yo'lovchilarga avtomobilni ***samolyot bortidayoq bronlashtirish imkoniyatini*** beradi. Mashinalar aviakompaniya mijozlarini Tolmachyovdagi aeroportdan Novosibirskning o'ziga hamda mintaqaning boshqa shaharlariga eltib qo'yadi. Bunda yo'lkira haqi qayd etilgan bo'lib, avtomobil turiga (mikroavtobus, yengil avto), kun vaqtiga (kunduzi yoki kechasi) va masofaga bog'liq bo'ladi, egallangan o'rinlar esa hisobga olinmaydi. Bundan tashqari, «Sibir» Germaniya temir yo'llari bilan hamkorlikda mijozlarga transport xizmatlari ko'rsatishni tashkil etgan. Germaniyaga uchayotgan o'z yo'lovchilariga aviatashuvchi Germaniyadagi aeroportdan kerakli manzilgacha Deutsche Bahn AG temir yo'li bo'ylab bepul qatnovni taklif qiladi.

Tashuvlar texnologiyasi bilan bog'liq servisni takomillashtirish uchun «Aeroflot» yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish yagona standartini qabul qildi. Ushbu standartlarda uchishga tayyorgarlik ko'rishda, uchish paytida, shuningdek uchish kechiktirilgan hollarda muayyan xizmatlar ko'rsatish qoidalari va tartibi belgilab qo'yilgan. Xizmatlarning standartlashtirilishi «Aeroflot»ning «Air France», «Delta Airlines», «Korean Air» va «Air Mexico» kompaniyalari tashkil qilgan «Sky Team» global ittifoqiga qo'shilish niyati bilan izohlanadi. Mazkur ittifoq a'zolariga qo'yiladigan eng muhim talab - tashish jarayonida yo'lovchilarga yuqori darajali xizmat ko'rsatish.

Ittifoqqa a'zolik aviatashuvchilar o'rtasidagi hamkorlik shakllarini ancha kengaytiradi, har bir a'zoga yo'lovchilarga o'zlari mustaqil ko'rsatishga qodir bo'lmagan xizmatlarni tashkil etish imkoniyatini yaratadi. Xususan, ***har bir aviakompaniya o'z mehmonxonalari, klublari, avtomobillarni ijaraga berish firmalari, dam olish zonalari va aeroportlarda biznes markazlariga ega.*** Hamkorlik to'g'risidagi shartnoma ittifoqqa a'zo bir aviakompaniya reyslari bilan uchayotgan yo'lovchiga boshqa tashuvchilarning barcha xizmatlaridan foydalanish imkonini beradi.

Servisning texnik tashkil qiluvchilari

Tashuvning shinamligi va qulayligiga ta'sir etuvchi asosiy texnik omillarga birinchi navbatda quyidagilar kiradi:

– yo'lovchi kreslosining tuzilishi va ergonomik xususiyatlari;

– *ularni qiya* yoki gorizontal holatdagi karavotga aylantirish imkoniyatining mavjudligi;

– kreslolar orasidagi masofa;

– kreslolar videokassetalarni tomosha qilish uchun individual ekranlar bilan jihozlanganligi;

– kreslolar individual tartibda foydalaniladigan radio eshitgichlar, yig'iladigan stolchalar, mahalliy yoritish lampochkalari, konditsionerlar va shu kabilar bilan jihozlanganligi.

Bugungi kunda ko'pgina aviatashuvchilar havo laynerlari bortida ***kreslo-karavotlarga ega*** ekanligiga qaramay, mazkur qulaylikni takomillashtirish jarayoni davom etmoqda. Masalan, «British Airways» uzoq magistral reyslarda yo'lovchilarga qo'shimcha qulaylik yaratish maqsadida salonda karavotlarning joylashuvini o'zgartirdi. Bu yo'lovchilarni bir-biriga orqa o'girib o'tqizish va yakkalik muhitini yaratish imkonini berdiki, bu dam olish uchun juda muhim ahamiyatga egadir.

Ko'pgina tashuvchilar o'z mijozlariga samolyot bortida portativ kompyuterlardan foydalanishga ruxsat beradi. Shu maqsadda, masalan, ***«Lufthansa» aviakompaniyasining samolyotlari portativ kompyuterlarni bortda energiya ta'minlash manbalari bilan jihozlangan bo'lib***, bu yo'lovchilarga o'z noutbuklarini bortdagi energiya bilan ta'minlash tizimiga adapterlar yordamisiz ulash imkonini beradi. Uzoq magistral reyslarda birinchi va biznes-klassdagi har bir yo'lovchi kreslosi Yevropa andozalaridagi shtepselga ham, Amerika andozalaridagi shtepsellarga ham mos keladigan alohida rozetka bilan jihozlangan.

Qit'alararo reyslarni amalga oshiruvchi aksariyat aviakompaniyalar birinchi va biznes-klassining kreslolari ***yo'ldoshli aloqa telefonlari*** bilan jihozlangan bo'lib, ular orqali kredit kartasi yordamida qo'ng'iroq qilish mumkin. «KLM», «SAS», «Northwest Airlines» va boshqa aviakompaniyalar o'z mijozlariga shunday xizmatlarni taklif qiladi. Ayrim aviakompaniyalarning havo

kemalarida safar qilish vaqtida telegramma, faks yuborish, Internet-aloqadan foydalanish mumkin. So'nggi zikr etilgan xizmat havo kemalarida yaqinda joriy etila boshlandi. Shunga qaramay, u mijozlarga ko'rsatilmoqda (masalan, Germaniyaning «Lufthansa», AQSHning «American Airlines», «Delta Airlines» va «United Airlines» kompaniyalari tomonidan). 2002-yil fevraldan «Finnair» aviakompaniyasining Osiyo va Shimoliy Amerikaga uchayotgan yo'lovchilari ham elektron xabarlar jo'natish imkoniyatiga ega bo'ldilar. Ushbu servis hozircha faqat biznes-klass yo'lovchilariga mo'ljallangan. Ammo keyinchalik elektron pochta xizmatlaridan ekonom-klass yo'lovchilari ham foydalanishlari mumkin bo'ladi.

Servisning ijtimoiy tashkil qiluvchilari

Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishni yaxshilashga qaratilgan ijtimoiy tadbirlar orasida, avvalo, yoshlar, talabalar, pensionerlar, oilaviy juftliklar, bolalar va h.k. uchun imtiyozli tariflar ishlab chiqish va skidkalar berishni qayd etish lozim. Bundan tashqari, ko'pgina aviakompaniyalar ommaviy bayramlar (Yangi yil, Avliyo Valentin kuni, 8 mart, G'alaba bayrami) munosabati bilan an'anaviy tarzda reklama tariflarini taklif qilib va chiptalarni arzon narxlarda sotish tadbirlarini o'tkazib, o'z mijozlariga sovg'alar qiladi.

Eng yirik aviatashuvchilar xayriya tadbirlari o'tkazishda ishtirok etadi. Masalan, 2000-yil arafasida «British Airways» kompaniyasi «Love's Bridge» xayriya tashkiloti bilan hamkorlikda Moskva va Moskva viloyatidagi bolalar uylarida tarbiyalanayotgan yetim bolalar uchun yangi yil sovg'alari yig'ish tadbirini o'tkazdi. ***Keltirilgan o'yinchoq yoki suvenir uchun yo'lovchiga «British Airways»ning «Moskva-London-Moskva» marshruti bo'yicha reysga chiptani atigi 225 AQSH dollariga sotib olish taklif qilindi (vaholanki, asosiy tarif 500 AQSH dollarini tashkil etadi).***

«Transaero» aviakompaniyasi «Moskva-Sankt-Peterburg» marshrutida urush faxriylari, nogironlar, bolalar uylari va internatlarning tarbiyalanuvchilari uchun mo'ljallangan «Ijtimoiy chipta» dasturini muomalaga kiritdi. Ko'rsatilgan shaxslar mazkur aviakompaniya samolyotlarida ramziy haq - 100 rublga sayohat qilishlari mumkin.

«Aeroflot» Ulug' Vatan urushida erishilgan g'alaba bayrami munosabati bilan «Jangovar do'stlar uchrashuvi» tadbiri doirasida har yili urush faxriylariga Rossiya va Yevropa hududidagi istalgan joyga, shu jumladan G'arbiy Yevropa, MDH va Boltiqbo'yining «Aeroflot» samolyotlari uchadigan mamlakatlariga borib kelish uchun ***chiptalarni tekinga taqdim etadi***. Bundan tashqari, «Aeroflot» AQSHning «Tabassum operatsiyasi» xayriya missiyasiga homiylik qildi va unda bosh tashuvchi sifatida ishtirok etdi. Ushbu missiya faoliyati amerikalik mutaxassislar tomonidan yuzida turli nuqsonlari bo'lgan rossiyalik bolalarga bepul operatsiyalar o'tkazishdan iborat edi. «Aeroflot» amerikalik shifokorlarni o'z havo kemalarida bepul o'rinlar bilan ta'minladi, shuningdek 1,2 tonna dori-darmon va asbob-uskunalarni tekinga tashib berdi. Bundan tashqari, bosh milliy tashuvchi chet elga davolanishga borayotgan bolalarni bir necha marta tekinga tashishda ishtirok etdi, 1997-yilda Afrikadagi Kilimanjaro tog'iga chiqqan nogiron sportchilarga o'z havo kemalarida bepul o'rinlar bilan ta'minladi. Reysda ishtirok etayotgan yo'lovchilarni tug'ilgan kuni bilan tabriklash «Aeroflot»da yaxshi an'anaga aylangan. Bunda bolalarga sovg'alar topshiriladi.

Umuman olganda, ko'pgina aviatashuvchilar uchish paytida o'z mijozlariga sovg'alar beradi, to'g'ri, bu asosan birinchi va biznes-klass yo'lovchilariga taalluqli. ***Bunday sovg'a molniyali paketga o'ralgan bir necha predmet (bu uxlash oldidan yuzga suriladigan maska, bir martalik pled, puflab shishiriladigan yostiqcha, tagiga charm qoplangan paypoq, soqol olish to'plami, shampun, atirli miniflakon, tish cho'tkasi va tish yuvish pastasi va shu kabilar bo'lishi mumkin)dan iborat to'plam shaklida bo'ladi.*** Ushbu ashyolar yordamida uchish jarayonida dam olish, so'ngra qo'nish oldidan o'zini tartibga keltirish mumkin.

Aviakompaniyalar o'z yo'lovchilariga turli imtiyozlarni va samolyotdan tashqarida ko'rsatiladigan xizmatlarni ham sovg'a qilishlari mumkin. Masalan, «Japan Airlines» kompaniyasi o'z yo'lovchilariga tarqatadigan talonlar bilan Tokio va Osaka shaharlaridagi Duty-Free do'konlaridan turli tovarlar xarid qilish mumkin; «ANA» o'z yo'lovchilariga telefon kartochkalari yoki mehmonxonada bepul tunash uchun taklifnoma tarqatadi; «Iberia» -

bir haftaga uyali telefon taqdim etadi. «Austrian Airlines» ishlab chiqqan talonlar tizimiga asosan biznes-klass yo'lovchilari Venaning yirik do'konlaridan xaridlar qilishlari, Avstriya poytaxtining mehmonxonalaridan birida bepul tunashlari yoki bir kunga avtomobilni ijaraga olishlari mumkin. «Finnair» va «British Airways» ham o'z reyslarida sayohat qilayotgan yo'lovchilarga shunday imtiyozlar beradi. «United Airlines» Parijga birinchi va biznes-klassda uchayotgan barcha yo'lovchilarga uch soatga mehmonxonada nomer va nonushta sovg'a qiladi.

So'nggi yillarda aviatashuvchilar turistlar uchish paytida o'zini yaxshi his qilishini ta'minlashga katta e'tibor bermoqdalar. Bu uzoq marshrutlarda ekonom-klassda uchayotgan yo'lovchilar sog'lig'ining yomonlashishi holatlari ko'payganligi bilan bog'liq. Ekspertlarning taxminicha, tana bukilgan holatda uzoq vaqt o'tirish va kislorod yetishmasligi oqibatida oyoqda tromblar yuzaga kelishiga sabab bo'ladiki, bu juda jiddiy oqibatlarga olib kelishi mumkin. Tromblar yuzaga kelishiga yo'l qo'ymaslik maqsadida aksariyat aviakompaniyalar havoda yetti soatdan ko'proq uchadigan yo'lovchilarga trombga qarshi maxsus golflar beradilar. Bundan tashqari, ekonom-klass yo'lovchilariga «Kresloda zaryadka qilish» videoroligi namoyish etiladi. U kreslolarda o'tirgan turistlarga bir holatda uzoq o'tirib qolmaslik uchun turli harakatlar qilishni taklif qiladi.

Tez tibbiy yordamga muhtoj yo'lovchilarga bunday yordamni ko'rsatish uchun avialaynerlarda dori-darmonlarning ancha keng assortimentidan iborat bort aptechkalari mavjud.

Ayrim aviakompaniyalarning rahbarlari havo kemasi bortida o'zini yomon his qilgan yo'lovchilarga yordam ko'rsatish maqsadida o'z samolyotlari bortiga tibbiy uskunalar o'rnatishga qaror qildilar. Bu havo kemasi ekipajida tobi qochgan turistga tez tibbiy yordam ko'rsatish imkonini beradi. Yo'ldoshli aloqa orqali yerdagi tibbiyotchi mutaxassislarga yo'lovchi sog'lig'ining holati, chunonchi: uning yurak urishi, harorati, arterial bosimi, qondagi kislorod darajasi haqida ma'lumotlar beriladi. Maxsus videokameralar shifokorlarga yo'lovchining holatini vizual kuzatish va unga tez yordam ko'rsatish bo'yicha ekipajning harakatlarini muvofiqlashtirish imkonini beradi. Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, xizmatlaridan 40 dan ortiq aviatashuvchilar foydalanadigan

«MedAir» xalqaro teletibbiy kompaniya yordamida yuzlab yo'lovchilar hayotini saqlab qolishga muvaffaq bo'lindi.

Ko'p uchadigan yo'lovchilar uchun maxsus dasturlar ishlab chiqish aviatashuvlarda ko'rsatiladigan xizmatning muhim yo'nalishlaridan biri bo'lib, u haqda keyingi bobda mufassal so'z yuritiladi.

Bolalarga ko'rsatiladigan xizmatlar

Aviareyslarda bolalar ham e'tiborsiz qoldirilmaydi. Masalan, amerikalik olimlar AQSH Federal aviatsiya xizmati yordamida ikki yoshga to'lmagan yo'lovchilar uchun maxsus xavfsizlik jiletini ishlab chiqqan. Jiletning ikki turi - emizikli bolalar uchun va yura boshlagan bolalar uchun mo'ljallangan turlari ishlab chiqilgan. Ko'rinishdan bu jilet turli tasmalardan iborat bo'lgan odatdagi *qutqarish jiletini* eslatadi. Ota yoki ona jiletni o'z bolasiga kiydiradi, o'zini xavfsizlik kamari bilan kresloga bog'laydi va so'ngra maxsus tasma yordamida bolani o'z kamariga mahkamlab qo'yadi. Yangi bolalar qutqarish jileti ekologik jihatdan toza materiallardan ishlangan. Boz ustiga, u bolaning anatomik xususiyatlaridan kelib chiqib tuzilgan. Shu bois bola jiletda bemalol harakat qilishi mumkin.

Aksariyat avialiniyalarda bolalarga mo'ljallangan maxsus dasturlar amal qiladi. Uchishdan oldin bolalarga krossvord va topishmoqlardan iborat paketlar beriladi, uchish paytida esa ularga o'yinchoqlar taklif qilinadi. Samolyotlar bortida bolalar telekanali namoyish etiladi, shuningdek Uolt Disney kompaniyasi multfilmlaridan iborat kassetalarning katta to'plami ham mavjud.

«British Airways» jajji sayohatchilar uchun «Oldin bolalar ovqatlanadi» degan maxsus dastur joriy etdi. Unga muvofiq oldin bolalar ovqatlantiriladi. Ular bolalar ratsioni hisobga olingan holda tuzilgan menyudan o'ziga ma'qul ovqatlarni tanlaydilar. Mazkur xizmat ko'rsatish tartibining ijobiy tomonlaridan biri shundaki, oldin bolalarni ovqatlantirib, so'ngra kattalar o'zlari bemalol ovqatlanishlari mumkin.

Ko'pgina aviatashuvchilar o'z marshrutlarida bolalarga maxsus ovqatlanish xizmatlarini taklif qiladilar. Masalan, jajji (ikki yoshga

to'lmagan) yo'lovchilarga alohida lotok nazarda tutilgan bo'lib, unda mevali va go'shtli pyure, sok va yogurt bor. 2-12 yashar bolalarga sharbatlarga boy tushlik taklif qilinadi, barcha taomlar parhezli, pichoqsiz yeyish mumkin bo'lsin uchun kesib qo'yilgan.

Havo kemasi bortida ko'rsatiladigan ko'ngilochar xizmatlar va aeroportlarda ko'rsatiladigan xizmatlar

O'z reyslariga mumkin qadar ko'proq yo'lovchilarni jalb qilish uchun aksariyat xalqaro aviakompaniyalar o'z mijozlariga ko'ngilochar tadbirlarni, shuningdek, uchish paytida yaxshi kayfiyatni saqlash bo'yicha bir qancha xizmatlar taklif qiladilar. Masalan, ayrim aviatashuvchilar biznes-klass yo'lovchilariga kutubxonadan foydalanishni taklif qiladilar; «Virgin Atlantic» aviakompaniyasi maxsus kabinetlarda massaj seanslari o'tkazadi; «KLM» noyob chinni buyumlar kolleksiyasini namoyish etadi. «Swissair» va «Sabena» qisqa reyslarda turistlarga ko'ngilochar videorolik taklif qiladi. Ushbu videorolik 20 daqiqa davom etadi va sport yangiliklari, moda yangiliklari haqidagi kichik syujetlarni, atrof-muhit haqidagi ma'lumotlarni, madaniy hayotdagi yangiliklarni va boshqa dasturlarni o'z ichiga oladi. Uzoq davom etadigan reyslarda turli filmlarning ancha katta (yigirma nomdan ortiq) to'plami, chunonchi: jangari filmlar, trillerlar, melodramalar taklif qilinadi.

Aeroportlarda xizmat ko'rsatish. Aeroportlarda ko'rsatiladigan xizmatlar doirasi ham kengayib bormoqda. Jahonning yirik aeroportlarida birinchi va biznes-klass yo'lovchilari uchun dam olish xonalari, kutish zallari va biznes markazlari mavjud. Masalan, «Lufthansa» aviakompaniyasi o'z turistlari uchun Moskvada 60 sayohatchiga mo'ljallangan maxsus salon ochgan. Ayrim aviakompaniyalar aeroportlardagi tig'izlik tufayli qo'shma salonlar tashkil etganlar. Bu salonlarda ular ish yuzasidan sayohat qilayotgan mijozlarga turli jihozlar (fakslar, telefonlar, kompyuterlar) hamda dam olish uchun kushetkalar taklif qiladilar. Mayndagi Frankfurt aeroporti ancha keng xizmatlar to'plamini, chunonchi: dushxonalar, stomatolog yordami, protestantlar, katoliklar, iudeylar va musulmonlar uchun alohida xonalar, «Dorian Grey» diskotekasi,

bouling-zal, ko'p sonli do'konlar, butikov va hokazolarni taklif qiladi.

AHSHning «Adviral Club» salonlarida dushxona mavjud bo'lib, bu shoshib turgan biznesmenlarga mehmonxonaga qo'nmasdan darhol ish bilan shug'ullanish yoki ishga otlanish imkonini beradi. «British Airways» kompaniyasi «Forte Crast» mehmonxonasining rekreatsiya markazida dush va massaj taklif qiladi. Vankuverda «Air Canada» kompaniyasining salonlarida yo'lovchilarni kompyuterlarga va Internetga chiqish imkoniyatiga ega bo'lgan ofis markazi kutadi. Janubiy Koreyadagi xalqaro aeroportda yo'lovchilarga Internet saytlaridan bepul foydalanish, elektron xabarlar jo'natish imkoniyatini beradi. Bu ro'yxatni yana davom ettirish mumkin.

«Iberia» kompaniyasi sayohatchilarga yordam berish uchun maxsus xizmat tashkil etgan bo'lib, uning xodimlari yo'lovchilarga aeroportda mo'ljal olishga ko'maklashadilar va ularning kichik topshiriqlarini bajarishga tayyorlar (boshqa xodimlardan ajralib turish uchun mazkur xizmatchilar qizil kurtka kiyadilar). Agar kimdir muhim bir hujjatni unutib qoldirgan bo'lsa, xizmat ko'rsatuvchi uni topib olib keladi; gul sotib olish kerak bo'lsa, ushbu iltimos bilan mazkur xizmat xodimiga murojaat etish mumkin. Agar reys kechikayotgan bo'lsa, mijoz uyidan chiqmasdan turib oldindan ogohlantiriladi.

Aviakompaniyalar bolali yo'lovchilarga juda katta e'tibor bilan qaraydilar. Masalan, Londondagi Xitrou aeroportida «British Airways» aviakompaniyasi o'z yaslisini ochgan. Bu yerda bolalarga tajribali enagalar qaraydi. Yo'lovchilar bolalarini ularga qoldirib, o'z ishlarini bajarib olishlari mumkin. Sidney aeroportida o'yinlar, kitoblar, «Legó» kubiklari va masxarabozlardan iborat maxsus zal ishlaydi.

Reysni kutish paytida yo'lovchilar mazmunli hordiq chiqarishlari uchun aviakorxonalar ularga g'ayrioddiy ko'ngilochar xizmatlar taklif qilishlari ham mumkin. Masalan, Abu-Dabi (Birlashgan Arab Amirliklari) xalqaro aeroportida tranzit yo'lovchilari uchun aeroportdan 500 m narida golf-klub ochilgan bo'lib, bu yerda uchishdan oldin bo'sh vaqtni mazmunli o'tkazish mumkin. Myunxen aeroportida o'z pivo pishirish korxonasiga ega

restoran ochilgan bo'lib, bu yerda yo'lovchilar ertalab soat 10 dan kechasi 1 gacha yangi pishirilgan pivodan tatib ko'rishlari mumkin. Sidney aeroporti karaoke havasmandlari uchun alohida xona taklif qiladi. Yevropa va Osiyodagi aeroport barlarining eng yirik tarmog'i Select Service Partner reysni kutayotgan turistlarga noan'anaviy xizmatlarni taklif qiladi. Masalan, Glazgo yoki Manchesterdagi aeroportlar kafesida yo'lovchiga kutilmaganda oq qalpoq kiygan oshpaz yaqinlashishi va qo'lining harakati bilan mijozning stakanidagi pivoni alkogolsiz pivoga aylantirishi yoki kotletni pirojniyga aylantirishi mumkin. Britaniyalik oshpazlar ko'zboylog'ich va illyuzionistlar maxsus kursida olgan bilim va ko'nikmalarini shu tariqa namoyish etadilar.

Havo kemasi bortida ovqatlanish

Havo kemasi bortida xizmat ko'rsatishning muhim omillaridan biri – ***ovqatlanishni tashkil etishga*** mufassalroq to'xtalib o'tish lozim deb o'ylaymiz. Mutaxassislarning fikricha, yo'lovchi aviakompaniya haqida hosil qilgan tasavvurning 70% uchish paytida ovqatlanish qanday tashkil etilganligi bilan bog'liq bo'ladi. Bu, bir tomondan, uzoq davom etadigan uchishlarda insonning ovqatlanishga bo'lgan tabiiy ehtiyoji bilan belgilanadi. Ikkinchi tomondan esa, ovqatlanish yo'lovchi havo kemasi bortidagi berk muhitda bo'lishi vaqtida shug'ullanishi mumkin bo'lgan oz sonli mashg'ulotlardan biri hisoblanadi. Shu sababli, tashuvchining obro'si yo'lovchilar uchun ovqatlanish qanday tashkil etilishiga ko'p jihatdan bog'liq bo'ladi.

Aksariyat aviatashuvchilar ovqatlanishda iqtisod qilish yaramaydi deb hisoblaydilar. Masalan, «Transaero» aviakompaniyasi atigi 40 daqiqa davom etadigan «Moskva - Sankt-Peterburg» reysida biznes-klass yo'lovchilarini ovqatlantirishga ulguradi. Uchishga 20 daqiqa, qo'nishga esa - 15 daqiqa vaqt ketishini hisobga olsak, bu juda qiyin ish.

Ko'pincha ovqatlanish raqiblar o'rtasidagi raqobat kurashi vositasiga aylanadi. Masalan, Rossiyaning Samara shahrida ikkita aviakompaniya - «Volga» va «Samara» mavjud. «Volga» qisqa reyslarda turli mahsulotlardan iborat snek-bokslar taklif qila

boshlagach, yo'lovchilar aynan shu kompaniya xizmatlaridan ko'proq foydalana boshladilar.

Havo kemasi bortida ovqatlanishni tashkil etishda uchish vaqtining uzun-qisqaligi, kun vaqti, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish klassi va boshqa omillar hisobga olinadi. Qoida tariqasida, qisqa va tungi reyslarda yo'lovchilarga buterbrodlar, sendvichlar, turli ichimliklar, sharbatlar, yong'oqlar, mineral suvdan iborat kompakt lanch-boks taklif qilinadi. Ushbu mahsulotlar to'plamini samolyotda yeyish shart emas, uni yo'lovchilar o'zlari bilan birga olib ketishlari ham mumkin.

Uzoq reyslarda issiq ovqat berish nazarda tutiladi. Issiq ovqat yo'lovchilarga har to'rt soatda tortiladi. Bunda taomlar tarkibi har safar har xil bo'lishi lozim. Issiq ovqat ratsioni xizmat ko'rsatish klassiga bog'liq bo'ladi, lekin har doim kamida uch-to'rtta taomni, shuningdek choy, qahva va sharbatlarni o'z ichiga oladi. Quyida turli tashuvchilarda ekonom-klass yo'lovchilari uchun mo'ljallangan issiq ovqat ratsionining tarkibi haqidagi ma'lumotlar keltirilgan.

Ekonom-klass yo'lovchilari uchun mo'ljallangan issiq ovqat ratsioni

Aviakompa - niya	**Tushlikning tarkibi**
«Aeroflot»	Gazak: baliqli yoki go'shtli, sabzavot salati Issiq ovqat (tanlab olinadi): buzoq go'shti, yoki tovuq go'shti, yoki baliq garnir bilan Bulka, sariyog' Desert (tanlab olinadi): meva, kompot, yoki pirojnoye Ichimliklar: choy, kofe
«East Line»	Gazak: qisqichbaqa tayoqchalaridan salat Issiq ovqat (tanlab olinadi): pivo klyariga botirilgan jo'ja go'shti yoki shirin-chuchuk qaylaga botirilgan mol go'shti Pishloq, sariyog' surtilgan bulochka Desert: pirojnoye, shokolad, meva Ichimliklar: choy, kofe

«Domodedo - vo»	Gazak: Olive salati yoki loviya bilan makkajo'xori Issiq ovqat (tanlab olinadi): makaron bilan gulyash yoki guruch bilan tovuq go'shti Bulka, sariyog' Desert: pirojnoye Ichimliklar: choy, kofe
«Delta Airlines»	Gazak: ko'katli salat Issiq ovqat (tanlab olinadi): xumchada pishirilgan buzoq go'shti, qo'ziqorin qaylasi va kartoshka bilan yoki kartoshka bilan qovurilgan jo'ja Sariyog' surtilgan bulochka Desert: pirojnoye Ichimliklar: choy, kofe

Birinchi va biznes-klass yo'lovchilarini ovqatlantirish taklif qilinadigan taomlarning rang-barangligi va delikateslarning mavjudligi bilan farq qiladi. Masalan, «Aeroflot» ko'rsatilgan klass yo'lovchilariga qora va qizil ikra, qo'ziqorin pashteti, qisqichbaqadan salat; «Swissair» - g'oz jigari, saralangan semga, krevetka va shu kabi taomlarni taklif qiladi.

Bundan tashqari, taomlarni tortish tartibida ham farqlar mavjud. Birinchi klassda xizmat ko'rsatish restoran xizmati tartibida amalga oshiriladi: avval gazak, so'ngra - issiq ovqat va oxirida desert tortiladi. Boshqa klasslarda tushlik biryo'la maxsus konteynerda tortiladi.

Kursining tuzillishi ham farq qiladi. Birinchi klass salonlarida chinni, billur idishlar, oshxona anjomlaridan foydalaniladi. Ekonom va biznes-klassda, qoida tariqasida, bir martalik yoki ko'p martalik plastmassa idishlar ishlatiladi.

Ichimliklar masalasiga kelsak, ularning miqdori va to'plamiga nisbatan qat'iy belgilangan qoidalar mavjud emas – har bir aviakompaniya bu masalani o'z mablag'lariga va milliy xususiyatlarga qarab hal qiladi. Masalan, «Aeroflot» o'z qoidalariga asosan birinchi va biznes-klass yo'lovchilari uchun har bir kishiga 500 ml mineral suv va 200 ml sharbat, ekonom-klass yo'lovchilariga esa - 300 ml suv va 100 ml sharbat ajratadi. Spirtli ichimliklar elita klassi yo'lovchilari uchun 250 g miqdorida (har

qanday to'plamda - shampan vinosi, musallas, aroq, konyak) va ekonom-klass yo'lovchilari uchun 200 g miqdorida (vino, ba'zan bir banka pivo) nazarda tutilgan.

Chet el aviakompaniyalarida taklif qilinadigan spirtli ichimliklar me'yori kamroq - 100-150 g. «British Airways», «Finnair» va «Lufthansa» bu borada ancha "ochiqqo'l" hisoblanadi, «Air France» esa o'zining spirtli ichimliklarga ishqiboz mijozlarini uncha erkalatmaydi.

Ovqatlanishga alohida (milliy, diniy xususiyatlar yoki sog'lig'ining holati bilan bog'liq) talablar qo'yadigan yo'lovchilar uchun aksariyat aviakompaniyalar har xil maxsus taomlar taklif qiladi. Bunda maxsus taomlarni bir necha guruhga tasniflash mumkin: tibbiy taomlar, go'shtsiz (vegetariancha) taomlar, diniy taomlar, bolalar taomlari va b. Tibbiy taomlar qand kasalligiga chalingan odamlar uchun mo'ljallangan taomlarni, protein, xolesterin, laktoza tarkibi kam bo'lgan taomlarni, tuz tarkibi kam bo'lgan taomlarni, kletchatka tarkibi ko'p bo'lgan, kleykovinasiz taomlarni o'z ichiga oladi. Diniy taomlar orasida musulmonlar uchun mo'ljallangan taomlar, kosher taomlari, hinduizm dini vakillari uchun mo'ljallangan taomlar farqlanadi. Vegetariancha taomlardan G'arb, Osiyo taomlarini, qat'iy vegetariancha taomlarni qayd etish mumkin. Bolalar taomlari chaqaloqlar uchun hamda 2-12 yashar bolalar uchun mo'ljallangan bo'ladi. Taomlarning har bir turiga Havo transporti xalqaro uyushmasi (IATA) tasdiqlagan alohida kod beriladi. Chiptani bronlashtirish paytida unga maxsus ovqat muayyan ratsioni buyurtma qilinganligi to'g'risida belgi qo'yiladi.

Maxsus ovqatlanish uchun qo'shimcha haq to'lanmaydi, uning qiymati chipta narxiga kiradi. Yagona talab - maxsus ovqatlanishni chiptani bronlashtirish chog'ida yoki uchishdan kamida 24-48 soat oldin (tashuvchining qoidalariga qarab) buyurtma qilish lozim.

Samolyotlarga bortda yo'lovchilarga beriladigan ovqatlarni yuklash aeroportning maxsus xizmati buyurtmasiga binoan amalga oshiriladi. Uchishdan uch soat oldin mazkur xizmat har bir reysga buyurtmani alohida, ratsionlarning turlari va miqdorlari ko'rsatilgan holda, xizmat ko'rsatish klassiga muvofiq taqdim etadi.

Maxsus ratsionni nafaqat xalqaro reyslarda, balki ichki reyslarda ham buyurtma qilish mumkin. Shu munosabat bilan «Aeroflot» 2002-yil bahorida o'z ichki marshrutlarida qiziqarli tadbir o'tkazdi. Velikiy post (pravoslavlar ro'zasi) davrida (22 martdan 4 maygacha) Rossiya bo'ylab barcha reyslarda postni buzishni istamagan yo'lovchilarga bortkuzatuvchilar pravoslav cherkovi an'analariga mos keladigan taomlar taklif qildilar. Bunda hatto bronlashtirish chog'ida buyurtma berish ham talab qilinmaydi, bortga olinadigan oziq-ovqatlar umumiy hajmining 10%i mamlakat aholisining muayyan qismi shu davrda post tutayotganligi hisobga olingan holda yuklandi. Mazkur yangilik aksariyat yo'lovchilarga manzur bo'ldi.

Standart va maxsus ovqatlanishdan tashqari, ayrim aviatashuvchilarning reyslarida yo'lovchi ko'ngli tusagan (tabiiyki, aqlga muvofiq chegarada) ovqatni buyurtma qilishi mumkin, ammo buning uchun qo'shimcha haq to'lashi lozim. Bunday individual ovqatlanish, masalan, «British Airways», «AJT», «Kontinentalnie avialinii» kompaniyalarida yo'lga qo'yilgan.

Ovqatlanish qiymati turli tashuvchilarda har xil bo'lib, ratsion tarkibi, xizmat ko'rsatish klassi va reysning uzun-qisqaligiga qarab 6 AQSH dollaridan 35-37 AQSH dollarigacha yetadi. Chiptalar qiymatini kamaytirish maqsadida o'z reyslarida (ayniqsa, qisqa reyslarda) ovqatlanishda iqtisod qiladigan yoki ovqatlanishdan mutlaqo voz kechadigan aviakompaniyalar ham mavjud bo'lsa-da, aksariyat aviatashuvchilar yo'lovchilarga mazkur xizmatni rad etmaslikka harakat qiladilar.

Aviayo'lovchilarga ovqat tayyorlash bilan maxsus korxonalar (sexlar) shug'ullanadi. Bu maxsus oshxona-fabrikalar ilmiy asoslangan oziq-ovqat mahsulotlari iste'mol qilish normalari va shartlariga muvofiq ratsionlar ishlab chiqadi. Ovqatning kaloriyalilik darajasi, undagi oqsillar, vitaminlar, mineral moddalar miqdori oqilona bo'lishi talab etiladi. Bundan tashqari, ovqat kichik hajmda, yaxshi o'ralgan bo'lishi, oson transportirovka qilinishi, ko'rinishdan jozibali va ishtahali, plastmassa pichoq yoki vilka yordamida iste'mol qilish uchun qulay bo'lishi lozim.

Bunday mahsulotni ishlab chiqaradigan maxsus korxonalar, qoida tariqasida, aeroportlar qoshida ish olib boradi va shu

aeroportlar xizmat ko'rsatadigan aviakompaniyalar bilan yaqin hamkorlik qiladi. Bunda ular taqdimotlar o'tkazib, ularda menyuning standart variantlarini namoyish etadi; aviatashuvchilarning fikri va xohish-istaklarini hisobga olib, so'ngra ekonom-, biznes- va birinchi klass yo'lovchilari uchun maxsus ratsionlar ishlab chiqadi. Odatda, bunday taqdimalar yilda ikki marta – yozgi va qishki navigatsiyalar arafasida o'tkaziladi. Shunga muvofiq barcha yirik aviakompaniyalar har yili ikki marta bortda ovqatlanish ratsionlarini qayta ko'rib chiqadilar. Bundan tashqari, menyu o'zgarishining davriyligi ham mavjud. Masalan, «Delta Airlines», «British Airways» va «Kontinentalnie avialinii» ikki turda menyu ishlab chiqadi va ularni har oyda almashtirib turadi; «Aeroflot», «East Line» va «AJT» menyuni har hafta almashtiradi.

Ketering (bort uchun ovqat ishlab chiqarish) bilan shug'ullanadigan mashhur kompaniyalar orasida «Caterair», «Sky Chefs», «Dobbs International» va «Kyiv Catering»ni qayd etish mumkin.

Rossiyada bort uchun ovqat ishlab chiqaradigan korxonalar asosan g'arb andozalariga ko'ra, chet el firmalari ishtirokida tashkil etilgan. Masalan, Sheremetevoga xizmat ko'rsatadigan «Aeromar» firmasi «Aeroflot» tomonidan «Marriott» mehmonxonalar zanjiri bilan hamkorlikda ta'sis etilgan. "Vnukovo" aeroporti o'z yo'lovchilari uchun ratsionlarni Germaniyaning «Eurest» firmasi yordamida tashkil etilgan «Vnukovo-Eurest» korxonasiga buyurtma qiladi. 1980-yilda tashkil etilgan, so'ngra restoran va bortda ovqatlanish sanoatining yetakchi vakillaridan biri bo'lgan «Eurest Camp Catering» kompaniyasining asbob-uskunalari yordamida takomillashtirilgan «Domodedovo er Servis» fabrikasi bundan mustasnodir.

Oziq-ovqat mahsulotlarini xarid qilish masalasini har bir fabrika har xil hal qiladi. Masalan, «Aeromar» mahsulotlarni ham xorijiy, ham mahalliy ishlab chiqaruvchilaridan, chunonchi: cho'chqa go'shtini Finlyandiyadan; baliq go'shtini Norvegiyadan; pishloqni Fransiyadan; mol va parranda go'shti hamda pashtetni Amerikadan; sabzavot va mevalarni Gollandiyadan; osyotr go'shti va qora ikrani – rossiyalik ishlab chiqaruvchilardan sotib oladi.

«Domodedovo er Servis» va «Vnukovo-Furest» asosan rossiyalik mahsulot yetkazib beruvchilar bilan hamkorlik qiladi. «Alazani-Edem» o'z korxonalari qoshida mahsulot ishlab chiqarishni yo'lga qo'ygan, o'zi ishlab chiqarmaydigan mahsulotlarni esa Rossiyada xarid qilishga harakat qiladi.

Bort uchun ovqat ishlab chiqarish korxonalari bir kunda tayyorlaydigan porsiyalar miqdori korxonaning katta-kichikligiga va navigatsiya mavsumiga qarab 3000-50000 donaga yetadi. Ovqatning ta'm xususiyatlari har kuni fabrika bosh oshpazi boshchiligidagi maxsus komissiya tomonidan baholanadi.

Barcha sexlar faoliyatining zamirida ***«Standart va yana bir karra standart!» degan tamoyil yotadi.*** Ushbu tamoyil nafaqat ratsion tarkibiga, balki mahsulotlar qanday tortilganligi, likoplarga qanday joylashtirilganligi, konteyner shakliga va shu kabilarga ham taalluqli. Samolyot salonida ovqatlanishning o'ziga xosligi shundaki, kreslolar bir-biriga yaqin joylashganligi tufayli har bir yo'lovchi salonda nafaqat o'z likopini, balki qo'shnilarining likoplarini ham yaqqol ko'rib turadi. Agar uning porsiyasi qo'shnisining porsiyasidek chiroyli bo'lib ko'rinmasa, bu uning kayfiyatini buzishi va safar haqida salbiy taassurot qoldirishi mumkin.

Sexlarda tayyorlangan ovqat samolyot bortida yo'lovchilarga tarqatishdan oldin shu yerda o'rnatilgan mikroto'lqinli pechlarda isitiladi. Biroq, ayrim aviakompaniyalar o'z reyslarida taomlarning sifatini yanada oshirishga va ularni yerda tayyorlanuvchi ovqatlarga mumkin qadar yaqinlashtirishga harakat qiladilar. Masalan, Gonkongning «Cathay Pacific» kompaniyasi o'z havo kemalarida quymoq pishiradigan sistemalar o'rnatgan. To'g'ri, hozircha bu xizmat faqat birinchi klass yo'lovchilariga ko'rsatiladi.

Muhim shaxslar ratsioni haqida ham ikki og'iz. VIP-ovqatlar, qoida tariqasida, konveyerda emas, balki alohida, bosh oshpazlar rahbarligida tayyorlanadi. Alohida hollarda yuqori martabali shaxs uchun ovqatni uning shaxsiy oshpazi tayyorlaydi, korxona xodimlari esa unga yordam beradi. Mazkur amaliyot taomlari o'ziga xosligi bilan ajralib turadigan Xitoy, Yaponiya, arab mamlakatlarining hukumat delegatsiyalariga xizmat ko'rsatish paytida qo'llaniladi.

Aviayo'lovchilar uchun ishlatiladigan idish-tovoqlar masalasiga kelsak, ularni ishlab chiqaradigan va yetkazib beradigan yirik korxonalardan biri Gollandiyaning «De Ster ACS» firmasidir. U ko'pgina aviakompaniyalar bilan hamkorlik qiladi, ular uchun stakanlar, likoplar, patnislar va konteynerlarning yangi shakllari, modellari va ranglarini ishlab chiqadi. 350 dan ortiq aviatashuvchi o'z servisini ana shu firmaga ishonadi. Ular orasida «British Airways», «Delta» «Airlines», «Lufthansa», «KLM», «Air France», «Swissair», «Aeroflot», «Transaero», «O'zbekiston Havo yo'llari», «Pulkovskiye avialinii» va boshqalar bor.

Uzoq magistral reyslarda tashkil etilgan ovqatlanishdan tashqari, samolyotlarda bufetlar ham o'rnatilgan bo'lib, ulardan buterbrodlar, gazaklar, qandolat mahsulotlari, mevalar, yong'oqlar va shu kabilarni sotib olish mumkin. Mazkur bufetlar xizmatidan istalgan klass yo'lovchilari foydalana oladilar.

3.8. "O'zbekiston Havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasida yo'lovchilar tashish

Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligining ko'p sonli aviatashuvchilari orasida "O'zbekiston Havo yo'llari" o'zining barqarorligi, ishonchliligi va xalqaro maydondagi obro'si bilan ajralib turishi umumiy e'tirof etilgan.

Dengiz yo'llaridan uzoqda joylashgan O'zbekiston jahon hamjamiyatiga qo'shilishida aviatsiya hal qiluvchi rol o'ynaydi. Shu sababli tarmoqda amalga oshirilayotgan islohotlar ahamiyati kattadir.

Xalqaro aviatransport bozoriga "O'zbekiston Havo yo'llari" milliy aviakompaniyasining kirib kelishi yangi aviatsiya texnikasini, rivojlangan G'arb mamlakatlari foydalanayotgan ilg'or texnologiyalarni jadal sur'atlarda o'zlashtirishdan, axborot maydonini kengaytirishdan boshlandi. Birinchi A-310 aerobusi "O'zbekiston Havo yo'llari"da 1993-yili paydo bo'lgan edi. Bugungi kunda kompaniya aviaparkining uchdan bir qismini A-310, Boing 767 va 757, RJ-85 kabi havo kemalari tashkil etadi. "O'zbekiston Havo yo'llari" marshrutlari tarmog'i jahonning 20 dan ortiq mamlakatini qamrab oladi. MDHning ko'pgina shaharlari bilan

mustahkam havo aloqalari o'rnatilgan. Yer kurrasining turli mintaqalarida kompaniyaning qirqqa yaqin vakolatxonasi ishlab turibdi.

«O'zbekiston Havo yo'llari» MAK 2015-2017-yillarda yo'lovchi va yuk tashish ma'lumotlari

2-jadval

T/r		2015-yil	2016-yil 1-chorak	2017-yil
1	«O'zbekiston Havo yo'llari»MAK yo'lovchi tashidi	2 mln 572 ming	536,6 ming	2,7 mln
2	Umumiy hisobda esa ming reys amalga oshirilgan	23269	5007	22,95
3	Aviakompaniya ming tonna yuk, pullik bagaj va pochta tashigan	41,8 ming	8,9	48,9
4	«O'zbekiston Havo yo'llari» MAK yuk samolyotlarida 1 044 reys amalga oshirilib, ming tonna yuk tashilgan	-	-	27,4

Qisqa vaqt ichida aviakompaniyaning moddiy-ishlab chiqarish bazasi keng miqyosda modernizatsiya qilindi. Natijada MAK bugungi kunda nafaqat yangi avlod samolyotlarida reyslarni amalga oshirmoqda, balki aviatransport korxonasi va "Uzbekistan Airways Technics" aviata'mirlash korxonasi negizida tashkil etilgan G'arbda ishlab chiqarilgan samolyotlarga Texnik xizmat ko'rsatish markazi orqali ular yuksak darajada to'liq texnik xizmat ko'rsatishni ta'minlamoqda. Boz ustiga, JAR-145 Yevropa sifat sertifikatini olgan O'zbekiston aviata'mirlash zavodi G'arb floti samolyotlariga xizmatlar ko'rsatish sohasida xalqaro bozorga chiqish imkoniyatiga ega bo'ldi.

Aviatsiya hamjamiyatida "O'zbekiston Havo yo'llari" haqli ravishda eng xavfsiz aviakompaniyalardan biri hisoblanadi. Xavfsizlikning oshishiga "O'zaeronavigatsiya" sistemasining takomillashuvi orqali erishildi: eng zamonaviy asbob-uskunalar bilan jihozlangan Uchishni boshqarish markazi barpo etildi, natijada havo muhitiga xizmat ko'rsatish mintaqasi nafaqat butun O'zbekiston hududini qamrab oladi, balki yo'ldoshli aloqa orqali MAK samolyotlarini yer kurrasining istalgan nuqtasida boshqarish imkonini beradi. Shunday mukammal markazlar hozirda Buxoro, Samarqand, Urganch aeroportlarida tashkil etilgan.

Havo kemalarini aerodromda ta'minlash va ularga tijorat xizmatlari ko'rsatish bilan bog'liq barcha yer usti texnikasi almashtirildi. O'zbekistonning turistik markazlarida yangi aerovokzallar va uchish-qo'nish yo'laklari qurildi, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sohasida ilg'or axborot texnologiyalari amalga joriy etildi, xizmatlar ko'rsatish sohasi kengaydi, xalqaro bronlashtirish global tizimlariga aviakompaniyaning ulanishi yer kurrasining istalgan yo'nalishida reyslarni tanlash imkoniyatini yaratdi.

Ko'pgina ommaviy axborot vositalarida O'zbekiston "aviatsiya davlati" deb e'tirof etildi. Bu quruq so'zlar emas. Darhaqiqat, respublika iqtisodiyotida aviatsiya ustuvor o'rinlardan birini egallab turibdi. Mustaqillik yillarida davlat ko'magida aviatsiya sanoatiga 1 mlrd. 200 million dollardan ortiq mablag' investitsiya qilindi. Bu yerda Il-76 va Il-114 samolyotlarini ishlab chiqaruvchi Chkalov nomidagi aviatsiya ishlab chiqarish birlashmasi faoliyat ko'rsatmoqda. Aviakompaniya tarkibida yirik aviata'mirlash zavodi ishlab turibdi. Milliy aviatashuvchi va "Maxsus aviatsiya ishlari" kompaniyasi muvaffaqiyatli faoliyat olib borayotir. Milliy aviatsiya mutaxassislarini tayyorlovchi Davlat aviatsiya instituti hamda o'rta maxsus ta'lim muassasalari tashkil etildi.

Bugungi kunda O'zbekistonda 11 ta aeroport ishlab turibdi. Toshkent aeroporti Markaziy Osiyodagi eng yirik aeroportdir. Uning o'tkazish qobiliyati soatiga 1000 yo'lovchiga jahon andozalari darajasida xizmat ko'rsatish imkonini beradi.



23-rasm. Bagaj tashuvlari.

Aviatsiya xavfsizligini oshirish masalasi bugungi kunda ayniqsa dolzarb ahamiyat kasb etmoqda. Respublikamizda aerodromlar, aerovokzallar va aviatsiya obyektlarini qo'riqlashning ishonchli tizimi tashkil etilgan. AQSHda fojiali hodisalar yuz berishidan ancha oldin "O'zbekiston Havo yo'llari" samolyotlari uchuvchilar kabinasining eshigi mustahkamlangan holda va MXX qurollangan ofitserlari kuzatuvida ucha boshladi.

"O'zbekiston Havo yo'llari" tijorat sohasida erishgan yutuqlar to'g'risida so'z yuritganda uning rivojlanib borayotgan tashqi iqtisodiy aloqalarini ham qayd etib o'tish lozim. Aviakompaniya MDH bozorida va chet ellarda o'z mavqeini tobora mustahkamlab bormoqda. Jahonning ko'pgina yetakchi aviatashuvchilari, uchish texnikasi ishlab chiqaruvchilar, xalqaro moliya muassasalari bilan hamkorlik va sherikchilik munosabatlari o'rnatilgan. MAK BMTning Afg'onistonga insonparvarlik yordami ko'rsatish dasturida faol ishtirok etmoqda, o'zining Toshkent va Termizdagi aeroportlarini tranzit reyslarini amalga oshirish uchun taqdim etmoqda.

"O'zbekiston Havo yo'llari" havo flotini modernizatsiya qilish borasida ishni davom ettirmoqda. U yana bir nechta "Boing" sotib olish niyatida. Samolyotlar parki kengayishi bilan marshrutlar tarmog'i ham kengayadi. Moskvaga va MDHning ayrim shaharlariga bevosita Urganch, Samarqand, Termiz, Andijon,

siyalash, texnologik qayta jihozlash va yangilash	yetakchi xalqaro kompaniyalar bilan hamkorlik qilish mexanizmlaridan foydalangan holda investitsiyalar jalb qilish
havo kemalari bortida yo'lovchilarga ko'rsatiladigan servis xizmatlari, shu jumladan, xorijiy aviakompaniyalarning aviatsiya texnikasiga texnik xizmat ko'rsatish va uni ta'mirlash ishlari sifatini oshirish	aviatashuvchilar yo'lovchilariga aeroportlarda yuqori darajada xizmat ko'rsatilishini ta'minlash, ular uchun zarur barcha qulay shart-sharoitlarni yaratish
kompaniyaning raqobatbardoshligini ta'minlash maqsadida yo'lovchilar, yuklar, pochta va bagaj tashish sohasida moslashuvchan tarif siyosatini olib borish	aeroportlar tegishli xizmatlarining samarali faoliyatini ta'minlash, yo'lovchilar, yuklar, pochta va bagajga xizmat ko'rsatish jarayonini maqbullashtirish
eng avvalo, to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarni, shu jumladan, aksiyalar va korporativ obligatsiyalar chiqarish orqali jalb qilish	aerodromlarni parvozlarga o'z vaqtida va sifatli tayyorlash, parvozlarning muntazamligi va xavfsizligini ta'minlash bo'yicha tadbirlarni amalga oshirish, aerodromlarni saqlash va ta'mirlashning zamonaviy usullarini joriy etish
parvozlarni amalga oshirishda yuqori darajadagi xavfsizlikni, shuningdek, havo kemalariga texnik xizmat ko'rsatish sifatini ta'minlash	havo kemalariga yoqilg'i quyish va xizmat ko'rsatish uchun foydalaniladigan yoqilg'i va boshqa yoqilg'i-moylash materiallarini uzluksiz ta'minlash, shuningdek, ularning sifatini qat'iy nazorat qilish
parvozlarni amalga oshirishda yuqori darajadagi xavfsizlikni, shuningdek, havo kemalariga texnik xizmat ko'rsatish sifatini ta'minlash	logistika sohasida sifatli xizmat ko'rsatish uchun infratuzilmani takomillashtirish va qulay shart-sharoitlar yaratish
	aeroportlarda savdo, ovqatlanish, yo'lovchilarga bank va boshqa xizmatlar ko'rsatuvchi zamonaviy obyektlar tarmog'ini, shu jumladan, davlat-xususiy sheriklik shartlari asosida kengaytirish

Tuziladigan xo'jalik jamiyatlari ijro etuvchi organlarining a'zolari yetakchi aviakompaniyalarda katta tajribaga hamda korporativ boshqaruv, menejment va moliya sohasida zarur malakaga ega bo'lgan mutaxassislar, sh.j. xorijiy fuqarolar orasidan tanlab olinadi.

2020-yildan boshlab ushbu jamiyatlarning moliyaviy hisoboti xalqaro standartlar asosida shakllantiriladi, yetakchi xalqaro auditorlik tashkilotlarini jalb qilgan holda yillik mustaqil tashqi auditdan o'tkazilishi lozim.

«O'zbekiston Havo yo'llari» MAK va uning tarkibiga kiradigan korxonalarga berilgan imtiyozlar va preferensiyalar yangidan tuziladigan xo'jalik jamiyatlariga tatbiq etiladi. Qayta tashkil etiladigan va tuziladigan korxonalarning avtotransport vositalari, ko'chmas mulkiga oid kadastr hujjatlari, shuningdek ta'sis hujjatlariga kiritiladigan o'zgartirish va qo'shimchalar ro'yxatga olinishi yig'imlar va bojlar undirmasdan amalga oshiriladi.

Bundan tashqari, rezident aviakompaniyalar mamlakatimizga olib kiriladigan:

- samolyotlar (TIF TN bo'yicha kodi: 8802, 8803 va 8805), sh.j. olib kirilgan vaqtda ishlab chiqarilganiga 10yildan oshmagan samolyotlar;
- jahon brendlarining yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchungina foydalaniladigan servis inventari va alkogol ichimliklari uchun 2023-yil 1-yanvargacha bo'lgan muddatda bojxona to'lovlari to'lashdan ozod etildi (*bojxona rasmiylashtiruvi uchun undiriladigan to'lovlar bundan mustasno*)[7].

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK samolyotlarining turlari

A-310-300 samolyoti

Birinchi, biznes va ekonom-klass yo'lovchilariga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan uchta yo'lovchilar saloniga ega.

Pastki palubasida uchta yuk sig'imi bor. Ularning o'ng bortida eshiklar joylashgan. Bagaj va yuk tashish uchun A-310 da palletlar qo'llaniladi. Yuk ko'tarish qobiliyati 1587 kg bo'lgan 14 konteyner bilan jihozlangan. Dum qismida havo almashtirish va isitish qurilmasi o'rnatilgan.

A-310-300 samolyoti 192 ta yo'lovchi o'rniga ega:

[7] https://www.norma.uz

birinchi klass – 1-2 qatorlar – 12 o'rin;
biznes-klass – 6-10 qatorlar – 30 o'rin;
ekonom-klass – 11-32 qatorlar – 150 o'rin.
(193 o'rinli variantida: birinchi klass – 12 o'rin, biznes-klass – 35 o'rin, ekonom-klass – 146 o'rin).

Boing-757-200 samolyoti (184 o'rin)

757/767 modellarining ikki dvigatelli samolyotlari guruhiga kiradi.

Ikkita yo'lovchilar saloniga ega:
biznes-klass – 7 qator – 26 o'rin;
ekonom-klass – 27 qator – 158 o'rin.

Samolyot eshiklari o'ng bortda joylashgan ikkita yuk sig'imiga ega. Bagaj va yuk ochiq holda tashiladi va tashish chog'ida maxsus to'r bilan mahkamlanadi. Old va orqa yuk bo'limlarida havo almashtirish va isitish qurilmasi o'rnatilgan.

Boing-767-300ER samolyoti (207 o'rin)

Boing-767 samolyoti yo'lovchi va bagaj tashish uchun mo'ljallangan bo'lib, uchta yo'lovchilar saloniga ega:
birinchi klass – 2 qator – 10 o'rin;
biznes-klass – 3-9 qator – 40 o'rin;
ekonom-klass – 3-salon 1-32 qatorlar – 157 o'rin.

Samolyot uchta bagaj-yuk bo'limiga ega. Yuk va bagaj konteynerlarda va palletlarda tashiladi.

Samolyot havo almashtirish, isitish va bosimni rostlash sistemasiga ega bo'lib, bu turli toifadagi maxsus yuklarni tashish imkonini beradi.

RJ-85 samolyoti (85 o'rin)

Samolyot o'ng bortida ikkita bagaj-yuk bo'limiga ega. Bagaj va yuk ochiq holda tashiladi va tashish chog'ida maxsus to'r bilan mahkamlanadi.

RJ-85 turboreaktiv layneri – Yevropaning "Aero Interneshnl" birlashgan (Fransiyaning "Aerospasyal", Italiyaning "Aleniya" va Angliyaning "British Aerosveys") kompaniyasi mahsuloti. Kompaniya o'rta magistral samolyotlar ishlab chiqarish bo'yicha jahondagi yetakchi korxona hisoblanadi.

RJ-85 – ishonchli, tejamli mashina, u Yak-40 dan bir yarim baravar kam yonilg'i sarflaydi.

Uchish uzoqligi – 2500 km gacha.

Tezligi – 730 km/soat.

Ekipaji – ikki uchuvchi. Jihozlanishiga ko'ra A-310 va "Boinga-767" kam farq qiladi.

"O'zbekiston Havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi MDH va Osiyo aviakompaniyalari orasida birinchi bo'lib RJ-85 samolyotidan foydalana boshladi. Ekipajlar va muhandis-texnik xodimlar mazkur toifadagi laynerlar seriyali ishlab chiqariladigan Vudvort shahridagi bazada tayyorgarlikdan o'tdilar.

