

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ**

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

**ОЛИЙ ТАЪЛИМ
«ХАЛҚАРО ТУРИЗМ»**

5810300 - “СЕРВИС” (туризм)

йўналиши талабалари учун

“ТРАНСПОРТ СЕРВИСИНИ ТАШКИЛ ҚИЛИШ”

фани бўйича

МАЪРУЗА МАТНИ

ТОШКЕНТ – 2009

“Халқаро туризм” факультетининг Илмий кенгаши

«Маъқуллаган»

Кенгаш Раиси _____ доц. Эштаев А.А.

(_____ Кенгаш баённомаси, «___»_____ 2009 й.)

«Туризм сервис» кафедраси томонидан

«Тавсия этилган»

Кафедра мудири _____ доц. Хамидов О.Х.

(_____ Кенгаш баённомаси, «___»_____ 2009 й.)

Тузувчи:

И.ф.н. доц., Хамидов О.Х.

Такризчилар: проф. Комилова Ф.К.,

проф. Алимов Қ.А.

МУНДАРИЖА:

Кириш	4
1-мавзу. Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози шароитида туристларга ҳаво транспортида хизмат кўрсатиш	9
2-мавзу. Авиачипта – авиаташиш тўғрисидаги шартномани тасдиқловчи ҳужжат	30
3-мавзу. Авиачипталарни бронлаштириш замонавий тизимлари	52
4-мавзу. Ҳаво лайнерларида кўрсатиладиган хизматларнинг асосий турлари	61
5-мавзу. Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози шароитида «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» МАКда йўловчилар ташиш	84
6-мавзу. Ҳаракатланадиган таркиб таснифи ҳамда туристик автобусларга қўйиладиган талаблар	107
7-мавзу. Туристларга сув транспортида хизмат кўрсатиш	122
8-мавзу. Туристларни ҳайвонларда ташиш	141
9-мавзу. Саёҳатларда хавфсизликнинг умумий масалалари	165
Хулоса	
Тавсия этиладиган адабиётлар	

КИРИШ

Ўзбекистон Республикаси мустақилликка эришган кундан бошлаб демократик янгиланиш ва иқтисодий ислохотларни эркинлаштириш йўлида улкан қадамлар қўйди. Иқтисодиётимизда эришилган натижалар негизида аввало иқтисодиётда таркибий ислохотларни чуқурлаштириш ва уни модернизация қилишнинг пухта ўйланган модели ва узоқ муддатга мўлжалланган дастурларини босқичма-босқич амалга ошириш бўйича олиб борилаётган тизимли, изчил, қатъий ҳаракатлар турганини кузатиш қийин эмас.

Талабаларга мазкур фан хусусиятлари доирасида Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А.Каримовнинг “Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози, Ўзбекистон шароитида уни бартараф этишнинг йўллари ва чоралари” номли асарида келтирилган материаллар, қоидалар ва хулосаларни пухта ўзлаштиришлари, келгуси фаолиятида самарали фойдаланишлари ҳамда ижодий ёндошишларини таъминлаш фанни ўрганиш олдида турган асосий вазифалардан биридир.

Мамлакатимиз иқтисодиётида рўй бераётган жиддий таркибий ўзгаришлар ташқи иқтисодий кўрсаткичларда ўзининг аниқ ифодасини топмоқда. Бундай иқтисодий ўсишга эришишда, авваламбор, кенг кўламли тизимли бозор ислохотларини жорий этиш ва хорижий инвестицияларни жалб қилиш, иқтисодиётда чуқур таркибий ўзгаришларни амалга ошириш, ишлаб чиқаришни модернизация қилиш ва янгिलाш, экспортга ихтисослашган янги тармоқ ва корхоналар барпо этиш, бизнес ва хусусий тадбиркорликни жадал ривожлантиришга қаратилган, ҳар томонлама пухта ўйланган сиёсатнинг амалга оширилаётгани принципиал аҳамиятга эгадир.

Ҳозирги кунда республикаимизда амалга оширилаётган иқтисодий ислохотлар бевосита иқтисодиётни эркинлаштириш ва тадбиркорликни ривожлантиришга қаратилган бўлиб, корхоналар барқарор ривожланиши учун улар олдиндан аниқ белгиланган мақсад ва

вазифаларга эга бўлмоғи лозим. Бозор иқтисодиёти шароитида хизмат кўрсатиш соҳаси жадал суръатлар билан ривожланиб бормоқда. Транспорт соҳаси хизмат кўрсатиш соҳасининг йирик бир бўғини бўлиб, ҳозирги кунда ҳар бир мамлакатнинг қудратини ушбу инфратузилманинг қай даража ривожланганлигидан билиш мумкин. Мамлакатимиз иқтисодиётида авиа, темир йўл ҳамда қуруқлик транспорти асосий бўғинлардан ҳисобланади.

Иқтисодиётни модернизация қилиш даврида, транспорт соҳасига ҳам давлатимиз томонидан катта эътибор берилмоқда. Жумладан туристик фирмаларга автобуларни чет элдан олиб кириш учун имтиёзлар берилган, ушбу ҳолат албатта туризм соҳасини ривозлантиришга кенг хизмат қилади.

Сўнгги йилларда туризм саноати аксарият мамлакатларда муҳим ўринлардан бирини эгалламоқда. Туризм саноати ишлаб чиқарадиган маҳсулот — туристик маҳсулот хизматлар ва товарларнинг анча катта ва ранг-баранг комплексини ўз ичига олади. Бу маҳсулотлардан кишилар саёҳат қилишда, шунингдек туризм доирасида дам олиш, ҳордиқ чиқариш, даволаниш, ўз билим ва касбий даражасини оширишда фойдаланишлари мумкин. Бунда туристик маҳсулотнинг таркибий қисмига кирувчи транспорт хизматлари унинг сифатига сезиларли таъсир кўрсатади.

Йўловчиларни, шу жумладан туристларни ташиш ҳар хил транспорт турларида, чунончи: ҳаво, ер усти, сув транспортида амалга оширилади. Туристик ташувлар учун транспорт турларининг оммавийлиги ёки талаб этилиш даражаси мамлакатнинг жўғрофий ўрни ва иқлим шароитларига, иқтисодий ривожланиш даражасига, миллий анъаналарига, одамларнинг ижтимоий ҳолати ва турмуш даражасига ҳамда бошқа омилларга боғлиқ бўлади. Ҳар бир транспорт турининг ўз устун жиҳатлари ва камчиликлари мавжуд бўлиб, улар тарихий ривожланиш, техник, иқтисодий ва экологик кўрсаткичлар билан

белгиланади, аммо транспорт тизимларининг барча турлари бир асосий мақсадни — ташиш хизматларини кўрсатишда саёҳатчиларнинг эҳтиёжларини тўлақонли қондиришни кўзлайди. Шундан келиб чиқиб, туристларга транспорт хизматлари кўрсатишни туристларни ва уларнинг юкларини бир жойдан иккинчи жойга мумкин қадар тез ва қулай шароитларда ташиш учун мўлжалланган хизматлар мажмуи деб таърифлаш мумкин.

Транспорт хизматлари кўрсатиш қонун ҳужжатлари билан мустаҳкамланган ҳуқуқий базага асосланади. Ушбу ҳужжатлар: 1) турли халқаро транспорт ташкилотлари томонидан; 2) мамлакатларнинг миллий қонунчилиги доирасида; 3) юк ва йўловчи ташувчиларнинг ички қоидалари тарзида ишлаб чиқилган. Халқаро туризмни амалга оширишда транспорт хизматлари кўрсатишнинг турли жиҳатларига алоҳида диққат-эътибор бериш лозим. Саёҳатлар соҳасида халқаро ҳамкорлик чегараларининг кенгайиши божхона, чегара ва санитария назоратини амалга ошириш нормалари ва қоидаларини муттасил такомиллаштириб боришни тақозо этади.

Жамиятда фан-техника тараққиёти одамларни ер юзининг исталган нуқтасига тез элтиб қўйишга қодир транспорт воситалари (овоздан тез учар самолётлар, тезюарар поездлар, автомобиллар, музёарар ва сувости транспорт ива б.) пайдо бўлишига, шунингдек транспорт хизматлари кўрсатиш соҳасига янги технологиялар жорий этилишига олиб келди. Бу чипталарни бронлашнинг глобал тизимларида ва чипталар сотишнинг ноанъанавий усулларида, юк ва йўловчи ташувчиларнинг чартер дастурлари вужудга келиши ва ривожланишида, турли ахборот тизилари ишлаб чиқилишида, йўловчи ташишнинг техник ва технологик режимларини назорат қилиш электрон қурилмаларидан фойдаланилишида, уларнинг хавфсизлиги оширилишида ўз ифодасини топмокда.

Муайян транспорт тузилмалари ўртасида ҳамда ҳар бир транспорт тури доирасида йўловчи ташувчилар ўртасидаги рақобат кураши йўловчиларга хизмат кўрсатишнинг такомиллашуви жараёнига кучли туртки берди. Сервис сифати ва даражасининг ошиши ҳаракатланадиган таркибнинг ҳозирги техник жиҳозланишида, йўловчиларга қулай ва шинам шарт-шароитлар яратилишида, транспорт воситалари бортида йўловчиларнинг дам олиши ташкил этилишида, йўловчиларни овқатлантириш сифатининг ошишида, транспорт компанияларининг доимий мижозлари учун рағбатлантириш дастурлари ишлаб чиқилишида намоён бўлмоқда. Йўловчи ташувчилар транспортда болалар ва ногиронларга, шунингдек бошқа тоифа йўловчиларга хизмат кўрсатиш бўйича махсус тадбирларни амалга оширмоқдаларки, бу йўловчиларнинг эҳтиёжларини тўлақонли қондириш учун имконият яратмоқда.

Турли транспорт тизимлари ўртасида яқин ҳамкорлик транспорт хизматлари кўрсатиш соҳасидаги муҳим йўналишлардан биридир. Бу мультимодал вокзаллар ташкил этиш, қатнов жадвалларини мувофиқлаштириш, транспорт хизматларини уйғунлаштириш ва йўловчиларга комплекс хизматлар кўрсатиш имконини беради.

Йўловчиларнинг хавфсизлигини таъминлаш транспорт хизматлари кўрсатишнинг энг муҳим масаласи бўлиб, у ҳаракатланадиган таркибдан фойдаланиш қоидаларига риоя қилишни, транспорт воситаларининг ҳаракатини таъминловчи турли хизматлар профессионал тарзда ва уюшқоқлик билан ишлашини, йўловчилар ҳам хулқ-атвор қоидаларига риоя қилишини, экологик тоза транспорт турларидан фойдаланишни назарда тутди.

Туристларнинг уюшган гуруҳларини ташиш маршрутлар ишлаб чиқиш, чипталарни буюртма қилиш, транспортда жойлаштириш, тур дастурларини амалга ошириш билан боғлиқ айрим ўзига хос

хусусиятларга эга бўлганлиги учун туристик фирмалар транспорт компаниялари билан яқин алоқалар ўрнатишига тўғри келади.

Ушбу курсда баён этилган материал туристларга хизмат кўрсатиш билан боғлиқ кўпгина муаммолар туристик фирмалар томонидан ҳал қилишини мумкинлиги ва лозимлигини, айрим муаммолар эса ташувчилар фаолияти соҳасига қараб кетган чуқур илдизларга эга эканлигини кўрсатади. Ушбу муаммоларни тушуниш туристик бизнес соҳасидаги бўлажак мутахассисларга туристик маҳсулотни яратиш ва илгари суришда ўз ишини тўғри ташкил этишга ёрдам бериши лозим.

Республика миллий иқтисодиётида туризм тармоғининг ўрни ва аҳамияти халқаро туризм соҳасидаги Ўзбекистоннинг рақобатдаги устунликлари, халқаро алоқаларнинг ривожланишида мазкур тармоқнинг аҳамияти ҳамда иқтисодий ўсишга қай даражада имконият яратиши билан белгиланади. Ўзбекистон туристлар эътиборини ўзига тортадиган мамлакат. У туристларга гўзал шаҳарлар ва хушманзара жойларни, турли-туман ландшафтларни таклиф қилади, қадимги ва бой тарихга эга. Ўзбекистонга қизиқиш бутун дунёда кучли.

Статистика Ўзбекистонда туристик хизматлар ҳажми ўсиб бораётганидан далолат беради. Хусусан, 2007-2008 йилларда туристик ташрифлар сони 13,57% га кўпайди. Жаҳон туристик ташкилоти Ўзбекистонга ташриф буюришни хоҳловчи 10 миллион кишини қайд этди¹.

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

1-мавзу. ЖАҲОН МОЛИЯВИЙ-ИҚТИСОДИЙ ИНҚИРОЗИ ШАРОИТИДА ТУРИСТЛАРГА ҲАВО ТРАНСПОРТИДА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ

Режа:

- 1. Ҳаво транспортида йўловчи ташишни тартибга солишнинг ҳуқуқий асослари**
- 2. Халқаро авиаташувларни ҳуқуқий жиҳатдан таъминлаш**
- 3. Ҳаво транспортида йўловчи ёки юк ташиш тўғрисидаги шартнома**

1. Ҳаво транспортида йўловчи ташишни тартибга солишнинг ҳуқуқий асослари

Авиаташувлар бошқа транспорт воситалари билан хизмат кўрсатишга солиштирганда бир қанча ўзига хос хусусиятларга эга. Бу, энг аввало, об-ҳаво шароитига уларнинг боғлиқлиги ҳамда учиш ва қўниш жойларидаги ландшафт (айниқса, самолётлар учун) билан боғлиқ. Бундан ташқари, ҳаракатланадиган таркибдан фойдаланиш шарт-шароитлари аэропортларни аҳоли яшайдиган жойлардан ташқарига чиқаришга мажбур қилади ва йўловчилар бевосита учишга тайёргарлик кўриши учун анча кўп вақтни тақозо этади. Шунга қарамай, авиаташувлар ўзининг асосий устунлиги — манзилга жуда тез элтиб қўйиши билан ер усти ва сув транспорти билан жиддий рақобатлашади.

Авиаташувлар йўловчилар ва бағажни ташишнинг ўзига хос тури бўлиб, авиация корхоналари томонидан ҳаво кемаларида белгиланган ҳақ эвазига, шунингдек ташувчининг ер усти транспортларида амалга оширилади.

Ички авиаташув — учиш жойи, манзил ҳамда барча қўниш жойлари бир давлат ҳудудида жойлашган ҳавода йўловчи ва юк ташиш.

Халқаро авиаташув — учиш жойи ва манзил тегишинча икки давлат ҳудудида; агар бошқа давлат ҳудудида қўниш назарда тутилган бўлса, бир давлат ҳудудида жойлашган ҳавода йўловчи ва юк ташиш.

Ташиш даври қуйидагиларни ўз ичига олади: *йўловчи ташишида* – йўловчи аэропорт перронига ҳаво кemasига чиқиш учун кирган пайтдан у перронни ташувчининг ваколатли шахслари кузатувида тарк этгунга қадар; *багаж ташишида* — багаж ташиш учун қабул қилинган пайтдан у олувчига берилгунга ёки белгиланган қоидаларга биноан бошқа ташкилотга топширилгунга қадар. Бунда перрон деганда ноҳарбий аэродромнинг йўловчилар чиқиши ва тушиши, багаж, юк ва почтани юклаш ва тушириш, шунингдек бошқа хизмат кўрсатиш турлари учун ҳаво кемаларини жойлаштиришга мўлжалланган қисми тушунилади.

Авиаташувларни тартибга солиш халқаро қонунчиликка (агар ташув халқаро хусусиятга эга бўлса) ёки миллий қонунчиликка (агар ташув ички хусусиятга эга бўлса) амалга оширилади.

2. Халқаро авиаташувларни ҳуқуқий жиҳатдан таъминлаш

Дунё миқёсидаги ва икки томонлама конвенциялар халқаро авиаташувларни тартибга солувчи асосий ҳужжат ҳисобланади.

Икки томонлама битимлар, қоида тариқасида, ҳамкорлиги бошқа шартномалар (МДХ, ЕИ доирасидаги ва ҳ.к.) билан белгиланган икки давлат ўртасида тузилади.

Кенг аҳамиятга молик халқаро битимларда давлатларнинг анча катта доираси иштирок этади. Улар учишларни тартибга солувчи халқаро нормалар ва қоидаларни, шунингдек мазкур давлатлар ҳудуди устида авиаташувларни ташкил этиш принципларини ишлаб чиқади.

Халқаро фуқаро авиацияси соҳасидаги дастлабки ҳуқуқий ҳужжатлардан бири 1929 йилда қабул қилинган «Халқаро авиаташувларга дахлдор айрим қоидаларни унификация қилиш

тўғрисида»ги Варшава конвенциясидир. Ушбу норматив ҳужжатда қуйидагилар ўз ифодасини топган:

- халқаро авиаташувлар тарифи;
- авиаташувчилар томонидан ҳавода йўловчи ва юк ташиш тартиби;
- ташиш шартномасини тасдиқловчи асосий ташиш ҳужжатлари;
- ташувчининг жавобгарлиги тартиби;
- ушбу конвенцияга давлатларнинг қўшилиши тартиби¹.

Кейинчалик Варшава конвенцияси 1955 йилги Гаага баённомаси, 1971 йилги Гватемала баённомаси ва 1975 йилги Монреаль баённомаси билан киритилган қўшимча ва ўзгартиришлар орқали ривожлантирилди.

Йўловчининг ўлими ёки унинг соғлиғига шикаст етказилганлиги, багажнинг йўқотилганлиги ва шикастланганлиги учун ташувчининг жавобгарлиги тўғрисидаги қоида Варшава конвенциясига киритилган муҳим банд ҳисобланади. Ушбу ҳужжатга биноан, халқаро рейсларда йўловчининг ҳаёти ва соғлиғи учун ташувчининг жавобгарлиги аксарият ҳолларда 10 000 АҚШ доллари билан чегараланади.

Багажнинг йўқотилганлиги ва шикастланганлиги учун ташувчининг жавобгарлиги аксарият халқаро ташувларда (шу жумладан халқаро ташувнинг ички қисмларида) рўйхатдан ўтказилган багажнинг 1 килограмми учун 20 АҚШ доллари ҳамда ҳар бир йўловчининг рўйхатдан ўтказилмаган багажи учун 400 АҚШ долларини ташкил этади.

2003 йил 4 ноябрда кучга кирган Монреаль конвенцияси (1999 йилда ИКАО доирасида тузилган) авиаҳалокатлардан жабр кўрган шахслар ва уларнинг қариндошларига тўловлар бўйича Варшава конвенциясида белгиланган лимитларни бекор қилди. Боз устига, ушбу конвенция жавобгарликнинг икки даражали тизимини амалга жорий этди. Биринчи даражада, суғурта ҳодисаси юз бергани заҳоти,

авиакомпания (ёки унинг суғурталовчиси) жабр кўрган ҳар бир кишига, ҳатто ташувчининг айби исботланмаган бўлса ҳам, тахминан 135 000 АҚШ доллари тўлаши лозим. Бордию авиакомпания ҳодисада айбдор деб топилса, жавобгарликнинг иккинчи даражаси амалга киритилади ва унда зарарни қоплаш бўйича тўланадиган товон пули суммаси чегараланмайди. Ташувчининг йўловчилар бағажини йўқотганлик учун жавобгарлиги ҳам оширилди.

Монреаль конвенцияси кучга кирган пайтгача уни 31 давлат (Барбадос, Бахрейн, Белиз, Ботсвана, Македония, Греция, Иордания, Камерун, Канада, Кения, Кипр, Колумбия, Қувайт, Мексика, Намибия, Нигерия, Янги Зеландия, Танзания, Бирлашган Араб Амирликлари, Панама, Парагвай, Перу, Португалия, Руминия, Сурия, Словакия, Словения, АҚШ, Чехия Республикаси, Эстония, Япония) имзолади. Янги ҳужжатга Ўзбекистон расман қўшилгани йўқ, шу сабабли мамлакатимизда халқаро авиаташувларни амалга оширишда Варшава конвенцияси амал қилади.

Шунга қарамай, айрим ташувчилар, айниқса, хусусий ташувчилар халқаро стандартларнинг янги қоидаларига мувофиқ ўз харажатлари моддаларини ошира бошладилар. Табиийки, бунга фақат кўпроқ кафолатлар бера оладиган ва самолётларни 750 млн. – 1 млрд. АҚШ долларига суғурта қиладиган молиявий жиҳатдан барқарор ва йирик авиакомпанияларгина қодир. Қолган компаниялар ҳукумат қарорларини кутадилар.

Кўпгина экспертларнинг фикрича, Ўзбекистон юқорида зикр этилган конвенцияга яқин келажакда албатта қўшилади. Зеро, ушбу жараённинг кечга сурилиши миллий авиакомпанияларнинг халқаро бозордаги мавқеи пасайишига олиб келади. Натижада Ўзбекистон фуқаролари ҳаво кемаси бортидаги нохуш ҳодисалар учун кўпроқ товон тўлайдиган чет эл ташувчилари хизматларидан фойдаланишни

¹ Қаранг: Варшавская «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся

маъқул кўришлари мумкин. Бундан ташқари, халқаро учишлар қабул қилинган халваро нормативларга риоя қилишни талаб этганлиги учун конвенцияга имзо чекан мамлакатларнинг авиацияни бошқариш идоралари кўрсатилган ҳужжатни ҳали имзоламаган давлатлардан самолётларни ўз ҳудудига киритмаслик ҳуқуқига эга. Масалан, шовқинни чегаралаш билан боғлиқ ҳолларда шундай бўлган: шовқини кучли самолётларнинг учишини чегараловчи халқаро стандартларни қабул қилган мамлакатлар Россиянинг иқтисодий ҳолатини ҳисобга олиш ниятида эмас эканликларини намоён этдилар.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, ICAO га аъзо 187 давлатнинг атиги олтидан бир қисмигина Монреаль конвенцияси кучга киргунга қадар уни ратификация қилган. Янги қоидалар Европанинг аксарият мамлакатлари ҳудудида ҳам, уларнинг ҳукуматлари мазкур ҳужжатни ратификация қилгунга қадар, амал қилади, чунки конвенцияни қабул қилиш ҳар бир мамлакат ҳукуматининг мутлақ ваколатларига киради.

Халқаро ҳаво ҳуқуқининг мунтазам ҳаво алоқалари соҳасидаги яна бир муҳим ҳужжати 1944 йилда қабул қилинган «Халқаро фуқаро авиацияси тўғрисида»ги Чикаго конвенциясидир. Ушбу конвенцияда дунё миқёсида парвозларни амалга оширишнинг бир қанча муҳим принциплари белгилаб қўйилган бўлиб, уларга асосан аҳдлашаётган ҳар бир давлат бошқа аҳдлашаётган давлатларга қуйидаги ҳуқуқларни беради:

- ўз ҳудуди устидан қўнмасдан ўтиш;
- нотижорат мақсадларида (ёнилғи қуйиш, экипажни алмаштириш учун, техник ва бошқа мақсадларда) қўниш;
- миллий мансублиги ҳаво кемасига эга бўлган давлат ҳудудида бортга олинган йўловчилар, почта ва юкларни тушириш;
- миллий мансублиги ҳаво кемасига эга бўлган давлат ҳудудига

элтиб қўйилиши лозим бўлган йўловчилар, почта ва юкларни бортга олиш;

- аҳдлашаётган давлатлардан исталган бирининг ҳудудига элтиб қўйилиши лозим бўлган йўловчилар, почта ва юкларни бортга олиш ҳамда шундай ҳудудлардан исталган бирдан келган йўловчилар, почта ва юкларни тушириш¹.

Кейинчалик бу принциплар Битим бўйича шерик ҳамда учинчи томон ўртасида йўловчилар, почта ва юкларни иккала йўналишда ўз ҳудуди орқали ёки ўз мамлакати ҳудудидан ўтмайдиган ҳаво йўли орқали ташиш ҳуқуқи билан, шунингдек Битимга аъзо бўлган бошқа мамлакатнинг ички ҳаво йўллари орқали йўловчи ва юкларни ташиш ҳуқуқи билан кенгайтирилди.

Чикаго конвенцияси билан қабул қилинган давлатларнинг халқаро учишларни амалша ошириш ҳуқуқлари амалда айрим доиралар билан чегараланади, улар давлатлар ўртасида ҳаво алоқаларини амалга ошириш учун зарур шарт-шароитлар яратади, учишларнинг хавфсизлигини таъминлайди, шунингдек мамлакатлар ўртасида яхши муносабатлар ўрнатилиши ва туризмнинг ривожланишига имконият яратади.

Халқаро ҳаво алоқаларини тартибга солувчи ҳуқуқий ҳужжатлар орасида «Халқаро ҳаво транспорти тўғрисидаги Битим» (Чикаго, 1944 й.); «Халқаро ҳаво йўллари орқали транзит қилиш тўғрисидаги Битим» (Чикаго, 1944 й.); «Чет эл ҳаво кемаси ўз бортида учинчи шахсларга етказган зарарни қоплаш тўғрисидаги Конвенция» (Рим, 1952 й.); «Ҳаво кемаси бортида содир этилган ҳуқуқбузарликлар ва бошқа баъзи бир ҳаракатлар тўғрисидаги Конвенция» (Токио, 1963 й.)ни қайд этиш мумкин.

Жаҳон ҳаво йўлларидаги фаолиятни тартибга солиш учун бир неча халқаро ташкилотлар тузилган бўлиб, уларнинг мақсади халқаро

¹ Қаранг: Чикагская «Конвенция о международной гражданской авиации» 1944 г.

авиация алоқаларини ривожлантиришнинг стратегик йўналишларини ишлаб чиқишдан иборат. Энг обрўли ташкилотлар қаторига Фуқаро авиацияси халқаро ташкилоти – ICAO (International Civil Aviation Organization) ва Ҳаво транспорти халқаро уюшмаси – IATA (International Air Transport Association) киради.

ICAO 1944 йили Чикагода ҳукуматлараро ташкилот сифатида тузилган бўлиб, бугунги кунда унга жаҳоннинг 187 мамлакати аъзо. ICAO томонидан кўриладиган асосий масалалар доирасига қуйидагилар киради:

- самолётлар учун навигация системаларининг унификация қилинган қоидаларини ишлаб чиқиш;

- учиш хизматлари фаолиятини мувофиқлаштириш, ҳаво йўлларининг хавфсизлиги, шу жумладан мунтазам авиаташувларга лицензиялар бериш;

- ташкилотга аъзо мамлакатларга техник ёрдам кўрсатиш ва ш.к.

2001 йилнинг сентябрь—октябрь ойларида Монреалда (ICAO штаб-квартирасида) ICAOнинг навбатдаги, 33-чи Ассамблеяси бўлиб ўтди. У 11 сентябрда АҚШда юз берган фожиа муносабати билан халқаро фуқаро авиациясида учишлар хавфсизлигини оширишнинг глобал стратегиясини ишлаб чиқишга чақирди. Ассамблеяда 2004 йилдан бошлаб: 1) учишлар хавфсизлигини таъминлаш устидан назоратни ташкил этишни текшириш Универсал дастурини кенгайтириш; 2) учишлар хавфсизлигини таъминлаш мақсадида молиялаштиришнинг халқаро механизмини яратиш; 3) ICAO Техник ҳамкорлик дастурини мустаҳкамлаш; 4) авиацияни уруш хавфидан суғурта қилишнинг халқаро механизми тамойилларини ишлаб чиқишга қарор қилинди. Бундан ташқари, Ассамблея сўнгги йилларда фуқаро ҳаво кемалари бортида интизомсиз йўловчилар томонидан содир этилаётган жиддий ҳодисалар сони кўпайганлиги муносабати билан махсус резолюция қабул қилди. Ушбу резолюцияга асосан барча давлатларга ҳукукбузарлик

каерда содир этилганлигидан қатъи назар, ҳуқуқбузарларни суд тартибида таъқиб қилиш имконини берувчи тегишли қонунлар ва қоидалар қабул қилиш таклиф этилади.

Экология хавфсизлиги соҳасида Ассамблея ИКАО Кенгашининг шовқинни камайтириш учун янги, янада каттиқ стандарт қабул қилиш ҳақидаги таклифини маъқуллади. Мазкур стандарт 2006 йил 1 январдан янги конструкция қилинаётган ҳаво кемаларига нисбатан амалга киритилади.

Аэронавигация масалаларида Шимолий Қутб орқали авиамаршрутларнинг янги тузилишини 2002 йил февралдан амалга киритиш ҳақида келишиб олинди. Бу Европа ва Шимолий Американи Марказий ва Жануби-Шарқий Осиё билан боғловчи учишлар узоқлигини анча қисқартириш, учиш вақтини камайтириш, учишларнинг янада қулайроқ жадвалини тузиш, атроф муҳитга етказиладиган экологик зарарни камайтириш, йўловчилар ва авиакомпанияларга иқтисодий фойда келтириш имконини беради.

IATA 1945 йили Гаванада авиаташувчилар уюшмаси тарзида тузилган. Бугунги кунда унга жаҳоннинг 130 мамлакатидан 272 авиакомпания аъзо. Улар орасида “Ўзбекистан Ҳаво Йўллари” авиакомпанияси ҳам бор.

IATA авиакомпаниялар, туристик саноат ва шерик ташкилотларга уларнинг иш самарадорлиги ва рентабеллигини ошириш, йўловчи ва юк ташишнинг сифатини яхшилашда ёрдам беради.

Молия соҳасида IATA хизматлари:

- авиакомпанияларнинг ўзаро мажбуриятлари бўйича тўловларни қисқа муддатларда самарали амалга ошириш;
- Интернет глобал ахборот тармоғи орқали ўзаро ҳисоб-китобларни кундалик, ҳафталик ёки ойлик режимларда амалга ошириш;
- авиакомпанияларга жаҳоннинг турли мамлакатларидан келаётган пул оқимлари ва тушумни марказлаштирилган тартибда

бошқариш, IATA пул маблағларини конвертация қилиш ва ўтказиш бўйича хизматлар кўрсатади, ҳаво ҳаракати иштирокчиларидан ундириладиган турли аэронавигация ва аэропорт йиғимларини камайтиришга қаратилган фаол сиёсат олиб боради (IATA савъ-ҳаракатлари билан Афинадаги янги “Спарта” аэропортида ҳаво кемаларининг қўниши ва тўхтаб туриши учун йиғимларни 7,5 % га камайтиришга муваффақ бўлинди), йиғимлар тарзида ундириладиган маблағлардан авиация инфратузилмасини ривожлантириш учун фойдаланилишига имконият яратади.

Ҳаракатланадиган таркибни ёнилғи билан таъминлаш масалалари ҳам IATAнинг диққат марказида туради, чунки ёнилғи харажатлари улуши ўрта ҳисобда авиакомпаниялар фойдаланиш харажатларининг 15% ни ташкил этади.

Шу муносабат билан Уюшма қуйидаги масалаларни кўриб чиқади: 1) ўзаро тил топишни яхшилаш учун ёнилғи етказиб берувчилар билан йиғилишлар ўтказади; 2) ёнилғи харид қилиш билан боғлиқ стандартлар ва қоидаларни ишлаб чиқади; 3) ёнилғи билан таъминлаш масаласининг барча жиҳатлари устидан назорат олиб боради ва ҳ.к.

Хизматлар кўрсатиши соҳасида IATA халқаро йўловчи ташиш тарифларини ишлаб чиқишнинг барча масалалари бўйича қонун чиқарувчи орган ҳисобланади. У йўловчиларни рўйхатдан ўтказиш қоидаларини, ўринларни бронлаш, багажга ишлов бериш, уни расмийлаштириш ва бериш тартибини белгилайди; ҳавода йўловчиларга хизмат кўрсатиш стандартларини, шу жумладан борткузатувчилар ишини ташкил этиш ва уларни тайёрлашга қўйиладиган талабларни, бортда йўловчиларни овқатлантиришга, уларга тиббий хизмат кўрсатишни ташкил этишга ва асбоб-ускуналарга қўйиладиган талабларни белгилайди.

IATA йўловчилар ва багажга *аэропортда хизмат кўрсатиши* қоидаларини ишлаб чиқади; авиакомпанияларнинг жадвалларини мувофиқлаштириш ва аэропортларнинг юкланиши муаммолари бўйича

конференциялар ўтказди; авиакомпаниялар тегишли қоидалар ва таомилларни жамоавий тарзда муҳокама қилиши учун имконият яратади.

IATA авиаташувлар масалалари бўйича *консультацион хизматлар* кўрсатади; ахборот фаолияти билан шуғулланади — халқаро рейсларга тарифларни эълон қилади, TIM (Travel Informational Manual) кўлланмасини (унда авиаташувлар билан боғлиқ хужжатларга қўйиладиган талаблар, санитария ва божхона қоидалари ҳамда бошқа хужжатлар ифодаланади), ҳаво транспорти тармоғи фаолияти билан боғлиқ 360 дан ортиқ нашрларни чоп этади.

IATA қошида Ҳаво транспорти ходимларини касбий жиҳатдан тайёрлаш ва уларнинг малакасини ошириш институти ташкил этилган бўлиб, у фуқаро авиацияси идоралари ходимлари, авиакомпаниялар ва аэропортлар, юк ташиш соҳасида банд бўлган ташкилотларнинг ходимлари, шунингдек туристик сектор ходимларини ўқитиб-ўргатиш ва малакасини ошириш учун ўқув-машқ дастурлари ва методикаларининг тўлиқ комплексини таклиф қилади.

Учиш хавфсизлиги ва авиация хавфсизлигини таъминлаш IATA фаолиятининг муҳим йўналиши ҳисобланади. Бунинг учун у учиш хавфсизлигини таъминлашга қаратилган авиакомпанияларнинг фойдаланиш фаолиятига ва авиация асбоб-ускуналарига қўйиладиган янги талабларни ишлаб чиқади ва амалга киритади; турбореактив ва турбовинтли самолётларда учиш хавфсизлигининг ҳолати тўғрисидаги ҳисоботларни ҳар йили эълон қилади; учиш хавфсизлиги ва инсон омилининг роли муаммолари бўйича семинарлар ва конференциялар ўтказди; йўловчиларни бир қара текширишни назарда тутадиган хавфсизлик тизимини ишлаб чиқадики, бу йўловчи аэропортда расмийтчиликлардан ўтишини енгиллаштиради.

Бундан ташқари, IATA атроф муҳитни муҳофаза қилиш муаммосини ҳисобга олган ҳолда *тармоқни ривожлантириш стратегик дастурларини*

ишлаб чиқади ва амалга жорий этади; авиакомпанияларнинг юридик манфаатларини ҳимоя қилади; юк ташиш соҳасида хизматлар кўрсатади; ҳукумат ташкилотлари ва халқаро ташкилотлар билан ҳамкорлик қилади; оммавий ахборот воситалари билан алоқа қилади ва турли масалалар бўйича ўз тармоғининг позициясини тушунтиради.

Ҳаво транспорти фаолиятини тартибга солувчи халқаро тузилмалардан ташқари, фуқаро авиациясини ривожлантириш масалалари билан шуғулланадиган бир қанча минтақавий ҳукуматлараро ташкилотлар ҳам мавжуд:

1. Фуқаро авиацияси Европа конференцияси ва Европа аэронавигация хавфсизлиги ташкилоти — Евроназорат.

2. Африкадаги 32 давлатни бирлаштирган Африка фуқаро авиацияси комиссияси.

3. Минтақадаги 20 мамлакатни бирлаштирувчи Араб давлатлари фуқаро авиацияси кенгаши.

4. Лотин Америкаси фуқаро авиацияси комиссияси. Унинг таркибига Жанубий ва Марказий Америка ҳамда Кариб денгизи ҳавзасидаги 19 мамлакат киради.

Юқорида зикр этилган барча бирлашмаларнинг мақсади ўз минтақаларида учиш хавфсизлигини ошириш вазифаларини ҳал қилиш, тегишли давлатларнинг авиация фаолиятини мувофиқлаштириш, минтақалардаги ҳаво навигацияси назорат тизимини такомиллаштиришдан иборат. Масалан, 2001 йил кузда Европа аэронавигация хавфсизлиги ташкилоти ўзининг «Эркин маршрутлар ҳаво муҳити» дастурини эълон қилди. Бу дастурни у яқин келажакда амалга киритмоқчи. Ушбу дастурнинг моҳияти шундан иборатки, Ғарбий Европа осмонида ҳаво коридорлари бўлмади ва авиакомпанияларнинг самолётлари «очиқ осмон» минтақасида манзилга қатъий белгиланган маршрут (ҳозирда шундай) бўйлаб эмас, балки энг қисқа маршрут бўйлаб ҳаракатлана олади. Мутахассисларнинг ҳисоб-

китобига қараганда, бу ҳаво муҳитидан фойдаланишнинг самарадорлигини оширади, авиаташувчиларга ҳар йили тахминан 60 млн. евро тежаб қолиш имконини беради, шунингдек ҳаво диспетчерлари, ҳаво кемаси ишини енгиллаштиради, бағажни йўқотганлик, нобуд қилганлик ёки унга шикаст етказганлик учун жавобгарликни оширади.

3. Ҳаво транспортида йўловчи ёки юк ташиш тўғрисидаги шартнома

Ҳавода йўловчи ёки юк ташиш ташувчи билан тузилган шартномаси асосида амалга оширилади.

Ташувчи — ҳавода йўловчи, юк ёки почта ташиш ҳуқуқина берувчи лицензияга эга бўлган эксплуатант.

Ҳавода йўловчи ташиш шартномасига асосан ташувчи ҳаво кемаси йўловчисини белгиланган манзилга чиптада кўрсатилган рейс бўйича учаётган ҳаво кемасида жой бериш йўли билан элтиб қўйиш, йўловчининг ёнида бағаж бўлган тақдирда, шу бағажни ҳам манзилга элтиш ва йўловчига ёки унинг вакилига топшириш мажбуриятини олади.

Йўловчи ва бағажни манзилга элтиб қўйиш муддати ташувчилар томонидан ўрнатилган авиаташувлар қоидалари билан белгиланади.

Ҳаво кемасининг йўловчиси авиаташув учун ҳақ тўлаши, ёнида ташувчи белгилаган бағажни бепул ташиш меъёридан ортиқ бағаж бўлган тақдирда эса шу бағаж учун ҳам ҳақ тўлаши шарт.

Ҳавода йўловчи ёки юк ташиш тўғрисидаги ҳар бир шартнома ва унинг шартлари ташувчи ёки унинг агентлари томонидан бериладиган ташиш ҳужжатлари билан тасдиқланади. *Ташиш ҳужжатларига* қуйидагилар киради:

йўловчи чиптаси (Passenger Ticket) — йўловчи ташишда берилади. У йўловчи ва бағажни ҳавода ташиш тўғрисида шартнома тузилганлигини тасдиқловчи, бағаж квитанцияси илова қилинган ҳужжат ҳисобланади;

багаж квитанцияси (Baggage Check) — чиптанинг ўринлар сони ва топширилган багаж оғирлиги кўрсатилган қисми бўлиб, ташувчи томонидан йўловчи топширган багаж учун тилхат тарзида берилади;

пуллик багаж квитанцияси (Excess Baggage Ticket) — бепул ташиш меъёридан ортиқ багаж ёки ҳақ тўлаш мажбурий бўлган ашёлар учун ҳақ тўланганлигини, шунингдек багажнинг эълон қилинган қиммати учун йиғимлар тўланганлигини тасдиқловчи ҳужжат;

авиаюк ҳужжати (Air Waybill) — ташувчининг маршрутлари бўйича юк ташишга юк жўнатувчи билан ташувчи ўртасида тузилган шартномани тасдиқловчи ҳужжат.

Ташув мунтазам ёки чартер эканлигидан қатъи назар, ташиш шартномасининг шартларини бажариш мажбурийдир. Йўловчи ташиш тўғрисидаги шартномани тузишда муайян қоидаларга риоя қилиниши лозим.

1. Жадвалда ва чиптада кўрсатилган жўнаш вақти шартноманинг мажбурий шarti ҳисобланмайди ва ташувчи томонидан кафолатланмайди. Учиш хавфсизлигини таъминлаш мақсадида рейс бекор қилиниши, бошқа вақтга ўтказилиши ёки кечиктирилиши мумкин. Учиш, қўниш аэропортларида ёки қўниб ўтиш жойларида об-ҳаво шароитининг ёмонлашиши, табиий офатлар, учиш-қўниш йўлаги ҳолатининг бузилиши ва шу кабилар юқорида зикр этилган ўзгартиришларга сабаб бўлиши мумкин

2. Ташувчи жадвал ва чиптада кўрсатилган ҳаво кемасини алмаштириш, ташиш маршрути ва қўниш жойларини ўзгартиришга ҳақли. Ташувчининг кўрсатилган ҳуқуқи ҳам ҳаво кемаси бузилган ёки ҳаракат йўналишида форс-мажор вазиятлар юзага келган ҳолда йўловчилар хавфсизлигини таъминлаш билан боғлиқ.

Юқорида зикр этилган ҳолатларнинг исталган бири юз берган тақдирда, ташувчи, йўловчиларнинг қонуний манфаатларини эътиборга олган ҳолда:

- жадвал ўзгарганлиги ҳақида уларни огоҳлантириши;
- уларни ўз рейси ёки бошқа ташувчининг рейси билан ташишни амалга ошириши;
- рўйхатдан ўтказилган йўловчиларга аэропортда хизмат кўрсатилишини ташкил этиши ёки уларни белгиланган тартибда меҳмонхона билан таъминлаши шарт. Агар жадвал ўзгариши натижасида йўловчи ташишдан воз кечишга мажбур бўлган бўлса, ташувчи амалга оширилмаган ташиш учун пул суммасини унга қайтариб бериши шарт.

3. Агар йўловчининг ҳужжатлари нотўғри расмийлаштирилган ёки тўлиқ ҳажмда тақдим этилмаган бўлса, ташувчи уни ташишдан бош тортишга ҳақли. Бунда давлат органлари томонидан берилган ҳужжатларнинг мавжудлиги, ҳақиқийлиги ва тўғри расмийлаштирилганлиги учун фақат ана шу органлар ҳамда фуқаро жавобгар бўлади. Шу муносабат билан кўпинча бундай вазиятларда йўловчи ташувчига қиладиган барча даъволар асоссиз ҳисобланади. Ташувчи бундай ҳужжатларни расмийлаштирганлик учун жавобгар бўлмайди.

4. Йўловчи тўхташ назарда тутилган ҳар қандай оралик аэропортда саёҳатни тўхтатиш ва тўхташ ҳуқуқига эга. Бундай тўхташ «Stopover» деб аталади. Тўхташ жойида ўзига зарур вақт бўлгач, саёҳатчи мазкур маршрут бўйлаб ташишни давом эттириши мумкин. Бунда у шундай рейсда ўринни дарҳол бронлаштириши (агар ташишни давом эттириш санаси аниқ бўлса) ёки маъқул санада мазкур рейсда ўрин мавжудлигини тасдиқлашни сўраши мумкин.

Йўлда бундай тўхташ мумкин, башарти:

- у тўхташ мўлжалланган мамлакатнинг давлат органлари томонидан рухсат этилган бўлса;
- йўловчи ўзининг шу ҳуқуқидан фойдаланиш нияти ҳақида ташувчига олдиндан хабар берган бўлса;

- бу чиптанинг амал қилиш муддати доирасида амалга оширилган бўлса;

- бу тарифни ҳисоблашда ҳисобга олинган ва чиптада расмийлаштирилган бўлса. Агар чиптани харид қилиш чоғида йўловчи оралиқ аэропортда тўхташ ниятида эканлигини билдирмаган ва ўзининг бу ҳуқуқидан фойдаланишга учиб жараёнида қарор қилган бўлса, у ташувчига тарифдаги тафовутни, шунингдек пировард манзилгача расмийлаштирилган унинг багажи самолётдан олиниши натижасида рейс кечиккан ҳолда кўрилган зарарни қоплаганидан кейин учиб давом эттириши мумкин.

Йўловчи ёки у билан бирга шу рейсда кетаётган оила аъзосининг касаллиги натижасида мажбуран тўхташ истисно ҳолат ҳисобланади ва кўрилган зарарни қоплаш талаб этилмайди.

“Stopover”дан фойдаланиш ҳуқуқи асосан нормал тарифлар бўйича расмийлаштирилган авиаташувларга нисбатан амал қилади. Агар турист махсус тариф бўйича расмийлаштирилган чиптага эга бўлса, йўлда тўхташ мавжуд чеклашлардан келиб чиқиб амалга оширилади ёки мазкур тарифни қўллаш қоидаларига мувофиқ мутлақо тақиқланади.

Йўловчи кўрсатилган ташувлар ўзига ёки ҳудуди орқали амалга оширилаётган давлат ваколатли органларининг барча қонунлари, қарорлари, қоидалари ва фармойишларига амал қилиши шарт. Бу махсус назорат талабларини ҳамда паспорт, виза, санитария ва бошқа расмийликларни, шунингдек ташувчининг қоидалари ва йўриқномаларини бажаришга тааллуқли.

Агар мамлакатнинг давлат органлари йўловчи пировард манзил, трансфер ёки транзит мамлакатига кириши рад этилгани муносабати билан ташувчига йўловчини жўнаш манзилига ёки бошқа бирон-бир манзилга қайтариш мажбуриятини юклаган бўлса, йўловчи ёки уни расмийлаштирган ташкилот ташувчига кўрсатилган ташиш билан

боғлиқ барча харажатларни қоплаши шарт.

Ҳаво кемасининг йўловчиси қуйидаги ҳуқуқларга эга:

- Ўзбекистон Республикасининг қонун ҳужжатларига мувофиқ имтиёзли шартларда ҳамда ташувчи томонидан белгиланган ҳавода йўловчи ташиш қоидаларига мувофиқ ҳаво кемасида қатнаш;

- ҳаво кемасининг турига қараб, белгиланган норма (бир йўловчига камида 10 кг) доирасида бағажни бепул олиб ўтиш;

- икки ёшдан катта бўлмаган бир нафар фарзандини унга алоҳида ўрин бермасдан ўзи билан (халқаро авиаташувларда – имтиёзли тарифга мувофиқ) текинга олиб ўтиш. Икки ёшдан катта бўлмаган бошқа болалар, шунингдек 2 ёшдан 12 ёшгача бўлган болалар имтиёзли тарифга мувофиқ, уларга алоҳида ўрин берилган ҳолда ташилади;

- ҳавода ташиш чоғида ташувчининг айби билан танаффус қилинганида ёки жўнатиш ва (ёки) учишда ҳаво кемаси мажбуран ушлаб қолинганида дам олиш хонаси, она ва бола хонаси хизматларидан, шунингдек меҳмонхонада берилган ўриндан текинга фойдаланиш¹.

Бунда ҳаво кемаси йўловчиларига хизматлар кўрсатиш ва имтиёзлар бериш тартиби амалдаги авиация қоидалари билан белгиланади. Йўловчи ташиш тўғрисидаги шартнома ташувчи ёки йўловчининг ташаббусига кўра бекор қилиниши мумкин. Қуйидаги ҳолларда *ташувчи йўловчини ҳавода ташиш шартномасини бир тарафлама тартибда бекор қилиши мумкин:*

- йўловчи Ўзбекистон Республикасининг қонун ҳужжатлари билан белгиланган паспорт, божхона, санитария талаблари ва бошқа талабларнинг ҳавода ташиш билан боғлиқ қисмини бузган тақдирда; халқаро авиаташувларда давлатнинг тегишли органлари томонидан белгиланган учиш, манзилга элтиш ёки транзит қоидаларини бузган тақдирда;

- йўловчи амалдаги авиация қоидалари талабларини бажаришдан

¹ Қаранг: Варшавская конвенция о перевозке пассажиров и багажа.

бош тортган ҳолда;

- ҳаво кемаси йўловчисининг ҳавода ташишнинг алоҳида шароитини талаб этувчи ёхуд йўловчининг ўзига ёки бошқа шахсларга таҳдид солувчи, тиббий ҳужжатлар билан тасдиқланган, худди шунингдек тартибсизликни юзага келтирувчи ва бошқа шахсларга тузатиб бўлмайдиган ноқулайликлар туғдирувчи соғлиғининг ҳолати туфайли;

- ҳаво кемаси йўловчиси оғирлиги бағажни бепул ташиш бўйича белгиланган нормадан ортиқ бўлган бағажига ҳақ тўлашдан бош тортган тақдирда;

- ҳаво кемаси йўловчиси ўзи билан кетаётган икки ёшдан катта бола учун ҳақ тўлашдан бош тортган тақдирда;

- ҳаво кемаси йўловчиси ҳаво кемаси бортида ҳаво кемасининг учишига ёки бошқа шахсларнинг соғлиғига хавф солувчи хулқ-атвор қоидабини бузган, шунингдек ҳаво кемаси командирининг фармойишларини бажармаган тақдирда;

- йўловчининг шахсий буюмларида, шунингдек унинг бағажига, юкида ҳавода ташиш тақиқланган буюмлар ёки моддалар топилган тақдирда.

Йўловчини ҳавода ташиш тўғрисидаги шартнома ташувчининг ташаббуси билан бекор қилинган тақдирда, ташиш учун тўланган ҳақ йўловчига қайтариб берилади (йўловчи ҳаво кемаси бортида хулқ-атвор қоидаларини бузган ҳол бундан мустасно).

Йўловчи ташишдан аэропортда ёки ҳаракат йўналишида воз кечишга ҳақли. Бу ҳолда у ташувчидан ташиш учун тўланган ҳақни ёки унинг фойдаланилмаган қисмини тарифларни қўллаш қоидаларида назарда тутилган миқдорда қайтариб олиши мумкин.

