

SH.B.NABIYEVA., M.I.DAMINOV., F.T.BABAYEV

**«TURISTLARGA TRANSPORT XIZMATI KO‘RSATISHNI TASHKIL
QILISH»**



O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI

OLIY VA O‘RTA MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI

SAMARQAND IQTISODIYOT VA SERVIS INSTITUTI

XALQARO TURIZM VA TURIZM SERVIS kafedra

SH.B.NABIYEVA, M.I.DAMINOV, F.T.BABAYEV

**«TURISTLARGA TRANSPORT XIZMATI KO‘RSATISHNI TASHKIL
QILISH»**

(Ma’ruza kursi)

SAMARQAND 2015

Sh.B.Nabiyeva, M.I.Daminov va F.T.Babayevlar «Turistlarga transport xizmati ko'rsatishni tashkil qilish» Ma'ruza kursi. Samarqand. SamISI. 2015 yil.

Loyiha muharriri:

SH.B.Nabiyeva., M.I.Daminov va F.T.Babayevlar “Xalqaro turizm va turizm servisi” kafedrası assistentlari.

Taqrizchi:

O. Mamatqulov “Sartepo turizm va maishiy xizmat kasb-hunar” kolleji direktori

F.U. Tursunov “Xalqaro turizm va turizm servisi” kafedrası katta o'qituvchi, i.f.n.

Ushbu ma'ruza kursi Samarqand Iqtisodiyot va servis institutining «Xalqaro turizm va turizm servisi» kafedrasida ishlab chiqildi. Ushbu ma'ruza kursida talabalar «Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishni tashkil qilish» fanini mustaqil o'rganishlari uchun barcha o'quv-uslubiy materiallar mavjud.

Mazkur ma'ruza kursi oliy o'quv yurtlari «**Turizm (xalqaro va ichki turizm)**» 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 ham foydalanishi mumkin.

Ma'ruza kursi Samarqand iqtisodiyot va servis instituti O'quv-uslubiy Kengashida muhokama etilgan va o'quv jarayoniga tadbqiq etish hamda nashr uchun tavsiya etilgan. (2015 yil 26 may Bayonnoma № 10)

KIRISH

Mamlakatning ijtimoiy – iqtisodiy rivojlanishida aholiga xizmat ko'rsatuvchi sohalarning o'ri va roli g'oyat sezilarli bo'lib, bunda turizmning ahamiyati boshqa xizmat ko'rsatish sohalariga qaraganda yuqori sur'atlar darajasida rivojlanishi bilan belgilanadi. Shuning uchun ham keyingi yillarda O'zbekistonda turizmni rivojlantirish bilan bog'liq bo'lgan masalalarga katta e'tibor berilib, uning turistik salohiyatidan samarali foydalanish yo'llari shakllanmokda.

Buni shundan ham anglash mumkinki, keyingi yillarda uni rivojlantirish va takomillashtirishga qaratilgan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti va Hukumatining bir qancha farmon va qarorlari, viloyatlarda esa uning ijrosini ta'minlashga bag'ishlangan qarorlari qabul qilindi. Bular jumlasiga «O'zbekiston Respublikasida 2006-2010 yillarda xizmat ko'rsatish va servis sohasini rivojlantirishni jadallashtirish chora-tadbirlari to'g'risida» gi qarorini kiritish mumkin. Ushbu qaror bilan xizmat ko'rsatish, servis va turizm sohasini rivojlantirishning mamlakatimiz va hududlar bo'yicha aniq dasturlari ham tasdiqlangan. Bulardan ham ko'rinib turibdiki, ushbu sohada faoliyat yuritadigan sub'ektlar soni keskin o'sadi, ular ko'rsatadigan xizmatlarning sifati esa zamon talabiga mos ravishda oshadi.

Bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida iqtisodiyotning tarmoqlaridan biri bo'lgan transport sohasi eng muhim sohalardan biri hisoblanadi. Transport sohasining jadal sur'atlarda rivojlanishi, bevosita turizm sohasining barqaror o'sishiga tug'ridan-tug'ri ta'sir ko'rsatadi. Yulovchilarni, 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'ri va iklim sharoitlariga, iqtisodiy rivojlanish darajasiga, milliy an'analariga, odamlarning ijtimoiy holati va turmush darajasiga hamda boshqa omillarga bogliq bo'ladi. Har bir transport turining uz ustun jihatlari va kamchiliklari mavjud bo'lib, ular tarixiy rivojlanish, texnik, iqtisodiy va ekologik kursatkichlar bilan belgilanadi, ammo transport tizimlarining barcha turlari bir asosiy maqsadni — tashish xizmatlarini ko'rsatishda sayohatchilarning ehtiyojlarini to'la kondirishni ko'zlaydi. Shundan kelib chikib, 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 yillarni intensiv ravishda to'plash va o'zlashtirish hamda shu asosda butun xo'jalik mexanizmini o'zgartirishning istiqbolli dasturini shakllantirish zarur. Bu jarayon ko'prok darajada maqsadga yo'naltirilgan holda borishi uchun turli-tuman usullar, ish yuritish shakllari tahlil qilib chiqildi, chet el tajribasidan foydalanildi.

1-Mavzu: «TURISTLARGA TRANSPORTDA XIZMAT KO‘RSATISHNI TASHKIL QILISH» KURSINING MAZMUNI VA UNING MAQSADI VA VAZIFALARI

Reja:

1. O‘zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog‘ining o‘rni.
2. Transportda xizmat ko‘rsatishning iqtisodiyotdagi urni.
3. Turistlarga transportda xizmat ko‘rsatishning mazmuni.
4. Kursning maqsadi va vazifalari.

1. 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‘rishga 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 qiladi. 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 bandligi ta‘minlash va mintaqalar iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim sohaga aylanib borayapti, desak mubolag‘a bo‘lmaydi¹.

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.

2. 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 unibittasi xalqaro maqomga ega.

Toshkent aeroporti 2001 yilda qayta ta'mirdan chiqarilgan bo'lib, unda soatiga 1000 yulovchiga 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, Ashxobod, 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 Meditterreniyen Eyruys», «Aziana Eyrlaynz, INK», «Avializing», «Eron Eyr», «Lyuftganza», «Turk Havo Yo'llari», «Tbilaviamsheni», «Uralskiye Avialinii», «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 yulovchiga 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 shaharlaro telefon xizmati, barlar, restoran, valyuta ayirboshlash shohobchasi 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 yulovchiga xizmat ko'rsatadi. Unda kutish maydoni, tibbiyot punkti, barlar, kafe, valyuta ayirboshlash shohobchasi, suvenirlar do'koni mavjud, aeroportdan Toshkent, Moskva shaharlariga va dunyoning boshqa mamlakatlariga uchib borish mumkin.

O'zbekiston turizmining rivojlanishiga «O'zbekiston temir yullari» 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 kilometr ga 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'lining qurilishi ham O'zbekistonga keluvchi xalqaro turistik oqimini orttirishi mumkin.

Toshkentdan Toshkent— Samarqand, Toshkent— Moskva, Toshkent — Qo'ng'iro't, 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'iro't - 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 mezon 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.

3.Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni

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 qoidalarini 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 bo'xona, 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.

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 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 muvofiqlashtirish, 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 firmalar transport kompaniyalari bilan yaqin aloqalar o'rnatishiga to'g'ri keladi.

4. Kursning maqsadi va vazifalari.

«Turistlarga transport xizmat ko'rsatishni tashkil qilish» 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 – aviataashish 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.

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?
- Turistlarga transportda.

Mavzu bo'yicha test savollari

1. Sayohat tushunchasining to'g'ri ta'rifini belgilang.
 - A) Kishilarning birorvaqt davomida qanday maqsadligidan qat'iy nazar boshqa joyga borishi.
 - B) Uzog'i bilan bir yil muddatga jo'nab ketishi.
 - V) Aniq maqsadli va tashkillashtirilgan faoliyat.
 - G) 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 uzogi bilan bir yil muddatga jo'nab ketishi
 - B) Kishilarning biror vaqt davomida qanday maqsadligidan qat'iy nazar boshqa joyga borishi.
 - V) Uzoq muddatga jo'nab ketishi.
 - G) Ilmiy maqsadda boshqa joyga borishi
3. 2004 yilda qaysi aeroport MDH mamlakatlaridagi yiliga 100 mingtagacha yulovchiga xizmat ko'rsatuvchi aeroportlari orasidagi «Yilning eng yaxshi aeroporti» konkursida g'olib bo'lgan?
 - A) Samarqand
 - B) Buxoro
 - V) Navoiy
 - G) Toshkent

4. Fransiya, Isroil, Skandinaviya mamlakatlari, Angliya, Janubiy Koreya o'zlarining yuk samolyotlari uchun tranzit aeroport sifatida qaysi aeroportdan foydalanishadi?
- A) Toshkent
 - B) Samarqand
 - V) Buxoro
 - G) Navoiy
5. Yangi Buxoro aeroporti qachon ishga tushirilgan?
- A) 1997 yilda
 - B) 1996 yilda
 - V) 1998 yilda
 - G) 1999 yilda

2-Mavzu: TRANSPORT XIZMATLARINING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI.

Reja:

1. Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.
2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi.
3. Turistlarni transportda tashish xizmatlari va uning turlari.
4. Turizmga transport xizmatlarining tasniflanishi.

1. Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.

«O'zbekiston Temir yo'llari» Davlat aksionerlik temiryo'l kompaniyasi («O'zbekiston Temir yo'llari» DATK). U O'zbekiston respublikasi xududida 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'prok 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**, Nemislarning **Lufthansa**, Britaniyaning **British Airways** 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 turizmga 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. Turizmga 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. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi

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

- 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

3.Turistlarni transportda tashish xizmatlari va uning turlari:

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 bolishli transport vositalari.

Havo orqali tashish turlari:

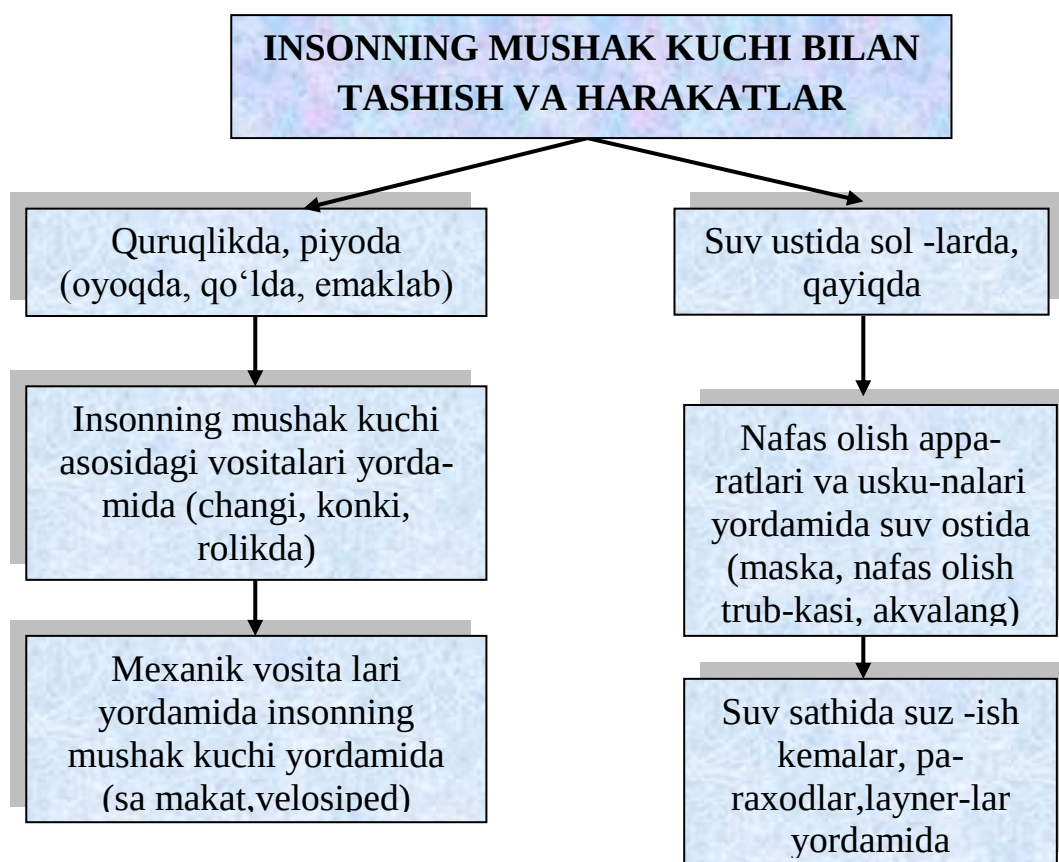
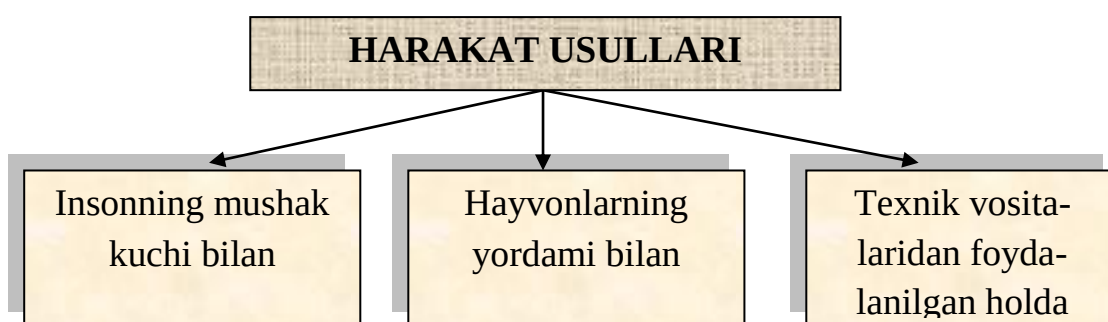
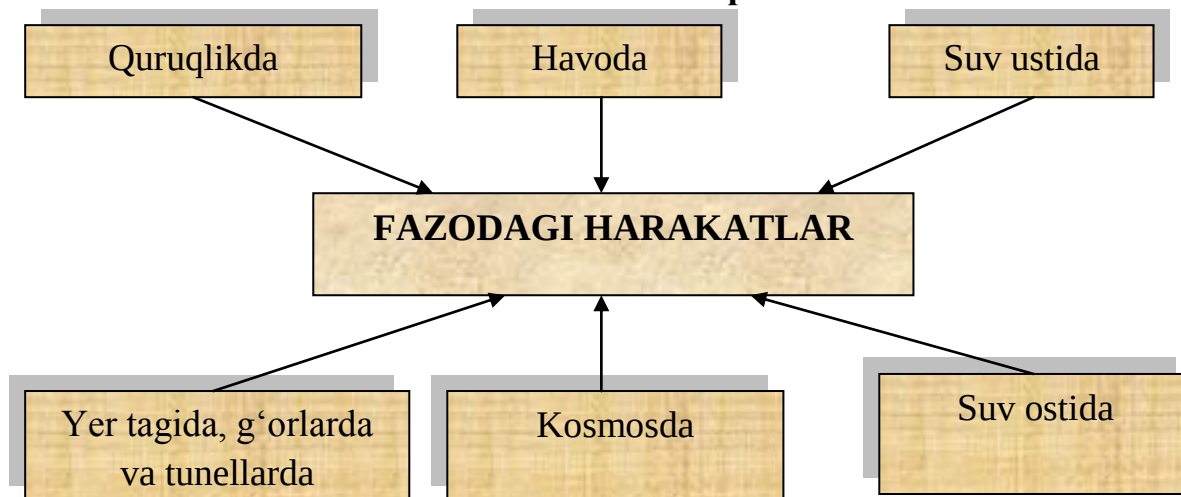
- havo sharlari va dirijabllar, delfinlar, parashyutlar;
- vertalyotlar;
- kichik aviatsiya samolyotlari, gidrosamolyotlar, keng fyuzelyajli samoletlar, tovushdan tez uchar laynerlar
- kosmik apparatlar