Bugungi kunda "O'zbekiston Havo yo'llari" uchta RJ-85 samolyotiga ega. Ulardan nafaqat mahalliy yo'nalishlar foydalanilmoqda, balki yaqin va uzoq xorij mamlakatlariga, chunonchi: Almati, Ashgabad, Baku, Yekaterinburg, Amritsar, Karagandaga reyslar amalga oshirilmoqda.

Yo'lovchi aviatashuvlari xizmatlaridan foydalanish qoidalari

Yo'lovchilarni ro'yxatdan o'tkazishda xizmat ko'rsatish sifati va tezligini oshirish maqsadida quyidagi qoidalar amalga kiritilgan ("MAK reyslarida bagaj tashish qoidalari"dan ko'chirma):

YO'LOVCHILAR BAGAJINI TASHISH

1. Bagajni tashishga topshirishdan oldin yo'lovchi bagaj o'ralganligini tekshirib ko'rishi lozim. Bagaj soz chamadonlarga, bagaj sumkalari yoki boshqa sig'imlarga o'ralgan, tashish paytida o'ram ichidagi narsalarning butligini ta'minlash uchun ishonchli qulflar bilan jihozlangan, qo'lda ko'tarish uchun mahkam dastaklar bilan ta'minlangan bo'lishi kerak.

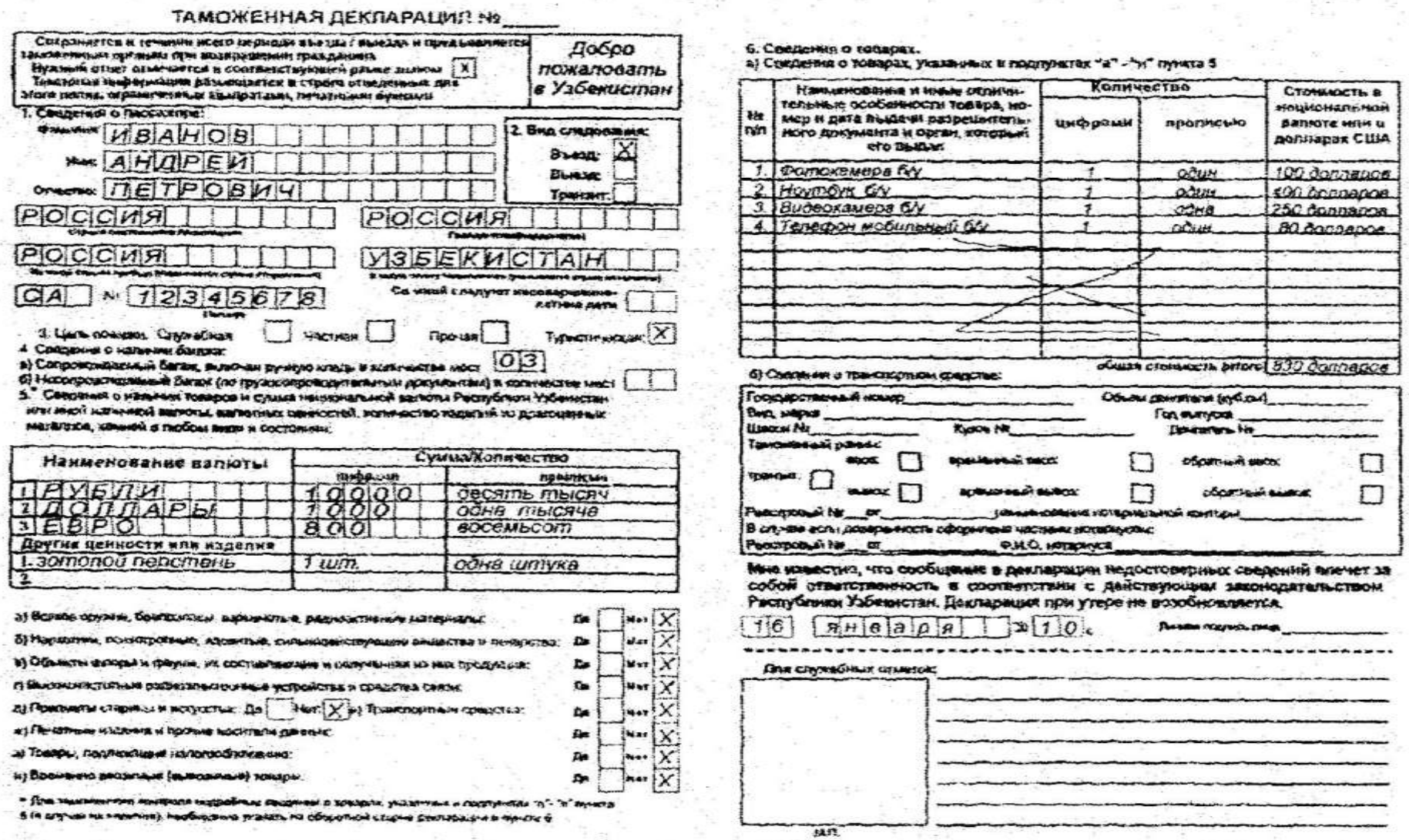
2. Xalqaro aviatashuv chiptasiga ega bo'lgan har bir yo'lovchiga bepul tashish huquqi beriladi:

birinchi klass chiptasi bo'yicha – 40 kg + 5 kg qo'l yuki;

biznes-klass chiptasi bo'yicha – 30 kg + 5 kg qo'l yuki;

ekonom-klass chiptasi bo'yicha – 20 kg + 5 kg qo'l yuki.

Tashish uchun qo'llanilayotgan tarifning 50% to'langan bolalar uchun bepul bagaj olib o'tish normasi katta yoshdagi yo'lovchilar uchun belgilangan bepul bagaj olib o'tish normasiga teng.



ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ № _____

Сохраняется в течение всего периода въезда / выезда и предъявляется таможенным органам при возвращении гражданина.
Нужный ответ отмечается в соответствующей ячейке знаком [X]
Текстовая информация размещается в строго отведенных для этого местах, ограниченных квадратами, печатными буквами

Добро пожаловать в Узбекистан

1. Сведения о пассажире:
Фамилия: ИВАНОВ
Имя: АНДРЕЙ
Отчество: ПЕТРОВИЧ
РОССИЯ (Страна постоянного проживания)
РОССИЯ (Гражданство (подданство))
РОССИЯ (Из какой страны прибыл (Указывается страна отправления))
УЗБЕКИСТАН (В какую страну следует (указывается страна назначения))
Паспорт: СА № 12345678
Со мной следуют несовершеннолетние дети

2. Вид следования: Въезд: [X] Выезд: [ ] Транзит: [ ]

3. Цель поездки: Служебная [ ] Частная [ ] Прочая [ ] Туристическая: [X]

4. Сведения о наличии багажа:
а) Сопровождаемый багаж, включая ручную кладь в количестве мест: 03
б) Несопровождаемый багаж (по грузосопроводительным документам) в количестве мест: [ ]

5.* Сведения о наличии товаров и суммы национальной валюты Республики Узбекистан или иной наличной валюты, валютных ценностей, количество изделий из драгоценных металлов, камней и любых иных состояний:

Наименование валюты	Сумма/Количество цифрами	прописью
1 РУБЛИ	10000	десять тысяч
2 ДОЛЛАРЫ	1000	одна тысяча
3 ЕВРО	800	восемьсот
Другие ценности или изделия		
1. золотой перстень	1 шт.	одна штука
2		

а) Оружие, боеприпасы, взрывчатые, радиоактивные материалы: Да [ ] Нет [X]
б) Наркотики, психотропные, ядовитые, сильнодействующие вещества и яды: Да [ ] Нет [X]
в) Объекты флоры и фауны, их составляющие и полученная из них продукция: Да [ ] Нет [X]
г) Высокочастотные радиопередающие устройства и средства связи: Да [ ] Нет [X]
д) Предметы старины и искусства: Да [ ] Нет [X] е) Транспортные средства: Да [ ] Нет [X]
ж) Печатные издания и прочие носители данных: Да [ ] Нет [X]
з) Товары, подлежащие налогообложению: Да [ ] Нет [X]
и) Временно вывозимые (вывозимые) товары: Да [ ] Нет [X]

* Для заполнения граф, требующих подробных сведений о товарах, указанных в подпунктах "а" - "и" пункта 5 (в случае их наличия), необходимо указать на оборотной стороне декларации в пункте 6

6. Сведения о товарах.
а) Сведения о товарах, указанных в подпунктах "а" - "и" пункта 5

№ п/п	Наименование и иные отличительные особенности товара, номер и дата выдачи разрешительного документа и орган, который его выдал	Количество цифрами	Количество прописью	Стоимость в национальной валюте или в долларах США
1.	Фотокамера б/у	1	один	100 долларов
2.	Ноутбук б/у	1	один	500 долларов
3.	Видеокамера б/у	1	одна	250 долларов
4.	Телефон мобильный б/у	1	один	80 долларов
			общая стоимость итого:	930 долларов

б) Сведения о транспортном средстве:
Государственный номер _____ Объем двигателя (куб.см) _____
Вид, марка _____ Год выпуска _____
Шасси № _____ Кузов № _____ Двигатель № _____
Таможенный режим:
ввоз [ ] временный ввоз [ ] обратный ввоз [ ]
транзит [ ]
вывоз [ ] временный вывоз [ ] обратный вывоз [ ]
Реестровый № ___ от _____ наименование нотариальной конторы _____
В случае если доверенность оформлена частным нотариусом:
Реестровый № ___ от _____ Ф.И.О. нотариуса _____

Мне известно, что сообщение в декларации недостоверных сведений влечет за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Узбекистан. Декларация при утере не возобновляется.

16 января 10 г. Личная подпись лица _____

Для служебных отметок:

М.П.

25-rasm. Bojxona deklaratsiyasini to'ldirish namunasi.

Atlantika okeani orqali tashishda barcha xizmat ko'rsatish klasslariga har birining og'irligi 32 kg dan ortiq bo'lmagan ikki o'rin bagajini bepul olib o'tishga ruxsat etiladi. Tashish uchun qo'llanilayotgan tarifning 10% to'langan va *alohida o'rinni* egallamagan chaqaloqlar uchun bepul bagaj olib o'tish normasi ro'yxatga olinadigan bagajning 1 o'rnini (u uch o'lchov yig'indisiga ko'ra 115 sm dan oshmasligi lozim) va bitta yig'iladigan bolalar kolyaskasi yoki bitta yig'iladigan bolalar g'ildirakli stulchasini tashkil etadi.

2. Bir bagaj o'rni uchun belgilangan og'irlik normasi - 30 kg. Maksimal gabarit o'lchamlar uch o'lchov yig'indisiga ko'ra 160 sm dan oshmasligi lozim.

RO'YXATDAN O'TKAZILMAGAN BAGAJ (QO'L YUKI)

1. Yo'lovchi havo kemasi saloniga o'zi bilan birga o'z javobgarligi ostiga qo'l yuki (sumka va b.) olishi mumkin. Bu yuk tashishga bepul bagaj tashish normasi bo'yicha qabul qilinadi.

2. Qo'l yukining maksimal o'lchami uch o'lchov yig'indisiga ko'ra 115 sm dan, og'irligi – 5 kg dan oshmasligi lozim.

3. Barcha sanchuvchi va kesuvchi buyumlarni yo'lovchi ro'yxatdan o'tkazilgan bagajga topshirishi zarur.

4. Radio-, tele- va videoapparatura, hisoblash texnikasini ro'yxatdan o'tkazilmagan bagajga topshirishga ruxsat etiladi, basharti ularning gabariti va og'irligi qo'l yuki uchun belgilangan normadan ortiq bo'lmasa. Ko'rsatilgan buyumlar belgilangan gabarit va og'irlik normalaridan ortiq bo'lgan holda va tashuvchining roziligi bilan yo'lovchi mazkur bagajni havo kemasi salonida ro'yxatdan o'tkazilmagan bagaj tarzida olib o'tishi mumkin, basharti mazkur bagaj tashiladigan yo'lovchi salonida qo'shimcha yo'lovchi chiptasi rasmiylashtirilgan bo'lsa. Bunday bagaj og'irligi bir kresloga 75 kg dan oshmasligi lozim.

O‘ZBEKISTON MEHMONLARI VA REZIDENTLARI MAMLAKAT HUDUDIGA QUYIDAGILARNI OLIB KIRISH HUQUQIGA EGA:

– bojxona deklaratsiyasining T-6 shaklida ko‘rsatgan holda cheklanmagan miqdorda chet el valutasi. Rezident yoki rezident bo‘lmagan shaxs xohishiga ko‘ra chet el valutasi TS-21 bo‘yicha saqlashga qabul qilinadi va buning uchun yig‘im olinmaydi;

– agar chegaradosh davlatlar hududidan shaxsan foydalanish uchun olib kelinayotgan iste'mol tovarlarining umumiy narxi 10 (o‘n) AQSH dollaridan ortiq bo‘lmagan summaga teng bo‘lsa bojxona to‘lovlarisiz olib o‘tiladi;

– chegaradosh bo‘lmagan davlatlar hududidan shaxsan foydalanish uchun olib kelinayotgan iste'mol tovarlarining umumiy narxi 1000 (ming) AQSH dollaridan ortiq bo‘lmagan summaga teng bo‘lsa bojxona to‘lovlarisiz (ustama haq, boj, rasmiylashtirish uchun yig‘imsiz) olib o‘tiladi;

– chegaradosh bo‘lmagan davlatlar hududidan shaxsan foydalanish uchun olib kelinayotgan aksizsiz kiritilishi mumkin bo‘lgan me’yorga teng aksiz solig‘i olinadigan (O‘zbekiston Respublikasi qonunchiligida o‘rnatilgan, jismoniy shaxslar tomonidan olib kirilishi mumkin bo‘lgan me’yordagi aksiz solig‘i olinmaydigan) iste’mol tovarlari bojxona to‘lovlarisiz olib o‘tiladi.

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI HUDUDIGA OLIB KIRISH MAN ETILADI:

– davlat va jamiyat tuzumiga qarshi, hududiy birlikni buzuvchi, siyosiy mustaqillik va davlat suverinitetiga raxna soluvchi, urush, terrorizm, zo‘ravonlikni targ‘ib qiluvchi, millatchilik va diniy adovat, irqchilik hamda uning ko‘rinishlariga (antisemitizm, fashizm) yo‘naltirilgan va pornografiyaga oid matbuot nashri, qo‘lyozmalar, klishe, rasm, fotosurat, fotoplyonka, negativ, kino-, video- va audiomahsulotlar, plastinka, ovozli materiallar;

– O‘zbekiston Respublikasi Sog‘liqni saqlash vazirligi ruxsatisiz giyohvand, psixotrop moddalar va prekursorlar;

– O'zbekiston Respublikasi Tashqi iqtisodiy aloqalar, investitsiyalar va savdo vazirligi agentligi tomonidan beriladigan litsenziyasiz, sotish uchun olingan qimmatbaho metall va toshlardan ishlangan zargarlik buyumlari (jismoniy shaxslar tomonidan olingan umumiy og'irligi 30 grammga teng 5 ta qimmatbaho metall va toshlardan yasalgan zargarlik buyumlariga boj to'lanmaydi);

– O'zbekiston Respublikasi Sog'liqni saqlash vazirligi ruxsatisiz dori-darmon va tibbiyot texnikasi;

– O'zbekiston aloqa va axborotlashtirish agentligi ruxsatisiz yuqori chastotali radioelektron vositalari;

– Tibbiy-epidemiologiya xizmati ruxsatisiz o'simlik va jonivorlardan olingan mahsulotlar;

Jismoniy shaxs tomonidan sotish uchun tovar olib kelinganda ushbu shaxsning eksport-import operatsiyalarini amalga oshiruvchi individual tadbirkor sifatida ro'yxatdan o'tishi talab etiladi.

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI HUDUDIDAN TASHQARIGA OLIB KETISH MAN ETILADI:

– donlardan: bug'doy, javdar, arpa, suli, sholi, makkajo'xori, grechixa; non-bulka mahsulotlari (undan tayyorlangan qandolat mahsulotlari, pirojniy, o'zi ishlab chiqargan pechenelardan tashqari); un, yorma, mol, parranda go'shti va oziq-ovqat mahsulotlari, qand, o'simlik yog'i (jismoniy shaxslar tomonidan ushbu mahsulotlarni olib ketish me'yori O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida ko'rsatilgan);

– etil spirti, teri xomashyosi (standart bo'lmagani ham), mo'yna xomashyosi, qorako'l (standart bo'lmagani ham), lom, rangli metall chiqindilari, chuvashga yaroqli ipak qurti pillasi, ipak xomashyosi (o'ralmagan), ipak chiqindilari (chuvashga yaroqli bo'lmagan pilla, pilla tolasi va yumshab qolgan chiqindilari). Qizil kitobga kiritilgan O'zbekiston Respublikasidagi noyob va yo'qolib borayotgan jonivor turlari hamda o'simliklar;

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDAN TASHQARIGA QUYIDAGI MIQDORLARDA CHET EL NAQD VALUTASINI OLIB KETISHGA RUXSAT BERILADI:

a) rezidentlarga ruxsatnoma olmasdan 2000 (ikki ming) AQSH dollariga teng miqdordagi summa;

b) rezidentlarga O‘zbekiston Respublikasi Markaziy bankining ruxsatnomasi asosida 2000 (ikki ming)dan ortiq AQSH dollariga teng miqdordagi summa;

d) rezidentlarga O‘zbekiston Respublikasi Markaziy bankining ruxsatnomasi asosida 5000 (besh ming) dan ortiq AQSH dollariga teng miqdordagi summa;

e) norezidentlarga - bojxona deklaratsiyasiga muvofiq ilgari O‘zbekiston Respublikasiga keltirilgan summa doirasida. Norezident tomonidan T-6 shaklidagi bojxona deklaratsiyasida (olib kirish paytida to‘ldirilgan) yoki TS-28 guvohnomasida (olib kirilishi paytida bojxona organi tomonidan berilgan) ko‘rsatilgan summadan ortiqcha naqd chet el valutasini olib ketish uchun asos bo‘lib bank ruxsatnomasi hisoblanadi.

f) yo‘l cheklarini olib chiqib ketishga ularning sonini T-6 shaklidagi bojxona deklaratsiyasida ko‘rsatgan holda ruxsat etiladi.

Xorijiy valutani olib chiqishga ruxsatnomani boshqa shaxsga berishga yo‘l qo‘yilmaydi. Bojxona nazorati paytida aniqlangan qalbaki naqd xorijiy valuta o‘tkazilmasligi kerak, u ushlab qolinadi va qonunda belgilangan tartibda rasmiylashtiriladi.

OG‘IRLIGI NORMADAN ORTIQ BO‘LGAN YOKI YIRIK GABARITLI BAGAJNI TASHISH UCHUN HAQ TO‘LASH

Agar yo‘lovchida belgilangan bepul tashish normasidan ortiq, nogabarit yoki og‘irligi normadan ortiq bagaj mavjud bo‘lsa, u tashishga faqat belgilangan yig‘imlar to‘langan holda qabul qilinadi. Uch o‘lchov yig‘indisiga ko‘ra 160 sm dan katta va og‘irligi 30 kg dan yoki 32 kg dan (Nyu-Yorkka uchayotgan yo‘lovchilar uchun) ortiq bo‘lgan bagaj nogabarit va og‘irligi normadan ortiq bagaj hisoblanadi.

Normadan ortiq og'irlik uchun, yirik gabaritli va og'ir bagaj o'rinlari uchun stavkalar undiriladi.

Agar bagaj ham yirik gabaritli, ham og'ir bo'lsa, uni tashishga normadan ortiq bagaj uchun yig'imlar hamda ham og'ir, ham yirik gabaritli bagaj uchun yig'imlar undiriladi.

Belgilangan gabarit normalaridan ancha ortiq bo'lgan bagaj o'rinlari - uch o'lchov yig'indisiga ko'ra 203 sm dan katta, og'irligi 45 kg dan ortiq bo'lgan bagaj tashish uchun faqat yuk tarzida qabul qilinadi.

MAYDA HAYVONLAR VA QUSHLARNI TASHISH

1. Uy hayvonlari va qushlarni bagaj tarzida tashish faqat uchish, tranzit, qo'nish mamlakati veterinariya nazorati qoidalariga rioya qilingan holda va veterinariya sertifikati mavjud bo'lgan holda amalga oshiriladi. Yo'lovchi kuzatib bormaydigan hayvonlar yoki katta o'lchamli va noyob turdagi hayvonlar (masalan, yovvoyi hayvonlar, o'rmon hayvonlari, ilonlar va h.k.) tashishga faqat yuk tarzida qabul qilinadi.

2. Samolyotning yo'lovchilar salonida tashishga ruxsat etiladi:

– og'irlik bo'yicha cheklashlarsiz va maxsus yoki normadan ortiq bagaj uchun yig'imlar to'lamasdan ko'r va kar yo'lovchilar uchun yetaklovchi itlarni (kar yo'lovchilar tegishli tibbiy sertifikatga ega bo'lishlari, itga tumshuqband kiydirilgan, bo'ynidan tasma o'tkazilgan va yo'lovchi oyoqlari ostiga bog'lab qo'yilgan bo'lishi lozim);

– og'irligi konteyner (qafas) bilan qo'shib hisoblaganda 8 kg dan oshmaydigan itlar, mushuklar, maymunlar, qushlar va boshqa mayda hayvonlarni.

Istisno tariqasida hayvonlar va qushlarni zich berkiladigan savatlarda, yo'l sumkalarida, havo kirishi uchun teshik ochilgan qutilarda tashishga yo'l qo'yiladi. Qushlarning qafaslari qalin, yorug'lik o'tkazmaydigan mato bilan yopilgan bo'lishi lozim.

3. Og'irligi konteyner bilan qo'shib hisoblaganda 8 kg dan oshadigan hayvonlar va qushlar faqat samolyotning bagaj-yuk bo'limlarida tashiladi.

4. Hayvonlar va qushlarni yo'lovchilar salonida yoki samolyotning bagaj-yuk bo'limida tashiganlik uchun yo'lovchidan tariflarni qo'llash qoidalariga muvofiq haq olinadi va pullik bagaj kvitansiyasi rasmiylashtiriladi (og'irlik qo'llanilayotgan bagaj tarifiga ko'paytiriladi, Toshkent – Nyu-York reysiga esa – har bir o'rin uchun 2 stavka qo'llaniladi).

ESLATMA: ko'r va kar yo'lovchilar uchun yetaklovchi itlar yo'lovchida tegishli tibbiy ma'lumotnoma bo'lgan holda bepul tashiladi.

5. Hayvonlar va qushlarni yo'lovchilar salonida yoki samolyotning bagaj-yuk bo'limida tashiganlik uchun, yo'lovchining qolgan bagajidan qat'i nazar, normadan ortiq bagaj uchun belgilangan qoidalarga asosan haq to'lanadi. Haq summasini hisoblash uchun hayvon (qush) og'irligi konteyner va oziq bilan birga qo'llanilayotgan bagaj tarifiga ko'paytiriladi.

ESLATMA:

Buyuk Britaniya – Buyuk Britaniyaga yoki Buyuk Britaniya orqali uchayotgan reyslarda barcha turdagi hayvonlarni bagaj tarzida tashish taqiqlanadi.

Hindiston – hayvonlar va qushlarni olib kirishga faqat Hindiston aeroportlari yoki bojxona organlarining roziligiga ko'ra (Amritsarga faqat Hindiston Bosh Tashqi savdo uyushmasi yoki Sanitariya-veterinariya xizmatining litsenziyasiga ko'ra) ruxsat etiladi.

Birlashgan Arab Amirliklari – hayvonlar va qushlarni olib kirishga faqat Arab Amirliklarining aeroportlari yoki bojxona organlari roziligiga ko'ra ruxsat etiladi. BAAda o'zi bilan hayvon yoki qush olib kelgan yo'lovchidan har bir quti uchun 50,00 dinor haq undiriladi.

Seul, Istambul – hayvonlar va qushlarni tijorat maqsadlarida olib kirish taqiqlangan.

MAKning xalqaro aeroportlari hamda O'zbekiston aeroportlari

Rekonstruksiya qilinganidan so'ng "Samarqand", "Buxoro", "Urganch" aeroportlari xalqaro aeroport maqomini oldi. Ular Toshkentdan yoki bevosita o'z mamlakatlaridan uchib kelgan chet

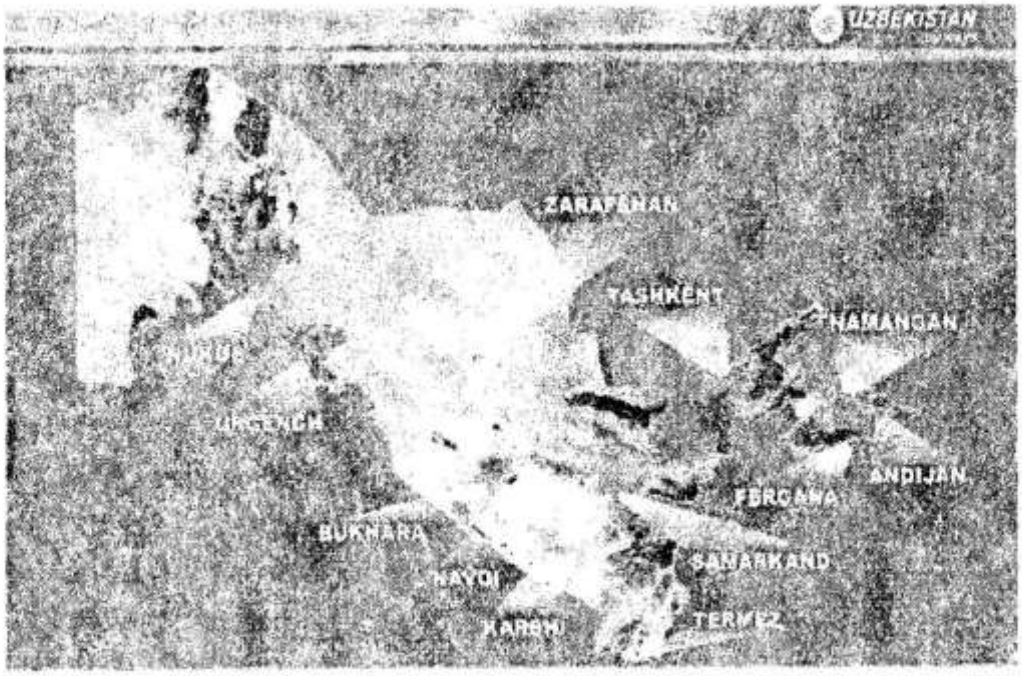
ellik turistlarni qabul qiladi. Masalan, turistlarni Nagoyadan Samarqandga, Londondan – Buxoroga, Miyazakidan Buxoroga, Samarqandga va respublikamizning boshqa shaharlariga tashish dasturlari muvaffaqiyatli amalga oshirildi. Shu shaharlardan A-310, Boing-767 va 757, RJ-85, Tu-154 samolyotlarida Moskva, Ufa, Qozon, Mineralnie Vodi, Novosibirska reyslar amalga oshiriladi. Bu yerga charter yuk reyslarini amalga oshirayotgan Il-76 samolyotlari qo'nadi.

Bu aeroportlar bugun xalqaro andozalar darajasida faoliyat olib borayotganligida MAK bilan hamkorlik qiluvchi chet ellik hamkorlarning ham xizmati katta. Xususan, Buyuk ipak yo'lidagi aeroportlarni modernizatsiya qilish uchun Yaponiya hukumati katta investitsiyalar qildi. Uchish-qo'nish yo'laklari yangilandi, yangi aerovokzallar qurildi, havo harakatini boshqarish sistemalari takomillashtirildi, barcha ishlab chiqarish jarayonlariga ilg'or texnologiyalar joriy etildi. "Termiz" xalqaro aeroportida ham rekonstruksiya ishlari olib borilmoqda.

MAKning barcha xalqaro aeroportlarida yo'lovchilarga yuqori darajada xizmatlar ko'rsatiladi. Shinam va qulay mebel bilan jihozlangan kutish zallari hamda rasmiy delegatsiyalar uchun mo'ljallangan zallar yo'lovchilar xizmatida. Pasport, bojxona va chegara nazorati punktlari uzluksiz ishlaydi. Axborot xizmatlari aviayo'lovchilarning istalgan savoliga to'liq javob berishga hamisha tayyor. Ro'yxatga olish joyida qo'shimcha darchalar o'rnatildi, bagajni transportirovka qilish bo'yicha yangi konveyer sistemalari ishga tushirildi. Ko'rsatiladigan xizmatlar tarmog'i orasida xalqaro telefon aloqasi, chiptalarni sotish va bronlashtirish bor. Sovg'a-salomlar xarid qilmoqchi bo'lgan yo'lovchilarga dyuti-fri do'konlari muntazir. Restoranlar, barlar, bir zumda ovqatlanish va valuta ayirboshlash shoxobchalari mavjud.

O'zbekiston aeroportlar tarmog'i viloyatlar bilan mamlakat poytaxti o'rtasida tez aloqani ta'minlovchi davlat transport infratuzilmasining tarkibiy qismidir.

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK tarkibiga respublikaning viloyat markazlarida joylashgan 11ta aeroport kiradi. Ular havo kemalarini qabul qiladi, ularga yerda texnik va tijorat xizmatlari ko'rsatadi. Biriktirilgan aeroport ham mavjud.



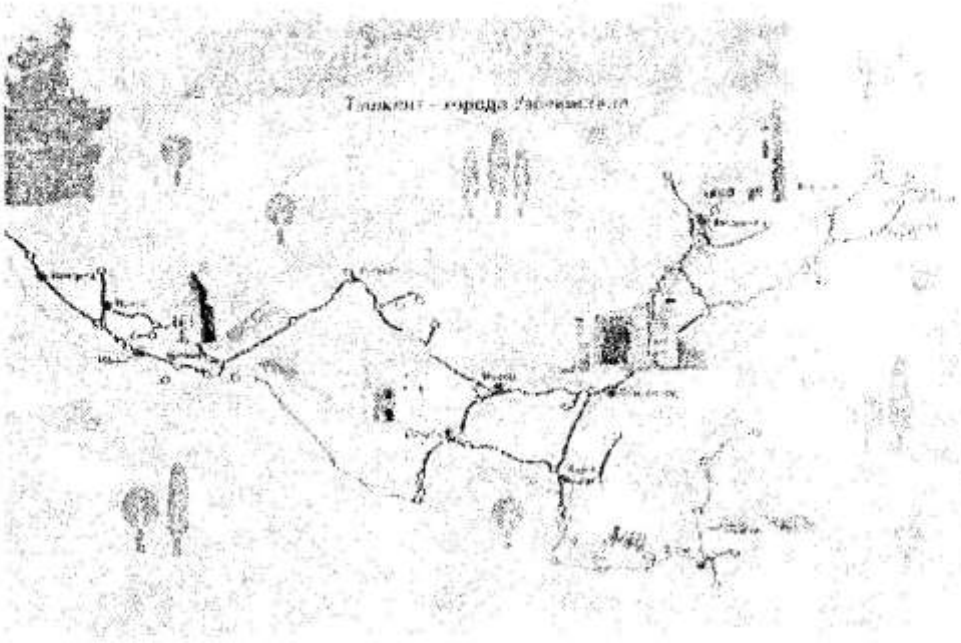
26-rasm. Mahalliy aviaqatnovlar xaritasi.

"Toshkent" aeroporti milliy aviakompaniyaning bosh aeroporti hisoblanadi. U bilan viloyat aeroportlari o'rtasida muntazam havo aloqasi yo'lga qo'yilgan. MAK xalqaro uchishlarining 90% poytaxt aeroporti orqali amalga oshiriladi.

Bu yerda xalqaro uchishlar aerovokzalini rekonstruksiya qilish yakunlanmoqda. Bu aeroportning yo'lovchi o'tkazish qobiliyatini ancha oshiradi va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilaydi. Toshkent turistlarni Yevropadan Janubi-Sharqiy Osiyoga tashish bo'yicha Markaziy Osiyodagi yirik tranzit punktiga aylanadi.

Namangan, Andijon, Qarshi, Farg'ona, Nukus, Qo'qon, Navoiy, Shahrisabz aeroportlarida ham davlat dasturi bo'yicha rekonstruksiya ishlari amalga oshirilmoqda.

Bugungi kunda MAK tarkibiga Uchish kompleksi (UK), Aviatsiya texnikasi kompleksi (ATK), Maxsus aviatsiya ishlari aviakompaniyasi (MAI), Ta'minot markazi (TM), Havo aloqalari bosh agentligi (HABA), "Uzbekistan Airways Technik" aviatsiya korxonasi, Havo harakatini boshqarish markazi (HHBM), Ketring, O'quv markazi (O'M) kiradi.



27-rasm. Toshkent aeroportidan aviaqatnovlar.

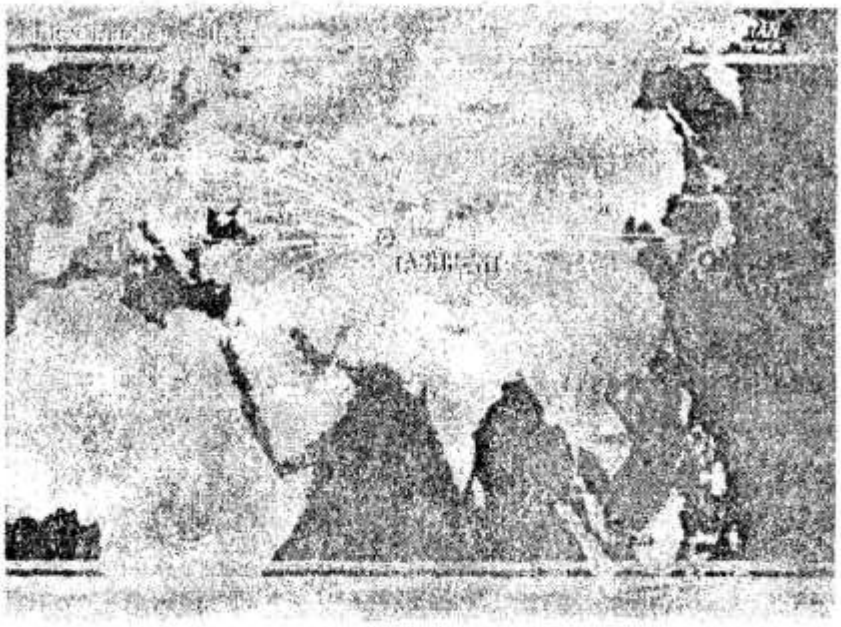
Hozirgi vaqtda "O'zbekiston Havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi jahonning yetakchi aviatashuvchilari qatoridan munosib o'rin egallagan. Aviakompaniyaning xalqaro havo yo'llari Amerika va G'arbiy Yevropadan Yaponiya va Malayziyagacha bo'lgan hududlarni qamrab oladi.

MAK samolyotlar parkida yettitadan ortiq "Boing" bor. "O'zbekiston Havo yo'llari" milliy aviakompaniyasida barcha yo'nalishlar, shu jumladan Xurgada (Misr), Urumchi (Xitoy), Antaliya (Turkiya), Aleppo (Suriya), Dubay (BAA), Utapao (Tayland) kabi ommaviy turistik marshrutlar bo'yicha uchishga litsenziyalarning mavjudligi charter tashuvlari bozorida muvaffaqiyatli ish olib borish imkonini beradi.

O'tgan davrda Toshkent, Samarqand, Buxoro, Urganch, Farg'ona va Navoiy shaharlari aeroportlari modernizatsiya qilindi va bugungi kunda O'zbekistonda 11 ta xalqaro aeroport faoliyat yuritmoqda. Milliy aviakompaniyamiz zamonaviy «Airbus» va «Boing» avialaynerlari bilan ta'minlangan. Ushbu samolyotlar Yevropa, Osiyo, Yaqin Sharq va Shimoliy Amerikaning 50 dan ortiq shaharlariga muntazam parvozlarni amalga oshirmoqda.

Islom Karimov nomidagi «TOSHKENT» xalqaro aeroporti. Yaqin chet el mamlakatlari aeroportlariga qaraganda,

O'zbekiston poytaxtining aeroporti qulay geografik o'rinqa ega, chunki MDH davlatlaridan Janubi-sharqiy Osiyoga, Yaqin Sharqqa, Yevropaga va Amerikaga eltuvchi havo yo'llarining kesishgan nuqtasida joylashgan. «Toshkent» xalqaro aeroporti dunyoning barcha katta shaharlari bilan havo yo'llari orqali bog'langan. U Xalqaro fuqarolar aviatsiyasi tashkiloti ***(ICAO International Civil Aviation Organisation)*** ning ikkinchi kategoryasiga ega bo'lib, turli rusumdagi samolyotlarni qabul qiladi.



28-rasm. Toshkent xalqaro aeroportidan qatnovlar.

«Toshkent» xalqaro aeroporti ikkita – janubiy va shimoliy (ICAO II toifasi) uchish-qo'nish maydoniga, magistral rullash yo'llariga, uzoq va o'rtacha magistral samolyotlari uchun 110 ta turish joylari bo'lgan umumiy maydoni 100 gektarli perronga ega.

Xalqaro aeroport g'arbiy rusxadagi turli havo kemalariga xizmat ko'rsatish bo'yicha ulkan amaliy tajribaga ega. Aerovokzal binolarida 56 ta suyuq kristalli monitorlar o'rnatilgan bo'lib, ularda yo'lovchilar uchun ko'rgazmali ma'lumotlar, shuningdek, tijorat reklamalari namoyish etiladi; naqd pul olish uchun bankomatlar va valuta ayirboshlash shoxobchalari joylashgan.

Aerovokzalning texnika bilan qurollanganligi ham uzoq, ham yaqin xorij yo'lovchilarga xizmat ko'rsatilishiga imkoniyat yaratadi. Yo'lovchilarni ro'yxatga olish bo'yicha avtomatlashtirilgan tizim joriy etilgan, bu esa xizmat ko'rsatish sifatini va madaniyatini ancha yaxshilaydi. Hozirgi paytda "Toshkent" aeroportida elektron chipta tizimi joriy qilingan.

Yo'lovchilarni O'zbekiston hududidagi shaharlarga jo'natish yangi Mahalliy havo yo'llari (Toshkent-3) terminali orqali amalga oshiriladi. Bugungi kunda mahalliy havo yo'llarining aerovokzali soatiga 400 ta yo'lovchini o'tkazish qobiliyatiga ega qulay bino hisoblanadi. Yo'lovchilarni va bagajlarni ro'yxatga olish uchun sakkizta ustun, dorixona, do'kon, ma'lumot xizmati, shaharlararo telefon va boshqalar mavjud.

O'zbekiston mehmonlariga va aholisiga xizmat ko'rsatish uchun aerovokzal binosida qulay mebel bilan jihozlangan katta kutish zallari; tunu kun tartibida ishlovchi pasport, bojxona va chegara nazorati xizmatlari; ma'lumotxonalar; bagajni tashish uchun yangi konveyer tizimlari; xalqaro telefon aloqasi; chipta sotib olish va bronlash kassalari; Duty Free do'konlari; barlar; tez ovqatlanish, valuta ayirboshlash shoxobchalari va boshqalar mavjud.

Biznes va birinchi klass yo'lovchilariga xizmat ko'rsatish uchun WIP (alohida muhim shaxslarga xizmat ko'rsatish uchun) va CIP (yuqori qulaylik) zallari bor. Yo'lovchilarning qulayliklari uchun ularni samolyotgacha va orqaga yetkazib qo'yuvchi alohida, har jihatdan qulay avtobuslar taqdim qilinadi.

«SAMARQAND» xalqaro aeroporti. Samarqand shahri nafaqat O'zbekistonda, balki Markaziy Osiyoda mashhur sayyohlik markazidir. "Samarqand" xalqaro aeroporti Registon, Amir Temur maqbarasi, Ulug'bek observatoriyasi, Shohi Zinda, Imom Buxoriy va boshqa ko'plab tarixiy yodgorliklari bilan butun dunyoga mashhur qadimiy Samarqand shahrining havo darvozasidir.

Hozirgi kunda «Samarqand» aeroporti xalqaro tranzit yo'nalishlar uchun muhim bo'g'inlardan biriga aylanib bormoqda. U qayta ta'mirlangandan so'ng, *ICAO* ning birinchi kategoriyasiga ega bo'lgan aeroport hisoblanib, G'arbda ishlab chiqarilgan turli rusumdagi laynerlarni hamda sharqiy havo kemalarini qabul qilish imkoniyatiga ega bo'ldi.

"Samarqand" aeroporti rekonstruksiyadan keyin hamma xalqaro standartlarga to'g'ri keladi va A310, A320, B757, B767, B777, Il76, Il114 kabi hamma zamonaviy havo kemalarini qabul qiladi. "Samarqand" xalqaro aeroporti dinamik rivojlanayotgan korxona bo'lib, u yiliga 300000 dan ortiq yo'lovchiga xizmat qiladi.

Aeroport soatiga 400 yo'lovchini qabul qilish va xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega. Turkiya, Toshkent, Moskva, Sankt-Peterburg, Simferopol va Qozon shaharlari bilan havo aloqalari ham o'rnatilgan. Bu yerga Yevropa mamlakatlari va Yaponiyadan charter qatnovlar amalga oshiriladi.

«Samarqand» xalqaro aeroporti yo'lovchilarga qulaylik yaratish uchun aeroport aerovokzal majmuasida tibbiy punkt, onalar va bolalar xonasi, CIP va VIP zallari, restoran va bufet, qatnovlar haqida yo'lovchilarga ma'lumot berish tizimi ishga tushirilgan, Wi-Fi, shaharlararo xalqaro aloqa, Duty Free, aviakassa va aloqa bo'limi (pochta) mavjud.

«BUXORO» xalqaro aeroporti 1997-yilda ishga tushirilib, xalqaro maqomga 1999-yilda erishgan, soatiga 150 yo'lovchini qabul qiladi va xizmat ko'rsatadi. Unda keng kutish maydoni, bufetlar, do'konlar, tibbiyot punkti, yuklarni saqlash xonasi, milliy an'analarda bezatilgan VIP va CIP maydonlari mavjud. Buxoro aeroportidan Toshkent, Moskva, Sankt-Peterburg shaharlariga, shuningdek, MDH mamlakatlari va boshqa davlatlarga uchish mumkin. "MDH mamlakatlari orasida yilning eng yaxshi aeroporti" unvoni tashuvlar hajmi borasida 2012-yilda besh yuz ming nafargacha yo'lovchiga xizmat ko'rsatgan "Buxoro" xalqaro aeroportiga topshirildi.

«URGANCH» xalqaro aeroporti. Fuqaro aviatsiyasi «Aeroport» Assotsiatsiyasining «MDH davlatlari bo'yicha yilning eng yaxshi aeroporti» tanlovida 2012-yilda «Ishlab chiqarishga qo'shgan salmoqli hissasi uchun» nominatsiyasi g'olibi bo'ldi. «Urganch» xalqaro aeroporti soatiga 300 nafar mijozga xizmat ko'rsatish imkonini beruvchi, barcha qulayliklarga ega yo'lovchilar uchib kelish zali foydalanishga topshirilgan. Unda kutish maydoni, tibbiyot punkti, barlar, kafe, valuta ayirboshlash shoxobchasi, suvenirlar do'koni mavjud. Aeroportdan Toshkent, Moskva

shaharlariga va dunyoning boshqa mamlakatlariga uchib borish mumkin.

«NAVOIY» xalqaro aeroporti. «Navoiy» xalqaro aeroporti 1962-yilda barpo etilib, 2007-yilda qayta modernizatsiya qilinib ta'mirlandi. "Navoiy" xalqaro aeroporti Markaziy Osiyoning markazida joylashgan yangi logistika markazidir. U O'zbekistonning va Markaziy Osiyo mamlakatlarining markazida hamda Frankfurt, Milan, Dubay, Hindiston, Shanxay va Inchyondagi dunyoning yirik aviatsiya tarmoqlaridan 6 soatlik parvozdan kam bo'lmagan masofada joylashgan, hozirda u yanada raqobatbardosh Yevropa va Osiyoni bog'lab turuvchi hududiy logistika markaziga aylanib bormoqda.

Hozirgi kunda aeroport yuk tashishlar bilan birgalikda yo'lovchilarni ham tashish imkoniyatiga ega bo'ldi. Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchun zamonaviy aerovokzal, VIP - yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish zali, ona va bola xonasi, bufet, tibbiyot punkti, aloqa va transport xizmatlari mavjud.

"NAMANGAN" xalqaro aeroporti. Bugungi kunda Namangan xalqaro aeroporti "O'zbekiston havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasining (MAK) IV – sinfiga mansub tarkibiy bo'linmasi hisoblanadi. Aeroport kecha - kunduz rejimida ishlovchi, Toshkent va boshqa yo'nalishdagi harakatlanayotgan havo kemalariga "zaxira" aeroporti hisoblanib, jahonda barcha turdagi XK ga xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega.

Bular Il-76, B-767, B-757, B-737, A-310, A-319, A-320, A-321, Tu-214, Tu-154, Tu-134, Il-114, RJ-85, An-12, An-24 va boshqa turdagi samolyotlar.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 23.09.2013-yildagi 263-sonli "Andijon, Namangan, Farg'ona, Qarshi va Termiz aeroportlaridan xalqaro parvozlarni bajarishi" haqidagi farmoniga asosan, Namangan aeroportiga "Xalqaro aeroport" maqomi berildi.

Namangan aeroportidan mamlakatimiz poytaxti Toshkent shahridan tashqari, Rossiyaning Moskva, Sankt-Peterburg, Yekaterinburg, Novosibirsk, Krasnoyarsk, Krasnodar va Nijniy Novgorod shaharlariga qatnovlar bajarilmoqda.

Aerovokzalning xizmat ko'rsatish qobiliyati soatiga 200 yo'lovchini tashkil etadi.

"NUKUS" xalqaro aeroporti. "O'zbekiston havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasining tarkibiy bo'linmasi bo'lib, Qoraqalpog'iston Respublikasining poytaxti Nukus shahridan tashqarida, uning shimoliy qismida joylashgan. Aeroportdan respublika ichidagi, shuningdek, xalqaro yo'nalishlar bo'yicha muntazam yo'lovchi qatnovlari, charter yuk tashuvlari bajariladi. Aerovokzal bir soatda 200 tagacha yo'lovchiga xizmat ko'rsatadi.

"TERMIZ" xalqaro aeroporti. «Termiz» aeroporti «O'zbekiston havo yo'llari» Milliy aviakompaniyasi tarkibiga kiradi. «Termiz» aeroporti 1 soatda 100 ta aviayo'lovchilarga xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega.

«Termiz» aeroporti kecha-kunduz davomida ishlaydi va barcha turdagi, ya'ni Sharqda va G'arbda ishlab chiqarilgan turli (jumladan, A-320, A-310, Boing 737, 757, 767, Il-114, Il-76) rusumli havo kemalari va barcha turdagi vertolyotlarni qabul qiladi.

"ANDIJON" xalqaro aeroporti. "O'zbekiston havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasining tarkibiga kiradi. Andijondan mahalliy va xalqaro (MDH) liniyalari bo'yicha doimiy Moskva, Sankt-Peterburg, Toshkent yo'nalishidagi qatnovlari bajariladi. Aerovokzal kompleksining yo'lovchi qabul qilish salohiyati soatiga 200-250 yo'lovchini tashkil qiladi.

Yo'lovchi va mijozlarga xizmat ko'rsatish uchun aeroportda: yo'lovchilar uchun kutish zali, transit yo'lovchilar uchun kutish zali, xalqaro liniyalar (MDH) yo'lovchilari uchun uchish-qo'nish zali, onalar va bolalar xonasi, tibbiy maskan, pul ayirboshlash shoxobchasi, bar, yuk ombori, chegara, bojxona va aviatsiya xavfsizligi nazorati xizmatlari, rasmiy delegatsiyalarga xizmat ko'rsatish zali xizmat ko'rsatmoqda.

"QARSHI" xalqaro aeroporti. "Qarshi" xalqaro aeroporti davlat unitar korxonasi O'zbekistonning janubiy qismidagi Qashqadaryo vohasida, Pomir-Oloy tog' tizmalarining g'arbiy yonbag'rida joylashgan Qashqadaryo viloyatining (viloyat hududi 28,6 ming km^2 ni tashkil qiladi, iqlimi kontinental, quruq, ba'zi joylarda subtropik) havo darvozasi hisoblanadi. Aeroport Qarshi shahrining janubi-g'arbiy tomonida joylashgan.

Aerovokzalning o'tkazish qobiliyati soatiga 200 kishini tashkil qiladi. Aerovokzal binosida uchib ketish uchun 2 ta sektor (mahalliy va xalqaro aviayo'llar) va uchib keluvchilar uchun zal mavjud. Ona va bola xonasi, bagaj pavilyoni, tranzit zali, kutish zali va oshxona faoliyat yuritadi.

"FARG'ONA" xalqaro aeroporti. Hozirda "O'zbekiston havo yo'llari" MAK tarkibiga kiradigan "Farg'ona" xalqaro aeroporti 1938-yilda tashkil topgan va dengiz sathidan 604 metr balandlikda joylashgan. Bugungi kunda aeroportdan O'zbekiston shaharlari Toshkent va Buxoroga, Rossiyaning Moskva (Vnukovo va Domodedovo aeroportlariga) hamda Sankt-Peterburg, Qozon, Krasnodar, Novosibirsk shaharlariga muntazam yo'lovchi qatnovlari bajariladi. Umum e'tirof etilgan aviatsiya standartlariga muvofiq, yo'lovchilarga aviatashuvlar bilan bog'liq butun xizmat ko'rsatish kompleksi ko'rsatilmoqda: joylarni bronlash va sotish, qatnovga ro'yxatdan o'tkazish. Zamonaviy jihozlar o'rnatilganligi tufayli bojxona va chegara nazoratidan o'tish jarayonlari ancha tez amalga oshiriladi.

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK tariflari va unda ro'yxatdan o'tish tartibi

"O'zbekiston Havo yo'llari" aviakompaniyasida normal (yillik) va maxsus (imtiyozli) tariflar amal qiladi. Odatda aviakompaniyaning ekonom-klass, biznes-klass va birinchi klass bo'yicha barcha reyslarida normal yillik tarif qo'llaniladi. Imtiyozli tariflar ekonom-klass o'rinlarini bronlashtirishda, ba'zan biznes-klassda ham amal qiladi.

AEROPORT YIG'IMI

Qoida tariqasida, rivojlanayotgan mamlakatlarning aeroportlarida u yerdan uchish chog'ida undiriladi. Mazkur yig'im chipta qiymatiga kirmaydi. Odatda aeroport yig'imi miqdori 8-25 dollar atrofida bo'ladi.

AXBOROT XIZMATI

Axborot olish uchun telefon raqami – 56-38-37.

Aeroportning axborot xizmati – 54-99-19.

IMTIYOZLI TARIFLARNING ASOSIY TURLARI

Ekskursiya, PEX, APEX, Super PEX, yoshlar, pensiya va oilaviy tariflar.

Har bir imtiyozli tarifni qo'llash shartlari mavjud. Imtiyozli tarif servis sifatiga ta'sir etmaydi: yo'lovchi ekonom-klass salonida o'rin oladi va ushbu klass bo'yicha ko'rsatiladigan xizmatlardan to'liq foydalanadi.

TARIFLARNI QO'LLASH SHARTLARI

Tarif darajasi qancha past bo'lsa, yo'lovchi uchun cheklashlar shuncha ko'p bo'ladi (chiptaning qat'iy amal qilish muddati, uchish sanasini o'zgartirish imkoniyatining, shuningdek foydalanilmagan chipta uchun pulni to'liq yoki qisman qaytarib olish shartlarining cheklanganligi).

"EKSKURSIYA" TARIFI

Marshrut yo'nalishiga qarab tarifning amal qilish muddati belgilanadi: yarim yil, uch oy va bir oy. Agar yo'lovchi chiptadan uchishdan kechi bilan uch kun oldin bosh tortsa, qoida tariqasida, chipta jarimasiz qaytarib berilishi mumkin, ammo "O'zbekiston Havo yo'llari" taksasi (1 dollar) ushlab qolinadi.

"REX" TARIFI

Amal qilish muddati – ikki, uch yoki to'rt oy, uchish va qo'nish sanasi bronlashtirish paytida ko'rsatiladi. Uchishdan kechi bilan bir kun oldin bosh tortilgan holdagina chipta qaytarilishi mumkin. Bu holda yo'lovchiga mazkur yo'nalishda belgilangan miqdorda jarima solinadi va chiptaning qolgan summasi qaytarib beriladi. Uchish kuni yoki undan keyin uchishdan bosh tortgan yo'lovchiga chipta puli qaytarilmaydi. Agar uchish yoki qo'nish sanasi o'zgarganligi to'g'risida kompaniyaga o'z vaqtida xabar berishga ulgurmagan va o'rinni saqlab qolmoqchi bo'lsangiz, aviachiptaning amal qilish muddati davomida chiptani yuqoriroq tarif bo'yicha qayta bronlashtirishni so'rashingiz mumkin. Bu holda tariflar o'rtasidagi tafovutni qoplashingiz lozim.

"AREX" TARIFI

Turli yo'nalishlarda amal qilish muddati har xil. Masalan, Toshkent –Parij – Toshkent marshrutida chipta uchish va qo'nish sanasi ko'rsatilgan holda, uchishdan kechi bilan 14 kun oldin sotib olinadi. Agar siz chiptani uchishdan 15 kun oldin sotib olgan va

ertasiga undan voz kechgan bo'lsangiz, aviakompaniya sizdan 125 AQSH dollari miqdorida jarima undiradi. Bu holda ham siz chiptani yuqoriroq tarif bo'yicha qayta bronlashtirishingiz mumkin. Uchish yoki qo'nish sanasi kechi bilan 14 kun oldin o'zgargan holda siz jarima to'laysiz yoki yuqoriroq tarif bo'yicha chiptani qayta bronlashtirasiz.

"YOSHLAR" TARIFI

Amal qilish muddati yo'nalishga bog'liq. Tarifdan 12-28 yoshdagi istalgan yo'lovchi foydalanishi mumkint. Foydalanilmagan chipta uchun haqning to'liq yoki qisman qaytarilishi yo'nalishga bog'liq.

"PENSIYA" TARIFI

Amal qilish muddati, qoida tariqasida, ikki oy. Chipta pensiya guvohnomasini taqdim etgan 54 yoshdan katta shaxslarga rasmiylashtirilishi mumkin.

"OILAVIY" TARIFI

Amal qilish muddati – 2 oy. Kamida uch kishidan iborat oilaga taqdim etiladi. Ma'lum yo'nalishlarda amal qiladi.

BOLA UCHUN CHIPTA

Ikki yoshga to'lmagan bolalar uchun xalqaro chiptaning qiymati qo'llanilayotgan tarifning 10% ni tashkil etadi (alohida o'rin hamda bagajni bepul olib o'tish huquqi berilmaydi).

Ikki yoshga to'lmagan bolalarni kattalar kuzatib borishlari lozim. Bir katta yoshdagi yo'lovchi ikki yoshga to'lmagan bitta bolani alohida o'rinsiz bepul olib o'tishi mumkin. Ikki yoshga to'lmagan ikkinchi va keyingi bolalarga aviachiptalar 2 yoshdan 12 yoshgacha bo'lgan bolalar uchun belgilangan tartibda, alohida o'rin berilgan holda rasmiylashtiriladi.

Agar bola bir o'zi, kuzatuvchisiz uchayotgan bo'lsa, MAK Havo aloqalari bosh agentligi kassalarida maxsus deklaratsiya to'ldiriladi. Chet elga kuzatuvchisiz uchayotgan 18 yoshga to'lmagan shaxsga ota-onasi, vasiylari va shu kabilarning notarial tartibda tasdiqlangan roziligi taqdim etilishi shart.

HAYVONLARDA TASHISH

Hayvon bilan uchish niyatida bo'lgan yo'lovchi bu haqda chiptani bronlashtirish paytida xabar berishi lozim. Bir yo'lovchi ikkitagacha hayvonni olib o'tishi mumkin. Muayyan tur va zotga

mansub hayvonni olib kirishga ruxsat bor-yo'qligi to'g'risidagi barcha masalalar uchish mo'ljallangan mamlakat vakolatxonasida hal qilinadi. Tegishli bagaj o'rinlari soni turli samolyotda har xil. Hayvonni tashish bepul bagaj limitiga kirmaydi va unga haq ro'yxatdan o'tish zalidagi normadan ortiq bagaj kassasida to'lanadi.

CHIPTADA NIMALAR YOZILGAN

"O'zbekiston Havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi kodi ikkita lotincha harf – HY bilan belgilanadi. Ushbu indeks yonida reys raqami ko'rsatiladi.