Йўловчининг ташишдан воз кечиши мажбурий ёки ихтиёрий хусусиятга эга бўлиши мумкин. *Мажбурий воз кечиш* куйидаги ҳолатлар билан белгиланиши мумкин:

- чиптада кўрсатилган рейснинг бекор қилишини ёки

кечиктирилиши;

- бронлаштиришда йўл қўйилган хато туфайли рейсда ўрин ёки чиптада кўрсатилган хизмат кўрсатиш классини тақдим этишнинг иложи йўқлиги;

- фавқулодда ҳолат туфайли чиптада кўрсатилган аэропортда кўнишнинг мумкин эмаслиги;

- ушбу рейсни амалга ошираётган ҳаво кемаси турининг алмаштирилиши;

- йўловчининг ёки у билан бирга ҳаво кемасида кетаётган оила аъзосининг бетоблиги;

- ташувчининг йўл ҳужжатларини нотўғри расмийлаштирилиши;

- ҳаво кемаси кечикиши ёки йўловчи трансфер аэропортига етиб келиши лозим бўлган рейс бекор қилиниши натижасида трансфер аэропортидан чиптада кўрсатилган рейсда учиб кетишнинг мумкин эмаслиги.

Йўловчи ташишдан мажбурий воз кечган тақдирда ташувчи унга навбатдаги рейслардан бирида чиптада кўрсатилган шартларда ташишни таклиф қилиши ёки чипта қийматини жарима санкциялари ҳисобга олмасдан қайтариб бериши шарт. Бу ҳолда, агар ташиш йўлнинг бирон-бир қисмида амалга оширилмаган бўлса, тўланган ҳақ тўлиқ қайтарилади, ташиш қисман амалга оширилган бўлса, ташишнинг бажарилмаган қисми учун ҳақ йўловчига қайтариб берилади.

Ихтиёрий воз кечиш — йўловчининг шахсий сабаблари билан белгиланган воз кечиш. Бунда ташувчи қайтариладиган пул маблағларидан ўзига тегишли барча пулларни чегириб қолишга ҳақли. Хусусан, йўловчи учушдан воз кечиши ҳақида ташувчига учушдан кўпи билан 24 соат, камида – 3 соат олдин хабар берган бўлса, ташувчи ундан чиптанинг 10% миқдорида йиғим чегириб қолиши мумкин; агар воз кечиш учушдан 3 соатдан камроқ вақт олдин юз берган бўлса, йиғим миқдори 25% ни ташкил этади. Группавий ташувларда 24 соатдан камроқ вақт олдин учушдан воз

кечиш 25% миқдорида йиғим ушлаб қолинишига олиб келади.

Махсус тарифлар бўйича сотилган чипталар пулини қайтариш мазкур тарифларнинг қўлланилиши қоидаларига мувофиқ амалга оширилади.

Пуллар ташувчи ёки унинг агенти томонидан чипталар харид қилинган жойда учиб купонлари тақдим этилганидан кейин ташиб расмийлаштирилган валютада ва ҳақ тўлаш шаклида чиптада исми кўрсатилган шахсга ёки чиптага ҳақ тўлаган ва бунинг далилларини тақдим этган шахсга қайтариб берилади.

Хулоса

Одамларнинг дунё бўйлаб саёҳатлари кенг кўламли хусусият касб этган ҳозирги шароитларда ҳаво транспортининг узоқ масофаларга тез етиш воситаси сифатидаги роли анча ошди. Оммавий туризмни амалга оширишда ҳавода йўловчи ташибнинг аҳамияти айниқса катта. Ўтган аср ўрталарида унинг жадал суръатларда ривожланиши саёҳатларнинг турли мақсадларига жавоб берувчи ва шинкамлик даражаси жуда юқори бўлган самолётлар яшани тақозо этди. Ҳаво кемалари бортида ва аэропортларда йўловчиларга ранг-баранг ва мукаммал хизматлар кўрсатиладигани, бу саёҳатлар мазмунини янада бойитади ва аҳолининг кенг оммасини ўзига жалб қилади.

Йўловчи ва бағажни ички ҳаво йўлларида ташиб билан боғлиқ барча шартнома муносабатлари Ўзбекистон Республикасининг амалдаги қонун ҳужжатларига мувофиқ амалга оширилади. Халқаро авиаташувлар соҳасида эса, «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» МАК барча халқаро ташкилотларнинг тенг ҳуқуқли аъзоси ҳисобланади ва халқаро нормаларга мувофиқ фаолият олиб боради¹.

¹ www.uzbekistan.airways сайти.

Назорат саволлари:

1. Халқаро учишларнинг ҳуқуқий ҳужжатларига қандай ҳужжатлар киради?
2. Ички авиаташувлар нима?
3. Ташқи авиаташувларни тавсифлаб беринг.
4. Варшава конвенциясининг моҳияти нимада?
5. Қандай ҳужжатлар ташиш ҳужжатларига киради?
6. Қайси ҳолларда ташувчи йўловчини ташишдан бош тортиши мумкин?
7. Ҳавода йўловчи ёки юк ташиш тўғрисидаги шартноманинг моҳияти нимада?
8. ICAO халқаро ташкилоти қандай функцияларни бажаради?
9. IATA халқаро ташкилоти қандай функцияларни бажаради?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru

www.transport.ru

[www.gsga](http://www.gsga.ru)

www.km.ru

www.avantix.ru

www.airways.ru

www.railways.ru

2-мавзу. АВИАЧИПТА – АВИАТАШИШ ТЎҒРИСИДАГИ ШАРТНОМАНИ ТАСДИҚЛОВЧИ ҲУЖЖАТ

Режа:

1. **Авиачипталарнинг турлари.**
2. **Авиачиптада ифодаланган ахборот.**
3. **Авиачиптанинг амал қилиш муддати.**
4. **Йўқотилган ва ҳақиқий бўлмаган чипталар.**
5. **Авиачипталарни сотиш усуллари.**

1. Авиачипталарнинг турлари

Ҳозирги вақтда жаҳонда авиачипталарнинг бир неча турлари қўлланилади:

нусха кўчириладиган автоматик чипта («Сэндвич») (Transitional Automated Ticket — TAT);

чиқиш талонили автоматик купон чипта (Automated Ticket/Boarding Pass);

қўлда ёзишга мўлжалланган чипта (Manual Issued Ticket);

IATA нейтрал бланкалари;

электрон чипта (Electronic Ticket).

Ўзбекистонда **нусха кўчириладиган автоматик чипта** (TAT) кенг тарқалган. Ундан республикадаги энг йирик миллий авиаташувчи — «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» фойдаланади. Чипта рангли муқовадаги китобча шаклида бўлиб, муқовада ташувчининг номи кўрсатилиши ва унинг эмблемаси ифодаланиши мумкин. Чипта *матн қисмидан* ва рангига кўра фарқ қиладиган бир неча купон — *нусха бланкалардан* иборат. Матнда ташишнинг айрим умумий қоидалари, йўловчининг ҳаёти, соғлиғи ҳамда багажининг бутлиги учун ташувчининг жавобгарлиги

тўғрисида маълумотлар келтирилади.

Нусха купонларда ташиш шартномасини амалга оширишга доир муайян ахборот, чунончи: йўловчининг фамилияси, учиш маршрути, санаси ва вақти, хизмат кўрсатиш классси, авиакомпания коди ва ҳ.к. кўрсатилади. **Ички ҳаво йўлларида йўловчи ташиш авиачиптаси**, қоида тариқасида, унга купондан ташкил топади. Купонлардан бири чипта сотилганида кассада қолади, қолган иккитаси (учиш ва йўловчи купонлари) эса йўловчига берилади. *Учиш купони* йўловчи рейсга рўйхатдан ўтказилганидан сўнг диспетчер томонидан йиртиб олинади ва ҳисобот учун фойдаланилади. *Йўловчи купони* сафар муддати давомида йўловчида қолиши лозим.

Халқаро ҳаво йўлларида йўловчи ташиш авиачиптаси камида тўрт купондан ташкил топади. *Назорат купони* (тўқ зангори рангда) чипта сотилганида кассада қолади. У тарифнинг ҳисобланиши ва бланкалар тўғри тўлдирилишини назорат қилишга хизмат қилади. Вақти-вақти билан (ҳафтада бир марта) авиаташувчилар ушбу купонларни сотилган чипталар тўғрисидаги ҳисоботга қўшиб халқаро ҳисоб-китоблар марказига топширадilar. *Агентлик купони* (пушти рангда) кассир бухгалтерия олдида ҳисобот бериши учун агентликда қолади. У архивда 3 йил давомида сақланади. *Учиш купони* (сарик рангда) йўловчини рейсга рўйхатдан ўтказиш чоғида олиб қўйилади. *Йўловчи купони* (оқ рангда) ташиш шартномасининг далили сифатида йўловчида қолади.

Шуни таъкидлаш лозимки, агар авиаташув бир неча қисмга бўлинган (яъни йўлда тўхтаб бошқа самолётларга чиқиладиган) бўлса, чипта бир эмас, бир нечта учиш купонларидан иборат бўлиши мумкин. Бу ҳолда ҳар бир учиш купони фақат унда кўрсатилган йўл қисмида маршрут, сана, рейс рақами ва хизмат кўрсатиш классига мувофиқ амал қилади.

Тўртта учиш купонидан иборат ТАТ бланкаси айниқса кенг тарқалган. Агар маршрут бундан кам қисмдан иборат бўлса, «ортиқча»

купонларда «Маршрут» катагига «VOID» (ташиш учун ҳақиқий эмас) деб ёзиб қўйилади, купоннинг ўзини эса агент йиртиб олади. Бордию маршрут чипта бўйича бланкадаги учиш купонларидан кўпроқ қисмлардан иборат бўлса, бундай чипта бир неча бланкаларда ёзиб берилади. Бу ҳолда мазкур бир неча бланка бир чипта ҳисобланади, шу сабабли бутун саёҳат тугамагунича уни ташлаб юбориш мумкин эмас.

Нусха кўчириладиган автоматик чиптанинг асосий устунлиги шундан иборатки, бланканинг ҳар бир купони нусха кўчириш қатламига эга бўлиб, чиптани ёзиб бериш чоғида киритиладиган барча маълумотлар кейинги купонларга ҳам ўтади ва барча купонларда қайд этилади. Миллий авиакомпаниялардан ташқари, мазкур бланка туридан «KLM», «SAS», «CSA», «Cyprus Airways» ва бошқа авиаташувчилар фойдаланади.

Чиқиш талонили автоматик купон чипта авиачиптанинг яна бир анча кенг тарқалган тури ҳисобланади. Унинг ўзига хос хусусияти шундаки, ҳар бир учиш купони алоҳида ёзилади ва учиш ҳақидаги ахборот ифодаланган магнитли полосага эга бўлади. Шу боис авиачипта бланкасининг мазкур туридан йўловчини автоматик тарзда рўйхатдан ўтказиш учун фойдаланиш мумкин. Йўловчининг нусхаси ҳам алоҳида купон — «Passenger Receipt»дан иборат. Ҳар бир купон йиртиб олинадиган чиқиш талони (ўнг қисм)га эга бўлиб, унга йўловчини рўйхатга олиш чоғида чиқиш жойи, рақами ва вақти ёзиб қўйилади. Автоматик купонли чипта бланкаларидан «British Airways», «Lufthansa», «Air France», «Swissair», «Finnair» ва бошқа авиакомпаниялар фойдаланади.

Айрим ҳолларда **авиачипта қўлда ёзишга мўлжалланган** бланкада ёзиб берилиши мумкин. Бу бир принтерда турли авиакомпанияларнинг бланкаларига ёзиш мумкин эмаслиги, боз устига, қимматбаҳо чипта ёзадиган қурилмалар барча агентликларда мавжуд эмаслиги билан изоҳланади. Бундан ташқари, система тўхтаб қолиши ёки принтер ишдан чиқиши ҳам мумкин бўлиб, бундай ҳолатлар учун қўлда ёзиладиган

бланкаларни эҳтиёт шарт сақлаб туриш лозим. Иккита ва тўртта учиш купонларидан иборат қўлда ёзиладиган чипталар айниқса кенг тарқалган. Агар маршрутда йўл-йўлакай алмашиладиган самолётлар сони учиш купонларидан кам бўлса, «ортикча» учиш купонларига «VOID» деб ёзиб қўйилади ва уларни агент чиптадан йиртиб олади. Ҳар бир купон нусха қўчирадиган қатламга эга бўлиб, киритилган ахборот барча купонларда қайд этилади.

Юқорида зикр этилган барча авиачипталарнинг бланкаларида авиакомпанияларнинг эмблемалари ифодаланган бўлиши ҳам (хусусий бланкалар), эмблемасиз — нейтрал бўлиши ҳам мумкин, аммо ҳар бир чипта ўз рақамига эга бўлади. Ташувчининг хусусий чиптасида авиакомпанияга бириктирилган IATA коди ҳам бўлиши лозим. Чипта номери олдидаги дастлабки уч рақам IATA коди ҳисобланади («Аэрофлот» — 555, «Сибирь» — 421, «British Airways» — 125, «Lufthansa» — 220 ва ш.к.). Барча хусусий авиачипталар Фуқаро авиацияси давлат хизматида рўйхатдан ўтказилади. Авиачипталарнинг нейтрал бланкалари йўл ҳужжатларини сотувчи агентларга Транспорт Клиринг Палатаси орқали берилади.

IATA нейтрал бланкалари йўл ҳужжатининг қоғоздаги андозаси тарзида ҳам мавжуд бўлиб, IATA тарифлари бўйича ёзиб берилади. Авиаташувчилар халқаро уюшмаси ўз чипталарини агентлар тармоғи орқали сотишнинг икки асосий тизими — BSP (Европа ва Осиё) ва ARC (АҚШ ва Канада)га эга. Бундай бланкаларда чипталар фақат TATA ҳисоб-китоб кодига эга авиакомпания томонидан расмийлаштирилиши мумкин. Мазкур код BSP ва ARC тизимларида йўл ҳужжатларини расмийлаштирганлик учун компаниянинг жавобгарлигини белгилайди. IATA нейтрал бланкаларида расмийлаштирилган чипталарнинг муқовасида, қоида тариқасида, Авиаташувчилар халқаро уюшмасининг тегишли логотипи бўлади. Бланкалар автоматик чоп этиш усулида принтерда ёки қўлда тўлдирилиши мумкин. Маршрутнинг бир нечта

иштирокчисига чипталарни расмийлаштиришда бланка эгаси бўлган авиакомпания ташиш ҳужжатларини тан олиш тўғрисида битим тузган ташувчи авиакомпаниялардан фойдаланилиши лозим.

Сўнгги йилларда янги технологиялар жамият ҳаётининг турли жабҳаларига, шу жумладан транспорт хизматлари кўрсатиш соҳасига ҳам жадал кириб келиши натижасида чипталарнинг янги шакллари пайдо бўлди. Масалан, айрим хорижий авиакомпаниялар («Delta Airlines», «Lufthansa» ва б.) **электрон чипталарни** муомалага киритдилар. Улар маълумотлар базасида сақланадиган муайян электрон ёзув кўринишидадир. Аммо электрон чипта фақат бутун учиш бир ташувчи томонидан амалга оширилган тақдирда «ёзиб берилиши» мумкин, чунки кўрсатилган ташувчининг компютерида сақланадиган электрон ёзув бошқа авиакомпаниялар учун очиқ эмас.

Ташувчи компютер тармоғи ёки телефон орқали мижоздан электрон чиптага буюртма олгач, ушбу чиптани ўз маълумотлар базасига киритади. Рейсга рўйхатдан ўтишда йўловчи ўз шахсини тасдиқловчи ҳужжат ҳамда авиачипта тўлангани ҳақидаги чекни тақдим этади ва рейсга чиқиш талонини олади. Йўл ҳужжатларини сотишнинг мазкур усули бизнесменлар ҳамда авиаташувлар хизматидан тез-тез фойдаланиб турадиган бошқа шахслар учун жуда қулай.

2. Авиачиптада ифодаланган ахборот

Ҳар қандай чипта ҳужжатнинг барча купонларида қайд этиладиган ахборотга эга бўлади. 1—3 расмларда ифодаланган авиачипталарнинг купонларига қараб, уларда қайд этилган, ташиш шартномасининг муайян шартларини акс эттирувчи ахборот ҳақида тасаввур ҳосил қилиш мумкин.

1-майдонда (NAME OF PASSENGER — Йўловчининг фамилияси) лотинча транскрипцияда **йўловчининг фамилияси** ва исмининг бош ҳарфи ёки исми тўлиқ ҳолда ёзилади, шунингдек **йўловчининг жинси**

кўрсатилади. Агар йўловчи эркак бўлса, фамилиядан кейин Mr (мистер) деб, бордию у аёл бўлса — Mrs ёки Miss (миссис ёки мисс) деб ёзилади. Халқаро нормаларга асосан ушбу майдон фамилия талаффузини бузмасдан учтагача хатога йўл қўяди.

2-майдон (FROM/TO — Учиш маршрути)да мазкур учиш купони учун **жўнаш манзили** ва унинг остида — **қўниш манзили** (инглизча ёзувда) кўрсатилади. Агар жўнаш ёки қўниш манзиллари (ёки иккаласи ҳам) бир неча аэропортдан иборат бўлса, шаҳар номидан кейин аэропортнинг уч ҳарфли коди кўрсатилиши лозим.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, агар ҳаво кемаси ташиш маршрути бўйича маълум жойларда тўхтаб ўтса ва бунда рейс рақами ўзгармаса, тўхташ жойларининг номлари кўрсатилмайди. Агар тўхташ жойларида рейс рақами ўзгарса, чипта бир нечта учиш купонларидан ташкил топади ва уларнинг ҳар бирида ўз жўнаш ва қўниш манзили кўрсатилади.

3-майдон «стоповер» кўрсаткичи («Stopover» — X/O) учун мўлжалланган. Саёҳат маршрути бўйлаб **оралиқ транзит ва трансфер тўхташлари** амалга оширилиши мумкин. *Транзит* бу оралиқ қўниш бўлиб, бунда ташиш айна шу авиакомпания ҳаво кемасида ва айна шу рейс рақами остида амалга оширилади. *Трансферда* ташиш бошқа авиакомпаниянинг ёки айна шу авиакомпаниянинг ҳаво кемасида, лекин бошқа рейс рақами остида давом эттирилади. Агар ушбу пунктда маршрут бўйлаб 24 соатдан кўпроқ вақт тўхташ («стоповер») назарда тутилган бўлса, мазкур майдон бўш бўлади ёки унга «O» белгиси қўйилади. Агар ушбу пункт транзит пункти ҳисобланса, унинг рўпарасига тақиқловчи «X» белгиси қўйилади.

4-майдон (CARRIER — Ташувчи) ва **5-майдон** (Flight — Рейс рақами)да икки ҳарфдан иборат **авиакомпания коди** ва **рейс рақами** кўрсатилади. Авиакомпанияларга ҳарфли кодларни Авиаташувчилар халқаро уюшмаси – IATA беради. Ушбу кодлар аниқ-равшан бўлиши ҳам

(авиаташувчи номининг аббревиатураси: НҲ- Ҳаво Йўллари, LH — «Lufthansa», BA — «British Airways», AF — «Air France»), унча аниқ бўлмаслиги ҳам (SU — «Аэрофлот» (собик Soviet Union дан бўлса керак), UN — «Трансаэро» (United Nations), AZ — «Alitalia», AY — «Finnair» ва ҳ.к.) мумкин. Рейс рақами сонларда ифодаланади.

6-майдон (CLASS — Бронлаштириш класс)да **бронлаштириш класс** лотин ҳарфида ифодаланади. У муайян тарифга мувофиқ рейсда белгиланган ўринлар квотасини назарда тутди.

Овоздан тез учадиган Concorde самолётлари рейсларида бронлаштириш класс R ҳарфи билан ифодаланади; хизмат кўрсатишнинг биринчи классда бронлаштириш классини ифодалаш учун F, P, A ҳарф белгилари; бизнес-классда — C, D, J, Z, T ҳарф белгилари; эконо-классда — Y, W, S. B, H, K, L, M, N, Q, T, V, X ҳарфлари қўлланилади. *Бронлаштириш классини йўловчиларга хизмат кўрсатиш стандартини белгиловчи хизмат кўрсатиш класс билан адаштирмаслик керак.*

Классик вариантда кўп ўринли ҳаво лайнери 3 бўлимдан ташкил топади. Ҳар бир бўлим муайян **хизмат кўрсатиш класс**, чунончи: *биринчи класс* (F), *бизнес-класс* (C) ва *эконо-класс* (Y)га мос келади. Хизмат кўрсатиш класслари креслоларининг тузилишига, улар орасидаги масофага, овқатланишнинг сифати ва ранг-баранглигига, багаж ташишнинг бепул меъёри миқдорига, ерда хизмат кўрсатиш шарт-шароитларига кўра фарқ қилади. Амалда айрим рейсларда биринчи класс умуман мавжуд бўлмайди. Масалан, «Delta Air Lines», «АJT», «Континентальные авиалинии» авиакомпаниялари фақат бизнес-класс ва эконо-классга эга.

Бошқа томондан, сўнгги йилларда айрим ташувчилар ўз йўналишларида кўроқ йўловчиларни жалб қилиш мақсадида янги хизмат кўрсатиш классларини жорий эта бошладилар. Масалан, 2001 йил сентябрда Скандинавиянинг «SAS» авиакомпанияси ўз қитъаларо

рейсларида янги *Economy-Plus* классини жорий этди. Бу класс эконом- ва бизнес-классларнинг ўртасидан ўрин олади. Янги салонда бизнес-классдан ноутбукларни улаш ва Интернетга кириш учун розеткалар мавжуд бўлган янги креслолар ўрнатилган; эконом-классдан — қолган барча унсурлар: овқатланиш, хизмат кўрсатиш, багаж ташиш меъёри олинган. *Economy-Plus* асосан ҳавода вақтни иш учун фойдали тарзда ўтказишни хоҳлайдиган, аммо қулайлик учун ортиқча ҳақ тўлашни истамайдиган бизнесменлар учун мўлжалланган. *Economy-Plus* салонига чипталар қиймати бизнес-класс тўлиқ тарифининг 65% ни ташкил этади.

Италиянинг «Alitalia» авиакомпанияси иш юзасидан саёҳат қилувчи йўловчилар учун халқаро рейсларда «Динамика» оралиқ классини жорий этган бўлиб, унга чипталар бизнес-классдагидан 15% арзонроқ.

«British Airways» ҳаво кемалари салонларининг тўрт классли андозасидан жаҳонда биринчи бўлиб фойдаланган авиакомпаниядир. Унда

қўшимча тарзда такомиллаштирилган эконом-класс — World Travel Plus пайдо бўлди. У одатдаги эконом-класс (*World Travel*)дан креслоларининг қулайлиги, ноутбуклар учун розеткаларнинг мавжудлиги, ўзи билан олиш мумкин бўлган қўл юки миқдори, рейсларга телефон орқали рўйхатдан ўтиш мумкинлигини билан фарқ қилади.

Ҳар қандай авиакомпания тижорат ташкилоти бўлганлиги учун ташишдан муайян нақ олиш мақсадида у ўз рейсларидаги ўринларни «квоталаш» усулидан фойдаланади. Агар ҳар бир хизмат кўрсатиш классдаги барча ўринлар минимал тариф бўйича сотилса, рейс иқтисодий жиҳатдан ўзини оқламайди. Шу сабабли ҳар бир йўналишда эконом-, бизнес- ва биринчи класслар учун ҳар хил тарифлар амал қилади. Бунда рейсда нечта ўринни муайян нарх квотаси бўйича сотишни ташувчи олдиндан белгилайди. Квоталар бўйича ажратиш ҳар бир рейсда ҳар мавсумда ҳар хил бўлади.

Шундай қилиб, чиптани бронлаштириш классини йўловчиларга хизмат

кўрсатиш классини ҳам, тарифлар тури ва уларни қўллаш шартларини ҳам акс эттиради.

7-майдон (DATE — Сана)да ушбу купон бўйича *учиш санаси* (ой куни ва номи) кўрсатилади. *Ички маршрутларда* кўпинча чипталарни бир йўналишга сотиш усули қўлланилади, шу боис чиптада фақат шу учиш санаси кўрсатилади. *Халқаро рейсларда* «бориш» ва «келиш»га чипталар сотиш қабул қилинган, шу боис халқаро рейсларга сотилган чипталарда иккала сана кўрсатилади.

Агар йўловчи чиптани харид қилган пайтда қачон қайтишини билмаса, унга «очиқ санали чипта» берилади. Ушбу чиптада қайтиш санаси катагига «ореп» — очиқ деб ёзиб қўйилади. Қайтиш санаси аниқ бўлгач, йўловчи бу ҳақда авиакомпанияга хабар беради. Авиакомпания йўловчи сўраган муайян санадаги рейсга ўринни бронлаштиради.

Очиқ санали чипталар кўпинча уларнинг амал қилиш муддати бир йилдан кам бўлган ҳолларда сотилади. Баъзан биринчи класс ва бизнес-класс йўловчилари учун «бориш» рейси учун ҳам «очиқ сана» қўйилади.

8-майдон (TIME — Учиш вақти)да *учиш вақти* доим маҳаллий вақт бўйича кўрсатилади.

9-майдон (STATUS — Бронлаштириш мақоми)да *бронлаштириш мақоми* кўрсатилади. У ҳарфли кодлар билан ифодаланади. «ОК» коди ушбу рейсда ўрин берилишини кафолатлайди. Шу сабабли рўйхатдан ўтказишга кечикмасдан келган йўловчига ҳаво кемасида жой етмай қолган, унинг чиптаси тасдиқланган «ОК» мақоми билан тамғаланган бўлса, авиакомпания йўловчини бошқа, юқорироқ класс салонида жойлаштириши, у ерда ҳам жой бўлмаса — мазкур йўловчига товон тўлаши ва уни кейинги рейсга қолдириши шарт.

Айрим тарифлар учун чипталар «RQ» ёки «SA» мақоми билан тамғаланиши мумкин. Бу рўйхатдан ўтказиш пайтида ўрин сўралишини англатади. Бундай чиптали йўловчи рўйхатдан ўтказиш тугагини кутиб туриши лозим, агар бўш ўринлар қолган бўлса, у мазкур рейсдан

фойдаланиши мумкин.

Ўринсиз учаётган болалар (икки ёшга тўлмаган йўловчилар) чиптасида «NS» мақоми кўрсатилади.

10-майдон (FARE BASIS — Тариф тури)да *мазкур купон бўйича тарифнинг* ҳарфли-рақамли белгиси қайд этилади. Қўлланиш қоидалари ҳар хил бўлган тарифларнинг турлари жуда кўп (йиллик, экскурсион, группавий, ёшлар учун, махсус ва ҳ.к.).

11-майдон (NOT VALID BEFORE/NOT VALID AFTER — гача ҳақиқий эмас/сўнг ҳақиқий эмас)да, агар тариф фойдалари санани ўзгартиришга йўл қўйса, ушбу чипта бўйича *олдин ва кейин учиш мумкин бўлмаган саналар* кўрсатилади. Агар чипталар санани кўчиришни ман этувчи қатъий белгиланган имтиёзли тарифлар бўйича сотиб олинган бўлса, иккала сана ҳам ушбу купон бўйича учиш санаси билан мос келади. Йиллик тарифлар бўйича сотиб олинган чипталар, қоида тариқасида, ушбу катакда бўш майдонга эга бўлади.

12-майдон (ALLOW — Бепул багажга рухсат)да *бепул ташиладиган багаж меъёри* қайд этилади. Ушбу меъёр қуйидаги икки усулдан бири ёрдамида белгиланади. «Оғирлик нормаси» йўловчи ҳақ тўламасдан олиб ўтиши мумкин бўлган багаж оғирлигини белгилайди. У хизмат кўрсатиш классига боғлиқ бўлади: аксарият ташувчилар биринчи класс йўловчиларига 40 кг, бизнес-класс йўловчиларига — 30 кг, эконо-класс йўловчиларига эса — 20 кг багажни текинга олиб отиш ҳуқуқини беради. Бироқ баъзи бир авиакомпаниялар айрим йўналишларда бу нормаларни ўзгартириши мумкин. Масалан, «Трансаэро» Франкфуртга учадиган рейсларда эконо-классда одатдагидан 10 кг кўпроқ багажни текинга олиб ўтишга рухсат беради.

«Ўринлар нормаси» йўловчи бепул олиб ўтиши мумкин бўлган багаж ўринлари сонини белгилайди. У ҳаво кемасининг турига боғлиқ бўлади ва бир ўрин багажи оғирлиги ва ўлчамига муайян талаблар қўяди. Масалан, ИЛ-86, Б-767, Б-777, А-310 русумли ҳаво кемаларида барча классларда икки

ўрин багажини текинга олиб ўтишга рухсат этилган. Улардан ҳар бирининг оғирлиги 32 кг дан ошмаслиги ва уч ўлчов йиғиндисига кўра эконо-класс учун 158 см дан, бизнес-класс ва биринчи класс учун эса – 203 см дан ортиқ бўлмаслиги керак. Кўпинча «ўринлар нормаси» АҚШ ва Канадага учадиган рейсларда қўлланилади.

Биринчи ҳолда мазкур майдонда 40к, 30 к ёки 20к, иккинчи майдонда — 2РС деб ёзилади.

13-майдон (FARE CALCULATION — Тариф ҳисоб-китоби)да **бутун чипта бўйича тарифнинг муфассал ҳисоб-китоби** келтирилади. Ушбу ёзув шаҳарларнинг уч ҳарфли кодларини, ташувчиларнинг икки ҳарфли кодларини ва нейтрал ҳисоб-китоб бирлиги (NUC)да ифодаланган тариф унсурларини ўз ичига олади. Агар барча йиғимлар 17-катакка сиғмаган бўлса, йиғим таксаси ҳам шу ерда ифодаланади. Мазкур катакда хизматга доир маълумотлар, чунончи: нейтрал бирликлар, валюталарни қайта ҳисоблаш курслари, турли чеклаш белгилари (агар улар 22 ва 25-катакларга сиғмаган бўлса) қайд этилади.

14-майдон (FARE – Тариф)да **тариф ташиш бошланган мамлакат валютасида** кўрсатилади. Агар чипта эълон қилинган тариф бўйича ёзиб берилган бўлса, мазкур тариф миллий валютада ёки АҚШ долларида кўрсатилиши мумкин; агар чипта махфий тариф бўйича ёзиб берилган бўлса, тариф кўрсатилмаслиги (ёки «IT» ё «FORFAIT» ёзувлари билан алмаштирилиши) мумкин.

15-майдон (TOTAL — Жами)да **чиптанинг тўлиқ қиймати** чипта ёзиб берилган мамлакат валютасида акс эттирилади. У тариф суммаси ва аэропорт йиғимларидан ташкил топади. Агар чипта махфий тариф бўйича ёзиб берилган бўлса, тариф кўрсатилмаслиги (ёки «IT» ё «FORFAIT» ёзувлари билан алмаштирилиши) мумкин.

16-майдон (EQUIV/FARE PD — Тариф эквиваленти)да **тариф эквиваленти чипта ёзиб берилган мамлакат валютасида**

кўрсатилади, башарти мазкур валюта ташиш бошланган мамлакат валютасидан фарқ қилса. Қайта ҳисоблаш курси ё «Fare» майдонида, ё «Fare calculation» майдонида акс эттирилиши лозим.

17-майдон (TAX — Такса)да *аэропортда кўрсатиладиган хизматлар учун қўшимча йиғимлар* қайд этилади. Кўпинча аэропорт йиғимларига чипталар қиймати киритилади, аммо айрим мамлакатларда уларни йўловчи учишдан олдин алоҳида ва фақат нақд пулда тўлайди.

Ҳар бир такса ўз номи ва вазифасига эга бўлиб, кўпинча бир аэропортда бир неча йиғим, чунончи: иммиграцион; божхона хизматидан фойдаланганлик учун; учишга рухсат учун; ветеринария хизматлари учун (йўловчи ўзи билан ҳайвон ё ўсимлик олиб кетаётганлиги ёки олиб кетмаётганлигидан қатъи назар); йўловчиларга кўрсатилган турли хизматлар учун йиғимлар ундирилади. Йиғимлар икки ҳарфли белги билан, уларнинг пул суммаси эса — чипта ёзиб берилган мамлакат валютасида кўрсатилади. Бир йиғим миқдори 5-15 АҚШ доллари атрофида бўлиши мумкин. Агар барча йиғимлар тегишли катакларга сиғмаса, охирги катакда «йиғим» таксаси (қолган барча йиғимлар суммаси) кўрсатилади, унга изоҳ эса 13-майдонда берилади.

Айрим ҳолларда йиғим чиптага киритилмаслиги ва йўловчидан қўшимча тарзда (шу жойнинг ўзида) ундирилиши мумкин. Бундай ҳолатда агент ҳужжатни расмийлаштириш пайтида йўловчини бу ҳақда огоҳлантириши шарт.

18-майдон (FORM OF PAYMENT — Ҳақ тўлаш шакли)да *чиптага ҳақ тўлаш усули* қайд этилади. Бу ерда CASH (нақд пул билан), INVOICE ёки INV (нақд пулсиз ҳақ тўлаш), CC (кредит картаси) ёзувлари бўлиши мумкин. Охирги икки ҳолатда шартнома рақами ёки кредит картаси рақами кўрсатилиши мумкин.

19-майдон (ORIGIN/DESTINATION — Учиш/Қўниш манзили)да бутун маршрут бўйича *учиш манзили* ва *қўниш*

манзилининг уч ҳарфли белгиси кўрсатилади.

20-майдон (AIRLINE DATA — Авиакомпанияларнинг қайдлари учун)да ҳарфли-рақамли **бронлаштириш рақами** — PNR CODE кўрсатилади.

21-майдон (валидатор майдони) (DATA AND PLACE OF ISSUE — Чипта берилган сана ва жой)да чипта харид қилинган **агентлик манзили** ва **чипта ёзиб берилган сана** келтирилади. Манзил кўрсатилишининг сабаби шундаки, қоидага кўра чипта фақат у ёзиб берилган жойга қайтарилиши мумкин. Бундан ташқари, йўқотилган чиптани тиклашда чиптани йўқотган шахс йўловчилар рўйхатида борлигини тасдиқлаш учун у дастлаб харид қилинган жойга мурожаат этиш лозим.

22-майдон (ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS — Топшириш ёзуви/Чеклашлар)да топшириш ёзув ва чеклашлар кўрсатилади. Топшириш ёзуви **бир компания ҳаво кемасидан бошқа компаниянинг ҳаво кемасига «ўтиш»га рухсат беради**. Агар катакда SU/KLM ONLY деган ёзув қайд этилган бўлса, бу мазкур чипта «Аэрофлот» ҳамда Голландиянинг «KLM» авиакомпанияси рейсларида ҳақиқий эканлигидан далолат беради; агар SU ONLY деб кўрсатилган бўлса, фақат «Аэрофлот» рейсларида учиш мумкин.

Шу майдонда ташиш шартларини ўзгартиришга берилган рухсатларни ёки ташишга чеклашларни акс эттирувчи муайян ёзувлар қайд этилади. Улар орасида қуйидаги ёзувлар айниқча кўп учрайди: «RES CHG USD50» (50 АҚШ доллари жарима солиш йўли билан бронлаштиришни ўзгартириш); «ONE INBOUND REB FREE» (Қайтиш санасини бир марта ўзгартириш текин); «NON REF» (Чипта қайтариб олинмайди); «NO CHG» (Чипта кўрсатилган санани ўзгартириш мумкин эмас); «NO REROUT» (Маршрутни ўзгартириш тақиқланади).

Бу майдондан хизматга доир ахборот бериш учун фойдаланилиши мумкин.

23-майдон (ISSUED IN EXCHANGE FOR – га алмаштириб берилган)да дастлабки чипта рақами кўрсатилади, башарти мазкур чипта унга алмаштириб берилган бўлса. Масалан, чипта Сингапур — Москва — Сингапур маршрути бўйича харид қилинган, турист эса маршрутни Сингапур — Москва — Бангкокка ўзгартирмоқчи бўлса, агент пул суммасидаги тафовутни аниқлаш учун тарифни қайта ҳисоблаши ва янги чипта ёзиб бериши лозим. Янги чиптада дастлабки чипта рақами кўрсатилади. Агар янги чипта қимматроқ бўлса, йўловчи нархдаги тафовутни тўлаши зарур; бордию чипта арзонроқ бўлса, йўловчига квитанция (МСО — турли йиғимлар ордери) ёзиб берилади ва унга кўра йўловчи чиптани харид қилган жойда тегишли пул суммасини олиши мумкин. Шу мақсадда янги чиптанинг 23-катагида эски чиптанинг рақами кўрсатилади.

Агар чиптага ҳақни йўловчининг ўзи эмас, балки саёҳат бошланган жойдан бошқа жойда бирон-бир шахс тўлаган бўлса, шу катакда квитанция рақами (МСО) кўрсатилиши мумкин. Бу ҳолда спонсорга чиптага ҳақ тўлаганлик тўғрисида квитанция ёзиб берилади ва у чиптани олиш учун ким қаерга келишини хабар қилади. Чиптага унинг учун ҳақ тўланган МСО рақами қўйилади.

24-майдон (CONJUNCTION TICKETS – Қўшимча чипта)да қўшимча чипта рақами кўрсатилади, башарти мазкур чипта бўйича маршрут ундаги учиш купонлари сонидан кўпроқ жойда тўхташ ва бошқа ҳаво кемасида учишни назарда тутса. Мазкур бир неча бланкалар битта йўл ҳужжати бўлиб, уни бутун ташиш охирига етгунча сақлаб қўйиш лозим.

25-майдон (ADDITIONAL ENDORSEMENT/RESTRICTIONS – Қўшимча чеклашлар) фақат *қўлда ёзиб бериладиган бланкаларда* ифодаланади ҳамда 13 ва 22-катакларга сиғмаган маълумотларни акс эттиради.

26-майдон (TOUR CODE – Тур коди)да группавий ва махфий тарифлар учун қўлланиладиган *шартли белги* ифодаланади.

27-майдон (FORM AND SERIAL NUMBER – Шакли ва серия рақами)да *авиачипта рақами* акс эттирилади.

28-майдон (ORIGINAL ISSUE — Дастлаб берилган)да *сотишдан олинadиган солиқ суммаси* кўрсатилади.

Чипта тегишли тариф нақд пулда ёки нақд пулсиз ҳисоб-китоб йўли билан, шу жумладан кредит карточкаси воситасида тўланганидан кейингина берилади.

3. Авиачиптанинг амал қилиш муддати

Турли тарифлар бўйича ёзиб берилган авиачипталар ҳар хил амал қилиш муддатига эга бўлади. Масалан, *нормал тариф бўйича берилган чипта* биринчи купон бўйича учиш санасидан бошлаб бир йил муддат давомида ташиш учун ҳақиқийдир. Агар учиш купонларидан биронтаси ҳам ишлатилмаган ёки очик сана билан берилган бўлса, у берилган пайтдан эътиборан бир йил мобайнида амал қилади.

Махсус тариф бўйича берилган чипта йўловчини мазкур тарифни қўллаш қоидаларида белгиланган муддат давомида ҳақиқий ҳисобланади.

Айрим ҳолларда авиачиптанинг амал қилиш муддати ташувчининг чиптада кўрсатилган хизмат кўрсатиш классига мос келувчи бўш ўрин бўлган энг яқин рейсигача узайтирилиши мумкин. Қўшимча ҳақ тўламасдан чиптанинг амал қилиш муддатини узайтиришга қуйидаги ҳолларда йўл қўйилади:

- йўловчи учун ўрин бронлаштирилган рейсни ташувчи бекор қилганида;

- йўловчи учун учиш, қўниш ёки йўлда тўхташ жойи ҳисобланган жойда ҳаво кемасининг жадвал бўйича тўхташини ташувчи бекор қилганида;

- ташувчи жадвалда кўрсатилган вақт бўйича рейсни амалга оширмаганида;
- ташувчи йўловчига бронлаштирилган ўринни бермаганида;
- ташувчи чиптада кўрсатилган хизмат кўрсатиш классини йўловчига тақдим этмаганида;
- ташувчи йўловчига чиптани нотўғри расмийлаштирганида;
- йўловчи ўзи ёки у билан бирга ҳаво кемасида училиш лозим бўлган оила аъзоси касалга чалиниши натижасида бошланган училишни чиптанинг амал қилиш муддати давомида якунлай олмаган бўлса. Бунда тақдим этилган тиббий хулосага асосан ташувчи йўл ҳужжатининг амал қилиш муддатини уч ойгача узайтириши мумкин.

Махсус тариф бўйича ҳақ тўланган чиптанинг амал қилиш муддати йўловчининг илтимосига кўра бир йилгача узайтирилиши мумкин (агар сафар бошланган бўлса, училиш санасидан бошлаб, ёки, биронта ҳам училиш купони ишлатилмаган бўлса, чипта берилган санадан бошлаб). Аммо бу ҳолда йўловчи чипта учун ташиш расмийлаштирилган санага қадар амалда бўлган «бориш/келиш» нормал тариф доирасида қўшимча ҳақ тўлаши лозим. Бу ҳолда чипта қайта ёзиб берилади.

4. Йўқотилган ва ҳақиқий бўлмаган чипталар

Йўловчи рўйхатдан ўтказиш вақтида тақдим этган чипта лозим даражада расмийлаштирилган, тегишли училиш ва йўловчи купонларига эга бўлган ҳолдагина у ташишга қўйилади.

Агар **турист чиптани училишга қадар йўқотган бўлса**, у авиачиптани ёзиб берган агентликка мурожаат этиши лозим; агар чипта манзилга етгандан сўнг йўқотилган бўлса, бу ҳақда рейсига чипта ёзиб берилган ташувчининг ваколатхонасига билдириш зарур. Чипта йўқотилган ёки шикастланган ҳолда ташувчи йўловчининг илтимосига кўра унга йўқотилган ёки шикастланган ҳужжат ўрнига дубликат бериши мумкин. Бу ҳолда йўловчидан ташувчининг қоидалари ва йўриқномаларида

назарда тутилган жарима ундирилади. Бундай вазиятда йўловчи авиакомпанияга чипта қачон ва қаерда харид қилинганлиги ҳақида ахборот бериши, шунингдек йўқотилган ёки шикастланган чиптадан бошқа шахс учини ёки пулни қайтариш учун фойдаланса, ташувчига барча харажатларни қоплаши тўғрисида кафолатнома ёзиб бериши шарт.

Бошқа ташувчи берган чипта йўқотилган ёки шикастланган ҳолда дубликат фақат шу ташувчининг ёзма рухсати олинганидан кейин расмийлаштирилиши мумкин. Чипта дубликати бўйича пул қайтариб берилмайди ва унга бирон-бир ўзгартишлар киритилмайди.

Ташувчи чиптани ҳақиқий эмас деб топиши ва йўловчига ташишни ёки шундай чипта учун пулни қайтариб беришни рад этиши мумкин. Чипта қуйидаги ҳолларда ҳақиқий эмас деб топилади:

- чипта йўқотилган (ёки ўғирланган) деб эълон қилинганида;
- қалбаки бўлиб чиққанида;
- ташувчининг вакили ёки агенти бўлмаган ташкилот ёки шахсдан харид қилинганида;
- нотўғри расмийлаштирилганида.

Агар йўл ҳужжати ташувчига боғлиқ сабабларга кўра ҳақиқий эмас деб топилган бўлса, у олинади ва алмаштириб берилади. Чипта ташувчига боғлиқ бўлмаган сабабларга кўра ҳақиқий эмас деб топилган ҳолда у олинади ва алмаштириб берилмайди. Аммо кўрсатилган ҳолатларнинг барчасида ташувчи йўл ҳужжати олинганлиги тўғрисида далолатнома тузади ва унда чиптани ҳақиқий эмас деб топиш сабабларини кўрсатади.

Чипта бошқа шахсга берилиши ёки бошқа шахс томонидан фойдаланилиши мумкин эмас. Бошқа шахс номига берилган чиптани тақдим этган шахс ташилиш ёки фойдаланилмаган чипта ёки унинг бир қисми бўйича пулни қайтариб беришни талаб қилишга ҳақли эмас. Агар бировнинг чиптаси ундан фойдаланиш ҳуқуқига эга бўлмаган шахс томонидан фойдаланилган бўлса, бундай ташишга муайян ҳуқуққа эга бўлган шахс олида ташувчи жавобгар бўлмайди.

Йўловчи чиптани ва ишлатилмаган барча учиш купонларини бутун ташув давомида сақлаб қўйиши ва исталган пайтда ташувчи вакилларининг талабига кўра уларни кўрсатиши шарт.

5. Авиачипталарни сотиш усуллари

Чипталарни бевосита аэропорт кассаларида, агентликларда ёки авиакомпанияларнинг ваколатхоналарида, шунингдек авиаташувларни расмийлаштириш ҳуқуқига эга бўлган туристик фирмаларда харид қилиш мумкин.

Авиачиптани аэропортда харид қилиш анча серташвиш иш ҳисобланса-да, олинган ахборотнинг ҳақиқийлигини ва ҳужжатлар тўғри расмийлаштирилишини кафолатлайди, шунингдек авиакомпаниянинг муайян махсус таклифи доирасида чиптани арзонроқ нархда сотиб олиш имконини беради.

*Чипталарни тижорат авиакассаларидан сотиб олиш*нинг афзаллиги шундаки, улар шаҳарнинг деярли барча туманларида мавжуд бўлиб, бу миқдори аэропортга сафар қилиш машаққатидан халос этади. Аммо авиачипталарни сотганлик учун агент кассалар воситачилик ҳақи олганлиги туфайли бу ҳолда ташиш нархи ошиши мумкин.

Чипта харид қилишдаги қулайликлардан бири уни *телефон орқали буюртма қилиш*дир. Аммо бу ҳолда ҳам чиптани етказиб берганлик учун қўшимча ҳақ тўланади. Бандан ташқари, аксарият ташкилотлар чиптани етказиб бериш вақти ва жойини чегаралайди (фақат кундузи, шаҳар маркази доирасида, фақат иш жойига ва ш.к.). Чиптани нотаниш фирма орқали буюртма қилиш ҳам қалбаки чипта олиш имконияти нуқтаи назаридан хавфсиз эмас.

Айрим хорижий ташувчилар авиачипталарни тарқатишнинг ўзига хос усулларини таклиф қиладилар. Масалан, «Lufthansa» авиакомпанияси вақти-вақти билан турли мамлакатларда *авиачипталарнинг виртуал*

аукционларини ўтказди. Россияда Москва ва Санкт-Петербургда жажоннинг турли нуқталарига учадиган рейсларнинг эконо- ва бизнес-классларига чипталар лотга қўйилади. Аукцион ўтказиш қодаларига асосан, таклиф қилинган чипталар нархини 10, 20 ва 50 АҚШ долларига ошириш мумкин. Такдим этилган рейсга чиптани ютиб олган аукцион иштирокчиси бу ҳақда электрон почта ёки телефон орқали хабар олади. Чиптага ҳақ тўлаш авиакомпания ваколатхонасининг офисида амалга оширилади.

Чиптани уйдан ёки офисдан чиқмасдан, *Интернет тармоғи орқали* харид қилиш ҳам мумкин. Бу ҳолда чипта ташувчининг сайтида буюртма қилинади ва чиптани уйга келтириб берган курьерга ҳақ тўланади. Интернет тармоғида сайтларга эга бўлган чет эллик ташувчиларнинг 78% ўз авиачипталарини шу усулда сотади ёки шундай сотишни яқин йилларда ташкил этиш ниятида. Умуман олганда, Интернет орқали сотиладиган чипталар миқдори ҳозирдаёқ жами сотилган чипталарнинг 10% ни ташкил этади. Жаҳоннинг йирик авиакомпаниялари туризм ва дам олиш соҳасида мавжуд тижорат сайтларини сотиб олишига қараб, бу кўрсаткич яқин вақт ичида анча ошиши мумкин.

Баъзан бир киши бошқа шаҳарда (ёки бошқа мамлакатда) бўлиб турган киши учун чиптага ҳақ тўлашни хоҳлаши мумкин. Бунинг учун махсус Prepaid ticket Advice (РТА) чипта сотиш таомили назарда тутилган. Бунда спонсор (чиптага ҳақ тўлаётган шахс) ташувчининг ваколатхонасига келади, чиптани бронлаштиради ва унга ҳақ тўлайди. Бунда у йўловчининг фамилиясини ва йўловчи мазкур ҳужжатни олиши лозим бўлган жўғрофий пунктни айтади (табиийки, мазкур жўғрофий пунктда мазкур авиакомпания ваколатхонаси бўлиши лозим). Аммо чиптага ҳақ тўлашнинг мазкур усули бир қанча ноқулайликлар туғдиради. Биринчидан, халқаро нормаларга кўра шаҳарда РТА билан шуғулланувчи битта офис мавжуд бўлиши мумкин. Иккинчидан, спонсор халқаро миқёсда «эълон қилинган» анча қиммат тарифлар бўйича ҳақ

тўлашига тўғри келиши мумкин, чунки имтиёзли ва махсус тарифлар фақат ташиш бошланган пунктда (яъни спонсор эмас, йўловчи бўлиб турган жойда) амал қилади. Учинчидан, ушбу хизмат пуллик (30-35 АҚШ доллари)дир.