Dengiz va daryo suvlari orqali tashish transportlari:

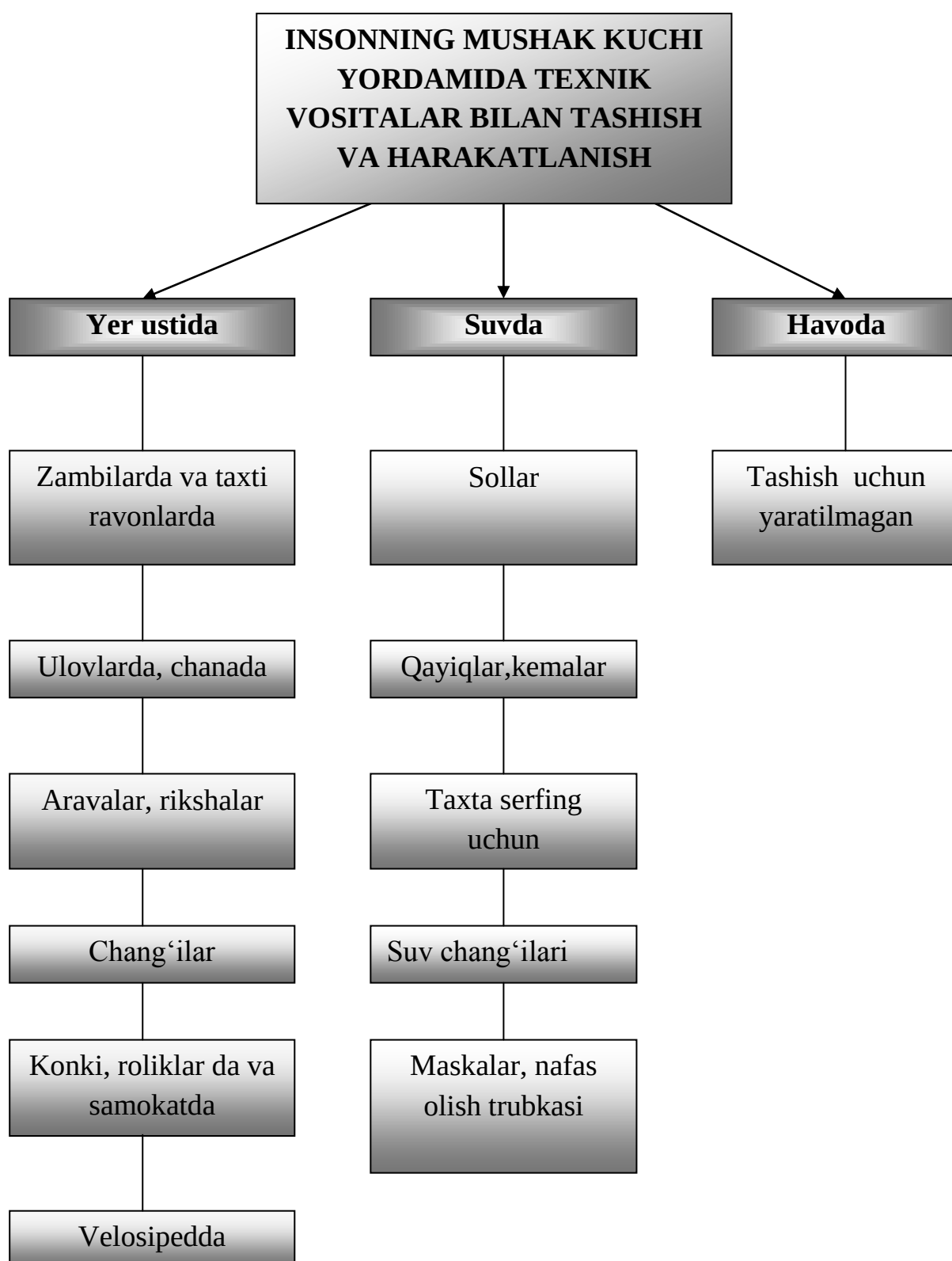
- Sol va qayiklar
- Yelkanli kemalar
- Kichik mexanik kuchga ega flot qayiklari
- Dengiz va daryo kemalari
- Havo bolishli kemalar
- Suv osti kemalar

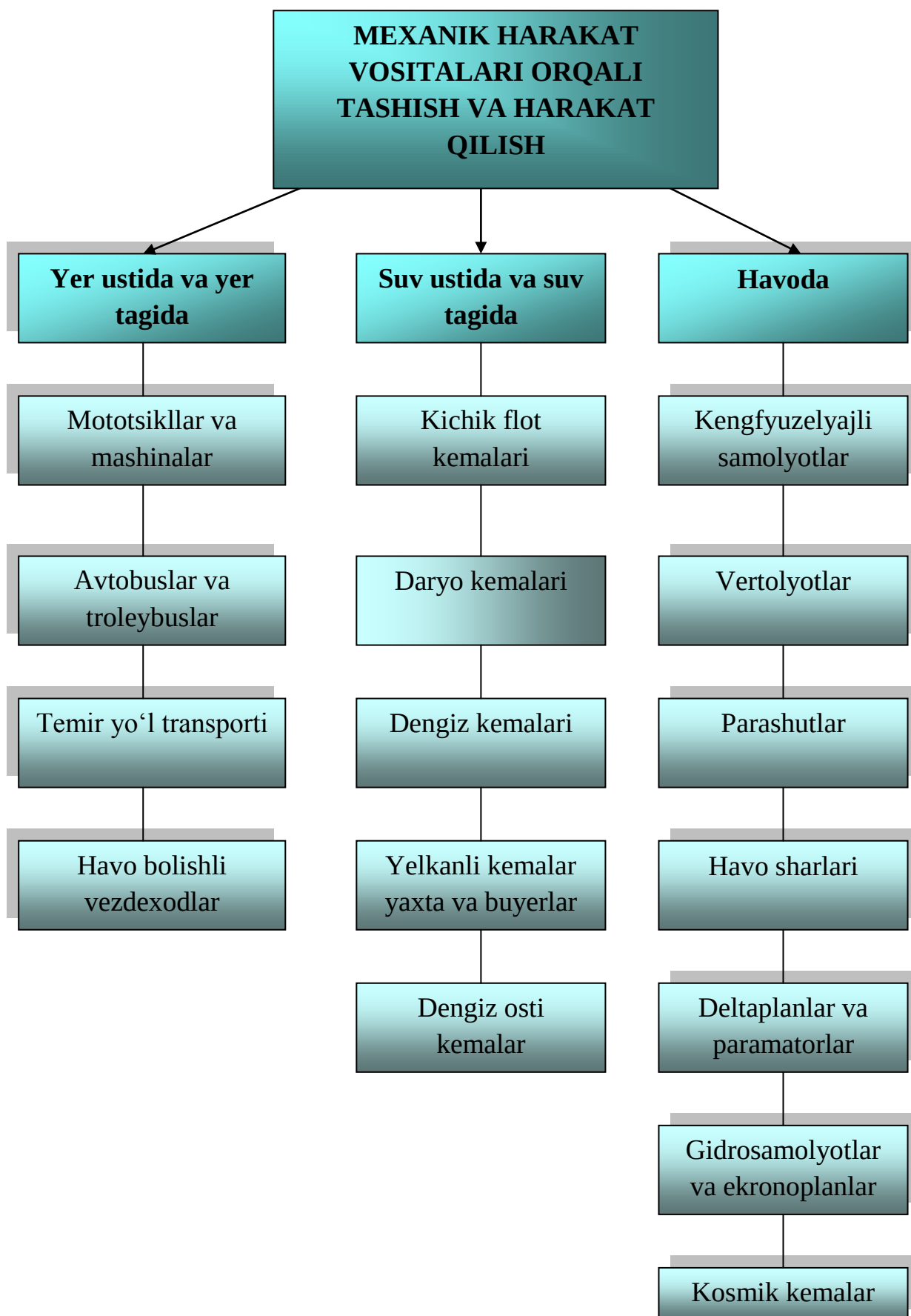
Tashishning barcha xillari va turlari ishlatilishi va texnik vositalarining foydalanishiga qarab ko'plab ko'rinishlarga ega bo'ladi, quyidagi chizmalarda bu aniq ifodalangan.

Turizm sohasida transport ta'minoti tizimi.

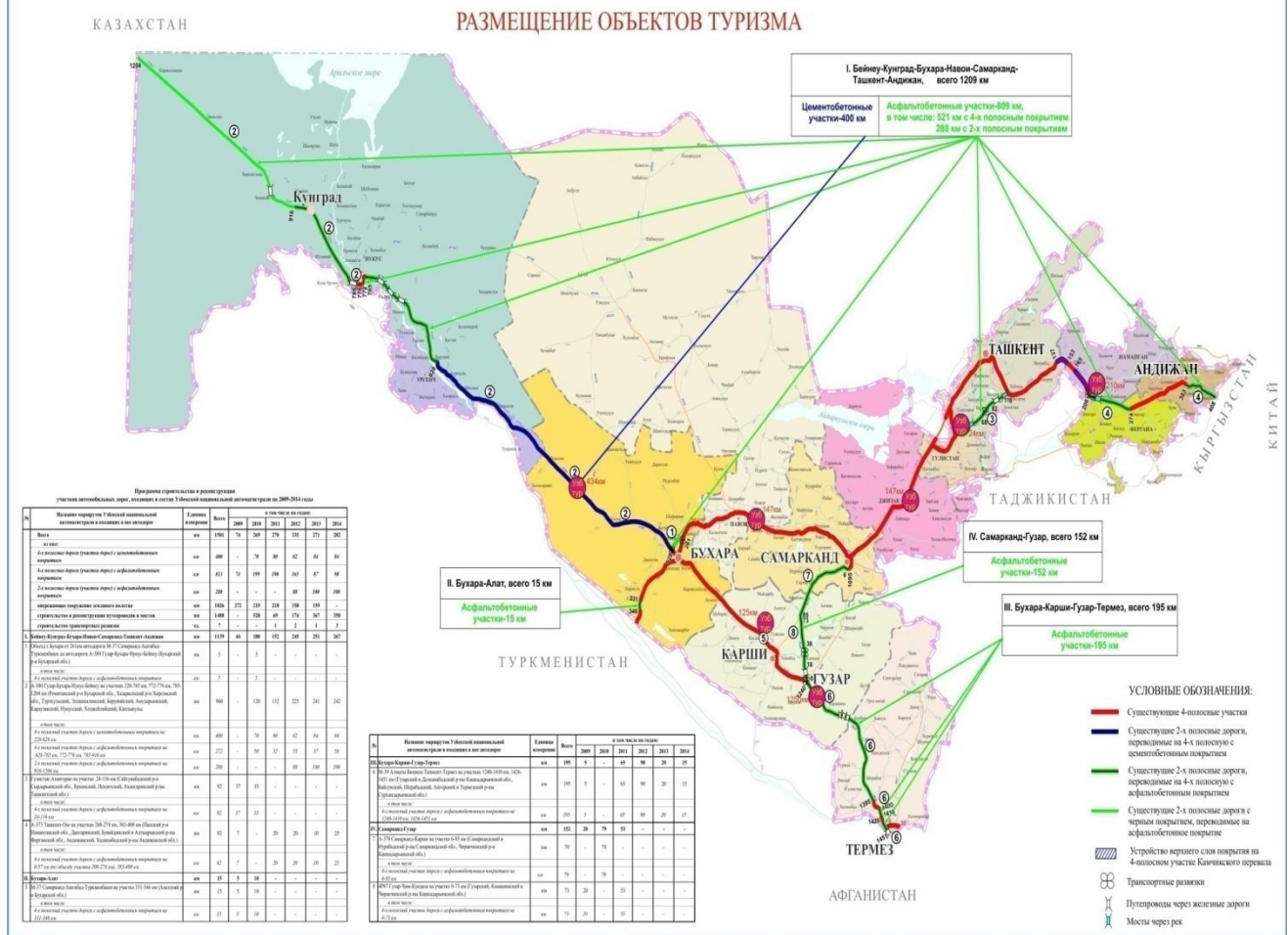


4.Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflanishi





**ПРОГРАММА
СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ УЗБЕКСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ НА ПЕРИОД 2009-2014 ГОДЫ**



Transport vositalarining taqqoslama reytingi

Baholash mezonlari	Transport vositalarining turlari					
	Daryo kemasi	Dengiz kemasi	Temiryoʻl vositalari	Avtobuslar	Yengil avtomobillar	Samolyotlar
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 boʻyicha yoʻlda toʻxtash imkoniyati	2	1	1	8	10	1
Sigʻimi	7	10	6	4	1	7
Shinamlik darajasi	8	10	2	4	6	6

– Nisbatan past ball, nisbatan qiymat narxlariga mos keladi.