Shu yerda uchish va qo'nish sanasi ham ko'rsatiladi (yoki sana ochiq qoldiriladi), shuningdek chiptaning amal qilish muddati (agar bo'lsa), u berilgan sana va joy qayd etiladi.

Uchish vaqti doim mahalliy vaqt bo'yicha ko'rsatiladi.

Chiptada bagajni bepul olib o'tish normasi ham qayd etiladi. U xizmat ko'rsatish klassi va yo'nalish bilan belgilanadi. Qoida tariqasida, birinchi klassga 40 kg, biznes-klassga – 30 kg, ekonom-klassga – 20 kg bagajni bepul olib o'tish ruxsat etiladi.

Bagaj tarzida har qanday shakldagi buyumlarni olib o'tish mumkin, faqat ular og'irlik va gabarit bo'yicha normalarga (uch o'lchov yig'indisi bo'yicha 160 sm) mos kelsa bas.

Ammo istisno holatlar ham mavjud: ayrim mamlakatlarga, masalan, AQSHga bagaj olib o'tish normasi – ikki o'rin, bunda har bir o'rinning uch o'lchov yig'indisi 158 sm dan, og'irligi – 32 kg dan oshmasligi lozim.

Bepul bagajning aniq limitini albatta aniqlab olish kerak.

Yo'lovchi ro'yxatdan o'tkazish boshlanishiga yetib kelishi, ya'ni uchishdan 2-2,5 soat oldin aeroportda hozir bo'lishi lozim. Yo'lovchilarni ro'yxatdan o'tkazish uchishdan 40 daqiqa oldin yakunlanadi. Bojxona nazoratidan o'tish ro'yxatdan o'tkazishga kirmaydi, shu bois mazkur taomilga qo'shimcha vaqt ajrating.

RO'YXATDAN O'TISH UCHUN

Chipta, viza qo'yilgan pasport yoki turistik vaucher, zarur holda – qo'nish mamlakatiga kirish uchun asos beruvchi boshqa hujjatlar taqdim etiladi.

Ro'yxatdan o'tgan yo'lovchiga qo'nish taloni beriladi. Samolyotga chiqishda yo'lovchi shu talonni ko'rsatadi. Talon koreshogini manzilga yetguncha saqlash lozim. Ro'yxatga olish

paytida salondagi o'rningiz raqami aytiladi. Siz o'zingizga ma'qul joyni – deraza yonini yoki yo'lakka yaqin o'rinni tanlashingiz mumkin.

"O'zbekiston Havo yo'llari" reysларida chekilmaydi. Homilador ayollarga tug'ishdan oldingi oxirgi to'rt hafta ichida uchish tavsiya etilmaydi. Ammo uchishni kechga surish mumkin bo'lmasa, ayolda shifokordan bir hafta oldin olingan uning uchishga dosh berishini tasdiqlovchi ma'lumotnoma bo'lishi lozim.

Bir haftaga to'lmagan yangi tug'ilgan chaqaloqlar tashilmaydi. Jajji (bir haftadan ikki yoshgacha) yo'lovchilar uchun onasining pasportidagi tegishli yozuv uchishga hujjat bo'lib xizmat qiladi.

BAGAJNI RO'YXATDAN O'TKAZISH

Yo'lovchi bor bagajini taqdim etadi.

Bepul bagajdan tashqari qo'l yukini olib o'tish mumkin. Qo'l yuki tortib ko'rilmaydi. Asosiy bagajdan tashqari og'irligi 5-7 kg dan, gabaritlari – uch o'lchov yig'indisiga ko'ra 115 sm dan oshmaydigan sumka bo'lishi murakkab. Qo'l yuki tarzida belgilanadigan boshqa buyumlar chiptada ko'rsatilgan. Mazkur ro'yxatdan o'tkazilmaydi va uning uchun yo'lovchining o'zi javobgar bo'ladi.

PASPORT NAZORATI

Pasport, viza va chiqish taloni taqdim etiladi.

Kuzatuvchisiz sayohat qilayotgan boladan ishonchnoma so'raladi. Unda OVIR bergan pasport ham bo'lishi lozim. Pasportga chegaradan kesib o'tilganligini tasdiqlovchi shtamp bosiladi.

Tayanch iboralar: tashish, shartnoma, aviachipta, maxsus tarif, xalqaro reys, konvensiya, uchish kuponi, ICAO, IATA, Assambleya, Aeronavigatsiya, fuqaro aviatsiyasi, bagaj kvitansiyasi, yo'lovchi chiptasi, aviayuk hujjati, avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi (ABT), elektron aviachipta, bronlash tizimi, «Amadeus» va «Galileo» bronlashtirish tizimlari, bronlashtirish kompyuter tizimi «Abacus», «Sirena-3» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi, kengaytirilgan xizmatlar to'plami (GETS-Gabriel), agentstva kuponi, yo'lovchi kuponi, elektron aviachipta, chop etilgan tariflar, tranzit aviachiptalar, nusxa ko'chiriladigan avtomatik chipta (TAT), chiqish talonli avtomatik kupon chipta (Automated Ticket/Boarding Pass), qo'lda yozishga mo'ljallangan

chipta (Manual Issued Ticket), IATA neytral blankalari, ovqatlanish, servis, xizmat ko'rsatishni tashkil qiluvchilari, servisning ijtimoiy yondashuvi, ratsion, mikroto'lqinli pechlar, ovqatning kaloriyalilik darajasi, tibbiy taomlar, go'shtsiz (vegetariancha) taomlar, diniy taomlar, bolalar taomlari, portativ kompyuterlardan foydalanishga ruxsat, kreslo-karavotlar, telefon orqali ro'yxatdan o'tish, shtrix kodli chiqish taloni.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Xalqaro uchishlarning huquqiy hujjatlariga nimalar kiradi?
2. Ichki aviatashuvlar nima?
3. Tashqi aviatashuvlarni tavsiflab bering.
4. Varshava konvensiyasining mohiyati nimada?
5. Qanday hujjatlar tashish hujjatlariga kiradi?
6. Qaysi hollarda tashuvchi yo'lovchini tashishdan bosh tortishi mumkin?
7. Havoda yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnomaning mohiyati nimada?
8. ICAO xalqaro tashkiloti qanday funksiyalarni bajaradi?
9. IATA xalqaro tashkiloti qanday funksiyalarni bajaradi?

Mavzu bo'yicha test savollar:

1. Tashish davri-...

A) yo'lovchi aeroport perroniga havo kemasiga chiqish uchun kirgan paytdan boshlab u perronni tashuvchining vakolatli shaxslari kuzatuvida tark etgunga qadar davri?

B) jo'nash joyi, borish manzili hamda barcha qo'nish joylari bir davlat hududida joylashgan bo'lib, havoda yo'lovchi va yuk tashish?

D) jo'nash joyi va borish manzili ikki davlat hududida; agar boshqa davlat hududida qo'nish nazarda tutilgan bo'lmasa, bir necha davlat hududida joylashgan havoda yo'lovchi va yuk tashishdan iborat?

E) bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalarga binoan boshqa tashkilotga topshirilgunga qadar davrga aytiladi?

2. Perron-bu...

A) fuqaro aerodromning yo'lovchilar chiqishi va tushishi, bagaj, yuk va pochtani yuklash va tushirish, shuningdek boshqa xizmat ko'rsatish turlari uchun havo kemalarini joylashtirishga mo'ljallangan uchish maydonining qismiga tushuniladi?

B) yo'lovchi aeroport perroniga havo kemasiga chiqish uchun kirgan paytdan boshlab u perronni tashuvchining vakolatli shaxslari kuzatuvida tark etgunga qadar davri?

D) jo'nash joyi, borish manzili hamda barcha qo'nish joylari bir davlat hududida joylashgan bo'lib, havoda yo'lovchi va yuk tashish?

E) bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalarga binoan boshqa tashkilotga topshirilgunga qadar davrga aytiladi?

2. Xalqaro aviatashuvlar ta'rifi, aviatashuvchilar tomonidan havoda yo'lovchi va bagaj *tashish tartibi*, *tashish shartnomasini tasdiqlovchi* asosiy tashish hujjatlari, tashuvchining javobgarligi tartibi, ushbu konvensiyaga davlatlarning qo'shilishi tartibi[8] qaysi shartnomaga keltirilgan?

A) Varshava konvensiyasidir.

B) Gaaga dekloratsiyasi.

D) Monreal konvensiyasi.

E) Gvatemala bayonnomasi.

3. Qaysi hujjatga binoan xalqaro reyslarda yo'lovchining hayoti va sog'lig'i uchun tashuvchining javobgarligi aksariyat hollarda 10 000 (10 ming)AQSH dollari bilan chegaralanadi?

A) Varshava konvensiyasidir.

B) Gaaga dekloratsiyasi.

D) Monreal konvensiyasi.

E) Gvatemala bayonnomasi

---

[8] Qarang: Варшавская «Конвенсия для унификации некоторих правил, касающихся международних воздушних перевозок», принятая в 1929 г.

4. Fuqaro aviatsiyasi xalqaro tashkiloti qachon kuchga kirgan?

A) 2003-yil 4-noyabrda

B) 2004-yil 5-oktabrda

D) 2005-yil 6-sentabrda

E) 2006-yil 7-avgustda

5. Agentlik kuponi nechi yil arxivda saqlanadi?

A) 3 yil

B) 4 yil

D) 5 yil

E) 6 yil

4-MAVZU. TURISTLARGA TEMIR YO'L TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

4.1. Temir yo'llarning paydo bo'lish tarixi.

4.2. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyati.

4.3. Turizmda temir yo'l xizmatidan foydalanish.

4.4. Zamonaviy turizmni rivojlantirishda temir yo'l transportining o'rni.

4.5. Dunyodagi eng yaxshi temir yo'l sayyohlik yo'nalishlari.

4.6. «O'zbekiston Temir yo'llari» AJ tomonidan yo'lovchilar tashish.

4.7. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyatining turizm bozoridagi xizmatlari.

4.1. Temir yo'llarning paydo bo'lish tarixi

O'zbekistonga birinchi marta Orenburgdan Toshkentgacha temir yo'lni qurish zaruriyati 1874-yili maxsus temir yo'l komissiyasi tomonidan ta'kidlab o'tilgan edi. Strategik fahmlarga ko'ra temir yo'lni Kaspiy dengizning sharqiy qirg'og'idan o'rtaosiyo cho'llari ichkarisi Qizil-Arvat, Ashxobod va keyingi manzillargacha qurishga qaror qilindi.

Kaspiyorti temir yo'lini barpo qilish 1880-yil noyabr oyida boshlandi. 1885-yil temir yo'l Ashxobodga, 1886-yil Charjouga yetib keldi. 1888-yil may oyida Amudaryo orqali 30 ta ko'priklarning qurilishi bilan Samarqandga temir yo'l harakati ochildi. 1885-yilda Kaspiyorti temir yo'lining boshlang'ich punkti Mixaylovsk ko'prfazidan Uzun-Adadga, 1896-yilda esa katta kemalarning kelishini ta'minlash maqsadida Krasnovodsk (hozirgi Turkmanboshi)ga ko'chirildi.

1899-yilda Ursatevsk (hozirgi Hovost) stansiyasidan 2 ta yo'l tashkil qilindi: Toshkentgacha va Farg'ona vodiysidan Andijonga.

1899-yilda Kaspiyorti temir yo'li Yo'l xabarlari vazirligi ixtiyoriga berildi va Samarqand-Andijon liniyalari yo'llari bilan qo'shilgandan keyin Sirdaryo, Samarqand, Farg'ona, Kaspiyorti hududlari va Buxoro xonligi hududidan o'tadigan O'rtaosiyo nomini oladi. Temir yo'lning umumiy uzunligi 2354 verstni tashkil qiladi.

Foydalanish jarayonining ilk bosqichlarida uning o'rni, birinchi navbatda, siyosiy va harbiy sohalarda kasb etgan bo'lsa, qadam-baqadam tijorat sohasida ham oshib bordi. 1887-yildan 1900-yilgacha yuk ayirboshlash 7.3 barobarga ortdi. O'rta Osiyodan paxta, quruq meva, ipak va qorako'l kabi mahsulotlarni olib chiqish keskin oshdi. O'z o'rnida, Rossiyadan gazlama, shakar, metall va boshqa ishlab chiqarish mahsulotlarini ko'proq olib chiqa boshladilar. Rossiya bozorlariga olib chiqish uchun ochilgan imkoniyatlar ta'siri ostida O'rta Osiyo mamlakatlarida ishlab chiqarish hajmini o'sishi kuzatildi., sanoatning alohida turlari rivojlana boshladi, birinchi navbatda paxta tozalash sanoati bo'ldi. Temir yo'lning paydo bo'lishi Rossiyaning Afg'oniston va Fors bilan savdoning rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi. Agar 1896-1900-yillarda rus-afg'on savdo yukayirboshlashi 2.7 mln.rublni tashkil etgan bo'lsa, 1906-1910-yillarda 5.08 mln., 1911-yilda esa 10.6 mln.ni tashkil etar edi. Temir yo'lning mavjudligi Forsning sharqiy hududlari va fors-rus savdosi rivojlanishiga ham ta'sir ko'rsatdi.

Yuklarning asosiy oqimi Krasnovod porti va Ashxobod orqali Rossiyaning ovropa hududlariga va Aleksandrovsk porti orqali Forsga va Merv (hozirgi Mari), Kerki, Kalif shaharlari orqali Afg'onistonga o'tgan. Strategik tomondan temir yo'l Merv-Kushka liniyalari orqali janubiy chegaraga chiqishni ta'minlagan. 1900-yilgacha asosiy liniyalar qurib bitkazilgan: Krasnovodsk-Toshkent, Chernyaevo-Andijon (harakat 1899-yilda ochilgan), Merv-Kushka (1900). Qurilish Qoraqum sahrosining qiyin sharoitlarida harbiy qismlar tomonidan amalga oshirilgan. Quruvchilar ilk bor jahon tajribasida suvsiz sahro va uchar qum sharoitida temir yo'l qurish imkoni borligini tasdiqlab berishdi. Qurish tajribasi bundan keyin Sahroi Kabirda temir yo'l qurilishda va loyihalashtirishda qo'llandi.

Rels yo'li uzunlining doimiy ortishi va hudud hayotida uning o'rni o'sishiga qaramasdan, mamlakat temir yo'l tizimi bilan bog'liq

bo'lmaganligi sababli yo'l "orol" bo'lib qolmoqda edi. Krasnovodskda yuklarni tushirib kemalarga olib o'tish zaruriyati qo'shimcha noqulayliklarni tug'dirardi va ularning yetkazib berish muddatlarini cho'zishga olib kelardi. Shu sababli, tabiiyki, Rossiyani O'rta Osiyo hududlari bilan bog'laydigan yangi temir yo'l qurish masalasi ko'p marotaba ko'tarilgan edi.

Bunday loyihalardan bir nechtasi olg'a surilgan edi, biroq 1900-yilda Orenburg-Toshkent yo'nalishi tanlandi. Yo'lning qurilishi 1901-yilda ikkala tomondan boshlandi. 1906-yil yanvar oyida temir yo'l ishga tushib, O'rta Osiyo uchun Markaziy Rossiyaga to'gridan-to'g'ri yo'l ochildi.

1913-yilga kelib harakatlanuvchi tarkibda 531 ta parovoz, 7953 ta yuk va 495 ta yo'lovchi vagonlar mavjud edi. Temir yo'lda depo, Toshkentda temir yo'l ustaxonasi qurildi, 25 ta bilim yurti ochildi. Barcha temiryo'l liniyalarining uzunligi 2740 km ni tashkil etdi. Temir yo'lning texnik jihozlanishi past darjada edi: harakatlanuvchi tarkib O,SH, N rusumli kamquvvatli parovozlar va vint tirkamali va qo'l tormozli ikki o'qli yog'och vagonlar bilan berilgan edi; yo'lga yog'och shpala va qum asosli yengil turdagi relslar qo'yilgan edi; nomukammal signalizatsiya va aloqa(jezl tizimi va telegraf) tizimlari ishlatilgan; temir yo'l stansiyalari yetarli rivojlanmadi. Peregonlar sutkasiga 2 juftdan 12 juftgacha massasi 600 tonnadan ortiq bo'lmagan poyezdlarni o'tkazardi, uchastka tezligi soatiga 13 km ni tashkil etardi.

Sovet hukumati davrida O'rta Osiyo temir yo'llari O'zbek SSR, Turkman SSR, Tojik SSR, qisman Qirg'iz SSR temir yo'llari tarmoqlarini birlashtirar edi. Temir yo'l boshqarmasi Toshkentda joylashgan edi.

O'tgan asrning 20-yillarida va undan keyinroq O'rta Osiyo temir yo'llarida qayta qurish ishlari olib borildi.Yangi liniyalar qurildi: Amudaryo-Termiz (1925), Termiz-Jarqo'rg'on va Farg'ona-Qizil-Qiya (1926), Andijon-Tentyoqsoy (1927), Jarqo'rg'on-Dushanbe, Dushanbe-Yangi bozor, Asaka-Shahrixon, Qorasuv-O'sh, Jalolobod-Ko'k yong'oq (1928-1932-yillar), Konibodom-Sho'rob (1933), Uchqo'rg'on-Toshko'mir (1935).

Ikkinchi Jahon urushi yillarida temir yo'l O'rta Osiyoni Kavkaz va SSSR markazi bilan aloqani ta'minlar edi. Uning

o'tkazuvchanlik salohiyatini sezilarli darajada oshirish, joylarda noyob materiallar va ehtiyot qismlarini ishlab chiqarish choralari ko'rildi. Qisqa muddat ichida Toshkent-Angren (1941-1945) va Amudaryo-Dushanbe liniyalarida 9 ta cho'yan quyish va 3 ta po'lat quyish sexlari qurildi.

Urushdan keyingi yillarda hozirgi O'zbekiston hududida yangi temir yo'l uchastkalari qurildi: Salar-Barraj (1947), Charjou-Qo'ng'irot (1957), Navoiy-Uchquduq va Jizzax-Sirdaryo (hozirgi Mehnat) (1962), Keles-O'zbekiston (1966), Barraj-Hojikent (1967), Superfosfat (hozirgi Maroqand)- Qashqadaryo (1970), Termiz-Qo'rg'on-Tobe (1974), Naymanko'l-Nukus (1975), Nukus-Chimboy (1980).

1963-yildan beri Kavkazorti temir yo'li bilan bog'laydigan parom kechuvi faoliyat olib bormoqda, bu yuklarni vagonlardan tushirmasdan yetkazish imkonini beradi.

Qo'ng'irot Beyneu (408 km) muhim temir yo'l liniyasi hisoblanadi, uning 1972-yilda ishga tushirilishi natijasida O'rta Osiyo SSSRning ovropa qismiga chiqish imkonini oldi. Bu liniyaning ekspluatatsiya qilish tajribasi uning muhim ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatdi. 1990-yilda 1 mlrd tonna yuk va 1.3 mln yo'lovchilar bu yo'l orqali tashildi. 1982-yilda Termiz shahrida Hayraton ko'prigi Amudaryo ustida O'zbekiston va Afg'onistonni bog'lab turuvchi xalqaro ko'prik avtomobil-temir yo'l ko'prigi ishga tushirildi, bu o'z o'rnida Afg'oniston bilan transport-iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga yordam berdi.

1931-yilda O'rta Osiyo temir yo'lida Ashxobod-Dushak va Ashxobod-Bami uchastkasida jahon tajribasida ilk bor teplovoz orqali tortiladigan muntazam yo'lovchi va yuk tashish boshlandi. 1974-yilda yo'l SSSR temir yo'l tarmog'ida birinchi bo'lib teplovoz orqali tortishga butunlay o'tib ketdi.

1933-yilda vagon xizmati va vagon uchastkalari tashkil qilindi, 1935-yilda Ashxobod, Charjou, Qarshi, Termiz, Hovost stansiyalarida vagon ta'mirlash punktlari va Kogon, Qo'qon va Samarqand stansiyalarida vagon depolari qurildi. Vagonlarni ishlab chiqarish, ta'mirlash texnikaviy bazasini takomillashtirish boshlandi. 1980-yillar oxiriga kelib temir yo'lda zarur texnik uskunalar,

texnologik uskunalar va mexanizmlar bilan jihozlangan 16 ta vagon deposi faoliyat olib borar edi.

To'qimachi, Andijon, Ashxobod stansiyalarida yo'lovchi vagonlarni ta'mirlash-ta'minlash punktlari, 16 ta yarimvagon va platformalarni tayyorlash punktlari, 13 ta yopiq va izotermik vagonlarni kompleks tayyorlash punktlari, 5 ta yuvish-bug'lash stansiyalari va muzlatgich bo'limlarini ta'minlash punktlari tashkil etildi. Sirdaryo stansiyasida muzlatgich bo'limlarni ta'mirlaydigan muzlatgich deposi qurildi. Temir yo'lda 18 ta asosiy lokomotiv depolari faoliyat olib borar edilar, ularda lokomotivlarning barcha turdagi texnik xizmat va joriy ta'mirlash ishlari olib borilardi.

Yo'lning deyarli asosiy yerlarida qum va shag'al ballasti shebenga o'zgartirildi. Asosiy yo'lning butun uzunligi bo'ylab og'ir turdagi strelka o'tkazgichlar, P50 va P65 termik ishlov berilgan relslar qo'yilgan. Qumdan himoya qilish inshootlarining umumiy uzunligi 2660 km (barcha yo'llarning 40 % dan o'rtiq) ni tashkil etardi.

1971-yilda Toshkent temir yo'l uzelining shahar cheti liniyalarini doimiy tok asosida elektrlashtirish boshlandi, 1990-yildan esa yuk va yo'lovchi tashishlar o'zgaruvchan tokli elektrovozlarda amalga oshirilmoqda. Chenkeldi-Keles-Toshkent yo'lovchi-Xovost, Keles-Dalaguzor, Toshkent temir yo'l uzeli (To'qimachi-Hamza-Toshkent-tovarniy) uchastkalari elektrlashtirildi. O'zgaruvchan tok asosida 267 km va doimiy tok asosida 67 km temir yo'li elektrlashtirildi. VL60, VL80 rusumli elektrovozlar , ER9E rusumli elektropoyezdlari ekspluatatsiya qilindi.

Mustaqillik yillari davomida O'zbekistonda yangi po'lat izlarni (magistral) shakllantirish bo'yicha ulkan ishlar qilindi. Qizilqum cho'llarida Navoiy-Uchquduq-Sultonuvays tog'-Nukus temir yo'llari qurildi, Amudaryo orqali temir yo'l-avtomobil qo'shma ko'prigi barpo etildi, murakkab tog' sharoitida Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'li qurildi.

Mavjud bo'lgan temir yo'l tarmog'ini modernizatsiyalashga ham muhim ahamiyat berilmoqda. Osiyo taraqqiyot bankining jalb qilingan mablag'lari evaziga 2 ta yirik investitsiya loyihasi amalga oshirildi va Toshkent-Samarqand-Buxoro uchastkasida yo'llar qayta tiklandi, Keles-Buxoro uchastkasida 600 km dan ortiq bo'lgan

uzunlikdagi optik tolali aloqa liniyalarini yotqizish yakunlandi. To'qimachi-Angren temir yo'l liniyasini elektrlashtirish ishlari yakunlandi. Yangi Yangiyer-Jizzax va Yangiyer-Farhod temir yo'l liniyalarini qurish ishlari yakunlandi.

Markiziy Osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatni tashkil qilish maqsadida 2008-yil «O'zbekiston temir yo'llari» AJ va "Talgo" (Ispaniya) kompaniyasi o'rtasida 2 ta tezyurar yo'lovchi elektropoyezdlarni sotib olish to'g'risida bitim imzolandi.

2011-yil 8-oktabrdan «Afrosiyob» (Ispaniyaning "Talgo" kompaniyasi tomonidan ishlab chiqarilgan) yuqori tezlikda xarakatlanadigan poyezdi Toshkent-Samarqand-Toshkent 161/162 sonli yo'nalishga ishga tushirildi.

• «Afrosiyob» tarkibiga 2 ta lokomotiv va 9 ta qulay vagonlar kiradi:

- 2 VIP klass vagon (vagonda 11 o'rin);
- 2 Biznes klass (vagonda 26 o'rin);
- 4 ekonom klass (vagonda 36 o'rin);
- 1 vagon-bistro.

Yangi tezyurar poyezd bu marshrut orqali xizmat ko'rsatadigan boshqa elektr poyezdlar bilan birga, Toshkent, Samarqand, Qarshi va Buxoro shaharlari o'rtasida harakat qiladi. Yuqori tezlikdagi «Afrosiyob» poyezdi ikki soat va o'n besh daqiqa ichida 344 km temir yo'l masofasini bosib o'tadi. Maksimal tezligi soatiga 250 kilometrni tashkil etadi.

4.2. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyati

O'zbekistonda temir yo'lda tashish O'zbekiston Respublikasi 1999-yil 15-aprelda qabul qilingan «Temir yo'l transporti haqidagi» Qonuni, shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 22.06.2000-yilda qabul qilingan «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat hissadorlik temir yo'l kompaniyasi nizomiga qo'shimchalar kiritish to'g'risida»gi qarori bilan tartiblanadi. Xalqaro yo'llarda, jumladan temir yo'l transporti bilan yo'lovchi tashishning umumiy qoidalari 1970-yil 22-oktabrda tuzilgan «Sayohatga shartnoma tuzish bo'yicha xalqaro konvensiya», 1921-

yil 20-aprelda imzolangan «Tranzitning statusi va erkinligi haqidagi konvensiya», 1961-yildagi «Bern konvensiyasi» va boshqa ko'plab xalqaro me'yoriy hujjatlar doirasida hukumatlararo kelishuvlar orqali tartibga solinadi.

O'zbekiston temir yo'l tarmog'ini modernizatsiya qilish bo'yicha 2013-yilgacha bo'lgan davrni o'z ichiga olgan kompleks dastur qabul qilingan. Bu poyezdlar parkini yangilash, yo'llarni qayta tiklash, ixtisoslashtirilgan sanoat korxonalarini rekonstruksiya va modernizatsiya qilish kabi chora-tadbirlardir. Shuningdek, ushbu dasturda biz uchun va butun mintaqa uchun yangi bo'lgan yuqori tezlikda harakatlanadigan yo'lovchi poyezdlar qatnovini yo'lga qo'yish ham ko'zda tutilgan. Bu temir yo'l transporti va unga nisbatan odamlarning munosabatini tubdan o'zgartiradi.

«O'ztemiryo'lyo'lovchi» tashkiloti 31.12.1997-yil tashkil topdi va 28.06.2002-yilda Ochiq Aksiyadorlik Jamoasi "O'ztemiryo'l-yo'lovchi"ga aylandi.

«O'ztemiryo'lyo'lovchi» OAJ temir yo'l yo'lovchi transporti ishini yanada yaxshilash, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish madaniyatini ko'tarish, yo'lovchilarni tashish boshqaruvini takomillashtirish va temir yo'l transporti boshqarmalarini bozor iqtisodiyoti muomalalarini tashkil qilishda sharoitlar yaratish uchun tashkil topdi.

Tashkilotning markaziy boshqarmasi quyidagi manzil bo'yicha joylashgan: Toshkent sh., Turkiston ko'chasi 7. Tashkilot asosiy faoliyati bo'yicha 7 ta regional filiallardan iborat: Toshkent, Farg'ona, Samarqand, Xorazm, Surxondaryo, Qashqadaryo va Orolbo'yi, O'zbekiston Respublikasi o'sha viloyatlarida joylashgan. Undan tashqari, tashkilot quyidagi filiallardan ham iborat:

- passajir poyezdlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish;
- passajir vagonlarini ekipirovkasi va xizmat ko'rsatish filiali;
- temir yo'l agentligi;
- turizm, reklama va marketing tadqiqotlar agentligi; mahalliy yo'nalishda yo'lovchilar tashishini tashkil qilish servis-ekspress filiali;
- davlatlararo yo'nalishi va kommersiya ishlarida yo'lovchilar tashishini tashkil qilish filiali.

Jamoaning ustav bo'yicha kapitali 51,4 mlrd. sumni tashkil qiladi, 500 nominal miqdorida 102 812 890 oddiy aksiyalarga bo'lingan. Aksiya kapitali quyidagicha bo'lingan:

– «O'zbekiston temir yo'llari» DAK - 51%;

– jamoada mehnat qiluvchi kollektiv va «O'zbekiston temir yo'llari» DAK xodimlari- 2%;

– chet el investorlari - 47%.

«O'ztemiryo'lyo'lovchi» OAJning ishchilar miqdori 01.09.2006-yilda 4204 odamni tashkil qildi.

Umumiy vagonlar parki 01.09.2006-yilda 765 vagondan iborat edi. 2005-yilning oxirida Toshkent markaziy vokzalini ta'mirlash ishlar tugatildi. Yo'lovchilarga servis xizmatlarini oshirish maqsadida yangi vokzal binosida 6 ta juda qulay zallar tashkil qilindi:

• yo'lovchilarni hamma kerakli ma'lumotlar bilan ta'minlash maqsadida vokzal binosining markaziy holida zamonaviy talablarga javob beradigan ma'lumotlar tablosi qo'yildi;

• xollning birinchi qavatida bolalar kafesi va maydonchasidan iborat bolalar zali joylashgan.

• o'yin zali orqasida dam olish uchun qulay 25 joyli ona va bola xonasi joylashgan. Shuningdek ikkinchi qavatda harbiy xizmatga chaqirilganlarni xizmat kursatish uchun komendatura tuzildi;

• markaziy kirishning o'ng tarafida 6 ta kassadan iborat kassa zali joylashgan. Kassalar yo'lovchilarni tashish avtomatik boshqaruvidan iborat yangi «Ekspress-Z» terminallardan tashkil topgan. Ikkinchi qavatda ishbilarmon kishilar uchun Internet klub, kafe bardan va boshqa kompleks xizmatlardan iborat biznes zal joylashgan. Quyidagi kompleks bir vaqtda 65 kishiga xizmat ko'rsata oladi.

• kutish zali tomon yurganizda o'ng tomonda VIP zal joylashgan, u 2 qavatni egallagan. VIP zal kompleksiga 40 kishilik restoran, 30 kishilik dam olish zali, dam olish uchun yumshoq kreslolik qishki bog' kiradi. Zaldan passajirlar poyezdlar perroniga chiqish va ikkinchi qavatdagi kutish zaliga kirish mumkin.

• kutish zali birinchi va ikkinchi qavatlarda joylashgan. Ular yo'lovchilarga kerakli ma'lumot berish uchun video va

teleapparatura bilan ta'minlangan, shuningdek 1 soat davomida 500 kishiga xizmat ko'rsatish uchun qo'shimcha zallardan (bar, hojatxona, chekish xonalaridan) tashkil topgan;

• kutish zalidan chiqishda bir vaqtda 500 ta yo'lovchini qabul qiladigan, poyezdlarni kutish uchun dam olish joylari berk zal-perron joylashgan;

• vokzal binosining chap tarafida delegatsiyalarni qabul qilish muhtasham zali joylashgan;

• markaziy xollning chap va o'ng tarafida yo'lovchilar uchun qulay o'tirish joylari va fontanlardan iborat ichki hovli joylashgan.

To'la ta'mirlash ishlari tugagandan so'ng vokzal o'rta hisobda 50 mingta odamga xizmat ko'rsatishi mumkin bo'ladi. Hozirgi kunda hamma keluvchi va ketuvchi yo'lovchilarni inobatga olganda markaziy Toshkent vokzali o'rta hisobda 29 ming odamni qabul qilyapti. O'rta hisobda bir kunda vokzaldan 6 ta xalqaro va 20 ta mahalliy poyezdlar jo'natilmoqda va kutib olinmoqda.

Markaziy Toshkent vokzali qoshida «Ekspress-3» yangi terminallar bilan jihozlangan, shuningdek yo'lovchilar uchun kompleks xizmatlar ko'rsatadigan yangi tranzit kassalari qurildi.

Markaziy Toshkent vokzali hamma O'zbekiston Respublikasi fuqrolari va mehmonlarini kutish uchun tayyor.

«O'ztemiryo'lyo'lovchi» GAJ faoliyatini mukammallashtirish hozirgi kunda tashkilot tomonidan kompleks tadbirlar amalga oshmoqda:

- boshqaruv strukturasi va ishlab chiqarishni takomillash-tirish;
- vagonlar parkini yangilash;
- yo'lovchilarga ilg'or xizmat ko'rsatishni yo'lga qo'yish;
- bozor konyunkturasi, xohish va talablarni inobatga olgan holda qulay narx siyosatini olib borish;
- marketing tadqiqotlarini kengaytirish.

Natijada 2000-2006-yillarda umuman olganda 35 ta vagon xarid qilindi:

- 25 vagon - Germaniya mahsuloti;
- 4 vagon, 2003-yil Toshkent passajir vagonlarini remont qilish zavodi va Tver vagon qurish zavodi hamkorlikda yig'ilgan

vagonlar olindi; – 6 ta juda qulay 61 - 4441 modelli vagonlar «Registan» tezyurar elektropoyezdi uchun.

Undan tashqari, 2003-yil fevraldan Toshkent - Samarqand yo'nalishi bo'yicha № 49/50 elektropoyezdi yurishni boshladi. Yoz paytida Chimyon va Chorvoq dam olish zonalarini bog'lovchi Toshkent - Xojikent elektropoyezda yurishi mo'ljallangan.

Yangi va mustaqil O'zbekiston Respublikasiga, uning tarixi, madaniyati, qadimiy tarixiy obidalariga qiziqish kuchayganini inobatga olgan holda «O'ztemiryo'lyo'lovchi» OAJda turizm, reklama va marketing tadqiqotlar agentligi mavjud bo'lib, uning asosiy vazifalaridan biri "Buyuk ipak yo'li" shaharlari bo'ylab temir yo'l transportida turistlarni tashish va hamma turistik xizmatlarni ko'rsatishdir.

Temir yo'l yo'lovchi transporti faoliyatining asosi xalqaro hamda shaharlar va mintaqalararo ichki tashishlar, ya'ni tashish bo'yicha xizmat ko'rsatishdan iborat. Xalqaro qoidalar bo'yicha yotoq vagonlarning xizmatlari jamoaviy joylashtirish xizmatlariga, vagon-restoranlarning xizmatlari esa ovqatlanish xizmatlariga kiradi.

4.3. Turizmda temir yo'l xizmatidan foydalanish

Temir yo'lda tashish shartnomasiga muvofiq yo'l yo'lovchi va uning yukini manziliga yetkazib berish hamda unga chiptasiga muvofiq joy berish majburiyatini, yo'lovchi esa yo'l haqini va agarda yuki normadan ko'p bo'lsa uni tashish haqini belgilangan tarif bo'yicha to'lash majburiyatini oladi.

Tashish shartnomasining tuzilganligi chipta olinishi bilan ro'y beradi.

Tashish qiymatiga quyidagilar kiradi:

– tashish tarifi bo'yicha yo'lda ma'lum masofaga borish haqini to'lash;

– platskarta bahosi (yo'lovchining turli klassdagi yotoq vagonlarda joylashish huquqi);

– yo'lda baxtsiz hodisalar ro'y berishi mumkin bo'lgandagi sug'urta haqi;

– chiptalarni oldindan sotish xizmati uchun haq to'lash va h.k.

1. Ayrim hollarda xizmatlar haqiga turli mahalliy yig'imlar va qo'shimcha to'lovlar, masalan, chiptani uyga yoki ishxonaga yetkazib berish haqi ham kirishi mumkin. Qo'shimcha xizmatlarga (ovqat, ichimliklar, choyshab) alohida haq to'lanadi. Temir yo'l transportida xizmatning sifati poyezdning shakli (pochta, yo'lovchi, tezyurar, firma poyezdlari) va joylashtirish klassiga (umumiy vagon, qattiq, yumshoq platskart, shuningdek 1 klass yotoq vagon) bog'liq.

Keyingi paytlarda Rossiyada liniyali, aylanma va radial ekskursion yo'nalishlar bo'yicha maxsus turistik poyezdlarda charter tashishlar amalga oshirilmayapti.

Yevropada poyezdlar quyidagicha tasniflanadi:

TD – qit'alararo ekspress;

JC - xalqaro ekspress;

JCL - tezyurar superekspress;

TEE - firma ekspressi;

EC - tezyurar ekspress va h.k.

** Ekskursiyalar amaliyotida tashrif buyuruvchilarni tashish shahar temir yo'l transportida (metro va tramvay) amalga oshiriladi. Yaponiya va Fransiya amaliyoti ko'rsatishicha, yuqori tezlikdagi temir yo'lning xalqaro tashishlari aviatsiya bilan bemalol raqobatlasha oladi.

Guruhli temir yo'l turlari. Tashish qoidalari: jadvalli poyezdlardagi (umumfoydalanish poyezdlari) temir yo'l sayohatlari ko'pincha guruhli sayohat shaklida, ya'ni turistlar sayohatining maxsus shakllantirilgan guruhlarida tashkil qilinadi. Bunday sayohatlarda yo'lovchi poyezdlaridan turistlarni dam olish joyiga olib borish va qaytadan olib kelish uchun foydalaniladi. Dam olish joyida xizmat ko'rsatish mehmonxona, turbaza yoki boshqa joylarda amalga oshirilishi mumkin.

Doimiy jadvalli yo'lovchi poyezdlarida turistlarni tashish - transport guruhli marshrutini tashkil qilishning asosiy elementlaridan biri hisoblanadi. Xuddi shu sayohatni tashkillashtirish talablarini aniqlab beradi:

1. Turistik marshrutlarni tuzish.

2. Har bir turistik tashkilot tomonidan ma'qullangan jadvallarga muvofiq holda turistik guruhlarning yo'nalishi va qabuli haqida turistik tashkilotlar bilan kelishuvni amalga oshirish.

3. Turistik - ekskursion tashkilotlar bilan temir yo'l transport korxonalari orasidagi o'zaro aloqalarni amalga oshirish.

Yo'lovchi poyezdida joylarni band qilish va biletlarni oldindan sotish.

Joylarni band qilish o'zaro kelishilgan rejalar asosida amalga oshiriladi. O'z poyezdlari mavjudligida yoki to'g'ri platskart bilan chiptalarni rasmiylashtirish imkoniyati borligida tranzit poyezdlariga guruhlarni olish rejalashtirilmaydi.

Joylarni band qilishga buyurtmalarni qabul qilish poyezd jo'natilishidan 45 sutka oldin, yo'l hujjatlarini rasmiylashtirish esa - temir yo'l xodimi ko'rsatgan muddatda bajariladi.

Agar turistik guruhlarning bir poyezddan boshqasiga o'tishlari ko'zda tutilsa, ularga to'g'ri platskartali chiptalar butun yo'l uchun sotilishi kerak.

To'g'ri platskarta. To'g'ri platskartali chiptalarni rasmiylashtirishda o'tirish joyiga ega bo'lgan qattiq yo'lovchi poyezdida yurish uchun butun yo'lga bitta chipta olinadi. Unga 2 ta komposter solinadi: birinchisi (ignali) poyezd nomerini va boshlang'ich jo'natish stansiyasidan jo'nash vaqtini ko'rsatadi, ikkinchisi va keyingilari (mastik) poyezd nomerini va qaytadan o'tirish punktlaridan jo'nash vaqtini ko'rsatadi.

Ko'rsatilgan chiptaga poyezd va vagon kategoriyasiga mos yo'lga qo'shimcha tulov kvitansiyasi beriladi. Qaytadan o'tirish punktlaridan chiqib ketish uchun rasmiylashtirilgan qo'shimcha to'lov kvitansiyalarining yuqori o'ng burchagida quyidagi ko'rinishdagi shtamp qo'yiladi:

TO'RI PLATSKARTA .... (stansiya)

.... °y 20___yil

Kassir / imzo

Mahalliy sharoitlarga bog'liq ravishda o'tirish joyiga ega bo'lgan qattiq vagonlarda yoki shahar atrofidagi poyezdlarda qayta o'tirish punktlaridan oldin yoki keyin o'tishga ruxsat beriladi.

«Borish» va «kelish» chiptalarining qiymati bir vaqtning o'zida to'lansa, ikkita guruhli chipta beriladi.

Buyurtma berilganda har bir buyurtma qilingan joyga qancha chipta olinishidan qat'i nazar bir marta belgilangan miqdordagi komission yig'im to'lanadi.

Kuzgi, qishki va bahorgi ta'til vaqtida, ya'ni 1-oktabrdan 15-maygacha, o'quvchilar uchun turistik guruhlarni tashkil qilganda, temir yo'l o'quvchilarga yumshoq 4 ta va 2 ta o'rinli kupe (SV) vagonlaridan tashqari hamma turdagi vagon va poyezdlar tarifining 50% miqdorida chegirma beriladi.

Uzoqqa yuruvchi va shahar atrofi yo'nalishidagi poyezdlarda o'quvchilarning tashkillashtirilgan guruhlarining (10 kishi va undan ko'p) yurishi uchun o'quv muassasalari sayohat maqsadlari ko'rsatilgan buyurtmalar beradi: birinchisi u yerga borish uchun, ikkinchidan - u yerdan qaytib kelish uchun. U quyidagi shaklda bo'ladi:

O'quvchilar uchun guruhli buyurtma shakli:

O'quv muassasi nomi_____ Sana ___

№_____" ___

1-oktabrdan 15-may davr oralig'ida o'quvchilar uchun 50% chegirmali

chipta olish uchun GURUHLI BUYURTMA

Stansiya (vokzal) boshlig'iga_____

(nomi)

stansiyamizgacha guruhli imtiyozli chipta berishingizni so'rayman.

O'quvchilar guruhi_____ _____ kishidan iborat

(Yozuv bilan)

chiptani qabul qilish..... guruh boshlig'iga yuklatilsin

(familiyasi)

(uni hujjatining nomi va raqami: talabalik guvohnomasi, shaxsiy guvohnoma, maktab ma'lumotnomasi va boshqalar)

muhr

Buyurtmaga binoan chipta kassalari o'quvchilarga qattiq umumiy yo'lovchi vagonlarda yurish uchun maxsus imtiyozli chipta (50% chegirmali) va yuqori kategoriyali poyezd va vagonlarda

yurish hollari uchun chegirmali qo'shimcha toqlov kvitansiyalari (GU-57 shakl) beradi (Tarif qo'llanmasi №5).

1991-yildan boshlab TYV «Ekspress 2» turistik tashishlarni rejalashtirishning yangi tizimini joriy qilgan. Bu tizimning asosiy jihatlari quyidagilardan iborat:

1. Rejalashtirish yiliga 2 marta yarim yilga amalga oshiriladi. Rejalashtirilayotgan yilning 1-yarim yilligiga tashkilot buyurtmalari temir yo'l bo'limlariga joriy yilning 1-oktabrigacha berilishi kerak, temir yo'l bu buyurtmalarni TYVga GVTSga kompyuterga kiritish uchun beradi. 15-noyabrda turistik tashkilotlar o'z temir yo'l bo'limlaridan 1-yarim yil uchun qaysi buyurtmalar tasdiqlanganligini bilib olishlari mumkin, Turistik tashkilotlar 15-noyabrdan boshlab va poyezd jo'nashidan 60 kun oldin o'z buyurtmalarini tasdiqlashlari shart. Tasdiqlangandan keyin turbyuro xodimiga parol kvitansiyasi beriladi, joylar esa kompyuter xotirasida saqlanadi. Agar joyni band qilish uchun buyurtma tasdiqlanmasa. ular kompyuter xotirasidan chiqarib yuboriladi. Chiptalar sotib olish buyurtmalari poyezd jo'nashidan 45 sutka oldin beriladi.

2-yarim yillik uchun turistik tashkilotlarining reja buyurtmalari 1-martgacha qabul qilinadi. 15-aprelda turistik tashkilotlar javobni olishlari va o'z muddatida buyurtmani tasdiqlashlari mumkin.

2. Turistlar guruhini tashishni rejalashtirishda buyurtmalarda 5ta variantdan iborat poyezdni almashtirish ko'rib o'tilgan bo'lishi kerak. Bunda birinchi ko'rsatilgan poyezd asosiysi hisoblanadi, qolgan to'rttasi esa variantlari.

3. Rejalashtirilgan tizimda liniya bo'yicha turist guruhlarini olish mumkin.

Foydalanilmagan temir yo'l chiptalarini qaytarib berish tarif qo'llanmasiga muvofiq ravishda amalga oshiriladi. Agar foydalanilmagan chiptalar korxona, firma, tashkilot va muassasalar tomonidan temir yo'l stansiyasi kassalariga poyezd jo'nashidan 7 sutka oldin berilsa, ularga yo'lkira haqining to'liq qiymati qaytariladi.

Agar foydalanilmagan chiptalar poyezd jo'nashidan 3-7 kun orasida qaytarib berilsa, u holda yo'lkira haqi qiymatining 90%i qaytarib beriladi, agar chipta poyezd jo'nashiga 3 sutka va undan

kam vaqt qolganda topshirilsa, yo'l kira qiymatining 80%i qaytarib beriladi.

Guruh boshlig'i tomonidan bitta yoki bir nechta chiptalarni qoplashda individual yo'lovchilar uchun maxsus qoidalar amal qiladi; agar chipta poyezd jo'nashidan 24 soat oldin berilsa, uning qiymati to'laligicha qaytariladi, 6-24 soatgacha - 90%, 6 soatdan kamroq bo'lsa, chipta qiymatining 75%i qaytarib beriladi.

Agar qaytib kelish uchun yo'l chiptalari olingan punktlarga poyezd jo'nashidan 3 sutka oldin topshirilsa, u holda yo'lkira haqining to'liq qiymati qaytariladi, undan kam kun qolganda topshirilsa chipta narxining 75%i qaytariladi.

Agar bitta «to'g'ri platskartali» chipta olingan joyiga poyezd jo'nashidan 6-24 soat oldin qaytarib berilsa, yo'lovchidan hamma qo'shimcha to'lovlarni o'z ichiga olgan birinchi jo'nash stansiyasidan qayta o'tirish stansiyasigacha va undan tushirish stansiyagacha bo'lgan yo'lkira haqining 10%i miqdorida to'lov olinadi. Agar bu muddatdan keyin qaytarib berilsa 25%i olinadi.

Agar guruhli chipta bo'yicha yuborilayotganlar soni to'liq bo'lmasa, guruh boshlig'i poyezd jo'nagunga qadar jo'natish stansiyasi (vokzal) boshlig'iga buni qayd etish uchun guruh chiptasini ko'rsatishi shart. Foydalanilmagan chiptalar kassaga qaytarib berilishi kerak.

Naqdsiz hisob bo'yicha olingan guruhlarli buyurtmalarning yo'l hujjatlari uchun tulovlarni qaytarib berish faqat chipta olgan tashkilotning hisob schyotida pretenzion tartibda amalga oshiriladi. Foydalanilmagan shahar atrofi chiptalari uchun pul qaytarib berilmaydi.

Yonalishda temir yo'l guruhlariga xizmat ko'rsatish jo'natuvchi va qabul qiluvchi turistik tashkilotlar orasidagi kelishuvlar, kelishuvga ilova qilinadigan turistlar guruhining kirish jadvali asosida amalga oshiriladi.

Yo'naltiruvchi turistik tashkilot quyidagilarni bajarishi kerak: qo'yilgan muddatdan 10 kun oldin telegramma orqali guruhlarning qachon kirishini, turistlar sonini, yetib borish sanasini va vaqtini, poyezd va vagon nomerini tasdiqlashi, guruh boshlig'ini turistlar ro'yxati bilan ta'minlashi, marshrutga guruhlarni faqatgina qaytib kelish uchun chiptalar mavjudligida yoki qabul qiluvchi tashkilot

tomonidan bunday chiptalar bilan ta'minlash haqidagi tasdig'i bo'lgandagina yo'naltirishi kerak.

Qabul qiluvchi turfirma esa quyidagilarni tashkillashtirishi kerak: turistlarni kutib olish, o'zining (ijara) avtotransporti bilan, oziq-ovqat bilan ta'minlashi; keladigan turistlar soniga mo'ljallangan (telegrammada ko'rsatilgan)yetarli joylarni tayyorlab qo'yishi; o'z shahrining oziq-ovqat korxonalari bilan xizmat ko'rsatish uchun kelishuv tuzish va beriladigan taomlarning o'z vaqtida berilishi hamda sifatini nazorat qilib turishi; to'liq hajmda ekskursion xizmat ko'rsatish dasturi bilan hamda naqd hisobga qo'shimcha xizmat (qo'shimcha ekskursiyalar, ko'ngilochar tadbirlar va boshqalar) bilan ta'minlashi.

Turistlarni kutib olish va ekskursiya qildirish poyezdlarning kelish va ketish jadvaliga muvofiq ravishda xohlagan vaqtda amalga oshirilishi kerak (bu kelishuvda ko'rsatib o'tilgan bo'lishi shart).

Temiryo'lchilarimiz oldida ham ulkan vazifalar turibdi. Xususan, Jizzax - Yangiyer yo'nalishi bo'yicha elektrlashtirilgan ikki yo'lli temiryo'l tarmog'i va Yangiyer - Farhod yo'nalishi bo'yicha elektrlashtirilgan bir yo'lli temir yo'l tarmog'i qurilishini nihoyasiga yetkazish, Maroqand - Qarshi va Qarshi - Termiz yo'nalishi bo'yicha strategik ahamiyatga ega bo'lgan temir yo'l tarmoqlarini elektrlashtirish loyihalarini amalga oshirishga kirishish zarur.

Bu, o'z navbatida, sarf- xarajatlarni 20 foizga kamaytirish va yo'lovchi hamda yuklarni manzilga yetkazish tezligini 1,3 barobar oshirish imkonini beradi.

Shu bilan birga, yo'lovchi tashish lokomotivlari parkini yangilash, yuk tashish lokomotivlari hamda vagonlarini modernizatsiya qilish va qayta tiklash, temir yo'llarni modernizatsiya qilish bo'yicha loyihalarni amalga oshirishni jadallashtirish lozim. Shular qatorida Ispaniyaning «Talgo» kompaniyasi bilan hamkorlikda Toshkent - Samarqand temir yo'l uchastkasida O'rta Osiyoda birinchi bor bunyod etiladigan tezyurar temir yo'l magistralini qurish va foydalanishga topshirish ishlarining belgilangan muddatlarda yakunlanishini ta'minlash darkor.

O'zbekiston hududida yuklarning ichki va xalqaro tranzitini ishonchli ravishda ta'minlaydigan transport va logistika tizimlarini

takomillashtirishga qaratilgan izchil ishlarni 2011 va undan keyingi yillarda davom ettirishimiz lozim.

4.4. Zamonaviy turizmni rivojlantirishda temir yo'l transportining o'rni

Temir yo'l transporti xalqaro yuk va yo'lovchi aylanmasida hissasi qisqarib borayotganligiga qaramay muhim transport vositasi bo'lib qolmoqda va sezilarli ravishda sifat o'zgarishlarni (elektrlashtirish va tez yurar temir yo'llar qurilishi) boshdan kechirmoqda. Dunyo bo'yicha temir yo'llarning umumiy uzunligi 1,2 mln.km. bo'lib, buning 200 ming km. elektrlashtirilgandir.

Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar va bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan mamlakatlarda temir yo'llarni elektrlashtirish, monorelsli va magnit osilmali yo'llar qurish davom etmoqda. Dunyodagi 140 dan ortiq mamlakatda temir yo'llar bo'lishiga qaramay, 50 % temir yo'llar "o'nlikka" kiruvchi mamlakatlar AQSH, Rossiya, Kanada, Hindiston, Xitoy, Avstraliya, Argentina, Fransiya, GFR va Braziliyada joylashgan. Mavjud temir yo'llarning 650 ming km yoki 54 % iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarga, 31 % (380 ming km) bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan mamlakatlarga va 29 % (320 ming km) rivojlanayotgan mamlakatlar hissasiga to'g'ri keladi.

Temir yo'l tarmoqlarining zichligi jihatidan Yevropada Belgiya, (100 km^2 hududga 25 km), Lyuksemburg, GFR, Buyuk Britaniya, Shvetsariya, Daniya, Niderlandiya, Fransiya, Avstriya, Italiya, Vengriya, Chexiya va Slovakiya, Polsha, Osiyoda - Yaponiya oldingi o'rinda turadi. Turli mamlakatlarda temir yo'l liniyalari orasidagi masofalar ham turlichadir. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda mavjud temir yo'llarning 2/3 qismi -1435 mm, Sharqiy Yevropa mamlakatlarida ham 1435 mm, MDH hududida esa 1524 mm, Janubi - Sharqiy Osiyo mamlakatlarida esa 1000 mm.dir.

Transkontinental temir yo'llar katta ahamiyat kasb etadi. Yevropada bunday yo'llar: a) Kale-Parij-Lion-Marsel-Italiyaning janubiy portlariga; b)Gamburg-Myunxen-Shveysariya-Italiya; d) kenglik bo'yicha Madrid-Parij-Berlin-Sharq. Buyuk Britaniya parom aloqasi orqali (Duvr-Dyunkerk) Belgiya va Fransiya bilan

bog'langan. Daniya esa parom aloqasi (Katta Bel't va Eresund) orqali Shvetsiya, Vernemyunde paromi orqali Germaniya bilan boglangan. Shvetsiya Trolleberg-Zasnits paromi orqali kontinent bilan boglangandir.

Temir yo'llarning uzunligi bo'yicha dunyodagi yetakchi davlatlar ro'yxati (10 000 kmdan ortiq)

3-jadval

№	Davlatlar	Temir yo'l uzunligi (km)	zichligi
	Dunyo bo'yicha	1 134 429	
	AQSH	226 427	23,79
	Rossiya	87 157	5,10
	KNR	77 834	8,11
	Indiya	63 327	19,26
	Kanada	46 688	4,68
	Germaniya	41 896	117,35
	Avstraliya	37 855	
	Argentina	31 409	
	Fransiya	29 213	53,40
	Braziliya	28 857	
	Yaponiya	23 506	62,21
	Polsha	22 314	71,36
	Ukraina	21 655	35,87
	JAR	20 872	
	Italiya	19 729	65,49
	Meksika	17 516	8,88
	Velikobritaniya	16 454	67,21
	Ispaniya	15 288	30,74
	Qozog'iston	13 700	
	Shvetsiya	11 633	25,85
	Ruminiya	10 788	45,42
	Chexoslovakiya	*13 141*	

manbaa: CIA World Factbook.

4-jadval

Dunyo bo'yicha tezyurar poyezdlar ko'rsatkichi
• Tayvan: Taybey - Gaosyun, Tayvanskaya visokoskorostnaya jeleznaya doroga (THSR) do 300 km/ch
• Kitay: Uxan - Guanchjou do 350 km/ch,
• Yaponiya: Tokio - Osaka do 276 km/ch (plan Tokio - Nagoya do 500 km/ch)
• Yujnaya Koreya: Seul - Tedjon (Daejon) - do 430 km/ch
• Fransiya: Parij - Strasburg - do 350 km/ch
• Germaniya: Frankfurt/M. - Kyoln, Myunxen - Nyurnberg - do 300 km/ch
• Italiya: Rim - Neapol - do 300 km/ch
• Ispaniya: Madrid - Barselona - do 350 km/ch
• Velikobritaniya-Belgiya: London - Bryussel - do 300 km/ch
• Tursiya: Ankara - Stambul - do 300 km/ch
• Rossiya (costav Sapsan): Moskva - Sankt-Peterburg - do 250 km/ch, Moskva - Nijniy Novgorod do 160 km/ch; (sostav Allegro) Sankt-Peterburg - Xelsinki do 200 km/ch
• O'zbekistan (costav Talgo 250): Tashkent - Samarkand ot 160 km/ch do 225 km/ch

Shimoliy Amerikada 12 ta *transkontinental* temir yo'llar mavjud. Janubiy Amerikada Buenos-Ayres-Vel'parasio va Buenos-Ayres-Antofagasto transkontinental temir yo'llari mavjuddir. Osiyoda eng yirik transkontinental temir yo'l Buyuk Sibir magistralidir. (9322 km). Parom aloqasi Kaspiy dengizida (Baku-Turkmenboshi) mavjuddir.

Afrika materigining eng qisqa hududida temir yo'llar kesishgan. (Bengola-Lobitu-Beyra va Lideriy-Durban) Avstraliyada esa sharqdan-g'arbga yagona Sidney-Perta temir yo'li yo'nalgandir.

Temir yo'llarning joylashishiga iqtisodiy, siyosiy va tabiiy-geografik omillar kuchli ta'sir ko'rsatadi.

XX asrning oxirgi o'n yilligida Yevropada geopolitik holatning jiddiy o'zgarishi, "sovuq urush" munosabatlarining tugashi va Sharq-G'arb aloqalarining rivojlanishi transport tizimi

saloxiyatlaridan ham integratsion aloqalarni amalga oshirish maqsadlarida foydalanish imkoniyatlarini yuzaga keltirdi.