Бундай вазиятда чиптага эгасининг ҳозирлигисиз кредит картаси билан ҳақ тўлаш — «Авторизацион шакл» қулайдир. Йўл ҳужжатига ҳақ тўлашнинг мазкур усули шундан иборатки, спонсор йўловчи учини мўлжаллаётган пунктда жойлашган агентлик билан боғланади, унга чиптани бронлаштиради, чипта қийматини келишиб олади ва факс ёки электрон почта орқали авторизацион хат юборади. Агент спонсорнинг кредит картаси ҳисобидан чипта ёзиб беради, йўловчи эса чиптани ўзи учун қулай вақтда келиб олади ёки чипта унга буюртма хат билан жўнатилади.

Хулоса

Авиачипта ташувчи билан йўловчи ўртасида авиаташувчи амалга ошириш тўғрисида шартнома тузилганлигини тасдиқловчи ҳужжатдир. Чипта йўловчи ва унинг багажи учин жойидан чиптада кўрсатилган маршрут ва хизмат кўрсатиш класси бўйича қўниш жойига етказилгунга қадар ҳақиқий ҳисобланади. Агар ташувчига эътироз билдириш учун асослар мавжуд бўлса, йўл ҳужжатини муаммо ҳал қилингунга қадар сақлаш лозим.

Ўзбекистонда **нусха кўчириладиган автоматик чипта** (ТАТ) кенг тарқалган. Ундан республикадаги энг йирик миллий авиаташувчи — «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» фойдаланади. Чипта рангли муковадаги китобча шаклида бўлиб, муковада ташувчининг номи кўрсатилиши ва унинг эмблемаси ифодаланиши мумкин. Чипта *матн қисмидан* ва рангига кўра фарқ қиладиган бир неча купон — *нусха бланкалардан* иборат. Матнда ташишнинг айрим умумий қоидалари, йўловчининг ҳаёти, соғлиғи ҳамда багажининг бутлиги учун ташувчининг жавобгарлиги

тўғрисида маълумотлар келтирилади.

Назорат саволлари:

1. Авиачипталарнинг қайси турларини биласиз?
2. Авиачиптада қандай ахборот ифодаланади?
3. Авиачипталарнинг амал қилиш муддати ҳақида гапириб беринг.
4. Йўқотилган ва ҳақиқий бўлмаган чипталарга тавсиф беринг.
5. Авиачипталарни сотишнинг ўзига хос хусусиятлари нимадан иборат?
6. «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» МАК халқаро рейсларида чипталарнинг қайси турларидан фойдаланилади?
7. Нусха кўчириладиган автоматик чипта (ТАТ)га тавсиф беринг.
8. Махсус Prepaid ticket Advice (РТА) чипта сотиш таомилининг мазмуни нимадан иборат?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru

www.transport.ru

www.gsga

www.km.ru

www.avantix.ru

www.airways.ru

www.railways.ru

3-мавзу. АВИАЧИПТАЛАРНИ БРОНЛАШТИРИШ ЗАМОНАВИЙ ТИЗИМЛАРИ

Режа:

- 1. Авиаچипталарни бронлаштириш.**
- 2. Авиаچипталарни бронлаштириш тизими.**
- 3. Авиаچипталарни туристик фирмалар орқали бронлаштириш.**

1. Авиаچипталарни бронлаштириш.

Авиаچипталарни бронлаштириш (яъни авиаچиптани олдиндан буюртма қилиш) ҳар қандай авиасаёҳатнинг муҳим хусусиятидир. Авиаچипталарни бронлаштириш йўловчига белгиланган санада танланган рейсни амалга ошираётган ҳаво лайнерида ўзига жой бириктирилишини кафолатловчи таомил ҳисобланади.

Бронлаштириш жараёнини тез ва соз амалга ошириш учун йўловчи ва чипталарни сотувчи агент риоя қилиши лозим бўлган бир қанча қоидалар мавжуд. Чиптани буюртма қилишда йўловчи агентга ташишнинг муайян шартларига дахлдор барча маълумотларни (маршрут, учиш санаси, хизмат кўрсатиш класси, ўринлар сони), шунингдек ташишнинг алоҳида шартлари ҳақидаги ахборотни (агар улар бўлса) билдириши лозим. Ташишнинг алоҳида шартларига қуйидагилар киради:

- катталар кузатиб бормайдиган 2-12 яшар бола;
- кар ёки кўр йўловчи (кузатувчисиз, кузатувчи билан ёки етакловчи ит кузатувида);
- кажава креслодаги ногирон ёки мустақил ҳаракатлана оладиган ногирон;
- замбилдаги бемор;
- махсус овқатланиши лозим бўлган йўловчи;

- меъёрдан ортиқ багажнинг, самолёт салоида ногабарит багажнинг мавжудлиги;

- ҳайвон ёки қуш, қурол, спорт анжоми ва ҳоказоларни ташиш.

Мижоздан олинган ахборот автоматлаштирилган бронлаштириш тизимига киритилади. Масала ижобий ҳал қилинган ҳолда мазкур тизими буюртма қабул қилинганлигини тасдиқловчи жавоб беради.

Авиачиптани бронлаштириш муддатлари тарифларни қўллаш қоидалари билан белгиланади. Айрим тарифлар бўйича чипталарни учишдан бир йил олдин бронлаштириш мумкин; баъзи бир тарифлар ташишдан бир ой, икки ҳафта ёки бир ҳафта олдин чипталарни бронлаштириш имконини беради. Айрим тарифлар мижозларга чипталарни дарҳол — 24-72 соат ичида сотиб олиш мажбуриятини юклайди. Бронлаштириш чоғида мижозга тариф ва уни қўллаш қоидалари тўғрисида тўлиқ ахборот берилиши лозим.

Йўловчи чиптани сотиб олмагунча бронлаштириш дастлабки хусусиятга эга бўлади. Броннинг амал қилиш муддати тугагач, буюртма огоҳлантиришсиз бекор қилиниши мумкин. Зарур ҳолда ташувчи мижоздан бронлаштиришни тасдиқлашни талаб қилишга ҳақли. Тасдиқлаш шахсан ёки телефон орқали амалга оширилиши мумкин. Агар йўловчи белгиланган муддат ичида бронлаштиришни тасдиқламаган бўлса, ташувчи маршрутнинг давоми бўйича рейсга ёки қайтиш рейсига бронни бекор қилишга ҳақли.

Йўловчидан олинган маълумотлар авиаташувчи томонидан сир сақланиши лозим. Мазкур маълумотлар фақат авиаташувчининг агентларига, қўшимча хизматлар кўрсатувчи бошқа ташувчиларга ва фирмаларга, шунингдек тегишли давлат органларига берилиши мумкин.

Юқорида таъкидлаб ўтганимиздек, йўловчидан олинган барча маълумотлар автоматлаштирилган бронлаштириш тизими (АБТ)га киритилади.

АБТ — ҳаво йўлларининг маршрутлари, ташувчиларнинг жадваллари, тарифлар, қўлланиладиган скидкалар, самолётларда бўш ўринларнинг мавжудлиги ва шу кабилар тўғрисидаги маълумотлар жамланган компьютер ахборот тизими.

«Apollo» деб номланган биринчи АБТ 1976 йилда АҚШнинг «United Airlines» авиакомпанияси томонидан ташкил этилган эди. Шундан сўнг «American Airlines» авиакомпанияси ҳам ўз автоматлаштирилган бронлаштириш тизимини ташкил қилди ва уни «Sabre» деб номлади. Иккала тизим ҳам тез орада жамоавий хусусият касб этди, яъни авиакомпаниялар гуруҳларига хизмат кўрсатиб, уларга нафақат муайян рейсда ўринлар мавжудлиги, балки ташувчиларнинг рейслари, тарифларнинг умумий тавсифи, учишларнинг давомийлиги ва маршрутларнинг ўзига хос хусусияти тўғрисида ҳам ахборот бера бошлади. 80-йилларда ушбу тизимлар авиачипталарни бронлаштириш бўйича халқаро бозорда кенг тарқалди.

Бронлаштириш компьютер тизимларидан фойдаланишнинг самарадорлиги тез орада АБТ эгаларига туристик бизнеснинг турдош соҳалари билан шуғулланиш имконини берди. Бунинг учун улар компьютер тизимлари дастурларига автомобилларни ижрага бериш, меҳмонхоналарда жойлашиш, темир йўл чипталарини сотиш, чет эл паспортларини расмийлаштириш ва бошқа хизматлар ҳақида маълумотларни кирита бошладилар. Бу АБТ билан туристик фирмалар ўртасидаги ҳамкорликни анча мустаҳкамлади ва йирик агентликларда бронлаштириш терминаллари ўрнатилишига, шунингдек агентликлар учун ҳужжатлар ва бухгалтерия ҳисобини компьютерда юритиш имконини берадиган махсус дастурлар ишлаб чиқилишига олиб келди. Ҳозирда Ғарбий Европа ва Америкадаги рейсларга сотиладиган авиачипталарнинг аксарият қисми йирик бронлаштириш компьютер тизимларига уланган туристик агентликлар орқали реализация қилинмоқда. Кўрсатилган тизимлар туристик хизматларни

резервлаштириш глобал тизимлари (Global Distribution Systems — GDS)га айланди.

Автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларининг туристик агентликлар билан ҳамкорлик қилишдан кўзлаган асосий мақсади ўз сотувлар тармогини мумкин қадар кенгайтиришдан иборат. Бу борада «Sabre» АБТ айниқса катта ютуқларга эришди. У фирмаларга ва алоҳида фуқароларга турли хизматларни бронлаштириш ва ўзини қизиқтирган ахборотни олиш учун тизимга ўз компьютерларидан кириш имконини берувчи иккита махсус дастур ишлаб чиқди. Уларда жаҳоннинг энг йирик шаҳарларидаги об-ҳаво, валюта ҳамда меҳмонхоналарда амал қилувчи валюта айирбошлаш курслари, Жаҳон туристик агентликлар уюшмаси кўрсатадиган хизматлар ҳақида ранг-баранг ахборот жамланган. Дастурлар меҳмонхоналарда ўринларни бронлаштириш, темир йўл ва автобус маршрутларига ҳамда круиз кемаларига чипталар сотиб олиш, театрлар, кўргазмалар ва музейларга чипталар буюртма қилиш, экскурсиялар ташкил этиш, дам олиш ва ҳордиқ чиқаришнинг маъқул турини танлаш имконини беради.

Авиайўловчилар учун «Sabre» тизимида арзон нархларни қидириш бўйича махсус дастур ишлаб чиқилган бўлиб, у барча рейсларни кузатиб бориш ва уларнинг орасидан энг арзонларини аниқлаш имконини беради, чунки учиш санаси яқинлашиши билан аксарият авиаташувчилар қолган ўринларни тўлдириш мақсадида нархларни пасайтиради. Бундан ташқари, «Sabre» энг арзон чипталарни топишда ёрдам беради.

Умуман олганда, Американинг бронлаштириш компьютер тизимлари бугунги кунда ўз тараққиётининг энг юксак босқичига кўтарилди. Юқорида зикр этилган компаниялардан ташқари, туристик хизматларни бронлаштириш халқаро бозорида АҚШнинг «System One» ва «Worldspan» автоматлаштирилган бронлаштириш тизимлари муваффақиятли фаолият олиб бормоқда. Россияда «Travel City» Россия-

Америка қўшма корхонаси негизда «Avantix.ru» авиачипталар ва туристик хизматларни бронлаштириш тизими ташкил этилган бўлиб, ҳозирги кунда у тўлақонли виртуал агентлик вазифасини бажармоқда. У Интернет орқали кенг туристик хизматлар кўрсатиш, шу жумладан жаҳоннинг барча йирик авиакомпаниялари мунтазам рейсларига чипталарни бронлаштириш, чет элда автотранспорт воситалари ва меҳмонхоналарни резервлаштириш имконини беради. Яқин келажақда «Avantix.ru» нафақат туристик агентликларга, балки фойдаланувчиларга ҳам хизматларни бронлаштириш имкониятини яратиш ниятида.

Автоматлаштирилган бронлаштириш тизимлари Америкадан ташқари бошқа минтақаларда, чунончи: Европа, Осиё, Австралия ва Африкада ҳам мавжуд. 1987 йили *Европада* иккита йирик автоматлаштирилган бронлаштириш тизими — «Amadeus» ва «Galileo» ташкил топди. «Amadeus» тизими қуйидаги авиакомпанияларнинг автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларини ўз ичига олди: «Air France», «Air Inter», «Iberia», «Lufthansa», «Finnair», «Irishair» ва б. «Galileo» тизими «Alitalia», «British Airways», «Sabena», «KLM», «Swissair» ва бошқа авиакомпанияларнинг автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларини бирлаштирди. Иккала бронлаштириш тизими ҳам жаҳоннинг жуда кўп мамлакатларидаги туристик агентликларда ўн минглаб терминалларига эга бўлиб, улар орқали турли авиакомпанияларнинг рейсларига чипталарни, меҳмонхоналарда ўринларни бронлаштириш, энг машҳур ижара компанияларидан автомобилларни ижарага олиш, шунингдек бошқа зарур маълумотлар олиш мумкин.

Осиёда энг йирик бронлаштириш компьютер тизими «Abacus» бўлиб, у «Cathay Pacific Airways», «China Airlines», «Malaysia Airlines», «Philippine Airlines», «Royal Brunei» ва «Singapore Airlines» авиакомпанияларининг автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларини ўз ичига олади.

80-йилларнинг бошида Африка ва Лотин Америкаси қитъаларининг 54 авиакомпанияси ўз мустақил бронлаштириш компьютер тизимларини бирлаштириб, «Gabriel» автоматлаштирилган бронлаштириш тизимини туздилар. Вақт ўтиши билан «Gabriel» АБТ хизматлари тизимга кўрсатилган иттифоққа аъзо мамлакатларнинг туристик агентликларини улаш йўли билан кенгайтирилди. Кенгайтирилган хизматлар тўплами (GETS-Gabriel) меҳмонхоналарда ўринларни бронлаштириш, ижара фирмаларидан автомобилларни буюртма қилиш, туристик фирмалар ишини автоматлаштириш, кўп учадиган йўловчилар ҳисобини юритиш, ташувларнинг даромаддорлигини бошқариш имконини беради.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, компьютерда бронлаштириш тизимларининг ривожланишида IATA халқаро ташкилоти ҳам фаол иштирок этмоқда. У турли мамлакатларда автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларида ишлаш учун мутахассисларни туристик агентликлар орқали тайёрлаш дастурларини амалга оширмоқда.

Сўнгги йилларда автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларининг ривожланишида интеграция жараёнлари кузатилмоқда. Масалан, «System One» компанияси «Amadeus» компаниясига дастурий маҳсуллар етказиб бermoқда; «Galileo» муайян фаолият йўналишлари бўйича «Apollo» билан, «Amadeus» эса – «Sabre» билан ҳамкорлик қилмоқда. Айрим авиакомпаниялар жамоа бўлиб фойдаланиладиган бир нечта автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларида иштирок этмоқдаки, бу улар авиаташувлар бозорида фаол иш олиб бораётганлигидан далолат беради.

Бугунги кунда барча бронлаштириш тизимлари ривожланишининг асосий йўналишлари қуйидагилардан иборат: тизимга киришни таъминлаш (асосан Интернетни ўзлаштириш орқали), тизимларнинг ўзини такомиллаштириш, улардан фойдаланишни соддалаштириш ва мижозлар учун янги функцияларни амалга киритиш. Хусусан, охириги йўналишни амалга ошириш учун қуйидаги дастурлар ишлаб чиқилди:

бир неча ташувчилар хизмат кўрсатадиган муайян маршрутда мижозга энг арзон тарифни танлаш имконини берувчи дастур; бир транзакция давомида компанияларнинг керакли маршрутдаги барча рейслари билан танишиш имконини берувчи дастурлар; сўралган меҳмонхонада ўрин бўлмаган тақдирда шу меҳмонхона занжирининг беш миля доирасида жойлашган бошқа меҳмонхоналарида шу даражадаги ўринлар бор-йўқлиги ҳақида маълумотлар олиш имконини берувчи дастурлар. Космик ва оптик алоқанинг ривожланиши, компьютер техникасининг такомиллашиши ҳам туристик бизнес соҳасида глобал компьютер тармоқларидан янада кенгроқ фойдаланилишига имконият яратмоқда.

1999 йил сентябрда *Россияда* «Сирена-3» автоматлаштирилган бронлаштириш тизими ташкил этилди. Техник жиҳатдан жиҳозланиш даражасига кўра мазкур тизим жаҳондаги энг замонавий ҳисоблаш комплекслари даражасига тенгдир. Мазкур тизимга асбоб-ускуналар, дастурий воситалар ва технологиялар етказиб беришда «Sabre» ва IBM каби машҳур компаниялар иштирок этди. «Сирена-3» автоматлаштирилган бронлаштириш тизимида «Йўловчиларга хизмат кўрсатиш», «Келган тушум ҳисобини юритиш», «Аэропортларга жўнатишни бошқариш», «Юк ташишни бошқариш», «Даромадларни бошқариш» каби дастурлар назарда тутилган. «Сирена-3» ёрдамида меҳмонхоналарда ўринларни бронлаштириш, автомобилларни ижарага олиш, кредит карталари бўйича операцияларни амалга ошириш, шунингдек темир йўл чипталарини бронлаштириш мумкин.

Хулоса

Авиачипталарни бронлаштириш аэропортларда, авиакомпанияларнинг ваколатхоналарида ҳамда авиаташувларни расмийлаштириш ҳуқуқига эга бўлган туристик фирмаларда амалга оширилиши мумкин. Чиптани бронлаштириш учун мижоз бронлаштириш бўйича агентга бевосита, телефон ёки Интернет орқали

мурожаат этиши мумкин. Юқорида таъкидлаб ўтилганидек, сўнгги зикр этилган бронлаштириш усули туристларга хизмат кўрсатишни яхшилаш мақсадида авиаташувчилар томонидан кенг тарғиб қилинади.

Йўловчидан олинган барча маълумотлар автоматлаштирилган бронлаштириш тизими (АБТ)га киритилади. АБТ — ҳаво йўлларининг маршрутлари, ташувчиларнинг жадваллари, тарифлар, қўлланиладиган скидкалар, самолётларда бўш ўринларнинг мавжудлиги ва шу кабилар тўғрисидаги маълумотлар жамланган компьютер ахборот тизими.

Автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларининг туристик агентликлар билан ҳамкорлик қилишдан кўзлаган асосий мақсади ўз сотувлар тармоғини мумкин қадар кенгайтиришдан иборат.

Компьютерда бронлаштириш тизимларининг ривожланишида IATA халқаро ташкилоти ҳам фаол иштирок этмоқда. У турли мамлакатларда автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларида ишлаш учун мутахассисларни туристик агентликлар орқали тайёрлаш дастурларини амалга оширмоқда.

Назорат саволлари:

1. Туризмда автоматлаштирилган бронлаштириш тизимининг моҳияти нимада?
2. Қайси автоматлаштирилган бронлаштириш тизимларини биласиз?
3. «Amadeus» ва «Galileo» бронлаштириш тизимларига тавсиф беринг.
4. МАКда қайси бронлаштириш тизимлари қўлланилади?
5. Қайси замонавий автомобилларни ижарага олишни бронлаштириш тизимлари мавжуд?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

4-мавзу. ҲАВО ЛАЙНЕРЛАРИДА КЎРСАТИЛАДИГАН ХИЗМАТЛАРНИНГ АСОСИЙ ТУРЛАРИ

Режа:

- 1. Сервиснинг технологик унсурлари.**
- 2. Сервиснинг техник унсурлари.**
- 3. Сервиснинг ижтимоий унсурлари.**
- 4. Болаларга кўрсатиладиган хизматлар.**
- 5. Ҳаво кемаси бортида кўрсатиладиган кўнгилочар хизматлар ва аэропортларда кўрсатиладиган хизматлар.**
- 6. Ҳаво кемаси бортида овқатланиш.**

1. Сервиснинг технологик унсурлари

Сервиснинг технологик омиллари тўғрисида биз олдинги бобларда ҳам тўхталиб ўтдик. Бу, энг аввало, муайян ижтимоий мақомга эга саёҳатчиларга махсус хизматлар кўрсатишга қаратилган маълум тоифадаги йўловчиларни ташиш шартларини ишлаб чиқиш ёки уларнинг соғлиғи, сафар мақсади ва шу кабилар билан боғлиқ муаммолар (VIP-йўловчилар, трансфер йўловчилари, болалар, беморлар, ногиронлар ва ҳ.к.).

Бундан ташқари, аэропортларда йўловчилар узоқ давом этадиган таомиллар – рўйхатдан ўтказиш, паспорт ва божхона назоратидан ўтишини тезлаштиришга ҳам катта эътибор берилади. Рўйхатдан ўтказиш жараёнини тезлаштириш учун кўпгина авиакорхоналар нафақат рўйхатдан ўтказиш дарчалари сонини кўпайтирадилар, балки мазкур жараённи амалга оширишнинг янги усуллари ҳам амалга жорий этадилар. Масалан, АҚШнинг «United Airlines» компанияси ўз мижозларига телефон орқали рўйхатдан ўтиш усулини биринчи бўлиб таклиф қилдики, бу йўловчиларга аэропортга учидан 45 минут олдин келиш имконини беради. Айрим ташувчилар кўрсатилган вақтни 40—30 минутгача қисқартирдилар (самолётнинг багаж бўлимига топширилиши

лозим бўлган катта ҳажмли юк бўлмаган ҳолда). Айрим рейсларда (масалан, Киевга ва Санкт-Петербургга) бундай хизматни Россиянинг «Трансаэро» авиакомпанияси ҳам йўлга қўйди. Учишдан кечи билан 40 минут олдин муайян телефон рақамига қўнғироқ қилиб, кўрсатилган авиаташувчининг Домодедово аэропортидан учаётган рейсига рўйхатдан ўтиш мумкин.

«Lufthansa» авиакомпанияси жорий этган тизим ҳам йўловчиларни рўйхатдан ўтказиш вақтини қисқартириш имконини беради. У тез-тез саёҳат қиладиган, электрон чиптага ҳамда WAP протоколини қўллаб-қувватлайдиган уяли телефонга эга бўлган йўловчилар учун мўлжалланган (кўрсатилган протокол уяли телефон дисплейида Интернет ресурсларини кўздан кечириш имконини беради). Гап шундаки, рўйхатдан ўтказишда «Lufthansa» ўз йўловчиларига самолётга чиқиш пайтида махсус қурилмалар ёрдамида ўқиладиган штрих кодли чиқиш талони беради. Мижоз янги тизим ёрдамида рейсга уйида ёки аэропортга кетаётиб йўлда, таксида ўтириб рўйхатдан ўтиши мумкин, чунки штрих код бу ҳолда уяли телефон дисплейига узатилиши мумкин.

Аэропортлар билан ҳамкорлик қилувчи кўпгина хорижий меҳмонхоналар ўзларида авиайўловчиларни рўйхатдан ўтказиш хизматларини ташкил этадилар. Масалан, Россиядаги Домодедово аэропортидан 100 м нарида жойлашган «Аэротель» меҳмонхона комплекси унда тўхтайдиган туристик гуруҳларга рейсга бевосита меҳмонхонада рўйхатдан ўтишни таклиф қилади. Бунинг учун «Аэротель» меҳмонхонасида махсус дастурли компьютер ўрнатилган, учиш куни эса бу ерга аэровокзал комплексидан агент ташриф буюради. Туристлар рейсга рўйхатдан ўтади, бағажни топширади, чиқиш талонларини олади ва автобусда аэропортга текинга элтиб қўйилади.

Кўзнинг мугуз пардасига қараб йўловчини идентификация қилиш имконини берадиган янги технология ҳам тез-тез сафарга чиқадиган йўловчилар паспорт-виза назоратидан ўтишини енгиллаштиради.

Ҳаво транспортида саёҳат қилаётган туристлар багажини қидириб топиш технологияларида сервиснинг муайян даражасига эришилди. Бунда айрим ташувчилар багажи йўқолган ёки адашиб қолган туристларга ёрдам бериш учун махсус хизматлар ташкил этмоқдалар. Хусусан, «Swissair» багажи дарров топилмаган йўловчига маълум пул суммаси (хизмат кўрсатиш классига қараб 165— 330 АҚШ доллари) таклиф қилади.

Аксарият авиакомпаниялар йўловчини аэропортгача элтиб қўяди — мижозни олиб кетгани лимузин меҳмонхона ёки офис бўсағасига келиши мумкин. Масалан, Москванинг Домодедово аэропортида айрим авиакомпаниялар ўз йўловчилари учун метронинг “Домодедовская” бекатигача бепул автобус қатнови ташкил этганлар. Шереметьево аэропортидан «Трансаэро»нинг халқаро рейсларида келган йўловчиларни Москва марказига бепул трансфер қилиш ташкил этилган. «Аэрофлот» Санкт-Петербургда ва Хабаровскда ўз йўловчилари учун аэропорт билан шаҳар ўртасида бепул қатнов ташкил этган. Санкт-Петербургда йўловчиларга «Соболь» микроавтобуси ва «Волга» автомобиллари хизмат кўрсатади. Ушбу хизматлардан фойдаланиш учун учиш залида «Аэрофлот» нинг «Бепул элтиб қўйиш» дарчасига келиб, авиачиптани кўрсатиш ва йўл ваучери олиш зарур.

«Сибирь» авиакомпанияси Новосибирскка учаётган йўловчиларга автомобилни самолёт бортидаёқ бронлаштириш имкониятини беради. Машиналар авиакомпания мижозларини Толмачёвдаги аэропортдан Новосибирскнинг ўзига ҳамда минтақанинг бошқа шаҳарларига элтиб қўяди. Бунда йўлқира ҳақи қайд этилган бўлиб, автомобиль турига (микроавтобус, енгил авто), кун вақтига (кундузи ёки кечаси) ва масофага боғлиқ бўлади, эгалланган ўринлар эса ҳисобга олинмайди. Бундан ташқари, «Сибирь» Германия темир йўллари билан ҳамкорликда мижозларга транспорт хизматлари кўрсатишни ташкил этган. Германияга учаётган ўз йўловчиларига авиаташувчи Германиядаги

аэропортдан керакли манзилгача Deutsche Bahn AG темир йўли бўйлаб бепул қатновни таклиф қилади.

Ташувлар технологияси билан боғлиқ сервисни такомиллаштириш учун «Аэрофлот» йўловчиларга хизмат кўрсатиш ягона стандартини қабул қилди. Ушбу стандартларда ўқишга тайёргарлик кўришда, ўқиш пайтида, шунингдек ўқиш кечиктирилган ҳолларда муайян хизматлар кўрсатиш қоидалари ва тартиби белгилаб қўйилган. Хизматларнинг стандартлаштирилиши «Аэрофлот»нинг «Air France», «Delta Airlines», «Korean Air» ва «Air Mexico» компаниялари ташкил қилган «Sky Team» глобал иттифоқига қўшилиш нияти билан изоҳланади. Мазкур иттифоқ аъзоларига қўйиладиган энг муҳим талаб — ташиш жараёнида йўловчиларга юқори даражали хизмат кўрсатиш.

Иттифоққа аъзолик авиаташувчилар ўртасидаги ҳамкорлик шакллари аниқ кенгайтиради, ҳар бир аъзога йўловчиларга ўзлари мустақил кўрсатишга қодир бўлмаган хизматларни ташкил этиш имкониятини яратади. Хусусан, ҳар бир авиакомпания ўз меҳмонхоналари, клублари, автомобилларни ижарага бериш фирмалари, дам олиш зоналари ва аэропортларда бизнес марказларига эга. Ҳамкорлик тўғрисидаги шартнома иттифоққа аъзо бир авиакомпания рейслари билан ўқиган йўловчига бошқа ташувчиларнинг барча хизматларидан фойдаланиш имконини беради.

2. Сервиснинг техник ўнсўрлари

Ташувнинг шинамлиги ва қўлайлигига таъсир этувчи асосий техник ўмилларга биринчи навбатда қўйидагилар киради:

- йўловчи креслосининг тузилиши ва эргономик хусўсиятлари;
- ўларни қия ёки горизонтал ҳолатдаги каравотга айлантйриш имкониятининг мавжудлиги;
- креслолар орасидаги масофа;

- креслолар видеокассеталарни томоша қилиш учун индивидуал экранлар билан жиҳозланганлиги;

- креслолар индивидуал тартибда фойдаланиладиган радио наушниклар, йиғиладиган столчалар, маҳаллий ёритиш лампочкалари, кондиционерлар ва шу кабилар билан жиҳозланганлиги.

Бугунги кунда кўпгина авиаташувчилар ҳаво лайнерлари бортида кресло-каравотларга эга эканлигига қарамай, мазкур қулайликни такомиллаштириш жараёни давом этмоқда. Масалан, «British Airways» узоқ магистрал рейсларда йўловчиларга қўшимча қулайлик яратиш мақсадида салонда каравотларнинг жойлашувини ўзгартирди. Бу йўловчиларни бир-бирига орқа ўгириб ўтқизиш ва яққалик муҳитини яратиш имконини бердики, бу дам олиш учун жуда муҳим аҳамиятга эгадир.

Кўпгина ташувчилар ўз мижозларига самолёт бортида портатив компьютерлардан фойдаланишга рухсат беради. Шу мақсадда, масалан, «Lufthansa» авиакомпаниясининг самолётлари портатив компьютерларни бортда энергия билан таъминлаш манбалари билан жиҳозланган бўлиб, бу йўловчиларга ўз ноутбукларини бортдаги энергия билан таъминлаш системасига адаптерлар ёрдамисиз улаш имконини беради. Узоқ магистрал рейсларда биринчи ва бизнес-классдаги ҳар бир йўловчи креслоси Европа андозаларидаги штепселга ҳам, Америка андозаларидаги штепселларга ҳам мос келадиган алоҳида розетка билан жиҳозланган.

Қитъалараро рейсларни амалга оширувчи аксарият авиакомпаниялар биринчи ва бизнес-классининг креслолари йўлдошли алоқа телефонлари билан жиҳозланган бўлиб, улар орқали кредит картаси ёрдамида қўнғироқ қилиш мумкин. «KLM», «SAS», «Northwest Airlines» ва бошқа авиакомпаниялар ўз мижозларига шундай хизматларни таклиф қилади. Айрим авиакомпанияларнинг ҳаво кемаларида сафар қилиш вақтида телеграмма, факс юбориш, Интернет-

алоқадан фойдаланиш мумкин. Сўнгги зикр этилган хизмат ҳаво кемаларида яқинда жорий этила бошланди. Шунга қарамай, у миждозларга кўрсатилмоқда (масалан, Германиянинг «Lufthansa», АҚШнинг «American Airlines», «Delta Airlines» ва «United Airlines» компаниялари томонидан). 2002 йил февралдан «Finnair» авиакомпаниясининг Осиё ва Шимолий Америкага учаётган йўловчилари ҳам электрон хабарлар жўнатиш имкониятига эга бўлдилар. Ушбу сервис ҳозирча фақат бизнес-класс йўловчиларига мўлжалланган. Аммо кейинчалик электрон почта хизматларидан эконо-класс йўловчилари ҳам фойдаланишлари мумкин бўлади.

3. Сервиснинг ижтимоий унсурлари

Йўловчиларга хизмат кўрсатишни яхшилашга қаратилган ижтимоий тадбирлар орасида, энг аввало, ёшлар, талабалар, пенсионерлар, оилавий жуфтликлар, болалар ва ҳ.к. учун *имтиёзли тарифлар ишлаб чиқиш ва скидкалар бериш*ни қайд этиш лозим. Бундан ташқари, кўпгина авиакомпаниялар оммавий байрамлар (Янги йил, Авлиё Валентин куни, 8 март, Ғалаба байрами) муносабати билан анъанавий тарзда реклама тарифларини таклиф қилиб ва чипталарни арзон нархларда сотиш тадбирларини ўтказиб, ўз миждозларига совғалар қилади.

Энг йирик авиаташувчилар хайрия тадбирлари ўтказишда иштирок этади. Масалан, 2000 йил арафасида «British Airways» компанияси «Love's Bridge» хайрия ташкилоти билан ҳамкорликда Москва ва Москва вилоятидаги болалар уйларида тарбияланаётган етим болалар учун янги йил совғалари йиғиш тадбирини ўтказди. Келтирилган ўйинчоқ ёки сувенир учун йўловчига «British Airways»нинг «Москва—Лондон—Москва» маршрути бўйича рейсга чиптани атиги 225 АҚШ

долларига сотиб олиш таклиф қилинди (вахоланки, асосий тариф 500 АҚШ доллари ташкил этади).

«Трансаэро» авиакомпанияси «Москва—Санкт-Петербург» маршрутида уруш фахрийлари, ногиронлар, болалар уйлари ва интернатларнинг тарбияланувчилари учун мўлжалланган «Ижтимоий чипта» дастурини муомалага киритди. Кўрсатилган шахслар мазкур авиакомпания самолётларида рамзий ҳақ — 100 рублга саёҳат қилишлари мумкин.

«Аэрофлот» Улуғ Ватан урушида эришилган ғалаба байрами муносабати билан «Жанговар дўстлар учрашуви» тадбири доирасида ҳар йили уруш фахрийларига Россия ва Европа ҳудудидаги исталган жойга, шу жумладан Ғарбий Европа, МДХ ва Болтиқбўйининг «Аэрофлот» самолётлари учадиган мамлакатларига бориб келиш учун чипталарни текинга тақдим этади. Бундан ташқари, «Аэрофлот» АҚШнинг «"Табассум" операцияси» хайрия миссиясига ҳомийлик қилди ва унда бош ташувчи сифатида иштирок этди. Ушбу миссия фаолияти америкалик мутахассислар томонидан юзида турли нуқсонлари бўлган россиялик болаларга бепул операциялар ўтказишдан иборат эди. «Аэрофлот» америкалик врачларни ўз ҳаво кемаларида бепул ўринлар билан таъминлади, шунингдек 1,2 тонна дори-дармон ва асбоб-ускуналарни текинга ташиб берди. Бундан ташқари, бош миллий ташувчи чет элга даволанишга бораётган болаларни бир неча марта текинга ташишда иштирок этди, 1997 йилда Африкадаги Килиманжаро тоғига чиққан ногирон спортчиларга ўз ҳаво кемаларида бепул ўринлар билан таъминлади. Рейсда иштирок этаётган йўловчиларни туғилган куни билан табриклаш «Аэрофлот»да яхши анъанага айланган. Бунда болаларга совғалар топширилади.

Умуман олганда, кўпгина авиаташувчилар учиш пайтида ўз мижозларига совғалар беради, тўғри, бу асосан биринчи ва бизнес-класс йўловчиларига тааллуқли. Бундай совға молнияли пакетга ўралган бир

неча предмет (бу ухлаш олдидан юзга суриладиган маска, бир марталик плед, пуфлаб шишириладиган ёстикча, тагига чарм қопланган пайпоқ, соқол олиш тўплами, шампунь, атирли минифлаконт, тиш чўткаси ва тиш ювиш пастаси ва шу кабилар бўлиши мумкин)дан иборат тўплам шаклида бўлади. Ушбу ашёлар ёрдамида учиб жараёнида дам олиш, сўнгра қўниш олдидан ўзини тартибга келтириш мумкин.

Авиакомпаниялар ўз йўловчиларига турли имтиёзларни ва самолётдан ташқарида кўрсатиладиган хизматларни ҳам совға қилишлари мумкин. Масалан, «Japan Airlines» компанияси ўз йўловчиларига тарқатадиган талонлар билан Токио ва Осака шаҳарларидаги Duty-Free дўконларидан турли товарлар харид қилиш мумкин; «ANA» ўз йўловчиларига телефон карточкалари ёки меҳмонхонада бепул тунаш учун таклифнома тарқатади; «Iberia» — бир ҳафтага уяли телефон такдим этади. «Austrian Airlines» ишлаб чиққан талонлар тизимига асосан бизнес-класс йўловчилари Венанинг йирик дўконларидан харидлар қилишлари, Австрия пойтахтининг меҳмонхоналаридан бирида бепул тунашлари ёки бир кунга автомобилни ижарага олишлари мумкин. «Finnair» ва «British Airways» ҳам ўз рейсларида саёхат қилаётган йўловчиларга шундай имтиёзлар беради. «United Airlines» Парижга биринчи ва бизнес-классда учаётган барча йўловчиларга уч соатга меҳмонхонада номер ва нонушта совға қилади.

Сўнгги йилларда авиаташувчилар туристлар учиб пайтида ўзини яхши ҳис қилишини таъминлашга катта эътибор бермоқдалар. Бу узок маршрутларда эконо-классда учаётган йўловчилар соғлиғининг ёмонлашиши ҳолатлари кўпайганлиги билан боғлиқ. Экспертларнинг тахминича, тана букилган ҳолатда узок вақт ўтириш ва кислород очлиги оёқда тромблар юзага келишига сабаб бўладики, бу жуда жиддий оқибатларга олиб келиши мумкин. Тромблар юзага келиши йўл қўймаслик мақсадида аксарият авиакомпаниялар ҳавода етти соатдан

кўпроқ учадиган йўловчиларга тромбга қарши махсус гольфлар берадилар. Бундан ташқари, эконо-класс йўловчиларига «Креслода зарядка қилиш» видеоролиги намоиш этилади. У креслоларда ўтирган туристларга бир ҳолатда узок ўтириб қолмаслик учун турли ҳаракатлар қилишни таклиф қилади.

Тез тиббий ёрдамга мухтож йўловчиларга бундай ёрдамни кўрсатиш учун авиалайнерларда дори-дармонларнинг анча кенг ассортиментида иборат борт аптекалари мавжуд.

Айрим авиакомпанияларнинг раҳбарлари ҳаво кемаси бортида ўзини ёмон ҳис қилган йўловчиларга ёрдам кўрсатиш мақсадида ўз самолётлари бортига тиббий ускуналар ўрнатишга қарор қилдилар. Бу ҳаво кемаси экипажига тоби қочган туристга тез тиббий ёрдам кўрсатиш имконини беради. Йўлдошли алоқа орқали ердаги тиббиётчи мутахассисларга йўловчи соғлиғининг ҳолати, чунончи: унинг юрак уриши, ҳарорати, артериал босими, қондаги кислород даражаси ҳақида маълумотлар берилади. Махсус видеокамералар врачларга йўловчининг ҳолатини визуал кузатиш ва унга тез ёрдам кўрсатиш бўйича экипажнинг ҳаракатларини мувофиқлаштириш имконини беради. Шунинг таъкидлаб ўтиш керакки, хизматларидан 40 дан ортиқ авиаташувчилар фойдаланадиган «MedAir» халқаро телетиббий компания ёрдамида юзлаб йўловчилар ҳаётин сақлаб қолишга муваффақ бўлинди.

Кўп учадиган йўловчилар учун махсус дастурлар ишлаб чиқиш авиаташувларда кўрсатиладиган хизматнинг муҳим йўналишларидан бири бўлиб, у ҳақда кейинги бобда муфассал сўз юритилади.

4. Болаларга кўрсатиладиган хизматлар

Авиарейсларда болалар ҳам эътиборсиз қолдирилмайди. Масалан, америкалик олимлар АҚШ Федерал авиация хизмати ёрдамида икки ёшга тўлмаган йўловчилар учун махсус хавфсизлик жилетини ишлаб

чиққан. Жилетнинг икки тури — эмизикли болалар учун ва юра бошлаган болалар учун мўлжалланган турлари ишлаб чиқилган. Кўринишдан бу жилет турли тасмалардан иборат бўлган одатдаги кутқариш жилетини эслатади. Ота ёки она жилетни ўз боласига кийдиради, ўзини хавфсизлик камари билан креслога боғлайди ва сўнгра махсус тасма ёрдамида болани ўз камарига маҳкамлаб қўяди. *Янги болалар қутқариш жилети* экологик жиҳатдан тоза материаллардан ишланган. Боз устига, у боланинг анатомик хусусиятларидан келиб чиқиб тузилган. Шу боис бола жилетда бемалол ҳаракат қилиши мумкин.

Аксарият авиалинияларда болаларга мўлжалланган махсус дастурлар амал қилади. Учишдан олдин болаларга кроссворд ва топишмоқлардан иборат пакетлар берилади, учиб пайтида эса уларга ўйинчоқлар таклиф қилинади. Самолётлар бортида болалар телеканалли намоёниш этилади, шунингдек Уолт Дисней компанияси мультфильмларидан иборат кассеталарнинг катта тўплами ҳам мавжуд.

«British Airways» жажжи саёҳатчилар учун «Олдин болалар овқатланади» деган махсус дастур жорий этди. Унга мувофиқ олдин болалар овқатлантирилади. Улар болалар рацони ҳисобга олинган ҳолда тузилган менюдан ўзига маъқул овқатларни танлайдилар. Мазкур хизмат кўрсатиш тартибининг ижобий томонларидан бири шундаки, олдин болаларни овқатлантириб, сўнгра катталар ўзлари бемалол овқатланишлари мумкин.

Кўпгина авиаташувчилар ўз маршрутларида болаларга махсус овқатланиш хизматларини таклиф қиладилар. Масалан, жажжи (икки ёшга тўлмаган) йўловчиларга алоҳида лоток назарда тутилган бўлиб, унда мевали ва гўштли пюре, сок ва йогурт бор. 2-12 яшар болаларга шарбатларга бой тушлик таклиф қилинади, барча таомлар парҳезли, пичоқсиз ейиш мумкин бўлсин учун кесиб қўйилган.

5. Ҳаво кемаси бортида кўрсатиладиган кўнгилочар хизматлар ва аэропортларда кўрсатиладиган хизматлар

Ўз рейсларига мумкин қадар кўпроқ йўловчиларни жалб қилиш учун аксарият халқаро авиакомпаниялар ўз мижозларига кўнгилочар тадбирларни, шунингдек учиш пайтида яхши кайфиятни сақлаш бўйича бир қанча хизматлар таклиф қиладилар. Масалан, айрим авиаташувчилар бизнес-класс йўловчиларига кутубхонадан фойдаланишни таклиф қиладилар; «Virgin Atlantic» авиакомпанияси махсус кабинетларда массаж сеанслари ўтказади; «KLM» ноёб чинни буюмлар коллекциясини намойиш этади. «Swissair» ва «Sabena» қисқа рейсларда туристларга кўнгилочар видеоролик таклиф қилади. Ушбу видеоролик 20 минут давом этади ва спорт янгиликлари, мода янгиликлари ҳақидаги кичик сюжетларни, атроф муҳит ҳақидаги маълумотларни, маданий ҳаётдаги янгиликларни ва бошқа дастурларни ўз ичига олади. Узоқ давом этадиган рейсларда турли фильмларнинг анча катта (йигирма номдан ортиқ) тўплами, чунончи: жангари фильмлар, триллерлар, мелодрамалар таклиф қилинади.

Аэропортларда хизмат кўрсатиш. Аэропортларда кўрсатиладиган хизматлар доираси ҳам кенгайиб бормокда. Жаҳоннинг йирик аэропортларида биринчи ва бизнес-класс йўловчилари учун дам олиш хоналари, кутиш заллари ва бизнес марказлари мавжуд. Масалан, «Lufthansa» авиакомпанияси ўз туристлари учун Москвада 60 саёҳатчига мўлжалланган махсус салон очган. Айрим авиакомпаниялар аэропортлардаги тиғизлик туфайли қўшма салонлар ташкил этганлар. Бу салонларда улар иш юзасидан саёҳат қилаётган мижозларга турли жихозлар (факслар, телефонлар, компьютерлар) ҳамда дам олиш учун кушеткалар таклиф қиладилар. Майндаги Франкфурт аэропорти анча кенг хизматлар тўпламини, чунончи: душхоналар, стоматолог ёрдами, протестантлар, католиклар, иудейлар ва мусулмонлар учун алоҳида

хоналар, «Дориан Грей» дискотекаси, боулинг-зал, кўп сонли дўконлар, бутиков ва ҳоказоларни таклиф қилади.

АХШнинг «Adviral Club» салонларида душхона мавжуд бўлиб, бу шошиб турган бизнесменларга меҳмонхонага қўнмасдан дарҳол иш билан шуғулланиш ёки ишга отланиш имконини беради. «British Airways» компанияси «Forte Crast» меҳмонхонасининг рекреация марказида душ ва массаж таклиф қилади. Ванкуверда «Air Canada» компаниясининг салонларида йўловчиларни компьютерларга ва Интернетга чиқиш имкониятига эга бўлган офис маркази кутади. Жанубий Кореядаги халқаро аэропортда йўловчиларга Интернет сайтларидан бепул фойдаланиш, электрон хабарлар жўнатиш имкониятини беради. Бу рўйхатни яна давом эттириш мумкин.

«Iberia» компанияси саёҳатчиларга ёрдам бериш учун махсус хизмат ташкил этган бўлиб, унинг ходимлари йўловчиларга аэропортда мўлжал олишга кўмаклашадилар ва уларнинг кичик топшириқларини бажаришга тайёрлар (бошқа ходимлардан ажралиб туриш учун мазкур хизматчилар қизил куртка киядилар). Агар кимдир муҳим бир ҳужжатни унутиб қолдирган бўлса, хизмат кўрсатувчи консьерж уни топиб олиб келади; гул сотиб олиш керак бўлса, ушбу илтимос билан мазкур хизмат ходимига мурожаат этиш мумкин. Агар рейс кечикаётган бўлса, мижоз уйдан чиқмасдан туриб олдиндан огоҳлантирилади.

Авиакомпаниялар болали йўловчиларга жуда катта эътибор билан қарайдилар. Масалан, Лондондаги Хитроу аэропортида «British Airways» авиакомпанияси ўз яслисини очган. Бу ерда болаларга тажрибали энагалар қарайди. Йўловчилар болаларини уларга қолдириб, ўз ишларини бажариб олишлари мумкин. Сидней аэропортида ўйинлар, китоблар, «Лего» кубиклари ва масхарабозлардан иборат махсус зал ишлайди.

Рейсни кутиш пайтида йўловчилар мазмунли ҳордиқ чиқаришлари учун авиакорхоналар уларга ғайриоддий кўнгилочар хизматлар таклиф

килишлари ҳам мумкин. Масалан, Абу-Даби (Бирлашган Араб Амирликлари) халқаро аэропортида транзит йўловчилари учун аэропортдан 500 м нарида гольф-клуб очилган бўлиб, бу ерда учидан олдин бўш вақтни мазмунли ўтказиш мумкин. Мюнхен аэропортида ўз пиво пишириш корхонасига эга ресторан очилган бўлиб, бу ерда йўловчилар эрталаб соат 10 дан кечаси 1 гача янги пиширилган пиводан татиб кўришлари мумкин. Сидней аэропорти караоке хавасмандлари учун алоҳида хона таклиф қилади. Европа ва Осиёдаги аэропорт барларининг энг йирик тармоғи Select Service Partner рейсни кутаётган туристларга ноанъанавий хизматларни таклиф қилади. Масалан, Глазго ёки Манчестердаги аэропортлар кафесига йўловчига кутилмаганда оқ қалпоқ кийган ошпаз яқинлашиши ва кўлининг ҳаракати билан миждонинг стаканидаги пивони алкоғолсиз пивога айлантириши ёки котлетни пирожнийга айлантириши мумкин. Британиялик ошпазлар кўзбойлоғич ва иллюзионистлар махсус курсида олган билим ва кўникмаларини шу тариқа намоиш этадилар.

6. Ҳаво кемаси бортида овқатланиш

Ҳаво кемаси бортида хизмат кўрсатишнинг муҳим омилларидан бири — *овқатланишни ташкил этиш*га муфассалроқ тўхталиб ўтиш лозим деб ўйлаймиз. Мутахассисларнинг фикрича, йўловчи авиакомпания ҳақида ҳосил қилган тасаввурнинг 70% учидан пайтида овқатланиш қандай ташкил этилганлиги билан боғлиқ бўлади. Бу, бир томондан, узок давом этадиган учидларда инсоннинг овқатланишга бўлган табиий эҳтиёжи билан белгиланади. Иккинчи томондан эса, овқатланиш йўловчи ҳаво кемаси бортидаги берк муҳитда бўлиши вақтида шуғулланиши мумкин бўлган оз сонли машғулотлардан бири ҳисобланади. Шу сабабли ташувчининг обрўси йўловчилар учун овқатланиш қандай ташкил этилишига кўп жиҳатдан боғлиқ бўлади.

Аксарият авиаташувчилар овқатланишда иқтисод қилиш ярамайди деб ҳисоблайдилар. Масалан, «Трансаэро» авиакомпанияси атиги 40 минут давом этадиган «Москва – Санкт-Петербург» рейсида бизнес-класс йўловчиларини овқатлантиришга улгуради. Учишга 20 минут, қўнишга эса – 15 минут вақт кетишини ҳисобга олсак, бу жуда қийин иш.

Кўпинча овқатланиш рақиблар ўртасидаги рақобат кураши воситасига айланади. Масалан, Россиянинг Самара шаҳрида иккита авиакомпания — «Волга» ва «Самара» мавжуд. «Волга» қисқа рейсларда турли маҳсулотлардан иборат снэк-бокслар таклиф қила бошлагач, йўловчилар айнан шу компания хизматларидан кўпроқ фойдалана бошладилар.

Ҳаво кемаси бортида овқатланишни ташкил этишда учуш вақтининг узун-қисқалиги, кун вақти, йўловчиларга хизмат кўрсатиш классси ва бошқа омиллар ҳисобга олинади. Қоида тариқасида, қисқа ва тунги рейсларда йўловчиларга бутербродлар, сэндвичлар, турли ичимликлар, шарбатлар, ёнғоқлар, минерал сувдан иборат компакт ланч-бокс таклиф қилинади. Ушбу маҳсулотлар тўпламини самолётда ейиш шарт эмас — уни йўловчилар ўзлари билан бирга олиб кетишлари ҳам мумкин.