Tayanch iboralar: 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. Turistik 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
V) 3336
G) 3267
2. "O'zbekiston havo yo'llari" qachon tashkil etilgan?
A) 1992 yil 28-yanvarda
B) 1994 yil 22 fevralda
V) 1996 yil 3mayda
G) 1997 yil 5avgustda
3. Turistik xizmat ko'rsatishda foydalaniladigan avtomobil xizmati nechta asosiy yo'nalishni o'zida mujassamlashtiradi?
A) uchta
B) to'rtta
V) ikkita
G) beshta
4. Insonning jismoniy kuchi bilan amalga oshiriladigan tashishlar va harakatlanishlar (piyeda, changida, velosipeda, rikshalar); xayvonlar yordamida (ulovli, tuyada, otda, itlarda) mexanik vositalar bilan; avtomobil transportida (g'ildirakli, zanjirli); relsli transport-temir yullar, metro, tramvay, kanatli yo'llar; xavo bolishli transport vositalarli-bu?
A) Tashishning yer ustida olib yurish turlari
B) Havo orqali tashish
V) Yer ostida tashish
G) Suvda tashish
5. Harakat usullari nechi xil bo'ladi?
A) uch xil
B) Ikki xil
V) To'rt xil
G) Besh xil

3-Mavzu: TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH XUSUSIYATLARI

Reja:

- 1.Havo transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.
- 2.Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlash.
- 3.Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnoma.

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

Aviatashuvlar boshqa transport vositalari bilan xizmat ko'rsatishga nisbatan bir qancha o'ziga xos xususiyatlarga ega. Bu, eng avvalo, ob-havo sharoitiga bog'liqligi hamda samolyotlarning uchish va qo'nish joylaridagi landshaft bilan bog'liq. 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 transporti bilan jiddiy raqobatlashadi.

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 tashish.

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 etgunga qadar davri;

Bagaj tashishda — bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalarga binoan boshqa tashkilotga topshirilgunga qadar davrga aytiladi. Bunda **perron deganda** 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.

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.

2. Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlash

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 qoidalarini, 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 qoidalarini **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 tartibi¹.

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, avia-kompaniya (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 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, Gresiya, Iordaniya, Kamerun, Kanada, Keniya, Kipr, Kolumbiya, Quvayt, Meksika, Namibiya, Nigeriya, Yangi Zelandiya, Tanzaniya, Birlashgan Arab Amirliklari, Panama, Paragvay, Peru,

¹ Қаранг: Варшавская «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», принятая в 1929 г.

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 harajatlari 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 aviatsiyaning 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 samolyotlarini 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 sentyabr—oktyabr oylarida Monrealda (ICAO shtab-kvartirasida) ICAOning navbatdagi, 33-chi Assambleyasi bo'lib o'tdi. U 11 sentyabrda 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 moliyalashtirishning 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 rezolyutsiya qabul qildi. Ushbu rezolyutsiyaga 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 konstruktsiya 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 jihatlarini 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 va berish tartibini belgilaydi; havoda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish standartlarini, shu jumladan bort kuzatuvchilar ishini tashkil etish va ularni tayyorlashga qo'yiladigan talablarni, borda 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 — xalqaro reyslarga tariflarni e'lon qiladi, TIM (Travel Informational Manual) qo'llanmasini (unda aviatashuvlar bilan bog'liq hujjatlarga qo'yiladigan talablar, sanitariya va bojxona qoidalar 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 amalga 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 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 marshrutlar 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 kemasini ishini yengillashtiradi, bagajni yo'qotganlik, nobud qilganlik yoki unga shikast yetkazganlik uchun javobgarlikni oshiradi.

2.3. Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnoma

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

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

Havoda yo'lovchi tashish shartnomasiga asosan tashuvchi havo kemasini 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 qoidalariga bilan belgilanadi.

Havo kemasining yo'lovchisi aviatashuv uchun haq to'lashi, yonida tashuvchi belgilagan bagajni bepul tashish me'yorida 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'yorida 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.

1. Jadvalda va 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

2. 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.

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

- jadval o'zgarishligi 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 tashishdan bosh tortishga haqli. Bunda davlat organlari tomonidan berilgan hujjatlarning mavjudligi, haqiqiyliigi 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 harid 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 foydalanish¹.

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. 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

¹ Қаранг: Варшавская конвенция о перевозке пассажиров и багажа.

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 qilinishini 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 rasmiylashtirishi;
- 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'lining 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. Gruppaviy 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 harid qilingan joyda uchish kuponlari taqdim etilganidan keyin tashish rasmiylashtirilgan valyutada va haq to'lash shaklida chiptada ismi ko'rsatilgan shaxsga yoki chiptaga haq to'lagan va buning dalillarini taqdim etgan shaxsga qaytarib beriladi.

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.

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 bshyicha 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?

V) 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?

G) bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalariga 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?

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

G) 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 tartibi¹ qaysi shartnomaga keltirilgan?

A) Varshava konvensiyasidir

B) Gaga deklaratsiyasi

V) Monreal konvensiyasi

G) vatemala 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) Gaga deklaratsiyasi

V) Monreal konvensiyasi

G) vatemala bayonnomasi

4. Fuqaro aviatsiyasi xalqaro tashkiloti qachon kuchga kirgan?

A) 2003 yil 4 noyabrda

B) 2004 yil 5 oktyabrda

V) 2005 yil 6 sentyabrda

G) 2006 yil 7 avgustda

4-Mavzu: AVIACHIPTA AVIATASHISH TO'G'RISIDAGI SHARTNOMANI TASDIQLOVCHI HUJJAT SIFATIDA

Reja:

4.1. Aviachiptalarning turlari.

4.2. Aviachiptada ifodalangan axborotlar mazmuni.

4.3. Aviachiptaning amal qilish muddati.

4.4. Aviachiptalarni sotish usullari.

4.5. Aviachiptalarni bronlashtirish.

4.1. Aviachiptalarning turlari

Hozirgi vaqtda dunyoda aviachiptalarning quyidagi turlari qo'llaniladi:

- nusxa ko'chiriladigan avtomatik chipta («Sendvich») (Transitional

¹ Қаранг: Варшавская «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», принятая в 1929 г.

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).

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'rsatilishi 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 sh.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.

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 kemasida 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 sentyabrda 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 mumkinligini 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 harid 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'alinishi mumkin. Bu ro'yxatdan o'tkazish 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, valyutalarni 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 valyutasida** ko'rsatiladi. Agar chipta e'lon qilingan tarif bo'yicha yozib berilgan bo'lchsa, mazkur tarif milliy valyutada yoki AQSH dollarida ko'rsatilishi mumkin; agar chipta maxfiy tarif bo'yicha yozib berilgan bo'lsa, tarif ko'rsatilmashligi (yoki «IT» yo «FORFAIT» yozuvlari bilan almashtirilishi) mumkin.

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

16-maydon (EQUIV/FARE PD — Tarif ekvivalenti)da **tarif ekvivalenti chipta yozib berilgan mamlakat valyutasida** ko'rsatiladi, basharti mazkur valyuta tashish boshlangan mamlakat valyutasidan 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 valyutasida 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 harid 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 harid 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 harid 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 harid 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 xomiyga 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 gruxli 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 qoidolari va yo'riqnomalarida nazarda tutilgan jarima undiriladi. Bunday vaziyatda yo'lovchi aviakompaniyaga chipta qachon va qayerda harid qilinganligi haqida axborot berishi, shuningdek yo'qotilgan yoki shikastlangan chiptadan boshqa shaxs uchish yoki pulni qaytarish uchun foydalansa, tashuvchiga barcha harajatlarni 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 harid 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.

3. Aviachiptalarni sotish usullari

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

Aviachiptani aeroportda harid 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 harid 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, faqat ish joyiga va sh.k.). Chiptani notanish firma orqali buyurtma qilish ham qalbaki chipta olish imkoniyati nuqtai 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 harid 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, xomiy 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 xomiyning 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.

Aviachiptalarni bronlashtirish.

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 qoidalarini 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 qoidalarini 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.

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 ijruga 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, valyuta hamda mehmonxonalarda amal qiluvchi valyuta 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'laonli 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», «China 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 mehmonxonalarda 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 sentyabrda 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.

Tayanch iboralar: 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 talonili avtomatik kupon chipta (Automated Ticket/Boarding Pass), qo‘lda yozishga mo‘ljallangan chipta (Manual Issued Ticket), IATA neytral blankalari.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Aviachiptalarning qanday turlarini bilasiz?
2. Aviachiptada qanday axborotlar ifodalanadi?
3. Aviachiptalarning amal qilish muddati haqida gapirib bering.
4. Yo‘qotilgan va haqiqiy bo‘lmagan chiptalarga tavsif bering.
5. Aviachiptalarni sotishning o‘ziga xos xususiyatlari nimadan iborat?
6. Turizm sohasida avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimining mohiyati nimadan iborat?
7. Tashishning alohida shartlariga nimalar kiradi?
8. Aviachiptalarni turistik firmalar orqali bronlashtirish qanday amalga oshiriladi?
9. Qaysi avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini bilasiz?
10. «Amadeus» va «Galileo» bronlashtirish tizimlariga tavsif bering.
11. MAKda qaysi bronlashtirish tizimlari qo‘llaniladi?
12. Qaysi zamonaviy avtomobillarni ijaraga olishni bronlashtirish tizimlari mavjud?
13. Osiyoda eng yirik bronlashtirish kompyuter tizimi «Abacus» o‘z ichiga qaysi aviakompaniyalarni oladi?

Mavzu bo‘yicha test savollar:

1. Hozirgi vaqtda mamlakatimizda nechta aeroport bor?
A) 11 ta
B) 16 ta
V) 15 ta
G) 9 ta
2. Hozirgi vaqtda dunyoda aviachiptalarning nechta xil turlari qo‘llaniladi?
A) 5 xil
B) 6 xil
V) 7 xil

- G) 4 xil
3. O‘zbekistonda qaysi chipta turidan keng foydalaniladi?
- A) nusxa ko‘chiriladigan avtomatik chiptadan
- B) chiqish talonli avtomatik kupon chipta
- V) IATA neytral blankalaridan
- G) elektron chiptadan
4. Xalqaro havo yo‘llarida yo‘lovchi tashish aviachiptasi nechta kupondan tashkil topgan?
- A) to‘rtta
- B) uchta
- V) ikkita
- G) oltita
5. Agentlik kuponi nechi yil arxivda saqlanadi?
- A) 3 yil
- B) 4 yil
- V) 5 yil
- G) 6 yil

5-Mavzu. HAVO LAYNERLARIDA KO‘RSATILADIGAN XIZMATLARNING ASOSIY TURLARI.

Reja:

1. Servisning texnologik va texnik tashkil qiluvchilari.
2. Servisning ijtimoiy tashkil qiluvchilari.
3. Bolalarga ko‘rsatiladigan xizmatlar.
4. Havo kemasi bortida ko‘rsatiladigan ko‘ngilochar xizmatlar va aeroportlarda ko‘rsatiladigan xizmatlar.
5. Havo kemasi bortida ovqatlanish.

1. Servisning texnologik tashkil qiluvchilari.

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 minut oldin kelish imkonini beradi. Ayrim tashuvchilar ko‘rsatilgan vaqtni 40—30 minutgacha qisqartirdilar (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 minut 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 guruhlariga **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 Novosibirskka 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 qoidolari 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.

2. 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 gorizontol 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 bilan ta'minlash manbalari bilan jihozlangan bo'lib**, bu yo'lovchilarga o'z noutbuklarini bortdagi energiya bilan ta'minlash sistemasiga 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-klassning 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 teleграмма, faks yuborish, Internet-aloqadan foydalanish mumkin. So'nggi zikr etilgan xizmat havo kemalarida yaqinda joriy etila boshlandi. Shunga qaramay, u mijozlarga ko'rsatilmogda (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.

3. 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 mamlakatlarga 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 vrachlarni o'z havo kemalarida bepul o'rinlar bilan ta'minladi, shuningdek 1,2 tonna dori-darmon va asbob-uskunalarini 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 harid 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 haridlar 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 ochligi 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 vrachlarga 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.

4. 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 jiletida bimalol 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 bimalol 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.

5. 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 minut 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 (faksalar, 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 o'tlanish 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'ljall 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 konserj 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, «Lego» kubiklari va masharabozlardan 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.

6. 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 minut davom etadigan «Moskva – Sankt-Peterburg» reysida biznes-klass yo'lovchilarini ovqatlantirishga ulguradi. Uchishga 20 minut, qo'nishga esa – 15 minut 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, qaxva 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

Aviakompaniya

Tushlikning tarkibi

«Aeroflot»

Gazak: baliqli yoki go‘shqli, sabzavot salati

Issiq ovqat (tanlab olinadi): buzoq go‘shli, yoki tovuq go‘shli, yoki baliq garnir bilan

Bulka, sariyog‘

Desert (tanlab olinadi): meva, kompot, yoki pirojenoye

Ichimliklar: choy, kofe

«East Line»

Gazak: qisqichbaqa tayyoqlaridan salat

Issiq ovqat (tanlab olinadi): pivo klyariga botirilgan jo‘ja go‘shli yoki shirin-chuchuk qaylaga botirilgan mol go‘shli

Pishloq, sariyog‘ surtilgan bulochka

Desert: pirojnoye, shokolad, meva

Ichimliklar: choy, kofe

«Domodedovo»

Gazak: Olive salati yoki loviya bilan makkajo‘xori

Issiq ovqat (tanlab olinadi): makaron bilan gulyash yoki guruch bilan tovuq go‘shli

Bulka, sariyog‘

Desert: pirojnoye

Ichimliklar: choy, kofe

«Delta Airlines»

Gazak: ko‘katli salat

Issiq ovqat (tanlab olinadi): xumchada pishirilgan buzoq go‘shli, 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.

Stolning tuzalishi ham farq qiladi. Birinchi klass salonlarida chinni, billur idishlar, melxior 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 — shampän 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 erkatmaydi.

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'analarga 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 taqdimalar 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-uskunolari yordamida takomillashtirilgan «Domodedovo er Servis» fabrikasi bundan mustasnodir.

Oziq-ovqat mahsulotlari harid qilish masalasini har bir fabrika har xil hal qiladi. Masalan, «Aeromar» mahsulotlarni ham xorijiy, ham mahalliy ishlab chiqaruvchilaridan, chunonchi: choʻchqa goʻshtini Finlyandiya; baliq goʻshtini Norvegiya; pishloqni Fransiya; mol va parranda goʻshti hamda pashtetni Amerikadan; sabzavot va mevalarni Gollandiya; osyotr goʻshti va qora ikrani – rossiyalik ishlab chiqaruvchilardan sotib oladi.