Siyosiy chegarlardagi to'siqlarning bartaraf etilishi transport yo'lkalarini ko'p magistralli shakllantirish konsepsiyasini ishlab chiqish imkonini yaratdi. Natijada, Yevropada 9 ta transport yo'lkalari: 1) Xelsinki-Tallin-Riga-Kaliningrad-Vrotslav; 2) Berlin-Varshava-Minsk-Moskva-Nijniy Novgorod; 3) Berlin-Vrotslav-Krakov-Kiev; 4) Drezden-Praga-Budapesht-Sofiya-Stambul; 5) Venetsiya-Lyublyan-Budapesht-Ujgorod-Lvov; 6) Gdansk-Katovitse-Ellin-Poznan; 7) Dunay suv yo'li orqali Reyn-Mayn-Dunay kanaliga chiqish; 8) Durres-Tirana-Sofiya-Plovdiv-Varna; 9) Xelsinki-Sankt-Peterburg-Moskva-Kiyev-Buharest (so'ngra Novorossiysk va Astraxanga qadar) shakllantirilmoqda.

Xelsinki shahrida (1997-yil) bo'lib o'tgan uchinchi Panevropa transport konferensiyasida transport yo'lkalarini shakllantirish va kuchaytirish loyihasi tasdiqlandi va uchta mintaqaviy transport tizimini - Shimoliy kontinent, O'rta Dengiz va Qora dengiz sohil bo'yini rivojlantirish g'oyasini amalga oshirishga kirishildi.

Ayni vaqtda, XXI asr bo'sag'asida tobora ko'proq joriy transport xarajatlariga nisbatan ham yuk tashishning sifat omili muhim o'rin tutmoqda. Buning yorqin ifodasi butun transport jarayonlariga inqilobiy ta`sir ko'rsatgan xalqaro konteyner tizimining shakllanishidir. Yiliga dengiz konteyner aylanmasi 70 mln.donaga yetdi va asosiy yuklarning 40 % ga yaqinini qamrab olmoqda. Bu jarayonning aniq ko'rinishi transport aloqalarida ishonchli va kafolatli transkontinental konteyner "ko'prik" lari, ya`ni dengiz transporti bilan tez yurar temir yo'l sostavlari, avtopoyezdlar (kontreyleri) kombinatsiyasiga asoslangan Transsibir (Yaponiya-G'arbiy Yevropa), Transamerika, G'arbiy Yevropa, Yaqin va O'rta Sharq magistrallarining yuzaga kelishidir.

Shuningdek, temir yo'llarning yangi yo'nalishlarini barpo etish Osiyo, Afrika va Lotin Amerikasi mamlakatlari ijtimoiy-iqtisodiy hayotida katta rol o'ynashdan tashqari bu mintaqa mamlakatlarini dunyo xo'jaligi integratsion jarayonlarga tortilishini tezlashtiradi.

4.5.Dunyodagi eng yaxshi temir yo'l sayyohlik yo'nalishlari

Do'nyo bo'yicha tez yurar poyezdlar reytingdagi ilk uchlikda Yaponiya, Janubiy Koreya va Xitoy mamlakatlarini ko'rish mumkin. Yaponiyaning SCMaglev poyezdining maksimal tezligi - soatiga 603 kilometr. Xitoyning MagLev poyezdi soatiga 501 kilometr tezlikda harakatlanadi. Janubiy Koreyaning tezkor poyezdi esa soatiga 421 kilometr tezlikka ega.

Ushbu tezyurar poyezd yo'lovchilarni bir kunda ikki marta Yaponiyadan Aomori shaharlariga eltib qo'yadi. Chipta narxi 320 AQSH dollarini tashkil etadi. Aytib o'tish joizki, AQSH ushbu poyezd bilan qiziqishni boshlagan. Xitoy poytaxti Pekin shahrida 16 vagondan tashkil topgan va umumiy uzunligi 415 metrga teng dunyodagi eng uzun tezyurar poyezd bo'lishi kutilayotgan "Fuxing" birinchi sinovdan o'tkazildi. "Sinxua" axborot agentligining yozishicha, uning tezligi soatiga 315 km./gacha yetdi. Ushbu transport vositasi uzunligi bo'yicha esa o'z muqobillaridan ikki barobar katta bo'lib, 1100 dan ziyod yo'lovchini tashishga mo'ljallangan.

Hindistonga tashrif buyurgan har qanday kishini temir yo'llardagi qatnov hayratga solishi bor gap. Har kuni 23 milliondan ortiq yo'lovchilarni manziliga yetkazib qo'yuvchi vagonlar quyoshgacha bo'lgan masofani bir necha marta bosib o'tadi. To'xtalishlar, reyslarning bekor qilinishi, eskirgan poyezdlar - mahalliy aholi uchun odatiy holga aylanib ulgurgan. Mamlakat poytaxti Dehli shahridan tijorat markazi Mumbayga qadar 14 soat yo'l yurish kerak. Shunday sayohat Xitoyda 4 soat - Pekin va Shanxay o'rtasida kechadi.

Siz kim bo'lishingizdan qat'i nazar, kelajagi porloq yozuvchi, shunchaki qiziquvchan sayyoh yoki shunchaki romantikmisiz farqi yo'q, haqiqiy sayohat sizga ilhom bag'ishlashi aniq, avgust/sentabr oyi soni dunyodagi eng uzoq davom etadigan temir yo'l sayyohlik yo'nalishlariga bag'ishlangan. Quyida shundan 12 tasini keltiramiz.

Belgrad - Bar temir yo'li taxminan 12 soat davomida yo'lovchilarini 435 ta ko'prik usudan va 254 ta tonnel ostidan olib o'tadi. U Serbiya poytaxtidan Chernogoriyaning Adriatika dengizi sohillariga eltadi. Mangola ekspris poyezdi yo'lovchilari

qo'riqxonalarini va Zimbabidagi hunarmandlar bozorlarini tomosha qiladi. Rossiyaning Transsibir magistralida sayohat qiluvchilar sabr bilan qurollanishlari kerak bo'ladi. Axir, Vladivostokdan Moskvagacha bo'lgan sayohat 14 kun davom etadi. Yarim yo'lga yetar-yetmas dunyoning eng chuqur va yirik chuchuk suvli ko'li Baykalni ham tomosha qilish mumkin bo'ladi. Ghan o'z yo'lovchilarini Avstraliyaning zarg'aldoq qizil tusli qoq markazidan olib o'tadi. Dunyoning narigi burchagida yovvoyi tabiatning bunday manzarasini faqatgina poyezdda sayohat qilib tomosha qilish mumkin. Transport vositalarining boshqa biror turi bunday taassurotlarni taqdim eta olmaydi. Yangi Zelandiyaning TranzAlpine poyezdiga chipta xarid qilgan kishilar Kraystchyorch va Greymut oralig'ida tabiat manzaralaridan bahra olishlari mumkin. Poyezd 225 kilometrlik masofani 5 soatga yaqin vaqt ichida bosib o'tadi.

4.6. «O'zbekiston Temir yo'llari» AJ tomonidan yo'lovchilar tashish

O'ZBEKISTON TEMIR YO'LLARI
Aksiyadorlik jamiyati

Ishonch telefoni
(+998 71) 237-99-98
Dush. - jum. 9-00 dan 18-00 gacha

Vokzal ma'lumotxonasi
1005
Kecha-kunduz

Xalqaro tajribadan qolishmaydigan temir yo'l transportini barpo etish maqsadida mamlakatimiz Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2017-yil 13-martdagi "Buxoro – Miskin temir yo'l liniyasini qurish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qaroriga ko'ra bunyod etilgan mazkur yangi temir yo'l liniyasining umumiy uzunligi 355 km.ni tashkil etadi.

Eng muhimi, Toshkent shahridan Urganch, Xiva, Nukus shaharlariga boradigan hamda mazkur shaharlardan Toshkent shahriga keladigan yo'lovchi po'ezdlarining harakatlanish vaqti qariyib 2 soatga qisqardi. Toshkent – Saratov, Toshkent - Volgagrad, Olma-Ota - Nukus, Andijon - Urganch, Nukus - Urganch - Termiz poyezdlarining ham ushbu yangi liniya orqali qatnovi yo'lga qo'yiladi. Albatta, bu yurtimizda turizmni rivojlantirish, sayyohlar oqimini yanada oshishiga zamin yaratadi.

Mazkur temir yo'lning ikkinchi bosqichida elektrlashtirish ishlari amalga oshirilib, bu yo'nalish orqali elektropoyezdlar hamda yuqori tezlikda harakatlanuvchi «Afrosiyob» zamonaviy poyezdlar qatnovi ham amalga oshirilishi ko'zda tutilgan.

Mustaqillik yillarida temir yo'llarni elektrlashtirish ishlariga katta ahamiyat qaratildi. Hozirga kelib esa Markiziy-Osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatini tashkil qilish maqsadida 2008-yil «O'zbekiston temir yo'llari» AJ va «Talgo» (Ispaniya) kompaniyasi o'rtasida 2 ta tezyurar yo'lovchi elektropoezdlarni sotib olish to'g'risida bitim imzolandi. 2011-yil 8-oktabrdan «Afrosiyob» (Ispaniya kompaniyasi «Talgo») tezyurar poyezdi Toshkent-Samarqand-Toshkent yo'nalishi qo'yildi.

Temir yo'l sohasini rivojlantirish maqsadida Toshkent – Samarqand - Qarshi - Toshkent va Toshkent – Samarqand - Navoiy - Buxoro - Toshkent «Afrosiyob» qatnovlari turistlarga samarali xizmat ko'rsatib kelmoqda.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ ning 2014-2017-yillardagi faoliyati[9]

5-jadval

T/r	Asosiy ko'rsatgichlar	Yillar			
		2014-yil	2015-yil	2016-yil	2017-yil 6 oylik
1	Jo'natilgan yuklar miqdori, mln. tonna	65,7	67,2	68	33,11
2	Jo'natilgan yo'lovchilar soni, mln yo'lovchi	19,1	20,1	21,1	10,71
3	Tashilgan yo'lovchilar soni, mln yo'lovchi	19,8	20,6	21,1	10,89
4	Ekspluatatsion temir yo'l uzunligi km	4201,7	4237,5	4237,5	4303,7
5	Elektrlashtirilgan yo'llar uzunligi km	698,2	827,7	827,7	1353,5

«O'zbekiston temir yo'llari» AJning ma'lumotlari asosida muallif tamonidan tayyorlandi

[9] «O'zbekiston Temir yo'llari» AJ saytidan olingan

Jadvalni tahlil qiladigan bo'lsak "O'zbekiston temir yo'llari" AJ orqali jo'natilgan yuklar miqdori, 2014-yil 65,7 mln., 2017-yilning 6 oyida 33,11 mln. tonnaga, tashilgan yo'lovchilar soni. 2014-yil 19,8 mln, 2017-yilning 6 oyida 10,89 mln yo'lovchi, ekspluatatsion temir yo'l uzunligi 2014-yil 4201,7 km tashkil etgan bo'lsa, 2017-yil 6 oyida 4303,7 kmga, elektrlashtirilgan yo'llar uzunligi 2014-yil 698,2 km, 2017-yil 6 oyida 1353,5 kmga o'sdi. Natijada poyezdlardan foydalanish xarajatlarini 20 foizga kamaytirish, yo'lovchi va yuk tashish tezligini 1,3 barobar oshirish imkoni yaratildi.

«O'zbekiston temir yo'llari» AJ yangiliklaridan biri Toshkent Janubiy vokzali o'z ishini joriy yilning 4 aprelidan boshladi. Ma'lumotlarga ko'ra, vokzal bir vaqtning o'zida 500 yo'lovchiga xizmat ko'rsatish quvvatiga ega bo'lib, bir kecha-kunduzda 20 000 nafar yo'lovchilar 19 poyezdlarda kutib olinadi va kuzatiladi.

Toshkent Janubiy vokzalidan quyidagi yo'nalishlar bo'yicha poyezdlar jo'natiladi va kutib olinadi: Toshkent - Urganch; Toshkent - Buxoro; Toshkent - Andijon; Toshkent - Qo'ng'irod; Toshkent - Termiz; Toshkent - Sariosiyo; Andijon - Buxoro; Andijon - Urganch; Andijon - Termiz; Toshkent - Buxoro (sharq); Toshkent - Termiz (Nasaf); Toshkent - Andijon (O'zbekiston).

Shaharlararo qatnovchi yo'lovchi poyezdlar: Toshkent - Xodjikent; Toshkent -Xovos; Toshkent - Bekobod; Toshkent - Sirdaryo; Toshkent – Guliston yo'nalishida qatnay boshladi.

Ichki turizmni rivojlantirishda amalga oshirilayotgan ishlardan biri Angren-Pop temir yo'li qurilishi Birinchi Prezidentimizning 2013-yil 18-iyundagi "Angren - Pop" elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi qurilishini tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori asosida 2016-yil 22-iyunda O'zbekiston va Xitoy hamkorligining yirik hamda istiqbolli loyihasi Qamchiq dovoni orqali bunyod etilgan Angren - Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'laydi. Uning umumiy uzunligi 123,1 kilometr, tunnelning umumiy uzunligi 19.2 kilometrni tashkil etib, dunyo reytingida tog'li hududlarda joylashgan tunnellar ro'xatida ushbu yo'l murakkabligi bo'yicha 8-o'rinda, uzunligi bo'yicha esa 13-o'rinni egallaydi. Temir yo'lning qurilish natijasida O'zbekiston temir yo'l mustaqilligiga ham erishib

nafaqat yuk va yo'lovchi tashish sifatini oshiradi, shu bilan birgalikda xalqaro va ichki turizmni rivojlanishi, balki davlatimiz iqtisodiyotining rivojiga o'z hissasini qo'shib, aholi turmush darajasini ham yuksaltiradi. Ushbu sohada amalga oshirlayotgan juda ko'p ishlarni misol qilib keltirish mumkin.

4.7. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyatining turizm bozoridagi xizmatlari

"O'zbekiston temir yo'llari" Davlat Aksiyadorlik Temir Yo'l Kompaniyasi 1994-yil 7-noyabrda O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan sobiq O'rta Osiyo temir yo'llari negizida tashkil etilgan. Kompaniyaning asosiy yo'llarinig umumiy uzunligi bugungi kunda 3645 kilomterga yaqinni tashkil etadi. Kompaniyada 54,7 mingdan ziyod kishi ishlaydi. Kompaniyaning yillik yuk aylanmasi barcha turdagi transport yuk aylanmasining 90% ga yaqinini tashkil etadi Hozirgi kunda kompaniya strukturasi tubdan isloh qilinmoqda. Asosiy e'tibor alohida sohalarni davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirishga qaratilmoqda.

Kompaniya faoliyatining asosiy yo'nalishlari quyidagilar:

- temir yo'l bo'ylab yuklarni ekspeditsiyalash va yetkazib berish;
- temir yo'l vagonlarini ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatish;
- passajirlarni, turistlarni tashish;
- lokomotiv va vagon parkini yangilash, xizmat ko'rsatish.

Kompaniya uchun ustuvor yo'nalish quyidagi investitsion loyihalarni amalga oshirish hisoblanadi:

- tolali-optik tarmoqlarni qo'llash bilan aloqa kanallarini mustahkamlash;
- yangi harakatlanuvchi sostavni (elektrovozlar va vagonlar) sotib olish, shuningdek borini modernizatsiyalash;
- yangi temir yo'llarni qurish;
- temir yo'llarni elektrifikatsiyalash;
- yo'llarni kapital ta'mirlash loyihalarini amalga oshirish, kompaniya zavodlarida yo'lning yuqori qurilmasi elementlarini, ehtiyot qismlarni va h.k.larni ishlab chiqarishni tashkil etish.

Kompaniya investitsion qo'llab-quvvatlashga muhtoj bo'lgan va amalga oshgan taqdirda investorga katta daromad keltirishga umid bag'ishlovchi bir nechta loyihaga ega. "O'zbekiston temir yo'llari" DATYK 1993-yildan boshlab temir yo'llar hamdo'stligi Tashkilotiga (OSJD) a'zo. Kompaniya xalqaro temir yo'llar uyushmasi (MSJD) va Osiyo-Tinch okeani mintaqasi uchun BMTning Iqtisodiy komissiyasi (ESKATO) bilan yaqindan aloqa o'rnatgan. DATYK Yevropa Ittifoqi Komissiyasining TASIS dasturining TRASEKA (Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport koridori) loyihasi bo'yicha qo'shma ish olib bormoqda.

Hisoblash markazi. O'zbekiston temir yo'llari" DATYK ning 1973-yilda tuzilgan hisoblash markazi eng zamonaviy hisoblash komplekslari bilan jihozlangan. Ular yordamida tashishlarni boshqarish, shuningdek magistralning moliyaviy va iqtisodiy ishining statistik ma'lumotlariga ishlov berish bo'yicha qator yirik vazifalar hal etiladi. "O'zbekiston temir yo'llari" DATYK ning hisoblash markazi MDH mamlakatlari, Latviya, Litva va Estoniya hududlarida vagonlarni izlash va kuzatish ishlarini bajaradi.

Yagona dispetcher markazi Poyezdlar harakatlanishini boshqarish Yagona dispetcher markazidan amalga oshiriladi, bu magistralni ekspluatatsiya qilish masalalarini tezkor hal qilish, lokomotivlar va vagonlar parkining holatini nazorat qilish imkonini beradi. Markaz ishida tashishlarni tezkor boshqarishning avtomatlashgan tizimi (ASOUP) ma'lumotlari qo'llanadi. Poyezd dispetcherining har bir ish joyi terminal bilan jihozlangan. Hisoblash texnikasining zamonaviy vositalari shuningdek stansiyalarning parklari va yo'llari, peregonlar, dispetcher uchastkasining holatini aks ettirish, amalga oshirilgan harakatlar grafigini yuritish bilan poyezdlarni o'tkazishni tashkil etishda signallar va strelkalarni boshqarish uchun qo'llanadi.

Energiya bilan ta'minlash xo'jaligi. DATYK ning energiya bilan ta'minlash Xo'jaligiga 8 ta distansiya va 1 energomontaj poyezdi kiradi. O'zbekistonning temir yo'llarini elektrlashtirish 1971-yildan beri amalga oshiriladi. O'tgan yillar mobaynida quyidagi uchastkalar elektrlashtirildi:

- Chengeldi-Shumilovo uzunligi 65 km;
- O'zbekiston-Keles va Shumilovo-Qizil-To'qimachi - 58 km;

- O'zbekiston-Xovost - 130 km;
- Xovost-Bekobod va Xovost-Djizak - 83 km;
- Djizak-Samarqand-Maroqand - 130 km;
- Salar-Xodjikent.

Hozirgi kunda kompaniyaning ekspluatatsiya qilinayotgan elektrlashtirilgan uchastkalarning uzunligi 619,9 km ni, yoyilgan uzunligi esa -1769,9 km ni; yuqori kuchlanishli kabel liniyalar – 285,2 km ni; yuqori kuchlanishli havo liniyalari -5695,1 km ni; ekspluatatsiyadagi transformator podstansiyalar 1123 ta ni; tyagali podstansiyalar 10 ta ni tashkil etadi.

Signalizatsiya va aloqa xo'jaligi. DATYK ning signalizatsiya va aloqa Xo'jaligiga 11 ta distansiya va 1 qurish-montaj poyezdi kiradi. Xo'jalik xodimlari tomonidan magistral-havo aloqa liniyasining 37 ming km ga, 5437 km kabelli aloqa liniyasiga va 3600 km poyezd radioaloqasiga xizmat ko'rsatiladi. Buning uchun avtomatlashtirilgan mikroprotsessorli texnikaga asoslangan "Granit-T" shaharlararo stansiyasi, "Definity" raqamli ATS va "Ericsson" firmasining ATS MD-110 raqamli ATSi qo'llanadi.

Yo'l xo'jaligi. Yo'l xo'jaligi 28 ta korxona tomonidan ekspluatatsiya qilinib, ularning tarkibiga yo'lning 15 ta distansiyasi, 6 ta yo'l mashina stansiyasi, himoya o'rmon ekinlarining 2 distansiyasi, 2 shag'al zavodi ("Granit"AJ va "Djumurtau karer" AJ), 1 ta yo'l ustaxonasi va 1 ta relsni payvandlash poyezdi kiradi.

"Eyvalekmaxsustemirbeton" AJ – O'zbekiston Respublikasida temir-beton shpalalar, ko'priklarni proletli qurish va temir-beton naporli trublar uchun inert materiallar ishlab chiqaruvchi yagona korxona. 2005-yilda korxona 250 mingta temir-beton shpalalar ishlab chiqardi. Kelgusida korxona loyihaviy quvvatga chiqib yiliga 1 million shpalagacha ishlab chiqaradi. "Granit" AJ va "Djumurtau karer" AJ yo'l ishlarini amalga oshirish uchun shag'al yetkazib beradi. Yo'l xo'jaligi korxonalari tomonidan yoyilgan uzunlikdagi 4606,4 km asosiy yo'llarning ekspluatatsiya qilinishidan tashqari 2002-yilda 164 km yo'l kapital ta'mirlangan, 196 km ko'tarilgan tarzda ta'mirlangan, 207 km o'rtacha ta'mirlangan, 70 km rels kavsharlangan, 24 ta ko'prikda 35 ta nuqsonli proletli qurilmalar almashtirilgan, 528,5 ming kub metr yo'l shag'alini ishlab chiqarilgan.

Lokomotiv xo'jaligi. DATYK ning Lokomotiv xo'jaligi tarkibiga 9 ta teplovoz va 1 ta elektrovoz deposi kiradi. Kompaniya 2TE10M, L, V, 3TE10M, CHME-3, TEM2 rusumidagi teplovozlarni va VL60K, 2VL60K, 2VL80S, 3VL80S rusumidagi elektrovozlarni, ER 9E rusumidagi elektropoyezdlarni ekspluatatsiya qiladi. Kompaniyaning lokomotiv depolari teplovoz va elektrovozlarning depo ta'mirining barcha turlarini amalga oshiradi. Bundan tashqari "O'zbekiston" elektrovoz deposida birinchi hajmdagi elektrovozlarni kapital ta'mirlash o'zlashtirilgan. 1999-yilda Toshkent teplovoz ta'mirlash zavodi jamoasi tashkil etilganligining 100 yilligini tantanali nishonladi. Ishlab chiqarilayotgan mahsulot hajmi hozirgi narxda 2,8 mlrd. so'mni tashkil etdi. 103 ta teplovoz seksiyasi, 20 ta passajir vagoni, 50 ta xopermineralovozlar, 305 ta yopiq vagonlar va 562 ta sisternalar ta'mirlandi. Ishlab chiqarishning umumiy hajmida Toshkent teplovoz ta'mirlash zavodi ishlab chiqarayotgan mahsulot 73 foizni tashkil qiladi. "Uzjeldorremmash" ishlab chiqarish birlashmasining ikkita zavodida so'nggi yillarda lokomotivlar, passajir va yuk vagonlariga ehtiyot qismlarning asosiy turlarini ishlab chiqarish tashkil etilgan. Birlashma O'rta Osiyo va Qozog'iston hududida ehtiyot qismlar ishlab chiqarish va harakatlanuvchi tarkibni ta'mirlash bo'yicha yagonadir. Mehnat unumdorligining yil sayin ortib borishi tufayli zavod kompaniyaning harakatlanuvchi tarkibni kapital ta'mirlashga bo'lgan ehtiyojini qondirmoqda, shuningdek eksport bo'yicha ta'mirlash xizmatlarini ko'rsatmoqda – Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston, Qozog'iston va Rossiya uchun ehtiyot qismlar ishlab chiqarmoqda.

Import o'rnini bosishni mahalliylashtirish va eksport hajmini oshirish maqsadida "Uzjeldorremmash" ICHB ning Toshkent teplovoz ta'mirlash zavodi negizida xalqaro hamkorlik bo'yicha Yaponiya bankining imtiyozli krediti hisobiga elektrovozlarni ta'mirlash zavodini qurish rejalashtirilmoqda. Loyihada elektrovozlarning 54 seksiyasini va elektropoyezdlarning 36 seksiyasini ta'mirlash va 10 ta elektropoyezd sotib olish ko'zda tutilgan. "Uzjeldorremmash" ICHB xizmat ko'rsatish muddatlarini uzaytirgan holda kapital ta'mirlashni amalga oshiradi. TRZ – usti

yopiq vagonlarning muddatini 5 yilga. AMZ – sisternalarning muddatini 5-yildan 16 yilgacha.

Vagon xo'jaligi. DATYK ning vagon xo'jaligiga 9 ta yuk vagon deposi kiradi. So'nggi 5 yil ichida kompaniyada yuk va passajir vagonlarni kapital ta'mirlash, shuningdek yuk vagonlarining xizmat muddatini uzaytirish o'zlashtirildi. "Sirdarinskaya" refrijerator deposida vagon g'ildiraklari ustaxonasi ishga tushirilib, yillik ishlab chiqarish dasturi 20 mingtagcha yangi g'ildiraklar juftligini tashkil etib, bu nafaqat yo'lning butun ehtiyojini qondiradi, balki ularni MDH mamlakatlari uchun ham ishlab chiqarish imkonini beradi.

Andijon ta'mirlash-mexanika zavodining harakatlanuvchi yuk sostavini kapital ta'mirlashni tashkil etish bo'yicha quvvati magistral ehtiyojidan deyarli ikki marta ortiq. 1996-yilda korxona tomonidan 120 tadan ziyod sakkiz o'qli sisternalar tiklandi, "o'zDEU" qo'shma korxonasi avtomobillarini tashish uchun ikki qavatli platformalarni yopiq variantga aylantirish bo'yicha ishlar bajarildi.

Toshkentdagi passajir vagonlarini ta'mirlash va xizmat ko'rsatish Direksiyasi sexlarida 2000-yilda 200 ga yaqin passajir vagonlarining kapital ta'miri amalga oshirildi. Bir vaqtning o'zida 2000-yilda passajir vagonlarini kapital ta'mirlash zavodi topshirilib, u loyihadagi to'liq quvvat bilan ishlay boshlaganida kompaniya rejali ta'mirlash turlarini amalga oshirishdagi o'z ehtiyojlarini to'liq qondiradi. 25 ta passajir vagoni, ularga texnologik uskunalar sotib olindi, bu yo'lovchilar va turistlarga servis xizmatini ko'rsatish imkonini beradi. Zavod passajir vagonlarini ta'mirlash bo'yicha xizmatlar va shu kabi transport turlarida (tramvay, trolleybus, metro vagonlari) boshqa ish turlarini taklif etadi.

Passajir xo'jaligi. Har kun 10 mingga yaqin yo'lovchi temir yo'l xizmatlaridan foydalanadi. Passajir xo'jaligida so'nggi 10 yil ichida Andijon, Marg'ilon, Namangan, Qarshi, Navoiy, Urganch, Qizil-Tepa, Samarqand, Toshkent-Janubiy va Kitob stansiyalarida vokzallar qurildi va ishga tushirildi. Shahar va tuman markazlarida 30 dan ziyod vokzallar kengaytirildi va qayta ta'mirlandi.

"Uzjeldorkonteyner" sho'ba korxonasi. "Uzjeldorkonteyner" sho'ba korxonasi kompleksli transport xizmatini ko'rsatadi:

• jo'natuvchilar buyurtmalarini rasmiylashtirishdan tortib oluvchilar yukni olgunlariga qadar;

• transport-ekspeditorlik xizmatlari;

• bojxona tashuvchisi sifatida yuklarni tashish bo'yicha xizmatlar;

• bojxona nazorati ostida tashilayotgan tovarlar va transport yuklarini saqlash va ular bilan brokerlik operatsiyalarni amalga oshiradi;

• yuklarni deklaratsiyalaydi;

• multimodel tashishlarni tashkil etadi;

• MDH va Boltiq mamlakatlari doirasida konteynerlar parkining vaqtida qaytarilishini nazorat qiladi;

• boshqa davlatlar konteyner parkining ishlatilishini va ularning mulkdor-mamlakatga vaqtida qaytarilishini nazorat qiladi;

• tarozi egalarining tekshiruv-tarozi asboblarini montaj, ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatishni amalga oshiradi;

• ifloslanishning uchta darajasidagi transport vositalarini yuvish va dezinfeksiyalashni tashkil etadi;

• yuklarni transport vositasida joylashtirish, qotirish bo'yicha professional xizmat ko'rsatadi.

"Uzjeldorpass" ochiq aksiyadorlik jamiyati. "Uzjeldorpass" temir yo'l orqali tashuvchi davlat korxonasi 1997-yilning 31 dekabrida "O'zbekiston temir yo'llari" DATYK ning № 93 N buyrug'i bilan tashkil etilgan bo'lib, 2002-yilning 28-iyunida Davlat mulk qo'mitasining № 187k-PO buyrug'i bilan "Uzjeldorpass" ochiq aksiyadorlik jamiyatiga aylantirilgan. "Uzjeldorpass" OAJni tuzishdan maqsad – passajir temir yo'l transporti ishini tubdan yaxshilash, xizmat ko'rsatish madaniyati va servisni oshirish, yo'lovchilarni tashishni boshqarishni takomillashtirish va temir yo'l transporti qismlarida bozor munosabatlarining shakllanishi uchun sharoit yaratish.

"Uzjeldorpass" OAJ xizmatlari:

• korxona va tashkilotlardan naqd pul va pul o'tkazish yo'li bilan joylarni bron qilishga guruhli buyurtmalar qabul qilish;

• temir yo'l chiptalarini bron qilish va oldindan sotish;

• temir yo'l chiptalarini uyga yetkazib berish bilan sotish (Tel: 199-76-27);

• "Lokomotiv" mehmonxonasining xizmatlari (Tel: 199-75-09);

• safarlarda va vokzal hududida boshqa firma tovarlari va xizmatlari to'g'risidagi reklamalarni joylashtirish (Tel: 199-71-99);

• yuqori komfortabelli vagonlarda Ipak yo'li shaharlari: Samarqand, Buxoro, Xiva bo'ylab turistik safarlarni uyushtirish.

"O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi. Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni yanada aniq muvofiqlashtirish va tartibga solish, tarif siyosati konsepsiyasini ishlab chiqish va o'tkazish, O'zbekiston Respublikasi va "O'zbekiston temir yo'llari" DATYK ning valuta-moliya manfaatlarini himoyalash, valuta hisob-kitobi masalalarini muvofiqlashtirish, valuta tushumlarni rejalashtirishni ta'minlash, shuningdek hukumatlararo bitimlar bo'yicha davlat ehtiyojlari uchun yuklarni ustuvor tashish maqsadida 1995-yilning dekabrida DATYK ning bosh fraxt agenti sifatida "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi tashkil etildi. Korxonaning asosiy vazifasi korxonalar, tashkilotlar, firmalar, xususiy shaxslarning transport-ekspeditorlik xizmatlariga, jumladan hukumatlararo yetkazib berishlarga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish. Bundan tashqari, yuklarni izlash va kuzatib borish, shuningdek yuk va vagonlar ustidan dispetcher nazoratini o'rnatish xizmatlari ko'rsatiladi, shartnoma asosida O'zbekiston Respublikasi chegarasidan tashilayotgan yuklarni deklaratsiyalash, mijozlar topshirig'iga binoan yuklarni sug'urtalash va ekspeditorlik xizmatlarining boshqa turlari amalga oshiriladi. "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasining filiallari "O'zbekiston temir yo'llari" DATYK yo'llarining barcha bo'limlarida ochilgan. Chet el davlatlarining hududlari bo'ylab yukni transportirovkalash uchun "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi "VISA" kartochkasi egalaridan to'lovni erkin konvertatsiyalanuvchi valutada qabul qiladi.

"O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi shuningdek O'zbekiston Respublikasi rezidenti bo'lmaganlardan erkin konvertatsiyalanuvchi valutani naqd pul ko'rinishida qabul qilish uchun maxsus valuta hisob raqamiga ega. 1996-yilda "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi Xalqaro ekspeditorlar uyushmasiga (FIATA) qabul qilinib, uning tarkibiga jahonning 2000 dan ziyod transport tashkilotlari kiradi. FIATAga a'zolik "O'zbekjel-

dorekspeditsiya" Davlat korxonasiga chet ellik hamkasabalari bilan davlatning barcha mamlakatlariga aralash tashishlar sohasida ishlash uchun mustahkam hamkorlik munosabatlarini o'rnatish va jahon mamlakatlari bo'yicha hamda yuklarni tashish uchun ularning narxlari haqida to'liq ma'lumotlarga ega bo'lish imkonini beradi. Ichki va jahon bozorining konyunkturasi o'rganiladi, eksport-import operatsiyalarining optimal shartlari belgilanadi, shuningdek O'zbekiston temir yo'llari ehtiyojlari uchun moddiy-texnika resurslari sotib olish bo'yicha xizmatlar ko'rsatiladi. "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasining asosiy vazifalaridan biri O'zbekiston temir yo'llariga yangi texnologiyalarni kiritish uchun investitsiyalarni jalb qilish. Ushbu masalani hal qilish uchun temir yo'l uchun erkin konvertatsiyalanuvchi valutada daromadni oshirish maqsadida yirik hajmdagi tashishlarni jalb qilish bo'yicha muntazam kelib tushadigan turli ma'lumotlarga ishlov beriladi. O'ta yirik hajmlarga maxsus stavka beriladi, bu mijozlarga tejash imkonini va ichki budjetga muntazam ravishda erkin konvertatsiyalanuvchi valutaning kelib tushishini beradi. Bunga chet ellik ekspeditorlar bilan hamkorlik, dunyoning barcha mamlakatlariga yuklarni transportirovkalash kiradi, buning uchun ma'lum yo'nalishlar bo'yicha yuklarni transportirovkalash uchun stavkalarni olish borasida ish olib boriladi, aralash tashishlarning logistik-ishlov amalga oshiriladi, ya'ni tashish avtomobildami, temir yo'l orqalimi, dengiz bo'ylabmi va h.k. amalga oshiriladimi, "door to door" (eshikdan eshikkacha) servisi o'rnatiladi.

Bugungi kunda "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi och rangdagi neft mahsulotlarini tashish uchun 300 ta sisternaga ega, bu neft mahsulotlarini O'zbekiston Respublikasidan eksport qilinishini oshirishga yordam beradi. "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasi bu o'zini ishonchli hamkor sifatida ko'rsatgan, malakali ekspeditor. "O'zbekjeldorekspeditsiya" Davlat korxonasining kelgusidagi asosiy rejalari buyurtmachilarga servis sifatini oshirish, Yevropa va Osiyoning ekspeditorlik kompaniyalari bilan shartnomalar tuzish va so'zsiz ravishda xalq xo'jaligi yuklarini tashishga eng past ta'riflarni berish va respublikadan eksportni oshirish.

"DorRefTrans" OAJ. "DorRefTrans" OAJ refrijeratorli vagonlarda yuk tashishga ixtisoslashgan korxona bo'lib, 1952 ta refrijeratorli vagonlarga, 390 ta refrijeratorli seksiyaga, 27 ARV, 107 muzliklar va 108 termosga ega. Ko'rsatadigan xizmatlar ro'yxati:

- tez buziladigan yuklarni refrijeratorli vagonlarda tashish;
- harorat rejimini saqlamagan holda boshqa yuklarni tashish;
- refrijeratorli vagonlarni ta'mirlash;
- refrijeratorli vagonlarni tashish yoki muzlatish omborlari sifatida ishlatish uchun ijaraga berish.

"Uzremvagon" AJ. "Uzremvagon" AJ vagon va konteynerlarni ta'mirlashga ixtisoslashgan korxona bo'lib, 5 ta vagonli depoga ega, 2002-yil davomida 10643 ta yuk vagoni ta'mirlangan, ulardan: 2147 ta vagon kapital ta'mirlangan, 8496 vagon – depoda ta'mirlangan. Ko'rsatadigan xizmatlar ro'yxati:

- barcha turdagi yuk vagonlarni depoda ta'mirlanadigan va kapital
- ta'mirning rejali turlari;
- yirik tonnajli konteynerlarning joriy va kapital ta'mirining rejali turlari;
- yemirmaydigan (nerazrushayushiy) nazoratning zamonaviy turlari;
- xalq iste'mol mollarini ishlab chiqarish.

Tayanch iboralar: yo'l, xavfsizlig, xizmat ko'satish, poyezd, vokzal.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

A) O'zbekistonda turizmni rivojlantirishda temir yo'lning o'rni;

B) Temir yo'lda turistlarga xizmat ko'satishni tashkil etish;

D)Temir yo'lda turistlar xavfsizligini ta'minlash.

Mavzu bo'yicha test savollari:

1. Temir yo'l transporti haqida qonun qachon qabul qilingan?

A) 1999-yil 15-aprelda.

B) 1993-yil 14-aprelda.

D) 1998-yil 14-aprelda.

E) 1994-yil 14-aprelda.

2. "O'ztemiryo'l yo'lovchi" qachon tashkil topgan?

A) 1997-yil 31-dekabrda.

B) 1998-yil 31-dekabrda.

D) 1996-yil 31-dekabrda.

E) 1995-yil 31-dekabrda.

3. "O'ztemiryo'l yo'lovchi" tashkiloti nechta mintaqaviy filiallardan iborat?

A) 7 ta.

B) 6 ta.

D) 4 ta.

E) 2 ta.

4. Joylarni band qilishga buyurtmalarni qabul qilish poyezd jo'natilishidan qancha vaqt oldin bajariladi?

A) 45 sutka oldin.

B) 24 sutka oldin.

D) 12 sutka oldin.

E) 54 sutka oldin.

5. O'zbekistonda temir yo'lni elektrlashtirish nechanchi-yildan boshlangan?

A) 1971-yil.

B) 1991-yil.

D) 2000-yil.

E) 1950-yil.

5-MAVZU. TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

5.1. Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.

5.2. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish.

5.3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish.

5.4. Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari.

5.1. Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari

Odamlarni suvda tashish transport vositalari yordamida sayohat qilishning eng qadimgi turlaridan biridir. Dastlab odamlar buning uchun yog'och sollar va qayiqlardan foydalanganlar. Hozirgi zamon turizmida ularni noan'anaviy transport turlariga kiritish mumkin. Fan-texnika taraqqiyoti ulkan teploxodlar o'z bortiga yuzlab yo'lovchilar olish, ularni qulay shart-sharoitlarda uzoq masofalarga tashish, dengiz va okeanlar bo'ylab, hatto muzliklar orasida sayohatlar qilishga qodir laynerlar yaratilishiga olib keldi.

Xizmat ko'rsatish sohasiga qarab, **hozirgi zamon suv transporti dengiz va daryo transportiga bo'linadi.** Dengiz transportiga mansub bo'lgan kemalar xalqaro yo'nalishlarda, uzoq masofalarga va kabotaj tashuvlarini amalga oshiradi. Xalqaro dengiz aloqalari deganda yo'lovchi va yuklarni mamlakat hududidan tashqariga tashish va mamlakat tashqarisidan tashib keltirish tushuniladi. Bir mamlakat portlari o'rtasida ochiq dengiz orqali amalga oshiriladigan reyslar uzoq masofalarga yo'lovchi va yuk tashishga kiradi (ochiq dengiz hech kimning suverenitetiga bo'ysunmaydi, u insoniyat mulki deb e'tirof etiladi va barcha davlatlar va shaxslar tomonidan foydalanilishi mumkin) Kabotaj reyslari dengiz portlari o'rtasida sohil bo'ylab, ochiq dengizga chiqmasdan amalga oshiriladi.

Daryo floti kemalari davlat hududi doirasida joylashgan suv yo'llari bo'ylab yo'lovchi va yuk tashishni amalga oshiradi. Ichki suv yo'llariga quyidagilar kiradi: daryolar, ko'llar, yirik suv omborlari, kanallar, shlyuzlar. Shu munosabat bilan suv transportida yo'lovchi va yuk tashishning huquqiy sohasi dengiz transporti va ichki suv transporti faoliyatini tartibga soluvchi normativ hujjatlarni o'z ichiga oladi.

Dengiz transportida yo'lovchi va yuk tashish xalqaro va milliy qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi. Xalqaro tashuvlarga nisbatan shartnomalar va konvensiyalar amal qiladi. 1974-yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo'lovchi va yuk tashish to'g'risidagi Konvensiya» shunday hujjatlardan biridir. Konvensiya qoidalari barcha kemalarga nisbatan (havo yostig'i ustidagi kemalardan tashqari) amal qiladi va har qanday xalqaro tashuvga nisbatan qo'llaniladi, basharti kema Konvensiyaga a'zo davlat bayrog'i ostida suzsa yoki shunday davlatda ro'yxatga olingan bo'lsa. Afina Konvensiyasida yo'lovchining o'limi yoki uning badaniga shikast yetkazilishi natijasida, shuningdek bagajning yo'qotilishi yoki shikastlanishi natijasida unga yetkazilgan zarar uchun tashuvchining javobgarligi nazarda tutilgan. Mazkur hujjatga muvofiq tashuvchining mulkiy javobgarligi yo'lovchining sog'lig'iga shikast yetkazganlik uchun 700000 Shveysariya frankini; qo'l yukini yo'qotganlik yoki unga shikast yetkazganlik uchun 12500 Shveysariya frankini; transport vositasi uchun 50000 Shveysariya frankini; bagajning boshqa predmetlari uchun 18000 Shveysariya frankini tashkil etadi.

1958-yilda tuzilgan Xalqaro dengiz tashkiloti – IMO (International Maritime Organization) dengizda kema qatnovi masalalari bilan shug'ullanuvchi xalqaro tashkilotlardan biri hisoblanadi. U dengizda yo'lovchi va yuk tashish sohasida, shu jumladan dengizda suzish xavfsizligi va dengizni ifloslanishdan saqlash bilan bog'liq xalqaro hujjatlarni ishlab chiqadi. Ushbu tashkilot faoliyati natijasida dengizda xalqaro yo'nalishda yo'lovchi va yuk tashish masalalarini tartibga soluvchi bir qancha konvensiyalar imzolandi: «Dengizda inson hayotini qo'riqlash to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1974); «Dengizda yo'lovchi va yuk tashishning ba'zi bir qoidalarini yagonalashtirish to'g'risidagi

xalqaro Konvensiya» (1967). «Dengizda yo'lovchi tashishning ba'zi bir qoidalarini yagonalashtirish to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1981); «Dengizda halokatga uchraganlarni qidirish va qutqarish to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1979); «Dengizni chiqindilar va boshqa materiallar bilan ifloslanishining oldini olish to'g'risidagi Konvensiya» (1972) va b.

Agar **dengizda yo'lovchi tashish kruiz xususiyatiga ega bo'lsa,** dengizda yo'lovchi tashish to'g'risidagi shartnomaga mijozga xizmat ko'rsatish sohasiga, chunonchi: ovqatlanish, ko'ngilochar tadbirlar, ekskursiya dasturiga tegishli bo'lgan qo'shimcha bitimlar tuziladi.

Savdo maqsadlarida dengizda suzish kodeksining boblaridan biri **kemani muayyan muddatga fraxt qilish (taym-charter) to'g'risidagi shartnomaga** bag'ishlanadi. Ushbu shartnoma turistik va boshqa maqsadlarda yo'lovchilarni ommaviy tashish uchun dengiz kemalaridan foydalanuvchi turli fermalar va boshqa tashkilotlarga qiziqarlidir.

Kemani vaqtinchalik fraxt qilish shartnomasiga ko'ra kema egasi belgilangan haq (fraxt) evaziga fraxt qiluvchiga kemani va kema ekipaji a'zolarining xizmatlarini yo'lovchi, yuk tashish uchun yoki boshqa tijorat maqsadlarida muayyan muddatga taqdim etish majburiyatini oladi. Bunday shartnomani rasmiylashtirishda unda quyidagilar ko'rsatilishi shart: taraflar nomi; fraxt qilish maqsadi; kema nomi, uning texnik va foydalanish ko'rsatkichlari (yuk ko'tarish qobiliyati, tezligi va b.); suzish hududi; kemani topshirish va qaytarish vaqti va joyi; fraxt qiymati; taym-charterning amal qilish muddati.

Butun taym-charter muddati mobaynida kemani soz holatda saqlash kema egasining majburiyati hisoblanadi. Fraxt qiluvchi kemadan foydalanganlik uchun haqni o'z vaqtida to'lashi shart - odatda haq muayyan muddat (yarim oy, bir oy) uchun oldindan avans tariqasida to'lanadi. Haq to'lash muddatlariga rioya qilinmagan hollarda kema egasi shartnomani bekor qilish va kemani chaqirib olishga haqli.

Taym-charter shartnomasiga ko'ra kapitan hamda ekipajning boshqa a'zolari kema egasining kemani boshqarish, ichki tartib va ekipaj tarkibiga oid farmoyishlariga bo'ysunishi lozim. Kemadan

tijorat maqsadlarida foydalanishga oid farmoyishlarni fraxt qiluvchi beradi. Bunda fraxt qiluvchi kemadan shartnomada nazarda tutilmagan maqsadlarda yoki bitimda nazarda tutilmagan suzish hududida foydalanishga haqli emas.

Savdo maqsadlarida dengizda suzish kodeksida **kemani ekipajsiz fraxt qilish (berbout-charter) shartnomasi** ham nazarda tutilgan. Kemani ekipajsiz fraxt qilish shartnomasiga ko'ra kema egasi belgilangan haq (fraxt) evaziga fraxt qiluvchiga muayyan muddatga foydalanish va egalik qilishga ekipaj bilan komplektlanmagan va jihozlanmagan kemani yo'lovchi, yuk tashish uchun yoki boshqa tijorat maqsadlarida taqdim etish majburiyatini oladi. Bu holda fraxt qiluvchi kema ekipajini mustaqil ravishda komplektlaydi. Komanda ilgari mazkur kema ekipaji a'zosi bo'lgan yoki bo'lmagan shaxslardan tashkil topishi mumkin. Ekipajni komplektlash usulidan qat'i nazar, uning barcha a'zolari fraxt qiluvchining barcha buyruqlariga bo'ysunishlari shart. Berbout-charter shartnomasida quyidagilar ko'rsatilishi lozim: taraflarning nomi; kema nomi, klassi, bayrog'i, texnik va foydalanish ko'rsatkichlari; sarflaydigan yonilg'i miqdori; suzish hududi; fraxt qilish maqsadi; kemani topshirish va qaytarish vaqti va joyi; fraxt qiymati hamda shartnomaning amal qilish muddati.

Turizmda berbout-charterdan ko'pincha kichik yelkanli kemalar – yaxtalarda sayohat qilishda foydalaniladi. Yaxtalarning ko'plab modellari mavjud bo'lib, ular katta-kichikligi va komfortabelligi bilan farq qiladi. Yaxta ekipajsiz ijaraga olingan taqdirda, kemani mustaqil boshqarishni xohlagan ijarachi shkiperlik guvohnomasiga ega bo'lishi lozim. Yaxtada sayohat qilish uchun chet el portlariga kirishda viza talab etilmaydi.

5.2. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish

XX asr oxirida kruiz industriyasi turistik biznesning eng jadal rivojlanayotgan sektoriga aylandi. Ma'lumki, **kruiz** deganda suv transporti turlarida sayohat qilish tushuniladi. U orol qirg'og'i bo'ylab ekskursiya qilishni, port shaharlarning diqqatga sazovor joylari bilan tanishishni, shuningdek dengiz va daryo laynerlari bortida dam olishni o'z ichiga oladi.

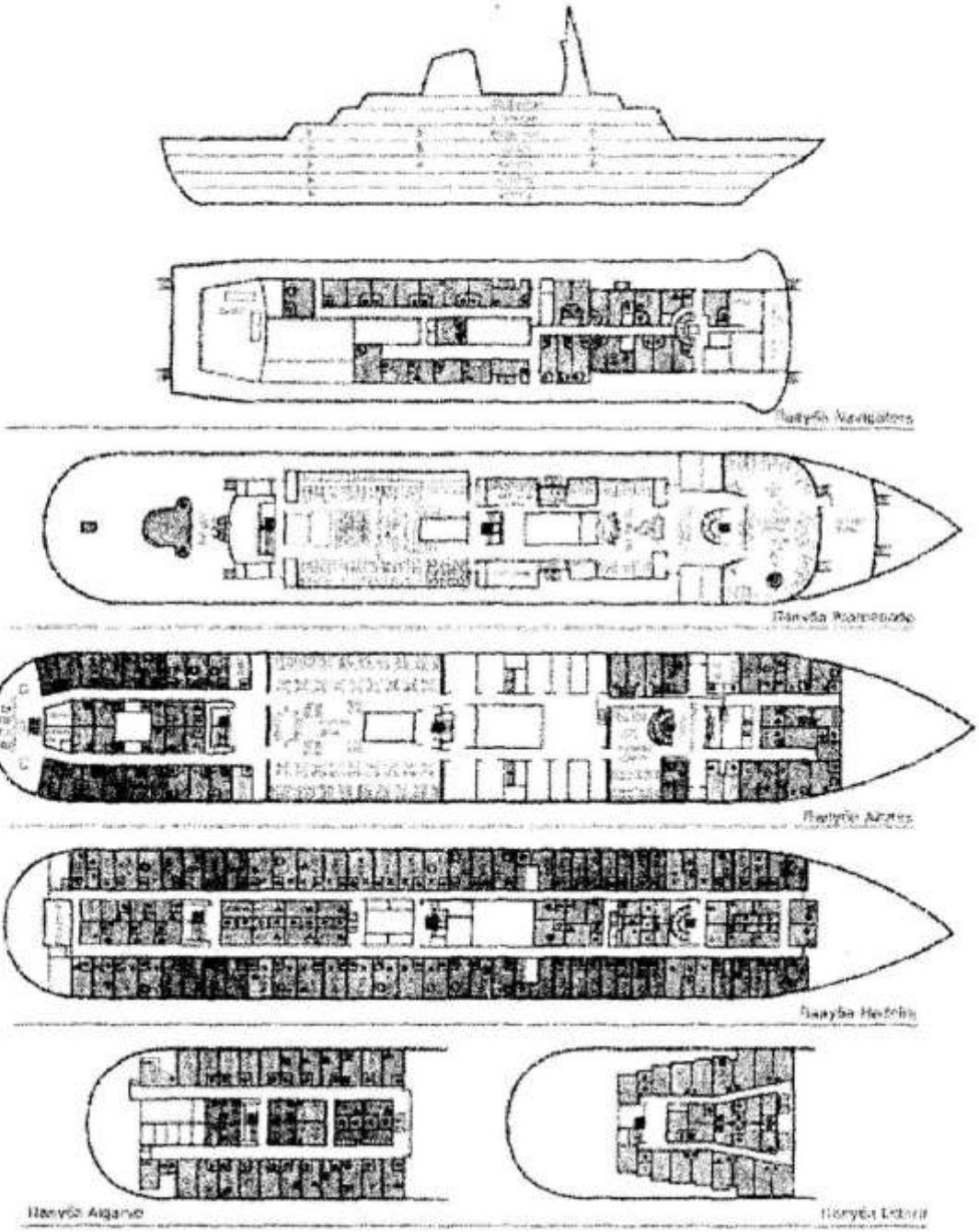
Jahonda kruiz kompaniyalari juda ko'p (100 dan ortiq) bo'lib, ularning bir qismi Kruiz kompaniyalari xalqaro uyushmasiga a'zodir. Kruiz biznesi sohasidagi eng mashhur tashuvchilar qatoriga «Carnival Cruise Lines», «Celebrate Cruises», «Royal Caribbean International», «Princess Cruises», «Costa Cruises», «Norwegian Cruise Lines» kompaniyalari kiradi.

Kruiz kompaniyalari, shuningdek ularning floti ko'rsatiladigan xizmatlar toifasiga qarab (mehmonxonalar singari) toifalarga ajratiladi. Aksariyat yirik kruiz kompaniyalari ommaviy iste'molchiga qarab mo'ljal olsada, ular ko'rsatadigan xizmatlar «4-5 yulduz» darajasidadir. Oliy toifa («6 yulduz») kemalar atigi to'rtta bo'lib, ular «Seaborn», «Radisson Seven Seas Cruises», «Cunard Line» va «Silversea Cruises» kompaniyalariga tegishli. Mazkur kompaniyalarning kemalari kamida 200-250 yo'lovchiga mo'ljallangan bo'lib, ularga hashamatli apartamentlarda eksklyuziv dam olish hamda sayohatchilarning odatlari va xohish-istaklarini hisobga oluvchi xizmatlar taklif qilinadi. Bunday kompaniyalarning xizmatlaridan kema bortida o'tkazilgan har bir kun uchun *1000 AQSH dollari* va *undan* ko'proq haq to'lashga qodir boy odamlar foydalanadi.

Ommaviy turizmga xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan dengiz kruiz kemalari 1700 dan 2600 tagacha yo'lovchi sig'adigan ko'p palubali ulkan kemalardir. Zamonaviy kemalarning o'rtacha tonnasi 75 000 t dan 100 000 t gacha yetadi.

«Royal Caribbean International» va «Celebrate Cruises» kompaniyalarining dengiz laynerlari o'zining qulayliklari bilan ajralib turadi. «Royal Caribbean» kompaniyasining dengiz floti uch klass: Radiance, Vision va Voyager klasslariga mansub kemalardan iborat.

Radiance kemalarining interyeri o'zining shinamligi bilan farq qiladi. Ko'p sonli darchalar dengiz manzaralarini kuzatish imkonini beradi. Kayutalarning yarmidan ko'prog' alohida ayvonlarga ega. Vision klassiga mansub 6 kemaning barchasi o'ziga xosligi va tashqi ko'rinishi bilan ajralib turadi. Voyager klassi kemalari boshqa kruiz kemalaridan kattaligi bilan farq qiladi, chunki ular katta maydonlarni talab qiluvchi turli zamonaviy texnika vositalari bilan jihozlangan.



29-rasm. Kruiz kemasi palubalarining rejasi.

Bugungi kunda jahondagi eng katta (va qimmat) kruiz layneri 17 palubali gigant «Voyager of the Seas» hisoblanadi. 1999-yilda suvga tushirilgan bu kema «Royal Caribbean International» kompaniyasiga tegishli. Uning suv sig'imi 142 000 t, bortga olishi mumkin bo'lgan yo'lovchilar soni - 2200 mehmon

va 1180 ekipaj a'zosi, o'rtacha tezligi - 50 km/soat. Kemaning o'lchamlari ham aqlni lol qoldiradi: uzunligi – 311 m, kengligi – 47 m, balandligi – 70 m.

Ushbu dengiz laynerining o'ziga xosligi shundan iboratki, uning bortida birinchi marta quyidagilar qurilgan: konkida uchish maydonchasi, alpinizm bilan shug'ullanish uchun devor va haqiqiy ko'cha to'rt paluba balandlikdagi oynavand gumbaz ostida promenad. Kemada restoranlar va barlar, diskotekalar, uch yarusli teatr, tungi klublar, kazino, kutubxona, kinoteatr, ko'p sonli basseynlar (jakuzi bilan), bolalar va kattalar uchun "suvtog'lar", sauna, sport inshootlari (golf maydoni, rolikodrom, basketbol maydonchasi, uzunligi 400 m bo'lgan yugurish yo'lagi, fitnes-studiya, 900 tomoshabinga mo'ljallangan muz maydoni), tabiiy solyariy, go'zallik saloni, massaj kabineti, vertolyot maydonchasi va hokazolar bor. Palubalar o'rtasida o'n to'rtta oynavand lift yordamida aloqa qilinadi.

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, 2000 va 2001-yillarda yana ikkita shunday megalayner «Explorer of the Seas» va «Adventure of the Seas» suvga tushirildi.

Dengiz kruiz laynerlarining kayutalari maydoni, interyerining rang-barangligi, qulayliklar (dush, vanna, jakuzi) to'plamining kattaligi bilan ajralib turadi. Bu, tabiiyki, ularning narxida ham aks etadi. Kayutalar narxi ularning katta-kichikligi, uxlash o'rinlari soni va joylashishi (ustma-ust yoki yonma-yon), palubaning balandligi (odatda yuqori palubadagi kayutalar quyi palubadagi kayutalardan qimmatroq), paluba uzunligi bo'yicha joylashgan o'rni (kemaning orqa qismi, old qismi, o'rta qismi), balkonlar, darchalar, illyuminatorlar bor-yo'qligiga bog'liq.

Ichki kayutalar nisbatan arzon yuradi. Ular sun'iy manbalar lampalar, torsherlar, bra yordamida yoritiladi. Kayutalar turli kemalarda har xil tasniflanadi, ammo umumiy holda u quyidagi ko'rinishga ega bo'ladi: balkonli «lyuks» kayutalar; darchali kayutalar; ichki kayutalar.

Kruizlarni amalga oshirishda mijozlarning dam olishini tashkil etish ularga xizmat ko'rsatishning muhim jihati hisoblanadi. Kruiz kemalarida turli klublar (shu jumladan bolalar klublari) ishlaydi, mashhur rassomlar va haykaltaroshlarning ko'rgazmalari

o'tkaziladi, turli tomosha va shoular o'tkazish uchun aktyor va «estrada yulduzlari» taklif qilinadi.