Узоқ рейсларда иссиқ овқат бериш назарда тутилади. Иссиқ овқат йўловчиларга ҳар тўрт соатда тортилади. Бунда таомлар таркиби ҳар сафар ҳар хил бўлиши лозим. Иссиқ овқат рациони хизмат кўрсатиш классига боғлиқ бўлади, лекин ҳар доим камида уч-тўртта таомни, шунингдек чой, қаҳва ва шарбатларни ўз ичига олади. Қуйида турли ташувчиларда эконо-класс йўловчилари учун мўлжалланган иссиқ овқат рационининг таркиби ҳақидаги маълумотлар келтирилган.

**Эконом-класс йўловчилари учун мўлжалланган иссиқ овқат
рационни**

Авиаккомпания	Содержание обеда
«Аэрофлот»	Газак: балиқли ёки гўшти, сабзаёт салати Иссиқ овқат (танлаб олинади): бузоқ гўшти, ёки товуқ гўшти, ёки балиқ гарнир билан Булка, сариёғ Десерт (танлаб олинади): мева, ёки компот, ёки пирожное Ичимликлар: чой, кофе
«East Line»	Газак: қисқичбақа таёқчаларидан салат Иссиқ овқат (танлаб олинади): пиво клярига ботирилган жўжа гўшти, ёки ширин-чучук қайлага ботирилган мол гўшти Пишлоқ, сариёғ суртилган булочка Десерт: пирожное, шоколад, мева Ичимликлар: чой, кофе
«Домодедово»	Газак: Оливье салати ёки ловия билан маккажўхори Иссиқ овқат (танлаб олинади): макарон билан гуляш, ёки гуруч билан товуқ гўшти Булка, сариёғ Десерт: пирожное Ичимликлар: чой, кофе
«Delta Airlines»	Газак: кўкатли салат Иссиқ овқат (танлаб олинади): хумчада пиширилган бузоқ гўшти, қўзиқорин қайласи ва картошка билан ёки картошка билан қовурилган жўжа Сариёғ суртилган булочка Десерт: пирожное Ичимликлар: чой, кофе

Биринчи ва бизнес-класс йўловчиларини овқатлантириш таклиф қилинадиган таомларнинг ранг-баранглиги ва деликатесларнинг мавжудлиги билан фарқ қилади. Масалан, «Аэрофлот» кўрсатилган класс йўловчиларига қора ва қизил икра, кўзикорин паштети, қисқичбақадан салат; «Swissair» — ғоз жишари, сара семга, креветка ва шу каби таомларни таклиф қилади.

Бундан ташқари, таомларни тортиш тартибида ҳам фарқлар мавжуд. Биринчи классда хизмат кўрсатиш ресторан хизмати тартибида амалга оширилади: аввал газак, сўнгра — иссиқ овқат ва охирида десерт тортилади. Бошқа классларда тушлик бирйўла махсус контейнерда тортилади.

Столнинг тузалиши ҳам фарқ қилади. Биринчи класс салонларида чинни, биллур идишлар, мельхиор ошхона анжомларидан фойдаланилади. Эконом- ва бизнес-классда, қоида тариқасида, бир марталик ёки кўп марталик пластмасса идишлар ишлатилади.

Ичимликлар масаласига келсак, уларнинг миқдори ва тўпламига нисбатан қатъий белгиланган қоидалар мавжуд эмас — ҳар бир авиакомпания бу масалани ўз маблағларига ва миллий хусусиятларга қараб ҳал қилади. Масалан, «Аэрофлот» ўз қоидаларига асосан биринчи ва бизнес-класс йўловчилари учун ҳар бир кишига 500 мл минерал сув ва 200 мл шарбат, эконом-класс йўловчиларига эса — 300 мл сув ва 100 мл шарбат ажратади. Спиртли ичимликлар элита класс йўловчилари учун 250 г миқдорида (ҳар қандай тўпламда — шампан виноси, мусаллас, ароқ, коньяк) ва эконом-класс йўловчилари учун 200 г миқдорида (вино, баъзан бир банка пиво) назарда тутилган.

Чет эл авиакомпанияларида таклиф қилинадиган спиртли ичимликлар меъёри камроқ — 100-150 г. «British Airways», «Finnair» ва «Lufthansa» бу борада анча “очиққўл” ҳисобланади, «Air France» эса

Ўзининг спиртли ичимликларга ишқибоз мижозларини унча эркатмайди.

Овқатланишга алоҳида (миллий, диний хусусиятлар ёки соғлиғининг ҳолати билан боғлиқ) талаблар қўядиган йўловчилар учун аксарият авиакомпаниялар ҳар хил махсус таомлар таклиф қилади. Бунда махсус таомларни бир неча гуруҳга таснифлаш мумкин: тиббий таомлар, гўштсиз (вегетарианча) таомлар, диний таомлар, болалар таомлари ва б. *Тиббий таомлар* қанд касаллигига чалинган одамлар учун мўлжалланган таомларни, протеин, холестерин, лактоза таркиби кам бўлган таомларни, туз таркиби кам бўлган таомларни, клетчатка таркиби кўп бўлган, клейковинасиз таомларни ўз ичига олади. *Диний таомлар* орасида мусулмонлар учун мўлжалланган таомлар, кошер таомлари, ҳиндуизм дини вакиллари учун мўлжалланган таомлар фарқланади. *Вегетарианча* таомлардан Ғарб, Осиё таомларини, қатъий вегетарианча таомларни қайд этиш мумкин. *Болалар* таомлари чақалоқлар учун ҳамда 2-12 яшар болалар учун мўлжалланган бўлади. Таомларнинг ҳар бир турига Ҳаво транспорти халқаро уюшмаси (ИАТА) тасдиқлаган алоҳида код берилади. Чиптани бронлаштириш пайтида унга махсус овқат муайян рациони буюртма қилинганлиги тўғрисида белги қўйилади.

Махсус овқатланиш учун қўшимча ҳақ тўланмайди, унинг қиймати чипта нархига киради. Ягона талаб — махсус овқатланишни чиптани бронлаштириш чоғида ёки учишдан камида 24—48 соат олдин (ташувчининг қоидаларига қараб) буюртма қилиш лозим.

Самолётларга бортда йўловчиларга бериладиган овқатларни юклаш аэропортнинг махсус хизмати буюртмасига биноан амалга оширилади. Учишдан уч соат олдин мазкур хизмат ҳар бир рейсга буюртмани алоҳида, рационларнинг турлари ва миқдорлари кўрсатилган ҳолда, хизмат кўрсатиш классига мувофиқ тақдим этади.

Махсус рационни нафақат халқаро рейсларда, балки ички рейсларда ҳам буюртма қилиш мумкин. Шу муносабат билан «Аэрофлот» 2002 йил

баҳорида ўз ички маршрутларида қизиқарли тадбир ўтказди. Великий пост (православлар рўзаси) даврида (22 мартдан 4 майгача) Россия бўйлаб барча рейсларда постни бузишни истамаган йўловчиларга борткузатувчилар православ черкови анъаналарига мос келадиган таомлар таклиф қилдилар. Бунда ҳатто бронлаштириш чоғида буюртма бериш ҳам талаб қилинмади — бортга олинадиган озиқ-овқатлар умумий ҳажмининг 10% мамлакат аҳолисининг муайян қисми шу даврда пост тутаетганлиги ҳисобга олинган ҳолда юкланди. Мазкур янгилик аксарият йўловчиларга манзур бўлди.

Стандарт ва махсус овқатланишдан ташқари, айрим авиаташувчиларнинг рейсларида йўловчи кўнгли тусаган (табiiйки, ақлга мувофиқ чегарада) овқатни буюртма қилиши мумкин, аммо бунинг учун қўшимча ҳақ тўлаши лозим. Бундай *индивидуал овқатланиш*, масалан, «British Airways», «АJT», «Континентальные авиалинии» компанияларида йўлга қўйилган.

Овқатланиш қиймати турли ташувчиларда ҳар хил бўлиб, рацион таркиби, хизмат кўрсатиш класси ва рейснинг узун-қисқалигига қараб 6 АҚШ долларида 35-37 АҚШ доллагача етади. Чипталар қийматини камайтириш мақсадида ўз рейсларида (айниқса, қисқа рейсларда) овқатланишда иқтисод қиладиган ёки овқатланишдан мутлақо воз кечадиган авиакомпаниялар ҳам мавжуд бўлса-да, аксарият авиаташувчилар йўловчиларга мазкур хизматни рад этмасликка ҳаракат қиладилар.

Авиайўловчиларга овқат тайёрлаш билан махсус корхоналар (цехлар) шуғулланади. Бу махсус ошхона-фабрикалар илмий асосланган озиқ-овқат маҳсулотлари истеъмол қилиш нормалари ва шартларига мувофиқ рационлар ишлаб чиқади. Овқатнинг калориялилиқ даражаси, ундаги оқсиллар, витаминлар, минерал моддалар миқдори оқилона бўлиши талаб этилади. Бундан ташқари, овқат кичик ҳажмда, яхши ўралган бўлиши, осон транспортировка қилиниши, кўринишдан

жозибали ва иштаҳали, пластмасса пичоқ ёки вилка ёрдамида истеъмол қилиш учун қулай бўлиши лозим.

Бундай махсулотни ишлаб чиқарадиган махсус корхоналар, қоида тариқасида, аэропортлар қошида иш олиб боради ва шу аэропортлар хизмат кўрсатадиган авиакомпаниялар билан яқин ҳамкорлик қилади. Бунда улар тақдималар ўтказиб, уларда менюнинг стандарт вариантларини намоиш этади; авиаташувчиларнинг фикри ва хоҳиш-истакларини ҳисобга олиб, сўнгра эконо-, бизнес- ва биринчи класс йўловчилари учун махсус рационлар ишлаб чиқади. Одатда бундай тақдималар йилда икки марта — ёзги ва қишки навигациялар арафасида ўтказилади. Шунга мувофиқ барча йирик авиакомпаниялар ҳар йили икки марта бортда овқатланиш рационларини қайта кўриб чиқадилар. Бундан ташқари, *меню ўзгаришининг даврийлиги* ҳам мавжуд. Масалан, «Delta Airlines», «British Airways» ва «Континентальные авиалинии» икки турда меню ишлаб чиқади ва уларни ҳар ойда алмаштириб туради; «Аэрофлот», «East Line» ва «АJT» менюни ҳар ҳафта алмаштиради.

Кэтеринг (борт учун овқат ишлаб чиқариш) билан шуғулланадиган машҳур компаниялар орасида «Caterair», «Sky Chefs», «Dobbs International» ва «Kyiv Catering»ни қайд этиш мумкин.

Россияда борт учун овқат ишлаб чиқарадиган корхоналар асосан ғарб андозаларига кўра, чет эл фирмалари иштирокида ташкил этилган. Масалан, Шереметьевога хизмат кўрсатадиган «Аэромар» фирмаси «Аэрофлот» томонидан «Marriott» меҳмонхоналар занжири билан ҳамкорликда таъсис этилган. “Внуково” аэропорти ўз йўловчилари учун рационларни Германиянинг «Eurest» фирмаси ёрдамида ташкил этилган «Внуково-Eurest» корхонасига буюртма қилади. 1980 йилда ташкил этилган, сўнгра ресторан ва бортда овқатланиш саноатининг етакчи вакилларида бири бўлган «Eurest Camp Catering» компаниясининг асбоб-ускуналари ёрдамида такомиллаштирилган «Домодедово эр Сервис» фабрикаси бундан мустаснодир.

Озиқ-овқат маҳсулотлари харид қилиш масаласини ҳар бир фабрика ҳар хил ҳал қилади. Масалан, «Аэромар» маҳсулотларни ҳам хорижий, ҳам маҳаллий ишлаб чиқарувчиларидан, чунончи: чўчка гўштини Финляндиядан; балиқ гўштини Норвегиядан; пишлоқни Франциядан; мол ва парранда гўшти ҳамда паштетни Америкадан; сабзавот ва меваларни Голландиядан; осётр гўшти ва қора икрани – россиялик ишлаб чиқарувчилардан сотиб олади.

«Домодедово эр Сервис» ва «Внуково-Eurest» асосан россиялик маҳсулот етказиб берувчилар билан ҳамкорлик қилади. «Алазани-Эдем» ўз корхоналари қошида маҳсулот ишлаб чиқаришни йўлга қўйган, ўзи ишлаб чиқармайдиган маҳсулотларни эса Россияда харид қилишга ҳаракат қилади.

Борт учун овқат ишлаб чиқариш корхоналари бир кунда тайёрлайдиган порциялар миқдори корхонанинг катта-кичиклигига ва навигация мавсумига қараб 3000—50000 донага етади. Овқатнинг таъм хусусиятлари ҳар куни фабрика бош ошпази бошчилигидаги махсус комиссия томонидан баҳоланади.

Барча цехлар фаолиятининг замирида «Стандарт ва яна бир кара стандарт!» деган тамойил ётади. Ушбу тамойил нафақат рацион таркибига, балки маҳсулотлар қандай тортилганлиги, ликопларга қандай жойлаштирилганлиги, контейнер шаклига ва шу кабиларга ҳам тааллуқли. Самолёт салоида овқатланишнинг ўзига хослиги шандаки, креслолар бир-бирига яқин жойлашганлиги туфайли ҳар бир йўловчи салонда нафақат ўз ликопини, балки қўшнилариининг ликопларини ҳам яққол кўриб туради. Агар унинг порцияси қўшнисининг порциясидек чиройли бўлиб кўринмаса, бу унинг кайфиятини бузиши ва сафар ҳақида салбий таассурот қолдириши мумкин.

Цехларда тайёрланган овқат самолёт бортида йўловчиларга тарқатишдан олдин шу ерда ўрнатилган микротўлқинли печларда иситилади. Бироқ, айрим авиакомпаниялар ўз рейсларида таомларнинг

сифатини янада оширишга ва уларни ерда тайёрланувчи овқатларга мумкин қадар яқинлаштиришга ҳаракат қиладилар. Масалан, Гонконгнинг «Cathay Pacific» компанияси ўз ҳаво кемаларида қуймоқ пиширадиган системалар ўрнатган. Тўғри, ҳозирча бу хизмат фақат биринчи класс йўловчиларига кўрсатилади.

Мухим шахслар рациона ҳақида ҳам икки оғиз. *VIP-овқатлар*, коида тарикасида, конвейерда эмас, балки алоҳида, бош ошпазлар раҳбарлигида тайёрланади. Алоҳида ҳолларда юқори мартабали шахс учун овқатни унинг шахсий ошпази тайёрлайди, корхона ходимлари эса унга ёрдам беради. Мазкур амалиёт таомлари ўзига хослиги билан ажралиб турадиган Хитой, Япония, араб мамлакатларининг ҳукумат делегацияларига хизмат кўрсатиш пайтида қўлланилади.

Авиайўловчилар учун ишлатиладиган идиш-товоқлар масаласига келсак, уларни ишлаб чиқарадиган ва етказиб берадиган йирик корхоналардан бири Голландиянинг «De Ster ACS» фирмасидир. У кўпгина авиакомпаниялар билан ҳамкорлик қилади, улар учун стаканлар, ликоплар, патнислар ва контейнерларнинг янги шакллари, моделлари ва рангларини ишлаб чиқади. 350 дан ортиқ авиаташувчи ўз сервисини ана шу фирмага ишонади. Улар орасида «British Airways», «Delta» «Airlines», «Lufthansa», «KLM», «Air France», «Swissair», «Аэрофлот», «Трансаэро», «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари», «Пулковские авиалинии» ва бошқалар бор.

Узоқ магистрал рейсларда ташкил этилган овқатланишдан ташқари, *самолётларда буфетлар ҳам ўрнатилган бўлиб*, улардан бутербродлар, газаклар, қандолат маҳсулотлари, мевалар, ёнғоқлар ва шу кабиларни сотиб олиш мумкин. Мазкур буфетлар хизматида исталган класс йўловчилари фойдалана оладилар.

Хулоса

Самолётлар – жаҳондаги энг оммавий транспорт тури. Туризмдаги авиаташувлар ҳақида ҳам шундай дейиш мумкин. Бунинг бир қанча сабаблари бор:

биринчидан, авиация узоқ масофаларга сафар қилишда энг тезюар ва қулай транспорт тури ҳисобланади;

иккинчидан, авиарейсларда кўрсатиладиган хизматлар ҳозирги вақтда туристларнинг эҳтиёжларини қондиради;

учинчидан, халқаро бронлаштириш ва резервлаштириш тармоқларига эга бўлган авиакомпаниялар самолётда бронлаштирилган ҳар бир ўрин учун туристик агентликларга маълум ҳақ тўлайди ва шу тариқа уларни авиаташувларни танлашга рағбатлантиради.

Назорат саволлари:

1. Сервиснинг технологик унсурларига нималар киради?
2. Сервиснинг қайси техник унсурларини биласиз?
3. Сервиснинг ижтимоий унсурларига тавсиф беринг.
4. Болалар учун хизматларни қандай ташкил этиш мумкин?
5. Кема бортидаги кўнгилочар хизматлар ва аэропортлардаги хизматларга тавсиф беринг.
6. Ҳаво кемаси бортида қандай овқатлар тайёрланади?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

5-мавзу. ЖАҲОН МОЛИЯВИЙ-ИҚТИСОДИЙ ИНҚИРОЗИ ШАРОИТИДА «ЎЗБЕКИСТОН ҲАВО ЙЎЛЛАРИ» МИЛЛИЙ АВИАКОМПАНИЯСИДА ЙЎЛОВЧИЛАР ТАШИШ

Режа:

- 1. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК тарихи ва унинг фаолиятини ташкил этишнинг ташкилий-ҳуқуқий асослари.**
- 2. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК эришган ютуқлар.**
- 3. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК самолётларининг турлари.**
- 4. Йўловчи авиаташувлари хизматларидан фойдаланиш қоидалари.**
- 5. МАКнинг халқаро аэропортлари ҳамда Ўзбекистон аэропортлари.**
- 6. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК тарифлари ва унда рўйхатдан ўтиш тартиби.**

- 1. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК тарихи ва унинг фаолиятини ташкил этишнинг ташкилий-ҳуқуқий асослари**

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпаниясини ташкил этиш тўғрисидаги фармон 1992 йил 28 январда имзоланди. Шу санадан эътиборан мустақил Ўзбекистоннинг фуқаро авиациясини ривожлантириш давлат дастури амалга оширила бошланди. У самолёт паркини қайта ташкил этишни, мавжуд аэропортларни реконструкция қилиш ва янги аэровокзал комплекслари қуришни, ИКАО талабларига мувофиқ аэропортларни қайта жиҳозлашни, юқори малакали кадрлар тайёрлаш базасини вужудга келтиришни ўз ичига олар эди. Мамлакат Ҳаво кодекси қабул қилинди ва тез орада ҳаво ҳаракатини бошқариш тизимини жаҳон андозаларига мувофиқ модернизация қилишга киришилди.

Бугунги кунда МАК таркибига Учиш комплекси (УК), Авиация техникаси комплекси (АТК), Махсус авиация ишлари авиакомпанияси

(МАИ), Таъминот маркази (ТМ), Ҳаво алоқалари бош агентлиги (ҲАБА), “Uzbekistan Airways Technik” авиация корхонаси, Ҳаво ҳаракатини бошқариш маркази (ҲҲБМ), Кетринг, Ўқув маркази (ЎМ) киради.

Бугунги кунда “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпанияси жаҳоннинг етакчи авиаташувчилари қаторидан муносиб ўрин эгаллаган. Авиакомпаниянинг халқаро ҳаво йўллари Америка ва Ғарбий Европадан Япония ва Малайзиягача бўлган ҳудудларни қамраб олади.

Тарих саҳифалари

- 1992 йил – Лондонга биринчи рейс амалга оширилди. Карачи, Дехли, Куала-Лумпур, Тель-Авив, Пекингга янги халқаро маршрутларни ўзлаштиришга киришилди.
- 1993 йил – Тошкент биринчи марта А-310 аэробусини қабул қилди. Франкфурт ва Бангкока рейслар очилди, авиакомпания МДҲда биринчи бўлиб Европа сифат сертификатини олди.
- 1994 йил – Афина, Манчестер, Сеулга рейслар очилди. Яна бир А-310 аэробуси сотиб олинди.
- 1995 йил – МАК Баҳраинга рейсларни амалга ошира бошлади. Тошкент – Нью-Йорк қитъалараро маршрути ўзлаштирилди. Тошкентда янги Ҳаво ҳаракатини бошқариш марказининг пойдеворига биринчи тош қўйилди.
- 1996 йил – Пойтахт аэропортига биринчи “Боинг-767” қўнди. Орадан беш кун ўтгач, “Боинге”да Шаржага рейс амалга оширилди. Тез орада бу самолётлар Франкфурт, Бангкок, Сеул, Пекин, Нью-Йоркка уча бошлади. Янги Ҳаво ҳаракатини бошқариш маркази ишга тушди.
- 1997 йил – Авиакомпания Авиация хавфсизлиги Халқаро Фондининг нуфузли Дипломи билан тақдирланди. МАКнинг самолёт

паркига ўртача узоқликка учадиган янги RJ-85 ҳаво лайнери қўшилди.

1998 йил – Париж ва Даккага янги рейслар очилди. Фарбда ишлаб чиқарилган самолётларга C-check ҳажмида техник хизматлар кўрсатиш ҳуқуқини берувчи JAR-145 Европа сифат сертификати топширилди. Учинчи А-310 самолёти сотиб олинди.

1999 йил – Тошкент – Киев – Нью-Йорк янги қитъалараро трассаси очилди. Япон туристларини Нагоядан Тошкентга ташиш бўйича чартер дастури бажарилди. Эр-Риёдга рейс очилди. Янги “Боинг-757” ҳаво лайнерлари олинди.

2000 йил – Рим, Бирмингем, Амритсарга янги маршрутлар очилди. Авиакомпания авиабизнесдаги хизматлари учун “Евромаркет 2000” соврини билан тақдирланди. Тошкент аэропортидаги ер усти асбоб-ускуналарини алмаштириш бўйича йирик лойиҳа амалга оширилди. Бунинг натижасида Тошкент аэропорти Евросиё қитъасининг энг замонавий ҳаво гаванлари қаторига қўшилди.

2001 йил - Тошкент – Осака янги халқаро рейси очилди.

2002 йил – Фаолият доираси кенгайиши ва халқаро бозорга чиқилиши муносабати билан Авиатаъмирлаш заводи Uzbekistan Airways Technics корхонасига айлантирилди. Тошкент – Нарита – Осака рейсини очиш тўғрисидаги шартнома имзоланди. Uzbekistan Airways technics техник хизмат кўрсатиш марказига А-310 ва Боинг 757, 767 самолётларида авиатаъмирлаш ишларини бажариш ҳуқуқини берувчи иккинчи сертификат топширилди. Алиталия компанияси билан шеринг битими тузилди. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпанияси билан Винницадаги авиатаъмирлаш заводи ўртасида ҳамкорлик тўғрисидаги битим имзоланди.

2003 йил – “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпанияси билан Новосибирс авиаъмирлаш заводи ўртасида Ми-8 МТВ вертолётини таъмирлаш тўғрисида шартнома тузилди. Тошкент – Бирмингем – Нью-Йорк маршрути бўйича биринчи рейс амалга оширилди. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” Ил-114-100 янги комфортабель лайнеридан маҳаллий ҳаво йўлларида фойдалана бошлади. Тошкент аэропортида телескопик трап ишга туширилди. RJ-85 самолётида Ҳиротга биринчи чартер рейс амалга оширилди. Ханой ва Хошиминга рейслар очилди. Uzbekistan Airways Technics корхонаси А-310 самолётларида IL-check ҳажмида ишларни бажариш ҳуқуқини қўлга киритди. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” авиакомпанияси янги Боинг-767-300ER авиалайнерини сотиб олди.

2004 йил - 26-чи Москва Халқаро конференциясида Тошкент халқаро аэропорти 2003 йилнинг Энг яхши аэропорти танловида “Жадал ривожланаётган аэропорт” номинациясида Фахрий ёрлиқ ва Кичик кубок билан тақдирланди, Самарқанд халқаро аэропорти эса Йилнинг энг яхши аэропорти танловида 100000 кишигача бўлган йўловчиларни ташиш ҳажми номинациясида Фахрий ёрлиқ билан мукофотланди. МАК Санкт-Петербургга иккинчи рейс очди. Японияга рейслар сони оширилди. МАК Тошкент – Рига – Нью-Йорк маршрути бўйича мунтазам учишлар ташкил қилди.

Бугунги кунга келиб МАК самолётлар паркида еттита “Боинг” бор. Йилнинг охиригача уларнинг сони ўнтага етади. Халқаро чартер юк ва йўловчи ташишни режалаштириш ва таъминлаш борасида тўпланган катта тажриба, “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпаниясида барча йўналишлар, шу жумладан Хургада (Миср), Урумчи (Хитой), Анталия (Туркия), Алеппо (Сурия), Дубай (БАА), Утапао (Тайланд) каби

оммавий туристик маршрутлар бўйича учишга лицензияларнинг мавжудлиги чартер ташувлари бозорида муваффақиятли иш олиб бориш имконини беради.

2. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК эришган ютуқлар

Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлигининг кўп сонли авиаташувчилари орасида “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” ўзининг барқарорлиги, ишончлилиги ва халқаро майдондаги обрўси билан ажралиб туриши умумий эътироф этилган.

Денгиз йўлларида узокда жойлашган Ўзбекистон жаҳон ҳамжамиятига кўшилишида авиация ҳал қилувчи рол ўйнайди. Шу сабабли тармоқда амалга оширилаётган ислохотлар аҳамияти каттадир.

Халқаро авиатранспорт бозорига “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпаниясининг кириб келиши янги авиация техникасини, ривожланган Ғарб мамлакатлари фойдаланаётган илғор технологияларни жадал суръатларда ўзлаштиришдан, ахборот майдонини кенгайтиришдан бошланди. Биринчи А-310 аэробуси “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари”да 1993 йили пайдо бўлган эди. Бугунги кунда компания авиапаркиннинг учдан бир қисмини А-310, Боинг 767 ва 757, RJ-85 каби ҳаво кемалари ташкил этади. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” маршрутлари тармоғи жаҳоннинг 20 дан ортиқ мамлакатини қамраб олади. МДХнинг кўпгина шаҳарлари билан мустаҳкам ҳаво алоқалари ўрнатилган. Ер куррасининг турли минтақаларида компаниянинг қирққа яқин ваколатхонаси ишлаб турибди.

Қисқа вақт ичида авиакомпаниянинг моддий-ишлаб чиқариш базаси кенг миқёсда модернизация қилинди. Натижада МАК бугунги кунда нафақат янги авлод самолётларида рейсларни амалга оширмоқда, балки авиатранспорт корхонаси ва "Uzbekistan Airways Technics" авиатаъмирлаш корхонаси негизида ташкил этилган Ғарбда ишлаб чиқарилган самолётларга Техник хизмат кўрсатиш маркази орқали улар

юксак даражада тўлиқ техник хизмат кўрсатишни таъминламоқда. Боз устига, JAR-145 Европа сифат сертификатини олган Ўзбекистон авиатаъмирлаш заводи Ғарб флоти самолётларига хизматлар кўрсатиш соҳасида халқаро бозорга чиқиш имкониятига эга бўлди.

Авиация ҳамжамиятида “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” ҳақли равишда энг хавфсиз авиакомпаниялардан бири ҳисобланади. Хавфсизликнинг ошишига "Ўзаэронавигация" системасининг такомиллашуви орқали эришилди: энг замонавий асбоб-ускуналар билан жиҳозланган Учишни бошқариш маркази барпо этилди, натижада ҳаво муҳитига хизмат кўрсатиш минтақаси нафақат бутун Ўзбекистон ҳудудини қамраб олади, балки йўлдошли алоқа орқали МАК самолётларини ер куррасининг исталган нуқтасида бошқариш имконини беради. Шундай мукамал марказлар ҳозирда Бухоро, Самарқанд, Урганч аэропортларида ташкил этилган.

Ҳаво кемаларини аэродромда таъминлаш ва уларга тижорат хизматлари кўрсатиш билан боғлиқ барча ер усти техникаси алмаштирилди. Ўзбекистоннинг туристик марказларида янги аэровокзаллар ва учиш-қўниш йўлаклари қурилди, йўловчиларга хизмат кўрсатиш соҳасида илғор ахборот технологиялари амалга жорий этилди, хизматлар кўрсатиш соҳаси кенгайди, халқаро бронлаштириш глобал тизимларига авиакомпаниянинг уланиши ер куррасининг исталган йўналишида рейсларни танлаш имкониятини яратди.

Кўпгина оммавий ахборот воситаларида Ўзбекистон "авиация давлати" деб эътироф этилди. Бу қуруқ сўзлар эмас. Дарҳақиқат, республика иқтисодиётида авиация устувор ўринлардан бирини эгаллаб турибди. Мустақиллик йилларида давлат кўмагида авиация саноатига 1 млрд. 200 миллион доллардан ортиқ маблағ инвестиция қилинди. Бу ерда Ил-76 ва Ил-114 самолётлари ишлаб чиқарувчи Чкалов номидаги авиация ишлаб чиқариш бирлашмаси фаолият кўрсатмоқда. Авиакомпания таркибида йирик авиатаъмирлаш заводи ишлаб турибди.

Миллий авиаташувчи ва "Махсус авиация ишлари" компанияси муваффақиятли фаолият олиб бораётир. Миллий авиация мутахассисларини тайёрловчи Давлат авиация институти ҳамда ўрта махсус таълим муассасалари ташкил этилди.

Бугунги кунда Ўзбекистонда 12 та аэропорт ишлаб турибди. Тошкент аэропорти Марказий Осиёдаги энг йирик аэропортдир. Унинг ўтказиш қобилияти соатига 1000 тагача йўловчига жаҳон андозалари даражасида хизмат кўрсатиш имконини беради.

Авиация хавфсизлигини ошириш масаласи бугунги кунда айниқса долзарб аҳамият касб этмоқда. Республикамизда аэродромлар, аэровокзаллар ва авиация объектларини қўриқлашнинг ишончли тизими ташкил этилган. АҚШда фожиали ҳодисалар юз беришидан анча олдин “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” самолётлари учувчилар кабинасининг эшиги мустаҳкамланган ҳолда ва МХХ қуролланган офицерлари кузатувида уча бошлади.

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” тижорат соҳасида эришган ютуқлар тўғрисида сўз юритганда унинг ривожланиб бораётган ташқи иқтисодий алоқаларини ҳам қайд этиб ўтиш лозим. Авиакомпания МДХ бозорида ва чет элларда ўз мавқеини тобора мустаҳкамлаб бормоқда. Жаҳоннинг кўпгина етакчи авиаташувчилари, учуш техникаси ишлаб чиқарувчилар, халқаро молия муассасалари билан ҳамкорлик ва шерикчилик муносабатлари ўрнатилган. МАК БМТнинг Афғонистонга инсонпарварлик ёрдами кўрсатиш дастурида фаол иштирок этмоқда, ўзининг Тошкент ва Термиздаги аэропортларини транзит рейсларини амалга ошириш учун тақдим этмоқда.

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” ҳаво флотини модернизация қилиш борасида ишни давом эттирмоқда. У яна бир нечта “Боинг” сотиб олиш ниятида. Самолётлар парки кенгайиши билан маршрутлар тармоғи ҳам кенгаяди. Москвага ва МДХнинг айрим шаҳарларига бевосита Урганч, Самарқанд, Термиз, Андижон, Қарши, Фарғона ва Нукус

аэропортларидан рейслар очилади. Авиакомпаниянинг Ҳиндистон бозори сари ҳаракати ҳам давом этмоқда. Бу ерда МАК Амритсар ва Дехли шаҳарларига рейсларни амалга оширмоқда. Вьетнам билан ҳаво алоқалари ўрнатилди, Тошкент – Рига – Нью-Йорк маршрути бўйича мунтазам қатнов йўлга қўйилди.

Ўзбекистон ташқи сиёсий майдонда тан олинishi билан мамлакатимизга ташриф буюришни истаган одамлар сони кўпайди. Авиакомпания Лондон, Берлин ва Осакада ўтказилган халқаро туристик ярмаркаларда бир неча марта иштирок этди ва ҳар сафар Ўзбекистонга, унинг буюк тарихий ўтмишига ва ҳозирги ҳаётига жаҳон ҳамжамиятида кизиқиш жуда кучли эканлигига ишонч ҳосил қилди. Ўз имкониятларини намоён этиб, МАК мамлакатнинг иқтисодий ўсишига, унинг халқаро миқёсдаги обрўси ошишига, ер куррасининг турли халқлари билан маданий алоқаларнинг кенгайишига имконият яратмоқда.

3. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК самолётларининг турлари

А-310-300 самолёти

Биринчи, бизнес ва эконо-класс йўловчиларига хизмат кўрсатишга мўлжалланган учта йўловчилар салонига эга.

Пастки палубасида учта юк сиғими бор. Уларнинг ўнг бортида эшиклар жойлашган. Багаж ва юк ташиш учун А-310 да паллетлар қўлланилади. Юк кўтариш қобилияти 1587 кг бўлган 14 контейнер билан жиҳозланган. Дум қисмида ҳаво алмаштириш ва иситиш қурилмаси ўрнатилган.

А-310-300 самолёти 192 та йўловчи ўрнига эга:

биринчи класс – 1-2 қаторлар – 12 ўрин;

бизнес-класс – 6-10 қаторлар – 30 ўрин;

эконом-класс – 11-32 қаторлар – 150 ўрин.

(193 ўринли вариантида: биринчи класс – 12 ўрин, бизнес-класс – 35 ўрин, эконо-класс – 146 ўрин).

Боинг-757-200 самолёти (184 ўрин)

757/767 моделларининг икки двигателли самолётлари гуруҳига киради.

Иккита йўловчилар салонига эга:

бизнес-класс – 7 қатор – 26 ўрин;

эконо-класс – 27 қатор – 158 ўрин.

Самолёт эшиклари ўнг бортда жойлашган иккита юк сифимига эга. Багаж ва юк очиқ ҳолда ташилади ва ташиш чоғида махсус тўр билан маҳкамланади. Олд ва орқа юк бўлимларида ҳаво алмаштириш ва иситиш қурилмаси ўрнатилган.

Боинг-767-300ER самолёти (207 ўрин)

Боинг-767 самолёти йўловчи ва багаж ташиш учун мўлжалланган бўлиб, учта йўловчилар салонига эга:

биринчи класс – 2 қатор – 10 ўрин;

бизнес-класс – 3-9 қатор – 40 ўрин;

эконо-класс – 3-салон 1-32 қаторлар – 157 ўрин.

Самолёт учта багаж-юк бўлимига эга. Юк ва багаж контейнерларда ва паллетларда ташилади.

Самолёт ҳаво алмаштириш, иситиш ва босимни ростлаш системасига эга бўлиб, бу турли тоифадаги махсус юкларни ташиш имконини беради.

RJ-85 самолёти (85 ўрин)

Самолёт ўнг бортида иккита багаж-юк бўлимига эга. Багаж ва юк очиқ ҳолда ташилади ва ташиш чоғида махсус тўр билан маҳкамланади.

RJ-85 турбореактив лайнери – Европанинг "Аэро Интернэшнл" бирлашган (Франциянинг "Аэроспасьяль", Италиянинг "Алениа" ва Англиянинг "Бритиш Аэросвейс") компанияси маҳсулоти. Компания ўрта магистрал самолётлар ишлаб чиқариш бўйича жаҳондаги етакчи

корхона ҳисобланади.

RJ-85 – ишончли, тежамли машина, у Як-40 дан бир ярим баравар кам ёнилғи сарфлайди.

Учиш узоқлиги – 2500 км гача.

Тезлиги – 730 км/соат.

Экипажи – икки учувчи. Жихозланишига кўра А-310 ва "Боинг-767" кам фарқ қилади.

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпанияси МДХ ва Осиё авиакомпаниялари орасида биринчи бўлиб RJ-85 самолётидан фойдалана бошлади. Экипажлар ва муҳандис-техник ходимлар мазкур тоифадаги лайнерлар серияли ишлаб чиқариладиган Вудворт шахридаги базада тайёргарликдан ўтдилар.

Бугунги кунда “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” учта RJ-85 самолётига эга. Улардан нафақат маҳаллий йўналишлар фойдаланилмоқда, балки яқин ва узоқ хориж мамлакатларига, чунончи: Алмати, Ашгабад, Баку, Екатеринбург, Амритсар, Карагандага рейслар амалга оширилмоқда.

4. Йўловчи авиаташувлари хизматларидан фойдаланиш қоидалари

Йўловчиларни рўйхатдан ўтказишда хизмат кўрсатиш сифати ва тезлигини ошириш мақсадида қуйидаги қоидалар амалга киритилган ("МАК рейсларида багаж ташиш қоидалари"дан кўчирма):

ЙЎЛОВЧИЛАР БАГАЖИНИ ТАШИШ

1. Багажни ташишга топширишдан олдин йўловчи багаж ўралганлигини текшириб кўриши лозим. Багаж соз чамадонларга, багаж сумкалари ёки бошқа сиғимларга ўралган, ташиш пайтида ўрам ичидаги нарсаларнинг бутлигини таъминлаш учун ишончли қулфлар билан жихозланган, қўлда кўтариш учун маҳкам дастаклар билан таъминланган бўлиши керак.

2. Халқаро авиаташув чиптасига эга бўлган ҳар бир йўловчига бепул ташиш ҳуқуқи берилади:

биринчи класс чиптаси бўйича – 40 кг + 5 кг қўл юки;

бизнес-класс чиптаси бўйича – 30 кг + 5 кг қўл юки;

эконом-класс чиптаси бўйича – 20 кг + 5 кг қўл юки.

Ташиш учун қўлланилаётган тарифнинг 50% тўланган болалар учун бепул багаж олиб ўтиш нормаси катта ёшдаги йўловчилар учун белгиланган бепул багаж олиб ўтиш нормасига тенг.

Атлантика океани орқали ташишда барча хизмат кўрсатиш классларига ҳар бирининг оғирлиги 32 кг дан ортиқ бўлмаган икки ўрин багажини бепул олиб ўтишга рухсат этилади. Ташиш учун қўлланилаётган тарифнинг 10% тўланган ва алоҳида ўринни эгалламаган чақалоқлар учун бепул багаж олиб ўтиш нормаси рўйхатга олинadиган багажнинг 1 ўрнини (у уч ўлчов йиғиндисига кўра 115 см дан ошмаслиги лозим) ва битта йиғилadиган болалар коляскаси ёки битта йиғилadиган болалар ғилдиракли стулчасини ташкил этади.

3. Бир багаж ўрни учун белгиланган оғирлик нормаси - 30 кг. Максимал габарит ўлчамлар уч ўлчов йиғиндисига кўра 160 см дан ошмаслиги лозим.

РЎЙХАТДАН ЎТКАЗИЛМАГАН БАГАЖ (ҚЎЛ ЮКИ)

1. Йўловчи ҳаво кемаси салонига ўзи билан бирга ўз жавобгарлиги остига қўл юки (сумка ва б.) олиши мумкин. Бу юк ташишга бепул багаж ташиш нормаси бўйича қабул қилинади.

2. Қўл юкининг максимал ўлчами уч ўлчов йиғиндисига кўра 115 см дан, оғирлиги – 5 кг дан ошмаслиги лозим.

3. Барча санчувчи ва кесувчи буюмларни йўловчи рўйхатдан ўтказилган багажга топшириши зарур.

4. Радио-, теле- ва видеоаппаратура, ҳисоблаш техникасини рўйхатдан ўтказилмаган багажга топширишга рухсат этилади, башарти

уларнинг габарити ва оғирлиги қўл юки учун белгиланган нормадан ортиқ бўлмаса. Кўрсатилган буюмлар белгиланган габарит ва оғирлик нормаларидан ортиқ бўлган ҳолда ва ташувчининг розилиги билан йўловчи мазкур багажни ҳаво кемаси салоида рўйхатдан ўтказилмаган багаж тарзида олиб ўтиши мумкин, башарти мазкур багаж ташиладиган йўловчи салоида қўшимча йўловчи чиптаси расмийлаштирилган бўлса. Бундай багаж оғирлиги бир креслога 75 кг дан ошмаслиги лозим.

ОҒИРЛИГИ НОРМАДАН ОРТИҚ БЎЛГАН ЁКИ ЙИРИК ГАБАРИТЛИ БАГАЖНИ ТАШИШ УЧУН ҲАҚ ТЎЛАШ

Агар йўловчида белгиланган бепул ташиш нормасидан ортиқ, ногабарит ёки оғирлиги нормадан ортиқ багаж мавжуд бўлса, у ташишга фақат белгиланган йиғимлар тўланган ҳолда қабул қилинади. Уч ўлчов йиғиндисига кўра 160 см дан катта ва оғирлиги 30 кг дан ёки 32 кг дан (Нью-Йоркка учаётган йўловчилар учун) ортиқ бўлган багаж ногабарит ва оғирлиги нормадан ортиқ багаж ҳисобланади.

Нормадан ортиқ оғирлик учун, йирик габаритли ва оғир багаж ўринлари учун ставкалар ундирилади.

Агар багаж ҳам йирик габаритли, ҳам оғир бўлса, уни ташишга нормадан ортиқ багаж учун йиғимлар ҳамда ҳам оғир, ҳам йирик габаритли багаж учун йиғимлар ундирилади.

Белгиланган габарит нормаларидан анча ортиқ бўлган багаж ўринлари - уч ўлчов йиғиндисига кўра 203 см дан катта, оғирлиги 45 кг дан ортиқ бўлган багаж ташиш учун фақат юк тарзида қабул қилинади.

МАЙДА ҲАЙВОНЛАР ВА ҚУШЛАРНИ ТАШИШ

1. Уй ҳайвонлари ва қушларни багаж тарзида ташиш фақат учуш, транзит, қўниш мамлакати ветеринария назорати қоидаларига риоя қилинган ҳолда ва ветеринария сертификати мавжуд бўлган ҳолда амалга оширилади. Йўловчи кузатиб бормаидиган ҳайвонлар ёки катта

ўлчамли ва ноёб турдаги ҳайвонлар (масалан, ёввойи ҳайвонлар, ўрмон ҳайвонлари, илонлар ва ҳ.к.) ташишга фақат юк тарзида қабул қилинади.

2. Самолётнинг йўловчилар салоҳида ташишга руҳсат этилади:

- оғирлик бўйича чеклашларсиз ва махсус ёки нормалан ортиқ багаж учун йиғимлар тўламасдан кўр ва қар йўловчилар учун етакловчи итларни (қар йўловчилар тегишли тиббий сертификатга эга бўлишлари, итга тумшукбанд кийдирилган, бўйнидан тасма ўтказилган ва йўловчи оёқлари остига боғлаб қўйилган бўлиши лозим);

- оғирлиги контейнер (қафас) билан қўшиб ҳисоблаганда 8 кг дан ошмайдиган итлар, мушуклар, маймунлар, қушлар ва бошқа майда ҳайвонларни.

Истисно тариқасида ҳайвонлар ва қушларни зич беркиладиган саватларда, йўл сумкаларида, ҳаво кириши учун тешик очилган кутиларда ташишга йўл қўйилади. Қушларнинг қафаслари қалин, ёруғлик ўтказмайдиган мато билан ёпилган бўлиши лозим.

3. Оғирлиги контейнер билан қўшиб ҳисоблаганда 8 кг дан ошадиган ҳайвонлар ва қушлар фақат самолётнинг багаж-юк бўлимларида ташилади.

4. Ҳайвонлар ва қушларни йўловчилар салоҳида ёки самолётнинг багаж-юк бўлимида ташиганлик учун йўловчидан тарифларни қўллаш қоидаларига мувофиқ ҳақ олинади ва пуллик багаж квитанцияси расмийлаштирилади (оғирлик қўлланилаётган багаж тарифига кўпайтирилади, Тошкент – Нью-Йорк рейсига эса – ҳар бир ўрин учун 2 ставка қўлланилади).

ЭСЛАТМА: кўр ва қар йўловчилар учун етакловчи итлар йўловчида тегишли тиббий маълумотнома бўлган ҳолда бепул ташилади.

5. Ҳайвонлар ва қушларни йўловчилар салоҳида ёки самолётнинг багаж-юк бўлимида ташиганлик учун, йўловчининг қолган бағажидан қатъи назар, нормадан ортиқ багаж учун белгиланган қоидаларга асосан ҳақ тўланади. Ҳақ суммасини ҳисоблаш учун ҳайвон (қуш) оғирлиги

контейнер ва озиқ билан бирга қўлланилаётган багаж тарифига кўпайтирилади.

ЭСЛАТМА:

Буюк Британия – Буюк Британияга ёки Буюк Британия орқали учаётган рейсларда барча турдаги хайвонларни багаж тарзида ташиш тақиқланади.

Ҳиндистон – хайвонлар ва қушларни олиб киришга фақат Ҳиндистон аэропортлари ёки божхона органларининг розилигига кўра (Амритсарга фақат Ҳиндистон Бош Ташқи савдо уюшмаси ёки Санитария-ветеринария хизматининг лицензиясига кўра) рухсат этилади.

Бирлашган Араб Амирликлари – хайвонлар ва қушларни олиб киришга фақат Араб Амирликларининг аэропортлари ёки божхона органлари розилигига кўра рухсат этилади. БААда ўзи билан хайвон ёки қуш олиб келган йўловчидан ҳар бир қути учун 50,00 динар ҳақ ундирилади.

Сеул, Истамбул – хайвонлар ва қушларни тижорат мақсадларида олиб кириш тақиқланган.

5. МАКнинг халқаро аэропортлари ҳамда Ўзбекистон аэропортлари

Реконструкция қилинганидан сўнг "Самарқанд", "Бухоро", "Урганч" аэропортлари халқаро аэропорт мақомини олди. Улар Тошкентдан ёки бевосита ўз мамлакатларидан учиб келган чет эллик туристларни қабул қилади. Масалан, туристларни Нагоядан Самарқандга, Лондондан – Бухорога, Миязакидан – Бухорога, Самарқандга ва республикаимизнинг бошқа шаҳарларига ташиш дастурлари муваффақиятли амалга оширилди. Шу шаҳарлардан А-310, Боинг-767 ва 757, RJ-85, Ту-154 самолётларида Москва, Уфа, Қозон, Минеральные Воды, Новосибирска рейслар амалга оширилади. Бу ерга чартер юк рейсларини амалга

ошираётган Ил-76 самолётлари қўнади.

Бу аэропортлар бугун халқаро андозалар даражасида фаолият олиб бораётганлигида МАК билан ҳамкорлик қилувчи чет эллик ҳамкорларнинг ҳам хизмати катта. Хусусан, Буюк ипак йўлидаги аэропортларни модернизация қилиш учун Япония ҳукумати катта инвестициялар қилди. Учиш-қўниш йўлаклари янгиланди, янги аэровокзаллар қурилди, ҳаво ҳаракатини бошқариш системалари такомиллаштирилди, барча ишлаб чиқариш жараёнларига илғор технологиялар жорий этилди. “Термиз” халқаро аэропортида ҳам реконструкция ишлари олиб борилмоқда.

МАКнинг барча халқаро аэропортларида йўловчиларга юқори даражада хизматлар кўрсатилади. Шинам ва қулай мебель билан жиҳозланган кутиш заллари ҳамда расмий делегациялар учун мўлжалланган заллар йўловчилар хизматида. Паспорт, божхона ва чегара назорати пунктлари уззукун ишлайди. Ахборот хизматлари авиайўловчиларнинг исталган саволига тўлиқ жавоб беришга ҳамиша тайёр. Рўйхатга олиш жойида қўшимча дарчалар ўрнатилди, багажни транспортировка қилиш бўйича янги конвейер системалари ишга туширилди. Кўрсатиладиган хизматлар тармоғи орасида халқаро телефон алоқаси, чипталарни сотиш ва бронлаштириш бор. Совға-саломлар харид қилмоқчи бўлган йўловчиларга дьюти-фри дўконлари мунтазир. Ресторанлар, барлар, бир зумда овқатланиш ва валюта айирбошлаш шохобчалари мавжуд.

Ўзбекистон аэропортлар тармоғи вилоятлар билан мамлакат пойтахти ўртасида тез алоқани таъминловчи давлат транспорт инфратузилмасининг таркибий қисмидир.

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК таркибига республиканинг вилоят марказларида жойлашган 12 аэропорт киради. Улар ҳаво кемаларини қабул қилади, уларга ерда техник ва тижорат хизматлари кўрсатади. Бириктирилган аэропорт ҳам мавжуд.

"Тошкент" аэропорти миллий авиакомпаниянинг бош аэропорти ҳисобланади. У билан вилоят аэропортлари ўртасида мунтазам ҳаво алоқаси йўлга қўйилган. МАК халқаро учишларининг 90% пойтахт аэропорти орқали амалга оширилади.

Бу ерда халқаро учишлар аэровокзалини реконструкция қилиш якунланмоқда. Бу аэропортнинг йўловчи ўтказиш қобилиятини анча оширади ва йўловчиларга хизмат кўрсатиш сифатини яхшилайдди. Тошкент туристларни Европадан Жануби-Шарқий Осиёга ташиш бўйича Марказий Осиёдаги йирик транзит пунктига айланади.

Наманган, Андижон, Қарши, Фарғона, Нукус, Қўқон, Навоий, Шаҳрисабз аэропортларида ҳам давлат дастури бўйича реконструкция ишлари амалга оширилмоқда.