«Domodedovo er Servis» va «Vnukovo-Eurest» asosan rossiyalik mahsulot yetkazib beruvchilar bilan hamkorlik qiladi. «Alazani-Edem» oʻz korxonalari qoshida mahsulot ishlab chiqarishni yoʻlga qoʻygan, oʻzi ishlab chiqarmaydigan mahsulotlarni esa Rossiyada harid 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 taʼm xususiyatlari har kuni fabrika bosh oshpazi boshchiligidagi maxsus komissiya tomonidan baholanadi.

Barcha sexlar faoliyatining zahirida **«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 oʻziga xosligi shundaki, kreslolar bir-biriga yaqin joylashganligi tufayli har bir yoʻlovchi salonda nafaqat oʻz likopini, balki qoʻshnilarining likoplarini ham yaqqol koʻrib turadi. Agar uning porsiyasi qoʻshnisining porsiyasidek chiroyli boʻlib koʻrinmasa, bu uning kayfiyatini buzishi va safar haqida salbiy taassurot qoldirishi mumkin.

Sexlarda tayyorlangan ovqat samolyot bortida yoʻlovchilarga tarqatishdan oldin shu yerda oʻrnatilgan mikrotoʻlqinli pechlarda isitiladi. Biroq, ayrim aviakompaniyalar oʻz reyslarida taomlarning sifatini yanada oshirishga va ularni yerda tayyorlanuvchi ovqatlarga mumkin qadar yaqinlashtirishga harakat qiladilar. Masalan, Gonkongning «Cathay Pacific» kompaniyasi oʻz havo kemalarida quymoq pishiradigan sistemalar oʻrnatgan. Toʻgʻri, hozircha bu xizmat faqat birinchi klass yoʻlovchilariga koʻrsatiladi.

Muhim shaxslar ratsioni haqida ham ikki ogʻiz. 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 oʻziga xosligi bilan ajralib turadigan Xitoy, Yaponiya, arab mamlakatlarining hukumat delegatsiyalariga xizmat koʻrsatish paytida qoʻllaniladi.

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

Uzoq magistral reyslarda tashkil etilgan ovqatlanishdan tashqari, samolyotlarda bufetlar ham oʻrnatilgan boʻlib, ulardan buterbrodlar, gazaklar, qandolat mahsulotlari,

mevalar, yong'oqlar va shu kabilarni sotib olish mumkin. Mazkur bufetlar xizmatidan istalgan klass yo'lovchilari foydalana oladilar.

Tayanch iboralar: ovqatlanish, servis, xizmat ko'rsatishni tashkil qiluvchilari, servisning ijtimoiy yondashuvi, ratsion, mikroto'liqlik 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. Servisning texnologik tashkil qiluvchilariga nimalar kiradi?
2. Servisning qaysi texnik tashkil qiluvchilarini bilasiz?
3. Servisning ijtimoiy tashkil qiluvchilariga tavsif bering.
4. Bolalar uchun xizmatlarni qanday tashkil etish mumkin?
5. Kema bortidagi ko'ngilochar xizmatlar va aeroportlardagi xizmatlarga tavsif bering.
6. Havo kemasi bortida ovqatlantirish jarayoni qanday amalga oshiriladi?

Мавзу бўйича тест саволлари:

1. Туристтик виза олиб ташқи давлатга чиқиш қандай амалга оширилади?
А) Ташқи давлат элчихонасидан виза олиб чиқилади
Б) Ички виза олинади
В) Дастлаб ички виза олинади сўнгра борадиган давлат элчихонасидан виза олинади
Г) Ички ишлар вазирлигидан рухсатнома олинади
2. Қайси компания ўз мижозларига телефон орқали рўйхатдан ўтиш усулини биринчи бўлиб таклиф қилган?
А) АҚШнинг «United Airlines»
Б) Германиянинг «Lufthansa»
В) Россиянинг «Аэрофлот»
Г) Франциянинг «Air France»
3. Қайси авиакомпания Новосибирскка учаётган йўловчиларга автомобилни самолёт бортидаёқ бронлаштириш имкониятини беради?
А) «Сибирь»
Б) «Gabriel»
В) «Avantix.ru»
Г) «Worldspan»
4. Жаҳон туристлик ташкилоти (ЖТТ) қароргоҳи қаерда жойлашган?
А) Мадрид
Б) Лондон
В) Римда
Г) Вашингтон
5. 1997 йилда Африкадаги Килиманжаро тоғига чиққан ногирон спортчиларга қайси компания ўз ҳаво кемаларида бепул ўринлар билан таъминлаган?
А) «Аэрофлот»

- Б) «Lufthansa»
- В) «Gabriel»
- Г) «Avantix.ru»

6-Mavzu: «O‘ZBEKISTON HAVO YO‘LLARI» MILLIY AVIAKOMPANIYASIDA YO‘LOVCHILAR TASHISH

Reja:

1. “O‘zbekiston Havo Yo‘llari” MAK tarixi va uning faoliyatining tashkiliy-huquqiy asoslari.
2. “O‘zbekiston Havo Yo‘llari” MAK erishgan yutuqlari va samolyotlarining turlari.
3. Yo‘lovchi aviatashuvlari xizmatlaridan foydalanish qoidalari.
4. MAKning xalqaro va milliy aeroportlari hamda O‘zbekiston aeroportlari.
5. “O‘zbekiston Havo Yo‘llari” MAK tariflari va unda ro‘yxatdan o‘tish tartibi.

1. “O‘zbekiston Havo Yo‘llari” MAK tarixi va uning faoliyatini tashkiliy-huquqiy asoslari

“O‘zbekiston Havo Yo‘llari” milliy aviakompaniyasini tashkil etish to‘g‘risidagi farmon 1992 yil 28 yanvarda imzolandi. Shu sanadan e‘tiboran mustaqil O‘zbekistonning fuqaro aviatsiyasini rivojlantirish davlat dasturi amalga oshirila boshlandi. U samolyot parkini qayta tashkil etishni, mavjud aeroportlarni rekonstruksiya qilish va yangi aerovokzal komplekslari qurishni, IKAO talablariga muvofiq aeroportlarni qayta jihozlashni, yuqori malakali kadrlar tayyorlash bazasini vujudga keltirishni o‘z ichiga olar edi. Mamlakat Havo kodeksi qabul qilindi va tez orada havo harakatini boshqarish tizimini jahon andozalariga muvofiq modernizatsiya qilishga kirishildi.

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 Technic” aviatsiya korxonasi, Havo harakatini boshqarish markazi (HHBM), Ketrinq, O‘quv markazi (O‘M) kiradi.

Bugungi kunda “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.

Tarix sahifalari

1992 yil – Londonga birinchi reys amalga oshirildi. Karachi, Dehli, Kuala-Lumpur, Tel-Aviv, Pekinga yangi xalqaro marshrutlarni o‘zlashtirishga kirishildi.

1993 yil –Toshkent birinchi marta A-310 aerobusini qabul qildi. Frankfurt va Bangkokka reyslar ochildi, aviakompaniya MDHda birinchi bo‘lib Yevropa sifat sertifikatini oldi.

- 1994 yil – Afina, Manchester, Seulga reyslar ochildi. Yana bir A-310 aerobusi sotib olindi.
- 1995 yil – MAK Bahraynga reyslarni amalga oshira boshladi. Toshkent – Nyu-York qit’alararo marshruti o’zlashtirildi. Toshkentda yangi Havo harakatini boshqarish markazining poydevoriga birinchi tosh qo’yildi.
- 1996 yil – Poytaxt aeroportiga birinchi “Boing-767” qo’ndi. Oradan besh kun o’tgach, “Boing”da Sharjaga reys amalga oshirildi. Tez orada bu samolyotlar Frankfurt, Bangkok, Seul, Pekin, Nyu-Yorkka ucha boshladi. Yangi Havo harakatini boshqarish markazi ishga tushdi.
- 1997 yil –Aviakompaniya Aviatsiya xavfsizligi Xalqaro Fondining nufuzli Diplomi bilan taqdirlandi. MAKning samolyot parkiga o’rtacha uzoqlikka uchadigan yangi RJ-85 havo layneri qo’shildi.
- 1998 yil –Parij va Dakkaga yangi reyslar ochildi. G’arbda ishlab chiqarilgan samolyotlarga C-check hajmida texnik xizmatlar ko’rsatish huquqini beruvchi JAR-145 Yevropa sifat sertifikatini topshirildi. Uchinchi A-310 samolyoti sotib olindi.**
- 1999 yil – Toshkent – Kiyev – Nyu-York yangi qit’alararo trassasi ochildi. Yapon turistlarini Nagoyadan Toshkentga tashish bo’yicha charter dasturi bajarildi. Er-Riyodga reys ochildi. Yangi “Boing-757” havo laynerlari olindi.
- 2000yil- Rim, Birmingem, **Amritsarga** yangi marshrutlar ochildi. Aviakompaniya aviabiznesdagi xizmatlari uchun “Yevromarket 2000” sovrini bilan taqdirlandi. Toshkent aeroportidagi yer usti asbob-uskunalarini almashtirish bo’yicha yirik loyiha amalga oshirildi. Buning natijasida Toshkent aeroporti Yevrosiyo qit’asining eng zamonaviy havo gavanlari qatoriga qo’shildi.
- 2001 yil - Toshkent – Osaka yangi xalqaro reysi ochildi.
- 2002 yil – Faoliyat doirasi kengayishi va xalqaro bozorga chiqilishi munosabati bilan Aviata’mirlash zavodi Uzbekistan Airways Technic korxonasiga aylantirildi. Toshkent – Narita – Osaka reysini ochish to’g’risidagi shartnoma imzolandi. Uzbekistan Airways technics texnik xizmat ko’rsatish markaziga A-310 va Boing 757, 767 samolyotlarida aviata’mirlash ishlarini bajarish huquqini beruvchi ikkinchi sertifikat topshirildi. Alitaliya kompaniyasi bilan sherikchilik bitimi tuzildi. “O’zbekiston Havo Yo’llari” milliy aviakompaniyasi bilan Vinnitsadagi aviata’mirlash zavodi o’rtasida hamkorlik to’g’risidagi bitim imzolandi.
- 2003 yil – “O’zbekiston Havo Yo’llari” milliy aviakompaniyasi bilan Novosibirs aviata’mirlash zavodi o’rtasida Mi-8 MTV vertolyotini ta’mirlash to’g’risida shartnoma tuzildi. Toshkent – Birmingem – Nyu-York marshruti bo’yicha birinchi reys amalga oshirildi. “O’zbekiston Havo Yo’llari” Il-114-100 yangi komfortabel layneridan mahalliy havo yo’llarida foydalana boshladi. Toshkent aeroportida teleskopik trap ishga tushirildi. RJ-85 samolyotida Hirotga birinchi charter reys amalga oshirildi. Xanoy va Xoshimiga reyslar ochildi. Uzbekistan Airways Technics korxonasi A-310 samolyotlarida IL-check hajmida ishlarni

bajarish huquqini qo'lga kiritdi. "O'zbekiston Havo Yo'llari" aviakompaniyasi yangi Boeing-767-300ER avialaynerini sotib oldi.

2004 yil - 26-chi Moskva Xalqaro konferensiyasida Toshkent xalqaro aeroporti 2003 yilning Eng yaxshi aeroporti tanlovida "Jadal rivojlanayotgan aeroport" nominatsiyasida Faxriy yorliq va Kichik kubok bilan taqdirlandi, Samarqand xalqaro aeroporti esa Yilning eng yaxshi aeroporti tanlovida 100000 kishigacha bo'lgan yo'lovchilarni tashish hajmi nominatsiyasida Faxriy yorliq bilan mukofotlandi. MAK Sankt-Peterburgga ikkinchi reys ochdi. Yaponiyaga reyslar soni oshirildi. MAK Toshkent – Riga – Nyu-York marshruti bo'yicha muntazam uchishlar tashkil qildi.

Bugungi kunga kelib MAK samolyotlar parkida o'n ikkita "Boing" bor. Yilning oxirigacha ularning soni 40 tadan ortiq. **Xalqaro charter yuk va yo'lovchi tashishni rejalashtirish va ta'minlash borasida to'plangan katta tajriba, "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.**

2. "O'zbekiston Havo Yo'llari" MAK erishgan yutuqlar

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.

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.

Aviatsiya xavfsizligini oshirish masalasi bugungi kunda ayniqsa dolzarb ahamiyat kasb etmoqda. Respublikamizda aerodromlar, aerovokzallar va aviatsiya ob'ektlarini 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, Qarshi, Farg'ona va Nukus aeroportlaridan reyslar ochiladi. Aviakompaniyaning Hindiston bozori sari harakati ham davom etmoqda. Bu yerda MAK Amritsar va Dehli shaharlariga

reyslarni amalga oshirmoqda. Vetnam bilan havo aloqalari o'rnatildi, Toshkent – Riga – Nyu-York marshruti bo'yicha muntazam qatnov yo'lga qo'yildi.

O'zbekiston tashqi siyosiy maydonda tan olinishi bilan mamlakatimizga tashrif buyurishni istagan odamlar soni ko'paydi. Aviakompaniya London, Berlin va Osakada o'tkazilgan xalqaro turistik yarmarkalarda bir necha marta ishtirok etdi va har safar O'zbekistonga, uning buyuk tarixiy o'tmishiga va hozirgi hayotiga jahon hamjamiyatida qiziqish juda kuchli ekanligiga ishonch hosil qildi. O'z imkoniyatlarini namoyon etib, MAK mamlakatning iqtisodiy o'sishiga, uning xalqaro miqyosdagi obro'si oshishiga, yer kurrasining turli xalqlari bilan madaniy aloqalarning kengayishiga imkoniyat yaratmoqda.

3. "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:

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.

4. 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'implarga 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.

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.

3. Bir bagaj o'rnini 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 videoapparat, 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.

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 sertifikatini mavjud bo'lgan holda amalga oshiriladi. Yo'lovchi kuzatib bormaydigan hayvonlar yoki katta o'lchamli va noyob turdagi hayvonlar (masalan, yovvoyi

hayvonlar, oʻrmon hayvonlari, ilonlar va h.k.) tashishga faqat yuk tarzida qabul qilinadi.