Kruiz kompaniyalari mijozlarga xizmat ko'rsatish tadbirlarini muntazam kengaytirib boradi. Masalan, «Royal Caribbean International» kompaniyasi o'z laynerlarida to'y o'tkazish, yubileylarni tantanali ravishda nishonlashni taklif qiladi.

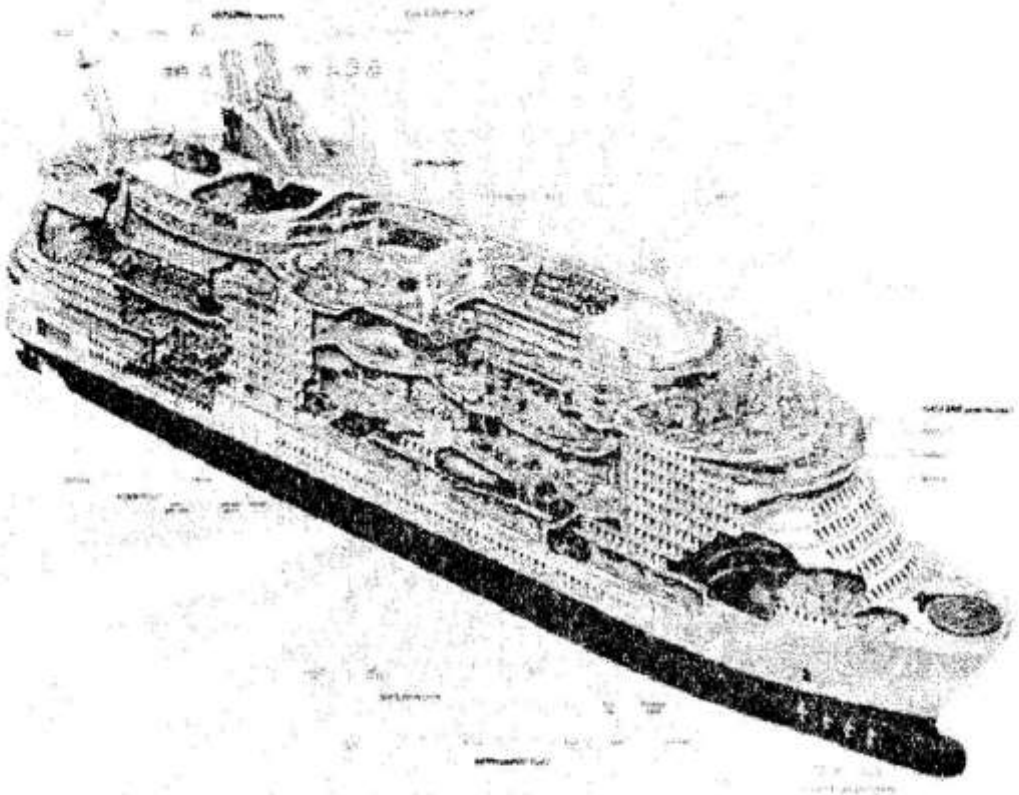
Kruiz kemalari bortida oilaviy dam olish uchun barcha shart-sharoitlar yaratilgan. Kichik yoshdagi bolalarga guruhda yoki individual tarzda enaga xizmatlari ko'rsatish nazarda tutilgan. Bolalar klublari ishlaydi, turli yoshdagi bolalar uchun har xil ko'ngilochar tadbirlar tashkil etilgan. Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, laynerlarda ba'zi bir tadbirlarga tashrif buyuruvchilar yoshi chegaralangan.

Dasturlar	Yosh chegarasi
Konkida uchish maydonchasi	Barcha yoshdagi bolalar
Solyariy	16 yosh va undan kattalar
Adventure Ocean bolalar klubi	3-17 yosh
Teatr	16 yoshga to'lmagan bolalar kattalar kuzatuvida qo'yiladi
Jakuzi	16 yoshga to'lmagan bolalar kattalar kuzatuvida qo'yiladi
«Bingo» va «Poyga» lotereyasi	21 yoshga to'lmagan shaxslar kiritilmaydi
Shipshape fitnes markazi	16 yosh va undan kattalar
Tungi klub diskoteka	16 yosh va undan kattalar
Barlar	18 yosh va undan kattalar (yoki kattalar kuzatuvida)
Kazino	18 yosh va undan kattalar

Har qanday kruiz layneri bortida sayohat «hammasi kiritilgan» prinsipida tashkil etiladi. Ko'pgina kruizlarga viza olish talab etilmaydi. Xalqaro dengiz qonunchiligida «kapitan vizasi» degan tushuncha mavjud bo'lib, unga asosan yo'lovchilar o'z pasportlarini kapitanga berib qo'yadilar va turli mamlakatlarda qirg'oqda 48-72 soatgacha bo'lishlari mumkin. Bunda yo'lovchining xulq-atvorini

kema kapitani kafolatlaydi. Sayohatni bunday tashkil etish uni ancha arzonlashtiradi (faqat kruiz boshlanayotgan mamlakat vizasini olish talab etiladi).

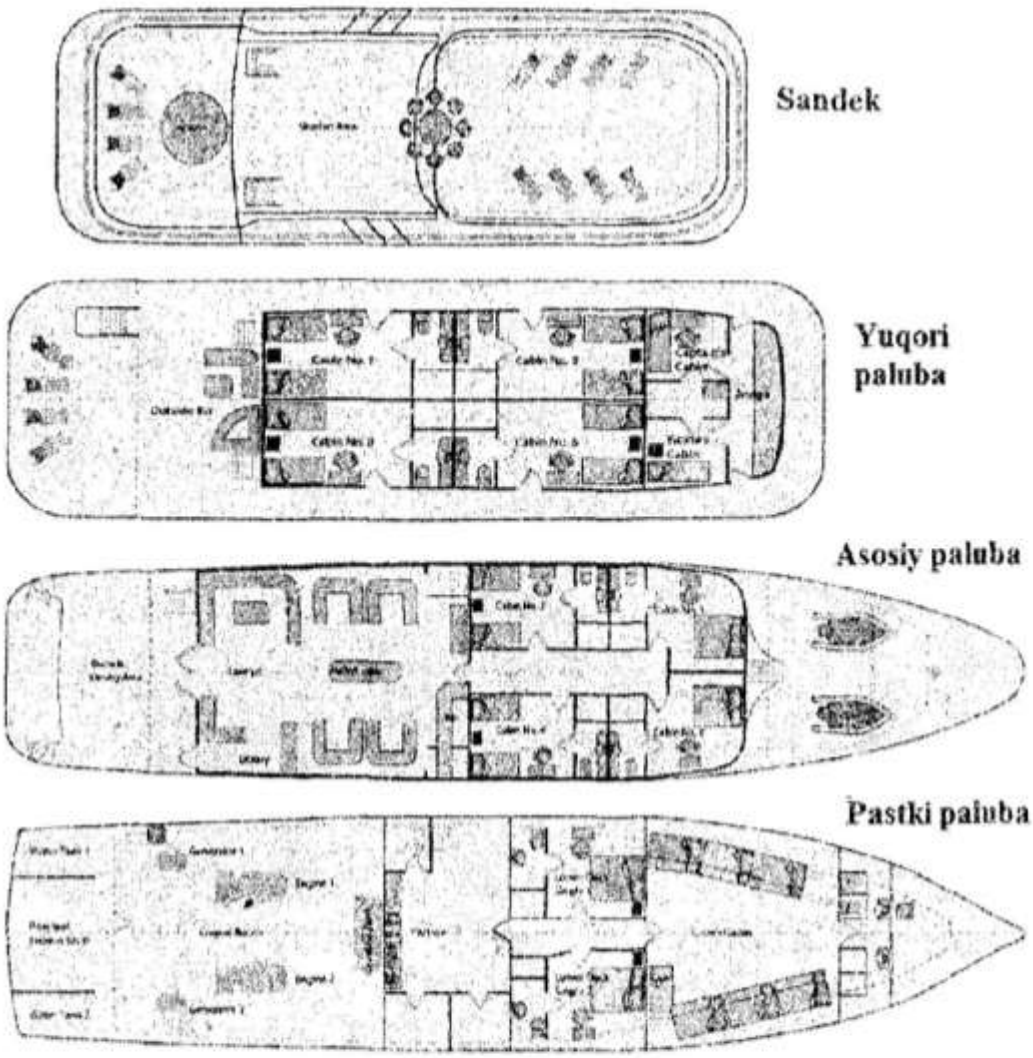
To'g'ri, kruizlar boshqa sayohat turlariga qaraganda ancha qimmat turadi. Ammo bu yerda ham muayyan mijoz uchun uning moddiy holatiga mos keladigan xizmat ko'rsatish shartlarini tanlash imkoniyati mavjud. Hozirda kruizlarning narxi bo'yicha quyidagi tasnifi qabul qilingan: ekonom-klass (kishi boshiga bir kunda 75-150 AQSH dollari); klassik (100-200 AQSH dollari); premium (150-400 AQSH dollari); lyuks (700-1000 AQSH dollari); eksklyuziv (1000 AQSH dollaridan ortiq).



30-rasm. Kruiz kemasining etajlar bo'yicha yon tomondan kesilgan ko'rinishi.

Ekonom-klass bo'yicha kruizlarni amalga oshirishda normal hayot ta'minoti uchun zarur barcha qulayliklarga ega bo'lgan eski

andozadagi kichik kemalardan foydalaniladi. Klassik kruizlar, qoida tariqasida, kruiz laynerlarining servisi, komfort va dizayniga qo'yiladigan barcha zamonaviy talablarga javob beradigan yangi yoki qayta jihozlangan kemalarda amalga oshiriladi. Mazkur dengiz sayohatlari o'rtcha ommaviy iste'molchi uchun mo'ljallangan. Premium, lyuks va eksklyuziv kruizlar boy turistlarga mo'ljallangan bo'lib, ularga individual tartibda xizmat ko'rsatiladi.



31-rasm. Glapagos-adissey yaxtasining palubalar rejasi.

Karib dengizi havzasi va O'rtayer dengizi dengiz kruizlari o'tkaziladigan asosiy hududlar hisoblanadi. Karib dengizi havzasining afzal jihati shundan iboratki, bu yerda kruizlarni yil

bo'yi o'tkazish mumkin. Karib dengizi havzasi bo'ylab tashkil etilgan kruizlar davomida turistlar bir necha mamlakatga tashrif buyurishlari va ularning diqqatga sazovor joylari bilan tanishishlari, ajoyib plyajlarda dam olishlari, mashhur sharshara va vulqonlarni tomosha qilishlari, Bagama orollaridagi Yashil lagunada delfinlar bilan suzishda ishtirok etishlari mumkin. Deyarli har bir portda ularga suv osti dunyosini batiskafda yoki lasta, niqob yoki akvalang yordamida tadqiq qilish imkoniyati beriladi. Ushbu hudud bo'ylab kruiz sayohatlarining davomiyligi 3 kundan ikki haftagacha; marshrutlar yo'nalishlarga qarab tasniflanadi: G'arbiy Karib, Sharqiy Karib, Janubiy Karib, Karib Sharqi va G'arbi, butun Karib.

O'rtayer dengizi bo'ylab kruizlar turistlarga Yevropa mamlakatlari (Ispaniya, Fransiya, Italiya, Gretsiya) va Shimoliy Afrika mamlakatlari (Marokash, Tunis, Misr va b.)ning boy madaniyati va tarixi bilan tanishishni taklif qiladi. Kruizlarning Yevropa bo'ylab marshrutlari Britaniya, Skandinaviya va Rossiya qirg'oqlari yaqinidagi suv yo'llarini ham qamrab oladi. Dengiz kruiz sayohatlarining boshqa yo'nalishlari Hind okeani qirg'oqlari, Janubi-Sharqiy Osiyo, Avstraliya orollari, Shimoliy Amerika va Alyaskaning g'arbiy sohili ham mashhur. Ayrim kruiz kompaniyalari to'rt oydan ortiq davom etadigan dunyo bo'ylab sayohatlar tashkil etadi.

So'nggi yillarda Shimoliy Muz okeani arxipelaglariga, Shimoliy qutbga va Antarktida sohillariga tashkil etilgan **muzyorar kemalardagi kruizlar** ommaviylasha boshladi. Suv sayohatlarining mazkur noan'anaviy turini amalga oshirishda Rossiyaning «Sovetskiy Soyuz», «Yamal», «Professor Multanovskiy», «Buynitskiy», «Molchanov», Finlyandiyaning «Sampo» muzyorar kemalari faol ishtirok etmoqda. Mazkur kemalar Grenlandiya, Shpitsbergen, Frans-Iosif yeri, Antarktida sohillariga reyslarni amalga oshiradi. Shunday turlardan biri «Arktikaga sayohat»ni AQSHning «Quark Expedition» kompaniyasi Rossiyaning «Kapitan Xlebnikov» muzyorarida tashkil etgan bo'lib, u quyidagi marshrut bo'yicha amalga oshiriladi: Shpitsbergen - Grenlandiyaning g'arbiy qismi Kanada (Rizalt) Chukotka - Shpitsbergen.

Muzyorar kemalarda sayohat qilishga qiziqish Germaniya va AQSH turistlarida kuchli. So'nggi yillarda muzyorar kemalarda

Yaponiya, Avstraliya, Gollandiya va Shveysariya fuqarolari ham paydo bo'ldi. Bunday kruizlarni yil bo'yi amalga oshirish mumkin: qishda ularning asosiy yo'nalishi Antarktida, yozda Arktika dengizlari. Ushbu turlar qiymati ancha baland 10000 AQSH dollari va undan qimmat turadi.

Xalqaro kruizlar 1974-yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo'lovchi va yuk tashish to'g'risidagi Konvensiya» qoidalariga hamda muayyan tashuvchining qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi. Ushbu qoidalarga binoan aksariyat hollarda 21 yoshga to'lmagan shaxslar kattalar kuzatuvisiz kruizlarda ishtirok etishga qo'yilmaydi; maktab o'quvchilaridan iborat guruhlardan bronlash-tirishga arizalar qabul qilinmaydi; kruiz kompaniyalari sog'lig'i yaxshi bo'lmagan yo'lovchini laynerga chiqarishni rad etish huquqiga ega. Shu sababli kruizga shartnoma tuzish paytida turistlar uni amalga oshirish qoidalari va shartlari bilan puxta tanishib chiqishlari lozim.

Dengiz sayohatlarining so'nggi yillarda ommaviylashib borayotgan turizm turlaridan biridir. Umumiy holda parom deganda muayyan qirg'oqlar o'rtasidagi suv to'siqlari orqali transport vositalari (avtomobillar, avtobuslar, temir yo'l vagonlari), yuklar va yo'lovchilarni muntazam tashishga mo'ljallangan suzuvchi qurilma (kema, sol va sh.k.) tushuniladi.

Kruiz maqsadlarida foydalaniladigan zamonaviy paromlar fan va texnikaning oxirgi yutuqlari asosida qurilgan, suv ustidagi shaharlarni esga soladigan ko'p palubali kemalardir. Eng komfortabel parom kruizlari Boltiq dengizida «Silja Line» va «Viking Line» kompaniyalari tomonidan amalga oshiriladi. Ularda mijozlar uchun, diskotekalar, restoranlar, kafelar, saunalar, basseynlar, savdo do'konlari va shu kabilar tashkil etilgan.

Ushbu paromlarda amalga oshiriladigan turistik-ekskursiya dasturlari 4-8 kun davom etadi. Bu vaqt ichida turistlar Finlyandiya va Shvesiyaning qadimgi va navqiron shaharlari me'morchiligi, Skandinaviya qishloqlarining hayoti bilan tanishish, bir qancha muzeylarga, Xelsinkidagi «Serena» akvaparki va «Itakeskus» savdo markaziga tashrif buyurish imkoniyatiga ega bo'ladi. Bolalar bilan sayohat qiluvchilarga «Ertaklar mamlakatiga sayohat» degan maxsus dastur nazarda tutilgan.

Paromlarga joylashishda turistlarga moddiy holati har xil bo'lgan mijozlarga mo'ljallangan komfortabel kayutalar taqdim etiladi. Qoida tariqasida, kayutalarda garderob, konditsioner, dush, hojatxona, televizor, fen, ichki telefon, ikkita karavot bo'ladi. Oilaviy kayutalar, shuningdek, nogironlar va allergiklar uchun mo'ljallangan kayutalar ham bor.

Kruiz tarzida dam olishni taklif qiluvchi tashkilotlardan tashqari, avtobus turlariga hamda avtomashina olib kelish uchun safarlar tashkil qiluvchi firmalarga, shuningdek avtomobil olib kelib sotish bilan shug'ullanuvchi jismoniy shaxslarga xizmat ko'rsatishga ixtisoslashgan kompaniyalar ham mavjud. Rossiyada bunday parom kompaniyalari orasida «TT-Line» (Boltiq dengizining g'arbiy qismida, Germaniya bilan Shvetsiya oralig'ida ishlaydi) va «Finnlines» (Finlyandiya va Germaniya o'rtasida aloqa qiladi) kompaniyalari mashhur.

Boltiq dengizi mintaqasida bir necha yirik tashuvchilarning mavjudligi ulardan nafaqat transport aloqasi uchun, balki paromlarda kompleks turlarni tashkil etish uchun ham foydalanish imkonini beradi. Masalan, Xelsinkidan Travemyundgacha «Finnlines» paromida, Rostok (Germaniya)dan Trilleborg (Shvesiya)gacha «TT-Line» paromida va Stokgolmdan Xelsinkigacha «Viking Line» paromida sayohat qilish mumkin. Bunday avtobus-parom turi 10-14 kunga mo'ljallangan.

5.3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish

Daryo va ko'llar bo'ylab sayohat ichki suv sohasi rivojlangan mamlakatlarda dam olishning eng ommaviy usullaridan biridir. O'tgan asrning o'rtalarida turistik marshrutlarda ishlashga mo'ljallangan komfortabel daryo kemalarining qurilishi dengiz kruizlari jadal sur'atlarda rivojlanishiga olib keldi.

Ichki suv arteriyalari bo'ylab amalga oshiriladigan kruizlar, dengiz kruizlariga solishtirganda, bir qancha ustunliklarga ega. Ular muttasil o'zgaruvchi manzarani kuzatish, safar marshruti yirik aholi yashaydigan punktlar orqali o'tgan holda shaharlar me'morchiligini o'rganish, agar sayohat kichik manyovrchan kemada amalga oshirilayotgan bo'lsa, istalgan ma'qul xushmanzara joyda to'xtash

imkonini beradi. Bundan tashqari, daryolar va ko'llarda barpo etilgan gidrotexnika inshootlari (shlyuzlar, kanallar, suv omborlari) ham turistlar diqqatiga sazovor obyektlardir. Daryo kruizi turist uchun bir yo'nalishda amalga oshirilishi yoki halqali marshrutga ega bo'lishi mumkin.

Daryo bo'ylab sayohatlarni **yo kema egalari, yo turistik kompaniyalar** tashkil etishi mumkin. Masalan, Rossiyada Volga daryo kemachilik boshqarmasi «Rihard Zorge», «Aleksandr Sveshnikov» teploxodlarida quyidagi kruizlarni amalga oshiradi: «Moskva-Nijniy Novgorod-Moskva» marshruti bo'yicha «Zolotie kupola Rossii» kruizi (10 kun), Uglich, Mishkin, Kostroma, Plyos, Murom shaharlarida to'xtagan holda; «Moskva-Plyos-Moskva» marshruti bo'yicha «Uzori Kostromi» kruizi (6 kun), Uglich, Mishkin, Yaroslavl, Kostroma shaharlarida to'xtagan holda; «Moskva-Uglich-Moskva» va «Moskva-Tver-Moskva» marshrutlari bo'ylab qisqa muddatli uch kunlik sayohatlar. Yana bir mashhur tashuvchi Moskva daryo kemachilik boshqarmasi «Moskva-Astraxan-Moskva» (20 kun), «Moskva-Sankt-Peterburg-Moskva» (9 va 13 kun), «Moskva-Yaroslavl-Moskva» (5 kun), «Moskva-Uglich-Moskva» (3 kun) kruiz dasturlarini taklif qiladi.

Daryo sayohatlari va kruizlari bilan shug'ullanadigan turistik kompaniyalar o'z flotiga ega bo'ladi yoki kemalarni ularning egalaridan fraxt qiladi. Kemani fraxtga berishda kema egasi to'xtash paytlarida unga xizmat ko'rsatish, buyurtmachiga yonilg'i quyilgan teploxod taqdim etishga shartnoma tuzishi mumkin. Mazkur hamkorlik usuli firmalarga ancha qimmatga tushadi. Ikkinchi holda operator to'xtash joylari bilan shartnoma tuzish, yonilg'i, oziq-ovqat mahsulotlari xarid qilish va h.k. bilan o'zi shug'ullanadi. Kruizni shunday tashkil etish turistik firmalarga xarajatlarni kamaytirish va tegishlicha xizmatlar ko'rsatish paketini arzonlashtirish imkonini beradi. Umuman olganda, yirik teploxodni fraxt qilish bahosi bir kunda 4000-8000 AQSH dollarini tashkil etishi mumkin.

Ichki daryo kruizlarini tashkil etishda turfirma kema egasi bilan fraxt shartlarida shartnoma tuzishi lozim. Shartnoma tuzilganidan keyin turfirma kruiz reyslariga yo'llanmalar sotish huquqiga ega bo'ladi.

Kemalarni ijaraga olish shartnomasida quyidagi ma'lumotlar ko'rsatiladi:

– kemalar soni va nomi;

– ulardagi o'rinlar miqdori (toifalar bo'yicha);

– kruizlarning marshrutlari va ularning muddatlari;

– har bir kema uchun bir reys aylanishida zarur choyshab va yostiq jildlari soni va ularning qiymati;

– har bir reys aylanmasiga chiptalar qiymati va shartnoma bo'yicha to'lanadigan haqning umumiy summasi;

– taraflarning javobgarligi.

Turistlarni tashish uchun haq reys boshlanishidan kechi bilan 15 kun oldin amalga oshirilishi lozim.

Transport vositasini ijaraga olish shartnomasidan tashqari, turfirma yana quyidagi shartnomalarni tuzishi zarur: restoran xizmati boshqarmasi bilan turistlarni ovqatlantirishga; qabul qiluvchi tashkilotlar bilan ekskursiya xizmatlari ko'rsatishga; kinoprokat yoki videoprokat korxonalari bilan teploxodlarning kinozallarida namoyish etish uchun filmlarning kino yoki videonusxalarini olishga; kutubxonalar bilan reyslarni kitoblar bilan ta'minlashga; musiqa jamoalari, artistlar, lektorlar va shu kabilar bilan shartnomalar.

Kruiz kemalarida safar qilayotgan yo'lovchilarga nisbatan, maxsus qoidalarda nazarda tutilmagan barcha hollarda odatdagi yo'lovchilar uchun belgilangan yo'lovchi, qo'l yuki va bagaj tashishning barcha qoidalari amal qiladi. Kruiz kemasiga yo'lovchilarni ro'yxatga olish kema jo'nashidan ikki soat oldin boshlanadi.

Reys boshida kema kapitani, kruiz rahbari, restoran direktori va kema vrachi turistlar bilan suhbat o'tkazadi. Suhbatda ular safar maqsadi va shartlarini, kemada, qirg'oqda hamda daryoda cho'milish paytida o'zini tutish qoidalarini bayon etadi.

Yo'lda to'xtaganda va qirg'oqqa tushganda turistning yonida kemaga qaytishda yaxtada turgan dengizchiga ko'rsatish uchun turist daftarchasi yoki yo'llanma koreshogi bo'lishi lozim. Qirg'oqqa tushgan barcha yo'lovchilar teploxodga belgilangan vaqtda qaytib kelishlari zarur, chunki turist kechikkanligi uchun reysni kechiktirishga yo'l qo'yilmaydi.

Sayohat chog'ida teploxod bortida turistlarga har xil pullik va bepul xizmatlar ko'rsatiladi. Bepul xizmatlarga, qoida tariqasida, quyidagilar kiradi: basseyndan, kinozaldan, kutubxonadan foydalanish, teledasturlar namoyishi salonida televizor tomosha qilish, tez tibbiy yordam olish. Pullik xizmatlarga quyidagilar kiradi: bardan, bufetdan, kiosklardan tovarlar xarid qilish, sartaroshxona, buyumlarni saqlash kamerasi xizmatlaridan foydalanish.

Xorijiy daryo kruizlari yirik daryolar va ko'p sonli ko'llar mavjud bo'lgan, shuningdek, kanallar sistemasi rivojlangan mamlakatlarda keng tarqalgan. G'arbiy Yevropa davlatlarida Dnepr, Luar, Reyn, Rona, Sena, Elba daryolari bo'ylab kruizlar ayniqsa mashhur. Bundan tashqari, g'arb mamlakatlarida daryo bo'ylab sayr qilish uchun motorli qayiqlar ham ijaraga beriladi. Ularni yo'lovchi litsenziyasiz ham boshqarishi mumkin, chunki bu qayiqlarni boshqarish bo'yicha yo'l-yo'riq ko'rsatish tadbiri atigi 45 daqiqa vaqtni egallaydi.

Odatda kemachalar (qayiqlar) tezligi soatiga 15 km dan oshmaydi. Bu tabiat yoki shahar manzarasi bilan yaxshi tanishish imkonini beradi. Afrikada Nil daryosi bo'ylab, Janubiy Amerikada - Amazonka bo'ylab, Shimoliy Amerikada - kanallar sistemasi bilan o'zaro bog'langan Buyuk Ko'llar bo'ylab kruizlar mashhur.

5.4. Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari

Dengiz industriyasi uyushmalari xalqaro kengashi (ICOMIA) bergan statistika ma'lumotlari har yili 750 mingdan ortiq sayr kemalari ishlab chiqarilishini ko'rsatadi. Bu kemalarning yarmi AQSHda ishlab çhiqariladi. Kanada 100 mingta, Fransiya – 40 mingta shunday kemalar ishlab chiqaradi. ICOMIA ma'lumotlariga ko'ra, jahonda 20 mln.ga yaqin shunday kemalar mavjud bo'lib, ularning 17 mln. – ichki suv havzalarida va dengizlarda foydalaniladigan motorli qayiqlar, 3 mln. – yelkanli kemalardir.

Kichik kemalarda sayohat taklif qiluvchi yirik operatorlar orasida Angliyaning "Sunsail", "Sovereign", "Sailing Hollidays" firmalarini, Gollandiyaning OSS kompaniyasini, Gretsiyaning "Odissey" va "Kosmos" firmalarini qayd etish mumkin. Turizm mazkur turining geografiyasi juda rang-barangdir. O'z jozibadorligi

va suzishning xavfsizligiga ko'ra birinchi o'rinni Gretsiya orollari havzasi egallaydi. Keyingi o'rinlarda Karib dengizi va Tayland havzasi turadi. Aksariyat kompaniyalar kemalarni professional ekipaj bilan birga fraxtga beradi, ammo suzish vositasini boshqarish huquqini beruvchi guvohnomaga ega turist kemani ekipajsiz fraxt qilishi ham mumkin.

Ushbu dam olish turining afzalligi shundaki, turist harakat marshruti va grafigini mustaqil tanlashi mumkin.

6-10 yo'lovchiga mo'ljallangan o'rtacha kattalikdagi yaxta bir necha kalyutadan va kayut-kompaniyadan tashkil topadi. Bunday yaxtalar hojatxona, dush, ovqat tayyorlash uchun plita, yuvinish joyi, divanlar, shkaflar va hokazolar bilan jihozlanadi. Yaxtani ekipaj bilan fraxt qilish narxlari har xil. Masalan, Turkiyada fraxt bir haftada kishi boshiga 120 dollar turishi mumkin (Yevropadan aviatashuv narxini ham qo'shganda). "Moorings" xalqaro kompaniyasida sakkiz kishiga yaxtani ekipaji bilan fraxt qilish bir haftada 5000 dollar turadi (aviachiptalar narxisiz).

Tayanch iboralar: Taym-charter shartnomasi, kayuta, kruiz, fraxt, dengiz kemasi, premium, lyuks va eksklyuziv kruizlar, parom, fishing tur, berbout charteri, xorijiy daryo kruizlari, yaxtani ekipaj bilan fraxt qilish.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Dengiz transportida yo'lovchi va yuk tashishning qanday huquqiy asoslari mavjud?
2. Zamonaviy suv transporti nimalardan iborat?
3. Xalqaro dengiz aloqalari nimadan iborat?
4. Berbout-charterlarga tavsif bering?
5. Dengiz kruiz kemalarida turislarga qanday xizmat ko'rsatiladi?
6. Xorijiy daryo kruizlaridagi xizmatlar nimadan iborat?
7. Yaxting suvda dam olish qanday amalga oshiriladi?

Mavzu bo'yicha test savollari:

1. Hozirgi zamon suv transporti nechi turga bo'linadi?

A) 2.

B) 3.

D) 4.

E) 5.

2. «Dengizda yo'lovchi va yuk tashish to'g'risidagi Konvensiya» 1974-yilda qayerda qabul qilingan?

A) Afinada.

B) Fransiyada.

D) Germaniyada.

E) AQSHda.

3. Xalqaro dengiz tashkiloti – IMO qachon tuzilgan?

A) 1958-yilda.

B) 1998-yilda.

D) 1966-yilda.

E) 1987-yilda.

4. «Dengizda inson hayotini qo'riqlash to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» qachon qabul qilingan?

A) 1974-yilda.

B) 1988-yilda.

D) 1967-yilda.

E) 1989-yilda.

5. Taym-charter ma`nosini toping?

A) Kemani muayyan muddatga fraxt qilish.

B) Kemani ekipajsiz fraxt qilish.

D) Avtobusni muayyan muddatga fraxt qilish.

E) Avtobusni ekipajsiz fraxt qilish

6-MAVZU. TURISTLARGA AVTOTRANSPORT VOSITALARIDA XIZMATLAR KO'RSATISH

Reja:

6.1. Avtotransportda harakatlanadigan tarkib tasnifi.

6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi.

6.3. Avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi.

6.1. Avtotransportda harakatlanadigan tarkib tasnifi

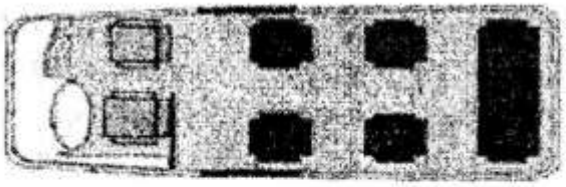
Avtobus – o'tirish uchun 8 kishidan ortiq o'rindiqli (haydovchining o'rindig'idan tashqari) yo'lovchilar tashish uchun mo'ljallangan dvigatelli avtotransport vositasi. Avtobuslar belgilangan marshrutlar bo'yicha nazarda tutilgan bekatlarda yo'lovchilarni olgan va tushirgan holda yoki buyurtmachi yuridik yoki jismoniy shaxs tomonidan belgilangan marshrutlar bo'yicha yo'lovchilarni tashish uchun mo'ljallangan.

Hududiy belgiga qarab, shaharda yo'lovchi tashish, shahardan tashqariga yo'lovchi tashish, shaharlararo yo'lovchi tashish va xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchi tashish farqlanadi. Shaharda yo'lovchi tashishga shahar (bir aholi yashaydigan joy) doirasida amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; shahardan tashqariga yo'lovchi tashishga shahar doirasidan tashqariga shu jumladan 50 km gacha masofaga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; shaharlararo yo'lovchi tashishga shahar doirasidan tashqariga 50 km dan uzoq masofaga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; xalqaro yo'lovchi tashishga O'zbekiston Respublikasidan tashqariga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish kiradi. Shu munosabat bilan shahar avtobuslari, shahardan tashqariga qatnaydigan avtobuslar, shaharlararo avtobuslar va xalqaro avtobuslar farqlanadi.

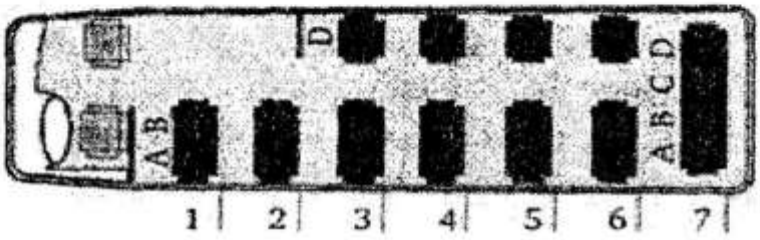
Tashish vazifasiga qarab, umumiy foydalaniladigan avtobuslar, turistik-ekskursiya avtobuslari va maxsus avtobuslar

(maktab avtobuslari; vaxta avtobuslari; xodimlarni shahar yo'lovchi transporti umumiy yo'nalishlaridan uzoqda joylashgan ishlab chiqarish obyektlariga eltish uchun mo'ljallangan avtobuslar va sh.k.) farqlanadi. Mazkur avtobuslarning sig'imi, chidamlilik darajasi, salonlarining ichki tuzilishi, tashqi ko'rinishi har xil bo'ladi.

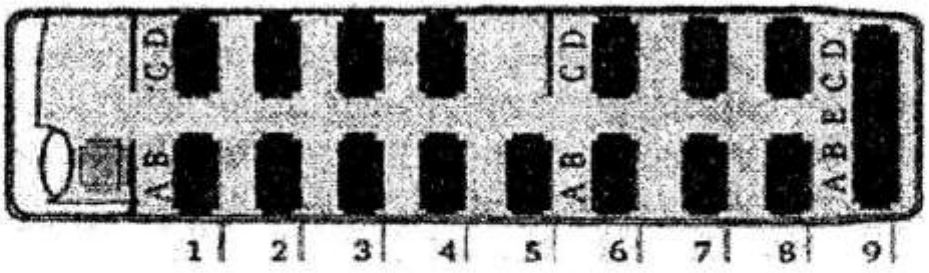
O'rinlar soniga ko'ra, juda kichkina sig'imli avtobuslar (8-15 o'rinli mikroavtobuslar UAZ, RAF, «Gazel» va sh.k.); kichik sig'imli (21-26 o'rinli) avtobuslar; o'rtacha sig'imli (33-34 o'rinli) avtobuslar; katta sig'imli (41-45 kishiga mo'ljallangan) avtobuslar hamda o'ta katta sig'imli (54-56 tadan 80 tagacha o'rinli) avtobuslar farqlanadi.



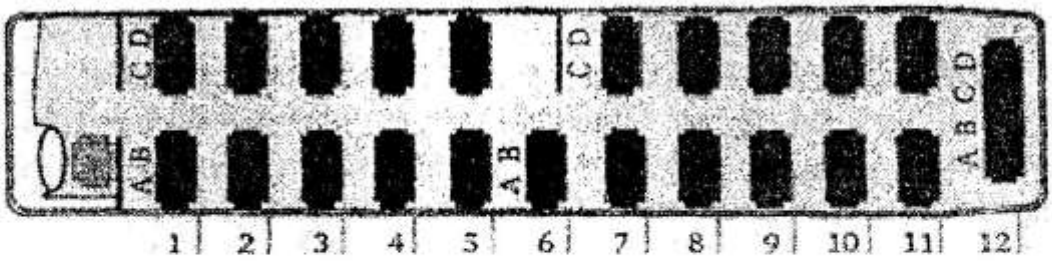
32-rasm. Juda kichik sig'imli avtobusning o'rindiqlar joylashish tartibi.



33-rasm. Kichik sig'imli avtobusning o'rindiqlar joylashish tartibi.



34-rasm. O'rta sig'imli avtobusning o'rindiqlar joylashish tartibi.



35-rasm. Katta sig'imli avtobusning o'rindiqlar joylashish tartibi.

Kichik sig'imli avtobuslarga "Otoyo'l" firmasining avtobuslari, Rossiyada ishlab chiqariladigan KAVZ va PAZ rusumli avtobuslar kiradi.

O'rtacha sig'imli avtotransport vositalariga Rossiyada ishlab chiqariladigan LAZ va MARZ avtobuslarining ayrim (umumiy foydalaniladigan va yumshoq o'rindiqli) modifikatsiyalarini kiritish mumkin.

Katta sig'imli avtobuslar orasida Rossiyaning LAZ, Vengriyaning «Ikarus» avtobuslari mashhur. Uzoq masofalarga turistlarni tashish uchun ko'pincha chet elda ishlab chiqarilgan «Bova», DAF, «Ikarus», MAN, «Mersedes», «Neoplan», «Skania», «Setra», «Volvo», «Vanhool» avtobuslaridan foydalaniladi.

Qavatlari soniga qarab, bir, bir yarim va ikki qavatli avtobuslar farqlanadi. Aksariyat turistik firmalar bir yarim qavatli avtobuslar bilan ishlashni ma'qul ko'radi, chunki yo'lovchilar saloni poldan haydovchining kabinasiga nisbatan yuqorida joylashganligi tufayli oynadan atrof yaxshi ko'rinadi. Ikki qavatli avtobuslarning pastki qavatlaridan qisqa ekskursiyalarda transport vositasining sig'imini oshirish maqsadida yo'lovchilar saloni sifatida yoki kichkina stol-stullar bilan jihozlangan bufet tarzida foydalanilishi mumkin. Ayrim firmalar birinchi qavatda bolalar uchun o'yin xonalari yoki videosalonlar o'rnatadi. Pastki qavatida uxlash joylari jihozlangan avtobuslar ham bor. Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, ikki qavatli avtobuslarning gabariti sayohatlarda ba'zan xalaqit beradi ayrim shaharlarda ko'priklar pastligi tufayli aylanma yo'llardan yurishga to'g'ri keladi. Ayrim mamlakatlarda (Buyuk Britaniyada) ikki qavatli avtobuslardan shahar transporti tarzida foydalaniladi, ammo so'nggi yillarda ularning soni ancha kamaydi.

Avtotransport vositalarini ishlatiladigan yonilg'i turiga qarab ham tasniflash mumkin. Hozirda yo'lovchi tashishga mo'ljallangan avtobuslarning aksariyati benzinda, dizel yonilg'ida yoki tabiiy (suyultirilgan yoki siqilgan) gazda ishlaydi. Lekin so'nggi yillarda chet elda elektr batareyalarda ishlaydigan avtobuslar elektromobillar (elektrobuslar) ham qo'llanila boshlandi. Masalan, Rossiyada ishlab chiqarilgan «Kornet» elektromobili elektr dvigatel va akkumulator batareyalari bilan jihozlangan bo'lib, bir zaryadlash bilan 60-70 km yo'l bosishi mumkin. U 30 o'rindiqli bo'lib, yo'lovchilar chiqib-tushadigan maydonchada zinapoya yo'q. Bu yo'lovchilar chiqib-tushishini yengillashtiradi. Elektrobuslar parklarda va piyodalar yuradigan zonalarda foydalanish, shuningdek turistlar bilan shahar bo'ylab ekskursiya qilish uchun qulay. Ilk elektrobuslar Moskvada Poklonnaya gora hududidagi marshrutda qatnay boshladi.

Turistlarni tashiydigan avtobuslarning **qulay** va **shinamligiga** butun dunyoda katta talablar qo'yiladi. Xalqaro yo'nalishda qatnaydigan avtobuslarda konditsioner, audio va videosistemalar, oshxona, garderob, **biotualet** bo'lishi lozim. Aksariyat avtobuslarning salonlari individual yoritish lampochkalari, oyoq qo'yish uchun maxsus joylar, kreslolar suyanchig'ida yig'iladigan stolchalar bilan jihozlanadi. Kreslolar qulay va yumshoq, orqaga tashlanadigan, qiyaligi rostlanadigan bo'lishi lozim.

Avtomobil transport xalqaro uyushmasi huzuridagi Klassifikatsion komissiya tomonidan turli toifadagi turistik avtobuslarga qo'yiladigan muayyan talablar ishlab chiqilgan. Avtobus toifasi uning klassi bilan belgilanadi va 1 tadan 5 tagacha yulduz bilan ifodalanadi. «1 yulduzli» avtobuslar toifasiga shahar bilan tanishtirish ekskursiyalari hamda mahalliy ekskursiyalar o'tkazish uchun mo'ljallangan xalqaro klassga mansub avtobuslar kiradi. Qisqa masofalarga ichki va xalqaro turizmni amalga oshirishda ishtirok etuvchi transport vositalari «2 yulduzli» avtobuslar toifasiga mansubdir. Oliy klassga hamda «lyuks» klassiga mansub avtobuslar tegishincha «3 yulduzli», «4 yulduzli» va «5 yulduzli» toifalar bilan tavsiflanadi. Ulardan uzoq masofaga va uzoq muddatli turistik marshrutlarda foydalaniladi. Avtobuslarni toifalar bo'yicha tasniflash quyidagi texnik ko'rsatkichlarga asosan amalga oshiriladi:

- dvigatel quvvati;

- tormoz sistemasi va amortizatsiyaga qo'yiladigan talablar;
- ventilatsiya turi (tabiiy-havoli yoki konditsioner);
- isitish usuli (haroratni avtomatik rostlagich moslamasiga ega yoki bunday moslamasiz);
- oynalarga qo'yiladigan talablar (tumanga qarshi qoplamali, vakuum qatlamli, terlash yoki muzlashning oldini oluvchi, quyosh nuridan saqlovchi);
- ichki (shu jumladan individual) yoritgichlarga egaligi;
- radiokarnay, mikrofon va magnitolaning mavjudligi;
- bagaj bo'limi uchun sig'imlar hajmining hamda qo'l yuki uchun tokchalarning kattaligi;
- avtobus muzlatgich, hojatxona, videosistema, ichimliklar uchun termoisitgich, stakanlar uchun taglik, yig'ma stollar, chiqindi to'plagich bilan jihozlanganligi;
- gid uchun lozim darajada jihozlangan joyning mavjudligi.

Ushbu atributlarning to'liq holda mavjudligi «4 yulduzli» va «5 yulduzli» avtobuslar uchun majburiydir.

6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi

«5 yulduzli» toifaga mansub avtobuslar eng komfortabel avtobus layneri hisoblanadi. Turistlar uchun yuqorida sanab o'tilgan qulayliklardan tashqari, bunday avtobusda garderob, grilli oshxona, mikroto'lqinli pech, qaynoq va chanqovbosdi ichimliklar uchun dozator, oldindan tayyorlangan taomlar uchun termoshkaf bor. Yo'lovchilar marshrut bo'ylab harakatdan xabardor bo'lishlari uchun salonlarda markaziy axborot tablosi (yoki qatorlar oralig'ida kichkina suyuq kristalli displeylar) o'rnatiladi. Ularda bosib o'tilgan masofa va yo'ldagi vaqt, eng yaqin to'xtash va dam olish joyining nomi, havo harorati, bortdan tashqaridagi harorat va shu kabilar aks etadi. Besh yulduzli ikki qavatli avtobus haydovchisining kabinasi ikkinchi qavatdagi yo'lovchilar salonini kuzatish uchun videokamera bilan jihozlanishi mumkin. Bunday avtobuslar salonida shovqin darajasi soatiga 100 km tezlikda 74-76 dB dan oshmasligi kerak.

26-28 kishiga mo'ljallangan VIP-klassga mansub avtobuslar ham mavjud. Ular komfortabel kreslolar bilan jihozlangan bo'lib, pastki qavatning orqa qismida dam olish xonasi bor. Ushbu xonaga divan, yig'iladigan stollar, ikkita muzlatgich va kichik oshxona qo'yilgan.

Qaysi toifaga mansubligidan qat'i nazar, barcha avtobuslar eng avvalo transport vositasining texnik holatiga qo'yiladigan talablar bilan belgilanadigan xavfsizlik shartlariga mos kelishi lozim. Avtobuslarning egalari ular majburiy texnik ko'rikdan o'tkazilishini, turli mamlakatlarda amalda bo'lgan normativ hujjatlarda belgilangan tartibda va muddatlarda ularga texnik xizmat ko'rsatilishini ta'minlashlari shart. Shuningdek, avtotransport vositalaridan foydalanish qoidalariga ham rioya qilish lozim.

Yo'lni yaxshi ko'rish va «o'lik zonalar»ni mumkin qadar kamaytirish uchun eng zamonaviy avtobus modellari orqani kuzatish qo'shimcha ko'zgulari va videokameralar bilan, shuningdek orqadagi to'siqqacha bo'lgan masofani aniqlash uchun mo'ljallangan ultrabinafsha datchiklar bilan jihozlanadi. Yaqin kelajakda turistik avtobuslarni boshqa transport vositasi oshib o'tayotgani haqida haydovchiga xabar berish, haydovchi rulda uxlab qolishining oldini olish moslamalari bilan jihozlash mo'ljallanmoqda.

Yo'lovchi tashish xavfsizligini ta'minlash uchun turistlarni ommaviy tarzda tashishga mo'ljallangan avtotransport vositalaridan foydalanish muddatlari tartibga solinadi. Yevropaning ko'pgina davlatlarida turistik avtobuslardan foydalanish muddati 8-10-yildan oshmasligi lozim. Bundan tashqari, YEIning Texnik moslashtirish qo'mitasi turistik safarlar uchun mo'ljallangan avtobuslarni xavfsizlik kamarlari hamda energiyani yutuvchi o'rindiqlar bilan jihozlash haqidagi taklifni ilgari surdi.

Avtotransport vositalarining ekologik xavfsizligiga qo'yiladigan talablar ham oshib borayotir. Masalan, YEIning zararli gazlar chiqarishga daxldor normalari oxirgi yigirma yilda 20 baravar kamaydi. Yevropa transport vazirlari konferensiyasi qabul qilgan «Yashil avtomobil» standartida uglerod oksid (SO), karbonat angidrid (NO), uglevodorodlar (SN) hamda yonib bo'lgan gazlardagi qattiq zarralar miqdori, shuningdek dvigatellar

chiqaradigan shovqin darajasi tartibga solinadi. Ekologiya standartlari sohasida olib borilayotgan bunday siyosat avtotransport vositalari uchun yanada takomillashtirilgan dvigatellar ishlab chiqilishiga, shuningdek yonilg'ining yangi turlari, chunonchi: biologik yonilg'i, gaz yonilg'isi (shu jumladan vodorod, dimetil efiri va b.) izlab topilishiga imkoniyat yaratadi.

Muntazam marshrutlarda ishlaydigan avtobuslar uchun qo'shimcha majburiy talab trafaret marshrutning boshlang'ich va oxirgi punktlari ifodalangan ko'rsatkichning mavjudligi.

6.3. Avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi

Avtomobillarni ijaraga berish bo'yicha xizmatlar («Rent-a-car») butun dunyoda turistik biznes bilan bog'liq eng daromadli faoliyat turlaridan biri hisoblanadi. Ularning mohiyati shundan iboratki, muayyan yoshga to'lgan istalgan fuqaro avtomobillarni ijaraga berish bilan shug'ullanadigan kompaniyaga murojaat etib, vaqtinchalik foydalanish uchun haydovchi bilan yoki haydovchisiz mashina olishi mumkin.

Avtomobillarni ijaraga berish g'oyasi XX asr boshida AQSHda paydo bo'ldi. Dastlab u transport vositasiga muhtoj bo'lgan mahalliy aholiga yordam berish uchun mo'ljallangan edi. Jahonda turizmning rivojlanishi bilan avtomobillarni ijaraga berish xizmatining doirasi kengaydi va u turistik faoliyatning mustaqil tarmog'iga aylandi.

Hozirgi kunda avtomobillarni ijaraga berish biznesi ancha murakkab xizmat ko'rsatish tizimini tashkil etadi. Ular avtoparkni, saqlash va unga texnik xizmat ko'rsatish xizmatini; avtomobillarni bronlashtirish elektron sistemalarini; yo'l navigatsiyasi axborot tizimlarini; sug'urta xizmatlari, bonus dasturlari va shu kabilarni o'z ichiga oladi. Avtomobillarni ijaraga berish biznesi G'arbiy Yevropa va Shimoliy Amerika mamlakatlarida ancha keng tarqalgan. Avtomobillarni ijaraga berish bo'yicha xizmatlar Osiyo, Shimoliy Afrika, Markaziy va Janubiy Amerikaning ko'pgina mamlakatlarida ham yo'lga qo'yilgan.

Avtomobillarni ijaraga berish kompaniyalarining xizmatlaridan asosan biznesmenlar va yirik tashkilotlarning xodimlari, shuningdek yakka tartibda safar qiluvchi turistlar foydalanadi.

Avtomobillarni ijaraga berish jahon bozoridagi eng mashhur firmalar orasida «Avis», «Hertz», «Budget», «Eurocar», «Toyota» va boshqalarni qayd etish mumkin. Bu kompaniyalarning ofislari ko'pgina sanoat, tijorat va madaniyat markazlarida joylashgan, shuningdek deyarli barcha aeroportlarda, yirik shaharlardagi temir yo'l va avtobus vokzallarining aksariyatida mavjud. Mazkur kompaniyalar taklif qiluvchi xizmatlarning sifat darajasi va narxlari deyarli bir xil, ammo avtomobillarni ijaraga berish qoidalari farq qilishi mumkin.

Ijaraga avtomobil olish uchun avtomobillarni ijaraga beruvchi muayyan kompaniyaning mahalliy vakolatxonasiga bevosita, turistik ferma yoki Internet orqali murojaat etish lozim. Avtomobilni turistik firma orqali bronlashtirishning afzalligi shundaki, ayrim hollarda mazkur firma avtomobillarni ijaraga beruvchi kompaniya bilan turist o'rtasidagi nizoli holatlarni tartibga solish majburiyatini o'z zimmasiga oladi. Masalan, vokzalga shoshib turgan turist avtomobilni topshirish vaqtida uning bakiga benzin quygan bo'lmasa, turfirma jarima to'lash bilan bog'liq xarajatlarni o'z zimmasiga olishi mumkin. Shu tariqa u turistni katta ko'ngilsizlikdan saqlab qoladi, chunki bunday "aybi" uchun mijozlar odatda kelajakda mazkur kompaniya xizmatlaridan foydalanishni taqiqlovchi «qora ro'yxat»ga kiritiladi.

Avtomobillarni ijaraga beruvchi korxonalar buyurtmalarni oldindan, chunonchi, bir oy, bir hafta, bir kun oldin qabul qiladi. Bu holda (faks yoki elektron pochta orqali) tasdiqnoma olish, unda mashina buyurtmachini kutadigan ijara shoxobchasining manzili ko'rsatilishi lozim. Avtomobil turistni mehmonxona oldida, aeroportda yoki boshqa muayyan joyda kutishini kompaniya bilan kelishish ham mumkin. Bunday xizmatlar, qoida tariqasida, Yevropada ijara qiymatini (o'rta hisobda 10-12% ga) oshiradi, AQSHda esa, aksincha, arzonlashtiradi.

Avtomobillarni ijaraga beruvchi xalqaro kompaniyalar uchta asosiy tarifni taklif qiladi: standart tarif, qatnov chegaralanmagan tarif, bir kunlik qatnov chegaralangan tarif. Birinchi holda

avtomobilda bosib o'tilgan yo'lning har bir kilometri uchun haq to'lanadi; ikkinchi tarif bir kunlik qatnov 70 km dan ortiq bo'lgan holda ma'qul: uchinchi variantda bosib o'tilgan muayyan yo'l miqdori uchun haq to'lash talab etilmaydi, me'yordan ortiq yurganlik uchun esa haq undiriladi. Ko'rsatilgan shartlar odatda shartnomada aks ettiriladi.

Transport vositasini ijaraga olish qiymatiga ijara muddati, avtomobildan foydalanish muddati va uning klassi ta'sir ko'rsatadi. Ijara muddati ortishi bilan bir kunlik ijara haqi kamayib boradi. Bundan tashqari, dam olish kunlari narxlar ish kunlaridagidan arzonroq bo'ladi. Avtomobil klassi uchun ta'rif firma tomonidan uning rusumi va yoshiga qarab belgilanadi.

Turli davlatlarda va hatto bir mamlakatning turli hududlarida ijara xizmatlari qiymati sezilarli darajada farq qiladi. Qoida tariqasida, kurort mintaqalarida u boshqa hududlardagidan 15 - 20% qimmat bo'ladi.

Ba'zan avtomobil firmaning bir shoxobchasidan olinib, boshqa shoxobchasiga topshiriladi. Agar mashina chet elda ijaraga berilayotgan bo'lsa, ijara bahosi ancha oshadi; agar avtomobilni ijara berish shoxobchasi shu davlat hududida joylashgan bo'lsa, ijara haqi oz miqdorda oshiriladi, mashina ayni shu shaharning boshqa hududida topshirilgan hollarda qo'shimcha haq olinmaydi. Qaytarish joyi shartnomada oldindan aytib qo'yiladi.

Ayrim hollarda ijara firmalari o'z ijarachilariga skidkalar beradi. Bunday ijarachilarga asosan doimiy mijozlar, shuningdek ijara korxonalari hamkorlik to'g'risida tegishli shartnomalar tuzgan aviakompaniyalarning yo'lovchilari kiradi.

Deyarli barcha kompaniyalarda ijaraga avtomobil olishni istagan haydovchining yoshini chegaralaydigan qoidalar amal qiladi. Bu yosh turli mamlakatlarda 21-25 yoshni, haydovchilik staji kamida bir yilni tashkil etadi. Ba'zan kompaniyalar mazkur yosh chegarasini pasaytiradi, ammo sug'urta shartnomasini qimmatroq summaga rasmiylashtiradi. Ayrim hollarda esa, aksincha, mijozlarga qattiqroq talablar qo'yiladi. Masalan, Fransiyada oliy toifa avtomobillardan foydalanishni xohlagan fuqarolar yoshi 30 dan kam bo'lmasligi kerak.

Avtotransport vositasi haydovchisining staji haydovchilik guvohnomasiga qarab aniqlanadi. Agar turist xalqaro haydovchilik guvohnomasiga ega bo'lsa, qoida tariqasida, biron-bir muammoga duch kelmaydi. Haydovchilik guvohnomasi milliy bo'lsa, uning notarius tasdiqlagan (hech bo'lmasa inglizchaga) tarjimasini tayyorlab olgan ma'qul.

Yuqorida ta'kidlab o'tilganidek, ta'riflar kunbay belgilanadi. Avtomobil bir soatdan ortiq vaqt kech topshirilgan holda firma kechiktirilgan har bir kun uchun jarima to'lashni (jarima bir kunlik ijara haqining 20% gacha miqdorni tashkil etadi) yoki yana bir kun uchun to'liq haq to'lashni talab qilishi mumkin. Ijara haqi to'liq oldindan to'lanadi.

Avtomobilning ijara bahosiga quyidagilar kiritiladi: avtomobilning ijara davridagi chegaralanmagan kilometraji (Kanada va Avstraliya bundan mustasno); fuqarolik (uchinchi shaxslarga zarar yetkazish) javobgarligini sug'urta qilish; ijara muddatiga avtomobilni sug'urta qilish (yo'l-transport hodisasidan yoki atrofdagi predmetlarga urilishdan); ijaraga olingan avtomobilning o'g'irlanishidan sug'urta qilish; aeroport (vokzal) soliqlari; mahalliy soliqlar. Hayotni sug'urta qilish avtomobilning ijara bahosiga kirmaydi, shu bois shartnomani rasmiylashtirish chog'ida bu masalada mijozning o'zi tashabbus ko'rsatgani yoki ijara kompaniyasining bunday taklifidan bosh tortmagani ma'qul. Bundan tashqari, mijoz avtomobilni sug'urta qilish shartlarini ham aniqlab olishi lozim, chunki qat'iy franshiza (200-500 AQSH dollari miqdorida qoplanmaydigan limit)ni nazarda tutadigan sug'urta turi ham borki, haydovchining aybi bilan avtomobil avariyaga uchragan holda avtomashinani ta'mirlash uchun uni to'lashga to'g'ri keladi. Ba'zan sug'urta shartnomasi bekor qilinadi: agar avariya yuz bergan paytda avtomobilni mast holatdagi odam yoki avtomobilni boshqarish huquqiga ega bo'lmagan odam boshqargan bo'lsa. Masalan, AQSHda mashinani boshqarish huquqiga faqat uni ijaraga olish shartnomasi tuzgan shaxs ega bo'ladi. Yevropada esa, aksincha, mijoz avtomobilni o'z kredit kartasiga rasmiylashtirishi va uni boshqarish huquqini oila a'zosi yoki do'stiga berishi mumkin.

Avtomobil ijarachiga bakka yonilg'i to'liq quyilgan holda beriladi, shu bois ijarachi ham avtomobilni bakni yonilg'i bilan

to'ldirib topshirishi lozim. Bu qoidani buzganlik, yuqorida ta'kidlab o'tganimizdek, mijoz uchun jiddiy oqibatlarga sabab bo'lishi mumkin.

Transport vositasini ijaraga olish shartnomasini rasmiylashtirishda uning tashqi ko'rinishiga, chunonchi: timsalgan, shikastlangan, pachoqlangan joylarning mavjudligiga e'tibor berish lozim. Biron-bir nuqson bo'lgan holda uni avtomobilni qabul qilish hujjatida ko'rsatish zarur. Bu mashinani qaytarish chog'ida anglashilmovchilik va nizolarning oldini olish imkonini beradi.

