O.H. HAMIDOV

TRANSPORT SERVISINI TASHKIL ETISH

338.24
H 24

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

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

Kafedra

O.H. HAMIDOV

TRANSPORT SERVISINI TASHKIL ETISH

O`quv qo`llanma

O`zbekiston Respublikasi Oliy va o`rta maxsus, kasb-hunar ta'limi o`quv-metodik birlashmalari faoliyatini Muvofiqlashtiruvchi Kengash tomonidan 5810100 - Turizm, 5810300 – Servis (turizm), 5811700 – Servis (turizm va mehmonxona xo`jaligi) yo`nalishlari talabalari uchun o`quv qo`llanma sifatida tavsiya etilgan

TDIU
kutubxonasi
h/v 839263
e/3

TOSHKENT – IQTISODIYOT - 2012

Н-24

UDK 338.48
BBK: 75.81

Hamidov O.X. Transport servisini tashkil etish: O`quv qo`llanma. –T.: Iqtisodiyot, 2012. -148 bet.

O`quv qo`llanmaning maqsadi ichki va xalqaro turizm uchun transport vositalarini tashkil etish bo`yicha fundamental bilim olishni ta'minlashdan iborat. O`quv qo`llanma transport servisining o`ziga xos xususiyatlarini keng tavsiflaydi va turistik xizmatlar sohasining muhim tarkibiy qismlaridan biri bo`lgan transportning o`rni va ahamiyatini ko`rsatib beradi.

Mas'ul muharrir i.f.d., prof. F.K. Kamilova
Taqrizchilar: i.f.d., prof. Q. Alimov,
f.m.f.d. A. Shermuhamedov

Хамидов О.Х. Организация транспортного сервиса. Учебное пособие. –Т.: Иктисодиет, 2012. -148 с.

Цель учебного пособия состоит в обеспечении фундаментальных знаний по организации транспортных средств для внутреннего и международного туризма. В учебном пособие широко описывает особенности транспортного сервиса и показывает роль транспорта как одной из важнейших составляющих сферы туристических услуг.

Ответственный редактор д.э.н., проф. Ф.К. Камилова
Рецензенты: д.э.н., проф. К.Алимов,
д.ф-м.н. А. Шермухамедов

Khamidov O.Kh. Organization of transport services. Textbook. – T.: Iqtisodiyot, 2012. -148 p.

This textbook devoted to give fundamental knowledge about transport services to develop local and international tourism. As mentioned that transport services are the main infrastructure to prepare tour products. In this book are given all activities of NAC Uzbekistan airways, Uzbekistan railways and described detailed services technology of these directions.

ISBN 978-9943-333- 91-8

UDK 338.48
BBK: 75.81

"Iqtisodiyot" , 2012

Kirish

"Transport servisini tashkil qilish" kursi hozirgi zamon jamiyati biznes infratuzilmasining muhim tarkibiy qismlaridan birini o`rganishga bag`ishlanadi. Kursda fan bo`yicha olinishi lozim bo`lgan bilim va ko`nikmalarga qo`yiladigan asosiy talablar ifodalangan. U o`quv rejasidagi boshqa fanlar bilan o`zaro aloqani ta'minlaydi va kompyuter texnikasidan, boshqa zamonaviy ta'lim vositalaridan, chet el adabiyotlaridan foydalanishni, shuningdek, zamonaviy ta'lim texnologiyalari, chunonchi: muammolar bo`yicha va ochiq ma'ruzalar, masofadan turib ta'lim olish, vaziyatga doir masalalar va ishbilarmonlik o`yinlaridan keng foydalanishni nazarda tutadi.

Kursning maqsadi ichki va xalqaro turizm uchun transport vositalarini tashkil etish bo`yicha fundamental bilim olishni ta'minlashdan iborat. Kurs transport servisining o`ziga xos xususiyatlarini keng tavsiflaydi va turistik xizmatlar sohasining muhim tarkibiy qismlaridan biri bo`lgan transportning o`rni va ahamiyatini ko`rsatib beradi.

Hozirgi kunda hukumat tomonidan iqtisodiyotimizning turizm tarmog`ini rivojlantirishga, xususan turistik bazalarni modernizatsiya qilishga katta e'tibor berilib, investitsion loyihalar amalga oshirilmoqda.

O`zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov O`zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi va Senatining qo`shma majlisidagi ma'ruzasida O`zbekiston Respublikasi iqtisodiyotini yanada rivojlantirish borasida to`xtalib, "... bizning yaqin istiqboldagi eng muhim vazifamiz boshlagan ishlarimizni izchil davom ettirish – iste'mol talabini kengaytirish maqsadida sotsial sohani rivojlantirish, mehnatga haq to`lashni yanada oshirish, xizmat ko`rsatish sektorini, infratuzilma obyektlarini rivojlantirishga, transport va kommunikatsiya loyihalari amalga oshirilishiga alohida e'tibor berishdir"[1],- deb ta'kidlab o`tdilar.

Shuningdek, I.A.Karimov O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2010-yilning asosiy yakunlari va 2011-yilda O`zbekistonni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning eng muhim ustuvor yo`nalishlariga bag`ishlangan ma'ruzasida O`zbekiston iqtisodiyoti oldida

---

[1] Karimov I.A.Mamlakatimizda demokratik islohotlarni yanada chuqurlashtirish va fuqarolik jamiyatini rivojlantirish konsepsiyasi. O`zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi va Senatining qo`shma majlisidagi ma'ruzasi. -T.: O`zbekiston, 2010. –56 b.

[2] Karimov I.A.Barcha reja va dasturlarimiz Vatanimiz taraqqiyotini yuksaltirish, xalqimiz farovonligini o`shirishga xizmat qiladi. 2010-yilda mamlakatimizni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari va 2011-yilga mo`ljallangan eng muhim ustuvor yo`nalishlariga bag`ishlangan O`zR Vazirlar Mahkamasining majlisidagi ma'ruzasi. -T.: O`zbekiston, 2011. – 48 b.

turgan asosiy vazifalar to`g`risida to`xtalib, "... kichik biznes va xususiy tadbirkorlik iqtisodiyotning tez o`zgarib turadigan bozor talablariga javob berishni ta'minlaydigan zamonaviy tuzilmalarni shakllantirishda, yangi ish o`rinlarini tashkil qilishda va aholi daromadlarini oshirishda qanchalik o`ta muhim ro`l o`ynashini, albatta, chuqur anglaymiz"[2] , - deb ta'kidladilar. Ushbu masalalarni amalga oshirishda «Transport servisini tashkil qilish" fanida o`rganiladigan mavzular va nazariy-amaliy masalalar muhim ahamiyat kasb etadi.

O`zbekistonda qabul qilingan o`ziga xos islohot va modernizatsiya modeli orqali biz o`z oldimizga uzoq va davomli milliy manfaatlarimizni amalga oshirish vazifasini qo`yar ekanmiz, eng avvalo, "shok terapiyasi" deb atalgan usullarni bizga chetdan turib joriy etishga qaratilgan urinishlardan, bozor iqtisodiyoti o`zini o`zi tartibga soladi, degan o`ta jo`n va aldamchi tasavvurlardan voz kechdik.

Turizmda transport vositalaridan foydalanish to`g`risida tushuncha berish va talabalarni mazkur sohada kadrlar tayyorlash uchun bilimlar bilan ta'minlash kursning asosiy vazifasidir. So`nggi yillarda turizm sanoati aksariyat mamlakatlarda muhim o`rinlardan birini egallamoqda. Turizm sanoati ishlab chiqaradigan mahsulot turistik mahsulot xizmatlar va tovarlarning 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 sezilarli ta'sir ko`rsatadi.

Yo`lovchilarni, shu jumladan turistlarni tashish transport turlarida, chunonchi: havo, yer usti, suv transportida amalga oshiriladi. Turistik tashuvlar uchun transport turlarining ommaviyligi yoki talab etilish darajasi mamlakatning geografik o`rni va iqlim sharoitlariga, iqtisodiy rivojlanish darajasiga, milliy an'analariga, kisnilarning ijtimoiy holati va turmush darajasiga hamda boshqa omillarga bog`liq bo`ladi. Har bir transport turining o`z ustun jihatlari va kamchiliklari mavjud bo`lib, ular tarixiy rivojlanish, texnik, iqtisodiy va ekologik ko`rsatkichlar bilan belgilanadi, ammo transport tizimlarining barcha turlari bir asosiy maqsad tashish xizmatlarini ko`rsatishda sayohatchilarning ehtiyojlarini to`laqonli qondirishni ko`zlaydi. Shundan kelib chiqib, turistlarga transport xizmatlari ko`rsatishni, turistlarni va ularning yuklarini bir joydan ikkinchi joyga mumkin qadar tez va qulay sharoitlarda tashish uchun mo`ljallangan xizmatlar majmui, deb ta'riflash mumkin.

Transport xizmatlari ko`rsatish qonun hujjatlari bilan mustahkamlangan huquqiy bazaga asoslanadi. Ushbu hujjatlar: 1) turli xalqaro transport tashkilotlari tomonidan; 2) mamlakatlarning milliy qonunchiligi doirasida; 3) yuk va yo`lovchi tashuvchilarning ichki qoidalari tarzida ishlab chiqilgan. Xalqaro turizmni amalga oshirishda transport xizmatlari ko`rsatishning turli jihatlariga alohida diqqat-e'tibor berish lozim. Sayohatlar sohasida xalqaro hamkorlik chegaralarining kengayishi bojxona, chegara va sanitariya nazoratini amalga oshirish normalari hamda qoidalarini muttasil takomillashtirib borishni taqozo etadi.

Jamiyatda fan-texnika taraqqiyoti 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 sohasida 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 tartiblarini 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, turli yo`nalishlar 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.

Ushbu kursda bayon etilgan material turistlarga xizmat ko`rsatish bilan bog`liq ko`pgina muammolar turistik firmalar tomonidan hal qilishini mumkinligi va lozimligini, ayrim muammolar esa tashuvchilar faoliyati sohasiga qarab ketgan chuqur ildizlarga ega ekanligini ko`rsatadi. Ushbu muammolarni tushunish turistik biznes sohasidagi bo`lajak mutaxassislarga turistik mahsulotni yaratish va ilgari surishda o`z ishini to`g`ri tashkil etishga yordam berishi lozim.

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

Statistika ma'lumotlari O`zbekistonda turistik xizmatlar hajmi o`sib borayotganidan dalolat beradi. Xususan, 2005–2009 yillarda turistik tashriflar soni 13,57 %ga ko`paydi. Jahon turistik tashkiloti O`zbekistonga tashrif buyurishni xohlovchi 10 million kishini qayd etdi[1].

Bugungi kunda respublikamizda turistik faoliyat bilan 700 dan ortiq korxona litsenziya asosida shug`ullanmoqda, mamlakatimizda turizm sohasidagi tadbirkorlik davlat tomonidan har tomonlama qo`llab quvvatlanmoqda. O`zbekiston Respublikasi soliq qonunchiligida xorijiy sarmoyadorlarga berilayotgan imkoniyatlar to`liq yoritilgan. Turizm sohasidagi davlat ahamiyatiga ega bo`lgan bir qator sarmoyadorlar hukumat tomonidan kafolatlangan. Toshkent, Samarqand, Buxoro, Xiva

---

[1] Файзиева Ш. Основные направления развития туризма в Узбекистане. //Экономический вестник Узбекистана. №3-4, 2004. с.62.

shaharlarida yangi tashkil etilgan turistik tashkilotlar 3 yildan ko`p bo`lmagan vaqtda dastlabki foydani olgunlarigacha barcha soliqlardan ozod qilinadilar. "Sharq darvozasi" deb nom olgan Vatanimiz poytaxti – azim Toshkent serquyosh O`zbekistonimizning boy tarixi va betakror ko`rku tarovatini o`zida yaqqol namoyon etadi"[2].

Mamlakat xazinasiga turizmdan tushgan valyuta hajmi va yangi ish o`rinlarini tashkil topishi turli qo`shimcha xizmatlarning kengayishi bilan bog`liq. Agar asosiy xizmatlar o`z ichiga turistlarni joylashtirish, ovqatlantirish, transport xizmatlarini ham olsa, qo`shimcha xizmatlar turistik xizmat samaradorligini yanada oshirishga qaratilgan bo`lardi. Xorijiy turistlarni jalb qilishni kengaytirish uchun viza bilan bog`liq talablarni yengillashtirish zarur. O`zbekistondagi turistik mahsulotlarga xorijiy turistlarni jalb etishning oson va yengil yo`llarini izlab topish, mehmonxonalarda yaxshi sharoitlar yaratish zarur. Ulardagi xizmat sifatini yaxshilash, xalqaro andozalarga moslashtirish lozim.

Xorijiy turistlar sonini ko`paytirish uchun O`zbekistonning turistik imkoniyatlarini jaxonning barcha chekkalaridagi iste'molchilarga marketing faoliyatlarini qo`llab axborot yetkazish zarur. Barcha tarmoqlar qatori turizm sohasi ham professional kadrlarga juda muxtoj. O`zbekistonda turizmning rivojlanish modelini tezroq shakllantirishda yuqori malakali kadrlarning o`rni katta. "Bugun mana shu keng maydonni to`ldirib, o`zining navqiron azm-u shijoatini namoyon etib o`tirgan o`g`il-qizlarimizni, haqiqatan ham ertangi hayotimizning hal qiluvchi kuchiga aylanib borayotgan butun mamlakatimiz yoshlarini, ularga ta'lim berayotgan ustoz-murabbiylarni chin qalbimdan muborakbod etaman", - deb ishonch bildirdilar Islom Abdug`aniyevich Karimov[3].

---

[2] O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning Toshkent shahrining 2200 yilligiga bag`ishlangan tantanali majlisdagi O`zbekiston Respublikasi Prezidenti nutqi. //Xalq so`zi, 2009, 2- sentabr.

[3] O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning O`zbekiston Respublikasi mustaqilligining 18 yilligiga bag`ishlangan tantanali marosimdagi tabrik so`zi. //Xalq so`zi, 2009-yil 1-sentabr.

1-bob. JAHON MOLIYAVIY-IQTISODIY INQIROZI SHAROITIDA TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO`RSATISH

1.1. Havo transportida yo`lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari

Aviatashuvlar boshqa transport vositalari bilan xizmat ko`rsatishga solishtirganda, bir qancha o`ziga xos xususiyatlarga ega. Bu, eng avvalo, ob-havo sharoitiga ularning bog`liqligi hamda uchish va qo`nish joylaridagi landshaft (ayniqsa, samolyotlar uchun) 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 — uchish joyi, manzil hamda barcha qo`nish joylari bir davlat hududida joylashgan havoda yo`lovchi va yuk tashish.

Xalqaro aviatashuv — uchish joyi va manzil tegishincha ikki davlat hududida; agar boshqa davlat hududida qo`nish nazarda tutilgan bo`lsa, bir davlat hududida joylashgan havoda yo`lovchi va yuk tashish.

Tashish davri quyidagilarni o`z ichiga oladi: yo`lovchi tashishda – yo`lovchi aeroport perroniga havo kemasiga chiqish uchun kirgan paytdan u perronni tashuvchining vakolatli shaxslari kuzatuvida tark etgunga qadar; bagaj tashishda — bagaj tashish uchun qabul qilingan paytdan u oluvchiga berilgunga yoki belgilangan qoidalarga binoan boshqa tashkilotga topshirilgunga qadar. Bunda, perron deganda, noharbiy 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 qismi tushuniladi.

Aviatashuvlarni tartibga solish xalqaro qonunchilikda (agar tashuv xalqaro xususiyatga ega bo`lsa) yoki milliy qonunchilikda (agar tashuv ichki xususiyatga ega bo`lsa) amalga oshiriladi.

1.2. 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, EI doirasidagi va h.k.) bilan belgilangan ikki davlat o`rtasida tuziladi.

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

Xalqaro fuqaro aviatsiyasi sohasidagi dastlabki huquqiy hujjatlardan biri 1929-yilda qabul qilingan «Xalqaro aviatashuvlarga daxldor ayrim qoidalarni unifikatsiya qilish to`g`risida»gi Varshava konvensiyasidir. Ushbu normativ hujjatda quyidagilar o`z ifodasini topgan:

- xalqaro aviatashuvlar tarifi;
- aviatashuvchilar tomonidan havoda yo`lovchi va bagaj tashish tartibi;
- tashish shartnomasini tasdiqlovchi asosiy tashish hujjatlari;
- tashuvchining javobgarligi tartibi;
- ushbu konvensiyaga davlatlarning qo`shilishi tartibi[1].

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 10000 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.

2003-yil 4-noyabrda kuchga kirgan Monreal konventsiyasi (1999-yilda ICAO doirasida tuzilgan) aviahalokatlardan jabr ko`rgan shaxslar

---

[1] Варшавская «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», принятая в 1929

va ularning qarindoshlariga to`lovlar bo`yicha Varshava konvensiyasida belgilangan limitlarni bekor qildi. Boz ustiga, ushbu konvensiya javobgarlikning ikki darajali tizimini amalga joriy etdi. Birinchi darajada, sug`urta hodisasi yuz bergani zahoti, aviakompaniya (yoki uning sug`urtalovchisi) jabr ko`rgan har bir kishiga, hatto tashuvchining aybi isbotlanmagan bo`lsa ham, taxminan 135000 AQSh dollari to`lashi lozim. Bordi-yu, 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 (Barbados, Baxrayn, Beliz, Botsvana, Makedoniya, Gretsiya, Iordaniya, Kamerun, Kanada, Keniya, Kipr, Kolumbiya, Quvayt, Meksika, Namibiya, Nigeriya, Yangi Zelandiya, Tanzaniya, Birlashgan Arab Amirliklari, Panama, Paragvay, Peru, Portugaliya, Ruminiya, Suriya, Slovakiya, Sloveniya, AQSh, Chexiya Respublikasi, Estoniya, Yaponiya) imzoladi. Yangi hujjatga O`zbekiston rasman qo`shilgani yo`q, shu sababli mamlakatimizda xalqaro aviatashuvlarni amalga oshirishda Varshava konvensiyasi amal qiladi.

Shunga qaramay, ayrim tashuvchilar, ayniqsa, xususiy tashuvchilar xalqaro standartlarning yangi qoidalariga muvofiq o`z xarajatlari moddalarini oshira boshladilar. Tabiiyki, bunga faqat ko`proq kafolatlar bera oladigan va samolyotlarni 750 mln. – 1 mlrd. AQSh dollariga sug`urta qiladigan moliyaviy jihatdan barqaror va yirik avia-kompaniyalargina qodir. Qolgan kompaniyalar hukumat qarorlarini kutadilar.

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

Rossiyaning iqtisodiy holatini hisobga olish niyatida emas ekanliklarini namoyish etdilar.

Shuni ta'kidlab o`tish kerakki, ICAO ga a'zo 187 davlatning atigi oltidan bir qismigina Monreal konvensiyasi kuchga kirgunga qadar uni ratifikatsiya qilgan. Yangi qoidalar Yevropaning aksariyat mamlakatlari hududida ham, ularning hukumatlari mazkur hujjatni ratifikatsiya qilgunga qadar, amal qiladi, chunki konvensiyani qabul qilish har bir mamlakat hukumatining mutlaq vakolatlariga kiradi.

Xalqaro havo huquqining muntazam havo aloqalari sohasidagi yana bir muhim hujjati 1944-yilda qabul qilingan «Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to`g`risida»gi Chikago konvensiyasidir. Ushbu konvensiyada dunyo miqyosida parvozlarni amalga oshirishning bir qancha muhim printsiplari belgilab qo`yilgan bo`lib, ularga asosan ahdlashayotgan har bir davlat boshqa ahdlashayotgan davlatlarga quyidagi huquqlarni beradi:

- o`z hududi ustidan qo`nmasdan o`tish;
- notijorat maqsadlarida (yonilg`i quyish, ekipajni almashtirish uchun, texnik va boshqa maqsadlarda) qo`nish;
- milliy mansubligi havo kemasiga ega bo`lgan davlat hududida bortga olingan yo`lovchilar, pochta va yuklarni tushirish;
- milliy mansubligi havo kemasiga ega bo`lgan davlat hududiga eltib qo`yilishi lozim bo`lgan yo`lovchilar, pochta va yuklarni bortga olish;
- ahglashayotgan davlatlardan istalgan birining hududiga eltib qo`yilishi lozim bo`lgan yo`lovchilar, pochta va yuklarni bortga olish hamda shunday hududlardan istalgan biridan kelgan yo`lovchilar, pochta va yuklarni tushirish[1].

Keyinchalik bu prinsiplar Bitim bo`yicha sherik hamda uchinchi tomon o`rtasida yo`lovchilar, pochta va yuklarni ikkala yo`nalishda o`z hududi orqali yoki o`z mamlakati hududidan o`tmaydigan havo yo`li orqali tashish huquqi bilan, shuningdek, Bitimga a'zo bo`lgan boshqa mamlakatning ichki havo yo`llari orqali yo`lovchi va yuklarni tashish huquqi bilan kengaytirildi.

Chikago konvensiyasi bilan qabul qilingan davlatlarning xalqaro uchishlarni amalsha oshirish huquqlari amalda ayrim doiralar bilan chegaralanadi, ular davlatlar o`rtasida havo aloqalarini amalga oshirish uchun zarur shart-sharoitlar yaratadi, uchishlarning xavfsizligini ta'minlaydi, shuningdek, mamlakatlar o`rtasida yaxshi munosabatlar o`rnatilishi va turizmning rivojlanishiga imkoniyat yaratadi.

---

[1] Чикагская «Конвенция о международной гражданской авиации», 1944 г.

Xalqaro havo aloqalarini tartibga soluvchi huquqiy hujjatlar orasida «Xalqaro havo transporti to`g`risidagi Bitim» (Chikago, 1944-y.); «Xalqaro havo yo`llari orqali tranzit qilish to`g`risidagi Bitim» (Chikago, 1944-y.); «Chet el havo kemasi o`z bortida uchuvchi shaxslarga yetkazgan zararni qoplash to`g`risidagi konventsiya» (Rim, 1952-y.); «Havo kemasi bortida sodir etilgan huquqbuzarliklar va boshqa ba'zi bir harakatlar to`g`risidagi konvensiya» (Tokio, 1963-y.)ni qayd etish mumkin.

**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 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 h.k.

2001-yilning sentabr-oktabr oylarida Monrealda (ICAO shtab-kvartirasida) ICAOning navbatdagi, 33-chi Assambleyasi bo`lib o`tdi. U 11-sentabrda AQShda yuz bergan fojia munosabati bilan xalqaro fuqaro aviatsiyasida uchishlar xavfsizligini oshirishning global strategiyasini ishlab chiqishga chaqirdi. Assambleyada 2004-yildan boshlab: 1) uchishlar xavfsizligini ta'minlash ustidan nazoratni tashkil etishni tekshirish Universal dasturini kengaytirish; 2) uchishlar xavfsizligini ta'minlash maqsadida 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 xulosa qabul qildi. Ushbu xulosaga asosan barcha davlatlarga huquqbuzarlik qayerda sodir etilganligidan qat'i nazar, huquqbuzarlarni sud tartibida ta'qib qilish imkonini beruvchi tegishli qonunlar va qoidalar qabul

qilish taklif etiladi.