2. Samolyotning yoʻlovchilar salonida tashishga ruxsat etiladi:

- ogʻirlik boʻyicha cheklashlarsiz va maxsus yoki normadan ortiq bagaj uchun yigʻimlar toʻlamasdan koʻr va kar yoʻlovchilar uchun yetaklovchi itlarni (kar yoʻlovchilar tegishli tibbiy sertifikatga ega boʻlishlari, itga tumshuqband kiydirilgan, boʻynidan tasma oʻtkazilgan va yoʻlovchi oyoqlari ostiga bogʻlab qoʻyilgan boʻlishi lozim);

- ogʻirligi konteyner (qafas) bilan qoʻshib hisoblaganda 8 kg dan oshmaydigan itlar, mushuklar, maymunlar, qushlar va boshqa mayda hayvonlarni.

Istisno tariqasida hayvonlar va qushlarni zich berkiladigan savatlarda, yoʻl sumkalarida, havo kirishi uchun teshik ochilgan qutilarda tashishga yoʻl qoʻyiladi. Qushlarning qafaslari qalin, yorugʻlik oʻtkazmaydigan mato bilan yopilgan boʻlishi lozim.

3. Ogʻirligi konteyner bilan qoʻshib hisoblaganda 8 kg dan oshadigan hayvonlar va qushlar faqat samolyotning bagaj-yuk boʻlimlarida tashiladi.

4. Hayvonlar va qushlarni yoʻlovchilar salonida yoki samolyotning bagaj-yuk boʻlimida tashiganlik uchun yoʻlovchidan tariflarni qoʻllash qoidalariga muvofiq haq olinadi va pullik bagaj kvitansiyasi rasmiylashtiriladi (ogʻirlik qoʻllanilayotgan bagaj tarifiga koʻpaytiriladi, Toshkent – Nyu-York reysiga esa – har bir oʻrin uchun 2 stavka qoʻllaniladi).

ESLATMA: koʻr va kar yoʻlovchilar uchun yetaklovchi itlar yoʻlovchida tegishli tibbiy maʼlumotnoma boʻlgan holda bepul tashiladi.

5. Hayvonlar va qushlarni yoʻlovchilar salonida yoki samolyotning bagaj-yuk boʻlimida tashiganlik uchun, yoʻlovchining qolgan bagajidan qatʼi nazar, normadan ortiq bagaj uchun belgilangan qoidalarga asosan haq toʻlanadi. Haq summasini hisoblash uchun hayvon (qush) ogʻirligi konteyner va oziq bilan birga qoʻllanilayotgan bagaj tarifiga koʻpaytiriladi.

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 koʻra (Amritsarga faqat Hindiston Bosh Tashqi savdo uyushmasi yoki Sanitariya-veterinariya xizmatining litsenziyasiga koʻra) ruxsat etiladi.

Birlashgan Arab Amirliklari – hayvonlar va qushlarni olib kirishga faqat Arab Amirliklarining aeroportlari yoki bojxona organlari roziligiga koʻra ruxsat etiladi. BAAda oʻzi bilan hayvon yoki qush olib kelgan yoʻlovchidan har bir quti uchun 50,00 dinor haq undiriladi.

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

5. MAKning xalqaro aeroportlari hamda Oʻzbekiston aeroportlari

Rekonstruksiya qilinganidan soʻng "Samarqand", "Buxoro", "Urganch" aeroportlari xalqaro aeroport maqomini oldi. Ular Toshkentdan yoki bevosita oʻz

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, Novosibirsk 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 uzzukun 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 harid qilmoqchi bo'lgan yo'lovchilarga dyuti-fri do'konlari muntazir. Restoranlar, barlar, bir zumda ovqatlanish va valyuta 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.

"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.

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 «Eyrbas» va «Boing» avialaynerlari bilan ta'minlangan. Ushbu samolyotlar Yevropa, Osiyo, Yaqin Sharq va Shimoliy Amerikaning 50 dan ortiq shaharlariga muntazam parvozlarni amalga oshirmoqda.

"TOSHKENT" xalqaro aeroporti Poytaxtning «Toshkent» aeroporti so'zsiz yetakchi aeroportidir. Yaqin chet el mamlakatlari aeroportlariga qaraganda geografik jihatdan juda qulay, yani MDH davlatlaridan Janubi-Sharqiy Osiyo, Yevropa va Amerikaga havo trassalarining kesishgan nuqtasida joylashgan.

«Toshkent» xalqaro aeroporti dunyoning barcha katta shaharlari bilan havo yoʻllari orqali bogʻlangan. U IKAOning ikkinchi kategoriyasiga ega boʻlib, turli rusumdagi samolyotlarni qabul qiladi. Har yil uning xizmatidan 2 milliondan ortiq yoʻlovchi foydalanadi.

“SAMARQAND” xalqaro aeroporti Samarqand shahri nafaqat Oʻzbekistonda, balki Markaziy Osiyoda mashhur sayyohlik markazidir. Zamonaviy RJ-45 havo kemasi 45 daqiqada sayyohlarni poytaxtdan qadimiy shaharga yetkazib keladi. Hozirgi kunda «Samarqand» xalqaro aeroporti xalqaro tranzit yoʻnalishlar uchun muhim zvenolardan biriga aylanayapti. U qayta taʼmirlangandan soʻng IKAOning birinchi kategoriyasiga ega boʻlgan aeroport gʻarbda ishlab chiqarilgan turli rusumdagi laynerlarni hamda sharqiy havo kemalari qabul qilish imkoniyatiga ega. Yangi aeroport soatiga 400ni yoʻlovchini oʻtkazish imkoniyatiga ega.

“URGANCH” xalqaro aeroporti takomillashtirish loyihasi amalga oshirilgandan soʻng aeroport IKAOning birinchi kategoriyasi va xalqaro maqomga ega boʻldi. Hozir aerovokzalning yangi binosi soatiga 300 kishiga xizmat koʻrsatish imkoniyatiga ega. Keng kutish zali, bar, bufet, tibbiy xizmat koʻrsatish va valyuta almashtirish punktlari, yodgorliklar doʻkoni yoʻlovchilar xizmatida. Qayta taʼmirlangandan soʻng uchish-qoʻnish yoʻlaklari A-310, Boeing-767, 757, 747, RJ-85, Tu-154, Il-76, Il-96 havo kemalarini qabul qilish imkoniyatiga ega boʻldi. Havodagi harakatni boshqarish tizimi ham takomillashtirildi. Urganch kundalik qatnovlar orqali Toshkent bilan bogʻlangan.

“NAVOI” xalqaro aeroporti 1962 yilda choʻl oʻrtasida barpo etilib, uning hududi gullayotgan oazisga aylantirilgan.

Navoiy aeroporti hududida bir kecha-kunduzda 300 tonna yukka ishlov beruvchi omborlarning ish faoliyati taʼminlandi. Bir qator aeroportlar infratuzilmasi yangilandi. Jahon standartlariga javob beradigan aeronavigatsiya qurilmalari keltirib oʻrnatildi. Hozirgi kunda “Oʻzbekiston havo yoʻllari” milliy aviakompaniyasi 20 dan ortiq mamlakatning 45 dan ortiq aeroportiga muntazam parvozlarni amalga oshirib kelmoqda.

“TERMIZ” Xalqaro aeroporti. Xalqaro Termiz aeroporti "Oʻzbekiston havo yoʻllari" Milliy aviakompaniyasi tarkibiy qismiga kiradi. U bir soatda 100ta yoʻlovchiga xizmat koʻrsatish imkoniyatiga ega. Aeroport kunu-tun ishlab, sharq va gʻarbda ishlab chiqarilgan turli rusumdagi havo kemalarini (A-310, Boeing-737, 747, 757, 767, RJ-85) hamda vertolyotlarni qabul qiladi.

“BUXORO” xalqaro aeroporti 1997 yilda chet ellik sayyohlarga moʻljallanib qurilgan zamonaviy aerovokzal soatiga 150 yoʻlovchini qabul qilish imkoniyatiga ega. Zamonaviy uskunalar bilan jihozlangan uchib kelish va ketish hamda keng kutish zallari, bufet, doʻkon, tibbiy xizmat koʻrsatish shahobchasi, yuk saqlash kameralari yoʻlovchilar xizmatida. «Buxoro» xalqaro aeroporti gʻarbda va sharqda ishlab chiqarilgan barcha rusumdagi havo kemalarini (Yak-40, An-24, Boeing -767/757/747) qabul qilish imkoniyatiga ega.

“NAMANGAN” aeroporti. Fargʻona vodiysining shimolisharqiy qismida 1 million 862 ming aholiga ega Namangan viloyati joylashgan. U yirik sanoat mintaqasi boʻlib, neft, tilla, mis, qoʻrgʻoshin, kvarts va surma konlariga boy. Bu yerda katta mashinasozlik korxonalari, avtomobillarni taʼmirlovchi sexlar, ximiya zavodlari

faoliyat ko'rsatadi. Paxta va ipak tolasi, charm mahsulotlarini ishlab chiqarish ham yo'lga qo'yilgan. Xalq hunarmandchiligi rivojlanib, chet el investitsiyalari jalb etilgan bir necha korxonalar faoliyat ko'rsatayapti. Aviatsiya infratuzilmasi ham rivojlangan.

Namangan aeroporti kun-u tun xizmat ko'rsatib, «O'zbekiston havo yo'llari» Milliy aviakompaniyasi hamda MDH davlatlari kemalari uchun «zaxira» aeroportri vazifasini o'taydi. Namangan aeroportidan texnik jihatdan yordam beruvchi aeroport sifatida foydalanish mumkin. Bu yerda havo kemalariga yer ustida xizmat ko'rsatishning barcha turlari, yo'lovchi va yuk tashuvlariga tijoriy xizmat ko'rsatish va unga taalluqli qo'shimcha xizmatlar ham amalga oshiriladi.

Boing-767/757, A-310, Il-62, Il-76TD, TU-154, RJ-85 hamda boshqa rusumli havo kemalari qabul qilinadi. Aerovokzal soatiga 200 yo'lovchiga xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega. Hozirgi paytda «Namangan» aeroportidan Toshkent, Moskva, Sankt-Peterburg shaharlariga qatnovlar amalga oshiriladi. Bu yerda «Gromov Eyr» va «Uralskiye avialinii» aviakompaniyalari havo kemalariga xizmat ko'rsatiladi. Oxirgi yillarda yo'lovchilar oqimi ko'payib borayapti. 2004- yilda 11412 yo'lovchi jo'natilgan bo'lsa 2005-yilning birinchi yarmida 11706 yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi.

Aeroport shahar markazidan 12 kilometr uzoqda joylashgan bo'lib, yo'nalish taksilari xizmat ko'rsatadi. Hozir yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishni zamonaviy talablar va «O'zbekiston havo yo'llari» nufuziga taalluqli darajaga ko'tarish maqsadida aerovokzal majmuasi qayta ta'mirlanayapti.

»NUKUS» aeroporti. «Nukus» aeroporti – Qoraqalpog'iston respublikasi «havo darvozasi»dir». Bu yerdan har kuni Toshkent shahri, viloyat markazlari, Moskva va MDHning boshqa shaharlariga 20 dan ortiq muntazam qatnovlar amalga oshiriladi. Aeroport «O'zbekiston havo yo'llari» aviakompaniyasi foydalanayotgan barcha havo kemalarini qabul qiladi. Qayta ta'mirlashning birinchi bosqichi amalga oshirilgandan so'ng o'zgacha qiyofaga ega bo'ldi. Havo aloqalari agentliklari, rasmiy delegatsiyalarga xizmat ko'rsatish zali binosini o'z ichiga olgan yangi aerovokzal majmuasi qurib bitirildi. Tekshiruv-nazorat punkti binolari ham qurilib, ishga tushirildi. Havo kemalaridan muntazam va xavfsiz foydalanishni ta'minlovchi, IKAO standartlariga mos zamonaviy uskunalar o'rnatildi. Barcha xizmatlar yo'lovchilar ixtiyorida. Yana bir terminalning ishga tushirilishi, aeroport yonida mehmonxona qurilishi, aviatransport texnikasini bosqichma-bosqich almashtirish rejalashtirilgan. Barcha tadbirlar «Nukus» aeroporti yaqin kelajakda «xalqaro» maqomga ega bo'lib, chet el aviakompaniyalari samolyotlarini qabul qilish imkoniyatiga omil yaratadi.

«FARG'ONA» aeroporti. Aeroport 1938-yilda qurilgan. U bugungi kunda «O'zbekiston havo yo'llari» Milliy aviakompaniyasi foydalanayotgan barcha havo kemalariga xizmat ko'rsatadi. «Farg'ona» aeroportidan Toshkent, Samarqand, Nukus, Moskva, Qozonga muntazam qatnovlar, boshqa shaharlarga esa tijoriy talablarga asosan qatnovlar amalga oshiriladi. Qabul qilingan umumaviatsiya standartlariga binoan yo'lovchilarga: bilet sotish va bronlash, qatnovlarga ro'yxatdan o'tkazish kabi xizmatlar ko'rsatiladi. O'rnatilgan zamonaviy uskunalar bojxona va chegara nazoratidan o'tish jarayonini tezlashtiradi. Zalda valyuta almashtirish punkti, bufet, yodgorliklar kioski, pochta hamda alohida binoda joylashgan VIP-klass yo'lovchilariga xizmat ko'rsatish zallari mavjud. «Farg'ona» aeroporti kelgusida «xalqaro» maqomiga ega bo'lish istiqboliga ega.

«ANDIJON» aeroporti. Andijon viloyati O‘zbekiston iqtisodiyotida muhim ahamiyatga ega, rivojlangan mintaqalardan biridir. U Farg‘ona vodiysining sharqiy qismida 4,2 ming kv. km joyni egallab, O‘zbekistonning Farg‘ona va Namangan viloyati, Qirg‘izistonning O‘sh va Jalolobod viloyati bilan chegaradosh. Andijon viloyatida 2 million 500 ming aholi istiqomat qiladi. Bu yerda 160 ta yirik sanoat, 281 ta qishloq xo‘jalik mahsulotlarini qayta ishlash korxonalari hamda 7,0 mingdan ortiq fermer xo‘jaliklari mavjud. Asaka shahrida O‘zbekiston avtomobil sanoati flagmani «O‘zDEUavto» zavodi va Janubiy Koreya bilan bir qator qo‘shma korxonalar, «Elektroapparat», vagonta‘mirlash, mashinasozlik zavodlari, «Andijon», «Polvontosh», «Xo‘jaobod» neft sanoati korxonalari faoliyat ko‘rsatayapti. Yildan yilga qurilish ishlari hajmi ortib borayapti.