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, so'nggi yillarda Yevropaning barcha mamlakatlarida yo'l harakati qoidalariga rioya qilishga talablar kuchaydi. Shu sababli turistlar «Rent-a-car» xizmatlaridan foydalanishni mo'ljallagan mamlakatlarning yo'l harakati qoidalarini puxta o'rganishlari shart. Angliyada qolgan yevropaliklar va amerikaliklar uchun g'ayritabiiy bo'lmagan chap tomonlama harakat jiddiy qiyinchilik tug'diradi. Deyarli barcha mamlakatlarda shahar doirasida va maxsus belgilar qo'yilgan trassalarda tezlikni me'yordan oshirish qattiq jazolanadi: bunday hollarda 300-1200 AQSH dollarigacha miqdorda jarima to'lashga to'g'ri keladi. Fransiyada haddan tashqari tez yurganlik uchun qamoqqa tushish ham mumkin.

Avtomobil tezligini qayd etish uchun chet elda fotoradarlardan keng foydalaniladi. Mazkur asboblar tezlik oshgan holda qoidabuzarni suratga oladi, bunda kadrga mashina raqami ham, haydovchining yuz ko'rinishi ham tushadi. Qoida tariqasida, jarima to'lash haqidagi kvitansiya (fotosuratlar bilan birga) ijara korxonasi ofisiga pochta orqali jo'natiladi. Mijoz jarima to'lashdan bo'yin tovlashga harakat qilgan taqdirda, u ishonchsiz mijozlarning «qora ro'yxati»ga tushadi va kelgusida istalgan «Rent-a-car» kompaniyasidan ijaraga avtomobil olishi juda qiyin bo'ladi.

Ayrim mamlakatlar (Angliya, Germaniya, Gretsiya, Turkiya va b.)da quyidagilar jiddiy qoidabuzarlik hisoblanadi: xavfsizlik kamarini taqmaganlik (jarima 35-50 AQSH dollari); qarshi harakat yo'lagiga chiqish (200-400 AQSH dollari miqdorida jarima yoki haydovchilik huquqidan 3-6 oyga mahrum qilish); svetoforning taqiqlovchi signalida yurish (150-250 AQSH dollari miqdorida jarima yoki haydovchilik huquqidan 3-12 oyga mahrum qilish);

avtomobilni mast holatda haydash (300-1000 AQSH dollari miqdorida jarima yoki Yevropa mamlakatlarida 6-12 oyga qamoq).

Aksariyat mamlakatlarda avtomobilni boshqarayotgan haydovchilarga uyali telefon orqali gaplashish ruxsat etilmaydi. AQSHda hokimiyat vakillari bilan muomala qilish qoidalariga qat'iy rioya etish zarur. Agar amerikalik politsiyachi haydovchini to'xtatgan bo'lsa, u zinhor-bazinhor mashinadan tushmasligi qo'llarini rulga qo'yib, politsiyachining yaqinlashishini va uning ko'rsatmalarini kutishi lozim.

Chet elda oila bo'lib yoki kichik guruhga birlashib sayohat qilayotgan turistlarga avtomobillarni ijaraga berish shoxobchalari mavjud. Ular ko'rsatilgan turistlarga maxsus jihozlangan avtobuslarni ijaraga beradi. Bunday avtobuslarning salonlari yashash joyini eslatadi. Unda gaz plita va muzlatgichli oshxona, yuvinish joyi, dush (yoki hatto vanna) va hokazolar bor. "Karavaning-turizm" uchun mo'ljallangan bunday avtobuslar ularda yaratilgan shart-sharoitlarga qarab besh toifaga (yulduzlarga) ajratiladi. Ulardan turizm infratuzilmasi yaxshi rivojlanmagan joylar bo'ylab sayohat qilishda foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Tayanch iboralar: avtobus, avtomobillar ijarasi, qulaylik, karavaning, sug'urta, harakatlanadigan tarkib, fotoradarlar, katta sig'imli avtobuslar, bir, bir yarim va ikki qavatli avtobuslar, avtomobil transport xalqaro uyushmasi huzuridagi Klassifikatsion komissiya, Oliy klassga hamda «lyuks» klassiga mansub avtobuslar «3 yulduzli», «4 yulduzli» va «5 yulduzli» toifalar bilan tavsiflanadi, VIP-klassga mansub avtobuslar

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Harakatlanadigan tarkib qanday belgilar asosida tasniflanadi?
2. Turistik ekskursiya va maxsus avtobuslarga tavsif bering?
3. Komfortabel avtobuslarda servis qanday tashkil etiladi?
4. Turistik mintaqalarda avtomobilni ijaraga berishni qanday tashkil etish mumkin?
5. Avtomobilni ijaraga berish bilan shug'ullanadigan qaysi yirik fermalarni bilasiz?

6. Avtomobilni ijaraga olish shartnomasini rasmiylashtirish uchun qaysi hujjatlar zarur?

Mavzu bo'yicha test savollar:

1.Avtobuslar qaysi belgisiga qarab ajratilgan:umumiy foydalaniladigan avtobuslar, turistik ekskursiya avtobuslari va maxsus avtobuslar?

A) Tashish vazifasiga qarab.

B) Hududiy belgiga qarab.

D) O'rinlar soniga ko'ra.

E) Qavatlari soniga qarab.

2. Kichkina sig'imli avtobuslarni toping?

A) UAZ, RAF, «Gazel».

B) KAVZ va PAZ.

D) LAZ va MARZ.

E) «Bova», DAF, «Ikarus».

3. Elektromobilli avtobus nomini toping?

A) «Kornet» B) «Gazel» D) «Ikarus» E) «Bova»

4. «2 yulduzli» avtobuslarga qanday talablar qo'yilgan?

A) Qisqa masofalarga ichki va xalqaro turizmni amalga oshirishda ishtirok etuvchi transport vositalari toifasiga mansubdir.

B) shahar bilan tanishtirish ekskursiyalari hamda mahalliy ekskursiyalar o'tkazish uchun mo'ljallangan xalqaro klassga mansub avtobuslar.

D) uzoq masofaga va uzoq muddatli turistik marshrutlarda foydalaniladi.

E) Maxsus xizmatlar mavjud avtobuslar.

5. Avtomobillarni ijaraga berish g'oyasi XX asr boshida qayerda paydo bo'lgan?

A) AQSHda.

B) Yevropada.

D) Rossiyada.

E) Osiyoda.

7-MAVZU. TURISTLARGA MAXSUS TRANSPORT VOSITALARIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

7.1. Turistlarni hayvonlarda tashish turlari.
7.2. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari.
7.3. MDH va jahonning hayvonot bog'lari.

7.1. Turistlarni hayvonlarda tashish turlari

Sizlar bilan uchunchi ma'ruzada harakat usullari bo'yicha hayvonlarning yordami bilan turistlarni tashish mumkin ekanligi haqida aytib o'tilgan edi, shulardan biri, it, yovvoyi bo'ridan tarqalgan bo'lib, inson uni qo'lga o'rgatgan. Itdan qo'riqlash, poda boqish, ov qilish, yo'lovchi va yuk tashish maqsadlarida foydalaniladi. Shimolda itlar chana tortadi. Bir chanaga 10-20 it qo'shiladi. Shu holatda itlar qorli hududlar bo'ylab ancha og'ir (200 kg gacha va undan ortiq) yuklarni chanada tashishga qodir. Chekka Shimolda yo'llar bo'lmagan sharoitlarda itlar qo'shilgan chana qorli hududlar bo'ylab harakatlanishning birdan-bir yagona usulidir. Alyaska bo'ylab it qo'shilgan chanalarda sayohat qilish Jek London asarlarida tavsif etilgan. Itlar sayohatchilarga Janubiy va Shimoliy qutbni zabt etishga ko'maklashgan. Bunday sayohatlarni tashkil etishda o'z yukidan tashqari itlarga oziqani ham rejalashtirish zarur. Bu ham chanada ma'lum joyni egallaydi va yuk bo'ladi.

Bugungi kunda qorli hududlar bo'ylab it qo'shilgan chanada sayohat qilish ekzotika hisoblanadi. Ekstremal turizm guruhlari uchun ko'p kunlik sayohatlar tashkil etiladi. Qutbga yaqin joylarda, masalan, Finlyandiya, Norvegiya, Kanada va Alyaskadagi turistik markazlarda turistlar uchun ko'ngilochar tadbirlar uyushtiriladi. Mahalliy aholi turistlar uchun tashkil etadigan milliy bayramlarda va ko'rgazmali namoyishlarda it qo'shilgan chanalardan faol foydalaniladi. It qo'shilgan chanalarda safari Finlyandiyaning qishki kurortlarida, ayniqsa, Laplandiyada turistlar uchun o'tkaziladigan

ko'ngilochar tadbirlarning muhim turi. Bu yerda turistlarga itlarni chanaga qo'shish, it qo'shilgan chanani boshqarish o'rgatiladi. Har xil uzunlikdagi manzilni it qo'shilgan chanada bosib o'tish yoki hatto 300-400 km ga sayohat qilish ko'zda tutilgan turlar ham bor. Safar oxirida turistlarga (tabiiyki, ma'lum haq evaziga) it qo'shilgan chana haydovchi sertifikati beriladi.

Itlardan sayohatlarda ov qilish va qo'riqlash maqsadlarida ham faol foydalaniladi. Itlarning dekorativ zotlari ham mavjud. Ko'ngilochar tadbirlar qatorida it poygalari o'tkaziladi. Milliy va xalqaro it ko'rgazmalari ham muhim ko'ngilochar tadbir hisoblanadi. Mazkur tadbirga tashrif buyurgan tomoshabinlarga xizmat ko'rsatishdan tashqari, turistik tashkilotlar zimmasiga ishtirokchi-turistlar va ularning itlariga xizmat ko'rsatish majburiyati ham tushadi. Ba'zan puldor turistlar sayohatga o'z itlari bilan birga chiqadi. Mehmonxonalarda mijozlarning itlarini saqlash uchun maxsus joylarni hamda ularni tashish shartlarini ko'zda tutish sayohatlar tashkil etishda muhim ahamiyatga ega.

Ko'rlarni yetaklab yurish, favqulodda holiar (zilzila, ko'chki tushishi, avariya va h.k.) da va qutqarish tadbirlarida odamlarni qidirish itlarning muhim funksiyalaridan biri hisoblanadi. Mexanik transport vositalaridan foydalanishda itlarni tashish masalasi ko'ndalang bo'ladi, ularni transportda (masalan, temir yo'lda, samolyotda va shu kabilarda) tashishning maxsus qoidalari, tariflari va usullari ishlab chiqiladi.

7.2. *Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi* tashishning ekzotik turlari

Tuyoqlilar turkumi vakillari – bug'u, eshak, xachir, ot, ho'kiz, qo'tos va tuyadan inson qadim zamonlardan beri yuklarni va sayohatchilarni tashish uchun ham, turli yuk ortilgan aravalarni tortish uchun ham foydalanib keladi.

Ot sayohatlar uchun va harbiy maqsadlarda, yuk tashishda, arava tortishda, qishloq xo'jaligida foydalaniladigan insonning eng yaqin yordamchilaridan biridir. O'rta Osiyoda va Yevropaning janubi-sharqiy qismida xonaki otlar miloddan avvalgi 3ming yildan ma'lum edi. Otlar ko'p asrlar mobaynida asosiy transport vositasi,

qishloq xo'jaligining asosiy ish hayvoni edi. Shuningdek armiya uchun ham juda ko'p ot talab qilinardi.

Dunyodagi barcha mamlakatlarda 250 dan ziyod ot zotlari mavjud. Shundan 50 dan ortiqrog'i MDH mamlakatlarida va 8 tasi O'zbekiston hududida urchitiladi. Hozirgi zamon otlari bir-biridan tana tuzilishi bilan farq qiladi. Shular jumlasiga egarlab salt miniladigan otlar; salt miniladigan, aravaga yoki chanaga qo'shiladigan yo'rg'a ot zotlari; og'ir yuklarni tortadigan yukchi otlar kiradi. Qishloq xo'jaligida mexanizatsiyalashning rivojlanishi bilan ot boqiladigan ko'pchilik mamlakatlarda XX asr o'rtalaridan boshlab otning ot sporti, turizm, go'sht va qimiz olish uchun mo'ljallangan zotlari yetishtirilmoqda.

Poni – kichkina ot, bolalar uchun ayniqsa qiziqarli, bolalar parklari tomoshalari tizimida keng qo'llaniladi. Maxsus yetishtiriladi. Janubiy qutbni zabt etishda Skott ekspeditsiyaga bir nechta chidamli poni olib ketgan.

Ot yetishtirish xo'jalik tarmog'iga aylangan. Eron, Hindiston va boshqa mamlakatlarda yo'rtoqi otlarning maxsus zotlari yetishtirilgan. Yevropada ritsarlar uchun kuchli ot zotlari yetishtirilgan, og'ir yuk tortadigan va qishloq xo'jaligi uchun mo'ljallangan ot zotlari paydo bo'lgan. Otlardan harbiy maqsadlarda ham keng foydalanilgan. Podsholar va zodagonlarni hamda ularning oila a'zolarini tashish uchun maxsus karetalar va aravalar yasalgan, ularning kuzovi shunday yasatilganki, mutaxassislar o'ziga xos san'at asari deb e'tirof etilgan. Saqlanib qolgan ekipajlarning aksariyati Lissabon (Portugaliya)dagi karetalar muzeyi kolleksiyasida jamlangan. Hatto Ikkinchi jahon urushida ham qo'shinlar tarkibida maxsus otliq polklar bo'lgan. Otlar paradlarda va tomoshalarda ishtirok etadi, ayrim mamlakatlarda ommaviy tadbirlarni tartibga solish uchun otliq politsiyadan keng foydalaniladi.

Turizmda otlar alohida o'rin tutadi. Otliq turlar – sayohatning o'ziga xos turi. Shaharlik turistlar uchun ot ekzotik transport vositasi hisoblanadi. Otlar turistlarga uzoq masofalarga, tabiatning texnik transport turlarida borib bo'lmaydigan joylariga safar qilish uchun imkoniyat yaratadi. Turistlar ot minib boradilar, qolgan otlarga safar anjomlari ortiladi.

Otliq turizm – ekologik turizmning ajralmas qismi. «Buyuk ipak yo'li» marshrutining aksariyat qismini aynan otliq turlar tashkil etadi. Otliq turizmni tashkil etish uchun tegishli baza, egarlab salt minish uchun tayyorlangan otlar, egar-jabduq va boshqa anjomlar, instruktorlar maktabi, turistlarga ot minish va otlarni parvarish qilishni o'rgatadigan metodlar, maxsus ishlab chiqilgan marshrutlar, otlar uchun yem tayyorlash zarur. Turistlar xavfsizligini ta'minlash uchun tegishli normativ baza ham kerak. Odatda otliqning og'irligi chegaralanadi – u 90 kg dan oshmasligi lozim. Ot minishni o'rgatadigan maxsus maktablar – carriage driving school tashkil etiladi. Ot minishni o'rganishning to'liq kursi bir yoki ikki hafta davom etadi. Ot minishni xavfsiz mashg'ulot deb bo'lmaydi, chunki otdan yiqilish otliq uchun jiddiy oqibatlarga olib kelishi mumkin.

Otliq turistik marshrutlardan tashqari otlardan milliy parklarda, mehmonxonalar yaqinidagi maxsus hududlarda, klublarda ham faol foydalaniladi. Ot bilan muomala qilish insonning holatiga, uning ruhiyatiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi deb hisoblanadi.

Rossiyada mayda hayvonlar (quyon, tulki)ga it bilan ov qilish an'anasi tiklanmoqda. Bunda ovchilar va ularni kuzatib borayotgan shaxslar otlarda harakatlanadilar. Rossiyada ot qo'shilgan aravalar, chanalarda uchish bilan bog'liq milliy bayramlar, tadbirlar ham turistlar uchun qiziqarlidir. Shaharlarda va turistik markazlarda, masalan, Sankt-Peterburgda turistlarga qadimgi otliq ekipajlar, brichkalar, kolyaskalar va karetalarda shahar bo'ylab sayr qilish taklif etiladi. Bolalar uchun ponida sayr qilish, egarda o'tirib ko'rish, birga suratga tushish va hatto davra bo'ylab bir necha metrga sayr qilish yo'lga qo'yilgan. Vengriyada turistlarga lo'lilar aravasida sayr qilish taklif etiladi.

Otlarning tezyurar zotlari horse racing uchun tashkil etiladigan sport musobaqalari ippodromlardagi poygalar juda ko'p tomoshabinlarni o'ziga jalb qiladi. Zotli otlarni urchitish va yetishtirish uchun maxsus ot zavodlari tashkil etilgan. Poyga uchun mo'ljallangan yaxshi zotli ot bir million AQSH dollaridan ham qimmatroq turadi.

Bugungi kunda musobaqalarning to'rt turi ma'lum: Thoroughbred race, Quarter-Horse Racing, Harness Racing, Steeplechase.

Thoroughbred race - 3-4 yashar (ba'zan – 10 yashar) zotli otlarning chim yotqizilgan yo'laklar bo'ylab 1,6 km ga poygasi. Ayrim hollarda poyga uzunroq masofaga 4 km, 2,4 km ga ham o'tkaziladi. AQSHda eng mashhur poygalar - The Belmont Stakes (1867), The Kentucky Derby (1875), The Preakness Stakes (1873) - Triple Crown. Angliyada – Qirol oltin kubogi England's Gold Cup at the Royal Ascot (1807), The Derby at Epsom Downs (1780), Fransiyada Prix de l'Arc de Triomphe (1920). Poygalar nomi unda ishtirok etadigan otlarning zotiga bog'liq. Buyuk Britaniyada beshta Derby markazi mashhur: The Oaks, The One Thousand Guineas, The Saint Leger, The Two Thousand Guineas. Derby poygasi 1780-yilda tashkil etilgan edi. Poyga ko'plab tomoshabinlarni jalb qiluvchi qiziqarli tomosha bo'lib chiqdi. Poygada totalizator ham tashkil etildi. Tadbir Angliyada nafaqat kiborlar doirasida, balki oddiy xalq orasida ham ommaviylashib ketdi. Keyinchalik boshqa shunga o'xshash ot musobaqalari ham "Derbi" deb atala boshlandi.

Quarter-Horse Racing - to'g'ri yo'lak bo'ylab 200-600 m masofaga poyga. Bunda birvarakay 100 tagacha yo'lakdan start berilishi mumkin. Poyganing mazkur turi AQSHda juda mashhur. Bu yerda u birinchi marta Jamestown shaharchasida 1607-yilda tashkil etilgan edi.

Harness Racing - ippodromning oval trassasi bo'ylab yengil kolyaskalar sulkies ga qo'shilgan otlar poygasi (kolyaska og'irligi 11 kg ga yaqin). Masofa aksariyat hollarda 1,6 km (bir milya). Qadimda aravalarda o'tkazilgan poygalarning zamonaviy shakli.

Steeplechase 3-10 yashar otlarda davra bo'ylab 7,180 km gacha masofaga poyga. Bunda otlar turli to'siqlardan oshib o'tishi lozim. To'siqlar miqdori va turi har xil. Poygada 66 tagacha otliq ishtirok etishi mumkin.

Ot chovgon polo ham mashhur. Turistlar uchun otliqlar san'atini namoyish etuvchi tomoshalar tashkil etiladi. Otda yurish, "jigitovka" usullari, har xil murakkab tryuklar, otda o'tirib kamondan o'q uzish, gruppaviy musobaqalar va kurash namoyish etiladi. Ispaniyada otliq ritsarlarning ko'rgazmali chiqishlari tashkil etiladi.

Xonaki eshak inson xo'jaligida otdan oldin paydo bo'lgan. Yovvoyi eshakni qo'lga o'rgatish Misrda va Efiopiyada yuqori

neolit davrida – miloddan avvalgi 5ming yillikda yuz bergan. Misr, Messopotamiya va Osiyoda eshakdan yuk tashish uchun foydalanilgan. Eshak asosiy transport vositasi hisoblangan. Eshaklardan Misr ehromlarini qurishda foydalanilganligi ma'lum. Eshaklar O'rta Osiyo, Janubiy Yevropa, Gretsiya, Italiya va Fransiyaga ham qadim zamonlarda olib kelingan. Kuchli, baquvvat va chidamli eshak zotlari yetishtirilgan.

Eshaklar sovuqqa va surunkali yomg'irga chidamsiz, shu bois ular issiq va quruq iqlimli mamlakatlarda keng tarqalgan. Eshak otga qaraganda bir qancha ustun jihatlarga ega. U chidamli, yem tanlamaydi, kasalliklarga ta'sirchan emas, uzoq yashaydi. Yo'lovchi va yuk tashish vositasi sifatida eshak hozirgacha o'z ahamiyatini yo'qotgani yo'q. Injildan ma'lumki, Maryam Nazaretdan Vifleemga eshakda kelgan.

Xo'tiklardan bolalar bog'lari va maydonchalarida, turistik ekskursiyalarda attraksion sifatida foydalaniladi. Tomas Kuk Sharqqa ilk sayohatlarini tashkil etishda eshaklardan foydalangan edi.

Xachir – eshak va otni chatishtirishdan olingan hayvon (duragay). Xachir ham insonga qadimdan ma'lum. Uni o'z davrida Gomer ham tavsiflagan edi. Xachir eshakka qaraganda kuchliroq, yirikroq va ishchanroq hayvon. Xachir, otdan farqli o'laroq, yem tanlamaydi va unga qaraganda yuvoshroq. Ekspeditsiya va sayohatlarni tashkil etishda xachirlardan yuk tashuvchi hayvon sifatida faol foydalaniladi. Xachir yetishtirish ilgari Fransiya, Gretsiyada va Janubiy Yevropaning boshqa mamlakatlarida keng tarqalgan edi.

Shimol bug'usidan qutbga yaqin hududlarda chanaga qo'shib yo'lovchi va yuk tashishda mahalliy aholi tomonidan hamda ekspeditsiya va sayohatlar tashkil etishda faol foydalaniladi. Mahalliy aholi bug'uchilik bilan shug'ullanadi. Bug'i podalari ularni go'sht va teri bilan ta'minlaydi. Bug'ular chana (narta)ni nafaqat qor bo'ylab, balki tundra o'tloqlari bo'ylab ham yaxshi tortadi. Bug'u shimol xalqlari hayotining ajralmas tarkibiy qismi. Laplandiyada (Finlyandiya) podalarda 200 mingdan ortiq bug'u boqiladi.

Bug'udan ko'ngilochar tadbirlarda ham keng foydalaniladi. Mashhur fin Santa-Klausi turistlar bilan uchrashuvga albatta bug'u

qo'shilgan chanada keladi. Ayni holda bug'u mashhur va e'tiborni tortuvchi razm bo'lib xizmat qiladi. Santa-Klaus bolalarga bug'ularni silash, ularga yem berish imkonini beradi, bolalarni chanada sayr qildiradi. Chanada kattalar ham sayr qiladi, ayrimlar qo'shimcha haq evaziga qisqa kursdan o'tib, maxsus sertifikat «bug'u qo'shilgan chana haydovchisi (podachi) guvohnomasi»ni oladi. Shimoliy mintaqada o'tkaziladigan festivallar va bayramlarda bug'i qo'shilgan chanalarda musobaqa va poygalar tashkil etiladi.

Bug'u qo'shilgan chanalarda sayohat turistik mahsulotning alohida turi hisoblanadi. Ko'p kunlik (4 - 7 kun) va ancha uzoq (400 km gacha) masofaga uyushtiriladigan sayohatlarning variantlari mavjud. Turistlar tegishli kiyim-kechak va anjomlar bilan ta'minlanadi, turistik guruhlarni tajribali instruktorlar kuzatib boradi. Sinovdan o'tgan marshrutlar qo'llaniladi. Yo'lda dam olish va tunash uchun maxsus jihozlangan joylar bor. Marshrut xushmanzara hududlar bo'ylab o'tadi va turistlarda o'chmas taassurot qoldiradi.

Ho'kiz va qo'tos

Ho'kiz eng yirik shoxli hayvonlardan biri. Uning har xil turlari yer kurrasining barcha mintaqalarida tarqalgan. Eng yirigi hind qo'tosi. U miloddan avvalgi 3-mingyillikda xonakilashtirilgan. Undan tortuvchi kuch sifatida (asosan qishloq xo'jaligida) foydalaniladi. Dastlab ho'kizdan xudolarga qurbonlik keltirish uchun foydalanilgan. Keyinchalik ho'kiz qo'shga tortilib, qishloq xo'jaligida qo'llanila boshlangan. Ho'kizdan ekspeditsiya va sayohatlarda arava tortish uchun foydalanilgan. Bugungi kunda bu sof ekzotika, ammo Amerika qit'asini o'zlashtirish davrida bu yuk va odam tashishning eng keng tarqalgan usuli bo'lgan. Amerika G'arbini o'zlashtirishda ho'kizlar g'ildiraklarining diametri 3,5 m gacha bo'lgan usti yopiq aravalarga qo'shilgan. Bunday aravalar 4 t gacha og'irlikdagi odamlar va yuklarni ko'targan va prairie schooner «preriya kemasi» deb atalgan. Ulkan g'ildirakli aravalarni tortishga faqat juft-juft bo'lib qo'shilgan bir necha ho'kizning qurbi yetgan.

Ho'kizlar yoki buqalar ishtirokidagi ko'ngilochar tadbirlar orasida Ispaniya yoki Meksika korridasini qayd etish mumkin (Meksika korridasi Ispaniya korridasidan shu bilan farq qiladiki, unda buqalar o'ldirilmaydi).

Qo'tos ho'kizlar oilasiga mansub bo'lsa-da, bu turkumda alohida o'rin egallaydi. Qo'tos – juda yirik hayvon. Uning yirik vakillari og'irligi 1 tonnaga yetadi, balandligi 2 m. Qo'tos baland tog' hududlarida yashashga moslashgan, sovuqqa chidamli hayvon. Asosan Tibetda yashaydi, ammo ilgari Sayan va Oltoy tog'larida ham uchragan. Odamlar qo'tosni miloddan avvalgi birinchi mingyillikdayoq xonakilashtirgan. Qo'tos baland tog' hududlarida yuk tashish uchun juda qulay, ba'zan odam tashish uchun ham qo'llaniladi. Sut, jun va go'sht beradi. Xonaki sigirlar bilan oson qo'shiladi. Olingan zot xaynik deb ataladi va qo'sh tortish uchun qo'llaniladi. Mo'g'uliston va Tibetda qo'tosdan turistlarni tashishda tuya bilan bir qatorda, ammo ko'pincha baland tog' hududlarida va sovuq joylarda foydalaniladi.

Tuya

Ushbu oilaga tuya va lama (Amerika o'rkachsiz tuyasi) kiradi. Tuya - sahro kemasi. Ikki o'rkachli (Gobi sahrosi, Mo'g'uliston, O'rta Osiyo) va bir o'rkachli (Arabiston, Shimoliy Afrika) tuyalar ma'lum. Ikki o'rkachli tuya O'rta Osiyoda miloddan avvalgi 1-mingyillikda xonakilashtirilgan. Bir o'rkachli tuyani inson miloddan 5600 yil oldin xonakilashtirgan. Misrda yuk ortilgan bir o'rkachli tuya – dromader haykalchasi topilgan bo'lib, uning yoshi taxminan ko'rsatilgan davrga teng. Gerodot o'z qaydlarida tuyalardan harbiy maqsadlarda va sayohat maqsadlarida foydalanganligi haqida juda ko'p yozgan.

Inson xonakilashtirgan bu yuvosh hayvondan qadim zamonlardan to hozirga qadar sahro hududida odam va yuk tashish, shuningdek sayohat qilish uchun keng foydalaniladi. Tuya o'n kungacha suvsiz yashashi va kuniga 80 km yo'l bosishi, tezligi soatiga 23 km ga yetishi mumkin. Tuya ko'p og'ir yukni yoki odamni tashishga qodir. Karvon tarkibida har kuni 25-30 km yo'l bosadi. Sharq ko'chmanchi xalqlari uchun tuya muhim transport vositasi hisoblanadi, sut, go'sht va yung beradi. Sharq mamlakatlarida va Hindistonda muntazam armiyada va chegara qo'shinlarida qo'llaniladi, harbiy paradlarning doimiy ishtirokchisi.

Tuya aksariyat turistlar uchun ekzotik hayvon hisoblanadi. Yevropaliklar Xeops ehromi yoki boshqa diqqatga sazovor joy fonida tuyada suratga tushishni yoqtiradi. Misrda, Birlashgan Arab

Amirliklarida, Tunis va Marokashda, hatto Isroilda sahro bo'ylab tuyada safar qilish turistlar orasida mashhur. Mazkur safar turi qum barxanlari bo'ylab zamonaviy jiplarda sayr qilishga qaraganda ommaviyroq. Tuya – sahro va cho'llarda yuk va yo'lovchi tashish uchun asosiy vosita. Ko'p ming kilometrli «Buyuk ipak yo'li» (The Silk Road) turistik marshrutida tuyalarda katta bosqichlar va o'tishlar ko'zda tutilgan.

Maxsus poyga tuyalari ham yetishtiriladi. Birlashgan Arab Amirliklarida tuya poygasi uyushtiriladi. Ma'lum bo'lishicha, bu qo'pol va yirik hayvon ancha tez yuguradi. Tuya poygasi ham turistlar uchun kam uchraydigan ekzotika va ajoyib tomosha hisoblanadi. Mazkur poygalarda ham totalizator o'tkaziladi. Tuya poygasini yo'l yoqasida turib ham tomosha qilish mumkin. Mahalliy aholi shosse bo'ylab o'tayotgan avtomashinalar bilan poyga tuyalari musobaqasini uyushtiradi.

Turistlar uchun yana bir kam uchraydigan ko'ngilochar tadbir – tuyalar jangi. Bu tomoshaga Turkiya janubida, xususan, Antaliya kurorti hududida duch kelish mumkin. Faqat yoshi katta erkak tuyalar jangga solinadi. Tuyalar jangi noyabr oyidan mart oyigacha o'tkaziladi. Ular maxsus tanlab olinadi va tayyorlanadi, chiroyli yopqich va popuklar bilan bezalib, davraga olib chiqiladi. Turklar uchun bu sevimli milliy ko'ngilochar tadbirlardan biri. Turistlar uni kam ko'radi, chunki noyabr oyidan mart oyigacha bu yerda turistik mavsum emas. Ammo ishqiboz turistlar Turkiyaga shu betakror tomoshani ko'rishga fevral oyida maxsus tashrif buyurishadi. Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, har qanday hayvon janglari butun ma'rifatli dunyo, shu jumladan Yevropada ham qattiq qoralanadi. Shu sababli Yevropaning hayvonlarni himoya qilish tashkilotlari bilan nizolashishni xohlamagan turklar tuya janglarini xalqaro turistik bozorda ham reklama qilmaslikni ma'qul ko'radilar.

Janubiy Amerika lamasi - tuyaga qaraganda kichikroq hayvon. Lama katta yoshdagi odamni ko'tara olmaydi. Ammo erkak lamalar yuvosh, baquvvat, sovuqqa chidamli bo'lib, ulardan baland tog' hududida 50 kg gacha og'irlikdagi yuklarni tashish uchun foydalaniladi. Shu yuk bilan lama kuniga 25 km gacha yo'l bosishga qodir.

7.3. MDH va jahonning hayvonot bog'lari

Fil - quruqlikdagi eng yirik va kuchli hayvon. Bugungi kunda fillar faqat Afrikada va Hindiston mintaqasida (shuningdek Kamboja, Birma, Shri-Lanka, Tailandda) yashaydi. Boshqa mintaqalarda fillarni faqat hayvonot bog'ida va sirkda ko'rish mumkin.

Afrika fili eng yirik fil. Hindiston fili undan biroz kichikroq. Afrika fili erkak jinsiga mansub vakillarining og'irligi 7,5 tonnaga, balandligi esa 4 m ga yetadi. Fil yirik va qo'pol hayvon ekanligiga qaramay, ancha serharakatdir. U tez yurish, suvda suzish, qiyaliklarga ko'tarilishga qodir. Odatda fil shoshmasdan, deyarli ovozsiz harakatlanadi. Fil orqa oyoqlarini oldingi oyoqlari iziga aniq qo'ygan holda harakatlanadi. Tezligi ancha baland soatiga 25 km gacha yetishi mumkin. Ammo shart-sharoit mavjud bo'lgan yoki xavf tug'ilgan hollarda filning yugurish tezligi soatiga 40 km ga yetishi ham mumkin.

Afrika fili Sahroi kabirdan janubroqdagi hududlarda, asosan milliy parklarda va rezervatsiyalarda yashaydi. Fil poda-poda bo'lib yashaydigan hayvon. Odatda bir podada 9-10 fil bo'ladi. Bugungi kunda Afrikada hayvonlarni qo'riqlash tizimi va milliy parklarning tashkil etilishi sharofati bilan 250 mingga yaqin fil yashaydi. Fillar miqdorini tartibga solish maqsadida har yili 5000 tagacha fil otib o'ldiriladi. Fil kuzatish va ov (fotoov hamda litsenziyaga ko'ra qurolli ov) obyekti sifatida turistlarni qiziqtiradi. Zimbabveda Viktoriya sharsharasidagi milliy parkda turistlarga Afrika fillarida safar taklif qilinadi. Bu qayiqlar, havo kemalari va vertolyotlardagi ekskursiya va sayrlarni, rafting va bangi-jamping kabi ko'ngilochar tadbirlarni, temir yo'l bo'ylab va piyoda ekskursiyalarni oqilona tarzda to'ldiradi.

Hindiston fili qo'lga oson o'rganadi, u yuk va odamlarni tashishga qodir. Inson qadimdan filni qo'lga o'rgatib keladi. Qadimda fillardan og'ir ishlarda, marosimlarda va urushda foydalanilgan. Gannibal o'zining Rimga yurishini aynan Afrika fillarida amalga oshirgan. Bugungi kunda Afrika fillari qo'lga yaxshi o'rganmaydi, ammo bu yo'nalishda ishlar olib borilmoqda.

Hindiston mintaqasidagi aksariyat mamlakatlarda fildan inson yordamchisi sifatida faol foydalaniladi. Fillarni qo'lga o'rgatish uchun maxsus maktablar tashkil etilgan. Fildan o'rmonda daraxtlarni ag'darish, og'ir (350 kg gacha) yuklarni va odamlarni tashish uchun foydalaniladi. Turistik mahsulotlar orasida fil attraksiyalar tizimida muhim o'rin egallaydi. Filda safari - turistlar uchun betakror va qiziqarli ekskursiya. Fil yelkasiga o'rnatilgan maxsus o'rindiqqa to'rttagacha turist va haydovchi joylashishi mumkin. Ekskursiya ekzotik changalzorlar bo'ylab amalga oshiriladi. Turistlar e'tiborini tortish uchun turistik mahsulotning reklama prospektlarida va hatto televizion reklama roliklarida turistik firmalarning rahbarlari o'zlari fillarda o'tirib suratga tushadilar. Shri-Lankada fillar maydaroq, yirik turistni ko'tara olmasligi ham mumkin.

Tantanali marosimlarda, bayramlarda, shou va sirk tomoshalarida, ovda fillardan faol foydalaniladi. Taylandda turistlar uchun fil tomoshalari - elephant show, fil bayramlari va poygalari tashkil etiladi. Faqat Hindiston fili albinos oq rangda bo'lishi mumkin. Taylandda fillarga muqaddas hayvon deb qaraladi. Bu yerda oq fil aksi tushirilgan bayroq uzoq vaqt davlat bayrog'i bo'lgan.

Hayvonot bog'i, hayvonotxona, zoopark (zoological garden, zoological park, zoopark, zoo) yovvoyi hayvonlarni ommaga ko'rsatish, o'rganish, asrab qolish va ko'paytirish maqsadida tutqunlikda (yoki yarim tutqunlikda) saqlashga mo'ljallangan maxsus ilmiy-ma'rifiy muassasa. Suv hayvonot dunyosi vakillarini jamlash, saqlash, o'rganish va namoyish etishga ixtisoslashgan hayvonot bog'lari okeanariumlar deb yoki mansubligiga qarab, masalan, delfinariylar deb ataladi. Hozirda ayrim mamlakatlarda hayvonot bog'i o'rniga biologik bog' (biopark) degan nom qabul qilingan.

Hayvonot bog'larida barcha hayvonlar, shuningdek, sudralib yuruvchilar va qushlar turistlarning, ayniqsa, kichik yoshdagi sayohatchilarning qiziqish obyektini tashkil etadi. Deyarli har bir yirik turistik markazda katta yoki kichkina hayvonot bog'i bor. Butun jahonda 300 dan ortiq yirik hayvonot bog'lari mavjud. Bu

turistlar uchun ajoyib ko'ngilochar tadbir va ayni vaqtda ekskursiyalar obyekti hamdir.

Hayvonot bog'ida ilmiy ishlar olib boriladi, hayvonlarning yo'qolib borayotgan turlarini saqlab qolish hamda seleksiya ishlari amalga oshiriladi. Hayvonlar qafaslarda yoki volerlarda saqlanadigan hayvonot bog'lari bor. Ayrim hayvonot bog'larida esa hayvonlar katta bo'sh maydonlarda saqlanadi, turistlar esa ikki tomondan to'silgan yo'laklar bo'ylab harakatlanadi. Bolalarni poni qo'shilgan chiroyli aravalarda sayr qildirish, mehmonlarni aravalar, kolyaskalar, vagonchalar, maxsus minipoyezdlarda tashish hayvonot bog'laridagi ko'ngilochar tadbirlarning ajralmas tarkibiy qismidir.

Hayvonot bog'lari tarixi

Noyob hayvonlar, qushlar, sudralib yuruvchilar va baliqlarni tutqunlikda saqlash an'analari olis qadimga borib taqaladi. Miloddan avvalgi 3-mingyillikka mansub hayvonlarning qadimgi kolleksiyalari ma'lum. Kaptarlar miloddan avvalgi 4-mingyillikdayoq qo'lga o'rgatilgan va qafasda saqlangan, fillar miloddan avvalgi 2 mingyillikda xonakilashtirilgan. Aksariyat chiroyli tuyoqli hayvonlar (ohular, buqalar) tasviriga Misr fir'avnlarining (mil. av. 2500-yil) qabrlarida duch kelish mumkin. Xitoyda imperator ayol Tanki (mil. av. 1150-yil) bug'ularni saqlash uchun marmardan hashamatli qasr (bug'i uyi) qurdirgan. Imperator Ven Van (mil. av. 1000-yil) 1500 akr maydonda saroy hayvonotxonasi tashkil etgan va uni Ling-Yu yoki Bilimlar bog'i deb nomlagan. Shoh Sulaymon (mil. av. 1000 yil)ning ham katta hayvonotxonasi bo'lgan. U shoh o'limidan keyin ham kamida 600 yil saqlab turilgan.

Qadimgi Yunonistonda ham hayvonotxonalar ko'p bo'lgan. Ularning tavsifi Aristotel (mil av. 384-322) asarlarida keltiriladi. Makedoniyalik Aleksandr o'z harbiy yurishlarida uchratgan kamyob hayvonlarni Yunonistondagi hayvonotxonalarga yuborib turgani ma'lum. Qadimgi rimliklar arenalardagi ommaviy tomoshalar uchun ekzotik va yirtqich hayvonlarni saqlaganlar. Shaxsiy hayvonotxonalar ham bo'lgan. Rim imperiyasi qulashi bilan aksariyat hayvonotxonalar yopilgan va uzoq vaqt bunday ish olib borilmagan. O'rta asrlarda hayvonotxonalar Fransiya qiroli saroyi qoshida tashkil etilgan - Filipp VI ning Luvrda hayvonotxonasi

bo'lgan (Parij, 1333-yil), Burbonlar oilasining aksariyat a'zolari o'z hayvonotxonalarini Versalda tashkil etganlar. Ayrim kolleksiyalarda 3000 tagacha hayvon bo'lgan. Amerikani istilo qilish chog'ida Kortes (1519-yil) Meksikada katta hayvonotxonaga duch kelgan. Bu yerda hayvonlar, qushlar va sudralib yuruvchilarni saqlash uchun 300 dan ortiq xizmatchi jalb qilingan.

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, kamyob hayvonlar juda qimmat turadi (nafaqat ularni tutish, balki hayvonot bog'iga keltirish va tutqunlikda saqlash ham). Boz ustiga, tutqunlikda ularning aksariyati erkinlikdagiga qaraganda kamroq yashaydi. Tabiiy yashash muhitidan tashqarida yashay olmaydigan hayvonlar ham bor.

Hayvonot bog'lari rivojlanishining hozirgi bosqichi

Zamonaviy hayvonot bog'larining tarixi 250 yilni tashkil etadi. Yevropadagi birinchi hayvonot bog'i – Vena Imperator hayvonot bog'i 1752-yilda tashkil etilgan bo'lib, keng omma uchun 1765-yilda ochilgan. 1775-yili Madrida, 1793-yili Parijda, 1828-yili Londonda hayvonot bog'lari ochildi. XIX asrda Yevropadagi barcha mamlakatlarning poytaxtlarida hayvonot bog'lari tashkil etildi.

Hayvonot bog'lari an'anaga ko'ra yirik shaharlarda va turistik markazlarda tashkil etiladi (Berlin, London, Antverpenda, keyinroq AQSHning yirik shaharlarida ochilgan hayvonot bog'lari shular jumlasidan). Janubi-Sharqiy Osiyoda, masalan, Singapurda ham hayvonot bog'i ochilgan. Bugungi kunda jahonda tarixi 100-yildan oshadigan qirqdan ortiq hayvonotxona bor.

Hayvonot bog'larining qisqacha tavsifi

GRIFFITH PARK ZOO – 1912-yili Los-Anjelesda tashkil etilgan hayvonot bog'i. 46 gektar maydonda hayvonlar yarim tutqun holda saqlanadi. Asosiy bog' hamda yosh hayvonlar uchun maydonchalar ajratilgan. Asosiy bog'da 500 turdagi 2000 ta kamyob hayvon va qushlar bor.

Karl HAGENBECK TIERPARK – Gamburgdagi xususiy hayvonot bog'i. Bu yerda hayvonlar yarim tutqun holda saqlanadi. Hayvonotxonaga 1907-yilda Karl Xagenbek asos solgan. Bog' sirklarga hayvonlar yetkazib berish bilan ham shug'ullanadi. Bugungi kunda hayvonotxonada taxminan 300 turdagi 2000 ta

kamyob hayvon va qushlar bor. Bog' maydoni 27 gektarni tashkil etadi.

ANTWERPEN ZOO – Antverpen (Belgiya)dagi hayvonot bog'i. Yevropadagi eng yirik hayvonot bog'laridan biri. 1160 turdagi 6000 dan ortiq hayvonlardan iborat. Antverpen hayvonotxonasi omma uchun 1843-yilda ochilgan. Shahar markazidagi 10 gektar maydonda joylashgan va Qirol Zoologiya Jamiyati tomonidan boshqariladi. 1936-yili hayvonotxona Planckendael parkida 36 gektar yer sotib olgan.

NEW YORK ZOOLOGICAL PARK jahondagi eng yaxshi hayvonot bog'laridan biri deb e'tirof etilgan. 1899-yili Bronks hududidagi 98 gektar maydonda ochilgan. 1941-yilda Bronx ZOO 1,6 gektar maydonda Afrika hayvonlari bo'limini ochdi. 1960-yilda keng miqyosda amalga oshirilgan rekonstruksiya natijasida hayvonlar uchun ancha tabiiy yashash sharoitlari yaratildi. 1972-yili bog'ning «Qushlar olami» deb nomlangan bo'limi ochildi. Tashrif buyuruvchilar uchun uch kilometr uzunlikda yakka relsli osma yo'l qurib ishga tushirildi. Bu bog'ni va hayvonlarni vagonlarda turib tomosha qilish uchun imkoniyat yaratdi. Hayvonot bog'i Nyu-York Zoologiya Jamiyati tomonidan boshqariladi, jamoatchilik jamg'armalari va shahar budjeti hisobidan mablag' bilan ta'minlanadi.

BROWNSVILLE ZOO – Texas shtati (AQSH)dagi hayvonot bog'i. Jahondagi eng mukammal sudralib yuruvchilar kolleksiyasiga ega. 1971-yili 12 gektar maydonda ochilgan bog' shahar meriyasiga qaraydi va mahalliy zoologiya jamiyati tomonidan boshqariladi. Hayvonotxonada taxminan 400 turdagi 1700 hayvon bor. Hayvonotxona qit'alar bo'yicha bo'limlarga ajratilgan. Hayvonlarning aksariyat guruhlari orolchalarga yoki handaq, devor yo to'r bilan ajratilgan usti ochiq maydonchalarga joylashtirilgan.

TIERPARK Berlin – Berlin (Germaniya)dagi hayvonot bog'i. 1955-yilda Sharqiy Berlinning munitsipal hukumati tomonidan tashkil etilgan. Davlat yordamida bu yerda jahondagi eng katta kolleksiyalardan biri - 885 turdagi 5350 hayvon to'plangan.

Hayvonot bog'i qoshida ilmiy bo'lim tashkil etilgan, Der zoologische Garten (Zoologiya bog'i) va Beitrage Vogelkunde (Ornitologiya bo'yicha) ilmiy jurnallari nashr etiladi.

SAN DIEGO ZOO – San-Diyego (Kaliforniya, SSHA)dagi jahonga mashhur hayvonot bog'i. San-Diyego shahrining shimolidagi Balboa bog'ida 1916-yili doktor Garri Vegefort tomonidan tashkil etilgan. Hayvonot bog'i o'z kolleksiyasini atigi 50 hayvondan boshlagan edi. Bugungi kunda bu yerda 800 turdagi 3500 hayvon saqlanmoqda. Bog'ni shahar munitsipaliteti, Zoologiya jamiyati va Kodak firmasi qo'llab-quvvatlaydi.

Bog' yilda 365 kun ochiq. Kirish puli kattalar uchun 18 AQSH dollari, 3-11 yashar bolalar uchun 8 AQSH dollari. Ekskursiya kuzatuvi bilan va maxsus poyezdda tashrif 38,35 va 23,15 AQSH dollari. Zoologiya jamiyati a'zolari uchun kirish bepul. Turistik va eksursiya guruhlari uchun maxsus narxlar (kirish chiptalariga 50% gacha ulgurji skidka) belgilangan. Maxsus sotuvlar marketing bo'limi tashkil etilgan. U rivojlangan agentlar tarmog'ini boshqaradi. 15 va undan ortiq kishidan iborat guruhlar uchun namunaviy tematik ekskursiyalarning o'ndan ortiq turi taklif qilinadi. Bog' hududida osma yo'l ishlaydi. Kunduzi tomoshabinlar uchun dengiz mushuklari va boshqa o'rgatilgan hayvonlarning sirk tomoshalari tashkil etiladi.

Hayvonot bog'i – qudratli tijorat korxonasi. Bu yerda turistik infratuzilma rivojlangan – mehmonxonalar, qisqa vaqt dam olish joylari, tomosha va ma'ruza zallari, kinozallar, telefonlar, ekskursovodlar, tarjimonlar bor. Nogironlar uchun aravalarni ijaraga berish shoxobchasi mavjud, nogironlarni kuzatib borish tashkil etilgan. Tashrif buyuruvchi ijaraga «zoofon» ekskursiyalar matni va axborot (ingliz, nemis, fransuz, ispan, yapon tillarida) yozilgan magnitofon olishi mumkin. Ijara bahosi – 4 AQSH dollari. Ko'p sonli ovqatlanish korxonalari (milliy taomlar restoranlari, baliqli taomlar restoranlari, kafelar, bir zumda ovqatlanish shoxobchalari, chakana savdo), tibbiyot shoxobchasi, hojatxonalar, avtomobillar turadigan joy, turistik-ekskursiya byurosi bor. Hayvonot bog'i hududida to'rtta yirik ixtisoslashgan tematik do'kon (sovg'alar, taqinchoqlar, qimmatbaho buyumlar, poyabzal, aksessuarlar, kitoblar, musiqa, CD-disklar va videokassetalar, bolalar o'yinchoqlari, oziq-ovqat mahsulotlari) qurilgan.

Yuqorida zikr etilgan hayvonot bog'larining aksariyati jamoat tashkilotlari va fondlar ko'magida tashkil etilgan. Ularda asosan faol

ilmiy va ma'rifiy ishlar olib borilar edi. Ikkinchi jahon urushidan keyin hayvonot bog'lari soni ayniqsa ko'paydi, ularning vazifasi ham o'zgardi bog'larga keng aholi va turistlarning tashrifi tashkil etildi, ularda turli-tuman attraksionlar ochila boshlandi. Hayvonot bog'lari tijorat negiziga qo'yildi va ulardan daromad olish uchun foydalanila boshlandi (olingan daromad asosan hayvonot bog'larining o'zini va undagi hayvonlarni saqlashga yo'naltiriladi).

MDH hayvonot bog'lari

MOSKVA HAYVONOT BOG'I – Rossiyadagi eng katta hayvonotxona. 1864-yilda asos solingan. 1919-yili davlat mulki deb e'lon qilingan va 1923-yilda Mossovet ixtiyoriga berilgan. Maydoni 20 gektar. Hozirda hayvonot bog'ida 550 turdagi 3000 hayvon BOR.

SANKT-PETERBURG HAYVONOT BOG'I. Sankt-Peterburgda XIX asr o'rtalaridan boshlab saroy bog'larida kichik hayvonotxonalar saqlangan (Letniy sadda, Sarskoye Seloda). Shahar markazida (hozirgi Vosstaniye ko'chasida) fillar bog'i bo'lgan. Ba'zan fillar ommaga ko'rsatish uchun shahar ko'chalari bo'ylab olib yurilgan. Sankt-Peterburg hayvonot bog'ining tarixi 1865-yilda boshlangan. Dastlab u xususiy bo'lgan. Birinchi hayvonotxona aka-uka Gregardlar tomonidan Aleksandr bog'ida ochilgan. 1873-yilda hayvonot bog'i E.A.Rostga o'tgan. U bog'ni zoologiya va tijorat qismlariga ajratgan. Bog'da hayvonlar va qushlar ishtirokida ko'p sonli sirk tomoshalari namoyish etilgan. Tijorat faoliyatidan olingan daromad hayvonot bog'ini saqlash va rivojlantirishga yo'naltirilgan. Hayvonot bog'i 1909-yilgacha faoliyat ko'rsatgan va so'ngra yopilgan. 1910-yili hayvonot bog'i S.N. Novikov ga o'tgan. 1918-yilda hayvonot bog'i natsionalizatsiya qilingan (davlat ixtiyoriga o'tkazilgan). Hayvonot bog'i hatto urush yillarida qamal sharoitida ham faoliyat olib borgan. 1952-yili uning hududi kengaytirildi. Shahardagi yirik ilmiy muassasalar – Zoologiya muzeyi va Zoologiya ilmiy tadqiqot instituti hayvonot bog'i ishiga yaqindan yordam beradi. Bugungi kunda hayvonot bog'i davlat mablag'lari hamda ayrim tashkilotlarning xayr-ehsonlari hisobiga faoliyat ko'rsatmoqda. Mablag'larning 50% tashrif buyuruvchilardan olingan haq hisobidan tushadi. Hayvonot bog'iga har yili 700 ming kishi tashrif buyuradi.

KIYEV DAVLAT HAYVONOT BOG'I – davlat ahamiyatiga molik dendropark. Ukrainaning 1992-yil 16-iyun qonuniga muvofiq Kiyev hayvonot bog'i davlat ahamiyatiga molik qo'riqlanadigan tabiiy fond hisoblanadi. Vazifasi: ekologik ma'rifiy-tarbiyaviy ishlar olib borish, kamyob, ekzotik va mahalliy hayvonlarning ekspozitsiyasini tashkil etish, ularning genofondini ta'minlash, yovvoyi faunani o'rganish va ularni tutqunlikda ko'paytirishning ilmiy asoslarini ishlab chiqish.

Hayvonot bog'iga 1908-yilda tabiat havaskorlari uyushmasi asos solgan. Dastlab fuqarolarning xayr-ehsonlari hisobiga kun kechirgan. Bugungi kunda u davlat budjetidan mablag' bilan ta'minlanadi. Hayvonot bog'ida sutemizuvchilar, qushlar, sudralib yuruvchilar va baliqlarning 315 turi mavjud. Hayvonot bog'iga har yili 280 ming kishi tashrif buyuradi, ularga 378 xodim xizmat ko'rsatadi. Hayvonot bog'i maydoni 38 gektar, joyning murakkab relyefidan oqilona va muvaffaqiyatli foydalanilgan. Sobiq jarliklarda suvda suzuvchi qushlar uchun kichik ko'llar tashkil etilgan. Hayvonot bog'i kolleksiyasida hayvonot olamining ikki mingdan ortiq vakillari bor. Bu yerda uzoq mamlakatlardan keltirilgan hayvonlarni mahalliy iqlimga moslashtirish, kam uchraydigan hayvonlar: zubr, qulon, Amur yo'lbarsi, Prjevalskiy oti va boshqalarni asrash va ko'paytirish bo'yicha ilmiy ishlar olib boriladi. Hayvonot bog'i hududida daraxtlar va butalarning 130 dan ortiq turi o'sadi.

Hayvonot bog'lari tashkil etishning maqsadi

Dastlab hayvonot bog'lari biologiya va zoologiyani targ'ib qilish, hayvonot olamining yangi va diqqatga sazovor nusxalarini namoyish etish maqsadida tashkil etilgan. Masalan, London Zoologiya jamiyati milliy hayvonot bog'ini tashkil etishda o'z oldiga shu maqsadni qo'ygan edi. Shu narsa diqqatga sazovorki, hayvonot bog'lari qoshida (ularning negizida) butun jahonga mashhur yirik ilmiy muassasalar faoliyat olib borgan. Ayrim hayvonot bog'lari ilmiy-ommabop tematik jurnallar (tadqiqotlar) ham nashr etadi. Bunday nashrlar 100yildan ortiq tarixga ega.

Bugungi kunda yovvoyi hayvonlarni volerlar, qafaslar, terrariumlar va boshqa joylarda saqlash ommaga namoyish etish

maqsadida amalga oshiriladi. Maqsadga muvofiq tarzda hayvonot bog'lari katta megapolislarda va turistik markazlarda tashkil etiladi.

Hayvonot bog'lari tashkil etishning ma'rifiy maqsadlari ikkilamchi xususiyatga ega. Umumiy ta'lim maktablari dasturiga o'quvchilarni hayvonot bog'larida saqlanayotgan hayvonlar bilan tanishtirish, maxsus o'quv yurtlari dasturlariga esa talabalar bilan ilmiy ishlar olib borish kiritiladi. Ilmiy tibbiy tajribalar o'tkazish uchun hayvonlarning ayrim turlari yetkazib berilishi ham mumkin. Hayvonot bog'larida turni saqlash yoki tiklash, kolleksiyani qo'llab-quvvatlash, mazkur muhitga ko'nikkan hayvonlarni olish uchun hayvonlarni tutqunlikda urchitish va ko'paytirish ishlari olib boriladi.

Shunday qilib, hayvonot bog'larining maqsadlarini quyidagicha ta'riflash mumkin:

birlamchi maqsadlar:

- ma'rifiy maqsadlar;
- ko'ngilochar tadbirlar (o'rgatilgan hayvonlar, qushlarning sirk tomoshalari) tashkil etish;
- o'quv-uslubiy va ma'rifiy maqsadlar;
- o'quv va ilmiy-amaliy maqsadlar;
- ilmiy maqsadlar;
- atrof-muhitni muhofaza qilish;

ikkilamchi maqsadlar:

- turistik markaz tizimida turistik qiziqish obyektini yaratish;
- tashrif buyuruvchilar (ekskursantlar va turistlar) dan infratuzilmaning boshqa obyektlarida daromad olish;
- aholi uchun ish joylari tashkil etish (hayvonot bog'i, attraksiyalar tizimi, sovg'alar ishlab chiqarish korxonalari, transport xodimlari).

Hayvonot bog'larida sof tijorat maqsadlariga kamdan-kam hollarda, masalan, delfinariylarda ommaviy sirk tomoshalari tashkil etilganida erishiladi. Umuman olganda, bu maqsadlar ikkilamchi hisoblanadi.

Hayvonot bog'lari tashkil etish va ularni saqlash ancha og'ir va qimmat ish. Eng avvalo, katta maydon, qafaslar, qo'tonlar, basseynlar, hayvonot olami vakillarini begona iqlim ta'siridan

himoya qilish uchun binolar qurish talab etiladi. Asosiy inshootlar ularni kundalik saqlash, ta'mirlash va tiklash uchun muayyan xarajatlarni taqozo etadi. Yer maydonini ijaraga olish va uni saqlash, binolar va qurilmalarni saqlab turish, ularni ta'mirlash, texnologik jihatdan jihozlash, suv, issiqlik, elektroenergiyadan foydalanish, tozalash inshootlarini saqlash uchun ham mablag'lar zarur.