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

Aeronavigatsiya masalalarida Shimoliy Qutb orqali aviatashuvlarning yangi tuzilishini 2002-yil fevraldan amalga kiritish haqida kelishib olindi. Bu Yevropa va Shimoliy Amerikani Markaziy va Janubi-sharqiy Osiyo bilan bog`lovchi uchishlar uzoqligini ancha qisqartirish, uchish vaqtini kamaytirish, uchishlarning yanada qulayroq jadvalini tuzish, atrof muhitga yetkaziladigan ekologik zararni kamaytirish, yo`lovchilar va aviakompaniyalarga iqtisodiy foyda keltirish imkonini beradi.

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

IATA aviakompaniyalar, turistik sanoat va sherik 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 tartiblarda 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 IATAning diqqat markazida turadi, chunki yonilg`i xarajatlari ulushi o`rta hisobda aviakompaniyalar foydalanish xarajatlarining 15 %ini tashkil etadi.

Shu munosabat bilan uyushma quyidagi masalalarni ko`rib chiqadi: 1) o`zaro til topishishni yaxshilash uchun yonilg`i yyetkazib beruvchilar bilan

yig`ilishlar o`tkazadi; 2) yonilg`i xarid qilish bilan bog`liq standartlar va qoidalarni ishlab chiqadi; 3) yonilg`i bilan ta'minlash masalasining barcha jihatlari ustidan nazorat olib boradi.

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 bortkuzatuvchilar ishini tashkil etish va ularni tayyorlashga qo`yiladigan talablarni, bortda yo`lovchilarni ovqatlantirishga, ularga tibbiy xizmat ko`rsatishni tashkil etishga va asbob-uskunalarga qo`yiladigan talablarni belgilaydi.

IATA yo`lovchilar va bagajga aeroportda xizmat ko`rsatish qoidalarini ishlab chiqadi; aviakompaniyalarning jadvallarini muvofiqlashtirish va aeroportlarning yuklanish muammolari bo`yicha konferensiyalar o`tkazadi; aviakompaniyalar tegishli qoidalar va taomillarni 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 qoidalari hamda boshqa hujjatlar ifodalanadi), havo transporti tarmog`i faoliyati bilan bog`liq 360 dan ortiq nashrlarni chop etadi.

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

Uchish xavfsizligi va aviatsiya xavfsizligini ta'minlash IATA faoliyatining muhim yo`nalishi hisoblanadi. Buning uchun u uchish xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan aviakompaniyalarning foydalanish faoliyatiga va aviatsiya asbob-uskunalariga qo`yiladigan yangi talablarni ishlab chiqadi va amalga kiritadi; turboreaktiv va turbovintli samolyotlarda uchish xavfsizligining holati to`g`risidagi hisobotlarni har yili e'lon qiladi; uchish xavfsizligi va inson omilining roli muammolari bo`yicha seminarlar va konferensiyalar o`tkazadi; yo`lovchilarni bir karra tekshirishni nazarda tutadigan xavfsizlik tizimini ishlab chiqadiki, bu yo`lovchi aeroportda

rasmiyatchiliklardan o`tishini yengillashtiradi.

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 mavqeini 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 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 zikr etilgan 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 yo`nalishlar 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 yo`nalish (hozirda shunday) bo`ylab emas, balki eng qisqa yo`nalish bo`ylab harakatlana oladi. Mutaxassislarning hisob-kitobiga qaraganda, bu havo muhitidan foydalanishning samaradorligini oshiradi, aviatashuvchilarga har yili taxminan 60 mln. yevro tejab qolish imkonini beradi, shuningdek havo dispetcherlari, havo kemasi ishini yengillashtiradi, bagajni yo`qotganlik, nobud qilganlik yoki unga shikast yetkazganlik uchun javobgarlikni oshiradi.

1.3. Havo transportida yo`lovchi yoki yuk tashish to`g`risidagi shartnoma

Havoda yo`lovchi yoki yuk tashish tashuvchi bilan tuzilgan shartnoma asosida amalga oshiriladi. Tashuvchi – havoda yo`lovchi, yuk yoki pochta tashish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo`lgan ekspluatant.

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

Yo`lovchi va bagajni manzilga eltib qo`yish muddati tashuvchilar tomonidan o`rnatilgan aviatashuvlar qoidalari bilan belgilanadi.

Havo kemasining yo`lovchisi aviatashuv uchun haq to`lashi, yonida tashuvchi belgilagan bagajni bepul tashish me'yoridan ortiq bagaj bo`lgan taqdirda esa shu bagaj uchun ham haq to`lashi shart. Havoda yo`lovchi yoki yuk tashish to`g`risidagi har bir shartnoma va uning shartlari tashuvchi yoki uning agentlari tomonidan beriladigan tashish hujjatlari bilan tasdiqlanadi. **Tashish hujjatlariga** quyidagilar kiradi:

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

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

Pullik bagaj kvitansiyasi (Excess Baggage Ticket) – bepul tashish me'yoridan ortiq bagaj yoki haq to`lash majburiy bo`lgan ashyolar uchun haq to`langanligini, shuningdek bagajning e'lon qilingan qimmati uchun yig`imlar to`langanligini tasdiqlovchi hujjat;

Aviayuk hujjati (Air Waybill) – tashuvchining yo`nalishlari 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 yo`nalish 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 zikr etilgan holatlarning istalgan biri yuz bergan taqdirda, tashuvchi, yo`lovchilarning qonuniy manfaatlarini e'tiborga olgan holda:

- jadval o`zgarganligi haqida ularni ogohlantirishi;
- ularni o`z reysi yoki boshqa tashuvchining reysi bilan tashishni amalga oshirishi;
- ro`yxatdan o`tkazilgan yo`lovchilarga aeroportda xizmat ko`rsatilishini tashkil etishi yoki ularni belgilangan tartibda mehmonxona bilan ta'minlashi shart. Agar jadval o`zgarishi natijasida yo`lovchi tashishdan voz kechishga majbur bo`lgan bo`lsa, tashuvchi amalga oshirilmagan tashish uchun pul summasini unga qaytarib berishi shart.

3. Agar yo`lovchining hujjatlari noto`g`ri rasmiylashtirilgan yoki to`liq hajmda taqdim etilmagan bo`lsa, tashuvchi uni tashishdan bosh tortishga haqli. Bunda davlat organlari tomonidan berilgan hujjatlarning mavjudligi, haqiqiyligi va to`g`ri rasmiylashtirilganligi uchun faqat ana shu organlar hamda fuqaro javobgar bo`ladi. Shu munosabat bilan ko`pincha bunday vaziyatlarda yo`lovchi tashuvchiga qiladigan barcha da'volar asossiz hisoblanadi. Tashuvchi bunday hujjatlarni rasmiylashtirganlik uchun javobgar bo`lmaydi.

4. Yo`lovchi to`xtash nazarda tutilgan har qanday oraliq aeroportda sayohatni to`xtatish va to`xtash huquqiga ega. Bunday to`xtash «Stopover» deb ataladi. To`xtash joyida o`ziga zarur vaqt bo`lgach, sayohatchi mazkur yo`nalish 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 quyidagi hollarda to`xtash mumkin:

- u to`xtash mo`ljallangan mamlakatning davlat organlari tomonidan ruxsat etilgan bo`lsa;
- yo`lovchi o`zining shu huquqidan foydalanish niyati haqida

kutubxonasi

tashuvchiga oldindan xabar bergan bo`lsa;

- bu chiptaning amal qilish muddati doirasida amalga oshirilgan bo`lsa;

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

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

"Stopover"dan foydalanish huquqi asosan normal tariflar bo`yicha rasmiylashtirilgan aviatashuvlarga nisbatan amal qiladi. Agar turist maxsus tarif bo`yicha rasmiylashtirilgan chiptaga ega bo`lsa, yo`lda to`xtash mavjud cheklashlardan kelib chiqib amalga oshiriladi yoki mazkur tarifni qo`llash qoidalariga muvofiq mutlaqo taqiqlanadi.

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

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

Havo kemasining yo`lovchisi quyidagi huquqlarga ega:

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

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

- ikki yoshdan katta bo`lmagan bir nafar farzandini unga alohida o`rin bermasdan o`zi bilan (xalqaro aviatashuvlarda – imtiyozli tarifga

muvofiq) tekinga olib o`tish. Ikki yoshdan katta bo`lmagan boshqa bolalar, shuningdek, 2 yoshdan 12 yoshgacha bo`lgan bolalar imtiyozli tarifga muvofiq, ularga alohida o`rin berilgan holda tashiladi;

- havoda tashish chog`ida tashuvchining aybi bilan tanaffus qilinganida yoki jo`natish va (yoki) uchishda havo kemasi majburan ushlab qolinganida dam olish xonasi, ona va bola xonasi xizmatlaridan, shuningdek, mehmonxonada berilgan o`rindan tekinga foydalanish[1].

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 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

---

[1] Варшавская конвенция о перевозке пассажиров и багажа.

yo`lovchiga qaytarib beriladi (yo`lovchi havo kemasi bortida xulq-atvor qoidalarini buzgan hol bundan mustasno).

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

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

- chiptada ko`rsatilgan reysning bekor qilishini yoki kechiktirilishi;
- bronlashtirishda yo`l qo`yilgan xato tufayli reysda o`rin yoki chiptada ko`rsatilgan xizmat ko`rsatish klassini taqdim etishning iloji yo`qligi;
- favqulodda holat tufayli chiptada ko`rsatilgan aeroportda qo`nishning mumkin emasligi;
- ushbu reysni amalga oshirayotgan havo kemasi turining almashtirilishi;
- yo`lovchining yoki u bilan birga havo kemasida ketayotgan oila a'zosining betobligi;
- tashuvchining yo`l hujjatlarini noto`g`ri rasmiylashtirishi;
- havo kemasi kechikishi yoki yo`lovchi transfer aeroportiga etib 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 sanktsiyalari hisobga olmasdan qaytarib berishi shart. Bu holda, agar tashish yo`lning biron-bir qismida amalga oshirilmagan bo`lsa, to`langan haq to`liq qaytariladi, tashish qisman amalga oshirilgan bo`lsa, tashishning bajarilmagan qismi uchun haq yo`lovchiga qaytarib beriladi.

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

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

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

Qisqacha xulosa

Kishiarning dunyo bo`ylab sayohatlari keng ko`lamli xususiyat kasb etgan hozirgi sharoitlarda havo transportining uzoq masofalarga tez etish vositasi sifatidagi roli ancha oshdi. Ommaviy turizmni amalga oshirishda havoda yo`lovchi tashishning ahamiyati ayniqsa katta. O`tgan asr o`rtalarida uning jadal sur'atlarda rivojlanishi sayohatlarning turli maqsadlariga javob beruvchi va shinamlik darajasi juda yuqori bo`lgan samolyotlar yasashni taqozo etdi. Havo kemalari bortida va aeroportlarda yo`lovchilarga rang-barang va mukammal xizmatlar ko`rsatiladiki, bu sayohatlar mazmunini yanada boyitadi va aholining keng ommasini o`ziga jalb qiladi.

Yo`lovchi va bagajni ichki havo yo`llarida tashish bilan bog`liq barcha shartnoma munosabatlari O`zbekiston Respublikasining amaldagi qonun hujjatlariga muvofiq amalga oshiriladi. Xalqaro aviatashuvlar sohasida esa, «O`zbekiston Havo Yo`llari» MAK barcha xalqaro tashkilotlarning teng huquqli a'zosi hisoblanadi va xalqaro normalarga muvofiq faoliyat olib boradi[1].

Tayanch iboralar: tashish, shartnoma, aviachipta, maxsus tarif, xalqaro reys, uchish kuponi.

Nazorat savollari

1. Xalqaro uchishlarning huquqiy hujjatlariga qanday hujjatlar 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?

[1] www.uzbekistan.airways сайти.

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.

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 yo`nalish, sana, reys raqami va xizmat ko`rsatish klassiga muvofiq amal qiladi.

To`rtta uchish kuponidan iborat TAT blankasi ayniqsa keng tarqalgan. Agar yo`nalish bundan kam qismdan iborat bo`lsa, «ortiqcha» kuponlarda «Yo`nalish» katagiga «VOID» (tashish uchun haqiqiy emas) deb yozib qo`yiladi, kuponning o`zini esa agent yirtib oladi. Bordiyu yo`nalish 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 talonili avtomatik kupon chipta aviachiptaning yana bir ancha 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 emasligi, boz ustiga, qimmatbaho chipta yozadigan qurilmalar barcha agentliklarda mavjud emasligi bilan izohlanadi. Bundan tashqari, sistema 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 yo`nalishda 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 zikr etilgan 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 h.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 TATA 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. Yo`nalishning 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 jamiyat hayotining turli jabhalariga, shu jumladan transport xizmatlari ko`rsatish sohasiga ham jadal kirib kelishi natijasida chiptalarning yangi shakllari paydo bo`ldi. Masalan, ayrim xorijiy aviakompaniyalar («Delta Airlines», «Lufthansa» va b.) **elektron chiptalar**ni 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.

2.2. Aviachiptada ifodalangan axborot

Har qanday chipta hujjatning barcha kuponlarida qayd etiladigan axborotga ega bo`ladi. 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 transkriptsiyada **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 yo`nalishi)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 nechta aeroportdan iborat bo`lsa, shahar nomidan keyin aeroportning uch harfli kodi ko`rsatilishi lozim.

Shuni ta'kidlab o`tish kerakki, agar havo kemasi tashish yo`nalishi 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 yo`nalishi 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 yo`nalish

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 ta'qiqlovchi «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.

Klassik variantda 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», «Континентальные авиалинии» aviakompaniyalari faqat biznes-klass va ekonom-klassga ega.

Boshqa tomondan, so`nggi yillarda ayrim tashuvchilar o`z yo`nalishlariga ko`proq yo`lovchilarni jalb qilish maqsadida yangi xizmat ko`rsatish klasslarini joriy eta boshladilar. Masalan, 2001-yil sentabrda Skandinaviyaning «SAS» aviakompaniyasi o`z qit'alararo reyslarida yangi Economy-Plus klassini joriy etdi. Bu klass ekonom- va biznes-klasslarning o`rtasidan o`rin oladi. Yangi salonda biznes-klassdan noutbuklarni ulash va Internetga kirish uchun rozetkalar mavjud bo`lgan yangi kreslolar

o`rnatilgan; ekonom-klassdan – qolgan barcha unsurlar: ovqatlanish, xizmat ko`rsatish, bagaj tashish me'yori olingan. Economy-Plus asosan havoda vaqtni ish uchun foydali tarzda o`tkazishni xohlaydigan, ammo qulaylik uchun ortiqcha haq to`lashni istamaydigan biznesmenlar uchun mo`ljallangan. Economy-Plus salonida chiptalar qiymati biznes-klass to`liq tarifining 65 %ini tashkil etadi.

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

«British Airways» havo kemalari salonlarining to`rt klassli andozasidan jahonda birinchi bo`lib foydalangan aviakompaniyadir. Unda qo`shimcha tarzda takomillashtirilgan ekonom-klass – World Travel Plus paydo bo`ldi. U odatdagi ekonom-klass (World Travel)dan kreslolarining qulayligi, noutbuklar uchun rozetkalarning mavjudligi, o`zi bilan olish mumkin bo`lgan qo`l yuki miqdori, reyslarga telefon orqali ro`yxatdan o`tish mumkinligi bilan farq qiladi.

Har qanday aviakompaniya tijorat tashkiloti bo`lganligi uchun tashishdan muayyan haq 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 yo`nalishlarda ko`pincha chiptalarni bir yo`nalishga sotish usuli qo`llaniladi, shu bois chiptada faqat shu uchish sanasi ko`rsatiladi. Xalqaro reyslarda «borish» va «kelish»ga chiptalar sotish qabul qilingan, shu bois xalqaro reyslarga sotilgan chiptalarda ikkala sana ko`rsatiladi.

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

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

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

9-maydon (STATUS – Bronlashtirish maqomi)da **bronlashtirish maqomi** ko`rsatiladi. U harfli kodlar bilan ifodalanadi. «OK» kodi ushbu reysda o`rin berilishini kafolatlaydi. Shu sababli ro`yxatdan o`tkazishga kechikmasdan kelgan yo`lovchiga havo kemasida joy yetmay qolgan, uning chiptasi tasdiqlangan «OK» maqomi bilan tamg`alangan bo`lsa, aviakompaniya yo`lovchini boshqa, yuqoriroq klass salonida joylashtirishi, u yerda ham joy bo`lmasa – mazkur yo`lovchiga tovon to`lashi va uni keyingi reysga qoldirishi shart.

Ayrim tariflar uchun chiptalar «RQ» yoki «SA» maqomi bilan tamg`alanishi mumkin. Bu ro`yxatdan o`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, guruhli, 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`rsatilmasligi (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`rsatilmasligi (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 yoki «Fare» maydonida, yoki «Fare

calqulation» 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 karta raqami ko`rsatilishi mumkin.

19-maydon (ORIGIN/DESTINATION – Uchish/Qo`nish manzili)da butun yo`nalish bo`yicha **uchish manzili** va **qo`nish manzili**ning uch harfli belgisi ko`rsatiladi.

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

21-maydon (validator maydoni) (DATA AND PLACE OF ISSUE – Chipta berilgan sana va joy)da chipta xarid qilingan **agentlik manzili** va **chipta yozib berilgan sana** keltiriladi. Manzil ko`rsatilishining sababi shundaki, qoidaga ko`ra chipta faqat u yozib berilgan joyga qaytarilishi mumkin. Bundan tashqari, yo`qotilgan chiptani tiklashda chiptani yo`qotgan shaxs yo`lovchilar ro`yxatida borligini tasdiqlash uchun u dastlab xarid qilingan joyga murojaat etish lozim.

22-maydon (ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS – Topshirish yozuvi/Cheklashlar)da topshirish yozuv va cheklashlar ko`rsatiladi.

Topshirish yozuvi **bir kompaniya havo kemasidan boshqa kompaniyaning havo kemasiga «o`tish»ga ruxsat beradi.** Agar katakda SU/KLM ONLY degan yozuv qayd etilgan bo`lsa, bu mazkur chipta «Aeroflot» hamda Gollandiyaning «KLM» aviakompaniyasi reyslarida haqiqiy ekanligidan dalolat beradi; agar SU ONLY deb ko`rsatilgan bo`lsa, faqat «Aeroflot» reyslarida uchish mumkin.

Shu maydonda tashish shartlarini o`zgartirishga berilgan ruxsatlarni yoki tashishga cheklashlarni aks ettiruvchi muayyan yozuvlar qayd etiladi. Ular orasida quyidagi yozuvlar ayniqcha 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» (Yo`nalishni 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 yo`nalishi bo`yicha xarid qilingan, turist esa yo`nalishni 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 kvitantsiya (MSO – turli yig`imlar orderi) yozib beriladi va unga ko`ra yo`lovchi chiptani xarid qilgan joydan 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 kvitantsiya raqami (MSO) ko`rsatilishi mumkin. Bu holda homiyga chiptaga haq to`laganlik to`g`risida kvitansiya yozib beriladi va u chiptani olish uchun kim qayerga kelishini xabar qiladi. Chiptaga uning uchun haq to`langan MSO raqami qo`yiladi.

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

lozim.

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

26-maydon (TOUR CODE – Tur kodi)da guruhli va maxfiy 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.

2.3. 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`lovchida 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 (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.

2.4. 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 tashishga qo`yiladi.

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

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

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

- chipta yo`qotilgan (yoki o`g`irlangan) deb e'lon qilinganida;

- qalbaki bo`lib chiqqanida;
- tashuvchining vakili yoki agenti bo`lmagan tashkilot yoki shaxsdan xarid qilinganida;
- noto`g`ri rasmiylashtirilganida.

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

Chipta boshqa shaxsga berilishi yoki boshqa shaxs tomonidan foydalanilishi mumkin emas. Boshqa shaxs nomiga berilgan chiptani taqdim etgan shaxs tashilish yoki foydalanilmagan chipta yoki uning bir qismi bo`yicha pulni qaytarib berishni talab qilishga haqli emas. Agar birovning chiptasi undan foydalanish huquqiga ega bo`lmagan shaxs tomonidan foydalanilgan bo`lsa, bunday tashishga muayyan huquqqa ega bo`lgan shaxs oldida tashuvchi javobgar bo`lmaydi.

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

2.5. Aviachiptalarni sotish usullari

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

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

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

Chipta xarid qilishdagi qulayliklardan biri uni telefon orqali buyurtma qilishdir. Ammo bu holda ham chiptani yyetkazib berganlik uchun qo`shimcha haq to`lanadi. Bundan tashqari, aksariyat tashkilotlar chiptani

yyetkazib 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. Auktsion o`tkazish qoidalariga asosan, taklif qilingan chiptalar narxini 10, 20 va 50 AQSh dollariga oshirish mumkin. Taqdim etilgan reysga chiptani yutib olgan auksion ishtirokchisi bu haqda elektron pochta yoki telefon orqali xabar oladi. Chiptaga haq to`lash aviakompaniya vakolatxonasining ofisida amalga oshiriladi.

Chiptani uydan yoki ofisdan chiqmasdan, Internet tarmog`i orqali xarid qilish ham mumkin. Bu holda chipta tashuvchining saytida buyurtma qilinadi va chiptani uyga keltirib bergan kuryerga haq to`lanadi. Internet tarmog`ida saytlarga ega bo`lgan chet ellik tashuvchilarning 78 %i 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 homiy (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 geografik punktni aytadi (tabiiyki, mazkur geografik 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, homiy 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 homiy emas, yo`lovchi bo`lib turgan joyda) amal qiladi. Uchinchidan, ushbu xizmat pullik (30-35 AQSh dollari)dir.

Bunday vaziyatda chiptaga egasining hozirligisiz kredit kartasi bilan

haq to`lash – «Avtorizatsion shakl» qulaydir. Yo`l hujjatiga haq to`lashning mazkur usuli shundan iboratki, homiy yo`lovchi uchishni mo`ljallayotgan punktda joylashgan agentlik bilan bog`lanadi, unga chiptani bronlashtiradi, chipta qiymatini kelishib oladi va faks yoki elektron pochta orqali avtorizatsion xat yuboradi. Agent homiyning kredit kartasi hisobidan chipta yozib beradi, yo`lovchi esa chiptani o`zi uchun qulay vaqtda kelib oladi yoki chipta unga buyurtma xat bilan jo`natiladi.

Qisqacha xulosa

Aviachipta tashuvchi bilan yo`lovchi o`rtasida aviatashuvni amalga oshirish to`g`risida shartnoma tuzilganligini tasdiqlovchi hujjatdir. Chipta yo`lovchi va uning bagaji uchish joyidan chiptada ko`rsatilgan yo`nalish va xizmat ko`rsatish klassi bo`yicha qo`nish joyiga yetkazilgunga qadar haqiqiy hisoblanadi. Agar tashuvchiga e'tiroz bildirish uchun asoslar mavjud bo`lsa, yo`l hujjatini muammo hal qilingunga qadar saqlash lozim.

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 ifodalanishi mumkin. 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.

Tayanch iboralar: agentlik kuponi, yo`lovchi kuponi, elektron aviachipta, chop etilgan tariflar, tranzit.