Andijon viloyati iqtisodiyotining yuqori rivojlangani, ishlab chiqarish va kapitalning bir joyda to‘plangani, aholining faolligi respublikamiz boshqa viloyatlari hamda qo‘shni hududlar, Markaziy Osiyo va chet el mamlakatlariga transport aloqalariga, aviatashuvlarga ehtiyojni belgilaydi.

»Andijon» aeroporti «O‘zbekiston havo yo‘llari» Milliy aviakompaniyasi tarkibiy qismlaridan biridir. Aerovokzal majmuasi soatiga 250-300 yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatish imkoniyatiga ega. Aeroport turli rusumdagi havo kemalari – Boeing 757-200, Tu-154, RJ-85, IL-114, An-24, Yak-40, An-12, IL-76 yuk kemalari va 3-4 klass samolyotlarini qabul qiladi.

Andijondan muntazam va buyurtma qatnovlar hamda mahalliy va xalqaro (MDH) yo‘nalishlarda, xususan Moskva, Novosibirsk, Tyumen, Omsk, Toshkentga yuk tashuvlari amalga oshiriladi. 2005-yilning birinchi yarmida 11,5 mingdan ortiq yo‘lovchi tashildi.

Yo‘lovchi va mijozlarga xizmat ko‘rsatish uchun aeroportda:

- yo‘lovchilar uchun kutish zali;
- tranzit yo‘lovchilar uchun kutish zali;
- xalqaro yo‘nalishlar (MDH) yo‘lovchilari uchun kelish va ketish zali;
- VIP zal;
- ona va bola xonasi;
- tibbiyot punkti;
- valuta almashtirish punkti;
- bar;
- chegara va bojxona, aviatsiya xavfsizligi xizmatlari mavjud.

Aeroport viloyat markazi, shaharda joylashgan bo‘lib, avtobus va xususiy taksi yo‘lovchilar xizmatida.

“Andijon” aeroporti bosqichma-bosqich zamonaviylashtirish va ta‘mirlash reja loyihasiga kiritilgan. Aeroportni yangilash bo‘yicha ishlarning bir qismi amalga oshirildi. Havodagi harakatni boshqarish xizmatining yangi binosi, o‘t o‘chirish deposi, aerovokzal majmuasi interyeri ta‘mirlanib, yangi VIP zal ochildi, havo kemalariga xizmat ko‘rsatadigan maxsus texnika va transport vositalari olindi. Keyingi bosqichda aeronavigatsiya tizimi va meteorologiya uskunalarini zamonaviylashtirish, HHB dispetcherlari uchun avtomatlashtirilgan ish joylari, eskirgan yorug‘lik signal jihozlarini yangilash hamda HHB obyektlarini elektr bilan ta‘minlash tizimini, qo‘riqlash xizmati binosi va aerodrom ustki qoplamasini ta‘mirlash ko‘zlangan. Bu

parvozlar xavfsizligi ta'minlash hamda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish darajasini xalqaro standartlarga yaqinlashtirishga imkoniyat yaratadi.

6. "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 mumkin. 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 minut 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" reyslarida chekilmaydi. Homilador ayollarga tug'ishdan oldingi oxirgi to'rt hafta ichida uchish tavsiya etilmaydi. Ammo uchishni kechga surish mumkin bo'lmasa, ayolda vrachdan 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 mumkin. 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'ralaji. Unda OVIR bergan pasport ham bo'lishi lozim. Pasportga chegaradan kesib o'tilganligini tasdiqlovchi shtamp bosiladi.

Tayanch iboralar: reys, tarif, katering, chastota, ro'yxatga olish, nazorat, bojxona nazorati, imtiyozli tarif, transport vositasi, parom, yaxta, kater, deltaplan, taxograf, kupe, platskart, ekspress, charter, kruiz, flot, paluba, tranzit.

Мавзу бўйича nazorat savollari:

1. «O'zbekiston Havo Yo'llari» MAK qachon tashkil topgan?
2. Aviakompaniyaning asosiy faoliyat turlarini sanab bering?
3. MAKning samolyotlar parki haqida gapirib bering?
4. MAK samolyoti bortiga ro'yxatdan o'tkazish tartibi qanday?
5. MAKda qanday tariflar mavjud?
6. MAKning xalqaro aloqalari?
7. MAK qaysi davlatlarga xalqaro reyslarni amalga oshiradi?
8. MAKning xalqaro aeroportlariga tavsif bering.

Мавзу бўйича саволлар:

1. Бугунги МАК таркибига нечта ташкилот киради?
А) 7 та
Б) 6 та
В) 4та
Г) 8 та
2. Қачон Лондонга биринчи рейс амалга оширилган?
А) 1993 йил
Б) 1994 йил
В) 1995 йил
Г) 1996 йил
3. Қачон Тошкент биринчи марта А-310 аэробусини қабул қилган?
А) 1993 йил
Б) 1994 йил
В) 1995 йил
Г) 1996 йил
4. Қачон МАК авиакомпания Авиация хавфсизлиги Халқаро Фондининг нуфузли Дипломи билан тақдирланади?
А) 1997 йил
Б) 1994 йил

В) 1995 йил

Г) 1996 йил

5. Қачон Тошкент – Осака янги халқаро рейси очилди?

А) 2001 йил

Б) 2002 йил

В) 2003 йил

Г) 2004 йил

7-Mavzu: TURISTLARGA AVTOTRANSPORT VOSITALARIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

1. Harakatlanadigan tarkib tasnifi.
2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi.
3. Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi.

1. 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 ob'yektlariga eltish uchun mo'ljallangan avtobuslar va sh.k.) farqlanadi. Mazkur avtobuslarning sig'imi, shinamlik 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.

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.

Qavatlar 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 akkumulyator 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 zonalarida 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, garderoab, **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;
- ventilyatsiya 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'imga hajmining hamda qo'l yuki uchun tokchalarning kattaligi;
- avtobus muzlatgich, tualet, 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.

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'liqlik pech, qaynoq va chanqovbosdi ichimliklar uchun dozator, oldindan tayyorlangan taomlar uchun termoshkaf bor. Yo'lovchilar mashrut 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, bordan 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, YEning 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, YEning 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.

3. Chet elda 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. U 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 narxлари deyarli bir xil, ammo avtomobillarni ijaraga berish qoidaları farq qilishi mumkin. **Ijaraga avtomobil olish uchun** avtomobillarni ijaraga beruvchi muayyan kompaniyaning mahalliy vakolatxonasiga bevosita, turistik firma 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 tarif 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, Fransiya 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, tariflar 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 avariya 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 oqibatlariga sabab bo'lishi mumkin.

Transport vositasini ijaraga olish shartnomasini rasmiylashtirishda uning tashqi ko'rinishiga, chunonchi: tiralgan, 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 asboblarda tezlik oshgan holda qoidabuzarni suratga oladi, bunda kadrda 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, Gresiya, Turkiya va b.)da quyidagilar jiddiy qoidabuzarlik hisoblanadi: xavfsizlik kamarini taqmagalik (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 signaliga 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 firmalarni bilasiz?
6. Avtomobilni ijaraga olish shartnomasini rasmiylashtirish uchun qaysi hujjatlar zarur?

Мавзу бўйича тест саволлар:

1. Автобуслар қайси белгисига қараб ажратилган: умумий фойдаланиладиган автобуслар, туристик-экскурсия автобуслари ва махсус автобуслар?
А) Ташиш вазифасига қараб
Б) Худудий белгига қараб
В) Ўринлар сонига кўра
Г) Қаватлари сонига қараб
2. Кичкина сигимли автобусларни топинг?
А) УАЗ, РАФ, «Газель»
Б) КАВЗ ва ПАЗ
В) ЛАЗ ва МАРЗ
Г) «Bova», DAF, «Ikarus»,
3. Электромобилли автобус номини топинг?
А) «Корнет»
Б) «Газель»
В) «Ikarus»
Г) «Bova»
4. «2 юлдузли» автобусларга қандай талаблар қўйилган?
А) Қисқа масофаларга ички ва халқаро туризмни амалга оширишда иштирок этувчи транспорт воситалари тоифасига мансубдир
Б) шаҳар билан таништириш экскурсиялари ҳамда маҳаллий экскурсиялар ўтказиш учун мўлжалланган халқаро классга мансуб автобуслар
В) узок масофага ва узок муддатли туристик маршрутларда фойдаланилади
Г) Махсус хизматлар мавжуд автобуслар
5. Автомобилларни ижарага бериш ғояси XX аср бошида қаерда пайдо бўлган?
А) АҚШда

- Б) Европада
- В) Россияда
- Г) Осиёда

8-MAVZU: TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

Reja:

1. Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.
2. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish.
3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish.
4. Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari.

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 turfirmalar va boshqa tashkilotlarga qiziqarli.

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'iy 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.

Turizmga berbout-charterdan ko'pincha kichik yelkanli kemalar – yaxtalarda sayohat qilishda foydalaniladi. Yaxtalarining 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.

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'ljall olsa-da, 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'i individual verandaga ega. Vision klassiga mansub 6 kemanding 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.

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. Kemanding 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'ri (kemanding 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).

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 iva 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.

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 kuzatuvizsiz kruizlarda ishtirok etishga qo'yilmaydi; maktab o'quvchilaridan iborat guruhlardan bronlashtirishga 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 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, basseymlar, poshlinasiz 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 garderoab, konditsioner, dush, tualet, televizor, fen, ichki telefon, ikkita karavot bo‘ladi. Oilaviy kayutlar, 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 Shvesiya 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.

3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko‘rsatish

Daryo va ko‘llar bo‘ylab sayohat ichki suv sistemalari 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 harid qilish va h.k. bilan o‘zi shug‘ullanadi. Kruizni shunday tashkil etish turistik firmalarga harajatlarni kamaytirish va tegishli 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 choynab 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 videonushalarini 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 harid 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 minut 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.

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 chiqariladi. 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 Holidays" firmalarini, Gollandiyaning OSS kompaniyasini, Gretsiyaning "Odyssey" va "Kosmos" firmalarini qayd etish mumkin. Turizm mazkur turining geografiyasi juda rang-barangdir. O'z jozibadorligi va suzishning xavfsizligiga ko'ra birinchi o'rinni Gresiya 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 kayutadan 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?

Мавзу бўйича тест саволлари:

1. Ҳозирги замон сув транспорти нечи турга бўлинади?
А) 2
Б) 3
В) 4
Г) 5
2. «Денгизда йўловчи ва юк ташиш тўғрисидаги Конвенция» 1974 йилда қаерда қабул қилинган?
А) Афинада
Б) Францияда
В) Германияда
Г) АҚШда
3. Халқаро денгиз ташкилоти – ИМО қачон тузилган?
А) 1958 йилда
Б) 1998 йилда
В) 1966 йилда
Г) 1987 йилда
4. «Денгизда инсон ҳаётини қўриқлаш тўғрисидаги халқаро Конвенция» қачон қабул қилинган?
А) 1974 йилда

- Б) 1988 йилда
 - В) 1967 йилда
 - Г) 1989 йилда
5. Тайм-чартер маъносини топинг?
- А) Кемани муайян муддатга фрахт қилиш
 - Б) Кемани экипажсиз фрахт қилиш
 - В) Автобусни муайян муддатга фрахт қилиш
 - Г) Автобусни экипажсиз фрахт қилиш

9-MAVZU: TURISTLARNI HAYVONLARDA TASHISH

Reja:

1. Turistlarni itlarda tashish.
2. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari.
3. Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon.
4. MDH va jahonning hayvonot bog'lari.

1. Turistlarni itlarda tashish

Sizlar bilan 3 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 guruhлари 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 sertifikatı 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 hollar (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.

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 3-ming 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 oriladi.

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 oqibatlariga 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 metr ga 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 5-mingyillikda 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‘isidan 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‘ichilik bilan shug‘ullanadi. Bug‘i podalari ularni

go'sht va teri bilan ta'minlaydi. Bug'ilar chana (narta)ni nafaqat qor bo'ylab, balki tundra o'tloqlari bo'ylab ham yaxshi tortadi. Bug'i — shimol xalqlari hayotining ajralmas tarkibiy qismi. Laplandiyada (Finlyandiya) podalarda 200 mingdan ortiq bug'i boqiladi.

Bug'idan ko'ngilochar tadbirlarda ham keng foydalaniladi. Mashhur fin Santa-Klausi turistlar bilan uchrashuvga albatta bug'i qo'shilgan chanada keladi. Ayni holda bug'i mashhur va e'tiborni tortuvchi razm bo'lib xizmat qiladi. Santa-Klaus bolalarga bug'ilarni 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'i 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'i 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 guruhlarini 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-mingyillik 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 aravalalar 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 tualardan 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 tualarda katta bosqichlar va o'tishlar ko'zda tutilgan.

Maxsus poyga tualari 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 tualari 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 va faqat fevralda jangga solinadi. Ular maxsus tanlab olinadi va tayyorlanadi, chiroyli yopqich va popuklar bilan bezalib, davraga olib chiqiladi. Turkklar uchun bu sevimli milliy ko'ngilochar tadbirlardan biri. Turistlar uni kam ko'radi, chunki fevral oyi 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.

3. Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon

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) ob‘ekti sifatida turistlarni qiziqtiradi. Zimbabvedda Viktoriya sharsharasidagi milliy parkda turistlarga Afrika fillarida safar taklif qilinadi. Bu qayiqlar, havo kemalari va vertolyotlardagi ekskursiya va sayrlarni, rafting va bangi-jumping 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.