6. “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” МАК тарифлари ва унда рўйхатдан ўтиш тартиби

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” авиакомпаниясида нормал (йиллик) ва махсус (имтиёзли) тарифлар амал қилади. Одатда авиакомпаниянинг эконо-класс, бизнес-класс ва биринчи класс бўйича барча рейсларида нормал йиллик тариф қўлланилади. Имтиёзли тарифлар эконо-класс ўринларини бронлаштиришда, баъзан – бизнес-классда ҳам амал қилади.

АЭРОПОРТ ЙИҒИМИ

Қоида тариқасида, ривожланаётган мамлакатларнинг аэропортларида у ердан учиш чоғида ундирилади. Мазкур йиғим чипта қийматига кирмайди. Одатда аэропорт йиғими миқдори 8-25 доллар атрофида бўлади.

АХБОРОТ ХИЗМАТИ

Ахборот олиш учун телефон рақами – 56-38-37.

Аэропортнинг ахборот хизмати – 54-99-19.

ИМТИЁЗЛИ ТАРИФЛАРНИНГ АСОСИЙ ТУРЛАРИ

Экскурсия, РЕХ, АРЕХ, Super РЕХ, ёшлар, пенсия ва оилавий тарифлар.

Ҳар бир имтиёзли тарифни қўллаш шартлари мавжуд. Имтиёзли тариф сервис сифатига таъсир этмайди: йўловчи эконо-класс салонида ўрин олади ва ушбу класс бўйича кўрсатиладиган хизматлардан тўлиқ фойдаланади.

ТАРИФЛАРНИ ҚЎЛЛАШ ШАРТЛАРИ

Тариф даражаси қанча паст бўлса, йўловчи учун чеклашлар шунча кўп бўлади (чиптанинг қатъий амал қилиш муддати, учиш санасини ўзгартириш имкониятининг, шунингдек фойдаланилмаган чипта учун пулни тўлиқ ёки қисман қайтариб олиш шартларининг чекланганлиги).

“ЭКСКУРСИЯ” ТАРИФИ

Маршрут йўналишига қараб тарифнинг амал қилиш муддати белгиланади: ярим йил, уч ой ва бир ой. Агар йўловчи чиптадан учишдан кечи билан уч кун олдин бош тортса, қоида тариқасида, чипта жаримасиз қайтариб берилиши мумкин, аммо “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” таксаси (1 доллар) ушлаб қолинади.

“РЕХ” ТАРИФИ

Амал қилиш муддати – икки, уч ёки тўрт ой, учиш ва қўниш санаси бронлаштириш пайтида кўрсатилади. Учишдан кечи билан бир кун олдин бош тортилган ҳолдагина чипта қайтарилиши мумкин. Бу ҳолда йўловчига мазкур йўналишда белгиланган миқдорда жарима солинади ва чиптанинг қолган суммаси қайтариб берилади. Учиш куни ёки ундан кейин учишдан бош тортган йўловчига чипта пули қайтарилмайди. Агар учиш ёки қўниш санаси ўзгарганлиги тўғрисида компанияга ўз вақтида

хабар беришга улгурмаган ва ўринни сақлаб қолмоқчи бўлсангиз, авиачиптанинг амал қилиш муддати давомида чиптани юқорироқ тариф бўйича қайта бронлаштиришни сўрашингиз мумкин. Бу ҳолда тарифлар ўртасидаги тафовутни қоплашингиз лозим.

“АРЕХ” ТАРИФИ

Турли йўналишларда амал қилиш муддати ҳар хил. Масалан, Тошкент –Париж – Тошкент маршрутида чипта учиш ва қўниш санаси кўрсатилган ҳолда, учишдан кечи билан 14 кун олдин сотиб олинади. Агар сиз чиптани учишдан 15 олдин сотиб олган ва эртасига ундан воз кечган бўлсангиз, авиакомпания сиздан 125 АҚШ доллари миқдорида жарима ундиради. Бу ҳолда ҳам сиз чиптани юқорироқ тариф бўйича қайта бронлаштиришингиз мумкин. Учиш ёки қўниш санаси кечи билан 14 олдин ўзгарган ҳолда сиз жарима тўлайсиз ёки юқорироқ тариф бўйича чиптани қайта бронлаштираёсиз.

“ЁШЛАР” ТАРИФИ

Амал қилиш муддати йўналишга боғлиқ. Тарифдан 12-28 ёшдаги исталган йўловчи фойдаланиши мумкин. Фойдаланилмаган чипта учун ҳақнинг тўлиқ ёки қисман қайтарилиши йўналишга боғлиқ.

“ПЕНСИЯ” ТАРИФИ

Амал қилиш муддати, қоида тариқасида, икки ой. Чипта пенсия гувоҳномасини тақдим этган 54 ёшдан катта шахсларга расмийлаштирилиши мумкин.

“ОИЛАВИЙ” ТАРИФИ

Амал қилиш муддати – 2 ой. Камида уч кишидан иборат оилага тақдим этилади. Маълум йўналишларда амал қилади.

БОЛА УЧУН ЧИПТА

Икки ёшга тўлмаган болалар учун халқаро чиптанинг қиймати кўлланилаётган тарифнинг 10% ни ташкил этади (алоҳида ўрин ҳамда бағажни бепул олиб ўтиш ҳуқуқи берилмайди).

Икки ёшга тўлмаган болаларни катталар кузатиб боришлари лозим. Бир катта ёшдаги йўловчи икки ёшга тўлмаган битта болани алоҳида ўринсиз бепул олиб ўтиши мумкин. Икки ёшга тўлмаган иккинчи ва кейинги болаларга авиачипталар 2 ёшдан 12 ёшгача бўлган болалар учун белгиланган тартибда, алоҳида ўрин берилган ҳолда расмийлаштирилади.

Агар бола бир ўзи, кузатувчисиз учаётган бўлса, МАК Ҳаво алоқалари бош агентлиги кассаларида махсус декларация тўлдирилади. Чет элга кузатувчисиз учаётган 18 ёшга тўлмаган шахсга ота-онаси, васийлари ва шу кабиларнинг нотариал тартибда тасдиқланган розилиги тақдим этилиши шарт.

ҲАЙВОН ТАШИШ

Ҳайвон билан учиш ниятида бўлган йўловчи бу ҳақда чиптани бронлаштириш пайтида хабар бериши лозим. Бир йўловчи иккитагача ҳайвонни олиб ўтиши мумкин. Муайян тур ва зотга мансуб ҳайвонни олиб киришга рухсат бор-йўқлиги тўғрисидаги барча масалалар учиш мўлжалланган мамлакат ваколатхонасида ҳал қилинади. Тегишли бағаж ўринлари сони турли самолётда ҳар хил. Ҳайвонни ташиш бепул бағаж лимитига кирмайди ва унга ҳақ рўйхатдан ўтиш залидаги нормадан ортиқ бағаж кассасида тўланади.

ЧИПТАДА НИМАЛАР ЁЗИЛГАН

"Ўзбекистон Ҳаво Йўллари" миллий авиакомпанияси коди иккита лотинча ҳарф – НҲ билан белгиланади. Ушбу индекс ёнида рейс рақами кўрсатилади.

Шу ерда учиш ва қўниш санаси ҳам кўрсатилади (ёки сана очик колдирилади), шунингдек чиптанинг амал қилиш муддати (агар бўлса), у берилган сана ва жой қайд этилади.

Учиш вақти доим маҳаллий вақт бўйича кўрсатилади.

Чиптада багажни бепул олиб ўтиш нормаси ҳам қайд этилади. У хизмат кўрсатиш класси ва йўналиш билан белгиланади. Қоида тариқасида, биринчи классга 40 кг, бизнес-классга – 30 кг, эконом-классга – 20 кг багажни бепул олиб ўтиш рухсат этилади.

Багаж тарзида ҳар қандай шаклдаги буюмларни олиб ўтиш мумкин, фақат улар оғирлик ва габарит бўйича нормаларга (уч ўлчов йиғиндиси бўйича 160 см) мос келса бас.

Аммо истисно ҳолатлар ҳам мавжуд: айрим мамлакатларга, масалан, АҚШга багаж олиб ўтиш нормаси – икки ўрин, бунда ҳар бир ўриннинг уч ўлчов йиғиндиси 158 см дан, оғирлиги – 32 кг дан ошмаслиги лозим.

Бепул багажнинг аниқ лимитини албатта аниқлаб олиш керак.

Йўловчи рўйхатдан ўтказиш бошланишига етиб келиши, яъни учишдан 2-2,5 соат олдин аэропортда ҳозир бўлиши лозим. Йўловчиларни рўйхатдан ўтказиш учишдан 40 минут олдин якунланади. Божхона назоратидан ўтиш рўйхатдан ўтказишга кирмайди, шу боис мазкур таомилга қўшимча вақт ажратинг.

РЎЙХАТДАН ЎТИШ УЧУН

Чипта, виза қўйилган паспорт ёки туристик ваучер, зарур ҳолда – қўниш мамлакатига кириш учун асос берувчи бошқа ҳужжатлар тақдим этилади.

Рўйхатдан ўтган йўловчига қўниш талони берилади. Самолётга чиқишда йўловчи шу талонни кўрсатади. Талон корешогини манзилга етгунча сақлаш лозим. Рўйхатга олиш пайтида салондаги ўрнингиз рақами айтилади. Сиз ўзингизга маъқул жойни – дераза ёнини ёки

йўлакка яқин ўринни танлашингиз мумкин.

"Ўзбекистон Ҳаво Йўллари" рейсларида чекилмайди. Ҳомиладор аёлларга туғишдан олдинги охирги тўрт ҳафта ичида учиш тавсия этилмайди. Аммо учирни кечга суриш мумкин бўлмаса, аёлда врачдан бир ҳафта олдин олинган унинг учирга дош беришини тасдиқловчи маълумотнома бўлиши лозим.

Бир ҳафтага тўлмаган янги туғилган чакалоқлар ташилмайди. Жажжи (бир ҳафтадан икки ёшгача) йўловчилар учун онасининг паспортидаги тегишли ёзув учирга ҳужжат бўлиб хизмат қилади.

БАГАЖНИ РЎЙХАТДАН ЎТКАЗИШ

Йўловчи бор бағажини тақдим этади.

Бепул бағаждан ташқари қўл юқини олиб ўтиш мумкин. Қўл юқи тортиб кўрилмайди. Асосий бағаждан ташқари оғирлиги 5-7 кг дан, габаритлари – уч ўлчов йиғиндисига кўра 115 см дан ошмайдиган сумка бўлиши мумкин. Қўл юқи тарзида белгиланадиган бошқа буюмлар чиптада кўрсатилган. Мазкур рўйхатдан ўтказилмайди ва унинг учун йўловчининг ўзи жавобгар бўлади.

ПАСПОРТ НАЗОРАТИ

Паспорт, виза ва чиқиш талони тақдим этилади.

Кузатувчисиз саёҳат қилаётган боладан ишончнома сўралажи. Унда ОВИР берган паспорт ҳам бўлиши лозим. Паспортга чегарадан кесиб ўтилганлигини тасдиқловчи штамп босилади.

Хулоса

“Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” миллий авиакомпаниясини ташкил этиш тўғрисидаги фармон 1992 йил 28 январда имзоланди. Шу санадан эътиборан мустақил Ўзбекистоннинг фуқаро авиациясини ривожлантириш давлат дастури амалга оширила бошланди.

Бугунги кунда «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» миллий авиакомпанияси учта «Boeing-767-300» самолёти, учта «Boeing-757-200» самолёти, учта «А-310» аэробуси, учта яқин масофага учадиган «RG-85» самолёти, собиқ СССРда ишлаб чиқарилган 27 та «Ил-86», «Ил-62М», «Ту-154Б» ва «Ту-154М», «Ан-24», «Як-40» ва «Ил-114-100» самолётларидан фойдаланмоқда.

Ҳозирда республикамизнинг ягона монополиячи авиаташувчиси бўлган “Ўзбекистон Ҳаво Йўллари” жаҳоннинг қирқдан ортиқ шаҳрига халқаро рейсларни амалга оширмоқда. Мамлакат ичида ўн икки маршрут бўйича рейслар йўлга қўйилган. 2004 йили компания 1,511 миллион йўловчига хизмат кўрсатди. Бир йил олдин, 2003 йилда бу кўрсаткич 1,481 миллионни ташкил этган эди.

Яқин келажакда компания маршрутлар географиясини кенгайтириш ва Тошкентдан Шанхай, Торонто, Рига, Останага мунтазам рейсларни йўлга қўйиш, шунингдек Қирғизистон ва Озарбайжонга рейсларни кўпайтириш ниятида.

Назорат саволлари:

1. «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» МАК қачон ташкил топган?
2. Авиакомпаниянинг асосий фаолият турларини санаб беринг.
3. МАКнинг самолётлар парки ҳақида гапириб беринг.
4. МАК самолёти бортига рўйхатдан ўтказиш тартиби қандай?
5. МАКда қандай тарифлар мавжуд?
6. МАКнинг халқаро алоқалари.
7. МАК қайси давлатларга халқаро рейсларни амалга оширади?
8. МАКнинг халқаро аэропортларига тавсиф беринг.

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

6-мавзу. ҲАРАКАТЛАНАДИГАН ТАРКИБ ТАСНИФИ ҲАМДА ТУРИСТИК АВТОБУСЛАРГА ҚЎЙИЛАДИГАН ТАЛАБЛАР

Режа:

- 1. Ҳаракатланадиган таркиб таснифи.**
- 2. Комфортабель автобуслар ва уларда йўловчи ташиш хавфсизлиги.**
- 3. Чет элда автомобилларни ижарага беришнинг ташкил этилиши.**

1. Ҳаракатланадиган таркиб таснифи

Автобус – ўтириш учун 8 тадан ортиқ ўриндиқли (ҳайдовчининг ўриндиғидан ташқари) йўловчилар ташиш учун мўлжалланган двигатели автотранспорт воситаси. Автобуслар белгиланган маршрутлар бўйича назарда тутилган бекатларда йўловчиларни олган ва туширган ҳолда ёки буюртмачи – юридик ёки жисмоний шахс томонидан белгиланган маршрутлар бўйича йўловчиларни ташиш учун мўлжалланган.

Ҳудудий белгига қараб, шаҳарда йўловчи ташиш, шаҳардан ташқарига йўловчи ташиш, шаҳарлараро йўловчи ташиш ва халқаро йўналишларда йўловчи ташиш фарқланади. *Шаҳарда* йўловчи ташишга шаҳар (бир яҳоли яшайдиган жой) доирасида амалга ошириладиган йўловчи ташиш; *шаҳардан ташқарига* йўловчи ташишга шаҳар доирасидан ташқарига шу жумладан 50 км гача масофага амалга ошириладиган йўловчи ташиш; *шаҳарлараро* йўловчи ташишга – шаҳар доирасидан ташқарига 50 км дан узоқ масофага амалга ошириладиган йўловчи ташиш; *халқаро* йўловчи ташишга – Ўзбекистон Республикасидан ташқарига амалга ошириладиган йўловчи ташиш киради. Шу муносабат билан шаҳар автобуслари, шаҳардан ташқарига қатнайдиغان автобуслар, шаҳарлараро автобуслар ва халқаро автобуслар фарқланади.

Ташиш вазифасига қараб, умумий фойдаланиладиган автобуслар, туристик-экскурсия автобуслари ва махсус автобуслар (мактаб автобуслари; вахта автобуслари; ходимларни шаҳар йўловчи транспорти умумий йўналишларидан узоқда жойлашган ишлаб чиқариш объектларига элтиш учун мўлжалланган автобуслар ва ш.к.) фарқланади. Мазкур автобусларнинг сиғими, шинамлик даражаси, салонларининг ички тузилиши, ташқи кўриниши ҳар хил бўлади.

Ўринлар сонига кўра, жуда кичкина сиғимли автобуслар (8-15 ўринли микроавтобуслар – УАЗ, РАФ, «Газель» ва ш.к.); кичик сиғимли (21 — 26 ўринли) автобуслар; ўртача сиғимли (33 — 34 ўринли) автобуслар; катта сиғимли (41 — 45 кишига мўлжалланган) автобуслар ҳамда ўта катта сиғимли (54 — 56 тадан 80 тагача ўринли) автобуслар фарқланади.

Кичик сиғимли автобусларга “Отойўл” фирмасининг автобуслари, Россияда ишлаб чиқариладиган КАВЗ ва ПАЗ русумли автобуслар киради.

Ўртача сиғимли автотранспорт воситаларига Россияда ишлаб чиқариладиган ЛАЗ ва МАРЗ автобусларининг айрим (умумий фойдаланиладиган ва юмшоқ ўриндикли) модификацияларини киритиш мумкин.

Катта сиғимли автобуслар орасида Россиянинг ЛАЗ, Венгриянинг «Икарус» автобуслари машҳур. Узоқ масофаларга туристларни ташиш учун кўпинча чет элда ишлаб чиқарилган «Bova», DAF, «Ikarus», MAN, «Mersedes», «Neoplan», «Skania», «Setra», «Volvo», «Vanhool» автобусларидан фойдаланилади.

Қаватларига сонига қараб, бир, бир ярим ва икки қаватли автобуслар фарқланади. Аксарият туристик фирмалар бир ярим қаватли автобуслар билан ишлашни маъқул кўради, чунки йўловчилар салони полдан ҳайдовчининг кабинасига нисбатан юқорида жойлашганлиги туфайли ойнадан атроф яхши кўринади. Икки қаватли автобусларнинг

пастки қаватларидан қисқа экскурсияларда транспорт воситасининг сиғимини ошириш мақсадида йўловчилар салони сифатида ёки кичкина стол-стуллар билан жиҳозланган буфет тарзида фойдаланилиши мумкин. Айрим фирмалар биринчи қаватди болалар учун ўйин хоналари ёки видеосалонлар ўрнатади. Пастки қаватида ухлаш жойлари жиҳозланган автобуслар ҳам бор. Шунини таъкидлаб ўтиш керакки, икки қаватли автобусларнинг габарити саёҳатларда баъзан халақит беради — айрим шаҳарларда кўприклар пастлиги туфайли айланма йўллардан юришга тўғри келади. Айрим мамлакатларда (Буюк Британияда) икки қаватли автобуслардан шаҳар транспорти тарзида фойдаланилади, аммо сўнгги йилларда уларнинг сони анча камайди.

Автотранспорт воситаларини ишлатиладиган ёнилғи турига қараб ҳам таснифлаш мумкин. Ҳозирда йўловчи ташишга мўлжалланган автобусларнинг аксарияти бензинда, дизель ёнилғида ёки табиий (суюлтирилган ёки сиқилган) газда ишлайди. Лекин сўнгги йилларда чет элда электр батареяларда ишлайдиган автобуслар — электромобиллар (электробуслар) ҳам қўлланила бошланди. Масалан, Россияда ишлаб чиқарилган «Корнет» электромобили электр двигатель ва аккумулятор батареялари билан жиҳозланган бўлиб, бир зарядлаш билан 60 — 70 км йўл босиши мумкин. У 30 ўриндиқли бўлиб, йўловчилар чиқиб-тушадиган майдончада зинапоя йўқ. Бу йўловчилар чиқиб-тушишини енгиллаштиради. Электробуслар паркларда ва пиёдалар юрадиган зоналарда фойдаланиш, шунингдек туристлар билан шаҳар бўйлаб экскурсия қилиш учун қулай. Илк электробуслар Москвада Поклонная гора ҳудудидаги маршрутда қатнай бошлади.

Туристларни ташийдиган автобусларнинг *қулай* ва *шинамлигига* бутун дунёда катта талаблар қўйилади. Халқаро йўналишда қатнайдиган автобусларда кондиционер, аудио- ва видеосистемалар, ошхона, гардероб, биотуалет бўлиши лозим. Аксарият автобусларнинг салонлари индивидуал ёритиш лампочкалари, оёқ қўйиш учун махсус жойлар,

креслолар суянчиғида йиғиладиган столчалар билан жиҳозланади. Креслолар қулай ва юмшоқ, орқага ташланадиган, қиялиги ростланадиган бўлиши лозим.

Автомобиль транспорт халқаро уюшмаси ҳузуридаги Классификацион комиссия томонидан турли тоифадаги туристик автобусларга қўйиладиган муайян талаблар ишлаб чиқилган. *Автобус тоифаси* унинг классификация билан белгиланади ва 1 тадан 5 тагача юлдуз билан ифодаланади. «1 юлдузли» автобуслар тоифасига шаҳар билан таништириш экскурсиялари ҳамда маҳаллий экскурсиялар ўтказиш учун мўлжалланган халқаро классга мансуб автобуслар киради. Қисқа масофаларга ички ва халқаро туризмни амалга оширишда иштирок этувчи транспорт воситалари «2 юлдузли» автобуслар тоифасига мансубдир. Олий классга ҳамда «люкс» классига мансуб автобуслар тегишинча «3 юлдузли», «4 юлдузли» ва «5 юлдузли» тоифалар билан тавсифланади. Улардан узоқ масофага ва узоқ муддатли туристик маршрутларда фойдаланилади. Автобусларни тоифалар бўйича таснифлаш қуйидаги техник кўрсаткичларга асосан амалга оширилади:

- двигатель қуввати;
- тормоз системаси ва амортизацияга қўйиладиган талаблар;
- вентиляция тури (мажбурий-ҳаволи ёки кондиционер);
- иситиш усули (ҳароратни автоматик ростлагич мосламасига эга ёки бундай мосламасиз);
- ойналарга қўйиладиган талаблар (туманга қарши қопламали, вакуум қатламили, терлаш ёки музлашнинг олдини оловчи, қуёш нуридан сақловчи);
- ички (шу жумладан индивидуал) ёриткичларга эгаллиги;
- радиокарнай, микрофон ва магнитоланинг мавжудлиги;
- багаж бўлими учун сифимлар ҳажмининг ҳамда қўл юкки учун тоқчаларнинг катталиги;

- автобус музлатгич, туалет, видеосистема, ичимликлар учун термоиситгич, стаканлар учун таглик, йиғма столлар, чиқинди тўплагич билан жиҳозланганлиги;

- гид учун лозим даражада жиҳозланган жойнинг мавжудлиги.

Ушбу атрибутларнинг тўлиқ ҳолда мавжудлиги «4 юлдузли» ва «5 юлдузли» автобуслар учун мажбурийдир.

2. Комфортабель автобуслар ва уларда йўловчи ташиш хавфсизлиги

«5 юлдузли» тоифага мансуб автобуслар энг комфортабел автобус лайнери ҳисобланади. Туристлар учун юқорида санаб ўтилган қулайликлардан ташқари, бундай автобусда гардероб, грили ошхона, микротўлқинли печь, қайноқ ва чанқовбосди ичимликлар учун дозатор, олдиндан тайёрланган таомлар учун термошкаф бор. Йўловчилар маршрут бўйлаб ҳаракатдан хабардор бўлишлари учун салонларда марказий ахборот таблоси (ёки қаторлар оралиғида кичкина суюқ кристалли дисплейлар) ўрнатилади. Уларда босиб ўтилган масофа ва йўлдаги вақт, энг яқин тўхташ ва дам олиш жойининг номи, ҳаво ҳарорати, бортдан ташқаридаги ҳарорат ва шу кабилар акс этади. Беш юлдузли икки қаватли автобус ҳайдовчисининг кабинаси иккинчи қаватдаги йўловчилар салонини кузатиш учун видеокамера билан жиҳозланиши мумкин. Бундай автобуслар салонида шовқин даражаси соатига 100 км тезликда 74 — 76 дБ дан ошмаслиги керак.

26 — 28 кишига мўлжалланган *VIP-классга* мансуб автобуслар ҳам мавжуд. Улар комфортабель креслолар билан жиҳозланган бўлиб, пастки қаватнинг орқа қисмида дам олиш хонаси бор. Ушбу хонага диван, йиғиладиган столлар, иккита музлатгич ва кичик ошхона қўйилган.

Қайси тоифага мансублигидан қатъи назар, барча автобуслар энг аввало транспорт воситасининг техник ҳолатига қўйиладиган талаблар

билан белгиланадиган *хавфсизлик* шартларига мос келиши лозим. Автобусларнинг эгалари улар мажбурий техник кўриқдан ўтказилишини, турли мамлакатларда амалда бўлган норматив ҳужжатларда белгиланган тартибда ва муддатларда уларга техник хизмат кўрсатилишини таъминлашлари шарт. Шунингдек автотранспорт воситаларидан фойдаланиш қоидаларига ҳам риоя қилиш лозим.

Йўлни яхши кўриш ва «ўлик зоналар»ни мумкин қадар камайтириш учун энг замонавий автобус моделлари орқани кузатиш қўшимча кўзгулари ва видеокамералар билан, шунингдек орқадаги тўсиқча бўлган масофани аниқлаш учун мўлжалланган ультрабинафша датчиклар билан жиҳозланади. Яқин келажакда туристик автобусларни бошқа транспорт воситаси ошиб ўтаётгани ҳақида ҳайдовчига хабар бериш, ҳайдовчи рулда ухлаб қолишининг олдини олиш мосламалари билан жиҳозлаш мўлжалланмоқда.

Йўловчи ташиш хавфсизлигини таъминлаш учун туристларни оммавий тарзда ташишга мўлжалланган автотранспорт воситаларидан фойдаланиш муддатлари тартибга солинади. Европанинг кўпгина давлатларида туристик автобуслардан фойдаланиш муддати 8 — 10 йилдан ошмаслиги лозим. Бундан ташқари, ЕИнинг Техник мослаштириш қўмитаси туристик сафарлар учун мўлжалланган автобусларни хавфсизлик камарлари ҳамда энергияни ютувчи ўриндиқлар билан жиҳозлаш ҳақидаги таклифни илгари сурди.

Автотранспорт воситаларининг экологик хавфсизлигига қўйиладиган талаблар ҳам ошиб бораётир. Масалан, ЕИнинг зарарли газлар чиқаришга дахлдор нормалари охирги йигирма йилда 20 баравар камайди. Европа транспорт вазирлари конференцияси қабул қилган «Яшил автомобиль» стандартида углерод оксид (CO), карбонат ангидрид (NO), углеводородлар (CH) ҳамда ёниб бўлган газлардаги қаттиқ зарралар миқдори, шунингдек двигателлар чиқарадиган шовқин даражаси тартибга солинади. Экология стандартлари соҳасида олиб

борилаётган бундай сиёсат автотранспорт воситалари учун янада такомиллаштирилган двигателлар ишлаб чиқишига, шунингдек ёнилғининг янги турлари, чунончи: биологик ёнилғи, газ ёнилғиси (шу жумладан водород, диметил эфири ва б.) ишлаб топилишига имконият яратади.

Мунтазам маршрутларда ишлайдиган автобуслар учун қўшимча мажбурий талаб *трафарет* — маршрутнинг бошланғич ва охириги пунктлари ифодаланган кўрсаткичнинг мавжудлиги.

3. Чет элда автомобилларни ижарага беришнинг ташкил этилиши

Автомобилларни ижарага бериш бўйича хизматлар («Rent-a-car») бутун дунёда туристик бизнес билан боғлиқ энг даромадли фаолият турларидан бири ҳисобланади. Уларнинг моҳияти шундан иборатки, муайян ёшга тўлган исталган фуқаро автомобилларни ижарага бериш билан шуғулланадиган компанияга мурожаат этиб, вақтинчалик фойдаланиш учун ҳайдовчи билан ёки ҳайдовчисиз машина олиши мумкин.

Автомобилларни ижарага бериш ғояси XX аср бошида АҚШда пайдо бўлди. Дастлаб у транспорт воситасига муҳтож бўлган маҳаллий аҳолига ёрдам бериш учун мўлжалланган эди. Жаҳонда туризмнинг ривожланиши билан автомобилларни ижарага бериш хизматининг доираси кенгайди ва у туристик фаолиятнинг мустақил тармоғига айланди.

Ҳозирги кунда *автомобилларни ижарага бериш бизнеси* анча мураккаб хизмат кўрсатиш тизимини ташкил этади. У автопаркни сақлаш ва унга техник хизмат кўрсатиш хизматини; автомобилларни бронлаштириш электрон системаларини; йўл навигацияси ахборот тизимларини; суғурта хизматлари, бонус дастурлари ва шу кабиларни ўз ичига олади. Автомобилларни ижарага бериш бизнеси Ғарбий Европа ва Шимолий Америка мамлакатларида анча кенг тарқалган.

Автомобилларни ижарага бериш бўйича хизматлар Осиё, Шимолий Африка, Марказий ва Жанубий Американинг кўпгина мамлакатларида ҳам йўлга қўйилган.

Автомобилларни ижарага бериш компанияларининг хизматларидан асосан бизнесменлар ва йирик ташкилотларнинг ходимлари, шунингдек якка тартибда сафар қилувчи туристлар фойдаланади.

Автомобилларни ижарага бериш жаҳон бозоридаги энг машҳур фирмалар орасида «Avis», «Hertz», «Budget», «Eurocar», «Toyota» ва бошқаларни қайд этиш мумкин. Бу компанияларнинг офислари кўпгина саноат, тижорат ва маданият марказларида жойлашган, шунингдек деярли барча аэропортларда, йирик шаҳарлардаги темир йўл ва автобус вокзалларининг аксариятида мавжуд. Мазкур компаниялар таклиф қилувчи хизматларнинг сифат даражаси ва нархлари деярли бир хил, аммо автомобилларни ижарага бериш қоидалари фарқ қилиши мумкин.

Ижарага автомобиль олиш учун автомобилларни ижарага берувчи муайян компаниянинг маҳаллий ваколатхонасига бевосита, туристик фирма ёки Интернет орқали мурожаат этиш лозим. Автомобилни туристик фирма орқали бронлаштиришнинг афзаллиги шундаки, айрим ҳолларда мазкур фирма автомобилларни ижарага берувчи компания билан турист ўртасидаги низоли ҳолатларни тартибга солиш мажбуриятини ўз зиммасига олади. Масалан, вокзалга шошиб турган турист автомобилни топшириш вақтида унинг бакига бензин қуйган бўлмаса, турфирма жарима тўлаш билан боғлиқ харажатларни ўз зиммасига олиши мумкин. Шу тариқа у туристни катта кўнгилсизликдан сақлаб қолади, чунки бундай “айби” учун мижозлар одатда келажакда мазкур компания хизматларидан фойдаланишни тақиқловчи «қора рўйхат»га киритилади.

Автомобилларни ижарага берувчи корхоналар буюртмаларни олдиндан, чунончи — бир ой, бир ҳафта, бир кун олдин қабул қилади. Бу ҳолда (факс ёки электрон почта орқали) тасдиқнома олиш, унда

машина буюртмачини кутадиган ижара шохобчасининг манзили кўрсатилиши лозим. Автомобиль туристни меҳмонхона олдида, аэропортда ёки бошқа муайян жойда кутишини компания билан келишиш ҳам мумкин. Бундай хизматлар, қоида тариқасида, Европада ижара қийматини (ўрта ҳисобда 10—12% га) оширади, АҚШда эса, аксинча, арзонлаштиради.

Автомобилларни ижарага берувчи халқаро компаниялар учта асосий тарифни таклиф қилади: стандарт тариф, қатнов чегараланмаган тариф, бир кунлик қатнов чегараланган тариф. Биринчи ҳолда автомобилда босиб ўтилган йўлнинг ҳар бир километри учун ҳақ тўланади; иккинчи тариф бир кунлик қатнов 70 км дан ортиқ бўлган ҳолда маъқул; учинчи вариантда босиб ўтилган муайян йўл миқдори учун ҳақ тўлаш талаб этилмайди, меъёрдан ортиқ юрганлик учун эса ҳақ ундирилади. Кўрсатилган шартлар одатда шартномада акс эттирилади.

Транспорт воситасини ижарага олиш қийматига ижара муддати, автомобилдан фойдаланиш муддати ва унинг классига таъсир кўрсатади. Ижара муддати ортиши билан бир кунлик ижара ҳақи камайиб боради. Бундан ташқари, дам олиш кунлари нархлар иш кунларидагидан арзонроқ бўлади. Автомобиль классига учун тариф фирма томонидан унинг русуми ва ёшига қараб белгиланади.

Турли давлатларда ва ҳатто бир мамлакатнинг турли ҳудудларида ижара хизматлари қиймати сезиларли даражада фарқ қилади. Қоида тариқасида, курорт минтақаларида у бошқа ҳудудлардагидан 15 — 20% қиммат бўлади.

Баъзан автомобиль фирманинг бир шохобчасидан олиниб, бошқа шохобчасига топширилади. Агар машина чет элда ижарага берилаётган бўлса, ижара баҳоси анча ошади; агар автомобилни ижарага бериш шохобчаси шу давлат ҳудудида жойлашган бўлса, ижарага ҳақи оз миқдорда оширилади, машина айна шу шаҳарнинг бошқа ҳудудида

топширилган ҳолларда қўшимча ҳақ олинмайди. Қайтариш жойи шартномада олдиндан айтиб қўйилади.

Айрим ҳолларда ижара фирмалари ўз ижарачиларига *скидкалар* беради. Бундай ижарачиларга асосан доимий мижозлар, шунингдек ижара корхоналари ҳамкорлик тўғрисида тегишли шартномалар тузган авиакомпанияларнинг йўловчилари киради.

Деярли барча компанияларда ижарага автомобиль олишни истаган ҳайдовчининг *ёшини чегаралайдиган* қоидалар амал қилади. Бу ёш турли мамлакатларда 21-25 ёшни, ҳайдовчилик стажи – камида бир йилни ташкил этади. Баъзан компаниялар мазкур ёш чегарасини пасайтиради, аммо суғурта шартномасини қимматроқ суммага расмийлаштиради. Айрим ҳолларда эса, аксинча, мижозларга қаттиқроқ талаблар қўйилади. Масалан, Францияда олий тоифа автомобиллардан фойдаланишни хоҳлаган фуқаролар ёши 30 дан кам бўлмаслиги керак.

Автотранспорт воситаси ҳайдовчисининг стажи ҳайдовчилик гувоҳномасига қараб аниқланади. Агар турист халқаро ҳайдовчилик гувоҳномасига эга бўлса, қоида тариқасида, бирон-бир муаммога дуч келмайди. Ҳайдовчилик гувоҳномаси миллий бўлса, унинг нотариус тасдиқлаган (ҳеч бўлмаса инглизчага) таржимасини тайёрлаб олган маъқул.

Юқорида таъкидлаб ўтилганидек, тарифлар кунбай белгиланади. Автомобиль бир соатдан ортиқ вақт кеч топширилган ҳолда фирма кечиктирилган ҳар бир кун учун жарима тўлашни (жарима бир кунлик ижара ҳақининг 20% гача миқдорни ташкил этади) ёки яна бир кун учун тўлиқ ҳақ тўлашни талаб қилиши мумкин. Ижара ҳақи тўлиқ олдиндан тўланади.

Автомобилнинг ижара баҳосига қуйидагилар киритилади: автомобилнинг ижара давридаги чегараланмаган километражи (Канада ва Австралия бундан мустасно); фуқаролик (учинчи шахсларга зарар етказиш) жавобгарлигини суғурта қилиш; ижара муддатига

автомобилни суғурта қилиш (йўл-транспорт ҳодисасидан ёки атрофдаги предметларга урилишдан); ижарага олинган автомобилнинг ўғирланишидан суғурта қилиш; аэропорт (вокзал) солиқлари; маҳаллий солиқлар. Ҳаётни суғурта қилиш автомобилнинг ижара баҳосига кирмайди, шу боис шартномани расмийлаштириш чоғида бу маслада мижознинг ўзи ташаббус кўрсатгани ёки ижара компаниясининг бундай таклифидан бош тортмагани маъқул. Бундан ташқари, мижоз автомобилни суғурта қилиш шартларини ҳам аниқлаб олиши лозим, чунки катъий франшиза (200 — 500 АҚШ доллари миқдорида қопланмайдиган лимит)ни назарда тутадиган суғурта тури ҳам борки, ҳайдовчининг айби билан автомобиль аварияга учраган ҳолда автомашинани таъмирлаш учун уни тўлашга тўғри келади. Баъзан суғурта шартномаси бекор қилинади: агар авария юз берган пайтда автомобилни маст ҳолатдаги одам ёки автомобилни бошқариш ҳуқуқига эга бўлмаган одам бошқарган бўлса. Масалан, АҚШда машинани бошқариш ҳуқуқига фақат уни ижарага олиш шартномаси тузган шахс эга бўлади. Европада эса, аксинча, мижоз автомобилни ўз кредит картасига расмийлаштириши ва уни бошқариш ҳуқуқини оила аъзоси ёки дўстига бериши мумкин.

Автомобиль ижарачига бакка ёнилғи тўлиқ қуйилган ҳолда берилади, шу боис ижарачи ҳам автомобилни бакни ёнилғи билан тўлдириб топшириши лозим. Бу қондани бузганлик, юқорида таъкидлаб ўтганимиздек, мижоз учун жиддий оқибатларга сабаб бўлиши мумкин.

Транспорт воситасини ижарага олиш шартномасини расмийлаштиришда унинг ташқи кўринишига, чунончи: тирналган, шикастланган, пачоқланган жойларнинг мавжудлигига эътибор бериш лозим. Бирон-бир нуқсон бўлган ҳолда уни автомобилни қабул қилиш ҳужжатида кўрсатиш зарур. Бу машинани қайтариш чоғида англашилмовчилик ва низоларнинг олдини олиш имконини беради.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, сўнгги йилларда Европанинг барча мамлакатларида *йўл ҳаракати қоидаларига риоя қилишга талаблар кучайди*. Шу сабабли туристлар «Rent-a-car» хизматларидан фойдаланишни мўлжаллаган мамлакатларнинг йўл ҳаракати қоидаларини пухта ўрганишлари шарт. Англияда қолган европаликлар ва америкаликлар учун ғайритабиий бўлмаган чап томонлама ҳаракат жиддий қийинчилик туғдиради. Деярли барча мамлакатларда шаҳар доирасида ва махсус белгилар қўйилган трассаларда тезликни меъёрдан ошириш қаттиқ жазоланади — бундай ҳолларда 300-1200 АҚШ долларигача миқдорда жарима тўлашга тўғри келади. Францияда ҳаддан ташқари тез юрганлик учун қамоққа тушиш ҳам мумкин.

Автомобиль тезлигини қайд этиш учун чет элда фоторадарлардан кенг фойдаланилади. Мазкур асбоблар тезлик ошган ҳолда қоидабузарни суратга олади, бунда кадрга машина рақами ҳам, ҳайдовчининг юз кўриниши ҳам тушади. Қоида тариқасида, жарима тўлаш ҳақидаги квитанция (фотосуратлар билан бирга) ижара корхонаси офисига почта орқали жўнатилади. Мижоз жарима тўлашдан бўйин товлашга ҳаракат қилган тақдирда, у ишончсиз миждозларнинг «қора рўйхати»га тушади ва келгусида исталган «Rent-a-car» компаниясидан ижарага автомобиль олиши жуда қийин бўлади.

Айрим мамлакатлар (Англия, Германия, Греция, Туркия ва б.)да қуйидагилар жиддий қоидабузарлик ҳисобланади: хавфсизлик камарини тақмаганлик (жарима — 35-50 АҚШ доллари); қарши ҳаракат йўлагига чиқиш (200-400 АҚШ доллари миқдорида жарима ёки ҳайдовчилик ҳуқуқидан 3—6 ойга маҳрум қилиш); светофорнинг тақиқловчи сигналига юриш (150-250 АҚШ доллари миқдорида жарима ёки ҳайдовчилик ҳуқуқидан 3—12 ойга маҳрум қилиш); автомобилни маст ҳолатда ҳайдаш (300-1000 АҚШ доллари миқдорида жарима ёки Европа мамлакатларида 6—12 ойга қамоқ).

Аксарият мамлакатларда автомобилни бошқараётган ҳайдовчиларга уяли телефон орқали гаплашиш рухсат этилмайди. АҚШда ҳокимият вакиллари билан муомала қилиш қоидаларига қатъий риоя этиш зарур. Агар америкалик полициячи ҳайдовчини тўхтатган бўлса, у зинҳор-базинҳор машинадан тушмаслиги — қўлларини рулга қўйиб, полициячининг яқинлашишини ва унинг кўрсатмаларини кутиши лозим.

Чет элда *оила бўлиб ёки кичик гуруҳга бирлашиб саёҳат қилаётган туристларга автомобилларни ижарага бериш* шохобчалари мавжуд. Улар кўрсатилган туристларга махсус жиҳозланган автобусларни ижарага беради. Бундай автобусларнинг салонлари яшаш жойини эслатади. Унда газ плита ва музлатгичли ошхона, ювиниш жойи, душ (ёки ҳатто ванна) ва ҳоказолар бор. “Караванинг-туризм” учун мўлжалланган бундай автобуслар уларда яратилган шарт-шароитларга қараб беш тоифага (юлдузларга) ажратилади. Улардан туризм инфратузилмаси яхши ривожланмаган жойлар бўйлаб саёҳат қилишда фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

Хулоса

Туризм одамлар мамлакат доирасида ва ундан ташқарида бир жойдан иккинчи жойга ҳаракатланишини назарда тутди. Европанинг айрим мамлакатлари (масалан, Франция ва Италия) қонунчилари транспорт хизматларини, жойлаштириш хизматлари билан бир қаторда, саёҳатчига кўрсатиладиган асосий хизматлар қаторига киритганлар. Туризм статистикасида транспорт саёҳатчи ўзининг доимий яшаш жойидан саёҳат жойига сафар қилиш учун фойдаланадиган восита деб эътироф этилган. Аммо кўпгина транспорт корхоналари ва компаниялари нафақат туристларни ташишни амалга оширадилар, балки оддий йўловчиларни, туризмга дахлдор бўлмаган почта ва юкларни ташишни ҳам таъминлайдилар. Шу боис туризмнинг мавсумий

хусусияти транспорт компаниялари учун жиддий муаммолар туғдиради.

Назорат саволлари:

1. Ҳаракатланадиган таркиб қандай таснифланади?
2. Туристик-экскурсия ва махсус автобусларга тавсиф беринг.
3. Комфортабель автобусларда сервис қандай ташкил этилади?
4. Туристик минтақаларда автомобилни ижарага беришни қандай ташкил этиш мумкин?
5. Автомобилни ижарага бериш билан шуғулланадиган қайси йирик фирмаларни биласиз?
6. Автомобилни ижарага олиш шартномасини расмийлаштириш учун қайси ҳужжатлар зарур?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru

www.transport.ru

www.gsga

www.km.ru

www.avantix.ru

www.airways.ru

www.railways.ru

7-мавзу. ТУРИСТЛАРГА СУВ ТРАНСПОРТИДА ХИЗМАТ КЎРСАТИШ

Режа:

- 1. Денгиз транспортида йўловчи ташишни тартибга солишнинг ҳуқуқий асослари.**
- 2. Денгиз круиз кемаларида хизмат кўрсатиш.**
- 3. Дарё круиз кемаларида туристларга хизмат кўрсатиш.**
- 4. Яхтинг ҳамда сувда дам олишнинг бошқа турлари.**

1. Денгиз транспортида йўловчи ташишни тартибга солишнинг ҳуқуқий асослари

Одамларни сувда ташиш транспорт воситалари ёрдамида саёҳат қилишнинг энг қадимги турларидан биридир. Дастлаб одамлар бунинг учун ёғоч соллар ва қайиқлардан фойдаланганлар. Ҳозирги замон туризмида уларни ноанъанавий транспорт турларига киритиш мумкин. Фан-техника тараққиёти улкан теплоходлар — ўз бортига юзлаб йўловчилар олиш, уларни қулай шарт-шароитларда узоқ масофаларга ташиш, денгиз ва океанлар бўйлаб, ҳатто музликлар орасида саёҳатлар қилишга қодир лайнерлар яратилишига олиб келди.

Хизмат кўрсатиш соҳасига қараб, *ҳозирги замон сув транспорти денгиз ва дарё транспортига бўлинади*. Денгиз транспортига мансуб бўлган кемалар халқаро йўналишларда, узоқ масофаларга ва каботаж ташувларини амалга оширади. *Халқаро денгиз алоқалари* деганда йўловчи ва юкларни мамлакат ҳудудидан ташқарига ташиш ва мамлакат ташқарисидан ташиб келтириш тушунилади. Бир мамлакат портлари ўртасида очик денгиз орқали амалга ошириладиган рейслар *узоқ масофаларга йўловчи ва юк ташишига* киради (очик денгиз ҳеч кимнинг суверенитетига бўйсунмайди, у инсоният мулки деб эътироф этилади ва барча давлатлар ва шахслар томонидан фойдаланилиши мумкин).

Каботаж рейслари денгиз портлари ўртасида соҳил бўйлаб, очик денгизга чиқмасдан амалга оширилади.

Дарё флоти кемалари давлат ҳудуди доирасида жойлашган сув йўллари бўйлаб йўловчи ва юк ташишни амалга оширади. *Ички сув йўллари*га қуйидагилар киради: *дарёлар, қўллар, йирик сув омборлари, каналлар, шлюзлар*. Шу муносабат билан сув транспортида йўловчи ва юк ташишнинг ҳуқуқий соҳаси денгиз транспорти ва ички сув транспорти фаолиятини тартибга солувчи норматив ҳужжатларни ўз ичига олади.

Денгиз транспортида йўловчи ва юк ташиш халқаро ва миллий конун ҳужжатлари билан тартибга солинади. *Халқаро ташувларга нисбатан шартномалар ва конвенциялар амал қилади*. 1974 йилда Афинада қабул қилинган «Денгизда йўловчи ва юк ташиш тўғрисидаги Конвенция» шундай ҳужжатлардан биридир. Конвенция қоидалари барча кемаларга нисбатан (ҳаво ёстиғи устидаги кемалардан ташқари) амал қилади ва ҳар қандай халқаро ташувга нисбатан қўлланилади, башарти кема Конвенцияга аъзо давлат байроғи остида сузса ёки шундай давлатда рўйхатга олинган бўлса. Афина Конвенциясида йўловчининг ўлими ёки унинг баданига шикаст етказилиши натижасида, шунингдек багажнинг йўқотилиши ёки шикастланиши натижасида унга етказилган зарар учун ташувчининг жавобгарлиги назарда тутилган. Мазкур ҳужжатга мувофиқ ташувчининг мулкӣ жавобгарлиги йўловчининг соғлиғига шикаст етказганлик учун 700000 Швейцария франкини; қўл юкини йўқотганлик ёки унга шикаст етказганлик учун – 12500 Швейцария франкини; транспорт воситаси учун – 50000 Швейцария франкини; багажнинг бошқа предметлари учун – 18000 Швейцария франкини ташкил этади.

1958 йилда тузилган Халқаро денгиз ташкилоти – ИМО (International Maritime Organization) денгизда кема қатнови масалалари билан шуғулланувчи халқаро ташкилотлардан бири ҳисобланади. У денгизда

йўловчи ва юк ташиш соҳасида, шу жумладан денгизда сузиш хавфсизлиги ва денгизни ифлосланишдан сақлаш билан боғлиқ *халқаро ҳужжатларни* ишлаб чиқади. Ушбу ташкилот фаолияти натижасида денгизда халқаро йўналишда йўловчи ва юк ташиш масалаларини тартибга солувчи бир қанча конвенциялар имзоланди: «Денгизда инсон ҳаётини қўриқлаш тўғрисидаги халқаро Конвенция» (1974); «Денгизда йўловчи ва юк ташишнинг баъзи бир қоидаларини бир хиллаштириш тўғрисидаги халқаро Конвенция» (1967); «Денгизда йўловчи ташишнинг баъзи бир қоидаларини бир хиллаштириш тўғрисидаги халқаро Конвенция» (1981); «Денгизда ҳалокатга учраганларни кидириш ва қутқариш тўғрисидаги халқаро Конвенция» (1979); «Денгизни чиқиндилар ва бошқа материаллар билан ифлосланишининг олдини олиш тўғрисидаги Конвенция» (1972) ва б.

Агар *денгизда йўловчи ташиш круиз хусусиятига эга бўлса*, денгизда йўловчи ташиш тўғрисидаги шартномага мижозга хизмат кўрсатиш соҳасига, чунончи: овқатланиш, кўнгилочар тадбирлар, экскурсия дастурига тегишли бўлган қўшимча битимлар тузилади.

Савдо мақсадларида денгизда сузиш кодексининг бобларидан бири *кемани муайян муддатга фрахт қилиш (тайм-чартер) тўғрисидаги шартномага* бағишланади. Ушбу шартнома туристик ва бошқа мақсадларда йўловчиларни оммавий ташиш учун денгиз кемаларидан фойдаланувчи турфирмалар ва бошқа ташкилотларга қизиқарлидир.

Кемани вақтинчалик фрахт қилиш шартномасига кўра кема эгаси *белгиланган ҳақ (фрахт) эвазига* фрахт қилувчига кемани ва кема экипажи аъзоларининг хизматларини йўловчи, юк ташиш учун ёки бошқа тижорат мақсадларида муайян муддатга тақдим этиш мажбуриятини олади. Бундай шартномани расмийлаштиришда унда қуйидагилар кўрсатилиши шарт: тарафлар номи; фрахт қилиш мақсади; кема номи, унинг техник ва фойдаланиш кўрсаткичлари (юк кўтариш қобиляти, тезлиги ва б.); сузиш ҳудуди; кемани топшириш ва қайтариш

вақти ва жойи; фрахт қиймати; тайм-чартернинг амал қилиш муддати.

Бутун тайм-чартер муддати мобайнида кемани соз ҳолатда сақлаш кема эгасининг мажбурияти ҳисобланади. Фрахт қилувчи кемадан фойдаланганлик учун ҳақни ўз вақтида тўлаши шарт — одатда ҳақ муайян муддат (ярим ой, бир ой) учун олдиндан аванс тариқасида тўланади. Ҳақ тўлаш муддатларига риоя қилинмаган ҳолларда кема эгаси шартномани бекор қилиш ва кемани чақириб олишга ҳақли.

Тайм-чартер шартномасига кўра капитан ҳамда экипажнинг бошқа аъзолари кема эгасининг кемани бошқариш, ички тартиб ва экипаж таркибига оид фармойишларига бўйсунishi лозим. Кемадан тижорат мақсадларида фойдаланишга оид фармойишларни фрахт қилувчи беради. Бунда фрахт қилувчи кемадан шартномада назарда тутилмаган мақсадларда ёки битимда назарда тутилмаган сузиш ҳудудида фойдаланишга ҳақли эмас.

Савдо мақсадларида денгизда сузиш кодексида **кемани экипажсиз фрахт қилиш (бербоут-чартер) шартномаси** ҳам назарда тутилган. Кемани экипажсиз фрахт қилиш шартномасига кўра кема эгаси *белгиланган ҳақ (фрахт) эвазига* фрахт қилувчига муайян муддатга фойдаланиш ва эгалик қилишга экипаж билан комплектланмаган ва жиҳозланмаган кемани йўловчи, юк ташиш учун ёки бошқа тижорат мақсадларида тақдим этиш мажбуриятини олади. Бу ҳолда фрахт қилувчи кема экипажини мустақил равишда комплектлайди. Команда илгари мазкур кема экипажи аъзоси бўлган ёки бўлмаган шахслардан ташкил топиши мумкин. Экипажни комплектлаш усулидан қатъи назар, унинг барча аъзолари фрахт қилувчининг барча буйруқларига бўйсунishi лари шарт. Бербоут-чартер шартномасида қуйидагилар кўрсатилиши лозим: тарафларнинг номи; кема номи, класс, байроғи, техник ва фойдаланиш кўрсаткичлари; сарфлайдиган ёнилғи миқдори; сузиш ҳудуди; фрахт қилиш мақсади; кемани топшириш ва қайтариш вақти ва жойи; фрахт қиймати ҳамда шартноманинг амал қилиш

муддати.

Туризмда бербоут-чартердан кўпинча кичик елканли кемалар – яхталарда саёҳат қилишда фойдаланилади. Яхталарнинг кўплаб моделлари мавжуд бўлиб, улар катта-кичиклиги ва комфортабеллиги билан фарқ қилади. Яхта экипажсиз ижарага олинган тақдирда, кемани мустақил бошқаришни хоҳлаган ижарачи шкиперлик гувоҳномасига эга бўлиши лозим. Яхтада саёҳат қилиш учун чет эл портларига киришда виза талаб этилмайди.

2. Денгиз круиз кемаларида хизмат кўрсатиш

XX аср охирида круиз индустрияси туристик бизнеснинг энг жадал ривожланаётган секторига айланди. Маълумки, **круиз** деганда сув транспорти турларида саёҳат қилиш тушунилади. У орол қирғоғи бўйлаб экскурсия қилишни, порт шаҳарларнинг диққатга сазовор жойлари билан танишишни, шунингдек денгиз ва дарё лайнерлари бортида дам олишни ўз ичига олади.

Жаҳонда круиз компаниялари жуда кўп (100 дан ортиқ) бўлиб, уларнинг бир қисми Круиз компаниялари халқаро уюшмасига аъзодир. Круиз бизнеси соҳасидаги энг машҳур ташувчилар қаторига «Carnival Cruise Lines», «Celebrate Cruises», «Royal Caribbean International», «Princess Cruises», «Costa Cruises», «Norwegian Cruise Lines» компаниялари киради.

Круиз компаниялари, шунингдек уларнинг флоти кўрсатиладиган хизматлар тоифасига қараб (меҳмонхоналар сингари) тоифаларга ажратилади. Аксарият йирик круиз компаниялари оммавий истеъмолчига қараб мўлжал олса-да, улар кўрсатадиган хизматлар «4 — 5 юлдуз» даражасидадир. Олий тоифа («6 юлдуз») кемалар атиги тўртта бўлиб, улар «Seaborn», «Radisson Seven Seas Cruises», «Cunard Line» ва «Silversea Cruises» компанияларига тегишли. Мазкур компанияларнинг

кемалари камида 200 — 250 йўловчига мўлжалланган бўлиб, уларга хашаматли апартаментларда эксклюзив дам олиш ҳамда саёҳатчиларнинг одатлари ва хоҳиш-истакларини ҳисобга олувчи хизматлар таклиф қилинади. Бундай компанияларнинг хизматларидан кема бортида ўтказилган ҳар бир кун учун 1000 АҚШ доллари ва ундан кўпроқ ҳақ тўлашга қодир бой одамлар фойдаланади.

Оммавий туризмга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган денгиз круиз кемалари 1700 дан 2600 тагача йўловчи сиғадиган *кўп палубали улкан кемалардир*. Замонавий кемаларнинг ўртача тоннажи 75 000 т дан 100 000 т гача етади.

«Royal Caribbean International» ва «Celebrate Cruises» компанияларининг денгиз лайнерлари ўзининг қулайликлари билан ажралиб туради. «Royal Caribbean» компаниясининг денгиз флоти уч класс: Radiance, Vision ва Voyager классларига мансуб кемалардан иборат.

Radiance кемаларининг интеръери ўзининг шинамлиги билан фарқ қилади. Кўп сонли дарчалар денгиз манзараларини кузатиш имконини беради. Каюталарнинг ярмидан кўпроғи индивидуал верандага эга. Vision классига мансуб 6 кеманинг барчаси ўзига хослиги ва ташқи кўриниши билан ажралиб туради. Voyager классига кемалари бошқа круиз кемаларидан катталиги билан фарқ қилади, чунки улар катта майдонларни талаб қилувчи турли замонавий техника воситалари билан жиҳозланган.

Бугунги кунда жаҳондаги энг катта (ва қиммат) круиз лайнери 17 палубали гигант «Voyager of the Seas» ҳисобланади. 1999 йилда сувга туширилган бу кема «Royal Caribbean International» компаниясига тегишли. Унинг сув сиғими 142 000 т, бортга олиши мумкин бўлган йўловчилар сони — 2200 меҳмон ва 1180 экипаж аъзоси, ўртача тезлиги — 50 км/соат. Кеманинг ўлчамлари ҳам ақлни лол қолдиради: узунлиги — 311 м, кенглиги — 47 м, баландлиги — 70 м.

Ушбу денгиз лайнерининг ўзига хослиги шундан иборатки, унинг бортида биринчи марта қуйидагилар қурилган: конькида учиш майдончаси, альпинизм билан шуғулланиш учун девор ва ҳақиқий кўча — тўрт палуба баландликдаги ойнаванд гумбаз остида променад. Кемада ресторанлар ва барлар, дискотекалар, уч ярусли театр, тунги клублар, казино, кутубхона, кинотеатр, кўп сонли бассейнлар (жакузи билан), болалар ва катталар учун “сувтоғлар”, сауна, спорт иншоотлари (гольф майдони, роликодром, баскетбол майдончаси, узунлиги 400 м бўлган югуриш йўлаги, фитнес-студия, 900 томошабинга мўлжалланган муз майдони), табиий солярий, гўзаллик салони, массаж кабинети, вертолёт майдончаси ва ҳоказолар бор. Палубалар ўртасида ўн тўртта ойнаванд лифт ёрдамида алоқа қилинади.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, 2000 ва 2001 йилларда яна иккита шундай мегалайнер – «Explorer of the Seas» ва «Adventure of the Seas» сувга туширилди.

Денгиз круиз лайнерларининг *каюталари* майдони, интерьерининг ранг-баранглиги, қулайликлар (душ, ванна, жакузи) тўпламининг катталиги билан ажралиб туради. Бу, табиийки, уларнинг нархида ҳам акс этади. Каюталар нархи уларнинг катта-кичиклиги, ухлаш ўринлари сони ва жойлашиши (устма-уст ёки ёнма-ён), палубанинг баландлиги (одатда юқори палубадаги каюталар қуйи палубадаги каюталардан қимматроқ), палуба узунлиги бўйича жойлашган ўрни (кеманинг орқа қисми, олд қисми, ўрта қисми), балконлар, дарчалар, иллюминаторлар бор-йўқлигига боғлиқ.

Ички каюталар нисбатан арзон юради. Улар сунъий манбалар — лампалар, торшерлар, бра ёрдамида ёритилади. Каюталар турли кемаларда ҳар хил таснифланади, аммо умумий ҳолда у қуйидаги кўринишга эга бўлади: балконли «люкс» каюталар; дарчали каюталар; ички каюталар.

Круизларни амалга оширишда *мижозларнинг дам олишини таъмин*

этиш уларга хизмат кўрсатишнинг муҳим жиҳати ҳисобланади. Круиз кемаларида турли клублар (шу жумладан болалар клублари) ишлайди, машҳур рассомлар ва ҳайкалтарошларнинг кўргазмалари ўтказилади, турли томоша ва шоулар ўтказиш учун актёр ва «эстрада юлдузлари» таклиф қилинади.

Круиз компаниялари *мижозларга хизмат кўрсатиш тадбирларини мунтазам кенгайтириб боради*. Масалан, «Royal Caribbean International» компанияси ўз лайнерларида тўй ўтказиш, юбилейларни тантанали равишда нишонлашни таклиф қилади.

Круиз кемалари бортида *оилавий дам олиш* учун барча шарт-шароитлар яратилган. Кичик ёшдаги болаларга гуруҳда ёки индивидуал тарзда энага хизматлари кўрсатиш назарда тутилган. Болалар клублари ишлайди, турли ёшдаги болалар учун ҳар хил кўнгилочар тадбирлар ташкил этилган. Шунини таъкидлаб ўтиш керакки, лайнерларда баъзи бир тадбирларга ташриф буюрувчилар ёши чегараланган.

Дастурлар	Ёш чегараси
<i>Конькида учуш майдончаси</i>	Барча ёшдаги болалар
<i>Солярий</i>	16 ёш ва ундан катталар
<i>Adventure Ocean болалар клуби</i>	3-17 ёш
<i>Teatr</i>	16 ёшга тўлмаган болалар катталар кузатувида қўйилади
<i>Жакузи</i>	16 ёшга тўлмаган болалар катталар кузатувида қўйилади
<i>«Бинго» ва «Пойга» лотереяси</i>	21 ёшга тўлмаган шахслар киритилмайди
<i>Shipshape фитнес маркази</i>	16 ёш ва ундан катталар
<i>Тунги клуб/Дискотека</i>	16 ёш ва ундан катталар
<i>Барлар</i>	18 ёш ва ундан катталар (ёки катталар кузатувида)
<i>Казино</i>	18 ёш ва ундан катталар

Ҳар қандай круиз лайнери бортида саёҳат «*ҳаммаси киритилган*» принципада ташкил этилади. Кўпгина круизларга *виза олиш* талаб этилмайди. Халқаро денгиз қонунчилигида «капитан визаси» деган тушунча мавжуд бўлиб, унга асосан йўловчилар ўз паспортларини капитанга бериб қўядилар ва турли мамлакатларда қирғоқда 48—72 соатгача бўлишлари мумкин. Бунда йўловчининг хулқ-атворини кема капитани кафолатлайди. Саёҳатни бундай ташкил этиш уни анча арзонлаштиради (фақат круиз бошланаётган мамлакат визасини олиш талаб этилади).

Тўғри, круизлар бошқа саёҳат турларига қараганда анча қиммат туради. Аммо бу ерда ҳам муайян миқдор учун унинг моддий ҳолатига мос келадиган хизмат кўрсатиш шартларини танлаш имконияти мавжуд. Ҳозирда круизларнинг нархи бўйича қуйидаги таснифи қабул қилинган: эконо-класс (киши бошига бир кунда 75 — 150 АҚШ доллари); классик (100 — 200 АҚШ доллари); премиум (150-400 АҚШ доллари); люкс (700-1000 АҚШ доллари); эксклюзив (1000 АҚШ долларидан ортиқ).

Эконом-класс бўйича круизларни амалга оширишда нормал ҳаёт таъминоти учун зарур барча қулайликларга эга бўлган эски андозадаги кичик кемалардан фойдаланилади. Классик круизлар, қоида тариқасида, круиз лайнерларининг сервиси, комфорт ива дизайнига қўйиладиган барча замонавий талабларга жавоб берадиган янги ёки қайта жиҳозланган кемаларда амалга оширилади. Мазкур денгиз саёҳатлари ўртча оммавий истеъмолчи учун мўлжалланган. Премиум, люкс ва эксклюзив круизлар бой туристларга мўлжалланган бўлиб, уларга индивидуал тартибда хизмат кўрсатилади.

Кариб денгизи ҳавзаси ва Ўртаер денгизи денгиз круизлари ўтказиладиган асосий ҳудудлар ҳисобланади. Кариб денгизи ҳавзасининг афзал жиҳати шундан иборатки, бу ерда круизларни йил бўйи ўтказиш

мумкин. Кариб денгизи ҳавзаси бўйлаб ташкил этилган круизлар давомида туристлар бир неча мамлакатга ташриф буюришлари ва уларнинг диққатга сазовор жойлари билан танишишлари, ажойиб пляжларда дам олишлари, машҳур шаршара ва вулқонларни томоша қилишлари, Багама оролларидаги Яшил лагунада дельфинлар билан сузишда иштирок этишлари мумкин. Деярли ҳар бир портда уларга сув ости дунёсини батискафда ёки ласта, ниқоб ёки акваланг ёрдамида тадқиқ қилиш имконияти берилади. Ушбу ҳудуд бўйлаб круиз саёҳатларининг давомийлиги 3 кундан икки ҳафтагача; маршрутлар йўналишларга қараб таснифланади: Ғарбий Кариб, Шарқий Кариб, Жанубий Кариб, Кариб Шарқи ва Ғарби, бутун Кариб.

Ўртаер денгизи бўйлаб круизлар туристларга Европа мамлакатлари (Испания, Франция, Италия, Греция) ва Шимолий Африка мамлакатлари (Марокаш, Тунис, Миср ва б.)нинг бой маданияти ва тарихи билан танишишни таклиф қилади. Круизларнинг Европа бўйлаб маршрутлари Британия, Скандинавия ва Россия қирғоқлари яқинидаги сув йўллари ҳам қамраб олади. Денгиз круиз саёҳатларининг бошқа йўналишлари — Ҳинд океани қирғоқлари, Жануби-Шарқий Осиё, Австралия ороллари, Шимолий Америка ва Алясканинг ғарбий соҳили ҳам машҳур. Айрим круиз компаниялари тўрт ойдан ортиқ давом этадиган дунё бўйлаб саёҳатлар ташкил этади.

Сўнгги йилларда Шимолий Муз океани архипелагларига, Шимолий қутбга ва Антарктида соҳилларига ташкил этилган *музёрап кемалардаги круизлар* оммавийлаша бошлади. Сув саёҳатларининг мазкур ноанъанавий турини амалга оширишда Россиянинг «Советский Союз», «Ямал», «Профессор Мультановский», «Буйницкий», «Молчанов», Финляндиянинг «Сампо» музёрап кемалари фаол иштирок этмоқда. Мазкур кемалар Гренландия, Шпицберген, Франц-Иосиф ери, Антарктида соҳилларига рейсларни амалга оширади. Шундай турлардан бири — «Арктикага саёҳат»ни АҚШнинг «Quark Expedition»

компанияси Россиянинг «Капитан Хлебников» музёраида ташкил этган бўлиб, у қуйидаги маршрут бўйича амалга оширилади: Шпицберген — Гренландиянинг ғарбий қисми — Канада (Ризалт) — Чукотка — Шпицберген.

Музёра кемаларда саёҳат қилишга қизиқиш Германия ва АҚШ туристларида кучли. Сўнгги йилларда музёра кемаларда Япония, Австралия, Голландия ва Швейцария фуқаролари ҳам пайдо бўлди. Бундай круизларни йил бўйи амалга ошириш мумкин: қишда уларнинг асосий йўналиши — Антарктида, ёзда — Арктика денгизлари. Ушбу турлар қиймати анча баланд — 10000 АҚШ доллари ва ундан қимат туради.

Халқаро круизлар 1974 йилда Афинада қабул қилинган «Денгизда йўловчи ва юк ташиш тўғрисидаги Конвенция» қоидаларига ҳамда муайян ташувчининг қоидаларига мувофиқ амалга оширилади. Ушбу қоидаларга биноан аксарият ҳолларда 21 ёшга тўлмаган шахслар катталар кузатувисиз круизларда иштирок этишга қўйилмайди; мактаб ўқувчиларидан иборат гуруҳлардан бронлаштиришга аризалар қабул қилинмайди; круиз компаниялари соғлиғи яхши бўлмаган йўловчини лайнерга чиқаришни рад этиш ҳуқуқига эга. Шу сабабли круизга шартнома тузиш пайтида туристлар уни амалга ошириш қоидалари ва шартлари билан пухта танишиб чиқишлари лозим.

Паромларда круизлар денгиз саёҳатларининг сўнгги йилларда оммавийлашиб бораётган турларидин биридир. Умумий ҳолда паром деганда муайян қирғоқлар ўртасидаги сув тўсиқлари орқали транспорт воситалари (автомобиллар, автобуслар, темир йўл вагонлари), юклар ва йўловчиларни мунтазам ташишга мўлжалланган сузувчи қурилма (кема, сол ва ш.к.) тушунилади.

Круиз мақсадларида фойдаланиладиган замонавий паромлар фан ва техниканинг охириги ютуқлари асосида қурилган, сув устидаги шаҳарларни эсга соладиган кўп палубали кемалардир. Энг комфортабель

паром круизлари Болтиқ денгизда «Silja Line» ва «Viking Line» компаниялари томонидан амалга оширилади. Уларда мижозлар учун дискотекалар, ресторанлар, кафелар, сауналар, бассейнлар, пошлинасиз савдо дўконлари ва шу кабилар ташкил этилган.

Ушбу паромларда амалга ошириладиган туристик-экскурсия дастурлари 4 — 8 кун давом этади. Бу вақт ичида туристлар Финляндия ва Швециянинг қадимги ва навқирон шаҳарлари меъморчилиги, Скандинавия қишлоқларининг ҳаёти билан танишиш, бир қанча музейларга, Хельсинкидаги «Серена» аквапарки ва «Итакескус» савдо марказига ташриф буюриш имкониятига эга бўлади. Болалар билан саёҳат қилувчиларга «Эртаклар мамлакатига саёҳат» деган махсус дастур назарда тутилган.

Паромларга жойлашишда туристларга моддий ҳолати ҳар хил бўлган мижозларга мўлжалланган комфортабель каюталар тақдим этилади. Қоида тариқасида, каюталарда гардероб, кондиционер, душ, туалет, телевизор, фен, ички телефон, иккита каравот бўлади. Оилавий каютлар, шунингдек ногиронлар ва аллергиялар учун мўлжалланган каюталар ҳам бор.

Круиз тарзида дам олишни таклиф қилувчи ташкилотлардан ташқари, автобус турларига ҳамда автомашина олиб келиш учун сафарлар ташкил қилувчи фирмаларга, шунингдек автомобиль олиб келиб сотиш билан шуғулланувчи жисмоний шахсларга хизмат кўрсатишга ихтисослашган компаниялар ҳам мавжуд. Россияда бундай паром компаниялари орасида «ТТ-Line» (Болтиқ денгизининг ғарбий қисмида, Германия билан Швеция оралиғида ишлайди) ва «Finnlines» (Финляндия ва Германия ўртасида алоқа қилади) компаниялари машҳур.

Болтиқ денгизи минтақасида бир неча йирик ташувчиларнинг мавжудлиги улардан нафақат транспорт алоқаси учун, балки паромларда комплекс турларни ташкил этиш учун ҳам фойдаланиш имконини беради. Масалан, Хельсинкидан Травемюндгача «Finnlines» паромида,

Росток (Германия)дан Триллеборг (Швеция)гача – «ТТ-Line» паромиди ва Стокгольмдан Хельсинкигача — «Viking Line» паромиди саёҳат қилиш мумкин. Бундай автобус-паром тури 10—14 кунга мўлжалланган.

3. Дарё круиз кемаларида туристларга хизмат кўрсатиш

Дарё ва кўллар бўйлаб саёҳат ички сув системалари ривожланган мамлакатларда дам олишнинг энг оммавий усулларида биридир. Ўтган асрнинг ўрталарида туристик маршрутларда ишлашга мўлжалланган комфортабель дарё кемаларининг қурилиши денгиз круизлари жадал суръатларда ривожланишига олиб келди.

Ички сув артериялари бўйлаб амалга оширилаётган круизлар, денгиз круизларига солиштирганда, бир қанча устунликларга эга. Улар муттасил ўзгарувчи манзарани кузатиш, сафар маршрути йирик аҳоли яшайдиган пунктлар орқали ўтган ҳолда шаҳарлар меъморчилигини ўрганиш, агар саёҳат кичик манёврчан кемада амалга ошириладиган бўлса, исталган маъқул хушманзара жойда тўхташ имконини беради. Бундан ташқари, дарёлар ва кўлларда барпо этилган гидротехника иншоотлари (шлюзлар, каналлар, сув омборлари) ҳам туристлар диққатига сазовор объектлардир. Дарё круизи турист учун бир йўналишда амалга оширилиши ёки ҳалқали маршрутга эга бўлиши мумкин.

Дарё бўйлаб саёҳатларни **ё кема эгалари, ё туристик компаниялар** ташкил этиши мумкин. Масалан, Россияда Волга дарё кемачилик бошқармаси «Рихард Зорге», «Александр Свешников» теплоходларида қуйидаги круизларни амалга оширади: «Москва— Нижний Новгород— Москва» маршрути бўйича «Золотые купола России» круизи (10 кун), Углич, Мишкин, Кострома, Плёс, Муром шаҳарларида тўхтаган ҳолда; «Москва— Плёс— Москва» маршрути бўйича «Узоры Костромы» круизи (6 кун), Углич, Мишкин, Ярославль,

Кострома шаҳарларида тўхтаган ҳолда; «Москва—Углич—Москва» ва «Москва—Тверь—Москва» маршрутлари бўйлаб қисқа муддатли уч кунлик саёҳатлар. Яна бир машҳур ташувчи — Москва дарё кемачилик бошқармаси «Москва—Астрахань—Москва» (20 кун), «Москва—Санкт-Петербург—Москва» (9 ва 13 кун), «Москва—Ярославль—Москва» (5 кун), «Москва—Углич—Москва» (3 кун) круиз дастурларини таклиф қилади.

Дарё саёҳатлари ва круизлари билан шуғулланадиган туристик компаниялар ўз флотига эга бўлади ёки кемаларни уларнинг эгаларидан фрахт қилади. Кемани фрахтга беришда кема эгаси тўхташ пайтларида унга хизмат кўрсатиш, буюртмачига ёнилғи қуйилган теплоход тақдим этишга шартнома тузиши мумкин. Мазкур ҳамкорлик усули фирмаларга анча қимматга тушади. Иккинчи ҳолда оператор тўхташ жойлари билан шартнома тузиш, ёнилғи, озиқ-овқат маҳсулотлари харид қилиш ва ҳ.к. билан ўзи шуғулланади. Круизни шундай ташкил этиш туристик фирмаларга харажатларни камайтириш ва тегишинча хизматлар кўрсатиш пакетини арзонлаштириш имконини беради. Умуман олганда, йирик теплоходни фрахт қилиш баҳоси бир кунда 4000-8000 АҚШ долларини ташкил этиши мумкин.

Ички дарё круизларини ташкил этишда турфирма кема эгаси билан фрахт шартларида шартнома тузиши лозим. Шартнома тузилганидан кейин турфирма круиз рейсларига йўлланмалар сотиш ҳуқуқига эга бўлади.

Кемаларни ижарага олиш шартномасида қуйидаги маълумотлар кўрсатилади:

- кемалар сони ва номи;
- улардаги ўринлар миқдори (тоифалар бўйича);
- круизларнинг маршрутлари ва уларнинг муддатлари;
- ҳар бир кема учун бир рейс айланишида зарур чойшаб ва ёстиқ жилдлари сони ва уларнинг қиймати;

- ҳар бир рейс айланмасига чипталар қиймати ва шартнома бўйича тўланадиган ҳақнинг умумий суммаси;

- тарафларнинг жавобгарлиги.

Туристларни ташиш учун ҳақ рейс бошланишидан кечи билан 15 кун олдин амалга оширилиши лозим.

Транспорт воситасини ижарага олиш шартномасидан ташқари, турфирма яна қуйидаги шартномаларни тузиши зарур: ресторан хизмати бошқармаси билан туристларни овқатлантиришга; қабул қилувчи ташкилотлар билан экскурсия хизматлари кўрсатишга; кинопрокат ёки видеопрокат корхоналари билан теплоходларнинг кинозалларида намойиш этиш учун фильмларнинг кино- ёки видеонусхаларини олишга; кутубхоналар билан рейсларни китоблар билан таъминлашга; мусиқа жамоалари, артистлар, лекторлар ва шу кабилар билан шартномалар.

Круиз кемаларида сафар қилаётган йўловчиларга нисбатан, махсус қоидаларда назарда тутилмаган барча ҳолларда одатдаги йўловчилар учун белгиланган йўловчи, қўл юки ва багаж ташишнинг барча қоидалари амал қилади. Круиз кемасига йўловчиларни рўйхатга олиш кема жўнашидан икки соат олдин бошланади.

Рейс бошида кема капитани, круиз раҳбари, ресторан директори ва кема врачлари туристлар билан суҳбат ўтказади. Суҳбатда улар сафар мақсади ва шартларини, кемада, қирғоқда ҳамда дарёда чўмилиш пайтида ўзини тутиш қоидаларини баён этади.

Йўлда тўхтаганда ва қирғоққа тушганда туристнинг ёнида кемага қайтишда вахтада турган денгизчига кўрсатиш учун турист дафтарчаси ёки йўлланма корешоғи бўлиши лозим. Қирғоққа тушган барча йўловчилар теплоходга белгиланган вақтда қайтиб келишлари зарур, чунки турист кечикканлиги учун рейсни кечиктиришга йўл қўйилмайди.

Саёҳат чоғида теплоход бортида туристларга ҳар хил — пуллик ва бепул хизматлар кўрсатилади. Бепул хизматларга, қоида тариқасида, қуйидагилар киради: бассейндан, кинозалдан, кутубхонадан

фойдаланиш, теледастурлар намоиши салонида телевизор томоша қилиш, тез тиббий ёрдам олиш. Пуллик хизматларга қуйидагилар киради: бардан, буфетдан, киосклардан товарлар харид қилиш, сартарошхона, буюмларни сақлаш камераси хизматларидан фойдаланиш.

Хорижий дарё круизлари йирик дарёлар ва кўп сонли кўллар мавжуд бўлган, шунингдек каналлар системаси ривожланган мамлакатларда кенг тарқалган. Ғарбий Европа давлатларида Днепр, Луар, Рейн, Рона, Сена, Эльба дарёлари бўйлаб круизлар айниқса машҳур. Бундан ташқари, ғарб мамлакатларида дарё бўйлаб сайр қилиш учун моторли қайиқлар ҳам ижарага берилади. Уларни йўловчи лицензиясиз ҳам бошқариши мумкин, чунки бу қайиқларни бошқариш бўйича йўл-йўриқ кўрсатиш тадбири атиги 45 минут вақтни эгаллайди.

Одатда кемачалар (қайиқлар) тезлиги соатига 15 км дан ошмайди. Бу табиат ёки шаҳар манзараси билан яхши танишиш имконини беради. Африкада Нил дарёси бўйлаб, Жанубий Америкада — Амазонка бўйлаб, Шимолий Америкада — каналлар системаси билан ўзаро боғланган Буюк Кўллар бўйлаб круизлар машҳур.

4. Яхтинг ҳамда сувда дам олишнинг бошқа турлари

Денгиз индустрияси уюшмалари халқаро кенгаши (ICOMIA) берган статистика маълумотлари ҳар йили 750 мингдан ортиқ сайр кемалари ишлаб чиқарилишини кўрсатади. Бу кемаларнинг ярми АҚШда ишлаб чиқарилади. Канада 100 мингта, Франция – 40 мингта шундай кемалар ишлаб чиқаради. ICOMIA маълумотларига кўра, жаҳонда 20 млн.га яқин шундай кемалар мавжуд бўлиб, уларнинг 17 млн. – ички сув хавзаларида ва денгизларда фойдаланиладиган моторли қайиқлар, 3 млн. – елканли кемалардир.

Кичик кемаларда саёҳат таклиф қилувчи йирик операторлар

орасида Англиянинг "Sunsail", "Sovereign", "Sailing Holldays" фирмаларини, Голландиянинг ОСС компаниясини, Грециянинг "Одиссей" ва "Космос" фирмаларини қайд этиш мумкин. Туризм мазкур турининг географияси жуда ранг-барангдир. Ўз жозибадорлиги ва сузишнинг хавфсизлигига кўра биринчи ўринни Греция ороллари хавзаси эгаллайди. Кейинги ўринларда Кариб денгизи ва Тайланд хавзаси туради. Аксарият компаниялар кемаларни профессионал экипаж билан бирга фрахтга беради, аммо сузиш воситасини бошқариш ҳукуқини берувчи гувоҳномага эга турист кемани экипажсиз фрахт қилиши ҳам мумкин.

Ушбу дам олиш турининг афзаллиги шундаки, турист ҳаракат маршрути ва графигини мустақил танлаши мумкин.

6-10 йўловчига мўлжалланган ўртача катталиқдаги яхта бир неча каютадан ва кают-компаниядан ташкил топади. Бундай яхталар ҳожатхона, душ, овқат тайёрлаш учун плита, ювиниш жойи, диванлар, шкафлар ва ҳоказолар билан жиҳозланади. Яхтани экипаж билан фрахт қилиш нархлари ҳар хил. Масалан, Туркияда фрахт бир ҳафтада киши бошига 120 доллар туриши мумкин (Европадан авиаташув нархини ҳам қўшганда). "Mooring's" халқаро компаниясида саккиз кишига яхтани экипажи билан фрахт қилиш бир ҳафтада 5000 доллар туради (авиачипталар нархисиз).

Хулоса

Денгиз ва дарё круизлари бугунги кунда туристик бозорнинг муҳим сегменти ҳисобланади. Сўнгги йилларда туристлардан ташқари уларнинг автомобилларини ҳам ташийдиган денгиз паромларига қизиқиш кучайди.

Круиз ва паром келмаларида чипта нархлари, тарифлар ва хизмат кўрсатиш класслари кеманинг катта-кичиклигига, уларда яратилган

шароитга, хизмат кўрсатиш даражаси ва стандартларига, каюталар классига боғлиқ бўлади. 1974 йилда Афинада қабул қилинган «Денгизда йўловчи ва юк ташиш тўғрисидаги Конвенция» қоидалари асосий тартибга солувчи халқаро ҳужжат ҳисобланади. Кариб денгизи ҳавзаси, Ўртаер денгизи, АҚШнинг Ғарбий соҳили, Шимолий Европа ва Осиё денгиз круизлари ишқибозлари орасида машҳур бўлиб қолмоқда. Туристларнинг ўсиб бораётган талабларини қондириш мақсадида круиз компаниялари Япония, Австралия ва Янги Зеландиядаги янги денгиз ҳудудларини ўзлаштиришга кўпроқ эътибор бера бошладилар.

Назорат саволлари:

1. Денгиз транспортига йўловчи ва юк ташишнинг қандай ҳуқуқий асослари мавжуд?
2. Замонавий сув транспорти нима?
3. Халқаро денгиз алоқалари нима?
4. Бербоут-чартерларга тавсиф беринг.
5. Денгиз круиз кемаларида турисларга хизмат кўрсатишнинг ташкил этилиши.

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

8-мавзу. ТУРИСТЛАРНИ ҲАЙВОНЛАРДА ТАШИШ

Режа:

- 1. Туристларни итларда ташиш.**
- 2. Туёқли ҳайвонларда йўловчи ташишнинг экзотик турлари.**
- 3. Фил – туристлар учун энг томошабон ҳайвон.**
- 4. МДҲ ва жаҳоннинг ҳайвонот боғлари.**

1. Туристларни итларда ташиш

Ит ёввойи бўридан тарқалган бўлиб, инсон уни қўлга ўргатган. Итдан кўриқлаш, пода боқиш, ов қилиш, йўловчи ва юк ташиш мақсадларида фойдаланилади. Шимолда итлар чана тортади. Бир чанага 10-20 ит қўшилади. Шу ҳолатда итлар қорли ҳудудлар бўйлаб анча оғир (200 кг гача ва ундан ортиқ) юкларни чанада ташишга қодир. Чекка Шимолда йўллар бўлмаган шароитларда итлар қўшилган чана қорли ҳудудлар бўйлаб ҳаракатланишнинг бирдан-бир мавжуд усулидир. Аляска бўйлаб ит қўшилган каналарда саёҳат қилиш Жек Лондон асарларида тавсиф этилган. Итлар саёҳатчиларга Жанубий ва Шимолий кутбни забт этишга кўмаклашган. Бундай саёҳатларни ташкил этишда ўз юкидан ташқари итларга озиқни ҳам режалаштириш зарур. Бу ҳам чанада маълум жойни эгаллайди ва юк бўлади.

Бугунги кунда қорли ҳудудлар бўйлаб ит қўшилган чанада саёҳат қилиш экзотика ҳисобланади. Экстремал туризм гуруҳлари учун кўп кунлик саёҳатлар ташкил этилади. Кутбга яқин жойларда, масалан, Финляндия, Норвегия, Канада ва Аляскадаги туристик марказларда туристлар учун кўнгилочар тадбирлар уюштирилади. Маҳаллий аҳоли туристлар учун ташкил этадиган миллий байрамларда ва кўрғазмали намоишларда ит қўшилган каналардан фаол фойдаланилади. Ит қўшилган каналарда сафари — Финляндиянинг қишки курортларида,

айниқса, Лапландияда туристлар учун ўтказиладиган кўнгилочар тадбирларнинг муҳим тури. Бу ерда туристларга итларни чанага қўшиш, ит қўшилган чанани бошқариш ўргатилади. Ҳар хил узунликдаги манзилни ит қўшилган чанада босиб ўтиш ёки хатто 300-400 км га саёҳат қилиш кўзда тутилган турлар ҳам бор. Сафар охирида туристларга (табiiйки, маълум ҳақ эвазига) ит қўшилган чана ҳайдовчи сертификати берилади.

Итлардан саёҳатларда ов қилиш ва қўриқлаш мақсадларида ҳам фаол фойдаланилади. Итларнинг декоратив зотлари ҳам мавжуд. Кўнгилочар тадбирлар қаторида ит пойгалари ўтказилади. Миллий ва халқаро ит кўргазмалари ҳам муҳим кўнгилочар тадбир ҳисобланади. Мазкур тадбирга ташриф буюрган томошабинларга хизмат кўрсатишдан ташқари, туристик ташкилотлар зиммасига иштирокчи-туристлар ва уларнинг итларига хизмат кўрсатиш мажбурияти ҳам тушади. Баъзан пулдор туристлар саёҳатга ўз итлари билан бирга чиқади. Меҳмонхоналарда мижозларнинг итларини сақлаш учун махсус жойларни ҳамда уларни ташиш шартларини кўзда тутиш саёҳатлар ташкил этишда муҳим аҳамиятга эга.

Кўрларни етаклаб бориш, фавқулодда ҳоллар (зилзила, кўчки тушиши, авария ва ҳ.к.)да ва қутқариш тадбирларида одамларни қидириш итларнинг муҳим функцияларидан бири ҳисобланади. Механик транспорт воситаларидан фойдаланишда итларни ташиш масаласи кўндаланг бўлади, уларни транспортда (масалан, темир йўлда, самолётда ва шу кабиларда) ташишнинг махсус қоидалари, тарифлари ва усуллари ишлаб чиқилади.

2. Туёқли ҳайвонларда йўловчи ташишнинг экзотик турлари

Туёқлилар туркуми вакиллари — буғу, эшак, хачир, от, хўкиз, қўтос ва туядан инсон қадим замонлардан бери юкларни ва саёҳатчиларни

ташиш учун ҳам, турли юк ортилган араваларни тортиш учун ҳам фойдаланиб келади.

От

От саёхатлар учун ва ҳарбий мақсадларда, юк ташишда, арава тортишда, қишлоқ хўжалигида фойдаланиладиган инсоннинг энг яқин ёрдамчиларидан биридир. Ўрта Осиёда ва Европанинг жануби-шарқий қисмида хонаки отлар милоддан аввалги 3-мингйилликдан маълум эди. Отлар кўп асрлар мобайнида асосий транспорт воситаси, қишлоқ хўжалигининг асосий иш ҳайвони эди. Шунингдек армия учун ҳам жуда кўп от талаб қилинарди.

Дунёдаги барча мамлакатларда 250 дан зиёд от зотлари мавжуд. Шундан 50 дан ортиқроғи МДХ мамлакатларида ва 8 таси Ўзбекистон ҳудудида урчитилади. Ҳозирги замон отлари бир-биридан тана тузилиши билан фарқ қилади. Шулар жумласига эгарлаб салт миниладиган отлар; салт миниладиган, аравага ёки чанага қўшиладиган йўртоқи от зотлари; оғир юкларни тортадиган юкчи отлар киради. Қишлоқ хўжалигида механизациялашнинг ривожланиши билан от боқиладиган кўпчилик мамлакатларда XX аср ўрталаридан бошлаб отнинг от спорти, туризм, гўшт ва қимиз олиш учун мўлжалланган зотлари етиштирилмоқда.

Пони — кичкина от, болалар учун айниқса қизиқарли, болалар парклари томошалари тизимида кенг қўлланилади. Махсус етиштирилади. Жанубий қутбни забт этишда Скотт экспедицияга бир нечта чидамли пони олиб кетган.

От етиштириш хўжалик тармоғига айланган. Эрон, Ҳиндистон ва бошқа мамлакатларда йўртоқи отларнинг махсус зотлари етиштирилган. Европада рицарлар учун кучли от зотлари етиштирилган, оғир юк тортадиган ва қишлоқ хўжалиги учун мўлжалланган от зотлари пайдо бўлган. Отлардан ҳарбий мақсадларда ҳам кенг фойдаланилган.

Подшолар ва зодагонларни ҳамда уларнинг оила аъзоларини ташиш учун махсус кареталар ва аравалар ясалган, уларнинг кузови шундай ясатилганки, мутахассислар ўзига хос санъат асари деб эътироф этилган. Сақланиб қолган экипажларнинг аксарияти Лиссабон (Португалия)даги кареталар музейи коллекциясида жамланган. Ҳатто Иккинчи жаҳон урушида ҳам қўшинлар таркибида махсус отлик полклар бўлган. Отлар парадларда ва томошаларда иштирок этади, айрим мамлакатларда оммавий тадбирларни тартибга солиш учун отлик полициядан кенг фойдаланилади.

Туризмда отлар алоҳида ўрин тутади. Отлик турлар — саёхатнинг ўзига хос тури. Шаҳарлик туристлар учун от экзотик транспорт воситаси ҳисобланади. Отлар туристларга узоқ масофаларга, табиатнинг техник транспорт турларида бориб бўлмайдиган жойларига сафар қилиш учун имконият яратади. Туристлар от миниб борадилар, қолган отларга сафар анжомлари ортиради.

Отлик туризм — экологик туризмнинг ажралмас қисми. «Буюк ипак йўли» маршрутининг аксарият қисмини айнан отлик турлар ташкил этади. Отлик туризмни ташкил этиш учун тегишли база, эгарлаб салт миниб учун тайёрланган отлар, эгар-жабдуқ ва бошқа анжомлар, инструкторлар мактаби, туристларга от миниб ва отларни парвариш қилишни ўргатадиган методлар, махсус ишлаб чиқилган маршрутлар, отлар учун ем тайёрлаш зарур. Туристлар хавфсизлигини таъминлаш учун тегишли норматив база ҳам керак. Одатда отликнинг оғирлиги чегараланади – у 90 кг дан ошмаслиги лозим. От минибни ўргатадиган махсус мактаблар – carriage driving school ташкил этилади. От минибни ўрганишнинг тўлиқ курси бир ёки икки ҳафта давом этади. От минибни хавфсиз машғулот деб бўлмайди, чунки отдан йиқилиш отлик учун жиддий оқибатларга олиб келиши мумкин.

Отлик туристик маршрутлардан ташқари отлардан миллий паркларда, меҳмонхоналар яқинидаги махсус ҳудудларда, клубларда ҳам

фаол фойдаланилади. От билан муомала қилиш инсоннинг ҳолатига, унинг руҳиятига ижобий таъсир кўрсатади деб ҳисобланади.

Россияда майда хайвонлар (куён, тулки)га ит билан ов қилиш анъанаси тикланмоқда. Бунда овчилар ва уларни кузатиб бораётган шахслар отларда ҳаракатланадилар. Россияда от қўшилган аравалар, чаналарда учиш билан боғлиқ миллий байрамлар, тадбирлар ҳам туристлар учун қизиқарлидир. Шаҳарларда ва туристик марказларда, масалан, Санкт-Петербургда туристларга қадимги отлиқ экипажлар, бричкалар, коляскалар ва кареталарда шаҳар бўйлаб сайр қилиш таклиф этилади. Болалар учун понида сайр қилиш, эгарда ўтириб кўриш, бирга суратга тушиш ва ҳатто давра бўйлаб бир неча метрга сайр қилиш йўлга қўйилган. Венгрияда туристларга лўлилар аравасида сайр қилиш таклиф этилади.

Отларнинг тезюрар зотлари – horse racing учун ташкил этиладиган спорт мусобақалари — ипподромлардаги пойгалар жуда кўп томошабинларни ўзига жалб қилади. Зотли отларни урчитиш ва етиштириш учун махсус от заводлари ташкил этилган. Пойга учун мўлжалланган яхши зотли от бир миллион АҚШ долларида ҳам қимматроқ туради.

Бугунги кунда мусобақаларнинг тўрт тури маълум: Thoroughbred race, Quarter-Horse Racing, Harness Racing, Steeplechase.

Thoroughbred race — 3-4 яшар (баъзан – 10 яшар) зотли отларнинг чим ётқизилган йўлақлар бўйлаб 1,6 км га пойгаси. Айрим ҳолларда пойга узунроқ масофага – 4 км, 2,4 км га ҳам ўтказилади. и менее. АҚШда энг машҳур пойгалар — The Belmont Stakes (1867), The Kentucky Derby (1875), The Preakness Stakes (1873) — Triple Crown. Англияда – Қирол олтин кубоги England's Gold Cup at the Royal Ascot (1807), The Derby at Epsom Downs (1780), Францияда Prix de l'Arc de Triomphe (1920). Пойгалар номи унда иштирок этадиган отларнинг зотига боғлиқ. Буюк Британияда бешта Derby маркази машҳур: The

Oaks, The One Thousand Guineas, The Saint Leger, The Two Thousand Guineas. Derby пойгаси 1780 йилда ташкил этилган эди. Пойга кўрлаб томошабинларни жалб қилувчи қизиқарли томоша бўлиб чиқди. Пойгада тотализатор ҳам ташкил этилди. Тадбир Англияда нафақат киборлар доирасида, балки оддий халқ орасида ҳам оммавийлашиб кетди. Кейинчалик бошқа шунга ўхшаш от мусобақалари ҳам “Дерби” деб атала бошланди.

Quarter-Horse Racing — тўғри йўлак бўйлаб 200–600 м масофага пойга. Бунда бирваракай 100 тагача йўлакдан старт берилиши мумкин. Пойганинг мазкур тури АҚШда жуда машҳур. Бу ерда у биринчи марта Jamestown шаҳарчасида 1607 йилда ташкил этилган эди.

Harness Racing — ипподромнинг овал трассаси бўйлаб енгил коляскалар sulkies га қўшилган отлар пойгаси (коляска оғирлиги 11 кг га яқин). Масофа аксарият ҳолларда 1,6 км (бир миля). Қадимда араваларда ўтказилган пойгаларнинг замонавий шакли.

Steeplechase — 3 – 10 яшар отларда давра бўйлаб 7,180 км гача масофага пойга. Бунда отлар турли тўсиқлардан ошиб ўтиши лозим. Тўсиқлар миқдори ва тури ҳар хил. Пойгада 66 тагача отлиқ иштирок этиши мумкин.

От човгон — поло ҳам машҳур. Туристлар учун отлиқлар санъатини намойиш этувчи томошалар ташкил этилади. Отда юриш, “жигитовка” усуллари, ҳар хил мураккаб трюклар, отда ўтириб камондан ўқ узиш, группавий мусобақалар ва кураш намойиш этилади. Испанияда отлиқ рицарларнинг кўргазмали чиқишлари ташкил этилади.

Эшак

Хонаки эшак инсон хўжалигида отдан олдин пайдо бўлган. Ёввойи эшакни қўлга ўргатиш Мисрда ва Эфиопияда юқори неолит даврида — милoddан аввалги 5-мингйилликда юз берган. Миср, Месопотамия ва Осиёда эшакдан юк ташиш учун фойдаланилган. Эшак асосий транспорт

воситаси ҳисобланган. Эшаклардан Миср эҳромларини куришда фойдаланилганлиги маълум. Эшаклар Ўрта Осиё, Жанубий Европа, Греция, Италия ва Францияга ҳам қадим замонларда олиб келинган. Кучли, бақувват ва чидамли эшак зотлари етиштирилган. Эронда эшакнинг хомад, Испанияда каталон, Ўрта Осиёда бухоро зотлари маълум.

Эшаклар совуққа ва сурункали ёмғирга чидамсиз, шу боис улар иссиқ ва қуруқ иқлимли мамлакатларда кенг тарқалган. Эшак отга қараганда бир қанча устун жиҳатларга эга. У чидамли, ем танламайди, касалликларга таъсирчан эмас, узоқ яшайди. Йўловчи ва юк ташиш воситаси сифатида эшак ҳозиргача ўз аҳамиятини йўқотгани йўқ. Инжилдан маълумки, Марьям Назаретдан Вифлеемга эшакда келган.

Хўтиклардан болалар боғлари ва майдончаларида, туристик экскурсияларда аттракцион сифатида фойдаланилади. Томас Кук Шарққа илк саёҳатларини ташкил этишда эшаклардан фойдаланган эди.

Хачир

Хачир — эшак ва отни чатиштиришдан олинган ҳайвон (дурагай). Хачир ҳам инсонга қадимдан маълум. Уни ўз даврида Гомер ҳам тавсифлаган эди. Хачир эшакка қараганда кучлироқ, йирикроқ ва ишчанроқ ҳайвон. Хачир, отдан фарқли ўлароқ, ем танламайди ва унга қараганда ювошроқ. Экспедиция ва саёҳатларни ташкил этишда хачирлардан юк ташувчи ҳайвон сифатида фаол фойдаланилади. Хачир етиштириш илгари Франция, Грецияда ва Жанубий Европанинг бошқа мамлакатларида кенг тарқалган эди

Шимол бугиси – карибу

Шимол бугисидан кутбга яқин ҳудудларда чанага қўшиб йўловчи ва юк ташишда маҳаллий аҳоли томонидан ҳамда экспедиция ва саёҳатлар ташкил этишда фаол фойдаланилади. Маҳаллий аҳоли бугичилик билан

шуғулланади. Буғи подалари уларни гўшт ва тери билан таъминлайди. Буғилар чана (нарта)ни нафақат қор бўйлаб, балки тундра ўтлоқлари бўйлаб ҳам яхши тортади. Буғи — шимол халқлари ҳаётининг ажралмас таркибий қисми. Лапландияда (Финляндия) подаларда 200 мингдан ортиқ буғи боқилади.

Буғидан кўнгилочар тадбирларда ҳам кенг фойдаланилади. Машҳур фин Санта-Клауси туристлар билан учрашувга албатта буғи қўшилган чанада келади. Айни ҳолда буғи машҳур ва эътиборни тортувчи разм бўлиб хизмат қилади. Санта-Клаус болаларга буғиларни силаш, уларга ем бериш, имконини беради, болаларни чанада сайр қилдиради. Чанада катталар ҳам сайр қилади, айримлар қўшимча ҳақ эвазига қисқа курсдан ўтиб, махсус сертификат — «буғи қўшилган чана ҳайдовчиси (подачи) гувоҳномаси»ни олади. Шимолий минтақада ўтказиладиган фестиваллар ва байрамларда буғи қўшилган чаналарда муосбақа ва пойгалар ташкил этилади.

Буғи қўшилган чаналарда саёҳат туристик маҳсулотнинг алоҳида тури ҳисобланади. Кўп кунлик (4—7 кун) ва анча узоқ (400 км гача) масофага уюштириладиган саёҳатларнинг вариантлари мавжуд. Туристлар тегишли кийим-кечак ва анжомлар билан таъминланади, туристик гуруҳларни тажрибали инструкторлар кузатиб боради. Синовдан ўтган маршрутлар қўлланилади. Йўлда дам олиш ва тунаш учун махсус жиҳозланган жойлар бор. Маршрут хушманзара ҳудудлар бўйлаб ўтади ва туристларда ўчмас таассурот қолдиради.