Nazorat savollari

1. Aviachiptalarning qaysi turlarini bilasiz?
2. Aviachiptada qanday axborot 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. «O`zbekiston Havo Yo`llari» MAK xalqaro reyslarida chiptalarning qaysi turlaridan foydalaniladi?
7. Nusxa ko`chiriladigan avtomatik chipta (TAT)ga tavsif bering.

8. Maxsus Prepaid ticket Advice (RTA) chipta sotish taomilining mazmuni nimadan iborat?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. – 365 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристкие перевозки. Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. Учебное пособие. -М., 2001.

5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

6. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильном перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Кварталнов В.А. Менежмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М., 2001.

3-bob. AVIACHIPTALARNI BRONLASHTIRISHNING ZAMONAVIY TIZIMLARI

3.1. 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 (yo`nalish, 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 etaklovchi it kuzatuvida);
- kajava kreslodagi nogiron yoki mustaqil harakatlana oladigan nogiron;
- zambildagi bemor;
- maxsus ovqatlanishi lozim bo`lgan yo`lovchi;
- me'yordan ortiq bagajning, samolyot salonida nogabarit bagajning mavjudligi;
- hayvon yoki qush, qurol, sport anjomi va hokazolarni tashish.

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

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

Yo`lovchi chiptani sotib olmagunicha bronlashtirish dastlabki xususiyatga ega bo`ladi. Bronning amal qilish muddati tugagach, buyurtma

ogohlantirishsiz bekor qilinishi mumkin. Zarur holda tashuvchi mijozdan bronlashtirishni tasdiqlashni talab qilishga haqli. Tasdiqlash shaxsan yoki telefon orqali amalga oshirilishi mumkin. Agar yo`lovchi belgilangan muddat ichida bronlashtirishni tasdiqlamagan bo`lsa, tashuvchi yo`nalishning 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.

3.2. Aviachiptalarni bronlashtirish tizimi

Yo`lovchidan olingan barcha ma'lumotlar avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi (ABT)ga kiritiladi. ABT – havo yo`llarining yo`nalishlari, tashuvchilarning jadvallari, tariflar, qo`llaniladigan chegirmalar, 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 yo`nalishlarning 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 ijaraga 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.

3.3. Aviachiptalarni turistik firmalar orqali bronlashtirish

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 yo`nalishlariga hamda kruiz kemalariga chiptalar sotib olish, teatrlar, ko`rgazmalar va muzeylarga chiptalar buyurtma qilish, ekskursiyalar tashkil etish, dam olish va hordiq chiqarishning ma'qul turini tanlash imkonini beradi.

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

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

«Avantix.ru» nafaqat turistik agentliklarga, balki foydalanuvchilarga ham xizmatlarni bronlashtirish imkoniyatini yaratish niyatida.

Avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlari Amerikadan tashqari boshqa mintaqalarda, chunonchi: Yevropa, Osiyo, Avstraliya va Afrikada ham mavjud. 1987-yili Yevropada ikkita yirik avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi — «Amadeus» va «Galileo» tashkil topdi. «Amadeus» tizimi quyidagi aviakompaniyalarning avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini o`z ichiga oldi: «Air France», «Air Inter», «Iberia», «Lufthansa», «Finnair», «Irslander» va b. «Galileo» tizimi «Alitalia», «British Airways», «Sabena», «KLM», «Swissair» va boshqa aviakompaniyalarning avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini birlashtirdi. Ikkala bronlashtirish tizimi ham jahonning juda ko`p mamlakatlaridagi turistik agentliklarda o`n minglab terminallariga ega bo`lib, ular orqali turli aviakompaniyalarning reyslariga chiptalarni, mehmonxonalarda o`rinlarni bronlashtirish, eng mashhur ijara kompaniyalaridan avtomobillarni ijaraga olish, shuningdek boshqa zarur ma'lumotlar olish mumkin.

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

80-yillarning boshida Afrika va Lotin Amerikasi qit'alarining 54 aviakompaniyasi o`z mustaqil bronlashtirish kompyuter tizimlarini birlashtirib, «Gabriel» avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimini tuzdilar. Vaqt o`tishi bilan «Gabriel» ABT xizmatlari tizimda 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 funktsiyalarni amalga kiritish. Xususan, oxirgi yo`nalishni amalga oshirish uchun quyidagi dasturlar ishlab chiqildi: bir necha tashuvchilar xizmat ko`rsatadigan muayyan yo`nalishda mijozga eng arzon tarifni tanlash imkonini beruvchi dastur; bir trancaksiya davomida kompaniyalarning kerakli yo`nalishdagi barcha reyslari bilan tanishish imkonini beruvchi dasturlar; so`ralgan mehmonxonada o`rin bo`lmagan taqdirda shu mehmonxona zanjirining besh milya doirasida joylashgan boshqa mehmonxonalarida shu darajadagi o`rinlar bor-yo`qligi haqida ma'lumotlar olish imkonini beruvchi dasturlar. Kosmik va optik aloqaning rivojlanishi, kompyuter texnikasining takomillashishi ham turistik biznes sohasida global kompyuter tarmoqlaridan yanada kengroq foydalanilishiga imkoniyat yaratmoqda.

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

Qisqacha xulosa

Aviachiptalarni bronlashtirish aeroportlarda, aviakompaniyalarning vakolatxonalarida hamda aviatashuvlarni rasmiylashtirish huquqiga ega

bo`lgan turistik firmalarda amalga oshirilishi mumkin. Chiptani bronlashtirish uchun mijoz bronlashtirish bo`yicha agentga bevosita, telefon yoki Internet orqali murojaat etishi mumkin. Yuqorida ta'kidlab o`tilganidek, so`nggi zikr etilgan bronlashtirish usuli turistlarga xizmat ko`rsatishni yaxshilash maqsadida aviatashuvchilar tomonidan keng targ`ib qilinadi.

Yo`lovchidan olingan barcha ma'lumotlar avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimi (ABT)ga kiritiladi. ABT – havo yo`llarining yo`nalishlari, tashuvchilarning jadvallari, tariflar, qo`llaniladigan chegirmalar, samolyotlarda bo`sh o`rinlarning mavjudligi va shu kabilar to`g`risidagi ma'lumotlar jamlangan kompyuter axborot tizimi.

Avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarining turistik agentliklar bilan hamkorlik qilishdan ko`zlagan asosiy maqsadi o`z sotuvlar tarmog`ini mumkin qadar kengaytirishdan iborat. 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.

Tayanch iboralar: elektron aviachipta, bronlash tizimi, Amadeus, Galileo.

Nazorat savollari

1. Turizmda avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimining mohiyati nimada?
2. Qaysi avtomatlashtirilgan bronlashtirish tizimlarini bilasiz?
3. «Amadeus» va «Galileo» bronlashtirish tizimlariga tavsif bering.
4. MAKda qaysi bronlashtirish tizimlari qo`llaniladi?
5. Qaysi zamonaviy avtomobillarni ijaraga olishni bronlashtirish tizimlari mavjud?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. – 365 с.
2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. Учебное пособие. -М., 2001.

5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

6. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М., Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности: Учебник. – М., 2001.

4-bob. HAVO LAYNERLARIDA KO`RSATILADIGAN XIZMATLARNING ASOSIY TURLARI

4.1. Servisning texnologik unsurlari

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 taomillar – ro`yxatdan o`tkazish, pasport va bojxona nazoratidan o`tishini tezlashtirishga ham katta e'tibor beriladi. Ro`yxatdan o`tkazish jarayonini tezlashtirish uchun ko`pgina aviakorxonalar nafaqat ro`yxatdan o`tkazish darchalari sonini ko`paytiradilar, balki mazkur jarayonni amalga oshirishning yangi usullarini ham amalga joriy etadilar. Masalan, AQShning «United Airlines» kompaniyasi o`z mijozlariga telefon orqali ro`yxatdan o`tish usulini birinchi bo`lib taklif qildiki, bu yo`lovchilarga aeroportga uchishdan 45 daqiqa oldin kelish imkonini beradi. Ayrim tashuvchilar ko`rsatilgan vaqtni 40–30 daqiqagacha 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 daqiqa oldin muayyan telefon raqamiga qo`ng`iroq qilib, ko`rsatilgan aviatashuvchining Domodedovo aeroportidan uchayotgan reysiga ro`yxatdan o`tish mumkin.

«Lufthansa» aviakompaniyasi joriy etgan tizim ham yo`lovchilarni ro`yxatdan o`tkazish vaqtini qisqartirish imkonini beradi. U tez-tez sayohat qiladigan, elektron chiptaga hamda WAP protokolini qo`llab-quvvatlaydigan uyali telefonga ega bo`lgan yo`lovchilar uchun mo`ljallangan (ko`rsatilgan protokol uyali telefon displeyida Internet resurslarini ko`zdan kechirish imkonini beradi). Gap shundaki, ro`yxatdan o`tkazishda «Lufthansa» o`z yo`lovchilariga samolyotga chiqish paytida maxsus qurilmalar yordamida o`qiladigan shtrix kodli chiqish taloni beradi. Mijoz yangi tizim yordamida reysga uyida yoki aeroportga ketayotib yo`lda, taksida o`tirib ro`yxatdan o`tishi mumkin, chunki shtrix kod bu holda uyali telefon displeyiga uzatilishi mumkin.

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

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

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

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

«Sibir» aviakompaniyasi Novosibirskka uchayotgan yo`lovchilarga avtomobilni samolyot bortidayoq bronlashtirish imkoniyatini beradi. Mashinalar aviakompaniya mijozlarini Tolmachovdagi aeroportdan Novosibirskning o`ziga hamda mintaqaning boshqa shaharlariga eltib qo`yadi. Bunda yo`lkira haqi qayd etilgan bo`lib, avtomobil turiga (mikroavtobus, yengil avto), kun vaqtiga (kunduzi yoki kechasi) va masofaga bog`liq bo`ladi, egallangan o`rinlar esa hisobga olinmaydi.

Bundan tashqari, «Sibir» Germaniya temir yo`llari bilan hamkorlikda mijozlarga transport xizmatlari ko`rsatishni tashkil etgan. Germaniyaga uchayotgan o`z yo`lovchilariga aviatashuvchi Germaniyadagi aeroportdan kerakli manzilgacha Deutsche Bahn AG temir yo`li bo`ylab bepul qatnovni taklif qiladi.

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

Ittifoqqa a'zolik aviatashuvchilar o`rtasidagi hamkorlik shakllarini ancha kengaytiradi, har bir a'zoga yo`lovchilarga o`zlari mustaqil ko`rsatishga qodir bo`lmagan xizmatlarni tashkil etish imkoniyatini yaratadi. Xususan, har bir aviakompaniya o`z mehmonxonalari, klublari, avtomobillarni ijaraga berish firmalari, dam olish hududlari 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.

4.2. Servisning texnik unsurlari

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

- yo`lovchi kreslosining tuzilishi va ergonomik xususiyatlari;
- ularni qiya yoki gorizontal holatdagi karavotga aylantirish imkoniyatining mavjudligi;
- kreslolar orasidagi masofa;
- kreslolar videokassetalarni tomosha qilish uchun individual ekranlar bilan jihozlanganligi;
- kreslolar individual tartibda foydalaniladigan radio naushniklar, 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-klassining kreslolari yo`ldoshli aloqa telefonlari bilan jihozlangan bo`lib, ular orqali kredit kartasi yordamida qo`ng`iroq qilish mumkin. «KLM», «SAS», «Northwest Airlines» va boshqa aviakompaniyalar o`z mijozlariga shunday xizmatlarni taklif qiladi. Ayrim aviakompaniyalarning havo kemalarida safar qilish vaqtida telegramma, faks yuborish, Internet-aloqadan foydalanish mumkin. So`nggi zikr etilgan xizmat havo kemalarida yaqinda joriy etila boshlandi. Shunga qaramay, u mijozlarga ko`rsatilmoqda (masalan, Germaniyaning «Lufthansa», AQShning «American Airlines», «Delta Airlines» va «United Airlines» kompaniyalari tomonidan). 2002-yil fevraldan «Finnair» aviakompaniyasining Osiyo va Shimoliy Amerikaga uchayotgan yo`lovchilari ham elektron xabarlar jo`natish imkoniyatiga ega bo`ldilar. Ushbu servis hozircha faqat biznes-klass yo`lovchilariga mo`ljallangan. Ammo keyinchalik elektron pochta xizmatlaridan ekonom-klass yo`lovchilari ham foydalanishlari mumkin bo`ladi.

4.3. Servisning ijtimoiy unsurlari

Yo`lovchilarga xizmat ko`rsatishni yaxshilashga qaratilgan ijtimoiy tadbirlar orasida, eng avvalo, yoshlar, talabalar, pensionerlar, oilaviy juftliklar, bolalar va h.k. uchun imtiyozli tariflar ishlab chiqish va

chegirmalar berishni qayd etish lozim. Bundan tashqari, ko`pgina aviakompaniyalar ommaviy bayramlar (Yangi yil, Avliyo Valentin kuni, 8 mart) munosabati bilan an'anaviy tarzda reklama tariflarini taklif qiladi 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» yo`nalishi 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» yo`nalishida urush faxriylari, nogironlar, bolalar uylari va internatlarning tarbiyalanuvchilari uchun mo`ljallangan «Ijtimoiy chipta» dasturini muomalaga kiritdi. Ko`rsatilgan shaxslar mazkur aviakompaniya samolyotlarida ramziy haq – 100 rublga sayohat qilishlari mumkin.

«Aeroflot» Ulug` Vatan urushida erishilgan g`alaba bayrami munosabati bilan «Jangovar do`stlar uchrashuvi» tadbiri doirasida har yili urush faxriylariga Rossiya va Yevropa hududidagi istalgan joyga, shu jumladan G`arbiy Yevropa, MDH va Boltiqbo`yining «Aeroflot» samolyotlari uchadigan mamlakatlariga borib kelish uchun chiptalarni tekinga taqdim etadi. Bundan tashqari, «Aeroflot» AQSHning «"Tabassum" operatsiyasi» xayriya missiyasiga homiylik qildi va unda bosh tashuvchi sifatida ishtirok etdi. Ushbu missiya faoliyati amerikalik mutaxassislar tomonidan yuzida turli nuqsonlari bo`lgan rossiyalik bolalarga bepul operatsiyalar o`tkazishdan iborat edi. «Aeroflot» amerikalik vrachlarni o`z havo kemalarida bepul o`rinlar bilan ta'minladi, shuningdek, 1,2 tonna dori-darmon va asbob-uskunalarni tekinga tashib berdi. Bundan tashqari, bosh milliy tashuvchi chet elga davolanishga borayotgan bolalarni bir necha marta tekinga tashishda ishtirok etdi, 1997-yilda Afrikadagi Kilimanjaro tog`iga chiqqan nogiron sportchilar 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 niqob, bir martalik pled, puflab shishiriladigan yostiqcha, tagiga charm qoplangan paypoq, soqol olish to`plami, shampun, atirli miniflakon, tish cho`tkasi va tish yuvish pastasi va shu kabilar bo`lishi mumkin)dan iborat to`plam shaklida bo`ladi. Ushbu ashyolar yordamida uchish jarayonida dam olish, so`ngra qo`nish oldidan o`zini tartibga keltirish mumkin.

Aviakompaniyalar o`z yo`lovchilariga turli imtiyozlarni va samolyotdan tashqarida ko`rsatiladigan xizmatlarni ham sovg`a qilishlari mumkin. Masalan, «Japan Airlines» kompaniyasi o`z yo`lovchilariga tarqatadigan talonlar bilan Tokio va Osaka shaharlaridagi Duty-Free do`konlaridan turli tovarlar xarid qilish mumkin; «ANA» o`z yo`lovchilariga telefon kartochkalari yoki mehmonxonada bepul tunash uchun taklifnoma tarqatadi; «Iberia» – bir haftaga uyali telefon taqdim etadi. «Austrian Airlines» ishlab chiqqan talonlar tizimiga asosan biznes-klass yo`lovchilari Venaning yirik do`konlaridan xaridlar qilishlari, Avstriya poytaxtining mehmonxonalaridan birida bepul tunashlari yoki bir kunga avtomobilni ijaraga olishlari mumkin. «Finnair» va «British Airways» ham o`z reyslarida sayohat qilayotgan yo`lovchilarga shunday imtiyozlar beradi. «United Airlines» Parijga birinchi va biznes-klassda uchayotgan barcha yo`lovchilarga uch soatga mehmonxonada nomer va nonushta sovg`a qiladi.

So`nggi yillarda aviatashuvchilar turistlar uchish paytida o`zini yaxshi his qilishini ta'minlashga katta e'tibor bermoqdalar. Bu uzoq yo`nalishlarda 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 etishmasligi oyoqda tromblar yuzaga kelishiga sabab bo`ladiki, bu juda jiddiy oqibatlarga olib kelishi mumkin. Tromblar yuzaga kelishi 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 badantarbiya 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 ekipajiga tobi qochgan turistga tez tibbiy yordam ko`rsatish imkonini beradi. Yo`ldoshli aloqa orqali yerdagi tibbiyotchi mutaxassislariga 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 hayotin 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.

4.4. 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 jiletda bemalol harakat qilishi mumkin.

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

«British Airways» jajji sayohatchilar uchun «Oldin bolalar ovqatlanadi» degan maxsus dastur joriy etdi. Unga muvofiq oldin bolalar ovqatlantiriladi. Ular bolalar ratsioni hisobga olingan holda tuzilgan menyudan o`ziga ma'qul ovqatlarni tanlaydilar. Mazkur xizmat ko`rsatish

tartibining ijobiy tomonlaridan biri shundaki, oldin bolalarni ovqatlantirib, so`ngra kattalar o`zlari bemalol ovqatlanishlari mumkin.

Ko`pgina aviatashuvchilar o`z yo`nalishlarida 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, sharbat va yogurt bor. 2-12 yashar bolalarga sharbatlarga boy tushlik taklif qilinadi, barcha taomlar parhezli, pichoqsiz yeyish mumkin bo`lishi uchun kesib qo`yilgan.

4.5. 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 daqiqa davom etadi va sport yangiliklari, moda yangiliklari haqidagi kichik sujetlarni, atrof-muhit haqidagi ma'lumotlarni, madaniy hayotdagi yangiliklarni va boshqa dasturlarni o`z ichiga oladi. Uzoq davom etadigan reyslarda turli filmlarning ancha katta (yigirma nomdan ortiq) to`plami, chunonchi: jangari filmlar, trillerlar, melodramalar taklif qilinadi.

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

diskotekasi, bouling-zal, ko`p sonli do`konlar, butik va hokazolarni taklif qiladi.

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

«Iberia» kompaniyasi sayohatchilarga yordam berish uchun maxsus xizmat tashkil etgan bo`lib, uning xodimlari yo`lovchilarga aeroportda mo`ljal olishga ko`maklashadilar va ularning kichik topshiriqlarini bajarishga tayyorlar (boshqa xodimlardan ajralib turish uchun mazkur xizmatchilar qizil kurtka kiyadilar). Agar kimdir muhim bir hujjatni unutib qoldirgan bo`lsa, xizmat ko`rsatuvchi 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 kichik yoshdagi bolalar xonasini 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 masxarabozlardan iborat maxsus zal ishlaydi.

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

4.6. Havo kemasi bortida ovqatlanish

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

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

Ko`pincha ovqatlanish raqiblar o`rtasidagi raqobat kurashi vositasiga aylanadi. Masalan, Rossiyaning Samara shahrida ikkita aviakompaniya – «Volga» va «Samara» mavjud. «Volga» qisqa reyslarda turli mahsulotlardan iborat snek-bokslar taklif qila boshlagach, yo`lovchilar aynan shu kompaniya xizmatlaridan ko`proq foydalana boshladilar.

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

Uzoq reyslarda issiq ovqat berish nazarda tutiladi. Issiq ovqat yo`lovchilarga har to`rt soatda tortiladi. Bunda taomlar tarkibi har safar har xil bo`lishi lozim. Issiq ovqat ratsioni xizmat ko`rsatish klassiga bog`liq

bo`ladi, lekin har doim kamida uch-to`rtta taomni, shuningdek choy, qahva va sharbatlarni o`z ichiga oladi. Quyida turli tashuvchilarda ekonom-klass yo`lovchilari uchun mo`ljallangan issiq ovqat ratsionining tarkibi haqidagi ma'lumotlar keltirilgan.

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

Aviakompaniya	Menyu
«Aeroflot»	Gazak: baliqli yoki go`shtli, sabzavot salati Issiq ovqat (tanlab olinadi): buzoq go`shti, yoki tovuq go`shti, yoki baliq garnir bilan Bulka, sariyog` Desert (tanlab olinadi): meva, yoki kompot, yoki pirojnoe Ichimliklar: choy, kofe
«East Line»	Gazak: qisqichbaqa tayoqchalaridan salat Issiq ovqat (tanlab olinadi): pivo klyariga botirilgan jo`ja go`shti, yoki shirin-chuchuk qaylaga botirilgan mol go`shti Pishloq, sariyog` surtilgan bulochka Desert: pirojnoe, 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`shti Bulka, sariyog` Desert: pirojnoe Ichimliklar: choy, kofe
«Delta Airlines»	Gazak: ko`katli salat Issiq ovqat (tanlab olinadi): xumchada pishirilgan buzoq go`shti, qo`ziqorin qaylasi va kartoshka bilan yoki kartoshka bilan qovurilgan jo`ja Sariyog` surtilgan bulochka Desert: pirojnoe 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 jishari, sara 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 bir yo`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 – shampan vinosi, musallas, aroq, konyak) va ekonom-klass yo`lovchilari uchun 200 g miqdorida (vino, ba'zan bir banka pivo) nazarda tutilgan.

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

Ovqatlanishga alohida (milliy, diniy xususiyatlar yoki sog`lig`ining holati bilan bog`liq) talablar qo`yadigan yo`lovchilar uchun aksariyat aviakompaniyalar har xil maxsus taomlar taklif qiladi. Bunda maxsus taomlarni bir necha guruhga tasniflash mumkin: tibbiy taomlar, go`shtsiz (vegetariancha) taomlar, diniy taomlar, bolalar taomlari va b. Tibbiy taomlar qand kasalligiga chalingan odamlar uchun mo`ljallangan taomlarni, protein, xolesterin, laktoza tarkibi kam bo`lgan taomlarni, tuz tarkibi kam bo`lgan taomlarni, kletchatka tarkibi ko`p bo`lgan, kley-kovinasiz 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 berish 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 yo`nalishlarida qiziqarli tadbir o`tkazdi. Velikiy post (pravoslavlar ro`zasi) davrida (22 martdan 4 maygacha) Rossiya bo`ylab barcha reyslarda postni buzishni istamagan yo`lovchilarga bortkuzatuvchilar pravoslav cherkovi an'analariga mos keladigan taomlar taklif qildilar. Bunda hatto bronlashtirish chog`ida buyurtma berish ham talab qilinmadi – 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», «Континентальные авиалинии» 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 korxona (sex)lar 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 sanchqi 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 «Континентальные авиалинии» ikki turda menyu ishlab chiqadi va ularni har oyda almashtirib turadi; «Aeroflot», «East Line» va «AJT» menyuni har hafta almashtiradi.