4. MDH va jahonning hayvonot bog'lari

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 ob'ektini 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'avnlarning (mil. av. 2500 yil) qabrlarida duch kelish mumkin. Xitoyda imperator ayol Tanki (mil. av. 1150 yil) bug'ilarni 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 y.), Burbonlar oilasining aksariyat a'zolari o'z hayvonotxonalarini Versalda tashkil etganlar. Ayrim kolleksiyalarda 3000 tagacha hayvon bo'lgan. Amerikani istilo qilish chog'ida Kortés (1519 y.) 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 Madridda, 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 ochildi. 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 byudjeti 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 Vegafort 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 kuzatuv bilan va maxsus poyezdda tashrif 38,35 va 23,15 AQSH dollari. Zoologiya jamiyati a'zolari uchun kirish bepul. Turistik va ekskursiya 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, poyafzal, 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 sadra, 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 Novikov S.N.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 byudjetidan mablag' bilan ta'minlanadi. Hayvonot bog'ida sut emizuvchilar, 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 relefidan 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 yoʻlbarsi, Prjevalskiy oti va boshqalarni asrash va koʻpaytiril boʻyicha ilmiy ishlar olib boriladi. Hayvonot bogʻi hududida daraxtlar va butalarning 130 dan ortiq turi oʻsadi.

Hayvonot bogʻlari tashkil etishning maqsadi

Dastlab hayvonot bogʻlari biologiya va zoologiyani targʻib qilish, hayvonot olamining yangi va diqqatga sazovor nusxalarini namoyish etish maqsadida tashkil etilgan. Masalan, London Zoologiya jamiyati milliy hayvonot bogʻini tashkil etishda oʻz oldiga shu maqsadni qoʻygan edi. Shu narsa diqqatga sazovorki, hayvonot bogʻlari qoshida (ularning negizida) butun jahonga mashhur yirik ilmiy muassasalar faoliyat olib borgan. Ayrim hayvonot bogʻlari ilmiy-ommabop tematik jurnallar (tadqiqotlar) ham nashr etadi. Bunday nashrlar 100 yildan ortiq tarixga ega.

Bugungi kunda yovvoyi hayvonlarni volerlar, qafaslar, terrariumlar va boshqa joylarda saqlash ommaga namoyish etish maqsadida amalga oshiriladi. Maqsadga muvofiq tarzda hayvonot bogʻlari katta megapolislarda va turistik markazlarda tashkil etiladi.

Hayvonot bogʻlari tashkil etishning maʼrifiy maqsadlari ikkilamchi xususiyatga ega. Umumiy taʼlim maktablari dasturiga oʻquvchilarni hayvonot bogʻlarida saqlanayotgan hayvonlar bilan tanishtirish, maxsus oʻquv yurtlari dasturlariga esa talabalar bilan ilmiy ishlar olib borish kiritiladi. Ilmiy tibbiy tajribalar oʻtkazish uchun hayvonlarning ayrim turlari yetkazib berilishi ham mumkin. Hayvonot bogʻlarida turni saqlash yoki tiklash, kolleksiyani qoʻllab-quvvatlash, mazkur muhitga koʻnikkan hayvonlarni olish uchun hayvonlarni tutqunlikda urchitish va koʻpaytirish ishlari olib boriladi.

Shunday qilib, hayvonot bogʻlarining maqsadlarini quyidagicha taʼriflash mumkin:

birlamchi maqsadlar:

- maʼrifiy maqsadlar;
- koʻngilochar tadbirlar (oʻrgatilgan hayvonlar, qushlarning sirk tomoshalari) tashkil etish;
- oʻquv-uslubiy va maʼrifiy maqsadlar;
- oʻquv va ilmiy-amaliy maqsadlar;
- ilmiy maqsadlar;
- atrof muhitni muhofaza qilish;

ikkilamchi maqsadlar:

- turistik markaz tizimida turistik qiziqish obʼektini yaratish;
- tashrif buyuruvchilar (ekskursantlar va turistlar)dan infratuzilmaning boshqa obʼektlarida daromad olish;
- aholi uchun ish joylari tashkil etish (hayvonot bogʻi, attraksiyalar tizimi, sovgʻalar ishlab chiqarish korxonalari, transport xodimlari).

Hayvonot bogʻlarida sof tijorat maqsadlariga kamdan-kam hollarda, masalan, delfinariylarda ommaviy sirk tomoshalari tashkil etilganida erishiladi. Umuman olganda, bu maqsadlar ikkilamchi hisoblanadi.

Hayvonot bogʻlari tashkil etish va ularni saqlash ancha ogʻir va qimmat ish. Eng avvalo, katta maydon, qafaslar, qoʻtonlar, 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 harajatlarni 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?

Мавзу бўйича тест саволлари:

1. Ит қўшилган чаналарда сафари турлари бўйича қаерда кўпроқ туристлар ташриф буюришади?
А) Лапландияда
Б) Швецария
В) Португалия
Г) Норвегия
2. Дунёдаги барча мамлакатларда нечта от зотлари мавжуд?
А) 250 дан зиёд
Б) 100 дан зиёд
В) 200 дан зиёд
Г) 150 дан зиёд
3. Отнинг қайси тури болалар учун айниқса қизиқарли, болалар парклари томошалари тизимида кенг қўлланилади?
А) Пони
Б) йўртоқи
В) отлиқ турлар
Г) тезюар зотлари
4. Сақланиб қолган экипажларнинг аксарияти қаердаги кареталар музейи коллекциясида жамланган?
А) Лиссабон (Португалия)даги
Б) Париж (Франция)даги
В) Рим(Италия)даги

Г) Мадрид(Испания)даги

5. От минишни ўрганишнинг тўлиқ курси қанча вақт давом этади?

А) бир ёки икки ҳафта

Б) бир ой

В) Уч ҳафта

Г) Бир ёки икки ой

10-MAVZU. TURIZMDA TEMIR YO'L XIZMATLARINI TASHKIL ETISH.

Reja:

1. Mamlakatimizda temir yo'l transporti faoliyati.
2. Turistlarning temir yo'l xizmatlaridan foydalanishi.
3. Temir yo'l xizmatlari menejmenti.

1. 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 oktyabrda tuzilgan «Sayohatga shartnoma tuzish bo'yicha xalqaro konventsiya», 1921 yil 20 aprelda imzolangan «Tranzitning statusi va erkinligi haqidagi konventsiya», 1961 yildagi «Bern konventsiyasi» va boshqa ko'plab xalqaro meyoriy 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 rekonstruktsiya va modernizatsiya qilish kabi chora-tadbirlardir. Shuningdek, ushbu dasturda biz uchun va butun mintaqa uchun yangi bo'lgan yuqori tezlikda harakatlanadigan yo'lovchi poezdlar 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 Aktsiyadorlik Jamoasi "O'ztemiryo'lyo'lovchi"ga aylandi.

«O'ztemiryo'lyo'lovchi» OAJ temiryo'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 muomilalarini 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, Xorezm, Surxandaryo, 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;
- temiryo'l agentligi;
- turizm, reklama va marketing tadqiqotlar agentligi; mahalliy yo'nalishda yo'lovchilar tashishini tashkil qilish servis-ekspres filiali;
- davlatlararo yo'nalishi va kommertsiya 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 bulingan. Aksiya kapitali quyidagicha bo'lingan:

- «O'zbekiston temir yo'llari» DAK - 51%;
- jamoada mexnat 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 xolida 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 xarbiy 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-3» 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, tualet, 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 sung vokzal o'rta xisobda 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 xisobda 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 takomillashtirish;
- vagonlar parkini yangilash;
- yo'lovchilarga progressiv xizmat ko'rsatish sistemalarini kiritish;
- bozor konyunkturasi, xohish va talablarni inobatga olga holda qulay narx siyosatini olib borish;
- marketing tadqiqotlarni 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 vagonqurish zavodi hamkorlikda yig'ilgan vagonlar olindi; - 6 ta juda qulay 61 - 4441 modeli vagonlar «Registan» tezyurar elektropoezdi uchun.

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

Yangi va mustaqqil 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.

2. Turistlarning temir yo'l xizmatlaridan foydalanishi

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 qo'yidagilar 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;

-biletlarni 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 etkazib berish haqi ham kirishi mumkin. Qo'shimcha xizmatlarga (ovqat, ichimliklar, choyshab) alohida haq to'lanadi. Temir yo'l transportida xizmatning sifati poezdning shakli (pochta, yo'lovchi, tezyurar, firma poyezdlari) va joylashtirish klassiga (umumiy vagon, qattiq, yumshoq platskart, shuningdek I klass yotoq vagon) bog'liq.

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

Yevropada poyezdlar quyidagicha tasniflanadi:

TD – qita'lararo 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'lining xalqaro tashishlari aviatsiya bilan bimalol 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, tur baza 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 guruhlarining 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 guruhlarini 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 guruhlarining bir poyezddan boshqasiga o'tishlari ko'zda tutilsa, ularga tug'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 2ta 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 utirish 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'lik 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'iy nazar bir marta belgilangan miqdordagi komission yig'im to'lanadi.

Kuzgi, qishki va bahorgi ta'til vaqtida ya'ni 1 oktyabrdan 15 maygacha, o'quvchilar uchun turistik guruhlarini tashkil qilganda, temir yo'l o'quvchilarga yumshoq 4ta 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'kuv 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 oktyabrdan 15 may davr oralig'ida o'quvchilar uchun 50% chegirmali chipta olish uchun GURUHLI BUYURTMA

Stantsiya (vokzal) boshlig'iga _____
(nomi)

stantsiyamizgacha 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 boshkalar)

MUXR

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 xollari 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 oktyabrigacha berilishi kerak, temir yo'l bu buyurtmalarni TYVga GVTSGa kompbyuterga 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 kvitantsiyasi beriladi, joylar esa kompyuter xotirasida saqlanadi. Agar joyni band qilish uchun buyurtma tasdiqlanmasa. ular kompbyuter 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 turtasi 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 stantsiyasi kassalariga poyezd jo'nashidan 7 sutka oldin berilsa, ularga yo'l kira xaqining to'liq qiymati qaytariladi.

Agar foydalanilmagan chiptalar poyezd jo'nashidan 3-7 kun orasida qaytarib berilsa, u xolda yo'l kira xaqi qiymatining 90%i qaytarib beriladi, agar chipta poyezd junashiga 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 junashidan 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 xolda yo'l kira xaqining 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'l kira xaqining 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 gurux 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 schetida pretenzion tartibda amalga oshiriladi. Foydalanilmagan shahar atrofi chiptalari uchun pul qaytarib berilmaydi.

Yunalishda 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 turfirmaga 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) etarli 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'ngil ochar 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 temiryo'l tarmog'i qurilishini nihoyasiga yetkazish, Maroqand - Qarshi va Qarshi - Termiz yo'nalishi bo'yicha strategik ahamiyatga ega bo'lgan temiryo'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 temiryo'l uchastkasida O'rta Osiyoda birinchi bor bunyod etiladigan tezyurar temiryo'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.

Tayanch iboralar: йўл, хавфсизлиг, хизмат кўсатиш, poyezd, Vokzal.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. Ўзбекистонда туризмни ривожлантиришда Темир йўлнинг ўрни;
2. Темир йўлда туристларга хизмат кўсатишни ташкел этиш;
3. Темир йўлда туристлар хавфсизлигини тaминлаш.

Мавзу бўйича тест саволлари:

1. Темир йўл транспорти ҳақида қонун қачон қабул қилинган?
А) 1999 йил 15 апрелда
Б) 1993 йил 14 апрелда
В) 1998 йил 14 апрелда
Г) 1994 йил 14 апрелда
2. “Ўзтемирйўл йўловчи” қачон ташкил топган?
А) 1997 йил 31 декабрда
Б) 1998 йил 31 декабрда
В) 1996 йил 31 декабрда
Г) 1995 йил 31 декабрда
3. “Ўзтемирйўл йўловчи” ташкилоти нечта минтақавий филиаллардан иборат ?
А) 7 та
Б) 6 та
В) 4 та
Г) 2 та
4. Жойларни банд қилишга буюртмаларни қабул қилиш поезд жўнатилишидан қанча вақт олдин бажарилади?
А) 45 сутка олдин
Б) 24 сутка олдин
В) 12 сутка олдин
Г) 54 сутка олдин
5. Ўзбекистонда темир йўлни електриштириш нечанчи йилдан бошланган?
А) 1971 йил
Б) 1991 йил
В) 2000 йил
Г) 1950 йил

11-MAVZU: TRANSFER XIZMATLARINI AMALGA OSHIRISH JARAYONIDA XAVFSIZLIKNI TA'MINLASH

Reja:

1. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash
2. Turistlarni sug'urtalash
3. Turizmدا xavfsizlikning boshqa masalalari

1. 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 mamlakatlariга 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'lishi 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 nuqtai nazaridan ancha xavfsiz qilish imkonini beradi.

Buklet mualliflari sayohatga chiqishdan oldin eng avvalo tanlangan joyning iqlim sharoiti haqida ma'lumotlar olishni maslahat beradi. Bu sharoit turistga tibbiy ko'rsatmalar nuqtai 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 vrachni 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.

2. 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 jihatida kompensatsiya qilinadi – mijoz o'z organizmiga yetkazilgan zarar uchun tovon puli oladi. Ayrim hollarda tovon puli miqdori haqiqiy xarajatlardan ko'p bo'ladi.

Turistik 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;
- turistik 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 harid 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.

Turistik 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 sanksiyalari;
- firmaning bankrotga uchrashi;
- bojxona qonunlarini, valyutali tartibga solish, pasport nazorati va boshqa bojxona rasmiyatchiligining o'zgarishi;
- fors-major harakteriga 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 harajatlarnigina 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 – sugʻurta badali miqdori (sugʻurta badali miqdori qancha koʻp boʻlsa, sugʻurta tovonni summasi ham shuncha koʻp boʻladi).

Ikkinchi omil – 60 yoshdan katta kishilar sugʻurta badalini tarifning ikki baravari miqdorida kiritadi.

Uchinchi omil – xavf-xatar bilan bogʻliq odamlar: uchuvchilar, dengizchilar, sportchilar, yuk avtomobillari haydovchilari odatda belgilanganidan ortiq miqdorda sugʻurta badali kiritadilar.

Bolalarga skidkalar, qoida tariqasida, nazarda tutilmaydi, ayrim kompaniyalar 2-3 yoshdan kichik bolalarni umuman sugʻurta qilmaydi.

Ayrim firmalar qimmatbaho buyumlarni sugʻurta qiladi. Katta turistik guruhlarga sugʻurta yakka tartibda sayohat qiluvchilarga qaraganda arzon tushadi. Tibbiy xizmatlar juda qimmat mamlakatlarning elchixonalari 30 ming dollardan kam miqdorga sugʻurtalangan turistga viza bermasligi mumkin. AQSH, Kanada, Yaponiya, Isroil, Germaniya va Avstriyaga safar qiluvchi turist mana shunday sugʻurtaga ega boʻlishi kerak.