Ҳўкиз ва қўтос

Ҳўкиз — энг йирик шохли ҳайвонлардан бири. Унинг ҳар хил турлари ер куррасининг барча минтақаларида тарқалган. Энг йириги — ҳинд қўтоси. У милоддан аввалги 3-мингйиллик хонакилаштирилган. Ундан тортувчи куч сифатида (асосан қишлоқ хўжалигида) фойдаланилади. Дастлаб ҳўкиздан худоларга қурбонлик келтириш учун

фойдаланилган. Кейинчалик хўкиз қўшга тортилиб, қишлоқ хўжалигида қўлланила бошланган. Хўкиздан экспедиция ва саёҳатларда арава тортиш учун фойдаланилган. Бугунги кунда бу соф экзотика, аммо Америка қитъасини ўзлаштириш даврида бу юк ва одам ташишининг энг кенг тарқалган усули бўлган. Америка Ғарбини ўзлаштиришда хўкизлар ғилдиракларининг диаметри 3,5 м гача бўлган усти ёпик араваларга қўшилган. Бундай аравалар 4 т гача оғирликдаги одамлар ва юкларни кўтарган ва prairie schooner – «прерия кемаси» деб аталган. Улкан ғилдиракли арваларни тортишга фақат жуфт-жуфт бўлиб қўшилган бир неча хўкизнинг қурби етган.

Хўкизлар ёки буқалар иштирокидаги кўнгилочар тадбирлар орасида Испания ёки Мексика корридасини қайд этиш мумкин (Мексика корридаси Испания корридасидан шу билан фарқ қиладики, унда буқалар ўлдирилмайди).

Қўтос хўкизлар оиласига мансуб бўлса-да, бу туркумда алоҳида ўрин эгаллайди. Қўтос – жуда йирик ҳайвон. Унинг йирик вакиллари оғирлиги 1 тоннага етади, баландлиги – 2 м. Қўтос баланд тоғ ҳудудларида яшашга мослашган, совуққа чидамли ҳайвон. Асосан Тибетда яшайди, аммо илгари Саян ва Олтой тоғларида ҳам учраган. Одамлар қўтосни милоддан аввалги биринчи мингйилликдаёқ хонакилаштирган. Қўтос баланд тоғ ҳудудларида юк ташиш учун жуда қулай, баъзан одам ташиш учун ҳам қўлланилади. Сут, юнг ва гўшт беради. Хонаки сигирлар билан осон қўшилади. Олинган зот хайник деб аталади ва қўш тортиш учун қўлланилади. Мўғулистон ва Тибетда қўтосдан туристларни ташишда туя билан бир қаторда, аммо кўпинча баланд тоғ ҳудудларида ва совуқ жойларда фойдаланилади.

Туя

Ушбу оилага туя ва лама (Америка ўркачсиз туяси) киради. Туя — сахро кемаси. Икки ўркачли (Гоби сахроси, Мўғулистон, Ўрта Осиё) ва

бир ўрқачли (Арабистон, Шимолий Африка) туялар маълум. Икки ўрқачли туя Ўрта Осиёда милоддан аввалги 1-мингйилликда хонакилаштирилган. Бир ўрқачли туяни инсон милоддан 5600 йил олдин хонакилаштирган. Мисрда юк ортилган бир ўрқачли туя – дромадер хайкалчаси топилган бўлиб, унинг ёши тахминан кўрсатилган даврга тенг. Геродот ўз қайдларида туялардан ҳарбий мақсадларда ва саёҳат мақсадларида фойдаланганлиги ҳақида жуда кўп ёзган.

Инсон хонакилаштирган бу ювош ҳайвондан қадим замонлардан то ҳозирга қадар сахро ҳудудида одам ва юк ташиш, шунингдек саёҳат қилиш учун кенг фойдаланилади. Туя ўн кунгача сувсиз яшаши ва кунига 80 км йўл босиши, тезлиги соатига 23 км га етиши мумкин. Туя кўп оғир ёки одамни ташишга қодир. Карвон таркибида ҳар куни 25-30 км йўл босади. Шарқ кўчманчи халқлари учун туя муҳим транспорт воситаси ҳисобланади, сут, гўшт ва юнг беради. Шарқ мамлакатларида ва Ҳиндистонда мунтазам армияда ва чегара қўшинларида қўлланилади, ҳарбий парадларнинг доимий иштирокчиси.

Туя аксарият туристлар учун экзотик ҳайвон ҳисобланади. Европаликлар Хеопс эҳроми ёки бошқа диққатга сазовор жой фониди туяда суратга тушишни ёқтиради. Мисрда, Бирлашган Араб Амирликларида, Тунис ва Марокашда, ҳатто Исроилда сахро бўйлаб туяда сафар қилиш туристлар орасида машҳур. Мазкур сафар тури кум барханлари бўйлаб замонавий жипларда сайр қилишга қараганда оммавийроқ. Туя – сахро ва чўлларда юк ва йўловчи ташиш учун асосий восита. Кўп минг километрли «Буюк ипак йўли» (The Silk Road) туристик маршрутида туяларда катта босқичлар ва ўтишлар кўзда тутилган.

Махсус пойга туялари ҳам етиштирилади. Бирлашган Араб Амирликларида туя пойгаси уюштирилади. Маълум бўлишича, бу кўпол ва йирик ҳайвон анча тез югуради. Туя пойгаси ҳам туристлар учун кам учрайдиган экзотика ва ажойиб томоша ҳисобланади. Мазкур

пойгаларда ҳам тотализатор ўтказилади. Туя пойгасини йўл ёқасида туриб ҳам томоша қилиш мумкин. Маҳаллий аҳоли шоссе бўйлаб ўтаётган автомашиналар билан пойга туялари мусобақасини уюштиради.

Туристлар учун яна бир кам учрайдиган кўнгилочар тадбир — туялар жанги. Бу томошага Туркия жанубида, хусусан, Анталия курорти ҳудудида дуч келиш мумкин. Фақат ёши катта эркак туялар ва фақат февралда жангга солинади. Улар махсус танлаб олинади ва тайёрланади, чиройли ёпқич ва попуқлар билан безалиб, даврага олиб чиқилади. Турклар учун бу севимли миллий кўнгилочар тадбирлардан бири. Туристлар уни кам кўради, чунки февраль ойи бу ерда туристик мавсум эмас. Аммо ишқибоз туристлар Туркияга шу бетакрор томошани кўришга февраль ойида махсус ташриф буюришади. Шунинг таъкидлаб ўтиш керакки, ҳар қандай ҳайвон жанглари бутун маърифатли дунё, шу жумладан Европада ҳам қаттиқ қораланади. Шу сабабли Европанинг ҳайвонларни ҳимоя қилиш ташкилотлари билан низолашишни хоҳламаган турклар туя жанглари халқаро туристик бозорда ҳам реклама қилмасликни маъқул кўрадилар.

Жанубий Америка ламаси — туяга қараганда кичикроқ ҳайвон. Лама катта ёшдаги одамни кўтара олмайди. Аммо эркак ламалар ювош, бақувват, совуққа чидамли бўлиб, улардан баланд тоғ ҳудудида 50 кг гача оғирликдаги юкларни ташиш учун фойдаланилади. Шу юк билан лама кунига 25 км гача йўл босишга қодир.

3. Фил – туристлар учун энг томошабон ҳайвон

Фил — қуруқликдаги энг йирик ва кучли ҳайвон. Бугунги кунда филлар фақат Африкада ва Ҳиндистон минтақасида (шунингдек Камбожа, Бирма, Шри-Ланка, Таиландда) яшайди. Бошқа минтақаларда филларни фақат ҳайвонот боғида ва циркда кўриш мумкин.

Африка фили энг йирик фил. Ҳиндистон фили ундан биров

кичикроқ. Африка фили эркак жинсига мансуб вакиллариининг оғирлиги 7,5 тоннага, баландлиги эса – 4 м га етади. Фил йирик ва қўпол ҳайвон эканлигига қарамай, анча серҳаракатдир. У тез юриш, сувда сузиш, қияликларга кўтарилишга қодир. Одатда фил шошмасдан, деярли овозсиз ҳаракатланади. Фил орқа оёқларини олдинги оёқлари изига аниқ қўйган ҳолда ҳаракатланади. Тезлиги анча баланд — соатига 25 км гача етиши мумкин. Аммо шарт-шароит мавжуд бўлган ёки хавф туғилган ҳолларда филнинг югуриш тезлиги соатига 40 км га етиши ҳам мумкин.

Африка фили Саҳрои кабирдан жануброқдаги ҳудудларда, асосан миллий паркларда ва резервацияларда яшайди. Фил пода-пода бўлиб яшайдиган ҳайвон. Одатда бир подада 9-10 фил бўлади. Бугунги кунда Африкада ҳайвонларни қўриқлаш тизими ва миллий паркларнинг ташкил этилиши шарофати билан 250 мингга яқин фил яшайди. Филлар миқдорини тартибга солиш мақсадида ҳар йили 5000 тагача фил отиб ўлдирилади. Фил кузатиш ва ов (фотов ҳамда лицензияга кўра қуролли ов) объекти сифатида туристларни қизиқтиради. Зимбабведа Виктория шаршарасидаги миллий паркда туристларга Африка филларида сафар таклиф қилинади. Бу қайиқлар, ҳаво кемалари ва вертолётлардаги экскурсия ва сайрларни, рафтинг ва банги-жампинг каби кўнгилочар тадбирларни, темир йўл бўйлаб ва пиёда экскурсияларни оқилона тарзда тўлдиради.

Ҳиндистон фили қўлга осон ўрганади, у юк ва одамларни ташишга қодир. Инсон қадимдан филни қўлга ўргатиб келади. Қадимда филлардан оғир ишларда, маросимларда ва урушда фойдаланилган. Ганнибал ўзининг Римга юришини айнан Африка филларида амалга оширган. Бугунги кунда Африка филлари қўлга яхши ўрганмайди, аммо бу йўналишда ишлар олиб борилмоқда.

Ҳиндистон минтақасидаги аксарият мамлакатларда филдан инсон ёрдамчиси сифатида фаол фойдаланилади. Филларни қўлга ўргатиш учун махсус мактаблар ташкил этилган. Филдан ўрмонда дарахтларни

ағдариш, оғир (350 кг гача) юкларни ва одамларни ташиш учун фойдаланилади. Туристик маҳсулотлар орасида фил аттракциялар тизимида муҳим ўрин эгаллайди. Филда сафари — туристлар учун бетакрор ва қизиқарли экскурсия. Фил елкасига ўрнатилган махсус ўриндикқа тўрттагача турист ва ҳайдовчи жойлашиши мумкин. Экскурсия экзотик чангалзорлар бўйлаб амалга оширилади. Туристлар эътиборини тортиш учун туристик маҳсулотнинг реклама проспектларида ва ҳатто телевизион реклама роликларида туристик фирмаларнинг раҳбарлари ўзлари филларда ўтириб суратга тушадилар. Шри-Ланкада филлар майдароқ, йирик туристни кўтара олмаслиги ҳам мумкин.

Тантанали маросимларда, байрамларда, шоу ва цирк томошаларида, овда филлардан фаол фойдаланилади. Тайландда туристлар учун фил томошалари – elephant show, фил байрамлари ва пойгалари ташкил этилади. Фақат Ҳиндистон фили альбинос — оқ рангда бўлиши мумкин. Тайландда филларга муқаддас ҳайвон деб қаралади. Бу ерда оқ фил акси туширилган байроқ узок вақт давлат байроғи бўлган.

4. МДХ ва жаҳоннинг ҳайвонот боғлари

Ҳайвонот боғи, ҳайвонотхона, зоопарк (zoological garden, zoological park, zoopark, zoo) — ёввойи ҳайвонларни оммага кўрсатиш, ўрганиш, асраб қолиш ва кўпайтириш мақсадида тутқунликда (ёки ярим тутқунликда) сақлашга мўлжалланган махсус илмий-маърифий муассаса. Сув ҳайвонот дунёси вакиллари жамлаш, сақлаш, ўрганиш ва намоиш этишга ихтисослашган ҳайвонот боғлари океанариумлар деб, ёки мансублигига қараб, масалан, дельфинарийлар деб аталади. Ҳозирда айрим мамлакатларда ҳайвонот боғи ўрнига биологик боғ (биопарк) деган ном қабул қилинган.

Ҳайвонот боғларида барча ҳайвонлар, шунингдек судралиб

юрувчилар ва кушлар туристларнинг, айниқса, кичик ёшдаги саёҳатчиларнинг қизиқиш объектини ташкил этади. Деярли ҳар бир йирик туристик марказда катта ёки кичкина ҳайвонот боғи бор. Бутун жаҳонда 300 дан ортиқ йирик ҳайвонот боғлари мавжуд. Бу туристлар учун ажойиб кўнгилочар тадбир ва айна вақтда экскурсиялар объекти ҳамдир.

Ҳайвонот боғида илмий ишлар олиб борилади, ҳайвонларнинг йўқолиб бораётган турларини сақлаб қолиш ҳамда селекция ишлари амалга оширилади. Ҳайвонлар қафасларда ёки вольерларда сақланадиган ҳайвонот боғлари бор. Айрим ҳайвонот боғларида эса ҳайвонлар катта бўш майдонларда сақланади, туристлар эса икки томондан тўсилган йўлаклар бўйлаб ҳаракатланади. Болаларни пони кўшилган чиройли араваларда сайр қилдириш, меҳмонларни аравалар, коляскалар, вагончалар, махсус минипоездларда ташиш ҳайвонот боғларидаги кўнгилочар тадбирларнинг ажралмас таркибий қисмидир.

Ҳайвонот боғлари тарихи

Ноёб ҳайвонлар, кушлар, судралиб юрувчилар ва балиқларни тутқунликда сақлаш анъаналари олис қадимга бориб тақалади. Милоддан аввалги 3-мингйилликка мансуб ҳайвонларнинг қадимги коллекциялари маълум. Каптарлар милоддан аввалги 4-мингйилликдаёқ кўлга ўргатилган ва қафасда сақланган, филлар милоддан аввалги 2-мингйилликда хонакилаштирилган. Аксарият чиройли туёқли ҳайвонлар (оҳулар, буқалар) тасвирига Миср фиръавнларининг (мил. ав. 2500 йил) қабрларида дуч келиш мумкин. Хитойда император аёл Танки (мил. ав. 1150 йил) буғиларни сақлаш учун мраммрдан ҳашаматли қаср (буғи уйи) қурдирган. Император Вэн Вань (мил. ав. 1000 йил) 1500 акр майдонда сарой ҳайвонотхонаси ташкил этган ва уни Ling-Yu ёки Билимлар боғи деб номлаган. Шоҳ Сулаймон (мил. ав. 1000 йил)нинг ҳам катта ҳайвонотхонаси бўлган. У шоҳ ўлиmidан кейин ҳам камида 600 йил сақлаб турилган.

Қадимги Юнонистонда ҳам ҳайвонотхоналар кўп бўлган. Уларнинг тавсифи Аристотель (мил ав. 384—322) асарларида келтирилади. Македониялик Александр ўз ҳарбий юришларида учратган камёб ҳайвонларни Юнонистондаги ҳайвонотхоналарга юбориб тургани маълум. Қадимги римликлар ареналардаги оммавий томошалар учун экзотик ва йиртқич ҳайвонларни сақлаганлар. Шахсий ҳайвонотхоналар ҳам бўлган. Рим империяси қулаши билан аксарият ҳайвонотхоналар ёпилган ва узоқ вақт бундай иш олиб борилмаган. Ўрта асрларда ҳайвонотхоналар Франция қироли саройи қошида ташкил этилган — Филипп VI нинг Луврда ҳайвонотхонаси бўлган (Париж, 1333 й.), Бурбонлар оиласининг аксарият аъзолари ўз ҳайвонотхоналарини Версалда ташкил этганлар. Айрим коллекцияларда 3000 тагача ҳайвон бўлган. Американи истило қилиш чоғида Кортес (1519 й.) Мексикада катта ҳайвонотхонага дуч келган. Бу ерда ҳайвонлар, қушлар ва судралиб юрувчиларни сақлаш учун 300 дан ортиқ хизматчи жалб қилинган.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, камёб ҳайвонлар жуда қиммат туради (нафақат уларни тутиш, балки ҳайвонот боғига келтириш ва тутқунликда сақлаш ҳам). Боз устига, тутқунликда уларнинг аксарияти эркинликдагига қараганда камроқ яшайди. Табиий яшаш муҳитидан ташқарида яшай олмайдиган ҳайвонлар ҳам бор.

Ҳайвонот боғлари ривожланишининг ҳозирги босқичи

Замонавий ҳайвонот боғларининг тарихи 250 йилни ташкил этади. Европадаги биринчи ҳайвонот боғи — Вена Император ҳайвонот боғи 1752 йилда ташкил этилган бўлиб, кенг омма учун 1765 йилда очилган. 1775 йили Мадрида, 1793 йили Парижда, 1828 йили Лондонда ҳайвонот боғлари очилди. XIX асрда Европадаги барча мамлакатларнинг пойтахтларида ҳайвонот боғлари ташкил этилди.

Ҳайвонот боғлари анъанага кўра йирик шаҳарларда ва туристик марказларда ташкил этилади (Берлин, Лондон, Антверпенда, кейинроқ

АҚШнинг йирик шаҳарларида очилган ҳайвонот боғлари шулар жумласидан). Жануби-Шарқий Осиёда, масалан, Сингапурда ҳам ҳайвонот боғи очилган. Бугунги кунда жаҳонда тарихи 100 йилдан ошадиган қирқдан ортиқ ҳайвонотхона бор.

Ҳайвонот боғларининг қисқача тавсифи

GRIFFITH PARK ZOO – 1912 йили Лос-Анжелесда ташкил этилган ҳайвонот боғи. 46 гектар майдонда ҳайвонлар ярим тутқун ҳолда сақланади. Асосий боғ ҳамда ёш ҳайвонлар учун майдончалар ажратилган. Асосий боғда 500 турдаги 2000 та камёб ҳайвон ва қушлар бор.

Karl HAGENBECK TIERPARK – Гамбургдаги хусусий ҳайвонот боғи. Бу ерда ҳайвонлар ярим тутқун ҳолда сақланади. Ҳайвонотхонага 1907 йилда Карл Хагенбек асос солган. Боғ цирklarга ҳайвонлар етказиб бериш билан ҳам шуғулланади. Бугунги кунда ҳайвонотхонада тахминан 300 турдаги 2000 та камёб ҳайвон ва қушлар бор. Боғ майдони 27 гектарни ташкил этади.

ANTWERPEN ZOO – Антверпен (Бельгия)даги ҳайвонот боғи. Европадаги энг йирик ҳайвонот боғларидан бири. 1160 турдаги 6000 дан ортиқ ҳайвонлардан иборат. Антверпен ҳайвонотхонаси омма учун 1843 йилда очилган. Шаҳар марказидаги 10 гектар майдонда жойлашган ва Қирол Зоология Жамияти томонидан бошқарилади. 1936 йили ҳайвонотхона Planckendael паркида 36 гектар ер сотиб олган.

NEW YORK ZOOLOGICAL PARK жаҳондаги энг яхши ҳайвонот боғларидан бири деб эътироф этилган. 1899 йили Бронкс ҳудудидаги 98 гектар майдонда очилган. 1941 йилда Bronx ZOO 1,6 гектар майдонда Африка ҳайвонлари бўлимини очди. 1960 йилда кенг миқёсда амалга оширилган реконструкция натижасида ҳайвонлар учун анча табиий яшаш шароитлари яратилди. 1972 йили боғнинг «Қушлар олами» деб номланган бўлими очилди. Ташриф буюрувчилар учун уч километр узунликда якка рельсли осма йўл қуриб ишга туширилди. Бу боғни ва

хайвонларни вагонларда туриб томоша қилиш учун имконият яратди. Ҳайвонот боғи Нью-Йорк Зоология Жамияти томонидан бошқарилади, жамоатчилик жамғармалари ва шаҳар бюджети ҳисобидан маблағ билан таъминланади.

BROWNSVILLE ZOO – Техас штати (АҚШ)даги ҳайвонот боғи. Жаҳондаги энг мукаммал судралиб юрувчилар коллекциясига эга. 1971 йили 12 гектар майдонда очилган боғ шаҳар мэриясига қарайди ва маҳаллий зоология жамияти томонидан бошқарилади. Ҳайвонотхонада тахминан 400 турдаги 1700 ҳайвон бор. Ҳайвонотхона қитъалар бўйича бўлимларга ажратилган. Ҳайвонларнинг аксарият гуруҳлари оролчаларга ёки ҳандак, девор ё тўр билан ажоратилган усти очик майдончаларга жойлаштирилган.

TIERPARK Berlin – Берлин (Германия)даги ҳайвонот боғи. 1955 йилда Шарқий Берлиннинг муниципал ҳукумати томонидан ташкил этилган. Давлат ёрдамида бу ерда жаҳондаги энг катта коллекциялардан бири — 885 турдаги 5350 ҳайвон тўпланган.

Ҳайвонот боғи қошида илмий бўлим ташкил этилган, Der zoologische Garten (Зоология боғи) ва Beitrage Vogelkunde (Орнитология бўйича) илмий журналлари нашр этилади..

SAN DIEGO ZOO — Сан-Диего (Калифорния, США)даги жаҳонга машҳур ҳайвонот боғи. Сан-Диего шаҳрининг шимолидаги Balboa боғида 1916 йили доктор Гарри Веgefорт томонидан ташкил этилган. Ҳайвонот боғи ўз коллекциясини атиги 50 ҳайвондан бошлаган жди. Бугунги кунда бу ерда 800 турдаги 3500 ҳайвон сақланмоқда. Боғни шаҳар муниципалитети, Зоология жамияти ва Кодак фирмаси қўллаб-қувватлайди.

Боғ йилда 365 кун очик. Кириш пули катталар учун 18 АҚШ доллари, 3-11 яшар болалар учун – 8 АҚШ доллари. Экскурсия кузатуви билан ва махсус поездда ташриф 38,35 ва 23,15 АҚШ доллари. Зоология жамияти аъзолари учун кириш бепул. Туристик ва эскурсия гуруҳлари

учун махсус нархлар (кириш чипталарига 50% гача улгуржи скидка) белгиланган. Махсус сотувлар маркетинг бўлими ташкил этилган. У ривожланган агентлар тармоғини бошқаради. 15 ва ундан ортиқ кишидан иборат гуруҳлар учун намунавий тематик экскурсияларнинг ўндан ортиқ тури таклиф қилинади. Боғ ҳудудида осма йўл ишлайди. Кундузи томошабинлар учун денгиз мушуклари ва бошқа ўргатилган ҳайвонларнинг цирк томошалари ташкил этилади.

Ҳайвонот боғи — қудратли тижорат корхонаси. Бу ерда туристик инфратузилма ривожланган — меҳмонхоналар, қисқа вақт дам олиш жойлари, томоша ва маъруза заллари, кинозаллар, телефонлар, экскурсоводлар, таржимонлар бор. Ногиронлар учун араваларни ижарага бериш шохобчаси мавжуд, ногиронларни кузатиб бориш ташкил этилган. Ташриф буюрувчи ижарага «зоофон» — экскурсиялар матни ва ахборот (инглиз, немис, француз, испан, япон тилларида) ёзилган магнитофон олиши мумкин. Ижара баҳоси – 4 АҚШ доллари. Кўп сонли овқатланиш корхоналари (миллий таомлар ресторанлари, балиқли таомлар ресторанлари, кафелар, бир зумда овқатланиш шохобчалари, чакана савдо), тиббиёт шохобчаси, ҳожатхоналар, автомобиллар турадиган жой, туристик-экскурсия бюроси бор. Ҳайвонот боғи ҳудудида тўртта йирик ихтисослашган тематик дўкон (совғалар, тақинчоқлар, қимматбаҳо буюмлар, пойафзал, аксессуарлар, китоблар, мусиқа, CD-дисклар ва видеокассеталар, болалар ўйинчоқлари, озиқ-овқат маҳсулотлари) қурилган.

Юқорида зикр этилган ҳайвонот боғларининг аксарияти жамоат ташкилотлари ва фондлар кўмагида ташкил этилган. Уларда асосан фаол илмий ва маърифий ишлар олиб борилад эди. Иккинчи жаҳон урушидан кейин ҳайвонот боғлари сони айниқса кўпайди, уларнинг вазифаси ҳам ўзгарди — боғларга кенг аҳоли ва туристларнинг ташрифи ташкил этилди, уларда турли-туман аттракционлар очила бошланди. Ҳайвонот боғлари тижорат негизига қўйилди ва улардан даромад олиш учун

фойдаланила бошланди (олинган даромад асосан ҳайвонот боғларининг ўзини ва ундаги ҳайвонларни сақлашга йўналтирилади).

МДХ ҳайвонот боғлари

МОСКВА ҲАЙВОНОТ БОҒИ — Россиядаги энг катта ҳайвонотхона. 1864 йилда асос солинган. 1919 йили давлат мулки деб эълон қилинган ва 1923 йилда Моссовет ихтиёрига берилган. Майдони — 20 гектар. Ҳозирда ҳайвонот боғида 550 турдаги 3000 ҳайвон БОР.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ҲАЙВОНОТ БОҒИ. Санкт-Петербургда XIX аср ўрталаридан бошлаб сарой боғларида кичик ҳайвонотхоналар сақланган (Летний садда, Царское Селода). Шаҳар марказида (ҳозирги Восстание кўчасида) филлар боғи бўлган. Баъзан филлар оммага кўрсатиш учун шаҳар кўчалари бўйлаб олиб юрилган. Санкт-Петербург ҳайвонот боғининг тарихи 1865 йилда бошланган. Дастлаб у хусусий бўлган. Биринчи ҳайвонотхона ака-ука Грегардлар томонидан Александр боғида очилган. 1873 йилда ҳайвонот боғи Э.А.Ростга ўтган. У боғни зоология ва тижорат қисмларига ажратган. Боғда ҳайвонлар ва кушлар иштирокида кўп сонли цирк томошалари намоиш этилган. Тижорат фаолиятдан олинган даромад ҳайвонот боғини сақлаш ва ривожлантиришга йўналтирилган. Ҳайвонот боғи 1909 йилгача фаолият кўрсатган ва сўнгга ёпилган. 1910 йили ҳайвонот боғи Новиков С.Н.га ўтган. 1918 йилда ҳайвонот боғи национализация қилинган (давлат ихтиёрига ўтказилган). Ҳайвонот боғи ҳатто уруш йилларида қамал шароитида ҳам фаолият олиб борган. 1952 йили унинг ҳудуди кенгайтирилди. Шаҳардаги йирик илмий муассасалар — Зоология музейи ва Зоология илмий тадқиқот институти ҳайвонот боғи ишига яқиндан ёрдам беради. Бугунги кунда ҳайвонот боғи давлат маблағлари ҳамда айрим ташкилотларнинг хайр-эҳсонлари ҳисобига фаолият кўрсатмоқда. Маблағларнинг 50% ташриф буюрувчилардан олинган ҳақ ҳисобидан тушади. Ҳайвонот боғига ҳар йили 700 минг киши ташриф буюради.

КИЕВ ДАВЛАТ ҲАЙВОНОТ БОҒИ – давлат аҳамиятига молик дендропарк. Украинанинг 1992 йил 16 июнь Қонунига мувофиқ Киев ҳайвонот боғи давлат аҳамиятига молик қўриқланадиган табиий фонд ҳисобланади. Вазифаси: экологик маърифий-тарбиявий ишлар олиб бориш, камёб, экзотик ва маҳаллий ҳайвонларнинг экспозициясини ташкил этиш, уларнинг генофондини таъминлаш, ёввойи фаунани ўрганиш ва уларни тутқунликда қўпайтиришнинг илмий асосларини ишлаб чиқиш.

Ҳайвонот боғига 1908 йилда табиат ҳаваскорлари уюшмаси асос солган. Дастлаб фуқароларнинг хайр-эҳсонлари ҳисобига кун кечирган. Бугунги кунда у давлат бюджетидан маблағ билан таъминланади. Ҳайвонот боғида сут эмизувчилар, кушлар, судралиб юрувчилар ва балиқларнинг 315 тури мавжуд. Ҳайвонот боғига ҳар йили 280 минг киши ташриф буюради, уларга 378 ходим хизмат кўрсатади. Ҳайвонот боғи майдони – 38 гектар, жойнинг мураккаб рельефидан оқилона ва муваффақиятли фойдаланилган. Собиқ жарликларда сувда сузувчи кушлар учун кичик қўллар ташкил этилган. Ҳайвонот боғи коллекциясида ҳайвонот оламининг икки мингдан ортиқ вакиллари бор. Бу ерда узоқ мамлакатлардан келтирилган ҳайвонларни маҳаллий иқлимга мослаштириш, кам учрайдиган ҳайвонлар: зубр, қулон, Амур йўлбарси, Пржевальский оти ва бошқаларни асраш ва қўпайтирил бўйича илмий ишлар олиб борилади. Ҳайвонот боғи ҳудудида дарахтлар ва буталарнинг 130 дан ортиқ тури ўсади.

Ҳайвонот боғлари ташкил этишнинг мақсади

Дастлаб ҳайвонот боғлари биология ва зоологияни тарғиб қилиш, ҳайвонот оламининг янги ва диққатга сазовор нусхаларини намойиш этиш мақсадида ташкил этилган. Масалан, Лондон Зоология жамияти миллий ҳайвонот боғини ташкил этишда ўз олдига шу мақсадни қўйган эди. Шу нарса диққатга сазоворки, ҳайвонот боғлари қошида (уларнинг

негизиди) бутун жаҳонга машҳур йирик илмий муассасалар фаолият олиб борган. Айрим ҳайвонот боғлари илмий-оммабоп тематик журналлар (тадқиқотлар) ҳам нашр этади. Бундай нашрлар 100 йилдан ортиқ тарихга эга.

Бугунги кунда ёввойи ҳайвонларни вольтерлар, кафаслар, террариумлар ва бошқа жойларда сақлаш оммага намойиш этиш мақсадида амалга оширилади. Мақсадга мувофиқ тарзда ҳайвонот боғлари катта мегаполисларда ва туристик марказларда ташкил этилади.

Ҳайвонот боғлари ташкил этишнинг маърифий мақсадлари иккиламчи хусусиятга эга. Умумий таълим мактаблари дастурига ўқувчиларни ҳайвонот боғларида сақланаётган ҳайвонлар билан таништириш, махсус ўқув юртлари дастурларига эса талабалар билан илмий ишлар олиб бориш киритилади. Илмий тиббий тажрибалар ўтказиш учун ҳайвонларнинг айрим турлари етказиб берилиши ҳам мумкин. Ҳайвонот боғларида турни сақлаш ёки тиклаш, коллекцияни кўллаб-қувватлаш, мазкур муҳитга кўниккан ҳайвонларни олиш учун ҳайвонларни тутқунликда урчитиш ва кўпайтириш ишлари олиб борилади.

Шундай қилиб, ҳайвонот боғларининг мақсадларини қуйидагича таърифлаш мумкин:

бирламчи мақсадлар:

- маърифий мақсадлар;
- кўнгилочар тадбирлар (ўргатилган ҳайвонлар, қушларнинг цирк томошалари) ташкил этиш;
- ўқув-услубий ва маърифий мақсадлар;
- ўқув ва илмий-амалий мақсадлар;
- илмий мақсадлар;
- атроф муҳитни муҳофаза қилиш;

иккиламчи мақсадлар:

- туристик марказ тизимида туристик қизиқиш объектини яратиш;

- ташриф буюрувчилар (экскурсантлар ва туристлар)дан инфратузилманинг бошқа объектларида даромад олиш;

- аҳоли учун иш жойлари ташкил этиш (хайвонот боғи, аттракциялар тизими, совғалар ишлаб чиқариш корхоналари, транспорт ходимлари).

Хайвонот боғларида соф тижорат мақсадларига камдан-кам ҳолларда, масалан, дельфинарийларда оммавий цирк томошалари ташкил этилганида эришилади. Умуман олганда, бу мақсадлар иккиламчи ҳисобланади.

Хайвонот боғлари ташкил этиш ва уларни сақлаш анча оғир ва қиммат иш. Энг аввало, катта майдон, қафаслар, қўтонлар, бассейнлар, хайвонот олами вакиллари бегона иқлим таъсиридан ҳимоя қилиш учун бинолар қуриш талаб этилади. Асосий иншоотлар уларни кундалик сақлаш, таъмирлаш ва тиклаш учун муайян харажатларни тақозо этади. Ер майдонини ижарага олиш ва уни сақлаш, бинолар ва қурилмаларни сақлаб туриш, уларни таъмирлаш, технологик жиҳатдан жиҳозлаш, сув, иссиқлик, электроэнергиядан фойдаланиш, тозалаш иншоотларини сақлаш учун ҳам маблағлар зарур.

Чет элдаги йирик хайвонот боғларида кириш ҳақи ўрта ҳисобда катталар учун 12-25 АҚШ долларини, болалар учун эса 5-12 АҚШ долларини ташкил этади. Гуруҳларга, айниқса, мактаб гуруҳларига скидкалар берилади. Хайвонот боғларига предметли (кўп кунлик) экскурсиялар қилишга мўлжалланган махсус турлар ташкил этувчи туристик фирмалар ҳам бор.

Хулоса

Ўз оғир юкини бошқалар зммасига юклаш истаги барча фикрловчи одамларга хос. Бу кундалик ҳаётда ва саёҳатларда юкларни хайвонларда ташишни ташкил этишда айниқса ёрқин намоён бўлади. Инсон ранг-

баранг ҳайвонот оламида табиий тарзда ҳаёт кечиради, айрим ҳайвонлар билан инсон ўртасида тарихан оқилона муносабатлар шаклланган. Бу муносабатлар инсон томонидан мазкур ҳайвонларнинг хонакилаштирилиши ва қўлга ўргатилишида намоён бўлган. Масалан, итлар, буғилар, отлар, хачирлар, хўкизлар, туялар ва ҳатто филлар қўлга яхши ўрганди ва инсон ёрдамчиларига айланди. Ҳайвонлардан юк ташиш учун ҳамда арава ёки қўш тортиш учун фойдаланилади. Йирик ҳайвонларни эгарлаб миниш ҳам мумкин. Бугунги кунда механик транспорт воситалари ўтолмайдиган жойларда ҳайвонлар одамлар ва юкларни курукликда ташишнинг асосий воситаси ҳисобланади. Ҳайвонлар ёрдамида юк ва йўловчи ташиш унсурларидан аттракциялар ва кўнгилоҷар тадбирлар тизимида ҳам фойдаланилади.

Туристик хизматлар соҳасида ит ва буғи қўшилган каналарда махсус турлар, отлик турлар ва муршратлар, эшак, туя, хўкиз ва филларда сафарлар таклиф қилинади.

Назорат саволлари:

1. Нима учун ҳайвонларда амалга ошириладиган турлар экзотик турлар деб ҳисобланади?
2. Ҳайвонлар билан турларни қандай ташкил этиш мумкин?
3. Қайси халқаро ҳайвонот боғларини биласиз?
4. Ҳайвонлар иштирокидаги қизиқарли туристик пакетни қандай қилиб тайёрлаш мумкин?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

9-мавзу. САЁҲАТЛАРДА ХАВФСИЗЛИКНИНГ УМУМИЙ МАСАЛАЛАРИ

Режа:

- 1. Туристларга тиббий ёрдам кўрсатилишини таъминлаш.**
- 2. Туризмда суғурта.**
- 3. Туризмда хавфсизликнинг бошқа масалалари.**

1. Туристларга тиббий ёрдам кўрсатилишини таъминлаш

Хавфсизлик – муҳим ва қадимги тушунча. У туристга овқатланиш ва ухлашдек зарур. Шу сабабли саёҳатлар пайтида туристларнинг хавфсизлигини таъминлаш туристик фирманинг бош вазифасидир. Туристлар хавфсизлигини таъминлаш учун туристик ташкилотлар комплекс тадбирларни амалга оширади. Бунда дам олиш ва саёҳат жойларидаги сиёсий вазиятнинг барқарорлиги, шу жойларнинг экологик биринчи даражали аҳамиятга эга. Мазкур омиллар меъёр даражасида бўлмаган ҳолда туризм анча машаққатли ва хавфлидир.

Бундай ҳолларда саёҳат мамлакати (минтақаси)даги экологик ва сиёсий вазият тўғрисида туристларга ҳаққоний ва тўлиқ ахборот бериш жуда муҳимдир. Агар туристик фирма сиёсий ва экологик жиҳатдан беқарор ҳудудларда хавфсизликни кафолатлай олмаса, мазкур минтақаларга саёҳатлар камаяди. Бунга мисоллар жуда кўп. Масалан, Форс кўрфазидаги уруш пайтида мазкур минтақа мамлакатларига саёҳатлар ўша даврда 90% га камайди. Бугунги кунда собиқ Югославии ҳудудида ва Кавказда шундай вазиятни кузатиш мумкин. Экологик жиҳатдан беқарор ҳудудлар (Украина ва Белоруссиянинг баъзи бир ҳудудлари)га саёҳатлар ташкил этилмайди.

Турист ўзига нотаниш жойга, кўпинча бошқа мамлакатга сафар қилади. Бу ернинг иқлимини, саёҳатда ўзига қандай буюмлар, ҳимоя воситалари, дори-дармонлар керак бўлишини у кўпинча билмайди.

Тилдаги тафовут туфайли жойда мўлжал олишга у қийналади. Туристга саёҳатда нима керак бўилиши кўзда тутиш ва унга фойдали маслаҳатлар бериш туристик фирманинг вазифасидир.

Бунга туристик бизнес билан яқин ҳамкорликда иш олиб борувчи АҚШнинг "Пепто-Бисмол" тиббиёт компанияси тажрибасини мисол қилиб келтириш мумкин. Унинг "Саёҳатчига маслаҳатлар" (Travelers Advisory) номли буклети туристик йўлланма сотиб олган ҳар бир туристга бепул тақдим этилади. Ушбу буклетда турли мамлакатларга саёҳат қилаётган туристлар ўз соғилиғини сақлаши юзасидан жуда зарур маслаҳатлар берилган. Бу маслаҳатлар турист саёҳатини саломатлик нуқтаи назаридан анча хавфсиз қилиш имконини беради.

Буклет муаллифлари саёҳатга чиқишдан олдин энг аввало танланган жойнинг иқлим шароити ҳақида маълумотлар олишни маслаҳат беради. Бу шароит туристга тиббий кўрсатмалар нуқтаи назаридан (аллергия, артериал босимнинг юқорилиги ва б.) мос келмаслиги мумкин. Айрим экваториал мамлакатларга сафарга чиқиш учун мамлакатга киришдан кечи билан 10-15 кун олдин сариқ безгакдан эмлатиш шарт. Бошқа тиббий талаблар қўйилган бўлиши ҳам мумкин.

Сафарга ўзингиз билан зарур дори-дармонлар олиб кетганингиз маъқул, чунки сафар мамлакатаида керакли дориларни тополмаслигингиз мумкин, уларнинг аналогии эса тегишли таъсирни кафолатламайди ва ножўя таъсирдан сақламаслиги мумкин.

Саёҳатга кичик аптечка олиб кетган маъқул. Унинг таркибига антигистамин, яллиғланишга қарши, куйишга қарши дори-дармонлар ҳамда боғлаш ва дезинфекция қилиш материаллари киритилади.

"Саёҳатчига маслаҳатлар" бошқа мамлакатларда нотаниш таомларни истеъмол қилишда эҳтиёт бўлиш зарурлигига туристлар эътиборини қаратади. Шунингдек қайнатилмаган сувни ичмаган маъқул. Қуёшда тобланиш ва чўмилиш ҳам меъёрда бўлиши лозим. Тропик

мамлакатларда куёш нуридан ҳимоя қиладиган кремлар ва кўзойнакдан фойдаланиш зарурлигини ҳам унутмаслик керак.

Сув ҳавзаларининг махсус белгиланган жойларида ва бассейнларда чўмилган маъкул. Нотаниш жойларда кутилмаган "сув ости сюрпризлари"га дуч келиш, шунингдек сувнинг ўзи ҳам юқумли ёки тери касалликларига сабаб бўлиши мумкин.

Бошқа мамлакатга саёҳат қилишда малакали врачни қандай топиш, зарур ҳолларда қаерга мурожаат қилиш туристларга тушунтирилиши лозим. Турист ўз йўл ҳужжатлари орасида фавқулодда ҳолатларда фойдаланиш учун мўлжалланган, унинг соғлиғи ҳолатига оид асосий маълумотлар (қон гуруҳи, аллергия реакцияларга таъсирчанлиги, тиббий муаммолари ва тавсиялар) кўрсатилган махсус бланкага эга бўлса, мақсадга мувофиқ бўлади.

2. Туризмда суғурта

Туристлик сафарларни суғурта қилиш туристларнинг хавфсизлигини таъминлашда муҳим рол ўйнайди. Бахтсиз ҳодисадан суғурта қилишда одатда юз берган ҳодисанинг маънавий жиҳати компенсация қилинади – мижоз ўз организмига етказилган зарар учун товон пули олади. Айрим ҳолларда товон пули миқдори ҳақиқий харажатлардан кўп бўлади.

Аммо ҳамма нарсасуғурта компанияси билан турист ўртасида тузилган суғурта шартномасига боғлиқ.

Масалан, чет элга чиқувчи россиялик туристларни суғурта қилиш билан шуғулланадиган Ингосстрах фақат тез тиббий ёрдам кўрсатиш пуллик бўлган мамлакатларда, аммо 50 минг АҚШ доллари доирасида (Европада) амалга оширилган харажатларнигина қоплайди.

Туризм соҳасида туристларни суғурта қилишнинг қуйидаги турлари мавжуд: туристни ва унинг мол-мулкини суғурта қилиш; турфирмалар

таваккалчилигини суғурта қилиш; чет элга сафарга чиқаётган туристларни суғурта қилиш; чет эллик туристларни суғурта қилиш.

Суғурта бадали суммаси бир қанча омилларга боғлиқ.

Биринчи омил – суғурта бадали миқдори (суғурта бадали миқдори қанча кўп бўлса, суғурта товони суммаси ҳам шунча кўп бўлади).

Иккинчи омил – 60 ёшдан катта кишилар суғурта бадалини тарифнинг икки баравари миқдорида киритади.

Учинчи омил – хавф-хатар билан боғлиқ одамлар: учувчилар, денгизчилар, спортчилар, юк автомобиллари ҳайдовчилари одатда белгиланганидан ортиқ миқдорда суғурта бадали киритадилар.

Болаларга скидкалар, қоида тариқасида, назарда тутилмайди, айрим компаниялар 2-3 ёшдан кичик болаларни умуман суғурта қилмайди.

Айрим фирмалар қимматбаҳо буюмларни суғурта қилади. Катта туристик гуруҳларга суғурта яқка тартибда саёҳат қилувчиларга қараганда арзон тушади. Тиббий хизматлар жуда қиммат мамлакатларнинг элчихоналари 30 минг доллардан кам миқдорга суғурталанган туристга виза бермаслиги мумкин. АҚШ, Канада, Япония, Исроил, Германия ва Австрияга сафар қилувчи турист мана шундай суғуртага эга бўлиши керак.

Бошқа мамлакатда сафар қилиш вақтида турист билан врачга мурожаат этишни тақозо этувчи ёки багажнинг йўқолиши билан боғлиқ «суғурта ҳодисаси» рўй берган ҳолларда турист суғурта полисида кўрсатилган телефон рақами бўйича сим қоқиши, суғурта полиси рақамини ҳамда ўзи билан алоқа боғлаш мумкин бўлган телефон рақамини, шунингдек ҳодиса тафсилотларини маълум қилиши лозим. Бунда врач ёзиб берган дори-дармонлар билан боғлиқ харажатларгина қопланиши тўғрисида туристни огоҳлантириш зарур. Чет элга ўз автомобилида сафар қилиш «Яшил карта» (Шарқий Европа мамлакатларида – «Кўк карта») деб аталадиган алоҳида суғурта полиси

билан расмийлаштирилади. Мазкур суғурта полиси «Яшил карта» тўғрисидаги шартномани имзолаган давлатлар, яъни деярли бутун Европа ва айрим Шарқ мамлакатлари ҳудудида амал қилади. Мазкур ҳужжатсиз турист бу мамлакатларга қўйилмайди.

Саёҳатчиларни суғурталашнинг асосий турларини АҚШнинг «Travel guard gold Int» компанияси мисолида кўриб чиқамиз. Мазкур компания суғурта бадали тарифининг уч вариантыга эга бўлиб, улар туристларга ҳар хил имкониятлар беради.

1-вариант, суғурталовчиларнинг фикрича, нархи 200 долларгача ва муддати 8 кунгача бўлган турлар учун мўлжалланган. Суғурта бадали тарифлари ҳар хил: 1 кишига – 19 доллар; 2 кишига – 38 доллар; 3 кишига – 57 доллар. Бу тарифлар 8 кунгача давом этувчи турларга нисбатан амал қилади. Саккиз кундан ортиқ саёҳат қилувчи турист қўшимча ҳар бир кун учун яна 3 доллардан ҳақ тўлайди. Бу вариант турист саёҳат қилишдан воз кечган, ижарага олинган машинаси таъмирланган, тан жароҳати олган ва вафот этган ҳолларда суғурта пули олиш имконини беради.

2-вариант нархи 400 долларгача ва муддати 15 кунгача бўлган турлар учун мўлжалланган. Суғурта бадали тарифлари: 1 кишига – 39 доллар; 2 кишига – 78 доллар; 3 кишига – 117 доллар. Бу тарифлар 8 кунгача давом этувчи турларга нисбатан амал қилади. 15 кундан ортиқ саёҳат қилувчи турист қўшимча ҳар бир кун учун яна 3 доллардан шак тўлайди. Бу вариант кўпроқ миқдорда суғурта пули олиш имконини беради.

3-вариант нархи 400 доллардан катта туристик сафарлар ва саёҳатлар учун мўлжалланган. Суғурта бадали миқдори туристик сафар умумий баҳосининг 8% миқдорида белгиланади. Бу вариант 1 ва 2-вариантларда кўрсатилган суғурта ҳодисалари бўйича ҳамда бунга қўшимча тарзда туристик фирма ва авиалиниянинг банкротлиги, саёҳатда тиббий ёрдам олиш ва касалхонага тушиш, ҳужжатлар ва

багажнинг йўқолиши ҳолатларида кўпроқ миқдорда суғурта пули олиш имконини беради.

Саёҳатлардан суғурталаниш имкониятини кредит карточкалари бериши ҳам мумкин. Бундай хизматларни «Америкен экспресс», «Виза», «Дайнерс» ва «Еврокард/Мастеркард» карточкалари таклиф қилади.

“Америкен экспресс” иккита карточка: «яшил» ва «тилла» карточкаларни таклиф қилади.

«Яшил» карточка, сафар чиптаси карточка бўйича харид қилинган ҳолларда, ўлим ёки ногиронлик ҳолатида 1 млн. француз франки (FRF) миқдорида суғурта пули тўлайди. Қўшимча тарзда тиббий хизматлар кўрсатиш имкониятини ҳам суғурталаш мумкин. Бу хизмат баҳоси – 450 FRF.

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

«Дайнерс» ҳам, «Америкен экспресс»нинг тилла карточкаси сингари, саёҳатни 2 млн. FRF миқдорида суғурталайди ва худди шу хизматларни таклиф қилади. Тиббий хизмат харажатлари миқдори – 50 минг FRF.

«Еврокард/Мастеркард» компанияси иккита карточка: «еврокард/мастеркард» ва «голд/мастеркард» карточкаларини таклиф қилади. Биринчи карточка бўйича тиббий хизмат харажатлари миқдори 70 минг FRF, бутун саёҳатнинг суғурта миқдори – 600 минг FRF. «Голд/мастеркард» карточкаси мижозларни чет элда касалхонага тушиш хавфидан 1 млн. FRFга суғурталайди..

«Виза» ҳам иккита карточка: «Виза премьер» ҳамда «кўк карточка»ни таклиф қилади. Биринчи карточка бўйича мижозлар 12 млн.

FRFга суғурта қилинади, чет элдаги тиббий харажатлар учун 20 минг FRF суғурта пули тўланади. «Кўк карточка» бутун суғурта капиталини 300 минг FRFга баҳолайди, чет элдаги тиббий харажатларга эса 15-30 минг FRF тўланади. Суғуртани олиш учун транспорт чипталарини «Виза» карточкаси бўйича харид қилиш лозим. «Виза премьер» карточкаси бўйича эса меҳмонхона харажатлари ҳам карточкадан тўланган бўлиши керак.

Турларни сотиш вақтида туристик агент саёҳатнинг суғурта билан боғлиқ кафолатлари тўғрисида туристга тўлиқ ахборот беради. Бу туристнинг барча шубҳаларини тарқатиб, унинг саёҳат хавфсиз кечишига бўлган ишончини янада оширишга кўмаклашади.

3. Туризмда хавфсизликнинг бошқа масалалари

Туризмда хавфсизлик масалаларига қуйидагилар ҳам киради:

маршрут, тур тоифаси туристларнинг тайёргарлиги даражасига мувофиқлиги (агар спорт, сафар, саргузашт турлари тўғрисида сўз юритилаётган бўлса). Бир қанча маршрутларга туристлар фақат саёҳат қилишга монеликлар йўқлиги тўғрисида тиббий маълумотнома тақдим этган тақдирда қўйилади (масалан, Камчаткадаги «Дзензур вулконида чиқиш» тури);

туристларни маршрутда кузатиб борадиган гидлар, инструкторлар малакасининг юқорилиги (тасодифий, тайёргарликсиз шахслар туристлар билан ишлашга қўйилмайди);

туристлар ҳаракатланадиган хавфсиз трассаларни, шунингдек улар тўхтайдиган жойларни лозим даражада жиҳозлаш.