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

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

Oziq-ovqat mahsulotlari xarid qilish masalasini har bir fabrika har xil hal qiladi. Masalan, «Aeromar» mahsulotlarni ham xorijiy, ham mahalliy ishlab chiqaruvchilaridan, chunonchi: cho`chqa go`shtini Finlyandiyadan; baliq go`shtini Norvegiyadan; pishloqni Fransiyadan; mol va parranda go`shti hamda pashtetni Amerikadan; sabzavot va mevalarni

Gollandiyadan; osyotr go`shti va qora ikrani – rossiyalik ishlab chiqaruvchilardan sotib oladi.

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

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

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

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

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

Aviayo`lovchilar uchun ishlatiladigan idish-tovoqlar masalasiga kelsak, ularni ishlab chiqaradigan va yetkazib beradigan yirik

korxonalardan biri Gollandiyaning «De Ster ACS» firmasidir. U ko`pgina aviakompaniyalar bilan hamkorlik qiladi, ular uchun stakanlar, likoplar, patnislar va konteynerlarning yangi shakllari, modellari va ranglarini ishlab chiqadi. 350 dan ortiq aviatashuvchi o`z servisini ana shu firmaga ishonadi. Ular orasida «British Airways», «Delta» «Airlines», «Lufthansa», «KLM», «Air France», «Swissair», «Aeroflot», «Transaero», «O`zbekiston Havo Yo`llari», «Пулковские авиалинии» va boshqalar bor.

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

Qisqacha xulosa

Samolyotlar – jahondagi eng ommaviy transport turi. Turizmdagi aviatashuvlar haqida ham shunday deyish mumkin. Buning bir qancha sabablari bor:

- aviatsiya uzoq masofalarga safar qilishda eng tezyurar va qulay transport turi hisoblanadi;
- aviareyslarda ko`rsatiladigan xizmatlar hozirgi vaqtda turistlarning ehtiyojlarini qondiradi;
- xalqaro bronlashtirish va rezervlashtirish tarmoqlariga ega bo`lgan aviakompaniyalar samolyotda bronlashtirilgan har bir o`rin uchun turistik agentliklarga ma'lum haq to`laydi va shu tariqa ularni aviatashuvlarni tanlashga rag`batlantiradi.

Tayanch iboralar: ovqatlanish, servis, xizmat ko`rsatish unsurlari, servisning ijtimoiy yondashuvi.

Nazorat savollari

1. Servisning texnologik unsurlariga nimalar kiradi?
2. Servisning ijtimoiy unsurlariga tavsif bering.
3. Bolalar uchun xizmatlarni qanday tashkil etish mumkin?
4. Kema bortidagi ko`ngilochar xizmatlar va aeroportlardagi xizmatlarga tavsif bering.
5. Havo kemasi bortida qanday ovqatlar tayyorlanadi?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. М., 2004. – 365 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. М., 2001.

5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

6. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М., Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

7.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право: Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности: Учебник. – М., 2001.

5-bob. JAHON MOLIYAVIY-IQTISODIY INQIROZI SHAROITIDA «O`ZBEKISTON HAVO YO`LLARI» MILLIY AVIAKOMPANIYASIDA YO`LOVCHILAR TASHISH

5.1. "O`zbekiston Havo Yo`llari" MAK tarixi va uning faoliyatini tashkil etishning 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 Technik" aviatsiya korxonasi, Havo harakatini boshqarish markazi (HHBM), Ketring, 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 yo`nalishlarni 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 yo`nalishi 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, "Boinge"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 sertifikati topshirildi. Uchinchi A-310 samolyoti sotib olindi.

1999-yil – Toshkent – Kiev – 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.

2000-yil – Rim, Birmingem, Amritsarga yangi yo`nalishlar 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 Yevroosiyo 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 Techniss 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 shering bitimi tuzildi. "O`zbekiston Havo Yo`llari" milliy aviakompaniyasi bilan Vinitsiyadagi 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 yo`nalishi 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 Xoshiminga 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 Boing-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 yo`nalishi bo`yicha muntazam uchishlar tashkil qildi.

Bugungi kunga kelib MAK samolyotlar parkida ettita "Boing" bor. Yilning oxirigacha ularning soni o`ntaga yetadi. 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 yo`nalishlar bo`yicha uchishga litsenziyalarning mavjudligi charter tashuvlari bozorida muvaffaqiyatli ish olib borish imkonini beradi.

5.2. "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" yo`nalishlari 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 aerodrom bilan ta'minlash va ularga tijorat xizmatlari ko`rsatish bilan bog`liq barcha er 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 samolyotlari 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 bormoqda.

Milliy aviatsiya mutaxassislarini tayyorlovchi Davlat aviatsiya instituti hamda o`rta maxsus ta'lim muassasalari tashkil etildi.

Bugungi kunda O`zbekistonda 12 ta aeroport ishlab turibdi. Toshkent aeroporti Markaziy Osiyodagi eng yirik aeroportdir. Uning o`tkazish qobiliyati soatiga 1000 tagacha 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 obyektlarini qo`riqlashning ishonchli tizimi tashkil etilgan. AQShda fojiali hodisalar yuz berishidan ancha oldin "O`zbekiston Havo Yo`llari" samolyotlari uchuvchilar kabinasining eshigi mustahkamlangan holda va MXXning 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 mavqeyini 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 yo`nalishlar 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. Vyetnam bilan havo aloqalari o`rnatildi, Toshkent – Riga – Nyu –York yo`nalishi bo`yicha muntazam qatnov yo`lga qo`yildi.

O`zbekiston tashqi siyosiy maydonda tan olinishi bilan mamlakatimizga tashrif buyurishni istagan kishilar 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.

5.3. "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 ta 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).

Boeing-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.

Boeing-767-300ER samolyoti (207 o`rin)

Boeing-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 (Frantsiyaning "Aerospasyal", Italiyaning "Aleniya" va Angliyaning "British Aerosveys") kompaniyasi mahsuloti. Kompaniya o`rta magistral samolyotlar ishlab chiqarish bo`yicha jahondagi etakchi 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 "Boing-767"dan 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, Ashxobod, Baku, Yekaterinburg, Amritsar, Qarag`andaga reyslar amalga oshirilmoqda.

5.4. 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`imlarga o`ralgan, tashish paytida o`ram ichidagi narsalarning butligini ta'minlash uchun ishonchli qulflar bilan jihozlangan, qo`lda ko`tarish uchun mahkam dastaklar bilan ta'minlangan bo`lishi kerak.

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

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

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

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

Tashish uchun qo`llanilayotgan tarifning 50 %i 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`rni uchun belgilangan og`irlik normasi - 30 kg. Maksimal gabarit o`lchamlar uch o`lchov yig`indisiga ko`ra 160 sm dan oshmasligi lozim.

Ro`yxatdan o`tkazilmagan bagaj (qo`l yuki)

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

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

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

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

Og`irligi me'yordan ortiq bo`lgan yoki yirik gabaritli bagajni tashish uchun haq to`lash

Agar yo`lovchida belgilangan bepul tashish me'yoridan ortiq, nogabarit yoki og`irligi me'yordan 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 me'yordan ortiq bagaj hisoblanadi.

Me'yordan 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 me'yordan ortiq bagaj uchun yig`imlar hamda ham og`ir, ham yirik gabaritli bagaj uchun yig`imlar undiriladi.

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

Mayda hayvonlar va qushlarni tashish

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

2. Samolyotning yo`lovchilar salonida tashishga ruxsat etiladi:

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

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

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

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

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

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

5. Hayvonlar va qushlarni yo`lovchilar salonida yoki samolyotning

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

Eslatma:

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

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

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

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

5.5. MAKning xalqaro aeroportlari hamda O`zbekiston aeroportlari

Rekonstruksiya qilinganidan so`ng "Samarqand", "Buxoro", "Urganch" aeroportlari xalqaro aeroport maqomini oldi. Ular Toshkentdan yoki bevosita o`z mamlakatlaridan uchib kelgan chet ellik turistlarni qabul qiladi. Masalan, turistlarni Nagoyadan Samarqandga, Londondan – Buxoroga, Miyazakidan – Buxoroga, Samarqandga va respublikamizning boshqa shaharlariga tashish dasturlari muvaffaqiyatli amalga oshirildi. SHu shaharlardan A-310, Boing-767 va 757, RJ-85, Tu-154 samolyotlarida Moskva, Ufa, Qozon, Минеральные воды, Novosibirskk 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 rekonstruktsiya 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 xarid 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 muntazam aloqani ta'minlovchi davlat transport infratuzilmasining tarkibiy qismidir.

"O`zbekiston Havo Yo`llari" MAK tarkibiga respublikaning viloyat markazlarida joylashgan 12 ta 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 %i 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.

5.6. "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 erdan 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. Uchish 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 yo`nalishida chipta uchish va qo`nish sanasi ko`rsatilgan holda, uchishdan kechi bilan 14 kun oldin sotib olinadi. Agar siz chiptani uchishdan 15 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 %ini 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.

Hayvon 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 me'yori ham qayd etiladi. U

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

Bagaj tarzida har qanday shakldagi buyumlarni olib o`tish mumkin, faqat ular og`irlik va gabarit bo`yicha normalarga (uch o`lchov yig`indisi bo`yicha 160 sm) mos kelsa bas. Ammo istisno holatlar ham mavjud: ayrim mamlakatlarga, masalan, AQShga bagaj olib o`tish normasi – ikki o`rin, bunda har bir o`rinning uch o`lchov yig`indisi 158 sm dan, og`irligi – 32 kg dan oshmasligi lozim.

Bepul bagajning aniq limitini albatta aniqlab olish kerak.

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

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, vazkur ro`yxatdan o`tkazilmaydi va unga yo`lovchining o`zi javobgar bo`ladi.

Pasport nazorati. Pasport, viza va chiqish taloni taqdim etiladi.

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

Qisqacha xulosa

"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. Bugungi kunda «O`zbekiston Havo Yo`llari» milliy aviakompaniyasi uchta «Boeing-767-300» samolyoti, uchta «Boeing-757-200» samolyoti, uchta «A-310» aerobusi, uchta yaqin masofaga uchadigan «RG-85» samolyoti, sobiq SSSRda ishlab chiqarilgan 27 ta «Il-86», «Il-62M», «Tu-154B» va «Tu-154M», «An-24», «YAK-40» va «Il-114-100» samolyotlaridan foydalanmoqda.

Hozirda respublikamizning yagona monopoliyachi aviatashuvchisi bo`lgan "O`zbekiston Havo Yo`llari" jahonning qirqdan ortiq shahriga xalqaro reyslarni amalga oshirmoqda. Mamlakat ichida o`n ikki yo`nalish bo`yicha reyslar yo`lga qo`yilgan. 2004-yili kompaniya 1,511 million yo`lovchiga xizmat ko`rsatdi. Bir yil oldin, 2003-yilda bu ko`rsatkich 1,481 millionni tashkil etgan edi. Yaqin kelajakda kompaniya yo`nalishlar geografiyasini kengaytirish va Toshkentdan Shanxay, Toronto, Riga, Ostanaga muntazam reyslarni yo`lga qo`yish, shuningdek Qirg`iziston va Ozarbayjonga reyslarni ko`paytirish niyatida.

Tayanch iboralar: reys, tarif, ketering, chastota, ro`yxatga olish, nazorat, bojxona nazorati, imtiyozli tarif.

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.

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. М., 2004. – 365 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. М., 2001.

5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

6. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право: Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности: Учебник. – М., 2001.

6-bob. HARAKATLANADIGAN TARKIB TASNIFI HAMDA TURISTIK AVTOBUSLARGA QO`YILADIGAN TALABLAR

6.1. Harakatlanadigan tarkib tasnifi

Avtobus – o`tirish uchun 8 tadan ortiq o`rindiqli (haydovchining o`rindig`idan tashqari) yo`lovchilar tashish uchun mo`ljallangan dvigateli avtotransport vositasi. Avtobuslar belgilangan yo`nalishlar bo`yicha nazarda tutilgan bekatlarda yo`lovchilarni olgan va tushirgan holda yoki buyurtmachi – yuridik yoki jismoniy shaxs tomonidan belgilangan yo`nalishlar 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 yaholi yashaydigan joy) doirasida amalga oshiriladigan yo`lovchi tashish; shahardan tashqariga yo`lovchi tashishga – shahar doirasidan tashqariga, shu jumladan, 50 km gacha masofaga amalga oshiriladigan yo`lovchi tashish; shaharlararo yo`lovchi tashishga – shahar doirasidan tashqariga 50 km dan uzoq masofaga amalga oshiriladigan yo`lovchi tashish; xalqaro yo`lovchi tashishga – O`zbekiston Respublikasidan tashqariga amalga oshiriladigan yo`lovchi tashish kiradi. Shu munosabat bilan shahar avtobuslari, shahardan tashqariga qatnaydigan avtobuslar, shaharlararo avtobuslar va xalqaro avtobuslar farqlanadi.

Tashish vazifasiga qarab, umumiy foydalaniladigan avtobuslar, turistik-ekskursiya avtobuslari va maxsus avtobuslar (maktab avtobuslari; vaxta avtobuslari; xodimlarni shahar yo`lovchi transporti umumiy yo`nalishlaridan uzoqda joylashgan ishlab chiqarish obyektlariga eltish uchun mo`ljallangan avtobuslar va h.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 h.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.

Qavatlari soniga qarab, bir, bir yarim va ikki qavatli avtobuslar farqlanadi. Aksariyat turistik firmalar bir yarim qavatli avtobuslar bilan ishlashni ma'qul ko`radi, chunki yo`lovchilar saloni poldan haydovchining kabinasiga nisbatan yuqorida joylashganligi tufayli oynadan atrof yaxshi ko`rinadi. Ikki qavatli avtobuslarning pastki qavatlaridan qisqa ekskursiyalarda transport vositasining sig`imini oshirish maqsadida yo`lovchilar saloni sifatida yoki kichkina stol-stullar bilan jihozlangan oshxona tarzida foydalanilishi mumkin. Ayrim firmalar birinchi qavatdi 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 — elektromobil (elektrobus)lar 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 zonalarda foydalanish, shuningdek, turistlar bilan shahar bo`ylab ekskursiya qilish uchun qulay. Ilk elektrobuslar Moskvada Poklonnaya gora hududidagi yo`nalishda qatnay boshladi.

Turistlarni tashiydigan avtobuslarning **qulay** va **shinamligiga** butun dunyoda katta talablar qo`yiladi. Xalqaro yo`nalishda qatnaydigan avtobuslarda konditsioner, audio- va videosistemalar, oshxona, garderob,

biotualet bo`lishi lozim. Aksariyat avtobuslarning salonlari individual yoritish lampochkalari, oyoq qo`yish uchun maxsus joylar, kreslolar suyanchig`ida yig`iladigan stolchalar bilan jihozlanadi. Kreslolar qulay va yumshoq, orqaga tashlanadigan, qiyaligi rostlanadigan bo`lishi lozim.

Avtomobil transport xalqaro uyushmasi huzuridagi Klassifikatsion komissiya tomonidan turli toifadagi turistik avtobuslarga qo`yiladigan muayyan talablar ishlab chiqilgan. Avtobus toifasi uning klassi bilan belgilanadi va 1 tadan 5 tagacha yulduz bilan ifodalanadi. «1 yulduzli» avtobuslar toifasiga shahar bilan tanishtirish ekskursiyalari hamda mahalliy ekskursiyalar o`tkazish uchun mo`ljallangan xalqaro klassga mansub avtobuslar kiradi. Qisqa masofalarga ichki va xalqaro turizmni amalga oshirishda ishtirok etuvchi transport vositalari «2 yulduzli» avtobuslar toifasiga mansubdir. Oliy klassga hamda «lyuks» klassiga mansub avtobuslar «3 yulduzli», «4 yulduzli» va «5 yulduzli» toifalar bilan tavsiflanadi. Ulardan uzoq masofaga va uzoq muddatli turistik yo`nalishlarda foydalaniladi. Avtobuslarni toifalar bo`yicha tasniflash quyidagi texnik ko`rsatkichlarga asosan amalga oshiriladi:

- dvigatel quvvati;
- tormoz sistemasi va amortizatsiyaga qo`yiladigan talablar;
- ventilyatsiya turi (majburiy-havoli yoki konditsioner);
- isitish usuli (haroratni avtomatik rostlagich moslamasiga ega yoki bunday moslamasiz);
- oynalarga qo`yiladigan talablar (tumanga qarshi qoplamali, vakuum qatlamili, terlash yoki muzlashning oldini oluvchi, quyosh nuridan saqlovchi);
- ichki (shu jumladan individual) yoritgichlarga egaligi;
- radiokarnay, mikrofon va magnitolaning mavjudligi;
- bagaj bo`limi uchun sig`imlar hajmining hamda qo`l yuki uchun tokchalarning kattaligi;
- avtobus muzlatgich, tualet, videotizim, ichimliklar uchun termoisitgich, stakanlar uchun taglik, yig`ma stollar, chiqindi to`plagich bilan jihozlanganligi;
- gid uchun lozim darajada jihozlangan joyning mavjudligi.

Ushbu atributlarning to`liq holda mavjudligi «4 yulduzli» va «5 yulduzli» avtobuslar uchun majburiydir.

6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo`lovchi tashish xavfsizligi

«5 yulduzli» toifaga mansub avtobuslar eng komfortabel avtobus layneri hisoblanadi. Turistlar uchun yuqorida sanab o`tilgan qulayliklardan tashqari, bunday avtobusda garderob, grilli oshxona, mikroto`lqinli pech, qaynoq va chanqovbosdi ichimliklar uchun dozator, oldindan tayyorlangan taomlar uchun termoshkaf bor. Yo`lovchilar 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, bortdan tashqaridagi harorat va shu kabilar aks etadi. Besh yulduzli ikki qavatli avtobus haydovchisining kabinasi ikkinchi qavatdagi yo`lovchilar salonini kuzatish uchun videokamera bilan jihozlanishi mumkin. Bunday avtobuslar salonida shovqin darajasi soatiga 100 km tezlikda 74-76 dB dan oshmasligi kerak.

26-28 kishiga mo`ljallangan VIP-klassga mansub avtobuslar ham mavjud. Ular komfortabel kreslolar bilan jihozlangan bo`lib, pastki qavatning orqa qismida dam olish xonasi bor. Ushbu xonaga divan, yig`iladigan stollar, ikkita muzlatkich 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 me'yoriy hujjatlarda belgilangan tartib va muddatda 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 hududlar»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 vositasidan 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, EIning 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 bormoqda. Masalan, EIning zararli gazlar chiqarishga daxldor me'yorlari oxirgi yigirma yilda 20 baravar kamaydi. Yevropa transport vazirlari konferensiyasi qabul qilgan «YAshil avtomobil» standartida uglerod oksid (CO), karbonat angidrid (CO2), uglevodorodlar (CN) 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 yo`nalishlarda ishlaydigan avtobuslar uchun qo`shimcha majburiy talab trafaret – yo`nalishning boshlang`ich va oxirgi punktlari ifodalangan ko`rsatgichning mavjudligi.

6.3. 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 beruvchi kompaniyalarining xizmatlaridan asosan biznesmenlar va yirik tashkilotlarning xodimlari, shuningdek, yakka tartibda safar qiluvchi turistlar foydalanadi. Avtomobillarni ijaraga beruvchi jahon bozoridagi eng mashhur firmalar orasida «Avis», «Hertz», «Budget», «Eurocar», «Toyota» va boshqalarni qayd etish mumkin. Bu kompaniyalarning ofislari ko`pgina sanoat, tijorat va madaniyat markazlarida joylashgan, shuningdek deyarli barcha aeroportlarda, yirik shaharlardagi temir yo`l va avtobus vokzallarining aksariyatida mavjud. Mazkur kompaniyalar taklif qiluvchi xizmatlarning sifat darajasi va narxlari deyarli bir xil, ammo avtomobillarni ijaraga berish qoidalari farq qilishi mumkin.

Ijaraga avtomobil olish uchun avtomobillarni ijaraga beruvchi muayyan kompaniyaning mahalliy vakolatxonasiga bevosita, turistik 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 ijaraga berish shoxobchasi shu davlat hududida joylashgan bo`lsa, ijaraga 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 chegirmalar beradi. Bunday ijarachilarga asosan doimiy mijozlar, shuningdek ijara korxonalari hamkorlik to`g`risida tegishli shartnomalar tuzgan aviakompaniyalarning yo`lovchilari kiradi. Deyarli barcha kompaniyalarda ijaraga avtomobil olishni istagan haydovchining yoshini chegaralaydigan qoidalar amal qiladi. Bu yosh turli mamlakatlarda 21-25 yoshni, haydovchilik staji – kamida bir yilni tashkil etadi. Ba'zan kompaniyalar mazkur yosh chegarasini pasaytiradi, ammo sug`urta shartnomasini qimmatroq summaga rasmiylashtiradi. Ayrim hollarda esa, aksincha, mijozlarga qattiqroq talablar qo`yiladi. Masalan, Fransiyada oliy toifa avtomobillardan foydalanishni xohlagan fuqarolar yoshi 30 dan kam bo`lmasligi kerak.

Avtotransport vositasi haydovchisining staji haydovchilik guvohnomasiga qarab aniqlanadi. Agar turist xalqaro haydovchilik guvohnomasiga ega bo`lsa, qoida tariqasida, biron-bir muammoga duch kelmaydi. Haydovchilik guvohnomasi milliy bo`lsa, uning notarius tasdiqlagan (hech bo`lmasa inglizchaga) tarjimasini tayyorlab olgan ma'qul.

Yuqorida ta'kidlab o`tilganidek, 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 avariyaga uchragan holda avtomashinani ta'mirlash uchun uni to`lashga to`g`ri keladi. Ba'zan sug`urta shartnomasi bekor qilinadi: agar avariya yuz bergan paytda avtomobilni mast holatdagi odam yoki avtomobilni boshqarish huquqiga ega bo`lmagan odam boshqargan bo`lsa. Masalan, AQShda mashinani boshqarish huquqiga faqat uni ijaraga olish shartnomasi tuzgan shaxs ega bo`ladi. Yevropada esa, aksincha, mijoz avtomobilni o`z kredit kartasiga rasmiylashtirishi va uni boshqarish huquqini oila a'zosi yoki do`stiga berishi mumkin.

Avtomobil ijarachiga bakka yonilg`i to`liq quyilgan holda beriladi, shu bois ijarachi ham avtomobilni bakini yonilg`i bilan to`ldirib topshirishi lozim. Bu qoidani buzganlik, yuqorida ta'kidlab o`tganimizdek, mijoz uchun jiddiy oqibatlarga sabab bo`lishi mumkin.

Transport vositasini ijaraga olish shartnomasini rasmiylashtirishda uning tashqi ko`rinishiga, chunonchi: tirnalgan, shikastlangan, pachoqlangan joylarning mavjudligiga e'tibor berish lozim. Biron-bir nuqson bo`lgan holda uni avtomobilni qabul qilish hujjatida ko`rsatish zarur. Bu mashinani qaytarish chog`ida anglashilmovchilik va nizolarning oldini olish imkonini beradi.