Boshqa mamlakatda safar qilish vaqtida turist bilan vrachga murojaat etishni taqozo etuvchi yoki bagajning yoʻqolishi bilan bogʻliq «sugʻurta hodisasi» roʻy bergan hollarda turist sugʻurta polisida koʻrsatilgan telefon raqami boʻyicha sim qoqishi, sugʻurta polisi raqamini hamda oʻzi bilan aloqa bogʻlash mumkin boʻlgan telefon raqamini, shuningdek hodisa tafsilotlarini maʼlum qilishi lozim. Bunda vrach yozib bergan dori-darmonlar bilan bogʻliq harajatlargina qoplanishi toʻgʻrisida turistni ogohlantirish zarur. Chet elga oʻz avtomobilida safar qilish «Yashil karta» (Sharqiy Yevropa mamlakatlarida – «Koʻk karta») deb ataladigan alohida sugʻurta polisi bilan rasmiylashtiriladi. Mazkur sugʻurta polisi «Yashil karta» toʻgʻrisidagi shartnomani imzolagan davlatlar, yaʼni deyarli butun Yevropa va ayrim Sharq mamlakatlari hududida amal qiladi. Mazkur hujjatsiz turist bu mamlakatlarga qoʻyilmaydi.

Sayohatchilarni sugʻurtalashning asosiy turlarini AQShning «Travel guard gold Int» kompaniyasi misolida koʻrib chiqamiz. Mazkur kompaniya sugʻurta badali tarifining uch variantiga ega boʻlib, ular turistlarga har xil imkoniyatlar beradi.

1-variant, sugʻurtalovchilarning fikricha, narxi 200 dollargacha va muddati 8 kungacha boʻlgan turlar uchun moʻljallangan. Sugʻurta 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 qoʻshimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq toʻlaydi. Bu variant turist sayohat qilishdan voz kechgan, ijaraga olingan mashinasi taʼmirlangan, tan jarohati olgan va vafot etgan hollarda sugʻurta puli olish imkonini beradi.

2-variant narxi 400 dollargacha va muddati 15 kungacha boʻlgan turlar uchun moʻljallangan. Sugʻurta 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 qoʻshimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan shaq toʻlaydi. Bu variant koʻproq miqdorda sugʻurta puli olish imkonini beradi.

3-variant narxi 400 dollardan katta turistik safarlar va sayohatlar uchun moʻljallangan. Sugʻurta badali miqdori turistik safar umumiy bahosining 8% miqdorida belgilanadi. Bu variant 1 va 2-variantlarda koʻrsatilgan sugʻurta 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 «Ameriken ekspress», «Viza», «Dayners» va «Yevrokard/Masterkard» kartochkalari taklif qiladi.

«American express» ikkita kartochka: «yashil» va «tilla» kartochkalarni taklif qiladi.

«Yashil» 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.

«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: «evrokard/masterkard» va «gold/masterkard» kartochkalarini taklif qiladi. Birinchi kartochka bo'yicha tibbiy xizmat harajatlari miqdori 70 ming FRF, butun sayohatning sug'urta miqdori – 600 ming FRF. «Gold/masterkard» kartochkasi mijozlarni 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 harajatlar 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 harid 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.

3. Turizmda xavfsizlikning boshqa 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.

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 to'lovini qanday to'lanadi ?

Мавзу бўйича тест саволлар:

1. Суғурталаш нечи хил бўлади?
А) 2 хил
Б) 3хил
В) 4 хил
Г) 5 хил
2. Чет элга ўз автомобилида сафар қилиш қандай суғурта полиси билан расмийлаштирилади?
А) «Яшил карта»
Б) «Қизил карта»
В) «Сариқ карта»
Г) «Тўқ карта»
3. Қандай карточка, сафар чиптаси карточка бўйича харид қилинган ҳолларда, ўлим ёки ногиронлик ҳолатида 1 млн. француз франки (FRF) миқдорида суғурта пули тўлайди. Қўшимча тарзда тиббий хизматлар кўрсатиш имкониятини ҳам суғурталаш мумкин. Бу хизмат баҳоси – 450 FRF?
А) «Яшил карта»
Б) «Қизил карта»
В) «Сариқ карта»
Г) «Тўқ карта»

4. Қандай карточка суғурта суммасини 2 млн. FRFга баҳолайди ва фуқаролик мажбурияти, саёҳат харажатлари, багаж, тиббий, техник ва юридик ёрдамни ҳамда турист жиноят содир этган тақдирда тўланиши мумкин бўлган гаров пулини ўз ичига олади. Тиббий хизмат харажатлари миқдори – 25 минг FRF?

А) «Тилла карта»

Б) «Яшил карта»

В) «Қизил карта»

Г) «Сариқ карта»

5. Қачон «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклашда Ўзбекистон Республикаси иштирокини авж олдириш ва республикада Халқаро туризмни ривожлантириш борасидаги чора-тадбирлар тўғрисида»ги Фармон қабул қилинган?

А) 1995-йил 2-июндаги

Б) 1996 йил 5 июнь

В) 1997 йил 3 август

Г) 1998 йил 7 сентябрь

12-MAVZU. «BUYUK IPAK YO`LI» DAGI XIZMAT KO`RSATISH JARAYONLARINING RIVOJLANISHI

Reja:

1. «Buyuk Ipak Yuli»ning shakllanishi, rivojlanishi, tarmoqlari va ahamiyati
2. Buyuk Ipak Yo`lidagi transport vositalarining ahamiyati
3. Savdo sohasi transport vositalarining turlari

1. «Buyuk Ipak Yo`li»ning shakllanishi, rivojlanishi, tarmoqlari va ahamiyati

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 axoli vohalardagi o`troq aholi bilan uzaro aloqalarni bronza davriga kelib yanada rivojlantiradilar. Tarixiy adabiyotlardan ma`lum bo`lishicha, Buyuk Ipak yo`li tashkil topmasdan ancha ilgariyoq Qadimgi Shark va Urta 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 ahmoniylarining yo`li bo`lib, bu yo`lning bir tarmog`i mil. avv. VI—IV asrlarda kichik Osiyo shaharlarini hamda O`rtayer 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 Urta 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'rtayer 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.

**ЖАНУБИЙ ЎЗБЕКИСТОНДАГИ
БУЮК ИПАК ЙЎЛИНИНГ
ТУРИСТИК МАРШРУТЛАРИ**

ШАРТЛИ БЕЛГИЛАР

- Буюк ипак йўли тармоқлари
- Тош девор ва назорат қўрғонлари қолдиқлари
- Б Кадимий божхона қолдиқлари
- К Карвон саройлар уринлари
- Д Диназавр излари
- Г Ғорлар
- М Музлик кўли
- Т Темир дарвоза
- Л Назорат минораси
- О Оқтепа тепалиги керамика қолдиқлари билан
- С Сардоба
- Қ Қудуқлар

Масштаб 1: 500000

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 yuli 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.

122

yuborishlari, bir-birlariga har xil sovg'alar in'om etishlari an'anaga aylandi. Savdo-sotik 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 yulning oxirigacha bormas edilar. O'rta Osiyo viloyatlari bu yo'lning o'rtasida joylashganligi sababli savdogarlar Xorazm, Samarkand, Termiz va boshqa hududlarda o'z mollarini sotib, mahalliy mahsulotlarni xarid qilar edilar. O'rta asrlar O'rta Osiyo bozorlarida chetdan keltirilgan ko'plab maxsulotlar 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 xalklarining keng miqyosidagi o'zaro madaniy va iqtisodiy aloqalari tarixida katta ahamiyatga ega bo'ldi. Bu yo'l orqali aloqalar qilgan qadimgi xalklarning o'zaro hamkorlik, almashinuv va madaniyatlarining boyib borishi, tinchlik va taraqqiyot uchun asos bo'lib xizmat qildi. O'zbekiston hududlari bu yo'lning chorrasida 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 buldi. 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'lga aylantirishdan iboratdir.

2. Buyuk Ipak Yo'lidagi transport vositalarining ahamiyati

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, chinini, jun, xom ashyolar 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 oktyabr oyida Birlashgan Millatlar Tashkiloti va uning nufuzli tashkiloti YUNESKO ishtirokida O'zbekistonda Jaxon 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 oktyabrida 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.

3. Savdo sohasi transport vositalarining turlari

Ayni paytda yurtimizda transport kommunikatsiya tizimini rivojlantirish masalasiga respublikamizni jadal tarraqiy toptirishning asosiy sharti va mezon 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.

Tayanch iboralar: Savdo sohasi, «Buyuk Ipak Yo'li»ning shakllanishi, rivojlanishi, tarmoqlari.

Mustaqil nazorat qilish uchun topshiriq va savollar:

1. «Buyuk Ipak Yuli»ning келиб чиқиш тарихи?
2. «Buyuk Ipak Yuli»ning туристик ресурслари?
3. «Buyuk Ipak Yuli»ning туризмда тутган урни?
4. «Buyuk Ipak Yuli»да хизматларни ташкел этиш?

1. Қачон Ипак йўли бўйлаб туризм фаолиятини тиклаш ва ривожлантиришга қаратилган Самарканд Декларацияси қабул қилинади?

*1994 йилнинг октябрида

1995 йилнинг феврилида

1997 йилнинг сентябрида

1998 йилнинг апрелида

2. ЮНЕСКО қошидаги Умумжаҳон туристик ташкилотининг бош котиби ким ?

*Талеб Рифаи

3. Буюк Ипак Йўлининг маркази қаер?

*Самарқанд

МУНДАРИЖА

1-Mavzu. «Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishni tashkil qilish» kursining mazmuni, uning maqsadi va vazifalari.	
2-Mavzu. Transport xizmatlarining o'ziga xos xususiyatlari	
3-Mavzu. Turistlarga havo transportida xizmat ko'rsatish xususiyatlari	
4-Mavzu. Aviachipta aviatashish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat sifatida	
5-Mavzu. Havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari	
6-Mavzu. «O'zbekiston havo yo'llari» milliy aviakompaniyasida yo'lovchilar tashish	
7-Mavzu. Turistlarga avtotransport vositalarida xizmat ko'rsatish	
8-Mavzu. Turistlarga suv transportida xizmat ko'rsatish	
9-Mavzu. Turistlarni hayvonlarda tashish	
10-Mavzu. Turizmدا temir yo'l xizmatlarini tashkil etish	
11-Mavzu. Transfer xizmatlarini amalga oshirish jarayonida xavfsizlikni ta'minlash	
12-Mavzu. «Buyuk Ipak yo'li» dagi xizmat ko'rsatish jarayonlarining rivojlanishi	

Фойдаланилган адабиётлар

I. O‘zbekiston Respublikasi qonunlari;

1. “Turizm to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasining Qonuni. O‘zbekistonning yangi qonunlari.-T.: Adolat, 2000, 131-140 b.

II. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmonlari va Qarorlari;

1. “O‘zbekturizm” MKsining tashkil topishi to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni // “Xalq so‘zi”, 1992 yil 27 iyul.
2. O‘zbekistonda turizmni rivojlantirishning 2005 yilgacha bo‘lgan davlat dasturi. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti I.Karimovning 15.04.1999 yildagi PF-№2286 farmoni. //Xalqso‘zi, №74. 1999. 16 aprel
3. «Buyuk Ipak Yo‘lini qayta tiklashda O‘zbekiston Respublikasining ishtirokini avj oldirish va respublikada xalqaro turizmni rivojlantirish borasidagi chora-tadbirlar to‘g‘risida» O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 1995 yil 2 iyundagi PF-1162-sonli qarori.
4. Ўзбекистонда туризмни ривожлантиришнинг 2010 йилгача булган давлат дастури Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А.Каримовнинг 15.04.2006 йилдаги ПФ-№2286 фармони – “Халк сўзи”, №74, 16 апрел.

III. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarorlari;

1. “Turistik tashkilotlarning faoliyatini takomillashtirish to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining № 346 sonli 8 avgustda qabul qilingan Farmoyishi. // “Xalq so‘zi” gazetasi, 1998 yil 9 avgust.

IV. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A. Karimovning ma’ruzalari va asarlari;

1. Karimov I.A. Obod va ozod vatan, erkin va farovon hayot pirovard maqsadimiz.Toshkent, ”O‘zbekiston”,2000,-232 b.
2. I.Karimov. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O‘zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo‘llari va choralari. –T.: O‘zbekiston, 2009 y.
3. 2012 yil vatanimiz taraqqiyotini yangi bosqichga ko‘taradigan yil bo‘ladi. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning 2011 yilning asosiy yakunlari va 2012 yilda O‘zbekistonni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning ustuvor yo‘nalashlarga bag‘ishlangan Vazirlar Mahkamasining majlisidagi ma’ruzasi. // Xalq so‘zi, 2012 yil 20 yanvar.
4. Spravochnik po mejdunarodnim avtomobilnim perevozkam. – M., 2000.
5. Gulyayev V.G. Organizatsiya turistskix perevozok: Uchebnoye posobiye. M., 2001.
6. Yeliseeva B.P. Vozdushnie perevozki: Normativnie akti. – M., 2001.
7. Spirin I.V. Transportnoye pravo: Uchebnik. – M., 2001.
8. Choban Yu.M. Avtotransportnie perevozki i pravo. – SPb., 2001.
9. Kvartalnov V.A. Menedjment turizma. Turizm kak vid deyatelnosti: Uchebnik. – M., 2001
10. Birjakov M.B., Nikiforov V.I. Industriya turizma: Perevozki. Uchebnoye posobiye. – SPb., 2001.
11. Gulyayev V.G. Turistskiye perevozki: Uchebnoye posobiye. – M., 2003.
12. Aleksandrova A.Yu. Mejdunarodniy turizm: Uchebnik. – M., Aspekt Press, 2004.

13. Osipova O.Ya. Transportnoye obslujivaniye turistov: Uchebnoye posobiye. M., 2004. – 365 s.
14. Osipova O.Ya. Transportnoye obslujivaniye turistov: Uchebnoye posobiye. M., 2004. – 365 s.
15. Tuxliyev I.S. va бошқалар «Turizm asoslari» Дарслик. – Тошкент.: 2014 у.
16. Хошимов М. Буюк Ипак Йўлининг жанубий Ўзбекистондаги тармоқлари Туристик буклет Самарқанд – 2014.
17. **Интернет - сайтлари**
www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru