

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

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI



A.N. Norchaev, D.S. Umirova

TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI

O‘quv qo‘llanma

*O‘zbekiston Respublikasi Oliy va o‘rta maxsus ta‘lim vazirligi
huzuridagi Muvofiqlashtiruvchi kengash tomonidan 5610100 – “Xizmatlar
sohasi” (Turizmnı tashkil qilish va boshqarish) mutaxassisligi
talabalari uchun o‘quv qo‘llanma sifatida tavsiya etilgan*

TOSHKENT - “IQTISODIYOT” – 2020

UO‘K: 339.138 (063)

KBK: 62.290-2

Norchaev A.N., Umirova D.S.. “Turizmda transport xizmatlari”:
O‘quv qo‘llanma. – T.: «IQTISODIYOT», 2020. – 158 bet.

Ushbu o‘quv qo‘llanmada bugungi kunda bozorning ajralmas qismi bo‘lgan turizm xamda va mehmonxona hamda turizmning xizmat ko‘rsatish kompleksining asosiy elementi bo‘lgan transport xizmatlari, uning xususiyatlari, sayyoxlarga xizmat ko‘rsatish sifatini oshirish yo‘llari, uning turistik korxonada o‘rni va roli batavsil yoritilgan. Qo‘llanmada O‘zbekiston bo‘yicha maxalliy turistik marshrutlarni ishlab chiqish va shakllantirish usullari taklif etilgan.

Учебное пособие посвящено развитию туризма являющийся неотъемлемой частью частного рынка, и экскурсионным услугам как основной части гостиничных услуг. В пособии рассматриваются особенности экскурсионных услуг, направления совершенствования качества туристских услуг, основные функции Гида-переводчика, его роль в какой деятельности а также предлагаются методы разработки и формирования местных туристских маршрутов по предлагаемым зонам Узбекистана.

This textbook is intended to the development of tourism, which is the main part of the market of excursions and hotel services. In the textbook viewed specifics of excursions services, directions of the improvement of the quality of tourist services, main functions of guide, his role at the tourism activity, and suggested the methods of the development and formation of local tourist routes.

Taqrizchilar:

Aripov O. A.

-NamDU, “Iqtisodiyot” kafedrasi dotsenti,;

Abduvohidov A.M.

-TDIU “Turizm va servis” kafedrasi professor, i.f.d.

ISBN 978-9943-6084-9-4

UO‘K: 339.138 (063)

KBK: 62.290-2

© «IQTISODIYOT», 2020.

© A.N. Norchaev, D.S. Umirova, 2020.

KIRISH

Turizm o'zida jahon iqtisodiyotining murakkab va har tomonlama sohalarini mujassam etgan holda, butun jahon xo'jaligiga sezilarli ta'sir o'tkazadi. Turizm aloxida mamlakatlar xo'jaligiga ham, xududlarga ham birday tegishli. Ayrim mamlakatlarda turizm sohasi valyuta tushumlarining yagona manbai hisoblanadi. Uning sharofati bilan iqtisodiy taraqqiyot yuqori darajasi va xalq turmush farovonligi qo'llab – quvvatlanib turiladi. Turizm jahon xo'jaligining uch etakchi eksport sohalari qatoriga kirib, u faqatgina neft qazib olish va avtomobilsozlik sanoatlaridagina keyingi o'rinni egallaydi.

Hozirgi paytda turizm sohasi ulushiga butun jahon eksportining 8%ga yaqini, jahon xizmatlar savdosining 30%, jahon yalpi mahsulotining 10,8%, jahon kapital qo'yilmalarining 9,4%, jahon iste'molchilik xarajatlarining 11%, butun jahon soliq tushumlarining 5% to'g'ri keldi. Bundan tashqari, turizm sohasi aholining bandligiga katta ta'sir o'tkazmoqda. Mutaxassislar fikricha, hozirgi zamon turizmi va uning bilan bog'liq bo'lgan sohalarida jahondagi har sakkizinchi xodim banddir. Jahonning ko'pchilik davlatlarida turizm yagona tizim sifatida rivojlanib bormoqda. Qaysikim u mazkur mamlakat va uning xalqaro tarixi, diniy, ma'naviy, madaniy hamda urf-odatlarini bilan tanishish imkoniyatlarini yaratib beradi. Turizm mamlakatlar byudjetiga salmoqli daromad keltiradi. Shuningdek u juda ko'pchilik xizmatlar ko'rsatish bilan bog'liq jismoniy va huquqiy shaxslarga yordam ko'rsatadi.

Davlatimiz rahbarining 2016 yil 2 dekabrda «O'zbekiston Respublikasining turizm sohasini jadal rivojlantirishni ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida»gi farmoniga muvofiq, sayyohlik mamlakatimiz iqtisodiyotining strategik tarmog'i sifatida belgilandi. Prezidentning 2017 yil 16 avgustdagi qarori bilan 2018-2019 yillarda turizm sohasini rivojlantirish bo'yicha birinchi navbatdagi chora-tadbirlar dasturi tasdiqlandi.

Turizm sohasi nafaqat eng yirik, balki jahon iqtisodiyotining eng dinamik holda rivojlanayotgan sektorlaridan biridir. U tez suratlarda o'sishi bilan yuz yilning iqtisodiy fenomeni hodisasi sifatida tan olingan. XX asrning ikkinchi yarmi davomida xalqaro

turistlar soni salkam 28 martaga ko'paydi, bu xizmat turidan tushgan tushumlar esa 237 martaga ortdi. Mamlakatimizda turizm sohasiga mustaqillikning dastlabki yillaridanoq asosiy davlat siyosati darajasida qaraldi. Soha rivoji uchun barcha zarur tashkiliy - huquqiy mexanizm vujudga keltirilib, muhim me'yoriy hujjatlar qabul qilindi va bu ish hozirda ham davom etmoqda. Respublika iqtisodiyotida bozor munosabatlari chuqurlashgan sari ro'y berayotgan tub o'zgarishlar yangicha boshqarish uslublarini talab etmoqda.

Istiqlol tufayli ajdodlarimiz tomonidan yaratilgan boy ma'naviy va madaniy merosimizni qayta tiklash hamda asrab-avaylash orqali turizm salohiyatini yuksaltirishga ham alohida e'tibor qaratila boshlandi. O'zbekiston Respublikasi hukumati turizmni rivojlantirishga katta ahamiyat berayotgan bir vaqtda, mehmonxona xo'jaliklarida xizmat ko'rsatish turlarini rivojlantirish bo'yicha butun dunyoda amalga oshirilayotgan boshqaruv uslublari va xizmat ko'rsatish turlari yaxshi qo'llanilsa, turizmni respublikaning asosiy valyuta manbalaridan biriga aylantirish mumkin bo'ladi.

Turizm sohasining yanada tezkor rivojlanishi, uning iqtisodiyotdagi ulushini ko'paytirish, turistik xizmatlar sifatini oshirilishini ta'minlash "2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasi"da ham ustuvor vazifalardan biri etib belgilangan.

Bundan ko'zlanayotgan asosiy maqsad mamlakatimizda turizm sohasini rivojlantirish, chet ellik turistlarni ko'proq jalb qilish, mamlakat aholisini shu sohada ham ish bilan ta'minlash va aholini turmush darajasini yanada yaxshilashdan iboratdir. Bugungi kunda turizm sohasini yanada izchil va tezkor ravishda rivojlantirish maqsadida respublikamizda juda ko'plab amaliy ishlar olib borilmoqda.

¹ Шавкат Мирзиёевнинг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли Фармони Халқ сўзи 2-бет

1-BOB. «TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI» FANINING MAZMUNI VA UNING VAZIFALARI

- 1.1. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'рни.
- 1.2. Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'рни.
- 1.3. Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni.
- 1.4. Fanning maqsadi va vazifalari.

1.1. O'zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'рни.

Transport - har qanday davlatning asosiy tarmoqlaridan biridir. Transport xizmatlari hajmi asosan mamlakat iqtisodiyotiga bog'liqdir. Biroq, transportning o'zi ko'pincha iqtisodiy faoliyat darajasini oshirishni rag'batlantiradi.

Turizm turistlarni mamlakat ichida va tashqarisida bir joydan ikkinchi joyga olib borish (ko'chirish) va zarur bo'lsa olib kelishni nazarda tutadi.

Turizmda transport xizmatlari asosiy xizmatlar qatoriga kiritiladi. Ammo ko'plab transport korxonalari turizmga taaluqli bo'lmagan ya'ni oddiy fuqorolarni, pochta va yuklarni ham tashiydilar. Chunki biz bilamsizki turizm bu mavsumiy harakterga ega. Demak, turistlar tashrifi susayganda transport korxonalarining ishi ham susayadi natijada transport korxonalari uchun muammolar tug'ila boshlaydi.

Shuning uchun turizmning mavsumiylik xususiyati transport korxonalari uchun jiddiy muammolarni yuzaga keltiradi.

Turistik mahsulotlar tarkibida turistlarni tashish xizmati yetakchi o'rinlardan birini egallashi bilan birgalikda yana shu bilan ifodalanadiki, barcha turistik yo'nalishlarda (piyodalardan tashqari) sayohatchilarni dam olish yoki ekskursiyaga chiqarish va uyga qaytishi uchun transport bo'lishi tabiiy xol bulib qolmoqda.

Turizm faoliyat turi sifatida turistlarni doimiy yashash joyidan tashqariga chiqishi bilan uzviy bog'langan va uni transport ta'minotisiz tasavvur qilib bo'lmaydi.

Tashish tizimi turistlarni piyoda bir joydan boshqa bir ikkinchi joyga

o'tkazishni istisno qilganda, texnik taraqqiyot darajasi bilan belgilanadi. Turistlarni bir joydan boshqa joyga olib boruvchilar ish bosqichlariga, ularning turistik mahsulot tarkibidagi o'rniga muvofiq ravishda asosiy va yordamchi tashuvchilarga bo'linadi.

1.1-jadval.

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi²

	2000 y.	2001 y.	2002 y.	2003 y.	2004 y.
Tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi	3 595,90	3 475,90	3 419,20	3 375,40	3 477,30
shu jumladan transportda:					
temir yo'li	14,6	15	14,9	15,3	15,3
avtomobil	3 284,70	3 164,30	3 138,00	3 144,70	3 292,30
trolleybus	77,1	61,7	49,4	36,3	22,8
tramvay	92,4	91,9	79,7	64	50,4
metropolitan	125,7	141,9	136,4	114,3	95,6
havo yo'li	1,5	1,1	0,8	0,8	0,9
Yo'lovchi aylanmasi, mlrd. yo'lovchi-km	30,9	31,8	33,2	36,3	40
shu jumladan transportda:					
temir yo'li	2,2	2,2	2	2,1	2
avtomobil	23,3	24,3	25,8	29	32,5
trolleybus	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1
tramvay	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
metropolitan	0,9	1	1	0,8	0,7
havo yo'li	3,9	3,7	3,9	4	4,5

Ish bosqichlariga ko'ra ularni quyidagilarga bo'lish mumkin: transfer (ko'p hollarda avtobus, turistlarni jo'natish, joyidagi asosiy tashuvchiga yetkazib berish, turistlarni aeroport terminalidan, vokzaldan mehmonxonaga eltish hamda xuddi shu operatsiyalarni turistlar vatanlariga qaytayotganlarida bajarish), turistlarni borishlari kerak bo'lgan uzoq masofalarga eltish, avtobus va temir yo'l turlarida marshrut bo'yicha olib yurish (bunda tashish bosqichi aslida turning zaruriy va asosiy elementi bo'ladi, tashish vositalari esa, ko'pincha tunash joylariga aylanadi, bunga dengiz

² <https://stat.uz/uz/>

sayohatiga doir marshrutlarni ham kiritish mumkin), ekskursion marshrutlardagi tashish (masalan, shahar bo'yicha, tematik bog'lardagi va boshqa tashishlar), shopping turlar uchun yuk tashish. Turizm faoliyatini transport ta'minotisiz tasavvur qilib bo'lmaydi. Transport ta'minoti turistik infrastrukturaning muhim elementi hisoblanadi va turistik mahsulotlar tarkibiga kiritilgan asosiy kompleks xizmatlarni tashkil qiladi. Transport korxonalari turizm tizimini shakllantiruvchi turistik korxonalarining alohida ko'rinishlari sifatida qarab chiqiladi.

1.2-jadval.