Shuni ta'kidlab o`tish kerakki, so`nggi yillarda Yevropaning barcha mamlakatlarida yo`l harakati qoidalariga rioya qilishga talablar kuchaydi. Shu sababli turistlar «Rent-a-car» xizmatlaridan foydalanishni mo`ljallagan mamlakatlarning yo`l harakati qoidalarini puxta o`rganishlari shart. Angliyada qolgan yevropaliklar va amerikaliklar uchun g`ayritabiiy

bo`lmagan chap tomonlama harakat jiddiy qiyinchilik tug`diradi. Deyarli barcha mamlakatlarda shahar doirasida va maxsus belgilar qo`yilgan trassalarda tezlikni me'yordan oshirish qattiq jazolanadi – bunday hollarda 300–1200 AQSh dollarigacha miqdorda jarima to`lashga to`g`ri keladi. Fransiyada haddan tashqari tez yurganlik uchun qamoqqa tushish ham mumkin.

Avtomobil tezligini qayd etish uchun chet elda fotoradarlardan keng foydalaniladi. Mazkur asboblar tezlik oshgan holda qoidabuzarni suratga oladi, bunda kadrga mashina raqami ham, haydovchining yuz ko`rinishi ham tushadi. Qoida tariqasida, jarima to`lash haqidagi kvitansiya (fotosuratlar bilan birga) ijara korxonasi ofisiga pochta orqali jo`natiladi. Mijoz jarima to`lashdan bo`yin tovlashga harakat qilgan taqdirda, u ishonchsiz mijozlarning «qora ro`yxati»ga tushadi va kelgusida istalgan «Rent-a-car» kompaniyasidan ijaraga avtomobil olishi juda qiyin bo`ladi.

Ayrim mamlakatlar (Angliya, Germaniya, Gretsiya, Turkiya va b.)da quyidagilar jiddiy qoidabuzarlik hisoblanadi: xavfsizlik kamarini taqmaganlik (jarima 35-50 AQSh dollari); qarshi harakat yo`lagiga chiqish (200-400 AQSh dollari miqdorida jarima yoki haydovchilik huquqidan 3-6 oyga mahrum qilish); svetoforning taqiqlovchi signalida yurish (150-250 AQSh dollari miqdorida jarima yoki haydovchilik huquqidan 3-12 oyga mahrum qilish); avtomobilni mast holatda haydash (300-1000 AQSh dollari miqdorida jarima yoki Yevropa mamlakatlarida 6–12 oyga qamoq).

Aksariyat mamlakatlarda avtomobilni boshqarayotgan haydovchilarga uyali telefon orqali gaplashish ruxsat etilmaydi. AQShda hokimiyat vakillari bilan muomala qilish qoidalariga qat'iy rioya etish zarur. Agar amerikalik politsiyachi haydovchini to`xtatgan bo`lsa, u zinhor-bazinhor mashinadan tushmasligi – qo`llarini rulga qo`yib, politsiyachining yaqinlashishini va uning ko`rsatmalarini kutishi lozim.

Chet elda oila bo`lib yoki kichik guruhga birlashib sayohat qilayotgan turistlarga avtomobillarni ijaraga berish shoxobchalari mavjud. Ular ko`rsatilgan turistlarga maxsus jihozlangan avtobuslarni ijaraga beradi. Bunday avtobuslarning salonlari yashash joyini eslatadi. Unda gaz plita va muzlatgichli oshxona, yuvinish joyi, dush (yoki vanna) va hokazolar bor. "Karavaning-turizm" uchun mo`ljallangan bunday avtobuslar ularda yaratilgan shart-sharoitlarga qarab besh toifa (yulduzlar)ga ajratiladi. Ulardan turizm infratuzilmasi yaxshi rivojlanmagan joylar bo`ylab sayohat qilishda foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Qisqacha xulosa

Turizm kishilar mamlakat doirasida va undan tashqarida bir joydan ikkinchi joyga harakatlanishini nazarda tutadi. Yevropaning ayrim mamlakatlari (masalan, Fransiya va Italiya) qonunchilari transport xizmatlarini, joylashtirish xizmatlari bilan bir qatorda, sayohatchiga ko`rsatiladigan asosiy xizmatlar qatoriga kiritganlar. Turizm statistikasida, transport sayohatchi o`zining doimiy yashash joyidan sayohat joyiga safar qilish uchun foydalanadigan vosita deb e'tirof etilgan. Ammo ko`pgina transport korxonalari va kompaniyalari nafaqat turistlarni tashishni amalga oshiradilar, balki oddiy yo`lovchilarni, turizmga daxldor bo`lmagan pochta va yuklarni tashishni ham ta'minlaydilar. Shu bois turizmning mavsumiy xususiyati transport kompaniyalari uchun jiddiy muammolar tug`diradi.

Tayanch iboralar: avtobus, avtomobillar ijarasi, qulaylik, karavaning, sug`urta, harakatlanadigan tarkib.

Nazorat savollari

1. Harakatlanadigan tarkib qanday 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?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. – 365 с.
1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
2. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. Учебное пособие. – М., 2003.
3. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. Учебное пособие. -М., 2001.

4. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

5. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М., Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности: Учебник. – М., 2001.

7-bob. TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO`RSATISH

7.1. 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 hamda 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 me'yoriy 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 etkazilishi natijasida, shuningdek, bagajning yo`qotilishi yoki shikastlanishi natijasida unga etkazilgan zarar uchun tashuvchining javobgarligi nazarda tutilgan. Mazkur hujjatga muvofiq tashuvchining mulkiy javobgarligi yo`lovchining sog`lig`iga shikast yetkazganlik uchun 700000 shveytsariya frankini; qo`l yukini yo`qotganlik yoki unga shikast yetkazganlik uchun – 12500 Shveytsariya frankini; transport vositasi uchun – 50000 Shveytsariya frankini; bagajning boshqa predmetlari uchun – 18000 Shveytsariya 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 bir xillashtirish to`g`risidagi xalqaro Konvensiya» (1967); «Dengizda yo`lovchi tashishning ba'zi bir qoidalarini bir xillashtirish 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 qiziqarlidir.

Kemani vaqtinchalik fraxt qilish shartnomasiga ko`ra kema egasi belgilangan haq (fraxt) evaziga fraxt qiluvchiga kemani va kema ekipaji a'zolarining xizmatlarini yo`lovchi, yuk tashish uchun yoki boshqa tijorat maqsadlarida muayyan muddatga taqdim etish majburiyatini oladi. Bunday shartnomani rasmiylashtirishda unda quyidagilar ko`rsatilishi shart:

taraflar nomi; fraxt qilish maqsadi; kema nomi, uning texnik va foydalanish ko`rsatkichlari (yuk ko`tarish qobiliyati, tezligi va b.); suzish hududi; kemani topshirish va qaytarish vaqti va joyi; fraxt qiymati; taym-charterning amal qilish muddati.

Butun taym-charter muddati mobaynida kemani soz holatda saqlash kema egasining majburiyati hisoblanadi. Fraxt qiluvchi kemadan foydalanganlik uchun haqni o`z vaqtida to`lashi shart – odatda haq muayyan muddat (yarim oy, bir oy) uchun oldindan avans tariqasida to`lanadi. Haq to`lash muddatlariga rioya qilinmagan hollarda kema egasi shartnomani bekor qilish va kemani chaqirib olishga haqli.

Taym-charter shartnomasiga ko`ra kapitan hamda ekipajning boshqa a'zolari kema egasining kemani boshqarish, ichki tartib va ekipaj tarkibiga oid farmoyishlariga bo`ysunishi lozim. Kemadan tijorat maqsadlarida foydalanishga oid farmoyishlarni fraxt qiluvchi beradi. Bunda fraxt qiluvchi kemadan shartnomada nazarda tutilmagan maqsadlarda yoki bitimda nazarda tutilmagan suzish hududida foydalanishga haqli emas.

Savdo maqsadlarida dengizda suzish kodeksida **kemani ekipajsiz fraxt qilish (berbout-charter) shartnomasi** ham nazarda tutilgan. Kemani ekipajsiz fraxt qilish shartnomasiga ko`ra kema egasi belgilangan haq (fraxt) evaziga fraxt qiluvchiga muayyan muddatga foydalanish va egalik qilishga ekipaj bilan komplektlanmagan va jihozlanmagan kemani yo`lovchi, yuk tashish uchun yoki boshqa tijorat maqsadlarida taqdim etish majburiyatini oladi. Bu holda fraxt qiluvchi kema ekipajini mustaqil ravishda komplektlaydi. Komanda ilgari mazkur kema ekipaji a'zosi bo`lgan yoki bo`lmagan shaxslardan tashkil topishi mumkin. Ekipajni komplektlash usulidan qat'i nazar, uning barcha a'zolari fraxt qiluvchining barcha buyruqlariga bo`ysunishlari shart. Berbout-charter shartnomasida quyidagilar ko`rsatilishi lozim: taraflarning nomi; kema nomi, klassi, bayrog`i, texnik va foydalanish ko`rsatkichlari; sarflaydigan yonilg`i miqdori; suzish hududi; fraxt qilish maqsadi; kemani topshirish va qaytarish vaqti va joyi; fraxt qiymati hamda shartnomaning amal qilish muddati.

Turizmda berbout-charterdan ko`pincha kichik elkanli kemalar – yaxtalarda sayohat qilishda foydalaniladi. Yaxtalarning ko`plab modellari mavjud bo`lib, ular katta-kichikligi va komfortabelligi bilan farq qiladi. Yaxta ekipajsiz ijaraga olingan taqdirda, kemani mustaqil boshqarishni xohlagan ijarachi shkiperlik guvohnomasiga ega bo`lishi lozim. Yaxtada sayohat qilish uchun chet el portlariga kirishda viza talab etilmaydi.

7.2. 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 turiga qarab (mehmonxonalar singari) toifalarga ajratiladi. Aksariyat yirik kruiz kompaniyalari ommaviy iste'molchiga qarab mo`ljal 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 tonnaji 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 kemaning barchasi o`ziga xosligi va tashqi ko`rinishi

bilan ajralib turadi. Voyager klassi kemalari boshqa kruiz kemalaridan kattaligi bilan farq qiladi, chunki ular katta maydonlarni talab qiluvchi turli zamonaviy texnika vositalari bilan jihozlangan.

Bugungi kunda jahondagi eng katta (va qimmat) kruiz layneri 17 palubali gigant «Voyager of the Seas» hisoblanadi. 1999-yilda suvga tushirilgan bu kema «Royal Caribbean International» kompaniyasiga tegishli. Uning suv sig`imi 142 000 t, bortga olishi mumkin bo`lgan yo`lovchilar soni – 2200 mehmon va 1180 ekipaj a'zosi, o`rtacha tezligi – 50 km/soat. Kemaning o`lchamlari ham aqlni lol qoldiradi: uzunligi – 311 m, kengligi – 47 m, balandligi – 70 m.

Ushbu dengiz laynerining o`ziga xosligi shundan iboratki, uning bortida birinchi marta quyidagilar qurilgan: konkida uchish maydonchasi, alpinizm bilan shug`ullanish uchun devor va haqiqiy ko`cha – to`rt paluba balandlikdagi oynavand gumbaz ostida promenad. Kemada restoranlar va barlar, diskotekalar, uch yarusli teatr, tungi klublar, kazino, kutubxona, kinoteatr, ko`p sonli basseynlar (jakuzi bilan), bolalar va kattalar uchun "suvtog`lar", sauna, sport inshootlari (golf maydoni, rolikodrom, basketbol maydonchasi, uzunligi 400 m bo`lgan yugurish yo`lagi, fitnes-studiya, 900 tomoshabinga mo`ljallangan muz maydoni), tabiiy solyariy, go`zallik saloni, massaj kabineti, vertolyot maydonchasi va hokazolar bor. Palubalar o`rtasida o`n to`rtta oynavand lift yordamida aloqa qilinadi.

Shuni ta'kidlab o`tish kerakki, 2000-2001-yillarda yana ikkita shunday megalayner «Explorer of the Seas» va «Adventure of the Seas» suvga tushirildi.

Dengiz kruiz laynerlarining kayutalari maydoni, inter'erining rang-barangligi, qulayliklar (dush, vanna, jakuzi) to`plamining kattaligi bilan ajralib turadi. Bu, tabiiyki, ularning narxida ham aks etadi. Kayutalar narxi ularning katta-kichikligi, uxlash o`rinlari soni va joylashishi (ustma-ust yoki yonma-yon), palubaning balandligi (odatda yuqori palubadagi kayutalar quyi palubadagi kayutalardan qimmatroq), paluba uzunligi bo`yicha joylashgan o`rni (kemaning orqa qismi, old qismi, o`rta qismi), balkonlar, darchalar, illyuminatorlar bor-yo`qligiga bog`liq.

Ichki kayutalar nisbatan arzon yuradi. Ular sun'iy manbalar – lampalar, torsherlar, bra yordamida yoritiladi. Kayutalar turli kemalarda har xil tasniflanadi, ammo umumiy holda u quyidagi ko`rinishga ega bo`ladi: balkonli «lyuks» kayutalar; darchali kayutalar; ichki kayutalar.

Kruizlarni amalga oshirishda mijozlarning dam olishini tashkil etish ularga xizmat ko`rsatishning muhim jihati hisoblanadi. Kruiz kemalarida turli klublar (shu jumladan bolalar klublari) ishlaydi, mashhur rassomlar va

haykaltaroshlarning ko`rgazmalari o`tkaziladi, turli tomosha va shoular o`tkazish uchun aktyor va estrada yulduzlari taklif qilinadi.

Kruiz kompaniyalari mijozlarga xizmat ko`rsatish tadbirlarini muntazam kengaytirib boradi. Masalan, «Royal Caribbean International» kompaniyasi o`z laynerlarida to`y o`tkazish, yubileylarni tantanali ravishda nishonlashni taklif qiladi.

Kruiz kemalari bortida oilaviy dam olish uchun barcha shart-sharoitlar yaratilgan. Kichik yoshdagi bolalarga guruhda yoki individual tarzda enaga xizmatlari ko`rsatish nazarda tutilgan. Bolalar klublari ishlaydi, turli yoshdagi bolalar uchun har xil ko`ngilochar tadbirlar tashkil etilgan. Shuni ta'kidlab o`tish kerakki, laynerlarda ba'zi bir tadbirlarga tashrif buyuruvchilar yoshi chegaralangan.

Dasturlar	**Yosh chegarasi**
Konkida uchish maydonchasi	Barcha yoshdagi bolalar
Solyariy	16 yosh va undan kattalar
Adventure Ocean bolalar klubi	3-17 yosh
Teatr	16 yoshga to`lmagan bolalar kattalar kuzatuvida qo`yiladi
Jakuzi	16 yoshga to`lmagan bolalar kattalar kuzatuvida qo`yiladi
«Bingo» va «Poyga» lotoreyasi	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» printsipida 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 tasnif 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`rtacha 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; 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, Frantsiya, Italiya, Gretsiya) va Shimoliy Afrika mamlakatlari (Marokash, Tunis, Misr va b.)ning boy madaniyati va tarixi bilan tanishishni taklif qiladi. Kruizlarning Yevropa bo`ylab yo`nalishlari 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 eri, 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 yo`nalish 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 Shveytsariya 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 qimat turadi.

Xalqaro kruizlar 1974-yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo`lovchi va yuk tashish to`g`risidagi Konvensiya» qoidalariga hamda muayyan tashuvchining qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi. Ushbu qoidalarga binoan aksariyat hollarda 21 yoshga to`lmagan shaxslar kattalar kuzatuvisiz kruizlarda ishtirok etishga qo`yilmaydi; maktab o`quvchilaridan iborat guruhlardan 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.

Paromlarda kruizlar dengiz sayohatlarining so`nggi yillarda ommaviylashib borayotgan turlaridon 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 h.k.) tushuniladi.

Kruiz maqsadlarida foydalaniladigan zamonaviy paromlar fan va texnikaning oxirgi yutuqlari asosida qurilgan, suv ustidagi shaharlarni esga soladigan ko`p palubali kemalardir. Eng komfortabel parom kruizlari Boltiq dengizida «Silja Line» va «Viking Line» kompaniyalari tomonidan amalga oshiriladi. Ularda mijozlar uchun diskotekalar, restoranlar, kafelar, saunalar, basseynlar, 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 Shvetsiyaning qadimgi va navqiron shaharlari me'morchiligi, Skandinaviya qishloqlarining hayoti bilan tanishish, bir qancha muzeylarga, Xelsinkidagi «Serena» akvaparki va «Itakeskus» savdo markaziga tashrif buyurish imkoniyatiga ega bo`ladi. Bolalar bilan sayohat qiluvchilarga «Ertaklar mamlakatiga sayohat» degan maxsus dastur nazarda tutilgan.

Paromlarga joylashishda turistlarga moddiy holati har xil bo`lgan mijozlarga mo`ljallangan komfortabel kayutalar taqdim etiladi. Qoida tariqasida, kayutalarda garderob, konditsioner, dush, tualet, televizor, fen, ichki telefon, ikkita karavot bo`ladi. Oilaviy kayutalar, shuningdek, nogironlar va allergiklar uchun mo`ljallangan kayutalar ham bor.

Kruiz tarzida dam olishni taklif qiluvchi tashkilotlardan tashqari, avtobus turlariga hamda avtomashina olib kelish uchun safarlar tashkil qiluvchi firmalarga, shuningdek avtomobil olib kelib sotish bilan shug`ullanuvchi jismoniy shaxslarga xizmat ko`rsatishga ixtisoslashgan kompaniyalar ham mavjud. Rossiyada bunday parom kompaniyalari orasida «TT-Line» (Boltiq dengizining g`arbiy qismida, Germaniya bilan Shvetsiya oralig`ida ishlaydi) va «Finnlines» (Finlyandiya va Germaniya o`rtasida aloqa qiladi) kompaniyalari mashhur.

Boltiq dengizi mintaqasida bir necha yirik tashuvchilarning mavjudligi ulardan nafaqat transport aloqasi uchun, balki paromlarda kompleks turlarni tashkil etish uchun ham foydalanish imkonini beradi. Masalan, Xelsinkidan Travemyundgacha «Finnlines» paromida, Rostok (Germaniya)dan Trilleborg (Shvetsiya)gacha – «TT-Line» paromida va Stokgolmdan Xelsinkigacha – «Viking Line» paromida sayohat qilish mumkin. Bunday avtobus-parom turi 10-14 kunga mo`ljallangan.

7.3. 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 yo`nalishlarda 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 yo`nalishi 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 yo`nalishga ega bo`lishi mumkin.

Daryo bo`ylab sayohatlarni **yo kema egalari, yo turistik kompaniyalar** tashkil etishi mumkin. Masalan, Rossiyada Volga daryosi kemachilik boshqarmasi «Rixard Zorge», «Aleksandr Sveshnikov» teploxodlarida quyidagi kruizlarni amalga oshiradi: «Moskva–Nijniy Novgorod–Moskva» yo`nalishi bo`yicha «Золотые купола России» kruizi (10 kun), Uglich, Mishkin, Kostroma, Plyos, Murom shaharlarida to`xtagan holda; «Moskva–Plyos–Moskva» yo`nalishi bo`yicha «Узоры костромы» kruizi (6 kun), Uglich, Mishkin, Yaroslavl, Kostroma shaharlarida to`xtagan holda; «Moskva–Uglich–Moskva» va «Moskva–Tver–Moskva» yo`nalishlari bo`ylab qisqa muddatli uch kunlik sayohatlar. Yana bir mashhur tashuvchi – Moskva daryo kemachilik boshqarmasi «Moskva–Astraxan–Moskva» (20 kun), «Moskva–Sankt-Peterburg–Moskva» (9 va 13 kun), «Moskva–Yaroslavl–Moskva» (5 kun), «Moskva–Uglich–Moskva» (3 kun) kruiz dasturlarini taklif qiladi.

Daryo sayohatlari va kruizlari bilan shug`ullanadigan turistik kompaniyalar o`z flotiga ega bo`ladi yoki kemalarni ularning egalaridan fraxt qiladi. Kemani fraxtga berishda kema egasi to`xtash paytlarida unga xizmat ko`rsatish, buyurtmachiga yonilg`i quyilgan teploxod taqdim etishga shartnoma tuzishi mumkin. Mazkur hamkorlik usuli firmalarga ancha qimmatga tushadi. Ikkinchi holda operator to`xtash joylari bilan shartnoma tuzish, yonilg`i, oziq-ovqat mahsulotlari xarid qilish va h.k. bilan o`zi shug`ullanadi. Kruizni shunday tashkil etish turistik firmalarga xarajatlarni kamaytirish va tegishlicha xizmatlar ko`rsatish paketini arzonlashtirish imkonini beradi. Umuman olganda, yirik teploxodni fraxt qilish bahosi bir kunda 4000-8000 AQSh dollarini tashkil etishi mumkin.

Ichki daryo kruizlarini tashkil etishda turfirma kema egasi bilan fraxt shartlariga asosan 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 yo`nalishlari va ularning muddatlari;

- har bir kema uchun bir reys aylanishida zarur choyshab va yostiq jildlari soni va ularning qiymati;

- har bir reys aylanmasiga chiptalar qiymati va shartnoma bo`yicha to`lanadigan haqning umumiy summasi;

- taraflarning javobgarligi.

Turistlarni tashish uchun haq reys boshlanishidan kechi bilan 15 kun oldin amalga oshirilishi lozim.

Transport vositasini ijaraga olish shartnomasidan tashqari, turfirma yana quyidagi shartnomalarni tuzishi zarur: restoran xizmati boshqarmasi bilan turistlarni ovqatlantirishga; qabul qiluvchi tashkilotlar bilan ekskursiya xizmatlari ko`rsatishga; kinoprokat yoki videoprokat korxonalari bilan teploxodlarning kinozallarida namoyish etish uchun filmlarning kino- yoki videonusxalarini olishga; kutubxonalar bilan reyslarni kitoblar bilan ta'minlashga; musiqa jamoalari, artistlar, lektorlar va shu kabilar bilan shartnomalar.

Kruiz kemalarida safar qilayotgan yo`lovchilarga nisbatan, maxsus qoidalarda nazarda tutilmagan barcha hollarda odatdagi yo`lovchilar uchun belgilangan yo`lovchi, qo`l yuki va bagaj tashishning barcha qoidalari amal qiladi. Kruiz kemasiga yo`lovchilarni ro`yxatga olish kema jo`nashidan ikki soat oldin boshlanadi.

Reys boshida kema kapitani, kruiz rahbari, restoran direktori va kema vrachi turistlar bilan suhbat o`tkazadi. Suhbatda ular safar maqsadi va shartlarini, kemada, qirg`oqda hamda daryoda cho`milish paytida o`zini tutish qoidalarini bayon etadi.

Yo`lda to`xtaganda va qirg`oqqa tushganda, turistning yonida kemaga qaytishda vaxtada 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, oshxonadan, kiosklardan tovarlar xarid qilish, sartaroshxona, buyumlarni saqlash xonasi xizmatlaridan foydalanish.