Chet eldagi yirik hayvonot bog'larida kirish haqi o'rta hisobda kattalar uchun 12-25 AQSH dollarini, bolalar uchun esa 5-12 AQSH dollarini tashkil etadi. Guruhlarga, ayniqsa, maktab guruhlariga skidkalar beriladi. Hayvonot bog'lariga predmetli (ko'p kunlik) ekskursiyalar qilishga mo'ljallangan maxsus turlar tashkil etuvchi turistik firmalar ham bor.

Tayanch iboralar: Hayvonot olami, ekzotik sayohatlar, hayvonot bog'lari, cho'l sayohatlari, xavfsizlik.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Nima uchun hayvonlarda amalga oshiriladigan turlar ekzotik turlar deb hisoblanadi?
2. Hayvonlar bilan turlarni qanday tashkil etish mumkin?
3. Qaysi xalqaro hayvonot bog'larini bilasiz?
4. Hayvonlar ishtirokidagi qiziqarli turistik paketni qanday qilib tayyorlash mumkin?

Mavzu bo'yicha test savollari:

1. It qo'shilgan chanalarda safar turlari bo'yicha qayerda ko'proq turistlar tashrif buyurishadi?

A) Laplandiyada.
B) Shvetsariya.
D) Portugaliya.
E) Norvegiya.

2. Dunyodagi barcha mamlakatlarda nechta ot zotlari mavjud?

A) 250 dan ziyod.
B) 100 dan ziyod.

D) 200 dan ziyod.

E) 150 dan ziyod.

3. Otning qaysi turi bolalar uchun ayniqsa qiziqarli, bolalar parklari tomoshalari tizimida keng qo'llaniladi?

A) Poni.

B) Yo'rtoqi.

D) Otliq turlar.

E) Tezyurar zotlari.

4. Saqlanib qolgan ekipajlarning aksariyati qayerdagi karetalar muzeyi kolleksiyasida jamlangan?

A) Lissabon (Portugaliya)dagi.

B) Parij (Fransiya) dagi.

D) Rim (Italiya) dagi.

E) Madrid (Ispaniya) dagi.

5. Ot minishni o'rganishning to'liq kursi qancha vaqt davom etadi?

A) Bir yoki ikki hafta.

B) Bir oy.

D) Uch hafta.

E) Bir yoki ikki oy.

8-MAVZU. TRANSPORT XIZMATLARINI AMALGA OSHIRISHDA XAVFSIZLIKNI TA'MINLASH

Reja:

8.1. Sayohatlarda xavfsizlikning umumiy masalalari.
8.2. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash.
8.3. Turistlarni sug'urtalash.

8.1. Sayohatlarda xavfsizlikning umumiy masalalari

Turizmda xavfsizlik masalalariga quyidagilar kiradi:

• marshrut, tur toifasi turistlarning tayyorgarligi darajasiga muvofiqligi (agar sport, safar, sarguzasht turlari to'g'risida so'z yuritilayotgan bo'lsa). Bir qancha marshrutlarga turistlar faqat sayohat qilishga moneliklar yo'qligi to'g'risida tibbiy ma'lumotnoma taqdim etgan taqdirda qo'yiladi (masalan, Kamchatkadagi «Dzenzur vulqoniga chiqish» turi);

• turistlarni marshrutda kuzatib boradigan gidlar, instruktorlar malakasining yuqoriligi (tasodifiy, tayyorgarliksiz shaxslar turistlar bilan ishlashga qo'yilmaydi);

• turistlar harakatlanadigan xavfsiz trassalarni, shuningdek ular to'xtaydigan joylarni lozim darajada jihozlash.

Turistik firmalar muvaffaqiyatli faoliyat ko'rsatish uchun shu muhim muammolarni hal qilishlari lozim. Turizm sohasida sug'urta bilan shug'ullanuvchi kompaniyalar xavfsizlikni ta'minlash chora-tadbirlariga o'z mablag'larini joylashtiradilar. Masalan, turistlar yo'qolishining oldini olish uchun sayohat marshrutlarida turistlarni radiostansiyalar bilan ta'minlaydilar.

Lekin bu maxsus qutqarish hamda turistlar xavfsizligini ta'minlash xizmatlariga bo'lgan talabni bekor qilmaydi.

O'zbekistonda bunday nazorat-qutqarish xizmatlari barcha faol turizm mintaqalarida faoliyat ko'rsatadi.

8.2. Turistlarga tibbiy yordam ko‘rsatilishini ta’minlash

Xavfsizlik muhim va qadimgi tushuncha. U turistga ovqatlanish va uxlashdek zarur. Shu sababli sayohatlar paytida turistlarning xavfsizligini ta’minlash turistik firmaning bosh vazifasidir. Turistlar xavfsizligini ta’minlash uchun turistik tashkilotlar kompleks tadbirlarni amalga oshiradi. Bunda dam olish va sayohat joylaridagi siyosiy vaziyatning barqarorligi, shu joylarning ekologik birinchi darajali ahamiyatga ega. Mazkur omillar me’yor darajasida bo‘lmagan holda turizm ancha mashaqqatli va xavflidir.

Bunday hollarda sayohat mamlakati (mintaqasi) dagi ekologik va siyosiy vaziyat to‘g‘risida turistlarga haqqoniy va to‘liq axborot berish juda muhimdir. Agar turistik firma siyosiy va ekologik jihatdan beqaror hududlarda xavfsizlikni kafolatlay olmasa, mazkur mintaqalarga sayohatlar kamayadi. Bunga misollar juda ko‘p. Masalan, Fors ko‘rfazidagi urush paytida mazkur mintaqa mamlakatlariga sayohatlar o‘sha davrda 90% ga kamaydi. Bugungi kunda sobiq Yugoslaviya hududida va Kavkazda shunday vaziyatni kuzatish mumkin. Ekologik jihatdan beqaror hududlar (Ukraina va Belorussiyaning ba’zi bir hududlari)ga sayohatlar tashkil etilmaydi.

Turist o‘ziga notanish joyga, ko‘pincha boshqa mamlakatga safar qiladi. Bu yerning iqlimini, sayohatda o‘ziga qanday buyumlar, himoya vositalari, dori-darmonlar kerak bo‘lishini u ko‘pincha bilmaydi. Tildagi tafovut tufayli joyda mo‘ljal olishga u qiynaladi. Turistga sayohatda nima kerak bo‘ilishi ko‘zda tutish va unga foydali maslahatlar berish turistik firmaning vazifasidir.

Bunga turistik biznes bilan yaqin hamkorlikda ish olib boruvchi AQSHning "Pepto-Bismol" tibbiyot kompaniyasi tajribasini misol qilib keltirish mumkin. Uning "Sayohatchiga maslahatlar" (Travelers Advisory) nomli bukleti turistik yo‘llanma sotib olgan har bir turistga bepul taqdim etiladi. Ushbu bukletda turli mamlakatlarga sayohat qilayotgan turistlar o‘z sog‘ilig‘ini saqlashi yuzasidan juda zarur maslahatlar berilgan. Bu maslahatlar turist sayohatini salomatlik nuqtayi nazaridan ancha xavfsiz qilish imkonini beradi.

Buklet mualliflari sayohatga chiqishdan oldin eng avvalo tanlangan joyning iqlim sharoiti haqida ma’lumotlar olishni mas-

lahat beradi. Bu sharoit turistga tibbiy ko'rsatmalar nuqtayi nazaridan (allergiya, arterial bosimning yuqoriligi va b.) mos kelmasligi mumkin. Ayrim ekvatorial mamlakatlarga safarga chiqish uchun mamlakatga kirishdan kechi bilan 10-15 kun oldin sariq bezgakdan emlatish shart. Boshqa tibbiy talablar qo'yilgan bo'lishi ham mumkin.

Safarga o'zingiz bilan zarur dori-darmonlar olib ketganingiz ma'qul, chunki safar mamlakatida kerakli dorilarni topolmasligingiz mumkin, ularning analogi esa tegishli ta'sirni kafolatlamaydi va nojo'ya ta'sirdan saqlamasligi mumkin.

Sayohatga kichik aptechka olib ketgan ma'qul. Uning tarkibiga antigistamin, yallig'lanishga qarshi, kuyishga qarshi dori-darmonlar hamda bog'lash va dezinfeksiya qilish materiallari kiritiladi.

"Sayohatchiga maslahatlar" boshqa mamlakatlarda notanish taomlarni iste'mol qilishda ehtiyot bo'lish zarurligiga turistlar e'tiborini qaratadi. Shuningdek qaynatilmagan suvni ichmagan ma'qul. Quyoshda toblanish va cho'milish ham me'yorda bo'lishi lozim. Tropik mamlakatlarda quyosh nuridan himoya qiladigan kremlar va ko'zoynakdan foydalanish zarurligini ham unutmaslik kerak.

Suv havzalarining maxsus belgilangan joylarida va basseynlarda cho'milgan ma'qul. Notanish joylarda kutilmagan "suv osti syurprizlari"ga duch kelish, shuningdek suvning o'zi ham yuqumli yoki teri kasalliklariga sabab bo'lishi mumkin.

Boshqa mamlakatga sayohat qilishda malakali shifokorni qanday topish, zarur hollarda qayerga murojaat qilish turistlarga tushuntirilishi lozim. Turist o'z yo'l hujjatlari orasida favqulodda holatlarda foydalanish uchun mo'ljallangan, uning sog'lig'i holatiga oid asosiy ma'lumotlar (qon guruhi, allergik reaksiyalarga ta'sirchanligi, tibbiy muammolari va tavsiyalar) ko'rsatilgan maxsus blankaga ega bo'lsa, maqsadga muvofiq bo'ladi.

8.3.Turistlarni sug'urtalash

Turistik safarlarni sug'urta qilish turistlarning xavfsizligini ta'minlashda muhim rol o'ynaydi. Baxtsiz hodisadan sug'urta qilishda odatda yuz bergan hodisaning ma'naviy jihati kompensatsiya qilinadi – mijoz o'z organizmiga yetkazilgan zarar

uchun tovon puli oladi. Ayrim hollarda tovon puli miqdori haqiqiy xarajatlardan ko'p bo'ladi.

Turistlik firmalar xuddi yuridik shaxslar kabi sug'urta kompaniyalarini xizmatlaridan foydalaniladi. Ammo turizm biznesida majburiy va ko'ngilli sug'urtalashning qo'shimcha turlari amal qiladi.

Turizm tizimida sug'urtalash quyidagi turlarga tasniflanadi:

- turistni va uning mulkini sug'urtalash;
- turistlik firmalar tavakkalchiligini sug'urtalash;
- turistlarni chet el tashriflarini sug'urtalash;
- chet el turistlarini sug'urtalash;
- fuqarolik javobgarligini sug'urtalash;
- avtotransport vositalarining egalarini fuqarolik javobgarligini sug'urtalash;
- tibbiy xarajatlarni qoplab, baxtsiz hodisalardan sug'urtalash.

Sug'urtalash ixtiyoriy va majburiy sug'urtalarga bo'linadi. Sug'urtalashni majburiy turiga faoliyatdagi hujjatlarga mos ravishda quyidagilar kiradi.

- avtotransport vositalari haydovchilarining fuqarolik javobgarligini sug'urtalash;
- transport sayohatlarini sug'urtalash.

Turistlarni sug'urtalashni qolgan turlari ixtiyoriy hisoblanadi. Turistni va uning mulkini sug'urtalash turistlar mulkini yo'qolishi yoki zarar yetishi uchun javobgarlikni o'z ichiga oladi. Bunday shartnomaning harakati sug'urtalanuvchini doimiy yashash joyidan chiqib ketish vaqtidan boshlab, uning qaytish davrida tugullanadi. Bunday shartnoma bo'yicha turistlar o'zlari bilan birga olgan shaxsiy va turizmga oid tegishli mulklarini sug'urtalash mumkin. Yuk deganda turistni qayd qilingan va qayd qilinmagan narsa-buyumlari tushuniladi. Bundan tashqari, uning ustidagi mavjud kiyimi hamda chet el tashrifi davomida xarid qilingan narsa-buyumlari sug'urta qilinadi.

Sug'urta javobgarligining turlari: avariya, yong'inlar, portlash, tabiatning baxtsiz hodisalari, o'g'irlik, zarar yetkazish va boshqa ataylab hamda ongli tarzda harakatlar, harbiy harakatlar va hokazolar. Turistlik firmalar tavakkalini sug'urtalash o'z ichiga moliyaviy tavakkalni, turistlarni ularni qarindosh urug'larini

uchinchi shaxs oldidagi da'volari bo'yicha javobgarlikni o'z ichiga oladi.

Moliyaviy tavakkallar qatoriga quyidagilar kiradi:

- tijorat tavakkali (to'lovni amalga oshirmaslik yoki kechiktirish, fors-major holatlaridagi shartnomani buzilish vaziyatlarini tan olinmaganda kontragentning jarima sansiyalari;
- firmaning bankrotga uchrashi;
- bojxona qonunlarini, valyutali tartibga solish, pasport nazorati va boshqa bojxona rasmiyatchiligining o'zgarishi;
- fors-major xarakteriga ega bo'lgan harakatlarni yuzaga kelishi;
- siyosiy tavakkalchilik va boshqalar.

Qoidaga ko'ra, chet el turistik tashriflarida turistlarni sug'urtalash o'z ichiga quyidagilarni oladi:

- chet el tashrifi davrida to'satdan kasal bo'lganda yoki baxtsiz holatlarda turistga birinchi tibbiy tez yordam ko'rsatish;
- tegishli tibbiy nazorat ostida uni sifatli davolashga qodir bo'lgan yaqin atrofdagi shifoxonaga eltib qo'yish;
- ishonchli tibbiy nazorat ostida turistni doimiy istiqomat qiladigan davlatga qaytarish;
- shifoxonadagi nazorat va uning oilasini bu to'g'rida ogohlantirish;
- agar tibbiy preparatlarni shu joyda topish imkoniyati bo'lmasa unga yetkazish;
- shifokor mutahassisning maslahat xizmatlari (zarurat bo'lganda);
- betob bo'lib qolgan turistni yoki uning jasadini u doimiy istiqomat qiladigan mamlakatga eltish bo'yicha transport xarajatlari to'lovi;
- turist mulkini vataniga qaytarish;
- chet eldagi fuqarolik va jinoiy ishlarni tergov qilishda turistga huquqiy yordam ko'rsatish.

Ammo hamma narsa sug'urta kompaniyasi bilan turist o'rtasida tuzilgan sug'urta shartnomasiga bog'liq.

Masalan, chet elga chiquvchi rossiyalik turistlarni sug'urta qilish bilan shug'ullanadigan Ingosstrax faqat tez tibbiy yordam ko'rsatish pullik bo'lgan mamlakatlarda, ammo 50 ming AQSH

dollari doirasida (Yevropada) amalga oshirilgan xarajatlarnigina qoplaydi.

Turizm sohasida turistlarni sug'urta qilishning quyidagi turlari mavjud: turistni va uning mol-mulkini sug'urta qilish; turfirmalar tavakkalchiligini sug'urta qilish; chet elga safarga chiqayotgan turistlarni sug'urta qilish; chet ellik turistlarni sug'urta qilish.

Sug'urta badali summasi bir qancha omillarga bog'liq.

Birinchi omil sug'urta badali miqdori (sug'urta badali miqdori qancha ko'p bo'lsa, sug'urta tovoni summasi ham shuncha ko'p bo'ladi).

Ikkinchi omil 60 yoshdan katta kishilar sug'urta badalini tarifning ikki baravari miqdorida kiritadi.

Uchinchi omil xavf-xatar bilan bog'liq odamlar: uchuvchilar, dengizchilar, sportchilar, yuk avtomobillari haydovchilari odatda belgilanganidan ortiq miqdorda sug'urta badali kiritadilar.

Bolalarga chegirmalar, qoida tariqasida, nazarda tutilmaydi, ayrim kompaniyalar 2-3 yoshdan kichik bolalarni umuman sug'urta qilmaydi.

Ayrim firmalar qimmatbaho buyumlarni sug'urta qiladi. Katta turistik guruhlarga sug'urta yakka tartibda sayohat qiluvchilarga qaraganda arzon tushadi. Tibbiy xizmatlar juda qimmat mamlakatlarning elchixonalari 30 ming dollardan kam miqdorga sug'urtalangan turistga viza bermasligi mumkin. AQSH, Kanada, Yaponiya, Isroil, Germaniya va Avstriyaga safar qiluvchi turist mana shunday sug'urtaga ega bo'lishi kerak.

Boshqa mamlakatda safar qilish vaqtida turist bilan shifokorga murojaat etishni taqozo etuvchi yoki bagajning yo'qolishi bilan bog'liq «sug'urta hodisasi» ro'y bergan hollarda turist sug'urta polisida ko'rsatilgan telefon raqami bo'yicha sim qoqishi, sug'urta polisi raqamini hamda o'zi bilan aloqa bog'lash mumkin bo'lgan telefon raqamini, shuningdek hodisa tafsilotlarini ma'lum qilishi lozim. Bunda shifokor yozib bergan dori-darmonlar bilan bog'liq xarajatlargina qoplanishi to'g'risida turistni ogohlantirish zarur. Chet elga o'z avtomobilida safar qilish «Yashil karta» (Sharqiy Yevropa mamlakatlarida «Ko'k karta») deb ataladigan alohida sug'urta polisi bilan rasmiylashtiriladi. Mazkur sug'urta polisi «Yashil karta» to'g'risidagi shartnomani imzolagan davlatlar, ya'ni

deyarli butun Yevropa va ayrim Sharq mamlakatlari hududida amal qiladi. Mazkur hujjatsiz turist bu mamlakatlarga qo'yilmaydi.

Sayohatchilarni sug'urtalashning asosiy turlarini AQSHning «Travel guard gold Int» kompaniyasi misolida ko'rib chiqamiz. Mazkur kompaniya sug'urta badali tarifining uch variantiga ega bo'lib, ular turistlarga har xil imkoniyatlar beradi.

1-variant, sug'urtalovchilarning fikricha, narxi 200 dollargacha va muddati 8 kungacha bo'lgan turlar uchun mo'ljallangan. Sug'urta badali tariflari har xil: 1 kishiga 19 dollar; 2 kishiga 38 dollar; 3 kishiga 57 dollar. Bu tariflar 8 kungacha davom etuvchi turlarga nisbatan amal qiladi. Sakkiz kundan ortiq sayohat qiluvchi turist qo'shimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq to'laydi. Bu variant turist sayohat qilishdan voz kechgan, ijaraga olingan mashinasi ta'mirlangan, tan jarohati olgan va vafot etgan hollarda sug'urta puli olish imkonini beradi.

2-variant narxi 400 dollargacha va muddati 15 kungacha bo'lgan turlar uchun mo'ljallangan. Sug'urta badali tariflari: 1 kishiga 39 dollar; 2 kishiga 78 dollar; 3 kishiga 117 dollar. Bu tariflar 8 kungacha davom etuvchi turlarga nisbatan amal qiladi. 15 kundan ortiq sayohat qiluvchi turist qo'shimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq to'laydi. Bu variant ko'proq miqdorda sug'urta puli olish imkonini beradi.

3-variant narxi 400 dollardan katta turistik safarlar va sayohatlar uchun mo'ljallangan. Sug'urta badali miqdori turistik safar umumiy bahosining 8% miqdorida belgilanadi. Bu variant 1 va 2-variantlarda ko'rsatilgan sug'urta hodisalari bo'yicha hamda bunga qo'shimcha tarzda turistik firma va avialiniyaning bankrotligi, sayohatda tibbiy yordam olish va kasalxonaga tushish, hujjatlar va bagajning yo'qolishi holatlarida ko'proq miqdorda sug'urta puli olish imkonini beradi.

Sayohatlardan sug'urtalanish imkoniyatini kredit kartochkalari berishi ham mumkin. Bunday xizmatlarni «American express», «Viza», «Dayners» va «Eurocard/Mastercard» kartochkalari taklif qiladi.

"American express" ikkita kartochka: «yashil» va «tilla» kartochkalarni taklif qiladi.

«Yashil» kartochka, safar chiptasi kartochka bo'yicha xarid qilingan hollarda, o'lim yoki nogironlik holatida 1 mln. fransuz franki (FRF) miqdorida sug'urta puli to'laydi. Qo'shimcha tarzda tibbiy xizmatlar ko'rsatish imkoniyatini ham sug'urtalash mumkin. Bu xizmat bahosi 450 FRF.

«Tilla» kartochka sug'urta summasini 2 mln. FRFga baholaydi va fuqarolik majburiyati, sayohat xarajatlari, bagaj, tibbiy, texnik va yuridik yordamni hamda turist jinoyat sodir etgan taqdirda to'lanishi mumkin bo'lgan garov pulini o'z ichiga oladi. Tibbiy xizmat xarajatlari miqdori 25 ming FRF.

«Dayners» ham, «American express»ning tilla kartochkasi singari, sayohatni 2 mln. FRF miqdorida sug'urtalaydi va xuddi shu xizmatlarni taklif qiladi. Tibbiy xizmat xarajatlari miqdori 50 ming FRF.

«Yevrokard/Masterkard» kompaniyasi ikkita kartochka: «yevrokard/masterkard» va «gold/masterkard» kartochkalarini taklif qiladi. Birinchi kartochka bo'yicha tibbiy xizmat xarajatlari miqdori 70 ming FRF, butun sayohatning sug'urta miqdori – 600 ming FRF. «Gold/masterkard» kartochkasi mijozlami chet elda kasalxonaga tushish xavfidan 1 mln. FRFga sug'urtalaydi..

«Viza» ham ikkita kartochka: «Viza premer» hamda «ko'k kartochka»ni taklif qiladi. Birinchi kartochka bo'yicha mijozlar 12 mln. FRFga sug'urta qilinadi, chet eldagi tibbiy xarajatlar uchun 20 ming FRF sug'urta puli to'lanadi. «Ko'k kartochka» butun sug'urta kapitalini 300 ming FRFga baholaydi, chet eldagi tibbiy xarajatlarga esa 15-30 ming FRF to'lanadi. Sug'urtani olish uchun transport chiptalarini «Viza» kartochkasi bo'yicha xarid qilish lozim. «Viza premer» kartochkasi bo'yicha esa mehmonxona xarajatlari ham kartochkadan to'langan bo'lishi kerak.

Turlarni sotish vaqtida turistik agent sayohatning sug'urta bilan bog'liq kafolatlari to'g'risida turistga to'liq axborot beradi. Bu turistning barcha shubhalarini tarqatib, uning sayohat xavfsiz kechishiga bo'lgan ishonchini yanada oshirishga ko'maklashadi.

Tayanch iboralar: xavfsizlik, sug'urta, sug'urta badali, tibbiy yordam, transport vositalari.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Tez tibbiy yordamni qanday tashkil etish mumkin?
2. Sayohat paytida «yashil shartnoma»ning mohiyati nimadan iborat?
3. Turizmda xavfsizlik qanday ahamiyatga ega?
4. Turizmda qanday sug'urta turlari mavjud ?
5. Turizmda sug'urta tovoni qanday to'lanadi ?

Mavzu bo'yicha test savollar:

1. Sug'urtalash nechi xil bo'ladi?

A) 2 xil
B) 3xil
D) 4 xil
E) 5 xil

2. Chet elga o'z avtomobilida safar qilish qanday sug'urta polisi bilan rasmiylashtiriladi?

A) «Yashil karta»
B) «Qizil karta»
D) «Sariq karta»
E) «To'q karta»

3. Qanday kartochka, safar chiptasi kartochka bo'yicha harid qilingan hollarda, o'lim yoki nogironlik holatida 1 mln. fransuz franki (FRF) miqdorida sug'urta puli to'laydi. Qo'shimcha tarzda tibbiy xizmatlar ko'rsatish imkoniyatini ham sug'urtalash mumkin. Bu xizmat bahosi – 450 FRF?

A) «Yashil karta»
B) «Qizil karta»
D) «Sariq karta»
E) «To'q karta»

4. Qanday kartochka sug'urta summasini 2 mln. FRFga baholaydi va fuqarolik majburiyati, sayohat xarajatlari, bagaj, tibbiy, texnik va yuridik yordamni hamda turist jinoyat sodir etgan taqdirda to'lanishi mumkin bo'lgan garov pulini o'z ichiga oladi. Tibbiy xizmat xarajatlari miqdori – 25 ming FRF?

A) «Tilla karta»

B) «Yashil karta»
D) «Qizil karta»
E) «Sariq karta»

5. Qachon «Buyuk ipak yo'li»ni qayta tiklashda O'zbekiston Respublikasi ishtirokini avj oldirish va respublikada Xalqaro turizmni rivojlantirish borasidagi chora-tadbirlar to'g'risida»gi Farmon qabul qilingan?

A) 1995-yil 2 - iyundagi
B) 1996-yil 5 iyun
D) 1997-yil 3 avgust
E) 1998-yil 7 sentabr

9-MAVZU. "BUYUK IPAK YO'LI"NI QAYTA TIKLASHDA TRANSPORT TARMOG'INING AHAMIYATI

Reja:

9.1. Buyuk Ipak yo'lining paydo bo'lish tarixi.
9.2. Buyuk Ipak yo'lida transport vositalarining o'rni.
9.3. TRASEKA. *(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)*

9.1. Buyuk Ipak yo'lining paydo bo'lish tarixi

Buyuk Ipak yo'li Sharqiy Osiyo bilan O'rta Yer dengizi bilan qadimgi va o'rta asrlarni bog'laydigan karvon yo'lidir. Avvalo, uning nomi Xitoy bilan bog'liq bo'lgan ipak eksporti uchun ishlatilgan. Bu yo'l miloddan avvalgi II asrga to'g'ri keladi. O., Siandan Lanzhou orqali Dunxuangacha yetib borgan. U shimoliy yo'l Turfandan o'tib, Pomirlarni kesib o'tdi va Farg'ona va Qozog'iston sahrosiga, janubga esa Toqla Makon cho'lining janubiy qismida, Yarkend va Pamirs (janub) janubiy qismda) Baqtriyaga, u yerdan esa Parfiyani, Hindistonni va Yaqin Sharqni O'rta Yer dengizigacha yetkazdi. Vaqt 1877-yilda nemis geografi Ferdinand von Richthofen tomonidan kiritilgan.

Iskandar Zulqarnining fath qilish kompaniyalari G'arb va Sharq haqidagi bilimlarni bir - birlari bilan kengaytirib, savdo aloqalarini o'rnatish uchun zarur shart - sharoitlarni yaratib berdi. Xitoy, Xotan va Yarkend konlaridagi yodgorlik va yodga ehtiyojini birinchi bo'lib, keyinchalik sifat jihatidan qisqa o'sayotgan xitoycha otlarga nisbatan ancha ustun bo'lgan arabiy otlar uchun kerakli bo'lganidan keyin ipak eksport qila boshladi.

Qadimgi Shimoliy yo'l cho'l odamlari hujumi ostida, imperator Wu Di davrida paydo bo'lgan, Hunlar o'zining yuqori lavozimli rasmiysi Zhang Qianni g'arbga ko'chib, qolgan dushmanlarini qidirib, ular bilan ittifoqchilik munosabatlarini o'rnatish uchun jo'natgan. Safar davomiyligi mil. av. 138-126-yillar Baqtriyaga yetib kelgan Chjan Qian Farg'ona vodiysidagi otlarni go'zallik va

maqola bilan hayratga soldi. U imperatorga boshqa mamlakatlarda ipak to'quv ishlarining yo'qligi haqida xabar berib, imperatorga chiroyli otlar, shirin mevalar, sharob va boshqalar uchun ipakni eksport qilishni maslahat berdi. Shunday qilib, Zhang Qian Xitoy bilan Yellenistik davlatlar o'rtasidagi munosabatlarni o'rnatishga muvaffaq bo'ldi, shuningdek Parthia va Hindiston haqida ma'lumot to'pladi.

Miloddan avvalgi 121-yilda Ipak va bronza nometallarga ega birinchi tuya karvonlari O'simliklar tog'lari va Tyan-Shan daryosi bo'ylab Turfan depressiyasidan o'tib, Farg'ona vohasiga yo'l oldi. Mil. av. 117-yilda Wu Di, Ili daryosi havzasida yashovchi Usunlar yeriga yangi safar, katta elchixona, ko'p miqdorda pul va ipak bilan Zhang Qianni yubordi. Usunlardan elchilar qo'shni Markaziy Osiyo mamlakatlari (Kangju, Baqtriya, Sogdiana) dan boshlab boshqa mamlakatlarga tarqalib ketishdi.

Ushbu marshrut bo'yicha savdo 17-27-yillarda bu sohada halokatli qo'zg'olonlar tufayli to'xtatildi. ("Qizil rangli qiynoqlar"). Tinchlik o'rnatilgach, savdo davom etdi, ammo yangi yo'l - Janubiy yo'l. Bundan tashqari, mollarning bir qismi Hind okeani orqali o'tadi (qarang: hind-rim savdolari). Milodiy I asrdan boshlab, Xitoy va uning o'rtasidagi dengiz savdo yo'li, Jiaozining Xan zayavkalari va Xunanning Funan shtatining vositachiligi ancha yoki kamroq barqaror edi. Buni qo'llab-quvvatlagan holda, Mekong deltasidagi qadimgi Rim tangalaridan olingan ma'lumotlar (Ptolemey tomonidan Cattigara nomi bilan atalgan qadimiy port) keltiriladi.

Buyuk Ipak yo'lining paydo bo'lishi va rivojlanishi. Qadimgi xalqlarning turli tomonlama rivojlanishida savdo va tranzit yo'llarning ahamiyati nihoyatda kattadir. Mil. avv. III ming yillikka kelib, O'rta Osiyoning ko'pgina hududlari qadimgi aholi tomonidan o'zlashtirib bo'lingan edi. Cho'l va dasht hududlardagi ko'chmanchi chorvador aholi vohalardagi o'troq aholi bilan o'zaro aloqalarni bronza davriga kelib yanada rivojlantiradilar. Tarixiy adabiyotlardan ma'lum bo'lishicha, Buyuk Ipak yo'li tashkil topmasdan ancha ilgariyoq Qadimgi Sharq va Orta Osiyo hududlarida o'zaro almashinuv yo'llari mavjud edi.

Bronza davridagi (mil. avv. III - II ming yilliklar) ana shunday yo'llardan biri «Lojuvard yo'li» deb atalib, uning bir tarmog'i

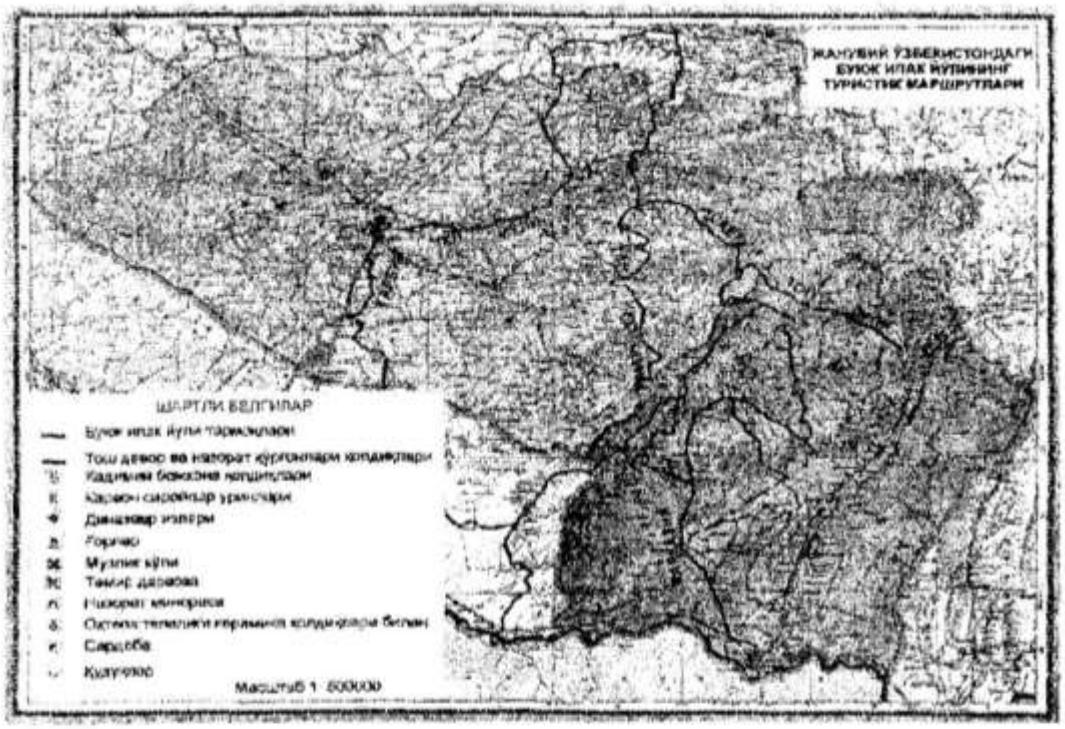
Badaxshon, Baqtriya va Marg'iyona hududlarini Xorazm, So'g'd, Markaziy va Ural bilan bog'lagan. Yana bir tarmog'i esa, Baqtriya va Marg'iyonani Mesopotamiya bilan bog'lagan. Bu yo'l Pomir tog'laridan boshlanib, Eron, Old Osiyo, Misr orqali o'tgan. Badaxshon Lojuvardining Hind vodiysi, Mesopotamiya va Misrdan topilishi bu qimmatbaho toshning Qadimgi Sharqda nihoyatda qadrlanganligidan dalolat beradi.

Qadimgi yo'llardan yana biri, Eron ahmoniylarning yo'li bo'lib, bu yo'lning bir tarmog'i mil. avv. IV - VI asrlarda kichik Osiyo shaharlarini hamda O'rta Yer dengizi bo'yidagi Efes, Sardi shaharlarini Eronning markazlaridan biri Suza bilan bog'lagan bo'lsa, yana bir tarmog'i Eron-Baqtriya orqali Sug'diyona, Toshkent vohasi va Qozog'iston hududlaridan o'tib Oltoygacha borgan. Tarixiy adabiyotlarda bu yo'l «shoh yo'li» deb ataladi.

Mil. avv. 138-yilda Xitoy imperatori H-Di Chjan Syanni O'rta Osiyo yerlariga jo'natadi. Elchi Chjan Syan (mil. avv. 138-126-yillarda) Xitoyning xunnlarga qarshi kurashi uchun ittifoqchi izlab kelgan edi. Mil. avv. II-I asrlarga kelib, Chjan Syan yurgan yo'llarda Xitoyni O'rta va G'arbiy Osiyo bilan bog'laydigan karvon yo'li paydo bo'ladi. Bu yo'l Buyuk Ipak yo'li deb atalib, umumiy uzunligi 12 000 km dan iborat edi. Ilk o'rta asrlarga kelib, Ipak yo'lining yanada rivojlanganligini kuzatish mumkin. O'z davrida nihoyatda katta ahamiyatga ega bo'lgan bu yo'lning dastlabki tarmog'i Xitoydagi Sian shahridan boshlanib, Sharqiy Turkiston, O'rta Osiyo, Eron, Mesopotamiya orqali O'rta Yer dengizigacha cho'zilgan.

Buyuk Ipak yo'lining tarmoqlari

Xitoyning Anosi shahriga kelib, Ipak yo'li bir necha tarmoqlarga bo'linib ketgan. Xususan, bir tarmoq Anosi-Hami-Qoshg'ar orqali Qo'qonga, undan esa Toshkentga o'tgan. Bu yerdan Jizzax va Samarqand orqali Buxoroga kelgan yo'l Urganch orqali Gurevga, u yerdan Oqsaroy orqali Qora dengiz bo'ylariga chiqqan. Yana bir tarmoq esa Dunxuan orqali Xutanga, undan Loxurga o'tib ketgan.



36-rasm: Buyuk Ipak yo'lida qatnovlar.

Undan tashqari Buxoroga kelib, bu tarmoq ikkiga bo'lingan. Janubiy yo'nalish Buxoro – Qarshi - Termiz orqali Nishopurga o'tgan va Hirot orqali Hindistonga o'tib ketgan. Nishopurdagi tarmoqlardan biri Tehron – Qazvin – Hamadon - Bog'dod -Palmira yo'nalishi bo'ylab O'rta Yer dengizi bo'yidagi Tir shahrigacha cho'zilgan. Umuman olganda Ipak yo'lining janubiy tarmog'i O'zgan orqali O'shga o'tib, Quva - Marg'ilon – Qo'qon orqali Xo'jand, Samarqand, Buxoroga o'tgan. Shimoliy yo'nalishi esa, Xazar hoqonligi va Bulg'or davlati orqali Kiyev Rusi va Yevropa mamlakatlariga borib, bu tarmoq VI asrdan boshlab rivojlana boshlagan. Ipak yo'lining asosiy karvon yo'llaridan tashqari ichki savdo yo'llari ham mavjud edi.

O'rta Osiyo hududlarida antik davrdan boshlab, rivojlanish jarayonlari Buyuk ipak yo'li bilan uzviy bog'liqdir. Xususan, mil. avv. II asrdan boshlab Xitoy va O'rta Osiyo tarixiy-madaniy viloyatlari bilan savdo va madaniy aloqalar rivojlanib bordi. Farg'ona, So'g'd va Baqtriyaga ipakchilik kirib keldi. Karvon yo'li rivojlanib borgan sari savdo-sotiq va madaniy aloqalar rivojlanib bordi. Kushonlar va eftalitlar davriga kelib (I-VI asrlar), O'rta Osiyo

orqali o‘tuvchi Ipak yo‘li tarmoqlari nazoratini mahalliy so‘g‘diy aholi qo‘lga oladilar. Qo‘shni davlatlar ham Ipak yo‘lidan manfaatdor bo‘lganligi sababli ilk o‘rta asrlarda Eron va Vizantiya hukmdorlari so‘g‘diylar bilan qonli kurashlar olib bordilar.

Milodning boshlarida qadimgi dunyoning ilg‘or madaniyatli davlatlari asosan to‘rttaga: Rim, Parfiya, Xitoy va Kushon davlatlariga bo‘linar edi. G‘arbda Britan orollaridan Sharqda Tinch okeani sohillarigacha cho‘zilgan bu zabardast saltanatlar insoniyat tarixida birinchi bo‘lib «Buyuk Ipak yo‘li» deb nomlanuvchi yo‘l bilan bog‘landilar. Ipak yo‘li rivojlanib borgan sari podsholarning o‘zaro elchilar yuborishlari, bir-birlariga har xil sovg‘alar in’om etishlari an’anaga aylandi. Savdo-sotiq misli koqrilmagan darajada rivojlanib bordi. Shuningdek, Sharq bilan G‘arb madaniyatining bir-biriga ta’siri kuchaydi. Davlatlar rivojlanishidagi ko‘plab madaniy o‘xshashliklar ham shu tufayli yuzaga keldi.

Buyuk Ipak yo‘li bo‘ylab ko‘plab karvonsaroylar, shaharlar barpo etildi. Bu yo‘ldan borayotgan savdogarlar ko‘pincha yo‘lning oxirigacha bormas edilar. O‘rta Osiyo viloyatlari bu yo‘lning o‘rtasida joylashganligi sababli savdogarlar Xorazm, Samarqand, Termiz va boshqa hududlarda o‘z mollarini sotib, mahalliy mahsulotlarni xarid qilar edilar. O‘rta asrlar O‘rta Osiyo bozorlarida chetdan keltirilgan ko‘plab mahsulotlar mavjud ediki, hozirgi kunda ipak yo‘li ustidagi ko‘hna shaharlar va manzilgohlardagi arxeologik qazishmalar natijasida topilayotgan topilmalar fikrimizning dalilidir.

Mil. avv. II asrda paydo bo‘lib, milodning XVI asriga qadar faoliyat ko‘rsatgan Buyuk Ipak yo‘li shu davr ichida Sharq va G‘arb xalqlarining keng miqyosidagi o‘zaro madaniy va iqtisodiy aloqalari tarixida katta ahamiyatga ega bo‘ldi. Bu yo‘l orqali aloqalar qilgan qadimgi xalqlarning o‘zaro hamkorlik, almashinuv va madaniyatlarining boyib borishi, tinchlik va taraqqiyot uchun asos bo‘lib xizmat qildi. O‘zbekiston hududlari bu yo‘lning chorrahasida joylashgan bo‘lib, bu yerga turli mamlakatlardan savdogarlar, hunarmandlar, olimlar va me’morlar tashrif buyurganlar.

YUNESKO tomonidan «Buyuk ipak yo‘li-muloqot yo‘li» dasturining ishlab chiqilishi Yevrosiyodagi 30 dan ortiq yetakchi davlatlarning 2000-yilga qadar ilmiy-madaniy faoliyati uchun yo‘nalish bo‘ldi. Respublikamiz hududlarida ham ilmiy

ekspeditsiyalar tashkil etildi. Buning natijasida ko'pgina tarixiy-madaniy obidalar o'rganildi, qadimgi yo'llar va yo'nalishlar aniqlandi, milliy va ma'naviy boyligimiz hamda an'analarimiz o'rganildi. Juda ko'pchilik tadqiqotchilar ishtirok etayotgan «Buyuk ipak yo'li-muloqot yo'li» dasturining asosiy vazifasi Sharq va G'arb xalqlari o'rtasida iqtisodiy va madaniy aloqalar o'rnatgan hamda rivojlantirgan bu yo'lni xalqlarning birodarlik, o'zaro hamkorlik va samimiy muloqot yo'liga aylantirishdan iboratdir.

9.2. Buyuk Ipak yo'lida transport vositalarining o'rni

Keyingi yillarda O'zbekiston Respublikasida xalqaro turizmni rivojlantirish borasida ishlab chiqilgan muhim hujjatlar qatoriga O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1995-yil 2-iyundagi «Buyuk ipak yo'li»ni qayta tiklashda O'zbekiston Respublikasi ishtirokini avj oldirish va respublikada Xalqaro turizmni rivojlantirish borasidagi chora-tadbirlar to'g'risida»gi Farmoni hamda mazkur farmonni amalga oshirish maqsadida e'lon qilingan O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1995-yil 3-iyundagi «O'zbekiston Respublikasida xalqaro turizmning zamonaviy infratuzilmasini barpo etish chora-tadbirlari to'g'risida»gi qarorini kiritish mumkin.

O'zbekiston turizmning rivojlanishida **«Buyuk Ipak yo'li»** ning tutgan o'rni va mohiyati nihoyatda cheksiz. Bir necha asrlar davomida ushbu zaminning G'arb va Sharqida istiqomat qilgan xalqlarni Janubiy-Sharqiy Osiyodan to O'rta Yer dengizi mamlakatlarigacha cho'zilgan va «Buyuk Ipak yo'li» deb nom olgan savdo-sotiq yo'li bir-biri bilan bog'lab turar edi. Bu yo'lga «Ipak yo'li» deb nom berilishining asosiy sababi, bu yerda tashiladigan mahsulotlarning asosiy qismi ipak matolari va mahsulotlari bo'lganligidandir. Ipak tayyorlash bilan bog'liq bo'lgan sir-asrorlarni Xitoy ustalari ming yillar davomida boshqa odamlardan yashirib kelgan. Ammo «Buyuk Ipak yo'li» orqali tashilgan mahsulotlar faqat ipakdangina iborat bo'lmay, balki bu yo'l orqali bronza, chinni, jun, xomashyolar va ulardan tayyorlangan buyumlar ham edi. «Buyuk Ipak yo'li» qariyb ikki ming yillik tarixga ega bo'lib, bu yo'l asosan Italiyadan tortib

Turkiya orqali Iroq va Eronga borgan. U yerdan esa Markaziy Osiyo hamda Shimoliy Pomir orqali o'tib Qashqar va Yorkentgacha yetgan. Bu yerda yo'l ikkiga ajralgan hamda shimol tomondan Takla-Makon sahrosini aylanib o'tib, Lobnor ko'li yaqinida yana qo'shilgan va Xitoygacha borgan.

Buyuk Ipak yo'lida Turkiston hududi yetakchi rolni bajarib kelgan. Ushbu hududdagi Samarqand, Buxoro, Xiva, Termiz, Xo'jand, Chorjuy kabi qator shaharlar ipak yo'lidagi asosiy manzillar bo'lgan. O'zbekiston o'zining qulay geografik o'rni tufayli bu tarixiy yo'lda markaziy o'rinni egallagan. «Buyuk Ipak yo'li» ko'p asrlar davomida kishilik madaniyatining vujudga kelishida katta o'rin egallagan.

Uning tarixda tutgan o'rni hamda ahamiyatini tiklash, bu yo'lda turizmni rivojlantirish kabi maqsadlarni mo'ljallab, 1994-yilning oktabr oyida Birlashgan Millatlar Tashkiloti va uning nufuzli tashkiloti YUNESKO ishtirokida O'zbekistonda Jahon turistlik tashkilotining kengashi bo'lib o'tdi. Kengash a'zolari Ipak yo'li bo'ylab turizm faoliyatini tiklash va rivojlantirishga qaratilgan Samarqand Dekloratsiyasini qabul qildi.

1995-yil oktabrida Toshkent shahrida «Ipak yo'lida turizm» nomi bilan birinchi turistlik yarmarka o'tkazildi. Shundan beri bunday yarmarka har yili uzluksiz ravishda o'tkazilib kelinmoqda. Bu yarmarkalarda tuzilgan shartnoma va bitimlar turizmni yanada rivojlantirish, Respublikaning turizmga oid imkoniyatlarini ishga solish hamda «Buyuk Ipak yo'li»ga xos bo'lgan qadimiy an'analarni tiklashga keng yo'l ochib berdi.

Ayni paytda yurtimizda transport kommunikatsiya tizimini rivojlantirish masalasiga respublikamizni jadal tarraqiy toptirishning asosiy sharti va mezoni sifatida katta ahamiyat berilmoqda.

So'nggi yillarda barpo etilgan, umumiy uzunligi 633 kilometrni tashkil qiladigan Navoiy – Nukus, 233 kilometrlik Toshguzar – Boysun – Qumqo'rg'on temir yo'l magistrallari, Qamchiq dovoni orqali o'tadigan tezkor avtomobil yo'lining bu boradagi o'rni va ahamiyati qanchalik beqiyos ekanini hammamiz yaxshi anglaymiz. Bu yo'llar mamlakatimizning barcha hududlarini yagona transport tarmog'iga ishonchli tarzda birlashtirib, mintaqamizda mavjud bo'lgan boy mineral – xomashyo va tabiiy

resurslarni o‘zlashtirish uchun keng imkoniyatlar yaratdi va turizm infrotuzilmasini rivojlantirishda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi.

9.3. TRASEKA. (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)

TRASEKA (Yevropa-Kavkaz-Osiyo Transport Corridori) Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport koridorini tashkil etishda Yevropa Ittifoqi va sherik-davlatlar o‘rtasida xalqaro hamkorlik dasturi hisoblanadi. TRASEKA tashkiliy jihatdan hukumatlararo komissiya hisoblanadi.

TRASEKA dasturi 1993-yilda Ozarbayjon, Armaniston, Gruziya, Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Tojikiston, Turkmaniston va O‘zbekiston ishtirokida Bryussel deklaratsiyasi asosida tashkil etilgan. Yaqinda dasturga Moldova, Mo‘g‘uliston va Ukraina qo‘shildi; 2000-yilda Turkiya, Ruminiya va Bolgariya, 2009-yilda – Eron.

TRASEKA dasturi turli loyihalardan iborat, ulardan ba’zilari 2016-yil boshida tugallangan. Ular orasida - barcha turdagi transport vositalari uchun texnik yordam ko‘rsatish bo‘yicha loyiha; loyiha o‘qituvchilarini sektor bo‘limlari xodimlari mavjud.

TRASEKA dasturining asosiy faoliyat yo‘nalishi Yevropa, O‘rta Osiyo, Qora dengiz, Kavkaz va Kaspiy dengizi orqali transport yo‘laklarini rivojlantirish hisoblanadi. Texnologik jihatdan, dastur yuklarni turli xil transport vositalaridan foydalanayotganda butun yo‘nalish uchun bir xil bo‘lgan transport hujjati bo‘ylab tashishga qaratiladi.

Dasturning amalga oshirilishi Yevropa Ittifoqi bilan dasturning hamkor-davlatlari o‘rtasidagi integratsiyaga, G‘arb va Sharq mamlakatlari o‘rtasida resurslarni yanada samarali taqsimlashga, transport koridoridan o‘tadigan mamlakatlarda investitsiya muhitini yaxshilashga va ularning ilmiy va madaniy rivojlanishiga ijobiy ta’sir ko‘rsatadi, deb taxmin qilinadi

Dastur Yevropa Ittifoqi tomonidan moliyalashtiriladi. Dasturning doimiy kotibiyati Ozarbayjonning Boku shahrida joylashgan. Dastur hukumatlararo komissiya orqali, shuningdek, doimiy kotibiyat orqali amalga oshiriladi. Har bir mamlakat o‘z milliy TRASEKA milliy kotibiga ega - odatda milliy transport

boshqarmasi rasmiysi, shuningdek, o'zining "milliy TRASEKA komissiyasi", odatda vazirlik yoki vazir o'rinbosari.

Dasturning holati va rivojlanish istiqbollari – TRASEKA dasturini amalga oshirishdagi eng katta muammo 2016-yildan boshlab Transfikatsiya transport koridorining faoliyati bilan bog'liq. Ushbu yo'lakning muammolaridan biri – yagona tashish tarifini kiritish qiyinligi, shuningdek, chegara punktlarida avtotransport vositalarining uzoq muddat kechikishi.

TRASEKA dasturining rivojlanishi ko'p jihatdan Xitoyning Yevropaga tovar va yo'lovchilar tashish uchun transport yo'llari deb nomlangan "Yangi Ipak yo'li" deb nomlangan tashkiloti bo'yicha "One Belt - One Road" strategiyasini amalga oshirish rejalariga bog'liq bo'ladi. Yevropa-Kavkaz-Osiyo koridori Xitoy-Yevropa yuk tashish tarkibiga kirishi mumkin.

2000-yilda e'lon qilingan TRASEKA dasturi bo'yicha Rossiyaning rasmiy pozitsiyasi, ushbu dastur "Rossiyani chetlab o'tish" va "MDH davlatlari o'rtasida markazlashtirilgan tendensiyalarni mustahkamlash" uchun transport kommunikatsiyalari yaratishga mo'ljallangan. Biroq MDHning tahliliy hujjatlarida TRASEKA dasturi MDHning asosiy xalqaro transport koridorlaridan biri sifatida baholanadi.

Tayanch iboralar: Savdo sohasi, «Buyuk Ipak yo'li»ning shakllanishi, rivojlanishi, tarmoqlari.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. «Buyuk Ipak yo'li»ning kelib chiqish tarixi.
2. «Buyuk Ipak yo'li»ning turistik resurslari.
3. «Buyuk Ipak yo'li»ning turizmda tutgan o'rni.
4. «Buyuk Ipak yo'li»da xizmatlarni tashkil etish.
5. TRASECA qanday tashkilot.
6. TRASECA loyihasi qaysi mintaqalarni bog'laydi.

Mavzu bo'yicha test savollar:

1. Qachon Ipak yo'li bo'ylab turizm faoliyatini tiklash va rivojlantirishga qaratilgan Samarqand Dekloratsiyasi qabul qilinadi?

A) 1994-yilning oktabrida.
B) 1995-yilning fevralida.
D) 1997-yilning sentabrida.
E) 1998-yilning aprelida.

2. Buyuk Ipak yo'li qayerdan boshlanib qayerda tugagan?

A) Xitoyning Syan shahridan Rim imperiyasigacha.
B) Yaponiyadan Turkiyaning markazigacha.
D) Xitoyning Shanxay shahridan Turkiya markazigacha.
E) Yaponiyaning Nara shahridan Fors ko'rfazigacha.

3.Buyuk Ipak yo'li qaysi davrda gullab yashnagan?

A) Szin Szyan davrida.
B) Amir Temur davrida.
D) Arablar davrida.
E) Mo'g'ullar davrida.

4. Buyuk Ipak yo'lining markazi?

A) Samarqand.
B) Syan.
D) Tehron.
E) Rim.

5. Buyuk Ipak yo'lida qanday mahsulotlar tashilgan?

A) Ipak, chinni, matolar, qog'oz.
B) Chinni, mevalar, qimmatbaho toshlar.
D) Qimmatbaho toshlar, chorva mollari.
E) Matolar, ipak, qimmatbaho toshlar.

10-MAVZU. O‘ZBEKISTONDA ICHKI TURIZMNI RIVOJLANTIRISHDA TRANSPORT XIZMATLARINI TAKOMILLASHTIRISH YO‘LLARI

Reja:

10.1. O‘zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish mexanizmlari.

10.2. O‘zbekistonda ichki turizmni rivojlantirishda transport xizmatlaridan foydalanish.

10.1. O‘zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish mexanizmlari

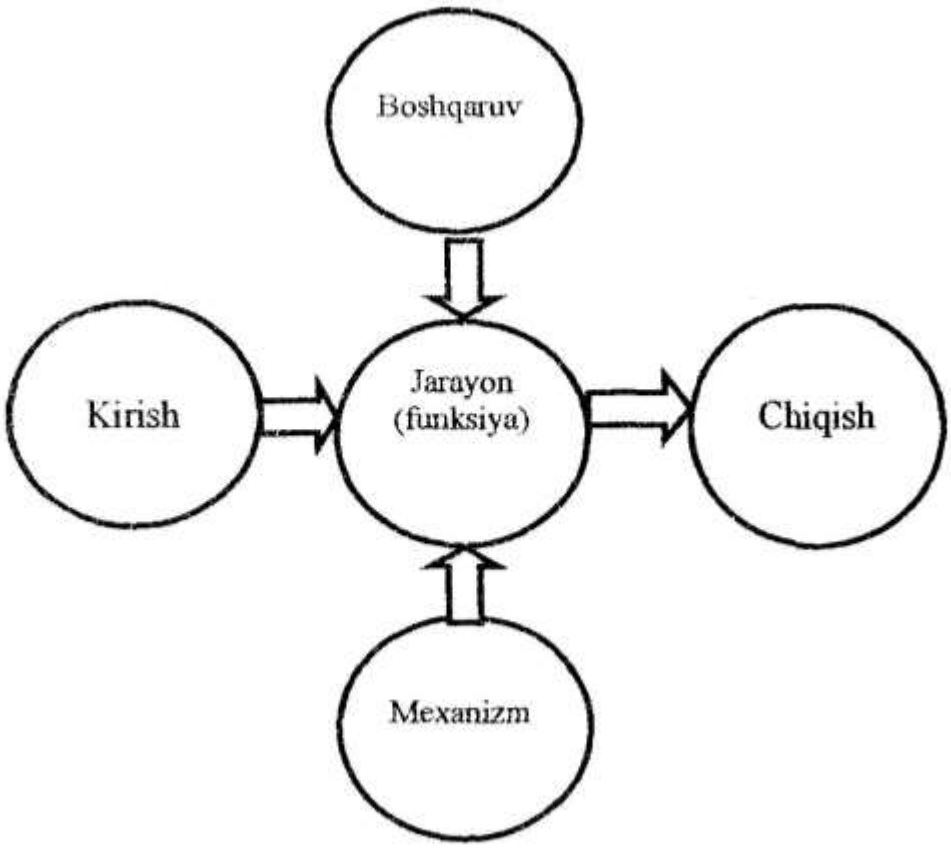
“Iqtisodiy mexanizm” tushunchasining zamonaviy talqini bo‘yicha I.I. Ayubovning[10] ilmiy ishlariga to‘xtalib o‘tamiz.

“Mexanizm” tushunchasi, tizim dasturchilari tomonidan kiritilgan tushuncha hisoblanadi. Unga muvofiq, “mexanizm” (jarayonning birinchi elementi) “boshqaruv” (jarayonning ikkinchi elementi) yordamida jarayonning funksiyasini amalga oshiradi va uning “kiruvchi”sohasini “chiquvchi” sohaga o‘zgarishiga olib keladi (37-rasm). Shu tarzda, mexanizm jarayonning resurs ta’minoti bo‘lib, uning moddiy qismi va elementlarning o‘zaro aloqasini aks ettiradi va jarayon funksiyasini amalga oshishini ta’minlaydi.

Mazkur tushuncha yetarli darajada aniq hamda iqtisodiy nazariyada keltirilgan kamchiliklardan holi bo‘lib, mantiqiy jihatdan tabiiy fanlardagi “mexanizm” tushunchasi bilan bog‘liq hamda iqtisodiy tadqiqotlarda ishonchli natijalarning olinishida qo‘llanilishi mumkin. “iqtisodiy mexanizm”ning taklif qilinayotgan tarifida Iqtisodiy mexanizm – mazkur iqtisodiy jarayonni amalga oshirish uchun yo‘naltirilgan iqtisodiy resurslar va ularni harakatga keltirish usullari majmui deb ifodalanadi. “mexanizm”ning bu kabi talqin etilishi iqtisodiyotda terminologik noaniqliklarni bartaraf etishga xizmat qiladi.

---

[10] Аюбов И.И. Значение инвестиций сфере услуг в период перемен в экономике Узбекистана / журнал «Экономика и предпринимательство» / Москва: 2019г. Стр. 528-537.



37-rasm. Mexanizm jarayonning tarkibiy elementi sifatida.

Mexanizm atamasi bo'yicha o'tkazilgan taqqoslama tahlillar, "mexanizm" va "jarayonli yondashuv" tushunchalarini quyidagicha izohlanishini ta'minlaydi:

1."Mexanizm" iqtisodiyot nazariyasida "iqtisodiy tizimning holati" sifatida izohlanib, xo'jalik yuritish uslubi, ishlab chiqarish munosabatlari majmui sifatida talqin qilinadi. Ammo bunda uning boshqaruv funksiyasi ifodalanmagan. Natijada mantiqiy bog'liqlik buzilgan va mexanizm – o'ziga xos "mustaqil amal qiluvchi ekipaj" sifatida talqin etilgan.

2.Iqtisodiyot nazariyasi jarayonning "kirish" va "chiqish" elementlarini tahlil qilmaydi. Natijada jarayonni dinamik yondashuv asosida tadqiq qilish va xo'jalik tizimi sifatida qarashda mantiqiy bog'liqlikning noaniqligiga sabab bo'ladi. shuning uchun iqtisodiy adabiyotlarda qo'shimcha ravishda aksariyat iqtisodchilar tomonidan "mexanizm"ning boshqaruvdan farq qiluvchi moddiy qismini anglatuvchi "instrument" atamasi ham kiritiladi. Natijada

ko‘pgina iqtisodchilar tomonidan "mexanizm" va "instrument" atamalari chalkashliklarga yo‘l qo‘yilib, mexanizm – bir vaqtning o‘zida “integratsiyalashgan instrument”lar majmui sifatida talqin qilinadi;

3.Iqtisodiyot nazariyasida "mexanizm" xo‘jalik tizimlarining turli sohalarga bo‘linishini ta’minlashga ham xizmat qiladi. Masalan, "moliyaviy mexanizm", "resurs mexanizmi", "takror ishlab chiqarish mexanizmi", "boshqaruv mexanizmi", "ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish mexanizmi". Natijada "mexanizm" atamasi iqtisodiy tizimda harakatga keltiruvchi kuch sifatida namoyon bo‘lib, ilmiy tahlil masalalarining hal qilinishi uchun yetarli bo‘lmaydi.

4.“Mexanizm” atamasi jarayonli yondashuvga ko‘ra “boshqaruv” atamasidan birmuncha cheklangan. Shuning uchun boshqaruv – guruh bo‘lib ta’sir ko‘rsatishning asosiy omili, mexanizm esa guruhli ta’sir ko‘rsatish faoliyatini bo‘ysunish, ijro etish va ta’minot bilan bog‘liq resurslarni ta’minlashdir. Shunday qilib, mexanizm boshqaruvni ifodalovchi “mexanika”siz kutish holatida bo‘ladi va mustaqil harakat qila olmaydiyu natijada aynan boshqaruvning mexanizm bilan ta’minlanishi “kirish” jarayonini "chiqish" jarayoniga qadar harakatlantirishga xizmat qiladi.

Tahlillar asosida “iqtisodiy mexanizm” atamasini uni yanada aniqroq ifodalash imkonini beruvchi jarayon – “mexanizm” orqali ifodalash imkonini berdi. Shu asosda iqtisodiyotda mexanizm tushunchasining yangi aniq tarifi va tushunchasi ishlab chiqildi.

Ta’kidlash joizki, jarayon va jarayonli yondashuv tushunchalari mohiyatan mexanizmning asosiy tarkibiy qismi hisoblansada, xronologik nuqtayi nazardan ancha kechroq, axborot texnologiyalari sohasida qo‘llanila boshlangan.

Mexanizm mohiyatini yoritishga qaratilgan tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, “Mexanizm” tushunchasi jarayon sifatida yanada aniqroq va real iqtisodiy tizimlarga nisbatan adekvatdir, shuningdek, ilmiy tadqiqotlar hamda iqtisodiy modellashtirishda ham qo‘l keladi.

Iqtisodiy masalalarga hal qilishga qaratilgan mexanizmlarni tadqiq etish ularning statistik tasnifini ifodalashni taqozo etadi. Albatta, iqtisodiy mexanizm atamasining milliy hisoblar tizimi bilan bir vaqtda kirib kelganligiga qaramasdan ular tarqoq holda qo‘llanilmoqda.

"Mexanizm" atamasi mohiyati bo'yicha o'tkazilgan taqqoslama tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, iqtisodiy mexanizm quyidagi xususiyatlarga ega:

– mexanizm jarayonsiz amal qilmaydi, chunki u mexanizmning asosiy qismi hisoblanib, funksiyalarning bajarilishiga asoslangan.

– mexanizm mustaqil ravishda o'z-o'zini boshqara olmaydi, shu boisdan ham boshqaruv tizimisiz "kutish jarayoni"da bo'ladi.

Iqtisodiyotda mexanizmga quyidagi tarifni berishimiz mumkin: mexanizm – iqtisodiy resurslar va ularni o'zaro uyg'unlashtiruvchi jarayonlar majmuidir.

Taklif qilinayotgan tushunchaning farqli jihati unda jarayonli yondashuvning mavjudligi hamda mexanizmning jarayonga buysunuvchanligidir. Ushbu holatda iqtisodiy mexanizmni boshqaruvdan farqlash ko'zda tutilgan bo'lib, mexanizm – jarayonning boshqariladigan resursidir.

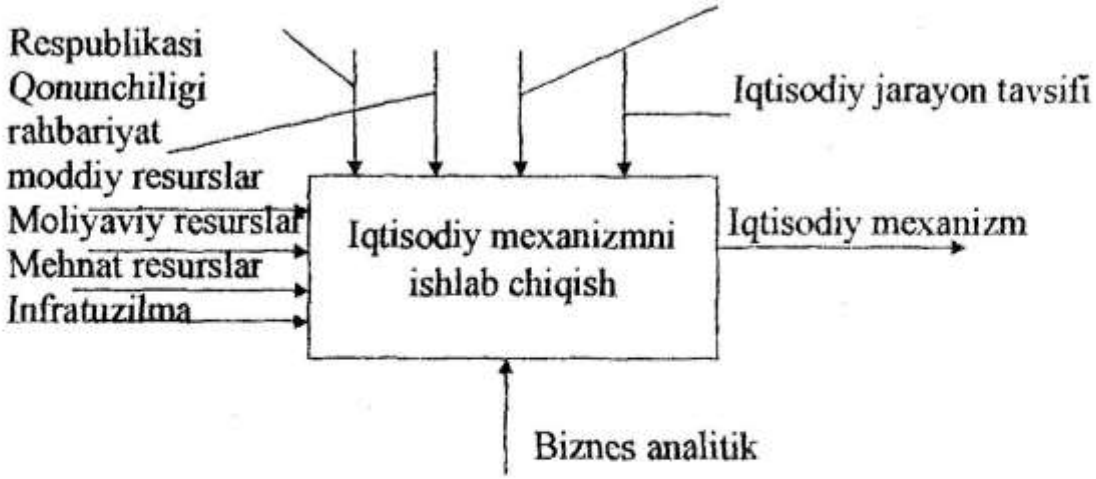
Iqtisodiy mexanizmni loyihalashtirish deganda ko'p sonli iqtisodiy vazifalarning o'zaro uyg'unlashuvi va iqtisodiy resurslarning o'zaro guruhlanishini ifodalovchi gipotetik jarayon tushuniladi. Iqtisodiy mexanizmni shakllantirish quyidagi ketma-ketllikda amalga oshiriladi:

– mexanizmning amal qilinishi uchun zarur resursni ko'zda tutuvchi jarayonning boshlanishini tahlil qilish;

– jarayonning yakuniy bosqichini tahlil qilish – resurslarning tarkibi va o'zaro aloqa, uning asosiy parametrlari va xususiyati, mo'ljallanganligi, iqtisodiy samarasi, bazaviy jarayonga muvofiq kelishi;

– jarayon boshqaruvini loyihalash: asosiy qonunchilik va me'yoriy-huquqiy hujjatlashtirish, rahbarlik, dasturliy ta'minot, turli ko'rsatma va tavsiyalar.;

Iqtisodiy mexanizmning shakllanish jaryoni 38-rasmda keltirilgan.



38-rasm. Iqtisodiy mexanizmning shakllanish jarayoni.

Keltirilgan diagrammadan ko'rinib turibdiki, jarayonning boshlanishida tarqoq xarakterga ega turli resurslar yoki ayrim resurs potensiali keltirilishi mumkin. Jarayon yakunida esa mazkur resurslarning o'zaro bog'lanishi hamda aloqadorligini aks ettiruvchi mexanizmni kuzatish mumkin. Masalan, energiyatejamkor loyihalarni investitsiyalash mexanizmini yaratish uchun quyidagilar talab etiladi:

1. Moddiy resurslar – investitsiyalarning harakatini ta'minlab beruvchi obyektlar.

2. Moliyaviy resurslar – korxona yoki davlat budjeti mablag'lari, pay shaklidagi investitsion fondlar, banklar, investorlar tomonidan kiritilgan mablag'lar va shu kabilar.

3. Mehnat resurslari – investitsion jarayonda band bo'lgan xodimlar.

4. Infratuzilma nomoliyaviy korporatsiyalar, moliya muassasalari va ular o'rtasidagi o'zaro aloqalar.

Jarayonni boshqarish sifatida esa energiyatejamkor loyihalarni yaratish uchun zarur bo'lgan shart-sharoit, tartib qoidalarni ishlab chiqish tizimini tushunamiz.

Biznes-analitik ko'rsatilgan resurslarning o'rnatilgan tartib qoida va ko'rsatmalar asosida uyg'unlashuvini ta'minlaydi, natijada

energiyatejamkorlikka erishish mexanizmi (moddiy, mehnat, moliyaviy resurslar va infratuzilma) shakllanadi.

Mazkur mexanizmning asosiy farqli jihati shundan iboratki, u mustaqil holda amal qilmaydi. Aynan shu xususiyat uning yangi tushuncha ekanligidan dalolat beradi. Faqatgina zaruriy dasturlar ishlab chiqilishi va amalda qo'llanilishi bilan mazkur iqtisodiy mexanizm harakatga keladi. Ta'kidlash joizki, iqtisodiy mexanizmning taklif etilayotgan loyihasi boshqa sohalarda ham sezilarli o'zgarishlarsiz qo'llanilishi, zaruriy resurslarning samarali uyg'unlashuvini ta'minlashi mumkin.

"Iqtisodiy mexanizm" tushunchasi yangi, aniqroq va turli noaniqliklardan holi hisoblanadi. Bundan tashqari, ushbu atama mos keluvchi turli jarayonlarni e'tiborga olgan holda ishlab chiqilgan bo'lib, zamonaviy iqtisodiyotdagi mavjud nazariy tariflardan sezilarli farq qiladi.

Ko'pgina ilmiy manbalarni tadqiq qilish shuni ko'rsatmoqdaki, zamonaviy iqtisodiyot nazariyasida mexanizm atamasi jarayon sifatida talqin qilingan. Mexanizmni ushbu jarayon tarkibiga kiruvchi resurs va ularning o'zaro aloqadorligi sifatida talqin etish iqtisodiy jarayonlarning yaxlit tizim sifatida ifodalash imkonini beradi[11].

Xalqaro turizmning rivojlanishini o'rganishimizdan ma'lum bo'ladiki, turizm rivojlangan davlatlarda uning barcha sohalari va turlarini rivojlantirish to'liq yo'lga qo'yilib, davlatning milliy turizmi nomini olgan. Davlatning bu milliy turizmida esa asta-sekinlik bilan ochiq raqobat yuzaga kelib chiqqan. Xalqaro turizm va turizm rivojlangan davlatlardagi bu holatni O'zbekistonning turizmida ko'rib chiqadigan bo'lsak, mamlakatimizdagi turizmning ancha notekis rivojlanayotganligi va shakllanayotganligini namoyon bo'ladi. Bu notekislik mamlakatimizda turizm sohasining tashkil qilinishi va rivojlanishining quyidagi bosqichlarida ham ko'rinib turibdi:

1. 1991-1995 yy.
2. 1995-1999 yy
3. 1999-2000 yy.

---

[11] Ayubov I.I. Tourist market – as an economic category environment. International conference on sustainable development and economics. Mart 27-28, 2019. Georgia, USA.

4. 2000-2005 yy.

5. 2005-2016 yy.

6. 2016-yildan boshlandi[12].

Qayd qilingan bosqichlarda turizm sohasining tashkiliy-huquqiy me'yorlari, davlatimizning turizmni rivojlantirish dasturlari yaratildi va bu yo'nalishlarda asosan xalqaro turizmni rivojlantirishga urg'u berildi.

O'zbekistonda xalqaro turizm mustaqillik yillarining dastlabki kunlaridan o'z rivojlanishini boshladi. Chunki, davlatimizning mustaqilligi e'lon qilingandan boshlab jahondagi ko'plab davlatlar mustaqil O'zbekistonni xalqaro miqyosda tan olib, vatanimizda o'z davlatlarining elchixonalarini, vakolatxonalarini ochishga kirishdilar, mustaqil O'zbekiston bilan har taraflama rivojlanish bitimlarini, shartnomalarini tuza boshladilar. O'zaro teng shartnomalarga asoslangan bunday do'stona munosabatlarni mustahkamlash va rivojlantirish uchun xalqaro hamkorlikda albatta xalqaro turizmni rivojlantirish zarurati ham kelib chiqqan edi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning «O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida»gi 2016-yil 2-dekabrdagi PF-4861-sonli Farmoni[13] da:

"Mamlakatda turizmni jadal rivojlantirish, mavjud ulkan turizm salohiyatidan yanada to'liq va samarali foydalanish, an'anaviy madaniy-tarixiy turizm bilan birgalikda turizmning boshqa salohiyatli *turlarini,* ***ichki, kirish va chiqish*** *turizmini kompleks rivojlantirishning milliy va hududiy dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirish"* belgilangan. Bu farmon mamlakatimizda turizmni bir tekis rivojlantirish masalalarini tatbiq etishda, turizmnining sohalarini, barcha turlarini hududiy va mintaqaviy tekis rivojlantirish uchun asosiy dastur bo'lib xizmat qiladi.

Shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2018-yil 7-fevraldagi "Ichki turizmni rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-3514-sonli

---

[12] Daminov M.I. "O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish mexanizmlari", "Servis" ilmiy-amaliy jurnali 2019 yil 1 son.

[13] .O'zbekiston Respublikasi Prezidentining -«O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida»gi Farmoni 2016-yil 2-dekabrdagi PF-4861.

Qarori hududlarni barqaror va ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning eng muhim omillaridan biri ichki turizmni jadal rivojlantirish, fuqarolarni mamlakatimizning madaniy-tarixiy merosi hamda tabiiy boyliklari bilan tanishtirishni maqsad qilib qo'ydi[14]. Shu nuqtayi nazardan ham, mamlakatimizda ichki turizm sohasini zamonaviy tashkil qilish va rivojlantirish vatanimizning milliy turizmini rivojlantirishdagi eng dolzarb, davlat ahamiyatiga molik masala hisoblanadi.

Ichki turizmni rivojlantirishda eng muhim omillardan birinchisi aholining turizm sohasi va ichki turizm sohasi haqida axborotlanganlik darajasi hisoblanadi. Ikkinchisi esa, ichki turizm sohasida tadbirkorlarni tayyorlashdir. Uchinchi masala ichki turizm sohasiga rivojlantirishga ixtisoslashgan turistik firmalar va turistik tashkilotlarni tashkil qilish hisoblanadi.

Ichki turizmni rivojlantirishda yana bir muhim omilga e'tibor berilishi kerak-ki, ichki turizmning xizmatlari va mahsulotlari xalqimizning barcha iqtisodiy qatlamlariga, yosh tarkiblariga mos kelishi, xalqimizning ijtimoiy-iqtisodiy darajalari har xil bo'lgan oilalari bu turistik xizmatlar va mahsulotlarni sotib olishlari imkoniyatlari yaratilishi va shunday talablarga javob beruvchi turistik mahsulotlar va turistik xizmatlarni ichki turizm bozoriga chiqarishimiz lozim.

Qayd qilingan masalalarni hal qilish O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2018-yil 7-fevraldagi "Ichki turizmni rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-3514-sonli Qarorining quyidagi bandlarida berilgan:

5. Belgilab qo'yilsinki, Dastur doirasida O'zbekiston Respublikasi fuqarolariga turistik-ekskursiya turlari uchun to'lovlar bilan bog'liq xarajatlar:

• ta'lim muassasalari o'quvchilari uchun – o'z mablag'lari va O'zbekiston yoshlar ittifoqi mablag'lari hisobidan;

• yetim bolalar, kam ta'minlangan oilalar farzandlari, nogironligi bo'lgan shaxslar uchun ularning umumiy sonidan kamida 20 foizi qamrab olinishi ta'minlangan holda - xayriya

[14] *O'zbekiston Respublikasi Prezidenti* Shavkat Mirziyoyevning 2018-yil 7-fevraldagi "Ichki turizmni rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to"g'risida"gi PQ-3514-sonli qarori.

mablag'lari, shuningdek, har yili O'zbekiston Respublikasi Davlat budjeti ko'rsatkichlarida nazarda tutilgan mablag'lar hisobidan;

• pensionerlar hamda urush va mehnat faxriylari uchun–o'z mablag'lari, O'zbekiston faxriylarining ijtimoiy faoliyatini qo'llab-quvvatlash «Nuroniy» jamg'armasining mablag'lari va xayriya mablag'lari hisobidan;

• faol xotin-qizlar uchun–o'z mablag'lari, O'zbekiston Xotin-qizlar qo'mitasi mablag'lari, «Mahalla» xayriya jamoat fondi mablag'lari va xayriya mablag'lari hisobidan;

• mahalla faollari va yosh oilalar uchun–o'z mablag'lari, «Mahalla» xayriya jamoat fondi mablag'lari hisobidan tenglik asosida qoplanadi.

6. Davlat organlari va boshqa tashkilotlar rahbarlariga:

• jamoaviy shartnomalarga rag'batlantirish chorasi sifatida davlat organlari va boshqa tashkilotlarning budjetdan tashqari mablag'lari hisobiga o'z xodimlarining kamida 10 foizini oila a'zolari bilan birgalikda har yili dam olishga (ichki turizmga) yuborishni nazarda tutadigan xodimlarning jamoaviy va oilaviy dam olishini tashkil qilish normasini kiritish;

• xodimlarga mehnat qonunchiligiga muvofiq ular uchun qulay bo'lgan vaqtda sayohat qilish va dam olish uchun ta'tilning foydalanilmay qolgan qismi hisobidan dam olish kunlari (otgul) berish.

Ichki turizm sohasini rivojlantirish xalqimizning madaniy va ma'rifiy hayotida ham kutilgan samaralarni beradi. Ichki turizm sohasini rivojlantirishda aholi ish bilan ta'minlanishi ortadi, ijtimoiy-iqtisodiy yashash tarzi oshadi, ichki turizm infratuzilmalarini yaratishda va ichki turizmda xizmatlar qilishda aholining turistik faoliyati kuchayadi, viloyatlar va tumanlarda yashayotgan aholilarning bir-biri bilan tanishishi va do'stlashuvi kuchayadi. Viloyatlardagi aholilar boshqa viloyatlardagi, tumanlardagi turistik resurslardan va ayniqsa rekreatsiya, davolanish va muqaddas ziyoratgohlardan xabardor bo'lishadilar.

Ichki turizm sohasi turistik ekskursiya xizmatlarini tashkil qiladi va rivojlanishini ta'minlaydi. Ayniqsa, bolalar ekskursiyalarining rivojlanishi natijasida bo'lg'usi avlodning vatanimizni va

uning boyliklarini bilishi, betakror tabiatini o'rganishi xalqimizning madaniy-ma'rifiy taraqqiyotida muhim va ahamiyatli hisoblanadi.

Ichki turizm sohasini "shaharlar–qishloqlarga+ qishloqlar–shaharlarga shiori va dasturi asosida rivojlantirish Yevropa davlatlarida o'tgan asrning 80-yillaridan mukammal amalga oshirilib kelinmoqda. Ayniqsa, qishloqlardagi maktab o'quvchilarini shaharlar hayoti va diqqatga sazovor joylari bilan tanishtirish ekskursiyalarini muntazam tashkil qilish va aksincha shaharlik maktab o'quvchilarini qishloq hayoti bilan tanishtirish, dam oldirish ekskursiyalarini muntazam tashkil qiluvchi turistik firmalarga ko'plab imtiyozlar yaratish Yevropa davlatlarida ichki turizmni rivojlantirish dasturlariga kiritilgan.

Ichki turizm sohasini rivojlantirishda viloyatlar va tuman hokimliklari yangi ish o'rinlarini yaratish, aholining dam olish tizimini samarali tashkil qilishda ichki turizmni rivojlantirish imkoniyatlaridan unumli foydalanish salohiyatlari juda katta ekanliklarini e'tiborga olishlari lozim. Bu haqida O'zbekiston Respublikasining Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning "Turizm sohasini rivojlantirishda mahalliy hokimiyat organlarining mas'uliyatini yanada oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarorida quyidagilar belgilangan[15]:

- hududda turizm sohasida davlat siyosatini amalga oshirish, soha bo'yicha qabul qilingan konsepsiya va dasturlarning ijrosini ta'minlashga qaratilgan tadbirlarni belgilash;
- turizm sohasining iqtisodiy, ekologik, ijtimoiy, madaniy va boshqa yo'nalishlardagi infratuzilmasini takomillashtirish va turizm yo'nalishidagi diqqatga sazovor joylar, ularni yaxshilash bo'yicha aniq chora-tadbirlarni belgilash hamda amalga oshirish;
- turizm sohasida turizmni rivojlantirishning hududiy dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirishni muvofiqlashtirish;
- turizmni rivojlantirish masalalari bo'yicha mas'ul vazirlik, idora va qo'mitalarning hududiy boshqarmalari ish faoliyatini muvofiqlashtirish.

---

[15] O'zbekiston Respublikasining Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning "Turizm sohasini rivojlantirishda mahalliy hokimiyat organlarining mas'uliyatini yanada oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarori. *(O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2017-y, 218-son, 646-modda).*

Ichki turizmni rivojlantirishda eng muhimi, qayd etilgan hujjatlar viloyatlar hokimliklarining viloyatni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish rejalariga kiritilishi kutilgan maqsadlarni berishi aniq. Shu bilan birga, bizning nazarimizda ichki turizmni rivojlantirishda turistik firmalar va turistik tashkilotlar o'rtasida ochiqlik, tashabbuskorlik va o'zaro hamkorlik kuzatilmayapti. Yevropa davlatlaridagi turistik firmalar sohalar va turizmning turlari bo'yicha ixtiyoriy-tashabbus va axborot markazlarini tashkil qiladilar va o'zlarining faoliyatlari, yaratgan turistik mahsulotlari bo'yicha aholiga va xalqaro axborot tizimlariga reklamalarini, axborotlarini uzluksiz ravishda tarqatib boradi.



2-chizma. O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish uchun tashabbuskorlik va o'zaro hamkorlikni tashkil qilish mexanizmlari.

Xulosalar[16]:

[16] Daminov M.I. "O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish mexanizmlari", "Servis" ilmiy-amaliy jurnali 2019-yil 1-son.

Ichki turizm sohasini rivojlantirishda turistik firmalar va turistik tashkilotlarning o'zaro tashabbuskorligi va hamkorligi axborot markazlarini O'zbekistonda turizmni rivojlantirish davlat qo'mitasi tashkil qilish va quvvatlashi mexanizmi bizning xulosalarimiz bo'yicha kutilgan va samarali natijalarni beradi (2-chizma). Bu markazlar ichki turizmda tadbirkorlikni, turistik firmalarni va ularning faoliyatlarini tashkil qilish va muvofiqlashtirishda qandaydir idorama-idora yurishlarga barham beradi, ularni tayyorlaydi, zaruriy axborotlar bilan ta'minlaydi va ichki turizm sohasida bir maqsad yo'lida faoliyat ko'rsatish strategiya rejalarining kelib chiqishiga asos bo'ladi.

- ichki turizm sohasida yirik turistik loyihalarni va dasturlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;
- ichki turizm sohasining viloyatlarda va tumanlardagi barcha turistik resurslarning ro'yxati, ta'rif-tavsiflarini yaratish;
- ichki turizm sohasida ko'rsatiladigan xizmatlar va infratuzilmalar ning narxini ko'p darajali (arzon, o'rtacha, qimmat) tizimlarda tashkil qilish;
- ichki turizm sohasining yangi turistik hududlarini va yangi turistik markazlarini tashkil qilish;
- ichki turizm sohasiga investitsiyani jalb qilish imkoniyatlarini tadqiq qilish va topish;
- ichki turizm sohasining menejmenti va marketingini zamonaviy talablar bo'yicha doimo takomillashtirib borish;
- ichki turizm sohasining turlaridagi yangi yo'nalishlarni egallashga va ularning ixtisoslashuvini amalga oshirishga doimo intilish.

10.2. O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirishda transport xizmatlaridan foydalanish

Mamlakatimizda turizmni jadal rivojlantirish uchun qulay iqtisodiy va tashkiliy-huquqiy shart-sharoitlar yaratish, hududlarning ulkan turizm salohiyatidan yanada to'liq va samarali foydalanish maqsadida, birgina Respublikamizda 2016-yilda 2

milliondan ortiqroq xorijiy, 94 milliondan[17] ortiqroq ichki turistlar bo'lgan bo'lsa, ularning mamlakat ichida tunab qolish safarlar soni 21274,5 ming safarlar (mehmonxona va shunga o'xshash joylashtirish vositalarida) amalga oshirilgan. AQSHda esa umumiy turistlar sonining 95% ichki turizmga to'g'ri keladi. Mamlakatimizda ichki turizm tarmog'ini boshqarishni tubdan takomillashtirish, ichki turizm mexanizmini yaratish va ularni jahon bozorlarida va har bir hududimizda targ'ibot qilish, turizm sohasida O'zbekistonning ijobiy qiyofasini shakllantirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016-yil 2 dekabrda «O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida»gi PQ-2666-sonli Farmoni imzolandi.

Joriy yilning 3-fevral kuni O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.M.Mirziyoyev "O'zbekiston Respublikasi turizm salohiyatini rivojlantirish uchun qulay sharoitlar yaratish bo'yicha qo'shimcha tashkiliy chora-tadbirlar to'g'risida"gi Farmonni. va 6-fevral kuni "Kirish turizmini rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarorni imzolagan edi. Prezidentimizning 2018-yil 7-fevral kuni "Ichki turizmni jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"[18]gi navbatdagi Qaroridan kelib chiqib mamlakatimizning barcha turistik hududlarida, shuningdek, sayyohlarni jalb qilish salohiyatiga ega bo'lgan boshqa hududlarda ichki turizmni rivojlantirish, infrastrukturani yaxshilash, yangi yo'nalishlar tashkil etish bo'yicha turli vazifalar belgilab qo'yildi. Jumladan quyidagilar ustuvor qilib belgilandi:

- Farmonida eng muhim omillaridan biri sifatida ichki turizmni jadal rivojlantirish, fuqarolarni mamlakatimizning madaniy-tarixiy merosi hamda tabiiy boyliklari bilan tanishtirish maqsadida "O'zbekiston bo'ylab sayohat qil!" ichki turizmni rivojlantirish dasturini ishlab chiqish hamda dasturni amalga oshirish doirasida ommaviy axborot vositalarida hamda Internet tarmog'ida, shu jumladan Respublikaning barcha shaharlarida "O'zbekiston bo'ylab sayohat qil!" shiori ostida tashqi reklama vositalarini (shit-bannerlar hamda tashqi ekranlar uchun roliklar) tayyorlash va o'rnatish yo'li bilan ichki turizmni keng targ'ib qilish;

---

[17] O'zbekiston Respublikasi davlat statistika qo'mitasi Statistik byulleten № 4 Toshkent - 2017-yil.
[18] www.lex.uz

– 2018-2020-yillarda Respublikaning har bir hududida kamida 100 ta joy hisobga olinib markaziy ko‘chalar, aholi gavjum joylar hamda trassalarda joylashgan shitlar, ekranlarda ichki turizmga oid tashqi reklamalarni beg‘araz o‘rnatish;

– Respublikamiz Turizmni rivojlantirish davlat qo‘mitasi xulosasiga asosan har bir hududda umumiy maydoni kamida 20 gektar bo‘lgan 20 ta yer uchastkasi hisobidan kelib chiqib, turizm sohasidagi loyihalarni (mehmonxonalar, mehmonxona uylari, kempinglar, motellar va boshqa joylashtirish vositalari, tematik xiyobonlar, muzeylar, galereyalar va boshqa inshootlar qurish) amalga oshirish maqsadida tadbirkorlik subyektlari hamda potensiyal investorlarga taqdim etish.

Turizm O‘zbekiston iqtisodiyotining tezkor rivojlanayotgan sohasidir. Mustaqillik sharofati bilan turizm sohasida, milliy siyosatning tubdan yangi tamoyillari shakllantirildi, uning milliy modeli ishlab chiqildi. Sohaning huquqiy bazasi doimiy ravishda takomillashib bormoqda. Xususan, 2017-yil 16-avgustdagi “2018-2019-yillarda turizm sohasini rivojlantirish bo‘yicha birinchi navbatdagi chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi Qarori, 2018-yil 3-fevraldagi “O‘zbekiston Respublikasi turizm salohiyatini rivojlantirish uchun qulay sharoitlar yaratish bo‘yicha qo‘shimcha tashkiliy chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi Farmoni, Ushbu huquqiy hujjatlarda mamlakatimizning barcha turistik hududlarida, shuningdek sayyohlarni jalb qilish salohiyatiga ega bo‘lgan boshqa hududlarda ichki turizmni rivojlantirish, infrastrukturani yaxshilash, yangi yo‘nalishlar tashkil qilish bo‘yicha turli vazifalar belgilab qo‘yilgan.

Mustaqillik sharofati bilan o‘lkamizning jahon hamjamiyatida keng miqyosda e’tirof etilishi, dunyoning iqtisodiyoti rivojlangan mamlakatlari bilan o‘zaro do‘stona munosabatlarning yanada barqarorlashib borishi, tashrif buyurayotgan turistlar oqimining yil sayin ortib borishi, yurtimizda mavjud yangidan-yangi turizm imkoniyatlarining kashf etilayotganligi va boshqa shu kabi o‘zgarishlar fikrimizning yaqqol isbotidir. Shu o‘rinda quyidagi ko‘rsatkichlarni keltirib o‘tish lozim, 2017-yilda respublikamizga tashrif buyurgan sayyohlar soni 2 mln. 520 ming nafardan ortiqni

tashkil etgan bo'lib, 2016-yilga nisbatan 24,3 foizga oshgan.[19] Shu bilan bir qatorda, hozirda turizm xizmatlari eksporti 2016-yilga nisbatan 24 foizga oshib 1 mlrd. 557 mln. AQSH dollarini tashkil etmoqda. Shuningdek, 2017-yil davomida jami 128 ta turoperatorlik xizmatlarini ko'rsatuvchi yangi tadbirkorlik subyektlari faoliyat boshlab, turoperatorlarning bugungi kundagi soni 561 taga yetdi. Bundan tashqari Buxoro va Samarqand shaharlarida "Qadimiy Buxoro" va "Samarqand sity" turizm zonalarini tashkil qilish[20], umumiy hisobda 450 ga yaqin loyihani amalga oshirish, jumladan, 50 ta madaniy me'ros obyektlarini restavratsiya va konservatsiya qilish, 50 dan ortiq mehmonxona qurish va qayta tiklash, 100 ga[21] yaqin umumiy ovqatlanish obyektini barpo etish ishlari olib borilmoqda. Xorijiy sayyohlar uchun viza va ro'yxatga olish tamoyili soddalashtirildi. Yakka tartibdagi xorijiy sayyohlar uchun 30 kun muddatga beriladigan yagona kirish turizm vizalari joriy qilindi va vizalarni rasmiylashtirish narxlari 60 dollardan 40 dollarga tushirildi. Shu bilan bir qatorda, turizmda axborot-kommunikatsiya texnologiyalari izchil joriy etilmoqda. Jumladan, mamlakatimizdagi 600 dan ortiq sayyohlik obyektini birlashtirgan "E-mehmonxona" avtomatlashtirilgan tizimi ishga tushirildi. Bu bilan xorijiy va mahalliy sayyohlar hisobini olib borish mumkin. Shuningdek, Madaniyat vazirligi, Turizmni rivojlantirish Davlat qo'mitasi va "Texno dargoh" MCHJ tomonidan hamkorlikda amaliyotga tatbiq etilayotgan "VERUM QR" lohiyasi doirasida Samarqand va Shahrisabz shahridagi sayyohlik obyektlari QR-kodlar bilan ta'minlandi. Mazkur QR-kodlar sayyohlarga bir necha soniya ichida tarixiy obyekt, yaqin hududda joylashgan mehmonxona, restoran va boshqa diqqatga sazovor maskanlar haqida ma'lumot olish imkonini beradi. Ma'lumotlar 12 tilda taqdim etiladi. Ba'zida kafe va restoranlarning tungi ish vaqti cheklanganligi xorijiy sayyohlar e'tiroziga sabab bo'ladi. Ana shu kabi noxushliklarni oldini olish maqsadida Turizmni rivojlantirish Davlat qo'mitasi tomonidan Vazirlar Mahkamasining qarori loyihasi

---

[19] O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi byulleteni № 4. Toshkent 2017-y.

[20] "O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida" gi Farmoni 2016-yil 2-dekabr.

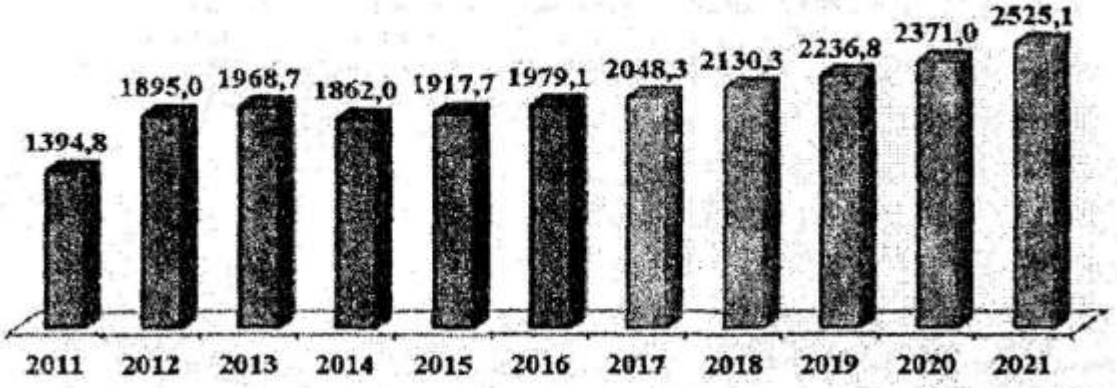
[21] O'zbekiston Respublikasi Turizmni rivojlantirish Davlat Qo'mitasi matbuot anjumani. 2018-y 15-yanvar.

ishlab chiqildi. Yaqin fursatlarda 24 soat davomida ishlaydigan turistik ovqatlanish muassasalari tashkil etiladi.

O'rta istiqbolda O'zbekiston Respublikasida turizmni rivojlantirish bo'yicha Konsepsiyasida ko'zlangan loyihalar va ishlar amalga oshirilishi bilan quyidagi natijalarga erishiladi:

➢ O'zbekiston Respublikasining turli toifadagi fuqarolarining faol va to'liq dam olish borasidagi talablarini qondirish, salomatligini mustahkamlash, madaniy qadriyatlarga oshna qilishga erishiladi. Shu bilan birga, O'zbekistonga keluvchi sayyohlar soni 2017-yilgi 2 mlndan ortiq kishidan 2021-yilga borib 2,5 million kishidan ortiqroqni tashkil etadi.

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIGA KELAYOTGAN XORIJLIK SAYOHLAR SONINING O'SISHI (MING KISHI)



Manba: «O'zbekiston Respublikasida o'rta istiqbolda turizmni rivojlantirish bo'yicha Konsepsiyasini hayotga tatbiq etish choralari to'g'risida»gi Qaror.

➢ Turizm sohasida xizmat ko'rsatish hajmini oshirish bilan mahalliy va davlat budjetlari daromadi ortadi. Aholiga haq to'lanuvchi turistik xizmatlar ko'rsatish soni kengayadi, mehmonxonalarda qolish holatlari ko'payadi. Buning natijasida 2021-yilda sayyohlik sohasida 2 mrld 722 mln dollarga yaqin xizmatlar eksport qilinadi



Manba: «O'zbekiston Respublikasida o'rta istiqbolda turizmni rivojlantirish bo'yicha Konsepsiyasini hayotga tatbiq etish choralari to'g'risida»gi Qaror.

➢ Turizm sohasida qo'shimcha ish o'rinlari yaratish vositasida aholi bandlik darajasini oshirishga erishiladi. Bu maqsadlar mehmonxonalar va sayyohlik firmalari sonini ko'paytirish orqali amalga oshiriladi. Jumladan, 2021-yilga borib O'zbekistonda 2017-yilgi 680 ta mehmonxonalar soni 1036 taga yetkaziladi. Sayyohlik operatorlari soni 441 tadan 565 taga ortadi.

Yuqoridagi ma'lumotlardan shunday xulosa qilish mumkinki, olib borilayotgan chora-tadbirlardan asosiy maqsad, Mamlakatimizni turizm rivojlangan davlatlar qatorida ko'rish, xalqaro maydonda O'zbekistonnig obro'sini ko'tarish, diplomatik munosabatlarni rivojlantirish, xalqimizning o'lmas milliy merosini dunyoga tanitish, milliy turistik mahsulotlarimizni xalqaro turizm bozorida o'z o'rniga ega bo'lishini mustahkamlashdan iboratdir.

Turizmda qo'lay bo'lgan eshikdan-eshikgacha eltuvchi vosita sanalgan avtotransport vositalarida turistlarga xizmat ko'rsatishni takomillashtirish maqsadida turizm uchun Respublikamiz hududiga chetdan olib kelingan 9 o'rindiqdan ko'p bo'lgan mikro avtobuslar uchun bojxona tulovlari 3% qilib belgilandi.

Mustaqillik yillarida aviakompaniya zamonaviy havo kemalari bilan ta'minlandi. Jumladan, O'zbekiston hukumati yordamida

avikompaniya "Boing-757", "Boing-764", "A-310", "RJ-85" kabi eng zamonaviy samolyotlar bilan to'ldirilgan. Hozirga kelib "O'zbekiston havo yo'llari" aviakompaniyasi tarkibida 11 ta xalqaro aeroportlar faoliyat olib bormoqda shu bilan bir qatorda yiliga qariyb 75 ming tranzit yo'nalishning havo harakatini boshqarmoqda. Mamlakatimiz Prezidenti joriy yil "Islom Karimov nomidagi "Toshkent" xalqaro aeroportida yo'lovchilarga ko'rsatiluvchi boj-xona xizmatlari sifati va samaradorligini yanada oshirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi qarorida. Xalqaro turizmni yanada rivojlantirish, yo'lovchilarga zamonaviy talablar hamda xalqaro standartlarga muvofiq ko'rsatiluvchi xizmatlar sifatini tubdan yaxshilash, yo'lovchilarga 2018-yilning 1-yanvaridan O'zbekiston Respublikasi xalqaro aeroportlarida (qizil va yashil) yo'lak joriy etildi.

O'zbekistonda turizmni yanada rivojlantirish maqsadida, Shavkat Mirziyoyevning fevral oyidagi Qarshi aeroportiga "ochiq osmon" maqomini berish va u yerga loukoster aviakompaniyalarni ham qabul qilish imkonini yaratish haqida farmon imzoladi.

"O'zbekiston Havo yo'llari" MAK – bugun O'zbekistonda yagona aviakompaniya bo'lib, u respublikadagi barcha havo transporti infraqurilma obyektlari va fuqaro aviatsiyasi samo-lyotlarni boshqaradi. Bugungi kunda kompaniya parkida 30 dan ortiq xorijda ishlab chiqarilgan samolyotlar bor. MDH va xorijiy davlatlarning 40 dan ortiq shaharlariga doimiy parvozlar yo'lga qo'yilgan. Milliy aviakomaniya 2021-yilga kelib, yo'lovchilar oqimini 1,3 baravar oshirishni rejalashtirgan.

Turizm sohasida turistlar uchun qulay sharoyitlar yaratish maqsadida temir yo'l sohasini ko'radigan bo'lsak. Misol uchun dunyo bo'yicha yo'lovchilarga qo'lay va tez xizmat ko'rsatish maqsadida dunyo reytingidagi ilk uchlik Yaponiya, Janubiy Koreya va Xitoy mamlakatlarini ko'rish mumkin.

Xalqaro tajribadan qolishmaydigan temir yo'l transportini barpo etish maqsadida mamlakatimiz Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2017-yil 13- martdagi "Buxoro – Miskin temir yo'l liniyasini qurish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qaroriga ko'ra bunyod etilgan mazkur yangi temir yo'l liniyasining umumiy uzunligi 355 km.ni tashkil etadi.

Eng muhimi, Toshkent shahridan Urganch, Xiva, Nukus shaharlariga boradigan hamda mazkur shaharlardan Toshkent shahriga keladigan yo'lovchi poyezdlarining harakatlanish vaqti qariyb 2 soatga qisqaradi. Toshkent-Saratov, Toshkent-Volgagrad, Olma-Ota-Nukus, Andijon-Urganch, Nukus-Urganch-Termiz poyezdlarining ham ushbu yangi liniya orqali qatnovi yo'lga quyiladi. Albatta, bu yurtimizda turizmni rivojlantirish, sayyohlar oqimining yanada oshishiga zamin yaratadi.

Mazkur temir yo'lning ikkinchi bosqichida elektrlashtirish ishlari amalga oshirilib, bu yo'nalish orqali elektropoyezdlar hamda yuqori tezlikda harakatlanuvchi "Afrosiyob" zamonaviy poyezdlar qatnovi ham amalga oshirilishi ko'zda tutilgan.

Mustaqillik yillarida temir yo'llarni elektrlashtirish ishlariga katta ahamiyat qaratildi. Hozirga kelib esa Markaziy Osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatini tashkil qilish maqsadida 2011-yil 8-oktabrdan «Afrosiyob» (Ispaniya kompaniyasi Talgo) tezyurar poyezdi Toshkent-Samarqand-Toshkent yo'nalishi yo'lga qo'yilgan edi. Hozirda Toshkent – Samarqand - Qarshi - Toshkent va Toshkent – Samarqand - Navoiy - Buxoro - Toshkent «Afrosiyob» qatnovlari turistlarga samarali xizmat ko'rsatib kelmoqda.

Natijada poyezdlardan foydalanish xarajatlarini 20 foizga kamaytirish, yo'lovchi va yuk tashish tezligini 1,3 barobar oshirish imkoni yaratildi.

«O'zbekiston temir yo'llari» AJ yangiliklaridan biri Toshkent janubiy vokzali o'z ishini joriy yilning 4 aprelidan boshladi. Ma'lumotlarga ko'ra, vokzal bir vaqtning o'zida 500 yo'lovchiga xizmat ko'rsatish quvvatiga ega bo'lib, bir kecha kunduzda 20000 nafar yo'lovchilar 19 ta poyezdlar kutib olinadi va kuzatiladi.

Ichki turizmni rivojlantirishda amalga oshirilayotgan ishlardan biri 2016-yil 22-iyunda O'zbekiston va Xitoy hamkorligining yirik va istiqbolli loyihasi Qamchiq dovoni orqali bunyod etilgan Angren - Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'lab. Uning umumiy uzunligi 123,1 kilometr, tunnelning umumiy uzunligi 19.2 kilometrni tashkil etib. Dunyo reytingida tog'li hududlarda joylashgan tunnellar ro'yxatida ushbu yo'l murakkabligi bo'yicha 8-o'rinda,

uzunligi bo'yicha esa 13-o'rinni egallaydi. Temir yo'lning qurilish natijasida O'zbekiston temir yo'l mustaqilligiga ham erishildi.

Ichki turizmni rivojlantirishda amalga oshirilayotgan ishlardan biri Angren-Pop temir yo'li qurilishi Birinchi Prezidentimizning 2013-yil 18-iyundagi "Angren - Pop" elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi qurilishini tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori asosida 2016-yil 22-iyunda O'zbekiston va Xitoy hamkorligining yirik hamda istiqbolli loyihasi Qamchiq dovoni orqali bunyod etilgan Angren - Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasi Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'laydi. Uning umumiy uzunligi 123,1 kilometr, tunnelning umumiy uzunligi 19.2 kilometrni tashkil etib, dunyo reytingida tog'li hududlarda joylashgan tunnellar ro'yxatida ushbu yo'l murakkabligi bo'yicha 8-o'rinda, uzunligi bo'yicha esa 13-o'rinni egallaydi. Temir yo'lning qurilish natijasida O'zbekiston temir yo'l mustaqilligiga ham erishib nafaqat yuk va yo'lovchi tashish sifatini oshiradi, shu bilan birgalikda xalqaro va ichki turizmni rivojlanishi, balki davlatimiz iqtisodiyotining rivojiga o'z hissasini qo'shib, aholi turmush darajasini ham yuksaltiradi. Ushbu sohada amalga oshirlayotgan juda ko'p ishlarni misol qilib keltirish mumkin.

Xulosa qilib aytganda, istiqlol yillarida O'zbekistonning transport va kommunikatsiya tizimini rivojlantirishda strategik ahamiyatga ega bo'lgan ulkan ishlar bajarildi. Respublikada transport mustaqilligi ta'minlandi va mamlakatning barcha hududlarini o'zaro bog'laydigan milliy transport yaxlit tizimi vujudga keldi.

Tayanch iboralar: Ichki turizm, «O'zbekiston bo'ylab sayohat qil», Boing, transport mustaqilligi, bosqichlar, yuk va yo'lovchi tashish, temir yo'l, havo yo'llari, «Afrosiyob», "ochiq osmon", "Angren - Pop".

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1.«O‘zbekiston bo‘ylab sayohat qil» dasturi o‘z ichiga nimalarni oladi?

2.«O‘zbekiston temir yo‘l» AJ oldiga qanday rivojlanishlarni qo‘ygan?

3.O‘zbekistonda Ichki turizmni rivojlantirishda qanday ishlar amalga oshirilayapdi?

Mavzu bo‘yicha test savollari:

1. Quyidagi ta’riflardan qaysi biri «ichki turizm» tushunchasini ifodalaydi?

A) O‘zbekiston Respublikasida doimiy yashaydigan fuqarolarning O‘zbekiston hududi bo‘ylab qiladigan sayohati.

B) Bir mamlakat fuqarosining boshqa mamlakatga sayohat qilishi.

D) Biror bir mamlakat fuqarosining o‘z aholisi bo‘lmagan mamlakatga sayohat qilish uchun kelishi.

E) Uzoq qarindoshlarni ko‘rish va sog‘liqni tiklash maqsadida davolanish.

2. Chiquvchi turizmga to‘g‘ri ta’rif berilgan qatorni belgilang.

A) O‘zbekiston Respublikasida doimiy yashaydigan fuqarolarning o‘zga mamlakatlarga qilgan sayohati.

B) Faoliyati to‘lanmaydigan turistlik maqsadlarda doimiy yashamaydigan shaxslarni o‘zga mamlakat hududiga tashrifi, sayohati hisoblanadi.

D) Vaqtinchalik bo‘ladigan mamlakatda sayohatchilarni sayyohlik resurslari bilan tanishtirish maqsadidagi faoliyatni tashkillashtirish bo‘lib, bunda joylashtirish yuzasidan xizmat ko‘rsatish nazarda tutilmaydi.

E) Jismoniy shaxslarning doimiy yashash joyidan 12 oydan oshmagan muddatga, boradigan joyida ish haqqi to‘lanadigan faoliyat bilan shug‘ullanmasdan, davolanish, o‘rganish, ish yoki boshqa maqsadda sayyohati hisoblanadi.

3. Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'laydigan temir yo'lning umumiy uzunligi qancha?

A) 123,1 kilometr.

B) 144.0 kilometr.

D)113.1 kilometr.

E)141.7 kilometr.

4. **Farg'ona vodiysini O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'laydigan temir yo'ldagi tunneling uzunligi qancha? D**

A) 19.2 kilometr.

B) 23.2 kilometr.

D)24.2 kilometr.

E)20.2 kilometr.

5. **O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Ichki turizmni rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-3514-sonli Qarori qachon qabul qilindi?**

A) 2018-yil 7-fevraldagi.

B) 2017-yil 2-dekabr.

D) 2016-yil 2-dekabr.

E) 2018-yil 7-yanvar.

FOYDALANILADIGAN ADABIYOTLAR

1. "Turizm to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasining Qonuni. O'zbekistonning yangi qonunlari. – T.: Adolat, 2000 y.

2. «O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida» 2016-yil 2-dekabrdagi PF-4861-sonli Prezident farmonini "lex.uz".

3. Mirziyoyev Sh.M. Tanqidiy tahlil, qat'iy tartib intizom va shaxsiy javobgarlik – har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo'lishi kerak. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2016-yil yakunlari va 2017-yil istiqbollariga bag'ishlangan majlisidagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining nutqi. Xalq so'zi gazetasi. 2017-yil 16-yanvar, №11

4. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. Toshkent, "O'zbekiston" NMIU, 2017,29 b.

5. Mirziyoyev Sh.M. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. "O'zbekiston" NMIU, 2017, 47 b.

6. Mirziyoyev Sh.M. Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. "O'zbekiston" NMIU, 2017. 485 b.

7. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 7-fevraldagi "O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha harakatlar strategiyasi to'g'risida" gi PF-4947-sonli Farmoni. O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2017 y., 6-son, 70-modda.

8. «O'zbekiston Respublikasi turizmni rivojlantirish davlat qo'mitasi faoliyatini tashkil etish to'g'risida» 2016-yil 2-dekabrdagi PQ-2666-sonli Prezidint Qarori "lex.uz".

9. Turizm faoliyatini litsenziyalash tartibi to'g'risidagi nizom "lex.uz", Toshkent sh., 2017-yil 6-aprel, 189-sonli qarori.

10. M.X.Rasulov, N.Ya.Maxkamov, M.A.Xadjimuhametova, K.A.Jo'raboyev "Transport servisi" Darslik T.: "Fan va texnologiya", 2015 y, 262 b.

11. M.R.Boltabayev, Tuxliyev I.S., B.Sh.Safarov, S.A.Abduhamidov "TURIZM: nazariya va amaliyot". Darslik. T.: "Fan va texnologiya", 2018 y,400 b.

12. Tuxliyev I.S., Qudratov G'.H., Pardayev M.Q. Turizmni rejalashtirish. Toshkent – «IQTISOD - MOLIYA» 2010 263 b.

13. Mamatqulov X.M. Turizm infratuzilmasi. O'quv qo'llanma. –T.: «O'zbekiston faylafuslar jamiyati» nashriyoti, 2011, 273 b.

14. Ayubov I.I. Tourist market – as an economic category environment. International conference on sustainable development and economics. Mart 27-28, 2019. Georgia, USA.

15. Аюбов И.И. Значение инвестиций сфере услуг в период перемен в экономике Узбекистана / журнал «Экономика и предпринимательство» / Москва: 2019г. 528-537.

16. Будко. И.И. Транспортное обслуживание туризма. Учеб пос. М.: 2006.

17. http:lex.uz – O'zbekiston Respublikasi qonunchiligi

18. www.ziyonet.uz –ta'lim portali

19. http:www.mail.tdiu.uz – TDIU elektron kutubxonasi

20. http:www.sies.uz – SamISI elektron kutubxonasi

21. www.vorld-tourism.org – Butun jahon turitik tashkiloti

22. www.vttk.org – Sayohat va turizm bo'yicha Butun jahon Kengash

23. www.uzairways.uz O'zbekiston havo yo'llari

24. www. railway.uz O'zbekiston temir yo'llari

25. http:www.autotrans.uz O'zbekiston avtomobil transporti agentligi.

MUNDARIJA

KIRISH.....3
1-MAVZU. TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI FANINING MAQSADI VA VAZIFLARI.
1.1.Mamlakatimizda transport sohasiga berilayotgan e'tibor. 5
1.2. Fanning maqsadi va vazifalari.....8
1.3. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni.....9
1.4.Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'rni. 10
1.5.Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni va boshqalar.....13
2-MAVZU. TURIZM SOHASIDA TRANSPORTDA TASHISH TURLARI VA ULARNING TASNIFLANISHI
2.1.Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.....17
2.2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi, turizm sohasida transport ta'minoti tizimi. 18
2.3. Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflanishi va boshqalar.....20
3-MAVZU. TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH
3.1.Talabalarga havo transporti haqida tushuncha berish.....26
3.2.Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlashini o'rgatish. 33
3.3.Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnoma va boshqalar.....34
3.4.Dunyoda so'nggi yillarda ochilgan va ochilishi kutilayotgan ko'plab ajoyib aeroportlar.....40
3.5. Aviachipta aviatashish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat sifatida. 52
3.6. Aviachiptalarni bronlashtirishning zamonaviy tizimlari. 69
3.7. Havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari. 75
3.8. "O'zbekiston Havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasida yo'lovchilar tashish. 92
4-MAVZU. TURISTLARGA TEMIR YO'L TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH
4.1. Temir yo'llarning paydo bo'lish tarixi.....125
4.2. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyati 130
4.3. Turizmda temir yo'l xizmatidan foydalanish. 134
4.4. Zamonaviy turizmni rivojlantirishda temir yo'l transportining o'rni. 141

4.5.Dunyodagi eng yaxshi temir yo'l sayyohlik yo'nalishlari.....145
4.6. «O'zbekiston Temir yo'llari» AJ tomonidan yo'lovchilar tashish.....146
4.7. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyatining turizm bozoridagi xizmatlari.....149
5-MAVZU. TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH
5.1. Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.....159
5.2.Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish.....162
5.3.Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish.....171
5.4.Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari.....174
6-MAVZU. TURISTLARGA AVTOTRANSPORT VOSITALARIDA XIZMATLAR KO'RSATISH
6.1.Avtotransportda harakatlanadigan tarkib tasnifi.....177
6.2.Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi...181
6.3. Avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi.....183
7-MAVZU. TURISTLARGA MAXSUS TRANSPORT VOSITALARIDA XIZMAT KO'RSATISH
7.1. Turistlarni hayvonlarda tashish turlari.....190
7.2. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari.....191
7.3. MDH va jahonning hayvonot bog'lari.....199
8-MAVZU. TRANSPORT XIZMATLARINI AMALGA OSHIRISHDA XAVFSIZLIKNI TA'MINLASH
8.1. Sayohatlarda xavfsizlikning umumiy masalalari.....210
8.2. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash.....211
8.3.Turistlarni sug'urtalash.....212
9-MAVZU. "BUYUK IPAK YO'LI"NI QAYTA TIKLASHDA TRANSPORT TARMOG'INING AHAMIYATI
9.1.Buyuk Ipak yo'lining paydo bo'lish tarixi.....220
9.2.Buyuk Ipak yo'lida transport vositalarining o'rni.....225
9.3.TRASEKA. (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia).....227
10-MAVZU. O'ZBEKISTONDA ICHKI TURIZMNI RIVOJLANTIRISHDA TRANSPORT XIZMATLARINI TAKOMILLASHTIRISH YO'LLARI
10.1. O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirish mexanizmlari.....230
10.2. O'zbekistonda ichki turizmni rivojlantirishda transport xizmatlaridan foydalanish.....241
Foydalanilgan adabiyotlar.....252

TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI

Toshkent – «Fan va texnologiya» – 2019

Muharrir:	M.Hayitova
Tex. muharrir:	A.Moydinov
Musavvir:	V.Umarov
Musahhih:	Sh.Mirqosimova
Kompyuterda sahifalovchi:	N.Rahmatullayeva

E-mail: tipografiyacnt@mail.ru Tel: 71-245-57-63, 71-245-61-61.
Nashr.lits. AI№149, 14.08.09. Bosishga ruxsat etildi 19.07.2019.
Bichimi 60x84 $^{1}/_{16}$. «Timez Uz» garniturasi. Ofset bosma usulida bosildi.
Shartli bosma tabog'i 16,25. Nashriyot bosma tabog'i 16,0.
Tiraji 100. Buyurtma № 126.

«Fan va texnologiyalar Markazining bosmaxonasi» da chop etildi.
100066, Toshkent sh., Olmazor ko'chasi, 171-uy.