Туристлик фирмалар муваффақиятли фаолият кўрсатиш учун шу муҳим муаммоларни ҳал қилишлари лозим. Туризм соҳасида суғурта билан шуғулланувчи компаниялар хавфсизликни таъминлаш чора-

тадбирларига ўз маблағларини жойлаштирадilar. Масалан, туристлар йўқолишининг олдини олиш учун саёхат маршрутларида туристларни радиостанциялар билан таъминлайдилар.

Лекин бу махсус қутқариш ҳамда туристлар хавфсизлигини таъминлаш хизматларига бўлган талабни бекор қилмайди.

Ўзбекистонда бундай назорат-қутқариш хизматлари барча фаол туризм минтақаларида фаолият кўрсатади.

Хулоса

Хавфсизлик – муҳим ва қадимги тушунча. У туристга овқатланиш ва ухлашдек зарур. Шу сабабли саёхатлар пайтида туристларнинг хавфсизлигини таъминлаш туристик фирманинг бош вазифасидир. Туристлар хавфсизлигини таъминлаш учун туристик ташкилотлар комплекс тадбирларни амалга оширади. Бунда дам олиш ва саёхат жойларидаги сиёсий вазиятнинг барқарорлиги, шу жойларнинг экологик биринчи даражали аҳамиятга эга. Мазкур омиллар меъёр даражасида бўлмаган ҳолда туризм анча машаққатли ва хавфлидир.

Айрим фирмалар қимматбаҳо ашёларни суғурта қилади. Катта туристик гуруҳларга суғурта якка тартибда саёхат қилувчиларга қараганда арзон тушади. Тиббий хизматлар жуда қиммат мамлакатларнинг элчихоналари 30 минг доллардан кам миқдорга суғурталанган туристга виза бермаслиги мумкин. АҚШ, Канада, Япония, Исроил, Германия ва Австрияга сафар қилувчи турист мана шундай суғуртага эга бўлиши керак.

Назорат саволлари:

1. Тез тиббий ёрдамни қандай ташкил этиш мумкин?
2. Саёхат пайтида «яшил шартнома»нинг моҳияти нимадан иборат?
3. Туризмда хавфсизлик қандай аҳамиятга эга?

4. Туризмда суғурта товони нима?

Адабиётлар

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.

Қўшимча адабиётлар

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.

Интернет – ресурслар

www.travel.ru
www.transport.ru
www.gsga
www.km.ru
www.avantix.ru
www.airways.ru
www.railways.ru

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ
I. Ўзбекистон Республикаси Қонунлари, Президентнинг

Фармонлари ва Ҳукумат Қарорлари

- 1.1. Туризм тўғрисида Ўзбекистон Республикасининг қонуни 20.08.1999 й. N 830-I.
- 1.2. Ўзбекистон Республикасида 2006-2010 йилларда хизмат кўрсатиш ва сервис соҳасини ривожлантиришни жадаллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Президентининг Қарори. 17.04.2006 й.
- 1.3. Ўзбекистонда туризм соҳаси учун малакали кадрлар тайёрлаш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони. 30.06.1999 й. N ПФ-2332.
- 1.4. Ўзбекистонда туризмни ривожлантиришнинг 2005 йилгача бўлган давлат дастури тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Президенти И. А. Каримовнинг 15.04.1999 йилдаги УП-№2286 фармони.
- 1.5. Буюк ипак йўлини қайта тиклашда Ўзбекистон Республикасининг иштирокини авж олдириш ва Республикада халқаро туризмни ривожлантириш борасидаги чора-тадбирлар тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони. 02.06.1995 й. N ПФ-1162.
- 1.6. "Ўзбектуризм" миллий компанияси фаолиятини янада такомиллаштириш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 28.07.2004 й. N 360.
- 1.7. Туризм фаолиятини лицензиялаш тўғрисидаги низомни тасдиқлаш ҳақида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 11.11.2003 й. N 497.
- 1.8. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг "Ўзбекистон Республикасида меҳмонхона бизнеси ва халқаро туризмни янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида" 2002 йил 2 сентябрдаги 310-сон Қарорини қисман ўзгартириш ҳақида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 17.01.2003 й. N 33.
- 1.9. Ўзбекистон Республикасида меҳмонхона бизнеси ва халқаро туризмни янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 02.09.2002 й. N 310.
- 1.10. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2000 йил 17 ноябрдаги 449-сон Қарорига ўзгартиришлар киритиш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 16.03.2001 й. N 131.
- 1.11. Самарқанд ва Бухоро шаҳарлардаги "Афросиёб" ва "Бухоро" меҳмонхоналарни Германиянинг "Инпро хотелс" ва "Штайнбергер резервацион сервис" фирмалари бошқарувига бериш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 17.11.2000 й. N 449.
- 1.12. Хорижий инвестициялар иштирокидаги меҳмонхона комплексларига имтиёзлар бериш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 12.07.1999 й. N 339.
- 1.13. Ўзбекистонда туризм соҳаси учун кадрлар тайёрлаш тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 02.07.1999 й. N 324.
- 1.14. Тошкент шаҳрида халқаро классдаги 4 юлдузли меҳмонхона қурилиши самарадорлигини ошириш бўйича қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 02.03.1998 й. N 89.
- 1.15. Сайёҳлик ташкилотлари фаолиятини ташкил этишни такомиллаштириш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 08.08.1998 й. N 346.
- 1.16. Тошкент шаҳрида халқаро классдаги 4 юлдузли меҳмонхона қурилиши тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 05.11.1996

й. N 380.

1.17. Халқаро классдаги "Интерконтиненталь-Тошкент" меҳмонхона мажмуини фойдаланишга топшириш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 23.09.1996 й. N 334.

1.18. Халқаро туризмнинг замонавий инфраструктурасини барпо этиш чоратadbирлари тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг Қарори. 03.06.1995 й. N 210.

1.19. Сайёҳларнинг Ўзбекистон Республикасига келиши ва кетиши тартиби тўғрисидаги низомни тасдиқлаш ҳақида "Ўзбектуризм" миллий компанияси 13.09.2004 й. N 23; Ўзбекистон Республикаси Миллий хавфсизлик хизмати 29.10.2004 й. N 9/1005; Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги 27.09.2004 й. N 7; Ўзбекистон Республикаси Фавқулодда вазиятлар вазирлигининг 15.09.2004 й. N 1/5/4-622 Қарори. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги томонидан рўйхатга олинган. 03.11.2004 й. N 1421.

1.20. Сайёҳларга хизмат кўрсатилгани учун туристик фирма ва меҳмонхона хўжаликларидан ундириладиган туристик йиғимлар тўғрисидаги Низомни тасдиқлаш ҳақида Ўзбекистон Республикаси Молия вазирлигининг 29.08.2004 й. N 106; "Ўзбектуризм" миллий компаниясининг 29.08.2004 й. N 19 Қарори. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги томонидан рўйхатга олинган. 13.09.2004 й. N 1407.

1.21. Йўл чипталарини бериш ва уларни ишлатиш тартиби тўғрисидаги Низомга ўзгартиришлар киритиш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Марказий банки бошқарувининг Қарори. 10.05.2002 й. N 504-1. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги томонидан рўйхатга олинган. 21.05.2002 й. N 1115-1.

1.22. Йўл чипталарини бериш ва уларни ишлатиш тартиби тўғрисидаги Низомни тасдиқлаш тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Марказий банки бошқарувининг 21.02.2002 й. N 504 Қарори. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги томонидан рўйхатга олинган. 14.03.2002 й. N 1115.

1.23. "Ўзбектуризм" миллий компанияси тўғрисида Низом. Вазирлар Маҳкамасининг 2004 йил 28 июлдаги 360-сон Қарорига 3-илова.

1.24. Сайёҳларнинг Ўзбекистон Республикасига келиши ва кетиши тартиби тўғрисидаги Низом. "Ўзбектуризм" МК 13.09.2004 й. 23-сон, МХХ 29.10.2004 й. 9/1005-сон, ИИБ 27.09.2004 й. 7-сон, ФВВ 15.09.2004 й. 1/5/4-622-сонли Қарори билан тасдиқланган.

1.25. Туризм фаолиятини лицензиялаш тўғрисида Низом. Вазирлар Маҳкамасининг 2003 йил 11 ноябрдаги 497-сон Қарорига 1-илова.

1.26. Йўл чипталарини бериш ва уларни ишлатиш тартиби тўғрисидаги Низом. Ўзбекистон Республикаси Марказий банки бошқарувининг 2002 йил 21 февралдаги 504-сонли (5/10-сонли баённома) Қарори билан тасдиқланган.

II. Ўзбекистон Республикаси Президентининг асарлари ва маърузалари

2.1. Каримов И. Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози, Ўзбекистон шароитида уни бартараф этишнинг йўллари ва чоралари. Т.: Ўзбекистон, 2009.

2.2. Каримов И. Энг асосий мезон – ҳаёт ҳақиқатини акс эттириш. –Т.: Ўзбекистон, 2009.

2.3. Каримов И. Юксак маънавият – енгилмас куч. – Т.: Маънавият, 2008.

2.4. Каримов И.А. Ўзбекистон XXI асрга интилмоқда. -Т: Ўзбекистон, 1999. - 48 б.

2.5. Каримов И.А. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида: хавфсизликка таҳдид, барқарорлик шартлари ва тараққиёт кафолатлари. -Т: Ўзбекистон, 1997. - 326 б.

2.6. Каримов И.А. Ўзбекистон иқтисодий ислохотларни чуқурлаштириш йўлида. -Т: Ўзбекистон, 1995. - 269 б.

2.7. Каримов И.А. Ўзбекистон бозор муносабатларига ўтишининг ўзига хос йўли. -Т: Ўзбекистон, 1995. - 269 б.

- 2.8. Каримов И.А. Иқтисодий ислохот: маъсулиятли босқич.-Т: Ўзбекистон, 1994. - 44 б.
- 2.9. Каримов И.А. Ўзбекистон иқтисодий сиёсатининг устувор йўналишлари. -Т: Ўзбекистон, 1993. - 66 б.
- 2.10. Янгиланиш ва барқарор тарақиёт йўлидан янада изчил ҳаракат қилиш, халқимиз учун фаровон турмуш шароити яратиш – асосий вазифамиздир. Ўзбекистон Президенти Ислом Каримовнинг 2006 йилда мамлакатни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ва 2007 йилда иқтисодий ислохотларни чуқурлаштиришнинг энг муҳим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамаси мажлисидаги маърузаси. // Фидокор газетаси, №11 (947), 2007 йил 13 феврал.
- 2.11. Каримов И.А. Наша главная цель – демократизация и обновление общества, реформирование и модернизация страны: Доклад на совместном заседании Законодательной палаты и Сената Олий Мажлиса РУ 28 января 2005г. – Т.: Узбекистан, 2005.
- 2.12. Каримов И.А. «Иқтисодиётни эркинлаштириш ва ислохотларни чуқурлаштириш энг муҳим вазифамиз». // Халқ сўзи, №32, 2000 й.

III. Дарсликлар, ўқув қўланмалари, монографиялар ва авторефератлар

- 3.1. Абдусаломова Н.М. Халқаро туризмда маркетинг жараёнининг ривожланиши («Ўзбектуризм» МК мисолида) Номзодлик диссертацияси. Т.: 2004.
- 3.2. Аванесова Г.А. Сервисная деятельность. – М.: Аспект пресс, 2006. – 320 стр.
- 3.3. Агамирова Е.В. Управление персоналом в туризме и гостиннично-ресторанном бизнесе: Практикум. - М.: Издательско - торговая корпорация «Дашков и К°», 2006. - 176 с.
- 3.4. Александрова А.Ю. Международный туризм. –М: ГРИФ, 2004. - 470 стр.
- 3.5. Балабанов И.Т., Балабанов А. И. Экономика туризма. учебное пособие. -М.: Финансы и статистика. 2003. 176 с.
- 3.6. Балалова Е.И. Сервисная деятельность: учет, экономический анализ и контроль: Учебное пособие / Е.И.Балалова, О.В.Каурова. - М.:Издательство «Дело и Сервис», 2006. - 288с.
- 3.7. Барлоу Дж., Стюарт П. Сервис ориентированный на бренд – новое конкурентное преимущество. – М.:ЗАО «Олимп-бизнес», 2006. – 772 стр.
- 3.8. Барлоу Дж., Мёллер К. Жалоба как подарок. Обратная связь с клиентом – инструмент маркетинговой стратегии / Пер. с англ. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. - 288 с.
- 3.9. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка. Учебное пособие. –М.: Инфра-М, 2006. – 260 с.
- 3.10. Безупречный сервис: книга о том, как привлечь и удержать гостей, - для официантов, менеджеров и владельцев ресторанов / Кулинарный институт Америки; [пер. с англ. С. Прокофьева]. – М.: ЗАО «Издательский дом “Ресторанные ведомости”», 2005. – 288 с.
- 3.11. Белянский В.П. Прогнозирование в индустрии гостеприимства и туризма: Учебник. Под общей ред. Заслуженного деятеля науки Российской Федерации, д.э.н., проф. В.П. Белянского. – М.: Изд-во Рос. экон. акад., 2005. – 278 с.
- 3.12. Биржаков М.Б. “Введение в туризм”. “Изд. Дом Герда”, 2003. 319 с.
- 3.13. Биржаков М.Б., Нификов В.И. Большой глоссарий терминов международного туризма. – М.: 2002. – 704 с.
- 3.14. Биржаков. М.Б. “Введение в туризм”. Москва – С.Петербург: Изд. Невский

фонд. Торговый Дом “Герда”, 2000.

3.15. Богалдин – Малых В.В. Маркетинг и управление в сфере туризма и социально-культурного сервиса: туристические, гостиничное - ресторанные и развлекательные комплексы: Учебное пособие. – М.: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2004. - 560 с.

3.16. Богданов Е.И., Кострюкова О.Н., Орловская В.П., Фенин П.М. Планирование на предприятии туризма. –СПб.: Бизнес пресса, 2003. – 288 с.

3.17. Боголюбов В.С., Орловская В.П. Экономика туризма. – М.: «Академия» 2005 – 192 стр.

3.18. Будко И.И. Транспортное обслуживание туризма. Учебное пособие. – М.: Март, 2006.

3.19. Вавилова Е.В. Основы Международного туризма: Учебной пособие. – М.: Гардарики, 2005. – 160 с.

3.20. Вахмистров В.П., Вахмистрова С.И. Правовое обеспечение туризма: Учебное пособие. - СПб.: Издательство Михайлова В.А., 2005-288 с.

3.21. Ветитнев А.М., Журавлева Л.Б. Курортное дело. – М.: Кнорус. 2006. – 528 стр.

3.22. Власова Л.П. Прогнозирование и планирование в условиях рынка. Учебное пособие. –М.: “Дашков и К”, 2005. -400с. 36 стр.

3.23. Воробьёва С.А. Деловой английский язык для сферы туризма. –М.: Филология, 2002. 352 с.

3.24. Волков Ю.Ф. Интерьер и оборудование гостиниц и ресторанов / Волков Ю.Ф. - Изд. 3-е. - Ростов на Дону: Феникс, 2005. 350 с.

3.25. Волкова И.В. Ресторанный бизнес в России: с чего начать и как преуспеть/ И.В. Волкова, Я. И. Миропольский, Г.М. Мумрикова. – 5-е изд., испр. – М.: Флинта: Наука, 2006.–184 с.

3.26. Восколович Н.А. «Маркетинг туристских услуг», -М.: «Экономический факультет МГУ», 2001.

3.27. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 272с.

3.28. Голубков Е. П. Маркетинговые исследования (теория, методология и практика) 3-е изд. –М.: “Финпресс” 2003.

3.29. Гостиничное и ресторанное дело, туризм: Сборник нормативных документов / Серия «Закон и общество». - Ростов н/Д.: «Феникс» 2003. - 384 с.

3.30. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 304 с.

3.31. Денисова Н.И. Ресторанный интерьер: идеи и дизайн – выпуск 3/ - М.: ЗАО «Издательский дом «Ресторанные ведомости», 2006. - 192 с.

3.32. Дехтярь Г.М. “Лицензирование и сертификация в туризме”. –М.: “Финансы и статистика”, 2005. 256 с.

3.33. Дроздов А.В. Основы экологического туризма: Учебное пособие. – М.: Гардарики, 2005. – 271 с.

3.34. Дурович А.П. Маркетинг в туризме: учеб. пособ. 4-е изд., стереотип. – Мн.: Новое знание, 2004. – 496с.

3.35. Дурович А.П., Кабушкин Н.И., Сергеева Т.М. и другие. Организация туризма: учебное пособие. –Мн.: Новое знание, 2003. -632 с3.36.

3.36. Дурович А.П. Реклама в туризме. Минск. ООО. Новое знание. -2003. – 254 с.

3.37. Дурович А.П. Маркетинг в туризме. Минск. ООО. Новое знание. -2001. - 489 с.

- 3.38. Ерохина Л.И., Башмачникова Г.В. Предприятия в сфере сервиса и управление прогнозируемыми процессами (теория и практика). –М.: Флинта. -2005. - 248 стр.
- 3.39. Ефимов О.П. “Экономика гостиниц и ресторанов”. учебное пособие. -М.: “Новое знание”, 2004.
- 3.40. Жуков А.А., Закорин Н.Д. Инновационные аспекты управленческой деятельности на предприятиях сферы туризма: Монография. – СПб., 2006. – 224 с.
- 3.41. Жукова М.А. Менеджмент в туристском бизнесе. – М.: Кнорус. -2005. – 192 стр.
- 3.42. Жукова М.А. Индустрия туризма: менеджмент организации. – М.: Финансы и статистика. -2003. – 200 с.
- 3.43. Зайцева Н. А. Менеджмент в социально - культурном сервисе и туризме: Учебное пособие. для студ. Высш. Учебник. Заведений. - 2-е изд., испр. и доп. - М. «Академия». 2005. - 240 с.
- 3.44. Запесоцкий А.С. Стратегический маркетинг в туризме: Теория и практика. – СПб.: СПбГУП, 2003. – 352с.
- 3.45. Извекова В. Г. Бармен, официант: Учебное пособие. - 2-е изд. - М.: Издательско- торговая корпорация «Дашков и К°», 2006. - 320 с.
- 3.46. Здоров А.Б. Экономика туризма: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 272с.
- 3.47. Зорин И.В. Менеджмент туризма: туризм и отраслевые системы. Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2002.
- 3.48. Зорин И.В., Квартальнов В.А. Энциклопедия туризма: Справочник. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368с.
- 3.49. Ильина Е.Н. Деятельность туристских агентств: туристский рынок и предпринимательство. Учебное пособие. –М.: Советский спорт. -2004. – 64 стр.
- 3.50. Ильина Е.Н. Туроперейтинг: стратегия и финансы. –М.: Финансы и статистика. -2005. -192 стр.
- 3.51. Иванникова Е.И. Барное дело: Учебник / Иванникова Е.И., Иванникова Т.В, Семенова Г.В – М.: Издательский центр «Академия»: Мастерство, 2002. - 352 с.
- 3.52. Ильина Е.Н. Туроперейтинг: организация деятельности: Учебник. - М.: Финансы и статистика, 2005. - 480 с.
- 3.53. Индустрия туризма: Правовые акты: Правовое положение иностранных граждан в Российской Федерации. Междунвродные документы. Конвенции / Составитель Г.М. Дехтярь - М.: Финансы и статистика, 2005. – 344 с.
- 3.54. Индустрия туризма: Правовые акты: туристская деятельность / Составитель Г. М. Дехтярь. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 288 с.
- 3.55. Кабушкин Н.И. Менеджмент туризма. –Минск. Новое знание, 2002. 409 с.
- 3.56. Кабушкин Н.И., Дурович А.П. организация туризма. Учебное пособие. – М.: Новое знание, 2003
- 3.57. Камилина Л. Сервис класса люкс. –М.: Альпина бизнес букс. -2005. – 254 стр.
- 3.58. Камилова Ф.Қ., Рўзиев С.С. Туризм маркетинги. Ўқув қўлланма. -Т.:ТДИУ, 2007. -204 б.
- 3.59. Каурова А.Д. Организация сферы туризма. Учебное пособие. – СПб.: Герда, 2004.
- 3.60. Как загубить ресторан / Назаров О.В. - М.: ЗАО «Издательский дом «Ресторанные ведомости», 2004-228 с.
- 3.61. Квартальнов В.А. Туризм. Учебник. –М.: Финансы и статистика, 2003. 320 с.

- 3.62. Квартальнов В.А. Теория и практика туризма: учебник. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 672 с.
- 3.63. Квартальнов В.А., Зорин И.А., и др. Туризм как вид деятельности. – М.: Финансы и статистика. - 2001. - 283 с.
- 3.64. Квартальнов. В. А. Иностранный туризм. -М: Финансы и статистика. -1999.
- 3.65. Керимов В.Э., Сухов Д.А. Производственный учёт в туристских организациях. –М.: «Дашково и К», 2000.
- 3.66. Ким Ок Кьунг. Маркетинг туристических гостиничных услуг. (теория и практика становления на материалах Республики Узбекистан) Номзодлик диссертацияси. Т. 1999.
- 3.67. Коллектив авторов. Менеджмент туризма: основы менеджмента. Учебник. – М.: Финансы и статистика. 2003.
- 3.68. Камилова Ф., Халқаро туризм маркетинги . –Т.: ТДИУ, 2007.264 б.
- 3.69. Комилова Ф.К. Туризм маркетинги ўқув қўлланма. Тошкент, Узинкомцентр. - 2003.
- 3.70. Комилова Ф.К. Халқаро туризм бозори. ўқув қўлланма. Тошкент: ТДИУ. -2007.
- 3.71.Kamilova F.K. Xalqaro turizm bozori.O'quv qo'llanma. T.:TDIU,2010.158 b.
- 3.72 Kamilova F.K. Xalqaro turizm marketingi. Darslik. T.:TDIU,2010..124 b.
- 3.73.Kamilova F.K.Mehmonxona va rectoran xo'jaligi marketingi Darslik.Toshkent.TDIU.2007. 273 b.
- 3.74. . Камилова Ф.К.,Хамидов О.Х. Меҳмондўстлик индустрияси.Ўқув қўлланма.- Т.:ТДИУ.2007.-163 б.
- 3.75. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм: Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТН-ДАНА, 2005. – 1063 с.
- 3.76 Камилова Ф.К.,Алимов Қ.А. Сервис соҳаси иқтисоди. Ўқув қўлланма.- Т.:ТДИУ.2007.-170 б.
- 3.77 Камилова Ф.К.,Таишева И. М.Сайфутдинов Ш.С. Сервис соҳаси иқтисоди. Ўқув қўлланма.-Т.:ТДИУ.2007.-181 б.
- 3.78. Маркетинг в ресторанном бизнесе / Патти Д. Шок, Джон Т. Боуен, Джон М. Стефанелли; (пер. с англ. С. Прокофьева). - М.: ЗАО « Издательский дом «Ресторанные ведомости», 2005. – 240 с.
- 3.79. Маринин М.М. “Туристские формальности и безопасность в туризме”. – М.: “Финансы и Статистика”, 2004.**
- 3.80. Маслова Т.Д., Божук С.Г., Ковалик Л.Н. Маркетинг. – СПб.: Питер, 2007.
- 3.81. Медлик С. Гостиничный бизнес. Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям сервиса (230000)/ Медлик С., Х. Инграм;(пер. с англ. А.В. Павлов)–М: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. - 239 с.
- 3.82. Менеджмент туризма: Финансы и бухгалтерский учет в туризме: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 336 с.
- 3.83. Мирзаев. Р. “Туристические жемчужины Узбекистана”. -Т.: “Ипак Шарк” 2005.
- 3.84. Морозов В.А. Взаимодействие туризма со смежными отраслями в национальной экономике. 2004.
- 3.85. Навалоцкая Я. Е. Руководство современного менеджера ресторана. Решение проблем день за днем / Навалоцкая Я.Е. - М.: Вершина, 2006. - 224 с.
- 3.86. Назаров О. Как раскрутить ресторан. –М.: Издательский дом «Ресторанные ведомости». -2003. – 176 стр.
- 3.87. Новолоцкая Я.Е. Руководство современного менеджера ресторана – Решение проблем день за днём. – М.СПб: Вершина. - 2006 – 224 стр.

- 3.88. Норчаев А.Н. Халкаро туризм ривожланишининг иқтисодий ўсишга таъсири (Испания мисолида). иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун диссертацияси автореферати. Т.: 2004.
- 3.89. Оробейко Е. С., Шредер Н.Г. Организация обслуживания: Рестораны и бары: Учебное пособие. – М.: Альфа-М; ИНФРА-М, 2006. – 320с.
- 3.90. Папирян Г.А. Менеджмент в индустрии гостеприимства (отели и рестораны). - М.: Экономика. -2000.
- 3.91. Папирян Г.А. «Международные экономические отношения: маркетинг в туризме», -М.: «Финансы и статистика», 2001. 160 с.
- 3.92. Пикалев А., Маевская А. Как увеличить доход ресторана, бара, кафе. – СПб.: Бизнес пресса. -2004 – 168 стр.
- 3.93. Пикалев А.В., Маевская А.П. Как увеличить доход ресторана, бара, кафе. - СПб.: Бизнес-пресса, 2004. - 168 с.
- 3.94. Плеханова. Прогнозирование в индустрии гостеприимства и туризма. – М.: - 2005. – 278 стр.
- 3.95. Райс В. Контроль издержек в ресторанном бизнесе. –М.: Креатив холдинг. - 2006 – 96 стр.
- 3.96. Райс В. Оплата труда в ресторанном бизнесе. - М.: Креатив Холдинг, 2006. - 96 с.
- 3.97. Райс В. Разработка меню ресторана. – М.: Креатив Холдинг, 2006. – 96 с.
- 3.98. Райс В. Управление ценами меню. – М.: Креатив Холдинг, 2006. – 96 с.
- 3.99. Романов В.А., Цветкова С.Н. и др. Гостиничные комплексы. Учебное пособие. – М.: Март, 2007.
- 3.100. Рўзиев С.С. Маркетинговые исследования в туризме (учебное пособие). -Т.: Издательство Литературного фонда Союз Писателей Узбекистана, 2006. -176 с.
- 3.101. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие. – 3-е изд. – М.: ИНФРА – М, 2006. – 272 с.
- 3.102. Саидов А. Система туризма и механизм адаптации её к рынку. – Т.: Кибернетика. -1992. – 26 с.
- 3.103. Саидов А. Туризм в Узбекистане: Экономические, социальные и организационные аспекты. – М.: Институт туризма. -1991. – 6,5 п.
- 3.104. Саидов А. Ўзбекистонда туризм: Истиқбол ва муаммолар. – Т.: Меҳнат. -1992. – 9,2 п.
- 3.105. Саидов А. «Организационно-экономический механизм управления туризмом». Докторлик диссертацияси. - Т.: -1995. – 252 с.
- 3.106. Самойленко А.А. География туризма. – Ростов на Дону: Феникс. -2006. – 368 стр.
- 3.107. Семенихина В.В. Гостиничные услуги: документальное оформление, бухгалтерский учет и налогообложение М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 192 с.
- 3.108. Сенин В.С. Организация международного туризма туризма: Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 400 с.
- 3.109. Сенин В.С. Организация международного туризма: Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 400с.
- 3.110. Сенин В.С., Денисенко А.В. Гостиничный бизнес: классификация гостиниц и других средств размещения: Учебное пособие. - М.: Финансы и статистика, 2006. - 144 с.
- 3.111. Сенин В.С. Гостиничный бизнес. Учебник -М.: “Финансы и статистика”, 2006.
- 3.112. Сервисная деятельность. Под редакцией Романович В. – М.: Питер. – 2006. – 156 стр.

- 3.113. Сервисная деятельность: учет, экономический анализ и контроль. Учебное пособие./ Балалова Е.И. Каурова О.В. –М. «Дело и сервис» 2006. - 288с.
- 3.114. Скараманга В.П. Фирменный стиль в гостеприимстве: Учебное пособие. - М: Финансы и статистика, 2005. - 192 с.
- 3.115. Скобкин С.С. “Маркетинг и продажи в гостиничном бизнесе”. –М.: “Юрист”, 2001.
- 3.116. Солдатенков Д.В. Восточный ресторан: создание и управление. – М.: ЗАО Издательский дом «Ресторанные ведомости», 2005. – 184 с.
- 3.117. Соколова М.В. История туризма. учебное пособие. –М.: Мастерство, 2002. 352 с.
- 3.118. Сорокина А.В. Организация обслуживания в гостиницах и туристских комплексах: Учебное пособие. - М.: Альфа-М;ИНФРА-М, 2006. - 304 с.
- 3.119. Стаханов В.Н. Маркетинг сферы услуг. учебное пособие. –М. 2001.
- 3.120. Ташмуратов Т., Умаркулов Э., Норчаев А. Халқаро туризм. -Т: ТДИУ. -2000. - 74 б.
- 3.121. Ташмуратов Т., Саидов А., Умаркулов Э. Туризм иқтисоди. – Т.: ТМИ. -2000. – 200 б.
- 3.122. Труханович Л.В., Рюмина А.К. Кадры ресторанов, закусочных, столовых, баров, кафе. –М.: Финпресс, 2003. 192 с.
- 3.123. Тураев Б. Совершенствование системы менеджмента в туристической деятельности автореферат на соискание к.э.н. - Самарканд: -2005.
- 3.124. Туризм и гостиничное хозяйство: Учебное пособие.2-е изд-е. - М: ИКЦ «Март», 2005. – 240 с.
- 3.125. Туризм и гостиничное хозяйство. Учебник /. Под ред. Чудновского А. Д. Изд. 2-е перераб. и доп. – М.: ЮРКНИГА, 2005. - 448 с.
- 3.126. Туризм и гостиничное хозяйство. Под редакцией Чудновского А.Д. М.: Тандем. 2000.
- 3.127. Туризм и гостиничное хозяйство. – Москва-Ростов на Дону: Издательский центр «Март». -2005. – 352 стр.
- 3.128. Тухлиев Н., Таксанов А. Экономика большого туризма. – Т.: Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. -2001. - 207с.
- 3.129. Тухлиев Н., Абдуллаева Т. Менеджмент и организация бизнеса в туризме Узбекистана. – Т.: Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. -2006. – 367 с.
- 3.130. Управление человеческими ресурсами в европейском гостиничном бизнесе: учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 120 с.
- 3.131. Ушаков Д.С. Прикладной туроперейтинг. 2-е издание. М.: Март, 2006.
- Ушаков Д.С. Технологии выездного туризма. Учебное пособие. – М.: Март, 2007.
- 3.132. Ушаков Д.С. Страноведение. Учебное пособие. – М.: Март, 2007.
- 3.133. Файзибаева Н.Т. Развитие международного туризма в Республики Узбекистан в условиях глобализации мирохозяйственных связей. Номзодлик диссертацияси. – Т.: -2000.
- 3.134. Филиповский Е.Е., Шмарова Л.В. “Экономика и организация гостиничного хозяйства”. –М.: “Финансы и статистика”, 2003. 176 с.
- 3.135. Хамидов О.Х. Выбор конкурентной стратегии предприятия на рынке туристских услуг Узбекистана. Номзодлик диссертацияси. Т. 2006.
- 3.136. Христов Т.Т. Религиозный туризм: учебное пособие. – М.: Академия, 2003. – 288 с.
- 3.137. Под редакцией Чудновского. Туризм и гостиничное хозяйство. – М.: Юркнига, 2003

- 3.138. Чудновский А.Д., Жукова М.А., Сенин В.С. Управление индустрией туризма: Учебное пособ. / – М.: КНОРУС, 2004. – 448с.
- 3.139. Чудновский А.Д., Жукова М.А., Сенин А.С. управление индустрией туризма. Учебное пособие. – М.: Кнорус, 2004.
- 3.140. Чудновский А.Д. Управление индустрией туризма: Учебное пособие. – 2-е изд. / А.Д.Чудновский, М.А. Жукова, В.С. Сенин. – М.: КНОРУС, 2005. – 448 с.
- 3.141. Чудновский А.Д. Менеджмент в туризме и гостиничном хозяйстве: Учебное пособие. / А.Д. Чудновский, М.А. Жукова. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2006. – 320 с.
- 3.142. Чудновский А.Д. Информационные технологии управления в туризме: Учебное пособие. / А.Д. Чудновский, М.А. Жукова. – М.: КНОРУС, 2006. – 104 с.
- 3.143. Чудновский А.Д. Гостиничный и туристический бизнес: учебник. – М.: Экмос, 2000. – 352 с.
- 3.144. Чудновский А.Д. Туризм и гостиничное хозяйство: учебник. –М.: Юркнига, 2003. – 448 с.
- 3.145. Шок П.Д., Боуэн Дж., Стефанелли Дж. М.. Маркетинг в ресторанном бизнесе. – М.: ЗАО Издательский дом «Ресторанные ведомости». -2005. -240 стр.
- 3.146. Экономика и организация туризма. Международный туризм /Е.Л. Драчева, Ю.В. Забаев, Д.К. Исмаев и др.; под ред.И.А.Рябовой, Ю.В. Забаева, Е.Л. Драчева. - М.: КНОРУС, 2005. - 576 с.
- 3.147. Эрдош Дж. Кейтеринг: Как начать и успешно вести выездной ресторанный бизнес /Пер. с англ. – М.: Алпина Бизнес Букс, 2005. - 238 с.
- 3.148. Яковлев Г.А. Экономика гостиничного хозяйства: учебное пособие. – М.: РДЛ, 2005. – 224 с.
- 3.149. Янкевич В.С., Безрукова Н.Л. Маркетинг в гостиничной индустрии и туризме: российский и международный опыт. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 416 с.
- 3.150. Янкевич В.С., Безрукова Н.Л. «Маркетинг в гостиничной индустрии и туризме», -М.: «Финансы и статистика», 2003.
- 3.151. Chaston, I & Mangles, T. Small Business Marketing Management. -Basingstoke: Palgrave, 2002.
- 3.152. Chris Cooper, John Fletcher, Alan Fyall, David Gilbert, Stephen Wanhill. “Tourism principles and practice” England 2005 (Third edition).
- 3.153. Earth Shaw and Allan M. Williams. “Critical issues in tourism” Blackwell publishing 2002 (second edition).
- 3.154. Elisabeth Kastenholtz, Maria Carneiro, Celeste Eusebio “The impact of socio-demographics on tourist behavior – analyzing segments of cultural tourists visiting Coimbra” University of Aviero, 2004.
- 3.155. Godde, P.M., Price, M.F., Zimmermann, F.M. Tourism and Development in Mountain Regions, Wallingford: CABI, 2000.
- 3.156. Greg Richards. “New directions for cultural tourism?”. In Tourism market trends, 2003 edition, page 137.
- 3.157. Kotler P. , Bowen J. , Makens J. Marketing for Hospitality and Tourizm.- 2 th. Upper Saddle River: Printed Halle, 2003.
3. 158. Laws, E. (2004) Improving Tourism and Hospitality Services, Wallingford: CABI.
- 3.159. Lashley C., Morrison A. Franchising Hospitality Services -Oxford: Butterworth-Heinemann, 2000.
- 3.160. Law, C.M. Urban Tourism: The visitor economy and the growth of large cities (2nd Edition). -London: Continuum, 2000.
- 3.166. Medlik, Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality. Printed and bound in Great Britain by Biddles Ltd – 3rd ed, 2003.
- 3.167. Mirzarahmedova J., Khakimov Z. Alluring roads. –Т.: “Tong ltd”, 2006. 18 p.
- 3.168. Murphy P.E. “Tourism. A community approach”, London, 2003.

- 3.169. Murphy P.E. Quality Management in Urban Tourism. -Chichester: Wiley, 2007.
- 3.170. Pender Lesley and Richard Shapley “The management of tourism” London, New Delhi, 2005.**
- 3.171. Shaw, G. and Williams, A.M. Critical Issues in Tourism, Oxford: Blackwell. 2004.
- 3.172. WTO. “World overview & tourism topics”. Tourism market trends, 2003 edition. Page 25.

IV. Даврий матбуот ва анжуманлар материаллари

- 4.1. Голышева Е. Мировые тенденции и развитие туристического потенциала Узбекистана //Ж. Экономическое обозрение. 2004. №10 (62), 54-59с.
- 4.2. Данилов Сергей. Новые возможности по развитию туризма на Шелковом пути. Деловая газета «Бизнес-вестник Востока», № 94-95 (820-821) от 26 октября 2006 г. 12-страница.
- 4.3. Камилова Ф.К., Раҳимбобоева Д.Х. Международный маркетинг и его роль в развитие туризма. //Иқтисодий эркинлаштириш шароитида ташқи иқтисодий фаолиятнинг роли. Халқаро илмий амалий анжуман тезислари. -Т.: ТДИУ. 2005 й.
- 4.4. Камилова Ф.К., Ирматов М. «Хитой туризми» Ҳамкор газетаси. 2003й.
- 4.5. Камилова Ф.К., Рўзиев С.С., Комилов З.К. Ўзбекистонда туризмни ривожлантириш истиқболлари. Ўзбекистонда туризм хизматларини такомиллаштиришнинг иқтисодий механизми. Республика илмий-амалий анжумани маърузалари тезислари. Тошкент 2003 йил 10-11 декабр.**
- 4.6. Камилова Ф.К. Ўзбекистон халқаро туризм бозорида. Халқ сўзи. 2002. 20 декабрь.**
- 4.7. Камилова Ф.К “Мукамал туризм ғояси”. “Иқтисодий ва таълим” № 2, 2002 й.
- 4.8. Камилова Ф.К “Туризм соҳасини ривожланиш истиқболлари”. “Иқтисодий ва таълим” № 1, 2004 й.
- 4.9. Мирзаев Р. От знойных пустынь до заснеженных гор // Правда Востока. 2004. 22 января.
- 4.10. Назарова Г.Г., Камилова Ф.К. “Ўзбекистонда туризм имкониятларини кенгайтириш”. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. 2000 й.**
- 4.11. Норчаев А.Н. Евронинг халқаро туризм ривожланишидаги аҳамияти. //Ж. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. 2000. №8. 36-37 б.
- 4.12. Норчаев А.Н., Кутлимуротов Ф. Халқаро бозорда миллий туризм. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. //Ж. 2001. №1-2. 52-53 б.
- 4.13. Норчаев А. Н. Халқаро туризмнинг Испания иқтисодиётидаги аҳамияти. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. //Ж. 2001. №7-8. 52-53 б.
- 4.14. Норчаев А.Н., Ташмуратов Т. Халқаро иқтисодий муносабатларни ривожланишида туризм. //Ж. Жамият ва бошқарув. 2000. №4. 67-69 б.
- 4.15. Норчаев А., Хўжаев Ў. Халқаро туризм иқтисодий ривожланиш воситаларидан бири. //Ж. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. 2001. №12. 55-56 б.
- 4.16. Норчаев. А. Н. Концепция развития туризма в Центральной Азии. Сборник научных трудов молодых аспирантов, ученых Российской Федерации и Зарубежья. Москва. МАКС ПРЕСС. 2001.
- 4.17. Норчаев А. Н. Роль туризма в экономике Центральной Азии. Халқаро илмий-амалий анжуманнинг маърузалар тўплами. ТДИУ. 2001.
- 4.18. Норчаев А.Н., Мирзаев М.А. Экотуризм //Ж. Ўзбекистон қишлоқ хўжалиги. 2004. - №2.

- 4.19. Пугач И. при поддержке Джалилова Ш. Грани и острые углы индустрии гостеприимства // Ж. Экономическое обозрение. 2001. №4 (20). - 23-35с.
- 4.20. Рўзиев С.С. Таиландда цунами оқибатларини маркетингли ҳал этиш тажрибаси. Туризм соҳасини ривожлантириш муаммолари ва истикболлари. Халқаро илмий-амалий анжуманининг маърузалари тўплами. Тошкент 2008 йил 5 декабр.
- 4.21. Рўзиев С.С., Гиёсова Н.Б., Ризаева Ф.Н. Ўзбекистон туризм соҳасининг ривожланишини ўрганиш муаммолари. Ўзбекистон хизмат бозорида ислохотларни чуқурлаштириш муаммолари. Республика илмий-амалий конференцияси материаллари. Бухоро 2007 йил 8-9 ноябр.
- 4.22. Рўзиев С.С. Разработка нового продукта в условиях глобализации. Двадцатые международные Плехановские чтения. Тезисы докладов. Москва 2007 йил 6 апреля.
- 4.23. Рўзиев С.С. Ўзбекистонда туризм бозори. Бозор, пул ва кредит. 2004 йил 12 сон.
- 4.24. Рўзиев С.С. Ўзбекистон маданий туризми. Иқтисодиёт ва таълим. 2004 йил 2 сон.
- 4.25. Рўзиев С.С. Маркетинг в сфере туризма. Шестнадцатые международные Плехановские чтения. Тезисы докладов. Москва 2003 йил 26 апреля.
- 4.26. Рўзиев С.С. Туристический объектни ривожлантириш муаммолариб Туризмни ривожлантиришнинг ижтимоий-иқтисодий муаммолари. Республика илмий-амалий анжумани материаллари. Бухоро 2000 йил 14-16 июн.
- 4.27. Рўзиев С.С. Туризмни бошқаришда маркетинг кооперациясининг аҳамияти. Кичик ва ўрта бизнесда менежмент муаммолари. Республика илмий-амалий анжуманининг материаллари. Самарқанд 2000 йил 6-7 июн.
- 4.28. Рўзиев С.С. Туризмда вақт омилининг аҳамияти. Бозор ислохотлари: яқунлари ва муаммолари. Республика илмий-амалий анжуманининг илмий мақолалар тўплами. II қисм. Бухоро 2000 йил 20-23 апрел.
- 4.29. Самарқанд – гўзаллик ва нафосат шаҳри // Фидокор. – Т., 29.03.2007. - № 22 (953). – б. 1.
- 4.30. Сила репутации // Экономическое обозрение. – Тошкент, 2008. - № 4 (103).
- 4.31. Таксанов А. Туристическая индустрия Узбекистана: оценка и перспективы развития. // Деловой партнер Узбекистана. – 2002. - №28 (433). – 11 июля.
- 4.32. Таксанов А. Современные тенденции мирового туризма. // Деловой партнер Узбекистана. – 2002. - №40 (445) 3 октября.
- 4.33. Таксанов А. Развитие индустрии туризма //Ж. Рынок, деньги и кредит. 2001, №7.
- 4.34. Таксанов А. Золотой проект Самарканда //Ж. Рынок, деньги и кредит. 2001, №1.
- 4.35. Таксанов А. Оценка экономического воздействия туризма на развитие национальной экономики //Ж. Экономический вестник Узбекистана, 2001, №9.
- 4.36. Таксанов А. Комплексное развития туризма //Ж. Экономический вестник Узбекистана, 2001. №10-11.
- 4.37. Таксанов А. Чили: национальная модель туризма //Ж. Экономический вестник Узбекистана, 2001, №12.
- 4.38. Таксанов А. Компоненты узбекского турпродукта //Ж. Экономический вестник Узбекистана, 2002, №9.
- 4.39. Тўраев Б.Х. К проблеме развития международного рынка туристских услуг в Узбекистане. Туризм соҳасини ривожлантириш муаммолари ва истикболлари. Халқаро илмий-амалий анжуманининг маърузалари тўплами. Т.: ТДИУ, 2008. 154-бет.
- 4.40. Файзиева Ш. Основные направления развития туризма в Узбекистане //Ж. Экономический вестник Узбекистана, 2004, №3-4.

- 4.41. Ширинов Т., Саъдуллаев А. Самарқанд – Римнинг тенгдоши // Халқ сўзи.- Т., 13.12.2003. - № 251 (3263). – б. 1-3.
- 4.42. Эштаев А.А. К вопросу о методике проведения сегментации туристского рынка. Туризм соҳасини ривожлантириш муаммолари ва истиқболлари. Халқаро илмий-амалий анжуманнинг маърузалари тўплами. Т.: ТДИУ, 2008. 17-бет.
- 4.43. Қобил Хидиров. “Туризм: бой берилган имкониятлар” // “Халқ сўзи” газетаси, 2006 йил 12 май сони, 4-бет.
- 4.44. Ҳамидов О.Ҳ. Сколько стоит турпродукт //Ж.: «Экономическое обозрение», 2005. №6, с. 41-43.
- 4.45. Ҳамидов О.Ҳ. Разработка конкурентной стратегии туристического предприятия //Ж.: «Рынок, деньги и кредит», 2005. № 4, с. 58-61.
- 4.46. Ҳамидов О.Ҳ. Ситуационный анализ фирмы «CATS» // Ж.: «Экономика и образование», 2005. №1, с. 31-33.
- 4.47. Ҳамидов О.Ҳ. Потенциал предприятий туристского комплекса Республики Узбекистан //Ж.: «Рынок, деньги и кредит», 2005. № 5, с. 68-71.
- 4.48. Ҳамидов О.Ҳ. Роль туристского образования в конкурентоспособности отрасли. /Сборник научных трудов. «Социально-экономические и технико-технологические проблемы развития сферы услуг». Ростов-на-Дону 2005.
- 4.49. Ҳамидов О.Ҳ. Факторы разработки конкурентной стратегии фирмы в условиях становления рынка в Узбекистане. /Восемнадцатые международные Плехановские чтения. «Реформирование и модернизация национальной экономики стратегический курс на демократизацию и обновление общества». Тезисы докладов. М.: 2005.
- 4.50. Ҳамидов О.Ҳ. К вопросу о государственной поддержке развития туризма в Узбекистане. /Тезисы и доклады международной научно – практической конференции. Санкт-Петербург 2005.
- 4.51. Ҳамидов О.Ҳ. Роль сбыта в разработке конкурентной стратегии предприятия. /«Иқтисодий эркинлаштириш ва модернизация килиш шароитида рақобатбардошлиқнинг назарий ва амалий муаммолари» Мақолалар тўплами. Самарқанд 2005.
- 4.52. Ҳамидов О.Ҳ., Собиров А.А. Развитие международного туризма в условиях глобализации: тенденции и перспективы. «Ўзбекистонда туризм хизматларини такомиллаштиришнинг иқтисодий механизми». Республика илмий-амалий анжумани маърузалари тезислари. – Т.: 2003.
- 4.53. Ҳамидов О.Ҳ. Основные тенденции развития международного туризма в условиях глобализации. Материалы международной научно-практической конференции аспирантов и студентов «Туризм - социальное, духовно-культурное и экономическое явление современности». - Донецк, 2001.
- 4.54. Хусайн Воиз Кошифий. Футувватномаи султоний ёҳуд жавонмардлик тариқати. – Т.: “Абдулла Қодирий номидаги халқ мероси нашриёти”, 1994 й. Форс-тожик тилидан Н.Комилов таржимаси.
- 4.55. Norchayev A.N., Ernazarov F. The Uzbek model of tourism. //Business education and foreign languages for tourist service and for the tourism. Материалы VII Международной научно-практической конференции студентов и аспирантов. 25-26 февраля. – Донецк, 2004. – 29 с.
- 4.56. Norchayev A. N., Khasanova L.G. Tourism as a dynamic branch of the economy of Uzbekistan. //Business education and foreign languages for tourist service and for the tourism. Материалы VII Международной научно-практической конференции студентов и аспирантов. 25-26 февраля. – Донецк, 2004. – 174-175 с.

V. Статистика ва ахборот материаллари

- 5.1. Жаҳон туризм ташилототи томонидан ҳар йил чоп этиладиган “Tourism market trends” серияси.
Жаҳон туризм ташилототи томонидан ҳар йил чоп этиладиган “Tourism highlights”

серияси.

Жаҳон туризм тақшилоты томонидан ҳар йил чоп этиладиган “World tourism barometr” серияси.

Жаҳон туризм ташкилотининг расмий сайти бўлган www.unwto.org сайтининг Facts & figures бўлимининг Methodological Notes мақоласи.

Экономика Ўзбекистана. Аналитический обзор за 2004 год.

5.2. Экономика Ўзбекистана. Аналитический обзор за 2005 год.

5.3. Прогнозы развития туризма до 2010 года и последующий период. Мир в целом. Мадрид: ВТО 2003 г.

Всемирная туристская организация. Основные показатели развития туризма. Выпуск 2006 года. Отдел публикаций ЮНВТО. Мадрид. 2006г.

5.4. Статистические обозрение Республики Ўзбекистан за 2007 г.

5.5. Compendium of tourism statistics. World tourism organization. Madrid. 1995. p 253.

VI. Интернет сайтлари

6.1. www.gov.uz – Ўзбекистон ҳукуматининг расмий сайти.

6.2. www.stat.uz – Ўзбекистон давлат статистика қўмитасининг расмий сайти.

6.3. www.unwto.org – БМТнинг Жаҳон туризм ташкилотининг расмий сайти.

6.4. www.uzbektourism.uz - «Ўзбектуризм» миллий компанияси расмий сайти.

6.5. www.uzairways.com - «Ўзбекистон Ҳаво Йўллари» миллий авиакомпаниясининг расмий сайти.

6.6. www.uzrailway.uz – «Ўзбекистон Темир Йўллари» Давлат ҳиссдорлик темирйўл компаниясининг расмий сайти.

6.7. www.cer.uz – Иқтисодий тадқиқотлар марказининг сайти.

6.8. www.apta-uz.com – Ўзбекистон хусусий туристик фирмалари ассоциациясининг сайти.

6.9. www.unesco.org – ЮНЕСКОнинг расмий сайти.

6.10 www.uzintour.uz - Узинтур туризм компаниясининг сайти.

6.11. www.statistics.uz - Ўзбекистон иқтисодий статистикасига оид сайт.

6.12. www.mail.uz – Ўзбекистон электрон ахборот портали.