Xorijiy daryo kruizlari yirik daryolar va ko`p sonli ko`llar mavjud bo`lgan, shuningdek kanallar sistemasi rivojlangan mamlakatlarda keng tarqalgan. G`arbiy Yevropa davlatlarida Dnepr, Luar, Reyn, Rona, Sena,

Elba daryolari bo`ylab kruizlar ayniqsa mashhur. Bundan tashqari, g`arb mamlakatlarida daryo bo`ylab sayr qilish uchun motorli qayiqlar ham ijaraga beriladi. Ularni yo`lovchi litsenziyasiz ham boshqarishi mumkin, chunki bu qayiqlarni boshqarish bo`yicha yo`l-yo`riq ko`rsatish tadbiri atigi 45 daqiqa vaqtni egallaydi.

Odatda kemacha (qayiq)lartezligi 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 tizimsi bilan o`zaro bog`langan Buyuk Ko`llar bo`ylab kruizlar mashhur.

7.4. 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 Holldays" firmalarini, Gollandiyaning OSS kompaniyasini, Gretsiyaning "Odissey" va "Kosmos" firmalarini qayd etish mumkin. Turizmni mazkur turining geografiyasi juda rang-barangdir. O`z jozibadorligi va suzishning xavfsizligiga ko`ra birinchi o`rinni Gretsiya orollari havzasi egallaydi. Keyingi o`rinlarda Karib dengizi va Tayland havzasi turadi. Aksariyat kompaniyalar kemalarni professional ekipaj bilan birga fraxtga beradi, ammo suzish vositasini boshqarish huquqini beruvchi guvohnomaga ega turist kemani ekipajsiz fraxt qilishi ham mumkin.

Ushbu dam olish turining afzalligi shundaki, turist harakat yo`nalishi 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 kishilik yaxtani ekipaji bilan fraxt qilish bir haftada 5000 dollar turadi (aviachiptalar narxisiz).

Qisqacha xulosa

Dengiz va daryo kruizlari bugungi kunda turistik bozorning muhim segmenti hisoblanadi. So`nggi yillarda turistlardan tashqari ularning avtomobillarini ham tashiydigan dengiz paromlariga qiziqish kuchaydi.

Kruiz va parom kemalarida chipta narxlari, tariflar va xizmat ko`rsatish klasslari kemaning katta-kichikligiga, ularda yaratilgan sharoitga, xizmat ko`rsatish darajasi va standartlariga, kayutalar klassiga bog`liq bo`ladi. 1974-yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo`lovchi va yuk tashish to`g`risidagi Konvensiya» qoidalari asosiy tartibga soluvchi xalqaro hujjat hisoblanadi. Karib dengizi havzasi, O`rtayer dengizi, AQShning G`arbiy sohili, Shimoliy Yevropa va Osiyo dengiz kruizlari ishqibozlari orasida mashhur bo`lib qolmoqda. Turistlarning o`sib borayotgan talablarini qondirish maqsadida kruiz kompaniyalari Yaponiya, Avstraliya va Yangi Zellandiyadagi yangi dengiz hududlarini o`zlashtirishga ko`proq e'tibor bera boshladilar.

Tayanch iboralar: kayuta, kruiz, fraxt, dengiz kemasi, parom, fishing tur, berbout charteri.

Nazorat savollari

1. Dengiz transportida yo`lovchi va yuk tashishning qanday huquqiy asoslari mavjud?
2. Zamonaviy suv transporti nima?
3. Xalqaro dengiz aloqalari nima?
4. Berbout-charterlarga tavsif bering.
5. Dengiz kruiz kemalarida turislarga xizmat ko`rsatishning tashkil etilishi.

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. – 365 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. Учебное пособие. -М., 2001.

5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – М., 2001.

6. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности: Учебник. – М., 2001.

8-bob. TURISTLARNI HAYVONLARDA TASHISH

8.1. Turistlarni itlarda tashish

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 ta 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 mavjud 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 oziqni ham rejalashtirish zarur. Bu ham chanada ma'lum joyni egallaydi va yuk bo`ladi.

Bugungi kunda qorli hududlar bo`ylab it qo`shilgan chanada sayohat qilish ekzotika hisoblanadi. Ekstremal turizm guruhlari uchun ko`p kunlik sayohatlar tashkil etiladi. Qutbga yaqin joylarda, masalan, Finlyandiya, Norvegiya, Kanada va Alyaskadagi turistik markazlarda turistlar uchun ko`ngilochar tadbirlar uyushtiriladi. Mahalliy aholi turistlar uchun tashkil etadigan milliy bayramlarda va ko`rgazmali namoyishlarda it qo`shilgan chanalardan faol foydalaniladi. It qo`shilgan chanalarda safar – 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, 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 haydovchili sertifikati beriladi.

Itlardan sayohatlarda ov qilish va qo`riqlash maqsadlarida ham faol foydalaniladi. Itlarning dekorativ zotlari ham mavjud. Ko`ngilochar tadbirlar qatorida it poygalari o`tkaziladi. Milliy va xalqaro it ko`rgazmalari ham muhim ko`ngilochar tadbir hisoblanadi. Mazkur tadbirga tashrif buyurgan tomoshabinlarga xizmat ko`rsatishdan tashqari, turistik tashkilotlar zimmasiga ishtirokchi-turistlar va ularning itlariga xizmat ko`rsatish majburiyati ham tushadi. Ba'zan puldor turistlar sayohatga o`z itlari bilan birga chiqadi. Mehmonxonalarda mijozlarning itlarini saqlash uchun maxsus joylarni hamda ularni tashish shartlarini

ko`zda tutish sayohatlar tashkil etishda muhim ahamiyatga ega.

Ko`rlarni yetaklab borish, favqulodda hollar (zilzila, ko`chki tushishi, avariya va h.k.)da va qutqarish tadbirlarida odamlarni qidirish itlarning muhim vazifalaridan 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.

8.2. 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. 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-mingyillikdan 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`rtoqi 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 bog`lari 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 etishtirilgan. 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 zodagonlar hamda ularning oila a'zolarini tashish uchun maxsus kareta va aravalar yasalgan, ularning kuzovi shunday yasatilganki, mutaxassislar o`ziga xos san'at asari deb e'tirof etishgan. Saqlanib qolgan ekipajlarning aksariyati Lissabon (Portugaliya)dagi karetalar muzeyi kolleksiyasida jamlangan. Hatto Ikkinchi jahon urushida ham qo`shinlar tarkibida maxsus otliq polklar bo`lgan. Otlar paradlarda va tomoshalarda ishtirok etadi, ayrim mamlakatlarda ommaviy tadbirlarni tartibga solish uchun otliq politsiyadan keng foydalaniladi.

Turizmda otlar alohida o`rin tutadi. Otliq turlar – sayohatning o`ziga xos turi. Shaharlik turistlar uchun ot ekzotik transport vositasi hisoblanadi. Otlar turistlarga uzoq masofalarga, tabiatning texnik transport turlarida borib bo`lmaydigan joylariga safar qilish uchun imkoniyat yaratadi. Turistlar ot minib boradilar, qolgan otlarga safar anjomlari ortiladi.

Otliq turizm — ekologik turizmning ajralmas qismi. «Buyuk Ipak yo`li» yo`nalishining 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 usullar, maxsus ishlab chiqilgan yo`nalishlar, otlar uchun yem tayyorlash zarur. Turistlar xavfsizligini ta'minlash uchun tegishli me'yoriy asos ham kerak. Odatda otliqning og`irligi chegaralanadi – u 90 kg dan oshmasligi lozim. Ot minishni o`rgatadigan maxsus maktablar – Carriage driving school tashkil etiladi. Ot minishni o`rganishning to`liq kursi bir yoki ikki hafta davom etadi. Ot minishni xavfsiz mashg`ulot deb bo`lmaydi, chunki otdan yiqilish otliq uchun jiddiy oqibatlarga olib kelishi mumkin.

Otliq turistik yo`nalishlardan tashqari otlardan milliy bog`larda, 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)ni ot bilan ov qilish an'anasi tiklanmoqda. Bunda ovchilar va ularni kuzatib borayotgan shaxslar otlarda harakatlanadilar. Rossiyada ot qo`shilgan aravalar, chanalarda uchish bilan bog`liq milliy bayramlar, tadbirlar ham turistlar uchun qiziqarlidir. Shaharlarda va turistik markazlarda, masalan, Sankt-Peterburgda turistlarga qadimgi otliq ekipajlar, brichkalar, kolyaskalar va karetalarda shahar bo`ylab sayr qilish taklif etiladi. Bolalar uchun ponida sayr qilish, egarda o`tirib ko`rish, birga suratga tushish va hatto davra bo`ylab bir necha metrga sayr qilish yo`lga qo`yilgan. Vengriyada turistlarga lo`lilar aravasida sayr qilish taklif etiladi.

Otlarning tezyurar zotlari – horse racing uchun tashkil etiladigan sport musobaqalari – ippodromlardagi poygalar juda ko`p tomoshabinlarni o`ziga jalb qiladi. Zotli otlarni urchitish va etishtirish 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 I'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 – sulkiesga qo`shilgan otlar poygasi (kolyaska og`irligi 11 kg ga yaqin). Masofa aksariyat hollarda 1,6 km (bir milya) bo`lib, 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, guruhli musobaqalar va kurash namoyish etiladi. Ispaniyada otliq ritsarlarning ko`rgazmali chiqishlari tashkil etiladi.

Eshak. 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, Mesopotamiya 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. Eronda eshakning xomad, Ispaniyada katalon, O`rta Osiyoda buxoro zotlari ma'lum.

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. 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 etishtirish ilgari Frantsiya, Gretsiyada va Janubiy Yevropaning boshqa mamlakatlarida keng tarqalgan edi

**Shimol bug`usi – karibu.** Shimol bug`usidan qutbga yaqin hududlarda chanaga qo`shib yo`lovchi va yuk tashishda mahalliy aholi tomonidan hamda ekspeditsiya va sayohatlar tashkil etishda faol foydalaniladi. Mahalliy aholi bug`uchilik bilan shug`ullanadi. Bug`u podalari ularni go`sht va teri bilan ta'minlaydi. Bug`ular chana (narta)ni nafaqat qor bo`ylab, balki tundra o`rmonlari bo`ylab ham yaxshi tortadi. Bug`u – shimol xalqlari hayotining ajralmas tarkibiy qismi. Laplandiyada (Finlyandiya) podalarda 200 mingdan ortiq bug`i boqiladi.

Bug`udan ko`ngilochar tadbirlarda ham keng foydalaniladi. Mashhur fin Santa-Klausi turistlar bilan uchrashuvga albatta bug`u qo`shilgan chanada keladi. Ayni holda bug`u mashhur va e'tiborni tortuvchi ramz 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`u qo`shilgan chana haydovchisi (podachi) guvohnomasi»ni oladi. Shimoliy mintaqada o`tkaziladigan festivallar va bayramlarda bug`u qo`shilgan chanalarda musobaqa va poygalar tashkil etiladi.

Bug`u qo`shilgan chanalarda sayohat turistik mashg`ulotning alohida turi hisoblanadi. Ko`p kunlik (4-7 kun) va ancha uzoq (400 km gacha) masofaga uyushtiriladigan sayohatlarning variantlari mavjud. Turistlar tegishli kiyim-kechak va anjomlar bilan ta'minlanadi, turistik guruhlarni tajribali instruktorlar kuzatib boradi. Sinovdan o`tgan yo`nalishlar qo`llaniladi. Yo`lda dam olish va tunash uchun maxsus jihozlangan joylar bor. Yo`nalish 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 er kurrasining barcha mintaqalarida tarqalgan. Eng yirigi – hind qo`tosi. U miloddan avvalgi 3-mingyillikda xonakilashtirilgan. Undan tortuvchi kuch sifatida (asosan qishloq xo`jaligida) foydalaniladi. Dastlab ho`kizdan xudolarga qurbonlik keltirish uchun foydalanilgan. Keyinchalik ho`kiz qo`shga tortilib, qishloq xo`jaligida qo`llanila boshlangan. Ho`kizdan ekspeditsiya va sayohatlarda arava tortish uchun foydalanilgan. Bugungi kunda bu sof ekzotika, ammo Amerika qit'asini o`zlashtirish davrida bu yuk va odam tashishning eng keng tarqalgan usuli bo`lgan. Amerikaning G`arbiy qicmini o`zlashtirishda ho`kizlar g`ildiraklarining diametri 3,5 m gacha bo`lgan usti yopiq aravalarga qo`shilgan. Bunday aravalar 4 t gacha og`irlikdagi odamlar va yuklarni ko`targan va prairie schooner – «preriya kemasi» deb atalgan. Ulkan g`ildirakli aravalarni tortishga faqat juft-juft bo`lib qo`shilgan bir necha ho`kizning qurbi yetgan.

Ho`kizlar yoki buqalar ishtirokidagi ko`ngilochar tadbirlar orasida Ispaniya yoki Meksika korridasini qayd etish mumkin (Meksika korridasi Ispaniya korridasidan shu bilan farq qiladiki, unda buqalar o`ldirilmaydi).

Qo`tos ho`kizlar oilasiga mansub bo`lsa-da, bu turkumda alohida o`rin egallaydi. Qo`tos – juda yirik hayvon. Uning yirik vakillarining og`irligi 1 tonnaga etadi, 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, yung va go`sht beradi. Xonaki sigirlar bilan oson qo`shiladi. Olingan zot xaynik deb ataladi va qo`sh tortish uchun qo`llaniladi. Mo`g`uliston va Tibetda qo`tosdan turistlarni tashishda tuya bilan bir qatorda, ammo ko`pincha baland tog` hududlarida va sovuq joylarda foydalaniladi.

Tuya. Ushbu oilaga tuya va lama (Amerika o`rkachsiz tuyasi) kiradi. Tuya — sahro kemasi. Ikki o`rkachli (Gobi sahrosi, Mo`g`uliston, O`rta Osiyo) va bir o`rkachli (Arabiston, Shimoliy Afrika) tuyalar ma'lum. Ikki o`rkachli tuya O`rta Osiyoda miloddan avvalgi 1-mingyillikda xonakilashtirilgan. Bir o`rkachli tuyani inson miloddan 5600 yil oldin xonakilashtirgan. Misrda yuk ortilgan bir o`rkachli tuya – dromader haykalchasi topilgan bo`lib, uning yoshi taxminan ko`rsatilgan davrga teng. Gerodot o`z qaydlarida tuyalardan harbiy maqsadlarda va sayohat maqsadlarida foydalanganligi haqida juda ko`p yozgan.

Inson xonakilashtirgan bu yuvosh hayvondan qadim zamonlardan to hozirga qadar sahro hududida odam va yuk tashish, shuningdek, sayohat qilish uchun keng foydalaniladi. Tuya o`n kungacha suvsiz yashashi va kuniga 80 km yo`l bosishi, tezligi soatiga 23 km ga yetishi mumkin. Tuya ko`p og`ir yuk 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 yo`nalishida tuyalarda katta bosqichlar va o`tishlar ko`zda tutilgan.

Maxsus poyga tuyalari ham etishtiriladi. Birlashgan Arab Amirliklarida tuya poygasi uyushtiriladi. Ma'lum bo`lishicha, bu qo`pol va yirik hayvon ancha tez yuguradi. Tuya poygasi ham turistlar uchun kam uchraydigan ekzotika va ajoyib tomosha hisoblanadi. Mazkur poygalarda ham totalizator o`tkaziladi. Tuya poygasini yo`l yoqasida turib ham tomosha qilish mumkin. Mahalliy aholi shosse bo`ylab o`tayotgan avtomashinalar bilan poyga tuyalari musobaqasini uyushtiradi.

Turistlar uchun yana bir kam uchraydigan ko`ngilochar tadbir – tuyalar jangi. Bu tomoshaga Turkiya janubida, xususan, Antaliya kurorti hududida duch kelish mumkin. Faqat yoshi katta erkak tuyalar faqat fevralda jangga solinadi. Ular maxsus tanlab olinadi va tayyorlanadi, chiroyli yopqich va popuklar bilan bezalib, davraga olib chiqiladi. Turklar uchun bu sevimli milliy ko`ngilochar tadbirlardan biri. Turistlar uni kam ko`radi, chunki fevral oyi bu yerda turistik mavsum emas. Ammo ishqiboz turistlar Turkiyaga shu betakror tomoshani ko`rish uchun 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.

8.3. 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 etadi. 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 bog`larda va rezervatsiyalarda yashaydi. Fil poda-poda bo`lib yashaydigan hayvon. Odatda bir podada 9-10 ta fil bo`ladi. Bugungi kunda Afrikada hayvonlarni qo`riqlash tizimi va milliy bog`larning 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 (foto ov hamda litsenziyaga ko`ra qurolli ov) obyekti sifatida turistlarni qiziqtiradi. Zimbabveda Viktoriya sharsharasidagi milliy bog`da turistlarga Afrika fillarida safar taklif qilinadi. Bu qayiqlar, havo kemalari va vertolyotlardagi ekskursiya va sayrlarni, rafting va bangi-jamping kabi ko`ngilochar tadbirlarni, temir yo`l bo`ylab va piyoda ekskursiyalarni oqilona tarzda to`ldiradi.

Hindiston fili qo`lga oson o`rganadi, u yuk va odamlarni tashishga qodir. Inson qadimdan filni qo`lga o`rgatib keladi. Qadimda fillardan og`ir ishlarda, marosimlarda va urushda foydalanilgan. Gannibal o`zining Rimga yurishini aynan Afrika fillarida amalga oshirgan. Bugungi kunda Afrika fillari qo`lga yaxshi o`rganmaydi, ammo bu yo`nalishda ishlar olib borilmoqda.

Hindiston mintaqasidagi aksariyat mamlakatlarda fildan inson yordamchisi sifatida faol foydalaniladi. Fillarni qo`lga o`rgatish uchun maxsus maktablar tashkil etilgan. Fildan o`rmonda daraxtlarni ag`darish, og`ir (350 kg gacha) yuklarni va odamlarni tashish uchun foydalaniladi. Turistik mahsulotlar orasida fil attraksiyalar tizimida muhim o`rin egallaydi. Filda safar qilish – 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 kichikroq, 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.

8.4. 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 obyektini tashkil etadi. Deyarli har bir yirik turistik markazda katta yoki kichkina hayvonot bog`i bor. Butun jahonda 300 dan ortiq yirik hayvonot bog`lari mavjud. Bu turistlar uchun ajoyib ko`ngilochar tadbir va ayni vaqtda ekskursiyalar obyekti hamdir.

Hayvonot bog`ida ilmiy ishlar olib boriladi, hayvonlarning yo`qolib borayotgan turlarini saqlab qolish hamda selektsiya ishlari amalga oshiriladi. Hayvonlar qafaslarda yoki volerlarda saqlanadigan hayvonot bog`lari bor. Ayrim hayvonot bog`larida esa hayvonlar katta bo`sh maydonlarda saqlanadi, turistlar esa ikki tomondan to`silgan yo`laklar bo`ylab harakatlanadi. Bolalarni poni qo`shilgan chiroyli aravalarda sayr qildirish, mehmonlarni aravalar, kolyaskalar, vagonchalar, maxsus minipoyezdlarda tashish hayvonot bog`laridagi ko`ngilochar tadbirlarning ajralmas tarkibiy qismidir.

**Hayvonot bog`lari tarixi.** Noyob hayvonlar, qushlar, sudralib yuruvchilar va baliqlarni tutqunlikda saqlash an'analari olis qadimga borib taqaladi. Miloddan avvalgi 3-mingyillikka mansub hayvonlarning qadimgi kolleksiyalari ma'lum. Kaptarlar miloddan avvalgi 4-mingyillikdayoq qo`lga o`rgatilgan va qafasda saqlangan, fillar miloddan avvalgi 2-mingyillikda xonakilashtirilgan. Aksariyat chiroyli tuyoqli hayvonlar (ohular, buqalar) tasviriga Misr fir'avnlarining (mil. av. 2500-yil) qabrlarida duch kelish mumkin. Xitoyda imperator ayol Tanki (mil. av. 1150-yil) bug`ularni saqlash uchun marmardan hashamatli qasr (bug`u uyi) qurdirgan. Imperator Ven Van (mil. av. 1000-yil) 1500 akr maydonda saroy hayvonot bog`i tashkil etgan va uni Ling-Yu yoki Bilimlar bog`i deb nomlagan. Shoh Sulaymon (mil. av. 1000-yil)ning ham katta hayvonot bog`lari bo`lgan. U shoh o`limidan keyin ham kamida 600 yil saqlab turilgan.

Qadimgi Yunonistonda ham hayvonot bog`lar ko`p bo`lgan. Ularning tavsifi Aristotel (mil av. 384-322) asarlarida keltiriladi. Makedoniyalik Aleksandr o`z harbiy yurishlarida uchratgan kamyob hayvonlarni Yunonistondagi hayvonot bog`lariga yuborib turgani ma'lum. Qadimgi rimliklar arenalardagi ommaviy tomoshalar uchun ekzotik va yirtqich

hayvonlarni saqlaganlar. Shaxsiy hayvonot bog`lari ham bo`lgan. Rim imperiyasi qulashi bilan aksariyat hayvonot bog`lari yopilgan va uzoq vaqt bunday ish olib borilmagan. O`rta asrlarda hayvonot bog`lar Fransiya qiroli saroyi qoshida tashkil etilgan – Filipp VI ning Luvrda hayvonot bog`i bo`lgan (Parij, 1333- y.), Burbonlar oilasining aksariyat a'zolari o`z hayvonot bog`larini Versalda tashkil etganlar. Ayrim kolleksiyalarda 3000 tagacha hayvon bo`lgan. Amerikani istilo qilish chog`ida Kortes (1519-y.) Meksikada katta hayvonot bog`iga 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 ochilgan. Bugungi kunda jahonda tarixi 100 yildan oshadigan qirqdan ortiq hayvonot bog`lari 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. Hayvonot bog`iga 1907-yilda Karl Xagenbek asos solgan. Bog` tsirklarga 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 hayvonot bog`i 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 hokimligiga qaraydi va mahalliy zoologiya jamiyati tomonidan boshqariladi. Hayvonot bog`ida taxminan 400 turdagi 1700 hayvon bor. Hayvonot bog`i qit'alar bo`yicha bo`limlarga ajratilgan. Hayvonlarning aksariyat guruhlari orolchalarga yoki handaq, devor yoki 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-Diego (Kaliforniya, AQSh)dagi jahonga mashhur hayvonot bog`i. San-Diego shahrining shimolidagi Balboa bog`ida 1916-yili doktor Garri Vegefort tomonidan tashkil etilgan. Hayvonot bog`i o`z kolleksiyasini atigi 50 ta hayvondan boshlagan edi. Bugungi kunda bu yerda 800 turdagi 3500 hayvon saqlanmoqda. Bog`ni shahar munitsipaliteti, Zoologiya jamiyati va Kodak firmasi qo`llab-

quvvatlaydi.

Bog` yilda 365 kun ochiq. Kirish puli kattalar uchun 18 AQSh dollari, 3-11 yashar bolalar uchun – 8 AQSh dollari. Ekskursiya kuzatuvi bilan va maxsus poyezdda tashrif 38,35 va 23,15 AQSh dollari. Zoologiya jamiyati a'zolari uchun kirish bepul. Turistik va ekskursiya guruhlari uchun maxsus narxlar (kirish chiptalariga 50 %gacha ulgurji chegirma) 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 hayvonot bog`i. 1864- yilda asos solingan. 1919-yili davlat mulki deb e'lon qilingan

va 1923-yilda Mossovet ixtiyoriga berilgan. Maydoni – 20 gektar. Hozirda hayvonot bog`ida 550 turdagi 3000 hayvon bor.

SANKT-PETERBURG HAYVONOT BOG`I. Sankt-Peterburgda XIX asr o`rtalaridan boshlab saroy bog`larida kichik hayvonotxonalar saqlangan (Letniy sadda, Sarskoe Seloda). Shahar markazida (hozirgi Vosstanie 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 hayvonot bog`i aka-uka Gregardlar tomonidan Aleksandr bog`ida ochilgan. 1873-yilda hayvonot bog`i E.A.Rostga o`tgan. U bog`ni zoologiya va tijorat qismlariga ajratgan. Bog`da hayvonlar va qushlar ishtirokida ko`p sonli sirk tomoshalari namoyish etilgan. Tijorat faoliyatidan olingan daromad hayvonot bog`ini saqlash va rivojlantirishga yo`naltirilgan. Hayvonot bog`i 1909-yilgacha faoliyat ko`rsatgan va so`ngra yopilgan. 1910-yili hayvonot bog`i S.N. Novikovga o`tgan. 1918-yilda hayvonot bog`i 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 homiyliklari hisobiga faoliyat ko`rsatmoqda. Mablag`larning 50 %i tashrif buyuruvchilardan olingan haq hisobidan tushadi. Hayvonot bog`iga har yili 700 ming kishi tashrif buyuradi.

KIEV DAVLAT HAYVONOT BOG`I – davlat ahamiyatiga molik dendropark. Ukrainaning 1992-yil 16-iyun Qonuniga muvofiq Kiev 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 ehsonlari hisobiga kun kechirgan. Bugungi kunda u davlat budjetidan 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 relyefidan oqilona va muvaffaqiyatli foydalanilgan. Sobiq jarliklarda suvda suzuvchi qushlar uchun kichik ko`llar tashkil

etilgan. Hayvonot bog`i kolleksiyasida hayvonot olamining ikki mingdan ortiq vakillari bor. Bu yerda uzoq mamlakatlardan keltirilgan hayvonlarni mahalliy iqlimga moslashtirish, kam uchraydigan hayvonlar: zubr, qulon, Amur yo`lbarsi, Prjevalskiy oti va boshqalarni asrash va ko`paytirish bo`yicha ilmiy ishlar olib boriladi. Hayvonot bog`i hududida daraxtlar va butalarning 130 dan ortiq turi o`sadi.

***Hayvonot bog`lari tashkil etishdan maqsadi.*** Dastlab hayvonot bog`lari biologiya va zoologiyani targ`ib qilish, hayvonot olamining yangi va diqqatga sazovor nusxalarini namoyish etish maqsadida tashkil etilgan. Masalan, London Zoologiya jamiyati milliy hayvonot bog`ini tashkil etishda o`z oldiga shu maqsadni qo`ygan edi. Shu narsa diqqatga sazovorki, hayvonot bog`lari qoshida (ularning negizida) butun jahonga mashhur yirik ilmiy muassasalar faoliyat olib borgan. Ayrim hayvonot bog`lari ilmiy-ommabop tematik jurnallar (tadqiqotlar) ham nashr etadi. Bunday nashrlar 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 bog`lari katta megapolislarda va turistik markazlarda tashkil etiladi.

Hayvonot bog`lari tashkil etishning ma'rifiy maqsadlari ikkilamchi xususiyatga ega. Umumiy ta'lim maktablari dasturiga o`quvchilarni hayvonot bog`larida saqlanayotgan hayvonlar bilan tanishtirish, maxsus o`quv yurtlari dasturlariga esa talabalar bilan ilmiy ishlar olib borish kiritiladi. Ilmiy tibbiy tajribalar o`tkazish uchun hayvonlarning ayrim turlari yetkazib berilishi ham mumkin. Hayvonot bog`larida turni saqlash yoki tiklash, kolleksiyani qo`llab-quvvatlash, mazkur muhitga ko`nikkan hayvonlarni olish uchun hayvonlarni tutqunlikda urchitish va ko`paytirish ishlari olib boriladi.

Shunday qilib, hayvonot bog`larining maqsadlarini quyidagicha ta'riflash mumkin:

birlamchi maqsadlar:

- ma'rifiy maqsadlar;
- ko`ngilochar tadbirlar (o`rgatilgan hayvonlar, qushlarning sirk tomoshalari) tashkil etish;
- o`quv-uslubiy va ma'rifiy maqsadlar;
- o`quv va ilmiy-amaliy maqsadlar;
- ilmiy maqsadlar;
- atrof muhitni muhofaza qilish;

ikkilamchi maqsadlar:

• turistik markaz tizimida turistik qiziqish obyektini yaratish;

• tashrif buyuruvchilar (ekskursantlar va turistlar)dan infratuzilmaning boshqa obyektlarida daromad olish;

• aholi uchun ish joylari tashkil etish (hayvonot bog`i, attraksiyalar tizimi, sovg`alar ishlab chiqarish korxonalari, transport xodimlari).

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

Hayvonot bog`lari tashkil etish va ularni saqlash ancha og`ir va qimmat ish. Eng avvalo, katta maydon, qafaslar, qo`tonlar, basseynlar, hayvonot olami vakillarini begona iqlim ta'siridan himoya qilish uchun binolar qurish talab etiladi. Asosiy inshootlar ularni kundalik saqlash, ta'mirlash va tiklash uchun muayyan xarajatlarni taqozo etadi. Yer maydonini ijaraga olish va uni saqlash, binolar va qurilmalarni saqlab turish, ularni ta'mirlash, texnologik jihatdan jihozlash, suv, issiqlik, elektroenergiyadan foydalanish, tozalash inshootlarini saqlash uchun ham mablag`lar zarur.

Chet eldagi yirik hayvonot bog`larida kirish haqi o`rta hisobda kattalar uchun 12-25 AQSh dollarini, bolalar uchun esa 5-12 AQSh dollarini tashkil etadi. Guruhlarga, ayniqsa, maktab guruhlariga chegirmalar beriladi. Hayvonot bog`lariga predmetli (ko`p kunlik) ekskursiyalar qilishga mo`ljallangan maxsus turlar tashkil etuvchi turistik firmalar ham bor.

Qisqacha xulosa

O`z og`ir yukini boshqalar zimmasiga yuklash istagi barcha fikrlovchi odamlarga xos. Bu kundalik hayotda va sayohatlarda yuklarni hayvonlarda tashishni tashkil etishda, ayniqsa, yorqin namoyon bo`ladi. Inson rang-barang hayvonot olamida tabiiy tarzda hayot kechiradi, ayrim hayvonlar bilan inson o`rtasida tarixan oqilona munosabatlar shakllangan. Bu munosabatlar inson tomonidan mazkur hayvonlarning xonakilashtirilishi va qo`lga o`rgatilishida namoyon bo`lgan. Masalan, itlar, bug`ular, otlar, xachirlar, ho`kizlar, tuyalar va hatto fillar qo`lga yaxshi o`rgandi va insonning yordamchilariga aylandi. Hayvonlardan yuk tashish uchun hamda arava yoki qo`sh tortish uchun foydalaniladi. Yirik hayvonlarni egarlab minish ham mumkin. Bugungi kunda mexanik transport vositalari o`tolmaydigan joylarda hayvonlar odamlar va yuklarni quruqlikda

tashishning asosiy vositasi hisoblanadi. Hayvonlar yordamida yuk va yo`lovchi tashish unsurlaridan attraksiyalar va ko`ngilochar tadbirlar tizimida ham foydalaniladi.

Turistik xizmatlar sohasida it va bug`u qo`shilgan chanalarda maxsus turlar, otliq turlar va yo`nalishlar, eshak, tuya, ho`kiz va fillarda safarlar taklif qilinadi.

Tayanch iboralar: hayvonot olami, ekzotik sayohatlar, hayvonot bog`lari, cho`l sayohatlari, xavfsizlik.

Nazorat savollari

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?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. М., 2004. – 365 с.
2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. Учебное пособие. – М., 2003.
4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. Учебное пособие. -М., 2001.
5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки. Нормативные акты. – М., 2001.
6. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.
2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М., 2001

9-bob. SAYOHATLARDA XAVFSIZLIKNING UMUMIY MASALALARI

9.1. 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 ekologiyasi birinchi darajali ahamiyatga ega. Mazkur omillar me'yor darajasida bo`lmagan holda turizm ancha mashaqqatli va xavflidir.

Bunday hollarda sayohat mamlakati (mintaqasi)dagi ekologik va siyosiy vaziyat to`g`risida turistlarga haqqoniy va to`liq axborot berish juda muhimdir. Agar turistik firma siyosiy va ekologik jihatdan beqaror hududlarda xavfsizlikni kafolatlay olmasa, mazkur mintaqalarga sayohatlar kamayadi. Bunga misollar juda ko`p. Masalan, Fors ko`rfazidagi urush paytida mazkur mintaqa mamlakatlariga sayohatlar o`sha davrda 90 %ga kamaydi. Bugungi kunda sobiq Yugoslaviya hududida va Kavkazda shunday vaziyatni kuzatish mumkin. Ekologik jihatdan beqaror hududlar (Ukraina va Belorussiyaning ba'zi bir hududlari)ga sayohatlar tashkil etilmaydi.

Turist o`ziga notanish joyga, ko`pincha boshqa mamlakatga safar qiladi. Bu yerning iqlimini, sayohatda o`ziga qanday buyumlar, himoya vositalari, dori-darmonlar kerak bo`lishini u ko`pincha bilmaydi. Tildagi tafovut tufayli joyda mo`ljal olishga u qiynaladi. Turistga sayohatda nima kerak bo`lishini 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 dezinfektiya 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 surprizlari"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.

9.2. Turizmda sug`urta

Turistik safarlarni sug`urta qilish turistlarning xavfsizligini ta'minlashda muhim rol o`ynaydi. Baxtsiz hodisadan sug`urta qilishda odatda yuz bergan hodisaning ma'naviy jihati kompensatsiya qilinadi – mijoz o`z organizmiga yetkazilgan zarar uchun tovon puli oladi. Ayrim hollarda tovon puli miqdori haqiqiy xarajatlardan ko`p bo`ladi.

Ammo hamma narsa sug`urta kompaniyasi bilan turist o`rtasida tuzilgan sug`urta shartnomasiga bog`liq.

Masalan, chet elga chiquvchi rossiyalik turistlarni sug`urta qilish bilan

shug`ullanadigan Ingosstrax faqat tez tibbiy yordam ko`rsatish pullik bo`lgan mamlakatlarda, ammo 50 ming AQSh dollari doirasida (Yevropada) amalga oshirilgan xarajatlarnigina qoplaydi.

Turizm sohasida turistlarni sug`urta qilishning quyidagi turlari mavjud: turistni va uning mol-mulkini sug`urta qilish; turfirmalar tavakkalchiligini sug`urta qilish; chet elga safarga chiqayotgan turistlarni sug`urta qilish; chet ellik turistlarni sug`urta qilish.

Sug`urta badali summasi bir qancha omillarga bog`liq:

Birinchi omil – sug`urta badali miqdori (sug`urta badali miqdori qancha ko`p bo`lsa, sug`urta tovoni summasi ham shuncha ko`p bo`ladi).

Ikkinchi omil – 60 yoshdan katta kishilar sug`urta badalini tarifning ikki baravari miqdorida kiritadi.

Uchinchi omil – xavf-xatar bilan bog`liq odamlar: uchuvchilar, dengizchilar, sportchilar, yuk avtomobillari haydovchilari, odatda belgilanganidan ortiq miqdorda suqurta badali kiritadilar.

Bolalarga chegirmalar, qoida tariqasida, nazarda tutilmaydi, ayrim kompaniyalar 2-3 yoshdan kichik bolalarni umuman sug`urta qilmaydi.

Ayrim firmalar qimmatbaho buyumlarni sug`urta qiladi. Katta turistik guruhlarga sug`urta yakka tartibda sayohat qiluvchilarga qaraganda arzon tushadi. Tibbiy xizmatlar juda qimmat mamlakatlarning elchixonalari 30 ming dollardan kam miqdorga sug`urtalangan turistga viza bermasligi mumkin. AQSh, Kanada, Yaponiya, Isroil, Germaniya va Avstriyaga safar qiluvchi turist mana shunday sug`urtaga ega bo`lishi kerak.

Boshqa mamlakatda safar qilish vaqtida turist bilan vrachga murojaat etishni taqozo etuvchi yoki bagajning yo`qolishi bilan bog`liq «sug`urta hodisasi» ro`y bergan hollarda turist sug`urta polisida ko`rsatilgan telefon raqami bo`yicha sim qoqishi, sug`urta polisi raqamini hamda o`zi bilan aloqa bog`lash mumkin bo`lgan telefon raqamini, shuningdek hodisa tafsilotlarini ma'lum qilishi lozim. Bunda vrach yozib bergan dori-darmonlar bilan bog`liq xarajatlargina qoplanishi to`g`risida turistni ogohlantirish zarur. Chet elga o`z avtomobilida safar qilish «Yashil karta» (Sharqiy Yevropa mamlakatlarida – «Ko`k karta») deb ataladigan alohida sug`urta polisi bilan rasmiylashtiriladi. Mazkur sug`urta polisi «Yashil karta» to`g`risidagi shartnomani imzolagan davlatlar, ya'ni deyarli butun Yevropa va ayrim Sharq mamlakatlari hududida amal qiladi. Mazkur hujjatsiz turist bu mamlakatlarga qo`yilmaydi.

Sayohatchilarni sug`urtalashning asosiy turlarini AQShning «Travel guard gold Int» kompaniyasi misolida ko`rib chiqamiz. Mazkur kompaniya sug`urta badali tarifining uch variantiga ega bo`lib, ular

turistlarga har xil imkoniyatlar beradi.

1-variant, sug`urtalovchilarning fikricha, narxi 200 dollargacha va muddati 8 kungacha bo`lgan turlar uchun mo`ljallangan. Sug`urta badali tariflari har xil: 1 kishiga – 19 dollar; 2 kishiga – 38 dollar; 3 kishiga – 57 dollar. Bu tariflar 8 kungacha davom etuvchi turlarga nisbatan amal qiladi. Sakkiz kundan ortiq sayohat qiluvchi turist qo`shimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq to`laydi. Bu variant turist sayohat qilishdan voz kechgan, ijaraga olingan mashinasi ta'mirlangan, tan jarohati olgan va vafot etgan hollarda sug`urta puli olish imkonini beradi.

2-variant narxi 400 dollargacha va muddati 15 kungacha bo`lgan turlar uchun mo`ljallangan. Sug`urta badali tariflari: 1 kishiga – 39 dollar; 2 kishiga – 78 dollar; 3 kishiga – 117 dollar. Bu tariflar 8 kungacha davom etuvchi turlarga nisbatan amal qiladi. 15 kundan ortiq sayohat qiluvchi turist qo`shimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq to`laydi. Bu variant ko`proq miqdorda sug`urta puli olish imkonini beradi.

3-variant narxi 400 dollardan katta turistik safarlar va sayohatlar uchun mo`ljallangan. Sug`urta badali miqdori turistik safar umumiy bahosining 8 %i miqdorida belgilanadi. Bu variant 1- va 2-variantlarda ko`rsatilgan sug`urta hodisalari bo`yicha hamda bunga qo`shimcha tarzda turistik firma va avialiniyaning bankrotligi, sayohatda tibbiy yordam olish va kasalxonaga tushish, hujjatlar va bagajning yo`qolishi holatlarida ko`proq miqdorda sug`urta puli olish imkonini beradi.

Sayohatlardan sug`urtalanish imkoniyatini kredit kartochkalari berishi ham mumkin. Bunday xizmatlarni «Ameriken ekspress», «Viza», «Dayners» va «Evrokard/Masterkard» kartochkalari taklif qiladi.

"Ameriken ekspress" ikkita kartochka: «yashil» va «tilla» kartochkalarni taklif qiladi. «Yashil» kartochka, safar chiptasi kartochka bo`yicha xarid qilingan hollarda, o`lim yoki nogironlik holatida 1 mln. fransuz franki (FRF) miqdorida sug`urta puli to`laydi. Qo`shimcha tarzda tibbiy xizmatlar ko`rsatish imkoniyatini ham sug`urtalash mumkin. Bu xizmat bahosi – 450 FRF.

«Tilla» kartochka sug`urta summasini 2 mln. FRFga baholaydi va fuqarolik majburiyati, sayohat xarajatlari, bagaj, tibbiy, texnik va yuridik yordamni hamda turist jinoyat sodir etgan taqdirda to`lanishi mumkin bo`lgan garov pulini o`z ichiga oladi. Tibbiy xizmat xarajatlari miqdori – 25 ming FRF.

«Dayners» ham, «Ameriken ekspress»ning tilla kartochkasi singari, sayohatni 2 mln. FRF miqdorida sug`urtalaydi va xuddi shu xizmatlarni taklif qiladi. Tibbiy xizmat xarajatlari miqdori – 50 ming FRF.

«Evrokard/Masterkard» kompaniyasi ikkita kartochka: «evrokard/masterkard» va «gold/masterkard» kartochkalarini taklif qiladi. Birinchi kartochka bo`yicha tibbiy xizmat xarajatlari miqdori 70 ming FRF, butun sayohatning sug`urta miqdori – 600 ming FRF. «Gold/masterkard» kartochkasi 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 xarajatlar uchun 20 ming FRF sug`urta puli to`lanadi. «Ko`k kartochka» butun sug`urta kapitalini 300 ming FRFga baholaydi, chet eldagi tibbiy xarajatlarga esa 15-30 ming FRF to`lanadi. Sug`urtani olish uchun transport chiptalarini «Viza» kartochkasi bo`yicha xarid qilish lozim. «Viza premer» kartochkasi bo`yicha esa mehmonxona xarajatlari ham kartochkadan to`langan bo`lishi kerak.

Turlarni sotish vaqtida turistik agent sayohatning sug`urta bilan bog`liq kafolatlari to`g`risida turistga to`liq axborot beradi. Bu turistning barcha shubhalarini tarqatib, uning sayohat xavfsiz kechishiga bo`lgan ishonchini yanada oshirishga ko`maklashadi.

9.3. Turizmda xavfsizlikning boshqa masalalari

Turizmda xavfsizlik masalalariga quyidagilar ham kiradi:

- yo`nalish, tur toifasi turistlarning tayyorgarligi darajasiga muvofiqligi (agar sport, safar, sarguzasht turlari to`g`risida so`z yuritilayotgan bo`lsa). Bir qancha yo`nalishlarga turistlar faqat sayohat qilishga mone'liklar yo`qligi to`g`risida tibbiy ma'lumotnoma taqdim etgan taqdirda qo`yiladi (masalan, Kamchatkadagi «Dzenzur vulqoniga chiqish» turi);
- turistlarni yo`nalishda 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 qilishi 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 yo`nalishlarida 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.

Qisqacha xulosa

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 ekologiyasi birinchi darajali ahamiyatga ega. Mazkur omillar me'yor darajasida bo`lmagan holda turizm ancha mashaqqatli va xavflidir.

Ayrim firmalar qimmatbaho ashyolarni sug`urta qiladi. Katta turistik guruhlarga sug`urta yakka tartibda sayohat qiluvchilarga qaraganda arzon tushadi. Tibbiy xizmatlar juda qimmat mamlakatlarning elchixonalari 30 ming dollardan kam miqdorga sug`urtalangan turistga viza bermasligi mumkin. AQSh, Kanada, Yaponiya, Isroil, Germaniya va Avstriyaga safar qiluvchi turist mana shunday sug`urtaga ega bo`lishi kerak.

Tayanch iboralar: xavfsizlik, sug`urta, sug`urta badali, tibbiy yordam, transport vositalari.

Nazorat savollari

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 sug`urta tovoni nima?

Adabiyotlar

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. – 365 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма. Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.

3. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – М., 2003.

4. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. -М., 2001.
5. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки Нормативные акты. – М., 2001.
6. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. – М., 2001.
2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000.
3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.
4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М., 2001

10-bob. TURIZMDA TEMIR YO`L XIZMATLARINI TASHKIL ETISH

10.1. Mamlakatimizda temir yo`l transporti faoliyati

O`zbekistonda temir yo`l transportida tashish O`zbekiston Respublikasi 1999-yil 15-aprelda qabul qilingan «Temir yo`l transporti haqidagi» Qonuni, shuningdek, O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 22.06.2000-yilda qabul qilingan «O`zbekiston temir yo`llari» Davlat hissadorlik temir yo`l kompaniyasi nizomiga qo`shimchalar kiritish to`g`risida»gi qarori bilan tartiblanadi. Xalqaro yo`llarda, jumladan temir yo`l transporti bilan yo`lovchi tashishning umumiy qoidalari 1970-yil 22-oktabrda tuzilgan «Sayohatga shartnoma tuzish bo`yicha xalqaro konvensiya», 1921-yil 20-aprelda imzolangan «Tranzitning statusi va erkinligi haqidagi konvensiya», 1961-yildagi «Bern konvensiyasi» va boshqa ko`plab halqaro me'yoriy hujjatlar doirasida hukumatlararo kelishuvlar orqali tartibga solinadi.

O`zbekiston temir yo`l tarmog`ini modernizatsiya qilish bo`yicha 2013-yilgacha bo`lgan davrni o`z ichiga olgan kompleks dastur qabul qilingan. Bu poyezdlar parkini yangilash, yo`llarni qayta tiklash, ixtisoslashtirilgan sanoat korxonalarini rekonstruksiya va modernizatsiya qilish kabi chora-tadbirlardir. Shuningdek, ushbu dasturda biz uchun va butun mintaqa uchun yangi bo`lgan yuqori tezlikda harakatlanadigan yo`lovchi poyezdlar qatnovini yo`lga qo`yish ham ko`zda tutilgan. Bu temir yo`l transportining ishga tushisi aholi uchun katta qulayliklar yaratdi.

«O`ztemiryo`lyo`lovchi» tashkiloti 31.12.1997-yil tashkil topdi va 28.06.2002- yilda Ochiq Aksiyadorlik 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 muomalalarini tashkil qilishda sharoitlar yaratish uchun tashkil topdi.

Tashkilotning markaziy boshqarmasi Toshkent shahrida joylashgan bo`lib, 7 ta mintaqaviy filiallardan iborat: Toshkent, Farg`ona, Samarqand, Xorazm, Surxandaryo, Qashqadaryo va Orolbo`yi. Tashkilot quyidagi filiallardan 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-ekspress filiali;

- davlatlararo yo`nalishi va kommersiya ishlarida yo`lovchilar tashishini tashkil qilish filiali.

Jamoaning ustav bo`yicha kapitali 51,4 mlrd. so`mni tashkil qiladi, 500 nominal miqdorida 102812890 oddiy aksiyalarga bo`lingan. Aksiya kapitali quyidagicha bo`lingan:

- «O`zbekiston temir yo`llari» DAK – 51 %;
- jamoada mehnat qiluvchi jamoa 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 kishini tashkil qildi.

Yo`lovchilarga servis xizmatarini ko`rsatish maqsadida yangi vokzal binosida bir qator juda qulay zallar tashkil qilindi:

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

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

• o`yin zali orqasida dam olish uchun qulay 25 joyli ona va bola xonasi joylashgan. Shuningdek, ikkinchi qavatda harbiy xizmatga chaqirilganlarga xizmat ko`rsatish 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 kresloli 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 zallar (bar, tualet, chekish xonalari)dan 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 uchun muhtasham zal joylashgan;

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

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

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

Markaziy Toshkent vokzali O`zbekiston Respublikasi fuqarolari va mehmonlarini kutish uchun tayyor.

«O`ztemiryo`lyo`lovchi» OAJ faoliyatini mukammallashtirish.

Hozirgi kunda tashkilot tomonidan quyidagi kompleks tadbirlar amalga oshirilmoqda:

- boshqaruv tuzilmasi va ishlab chiqarishni takomillashtirish;
- vagonlar parkini yangilash;
- yo`lovchilarga progressiv xizmat ko`rsatish tizimlarini kiritish;
- bozor konyunkturasi, xohish va talablarni inobatga olga holda qulay narx siyosatini olib borish;
- marketing tadqiqotlarni kengaytirish.

2000 – 2006-yillarda 35 ta vagon xarid qilindi:

- 25 vagon – Germaniya mahsuloti;
- 4 vagon, 2003-yil Toshkent yo`lovchi vagonlarini ta'mirlash zavodi va Tver vagonqurish zavodi hamkordikda yig`ilgan vagonlar;
- 6 ta juda qulay 61 – 4441 modelli vagonlar «Registan» tezyurar elektr poyezdi uchun.

Undan tashqari, 2003-yil fevraldan Toshkent – Samarqand yo`nalishi bo`yicha № 49/50 elektr poyezdi yurishni boshladi. Yoz paytida Chimyon va Chorvoq dam olish zonalarini bog`lovchi Toshkent – Xodjikent elektr poyezdi yurishi mo`ljallangan.

Yangi va mustaqil O`zbekiston Respublikasiga, uning tarixi, madaniyati, qadimiy tarixiy obidalariga qiziqish kuchayganini inobatga olgan holda «O`ztemiryo`lyo`lovchi» OAJda Turizm, reklama va

marketing tadqiqotlar agentligi mavjud bo`lib, uning asosiy vazifalaridan biri "Buyuk Ipak yo`li" shaharlari bo`ylab temir yo`l transportida turistlarni tashish va barcha 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.

10.2. 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 agar yuki me'yordan ko`p bo`lsa, uning tashish haqini belgilangan tarif bo`yicha to`lash majburiyatini oladi.

Tashish shartnomasining tuzilganligi chipta olinishi bilan ro`y beradi.

Tashish qiymatiga quyidagilar kiradi:

- tashish tarifi bo`yicha yo`lda ma'lum masofaga borish haqini to`lash;
- plastkarta bahosi (yo`lovchining turli klassdagi yotoq vagonlarida joylashish huquqi);
- yo`lda baxtsiz hodisalar ro`y berishi mumkin bo`lgandagi sug`urta haqi;
- chiptalararni oldindan sotish xizmati uchun haq to`lash va h.k.

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

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

Yevropada poyezdlar quyidagicha tasniflanadi:

TD – qit'alararo ekspress;

JC – xalqaro ekspress;

JCL – tezyurar superekspress;

TEE – firma ekspressi;

EC – tezyurar ekspress va h.k.

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

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

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

1. Turistik yo`nalishlarni tuzish.

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

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

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

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

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

Agar turistik guruhlarning bir poyezddan boshqasiga o`tishi ko`zda tutilsa, ularga to`g`ri plastkartali chiptalar butun yo`l uchun sotilishi kerak.

To`g`ri plastkarta. To`g`ri plastkartali chiptalarni rasmiylashtirishda qattiq o`tirish joyiga ega bo`lgan yo`lovchi poyezdida yurish uchun butun yo`lga bitta chipta olinadi. Unga 2 ta komposter solinadn: 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 to`lov kvitansiyasi beriladi. Qaytadan o`tirish punktlaridan

chiqib ketish uchun rasmiylashtirilgan qo`shimcha to`lov kvitansiyalarining yuqori o`ng burchagida quyidagi ko`rinishdagi shtamp qo`yiladi:

TO`GRI PLASTKARTA
___---------- (stansiya)
___---------- oy
20___-yil
Kassir---------- /
Imzo

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

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

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

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

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

O`quvchilar uchun guruhli buyurtma shakli:
O`quv muassasasi nomi _____Sana_____
№_____"____
1 oktabrdan 15 may davr oralig`ida o`quvchilar uchun 50 % chegirmali chipta olish uchun
GURUHLI BUYURTMA
Stansiya (vokzal) boshlig`i_____ga
(nomi)
stansiyamizgacha guruhli imtiyozli chipta berishingizni so`rayman.

O`quvchilar guruhi _____ kishidan iborat
(Yozuv bilan)
chiptani qabul qilish _____ guruh boshlig`iga yuklatilsin
(familiyasi)

_____
(uning hujjatining nomi va raqami: talabalik guvohnomasi, shaxsiy guvohnoma, maktab ma'lumotnomasi va boshq.)
MUHR

Buyurtmaga binoan chipta kassalari o`quvchilarga qattiq umumiy yo`lovchi vagonlarda yurish uchun maxsus imtiyozli chipta (50 % chegirmali) va yuqori kategoriyali poyezd va vagonlarda yurish xollari uchun chegirmali qo`shimcha to`lov kvitansiyalari (GU-57 shakl) beradi (Tarif qo`llanmasi, №5}.

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

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

2-yarim yillik uchun turistik tashkilotlarning 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 5 ta variantdan iborat poyezdni almashtirish ko`rib o`tilgan bo`lishi kerak. Bunda birinchi ko`rsatilgan poyezd asosiysi hisoblanadi, qolgan to`rttasi esa- variantlari.

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

Foydalanilmagan temir yo`l chiptalarini qaytarib berish tarif

qo`llanmasiga muvofiq ravishda amalga oshiriladi. Agar foydalanilmagan chiptalar korxona, firma, tashkilot va muassasalar tomonidan temir yo`l stansiyasi kassalariga poyezd jo`nashidan 7 sutka oldin berilsa, ularga yo`l kira haqining to`liq qiymati qaytariladi.

Agar foydalanilmagan chiptalar poyezd jo`nashidan 3-7 kun orasida qaytarib berilsa, u holda yo`l kira haqi qiymatining 90 %i qaytarib beriladi, agar chipta poyezd jo`nashiga 3 sutka va undan kam vaqt qolganda topshirilsa, yo`l kira qiymatining 80 %i qaytarib beriladi.

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

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

Agar bitta «to`g`ri plastkartali» 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 haqining 10 %i miqdorida to`lov olinadi. Agar bu muddatdan keyin qaytarib berilsa, 25 %i olinadi.

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

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

Yo`nalishda 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 sanasi va vaqtini, poyezd va vagon nomerini tasdiqlashi; guruh boshlig`ini turistlar ro`yxati bilan ta'minlashi; yo`nalishga guruhlarni faqatgina qaytib kelish uchun chiptalar

mavjudligida yoki qabul qiluvchi tashkilot tomonidan bunday chiptalar bilan ta'minlash haqidagi tasdig`i bo`lgandagina yo`naltirishi kerak.

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

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

Temiryo`lchilarimiz oldida ham ulkan vazifalar turibdi. Xususan, Jizzax – Yangiyer yo`nalishi bo`yicha elektrlashtirilgan ikki yo`lli temiryo`l tarmog`i va Yangiyer – Farhod yo`nalishi bo`yicha elektrlashtirilgan bir yo`lli 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 etkazish 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.

Qisqacha xulosa

O`zbekistonda temir yo`l tashishlari 1999-yil 15-apreldagi «Temir yo`l transporti haqida»gi O`zbekiston Respublikasi Qonuni hamda O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 26.06.2000-yildagi «O`zbekiston temir yo`llari» Davlat Aksionerlik Temir yo`l Kompaniyasi Nizomiga qo`shimchalar kiritish haqida»gi 240-sonli Qarori asosida tartibga solinadi. Yo`lovchilarni xalqaro yo`nalishda tashishning, shu jumladan temir yo`l transportida tashishning umumiy qoidalari qo`yidagi davlatlararo kelishuvlar doirasida tartibga solinadi: «Sayohat shartnomasi bo`yicha xalqaro Konvensiya» -2210.1970-y., «Tranzit ozodligi haqida Konvensiya va status» - 20.04.1921-y., «Bern Konvensiyasi» - 1961-y. va boshqa xalqaro normativ dalolatnomalar.

Adabiyotlar

1. O`zbekistonda turizmni rivojlantirishning 2010-yilgacha bo`lgan Davlat dasturi. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning 15.04.2006-yildagi PF-2286-sonli Farmoni. //Xalq so`zi, №74, 2006-yil 16-aprel.

1. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. -М., 2004. 34-43с.

2. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. 46-65с.

3. Спирин И.В. Транспортное право.Учебник. – М., 2001. 57-85с.

4. Справочник по международным автомобильным перевозкам. – М., 2000. 54-62s.

5. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001. 94-112с.

6. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М., 2001. 54-69с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. Спирин И.В. Транспортное право. Учебник. –М., 2001.

2. Справочник по международным автомобильным перевозкам. - М., 2000.

3. Чобан Ю.М. Автотранспортные перевозки и право. – СПб., 2001.

4. Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. -М., 2001

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YXATI

Asosiy adabiyotlar

1. Karimov I.A. Mamlakatimizda demokratik islohotlarni yanada chuqurlashtirish va fuqarolik jamiyatini rivojlantirish konsepsiyasi. O`zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qonunchilik palatasi va Senatining qo`shma majlisidagi ma'ruzasi. -T.: O`zbekiston, 2010. – 56 b.

2. Karimov I.A. Barcha reja va dasturlarimiz Vatanimiz taraqqiyotini yuksaltirish, xalqimiz farovonligini oshirishga xizmat qiladi. 2010-yilda mamalakatimizni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari va 2011-yilga mo`ljallangan eng muhim ustuvor yo`nalishlarga bag`ishlangan O`zR Vazirlar Mahkamasining majlisidagi ma'ruzasi. – T.: O`zbekiston, 2011. – 48 b.

3. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning O`zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qonunchilik palatasi va Senatining 2010-yil 12-noyabrdagi qo`shma majlisidagi "Mamlakatimizda demokratik islohotlarni yanada chuqurlashtirish va fuqarolik jamiyatini rivojlantirish konsepsiyasi" mavzuidagi ma'ruzasini o`rganish bo`yicha o`quv-uslubiy majmua. -T.: Iqtisodiyot, 2010.

4. Karimov I.A. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O`zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo`llari va choralari. -T.: O`zbekiston, 2009. – 56 b.

5. Осипова И.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебник. -М., 2006.

6. Хамидов О.Х. Транспорт сервисини ташкил қилиш. Ўқув қўлланма. – Т., 2007.

7. Дурович А.П. Маркетинг в туризме. Учебное пособ. -Минск: Новое знание, 2008. – 496с.

8. Котлер Ф. Боуэн Дж. Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм. Учебник, второе издание. –М.: ЮНИТИ. 2004. – 760 с.

Qo`shimcha adabiyotlar

1. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning "Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O`zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo`llari va choralari" nomli asarini o`rganish bo`yicha o`quv qo`llanma.

Tuzuvchilar: B.Yu. Xodiyev, A.Sh. Bekmurodov, U.V. G`ofurov, B.K. Tuxliyev– T.: Iqtisodiyot, 2009. – 120 b.

2. Karimov I.A. Vazirlar Mahkamasining 2008-yilda respublikani ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari va 2009-yilga mo`ljallangan eng muhim ustuvor yo`nalishlarga bag`ishlangan O`zR majlisidagi ma'ruzasi. //Xalq so`zi, 2009-yil 14-fevral.

3. Ефимов О. П. Экономика гостиниц и ресторанов. Учеб. пособ. - М.: Новое знание, 2004.- 392с.

4. Камилова Ф.К. Халқаро туризм бозори. Ўқув қўлланма. –Т.: ТДИУ, 2010. – 64 б.

5. Жуков А.А., Закорин Н.Д. Инновационные аспекты управленческой деятельности на предприятиях сферы туризма. – СП6., 2006. – 224 с.

6. Филипповский Е.Е., Шмарова Л.В. Экономика и организация гостипремства хозяйства. –М.: Экономика и статистика, 2006.

7. Янкевич В.С. Безрукова Н.Я. Маркетинг в гостиничной индустрии и туризме: российский и зарубежных опыт. –М.: Экономика и статистика, 2005.

8. Уолкер-младший, О. Маркетинговая стратегия. Курс MBA / О. Уолкер – мл. (и др.); (пер. с англ. И.Клюева). – М.: Вершина, 2006. – 496 с.

INTERNET– saytlari

1. www.uzbekistanairways.uz
2. www.uzbekrailways.uz
3. www.uzbekturizm.uz
4. www.wto–marketing.org
5. www.market.com
6. www.travel.ru
7. www.transport.ru
8. www.gsga
9. www.km.ru
10. www.avantix.ru
11. www.airways.ru
12. www.railways.ru

GLOSSARIY

Aviatsiya turizm - havo yo`llaridan foydalaniladigan yo`nalishlarga aytiladi. Ko`pchilik hollarda faqat havo yo`llaridan foydalaniladi.

Temir yo`l transporti – relsli barcha transport vositalari, ularga poyezd, tramvay, elektr poyezdlar kiradi.

Avtomobil turizmi - faqat avtomobilda borib keluvchi turistik yo`nalishlarga aytiladi. Bu yo`nalishlarga avtobus, avtomashinalar va turistlar tarafidan ijaraga olingan va o`zi haydaydigan avtomobil yo`nalishlari ham kiradi. Aksariyat transport turi avtomobildan foydalaniladigan turistik yo`nalishlariga ham avtomobil turizmi deyiladi.

*Arxeologiya turistik yo`nalishi* - turistik joylar hisoblanib, juda eski tarixiy inshootlar va eski shaharlar, joylarga aytiladi, ayrim arxeologik joylar ko`pchilik chet el turistlarini. o`ziga jalb qiladi.

Arxitektura sayohati - turistlarga ko`rsatadigan shahardagi imshootlar bo`lib, har bir shahar, davlat, millat o`z arxitekturasiga ega bo`ladi. O`ziga xos milliy arxitektura ko`pchilik turistlarni qiziqtiradi.

Afsona - tarixiy va milliy bo`lib o`tgan voqealar va qilingan ishlar to`g`risida hikoya va taxminlar bo`g`ib, ular turistik yo`nalishlarda keng ishlatiladi. Sayohat vaqtida ishlatilib, ziyoratchilarni qiziqtiruvchi tarixiy joylarda bo`lgan ishlar va voqealar bayon qilinadi.

Aholining xarid qobiliyati - aholining bozordagi vujudga kelgan narx asosida mollarni, xizmatni harid qilish imkoniyati. Aholining harid qobiliyati bozor sig`iminn belgilashda yetakchi o`rin egallaydi.

Biznes - ma'lum natijaga (odatda foydaga yoki boshqa manfaatga) erishishga qaratilgan iqtisodiy faoliyat, sohibkorlik ishi. Biznes turli sohada (qishloq xo`jaligi, sanoat, savdo, bank va xokazo) bo`lishi mumkin. Faoliyat doirasiga, hajmiga binoan biznes 3 turga: kichik, o`rta, yirik turlarga bo`linadi.

*Boj to`lovi-* chegaradan chiqadigan yoki kelayotgan mollarga qo`yilishi mumkin bo`lgan to`lov. Uning miqdori davlat siyosatiga bog`liq.

Bozor segmenti - bozorning ma'lum qismini tashkil etadi va bozordagi iste'mol maqsadi bir bo`lgan xaridorlarning xatti-harakatini tavsiflaydi. Xaridorning daromadi, turar joyi, oilaviy, milliy urf-odatlari, jinsi, ishi va boshqa belgilariga qarab bozor segmentlashtiriladi.

*Bozor sig`imi* - bozorda ma'lum muddatda to`lovga qodir quvvat, mol taklifi va chakana narx darajasi hisobga olingan holda sotilishi mumkin bo`lgan mol miqdori.

MUNDARIJA

Kirish..... 3
1-bob. JAHON MOLIYAVIY-IQTISODIY INQIROZI SHAROITIDA TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO`RSATISH..... 8
1.1. Havo transportida yo`lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari..... 8
1.2. Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlash..... 9
1.3. Havo transportida yo`lovchi yoki yuk tashish to`g`risidagi shartnoma..... 16
2-bob. AVIACHIPTA – AVIATASHISH TO`G`RISIDAGI SHARTNOMANI TASDIQLOVCHI HUJJAT..... 23
2.1. Aviachiptalarning turlari..... 23
2.2.Aviachiptada ifodalangan axborot..... 26
2.3. Aviachiptaning amal qilish muddati..... 33
2.4. Yo`qotilgan va haqiqiy bo`lmagan chiptalar..... 34
2.5. Aviachiptalarni sotish usullari..... 35
3-bob. AVIACHIPTALARNI BRONLASHTIRISH ZAMONAVIY TIZIMLARI..... 39
3.1. Aviachiptalarni bronlashtirish..... 39
3.2. Aviachiptalarni bronlashtirish tizimi..... 40
3.3. Aviachiptalarni turistik firmalar orqali bronlashtirish..... 41
4-bob. HAVO LAYNERLARIDA KO`RSATILADIGAN XIZMATLARNING ASOSIY TURLARI..... 46
4.1. Servisning texnologik unsurlari..... 46
4.2. Servisning texnik unsurlari..... 48
4.3. Servisning ijtimoiy unsurlari..... 49
4.4. Bolalarga ko`rsatiladigan xizmatlar..... 52
4.5. Havo kemasi bortida ko`rsatiladigan ko`ngilochar xizmatlar va aeroportlarda ko`rsatiladigan xizmatlar..... 53
4.6. Havo kemasi bortida ovqatlanish..... 55
5-bob. JAHON MOLIYAVIY-IQTISODIY INQIROZI SHAROITIDA «O`ZBEKISTON HAVO YO`LLARI» MAKDA YO`LOVCHILARNI TASHISH..... 63
5.1. "O`zbekiston Havo Yo`llari" MAK tarixi va uning faoliyatini tashkil etishning tashkiliy-huquqiy asoslari..... 63
5.2. "O`zbekiston Havo Yo`llari" MAK erishgan yutuqlar..... 65
5.3. "O`zbekiston Havo Yo`llari" MAK samolyotlarining turlari..... 68

5.4. Yo`lovchi aviatashuvlari xizmatlaridan foydalanish qoidalari..... 69
5.5. MAKning xalqaro aeroportlari hamda O`zbekiston aeroportlari.. 72
5.6. “O`zbekiston Havo Yo`llari” MAK tariflari va unda ro`yxatdan o`tish tartibi..... 73
6-bob. HARAKATLANADIGAN TARKIB TASNIFI HAMDA TURISTIK AVTOBUSLARGA QO`YILADIGAN TALABLAR. 79
6.1. Harakatlanadigan tarkib tasnifi..... 79
6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo`lovchi tashish xavfsizligi... 82
6.3. Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi..... 83
7-bob. TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO`RSATISH..... 90
7.1. Dengiz transportida yo`lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari..... 90
7.2. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko`rsatish..... 93
7.3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko`rsatish..... 98
7.4. Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari..... 101
8-bob. TURISTLARNI HAYVONLARDA TASHISH..... 104
8.1. Turistlarni itlarda tashish..... 104
8.2. Tuyoqli hayvonlarda yo`lovchi tashishning ekzotik turlari..... 105
8.3. Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon..... 111
8.4. MDH va jahonning hayvonot bog`lari..... 112
9-bob. SAYOHATLARDA XAVFSIZLIKNING UMUMIY MASALALARI..... 122
9.1. Turistlarga tibbiy yordam ko`rsatilishini ta’minlash..... 122
9.2. Turizmda sug`urta..... 123
9.3. Turizmda xavfsizlikning boshqa masalalari..... 126
10-bob. TURIZMDA TEMIR YO`L XIZMATLARINI TASHKIL ETISH..... 129
10.1. Mamlakatimizda temir yo`l transporti faoliyati..... 129
10.2. Turistlarning temir yo`l xizmatlaridan foydalanishi..... 132
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YXATI..... 140
GLOSSARIY..... 142

СОДЕРЖАНИЕ

Введение..... 3
Глава 1. ОБСЛУЖИВАНИЕ ТУРИСТОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА..... 8
Глава 2. АВИАБИЛЕТ КАК ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ДОГОВОР О ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ..... 23
Глава 3. СОВРЕМЕННЫЕ СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ..... 39
Глава 4. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ СЕРВИСА НА ВОЗДУШНЫХ ЛАЙНЕРАХ..... 46
Глава 5. ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ В НАК «УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ» В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИ.ЧЕСКОГО КРИЗИСА..... 63
Глава 6. КЛАССИФИКАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ТУРИСТСКИМ АВТОБУСАМ..... 79
Глава 7. ОБСЛУЖИВАНИЕ ТУРИСТОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ..... 90
Глава 8. ПЕРЕВОЗКА С ПОМОЩЬЮ ЖИВОТНЫМ..... 104
Глава 9. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ ПУТЕШЕСТВИЙ..... 122
Глава 10. ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ В ТУРИЗМЕ..... 129
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРЫ..... 140
ГЛОССАРИЙ..... 142

CONTENT

Introduction.....
Chapter 1. SERVICING TOURISTS AT AIR TRANSPORTS IN THE CONDITION WORLD FINANCIAL-ECONOMIC CRISES.....
Chapter 2. AIR TICKETING AND INFORMATION ABOUT TICKETS.....
Chapter 3. MODERN SYSTEM OF CONFIRMATION AIR TICKETS.....
Chapter 4. MAIN SERVICE TYPES AT AIRCRAFTS.....
Chapter 5. TRANSPORTATION OF PASSENGERS AT NAC "UZBEKISTAN AIRWAYS" IN THE CONDITION WORLD FINANCIAL-ECONOMIC CRISES.....
Chapter 6. CLASSIFICATION AND REQUIREMENTS OF TOURIST BUSES.....
Chapter 7. SERVICING TOURISTS AT MARIN TRANS-PORTATION.....
Chapter 8. TRANSPORTATION OF PASSENGERS WITH ANIMALS.....
Chapter 9. COMMON QUESTION OF SECURITY DURING THE TRAVEL.....
CHAPTER 10. ORGANIZING RAILWAY SERVICES IN TOURISM.....
RECOMMENDED LITERATURE.....
GLOSSARIY.....

OBIDJON HAFIZOVICH HAMIDOV

TRANSPORT SERVISINI TASHKIL ETISH

O`quv qo`llanma

"Iqtisodiyot" - 2012.

Muharrir
Vaxobova M.M.

Kompyuterda sahifalovchi
Boboyeva N.C.

Musahhih
To`rayeva F.

Bosishga ruxsat etildi 26.04.2012. Qog'oz bichimi 60x80 1/16.
Shartli bosma tabog'i 9,25. Adadi 100 nusxa. 12 – sonli buyurtm
Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti bosmaxonasida bosildi 100
Toshkent sh. O'zbekiston shoh ko'chasi 49-uy.