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi³

	2005 y.	2006 y.	2007 y.	2008 y.	2009 y.	2010 y.
Tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi	3 962,40	4 188,50	4 652,40	5 264,70	5 654,50	6 008,70
shu jumladan transportda:						
temir yo'li	15,1	12,1	11,5	13	14,1	14,5
avtomobil	3 796,40	4 043,60	4 507,80	5 126,80	5 532,80	5 899,30
trolleybus	16,8	16,6	14,3	8,5	5	1,6
tramvay	43,3	46,3	46,9	41,5	33,1	25,8
metropolitan	89,9	69	70,5	73,4	68	65,6
havo yo'li	0,9	1	1,4	1,5	1,5	1,9
Yo'lovchi aylanmasi, mlrd. yo'lovchi-km	46,2	49,8	56,9	64,8	70,3	76,5
shu jumladan transportda:						
temir yo'li	2,1	2,1	2,3	2,5	2,6	2,9
avtomobil	38,6	42,2	48,4	55,9	62,1	67,2
trolleybus	0,1	0,1	0,1	0,1	0,04	0,02
tramvay	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
metropolitan	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
havo yo'li	4,6	4,7	5,4	5,6	4,9	5,8

Respublika milliy iqtisodiyotida turizm tarmog'ining o'rni va ahamiyati xalqaro turizm sohasidagi O'zbekistonning raqobatdagi ustunliklari, xalqaro aloqalarning rivojlanishida mazkur tarmoqning ahamiyati hamda iqtisodiy o'sishga qay darajada imkoniyat yaratishi bilan belgilanadi. O'zbekiston turistlar e'tiborini o'ziga tortadigan

³ <https://stat.uz/uz/>

mamlakat. U turistlarga go'zal shaharlar va xushmanzara joylarni, turli-tuman landshtaflarni taklif qiladi, qadimgi va boy tarixga ega obidalarni namoyon qiladi. Shuning uchun O'zbekistonga qiziqish butun dunyoda kuchli.

1.3-jadval.

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi⁴

	2011 y.	2012 y.	2013 y.	2014 y.	2015 y.	2016 y.
Tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi	6 377,10	6 705,10	6 698,20	7 335,30	7 598,20	5525,9
shu jumladan transportda:						
temir yo'li	14,9	15,9	17,4	19,1	20,1	20,5
avtomobil	6 280,20	6 606,00	6 895,10	7 244,40	7 511,40	5446,3 *)
trolleybus	0,7	0,3	0,4	0,9	0,8	0,8
tramvay	15,3	14,9	14,7	14,6	11,4	2,7
metropolitan	63,9	65,5	59,2	54	52,3	53,5
havo yo'li	2,1	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1
Yo'lovchi aylanmasi, mlrd. yo'lovchi-km	82,5	89,2	94,7	100,1	106	125,3
shu jumladan transportda:						
temir yo'li	3	3,4	3,7	3,8	3,8	3,9
avtomobil	72,7	78,2	83,3	88,9	95	114,2 *)
trolleybus	0,02	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
tramvay	0,1	0,1	0,1	0,1	0,04	0,01
metropolitan	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
havo yo'li	6,2	7	7,2	7	6,8	6,7

Bugun respublikamiz hududida turli davrlarga taalluqli 4 mingdan ziyod me'morchilik va san'at yodgorliklari mavjud bo'lib, ularning ko'pchiligi YUNESKONing Butunjahon madaniy merosi ro'yxatiga kiritilgan. Ayni paytda

⁴ <https://stat.uz/uz/>

faoliyat ko'rsatayotgan 865 ta turistik tashkilotning ish samaradorligi, xizmat ko'rsatish sifati ham oshib bormoqda. o'tgan yili sayohatchilar soni 2011 yildagiga nisbatan 17,5 foizga, xorijiy turistlarga xizmat ko'rsatishdan tushgan daromadlar miqdori 15 foizga o'sgani ham shu yo'nalishda olib borilayotgan izchil islohotlarning amaldagi samarasidir. Demak, turizm, o'z navbatida, aholi bandligi ta'minlash va mintaqalar iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim sohaga aylanib borayapti, desak mubolag'a bo'lmaydi¹.

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

1.2. Transportda xizmat ko'rsatishning iqtisodiyotdagi o'rni

O'zbekistonda turizmning rivojlanishiga Mustaqillikka erishilgandan so'ng tashkil etilgan «O'zbekiston Havo Yo'llari» milliy aviakompaniyasining ham hissasi qo'shilmoqda. Hozirga kunda milliy aviakompaniyamiz tasarrufida 11 ta aeroport mavjud bo'lib, ulardan beshtasi — Toshkent, Samarqand, Buxoro, Urganch va Termiz aeroportlari xalqaro maqomga ega.

Toshkent aeroporti 2001 yilda qayta ta'mirdan chiqarilgan bo'lib, unda soatiga 1000 yulovchiga xizmat ko'rsatish imkoniyati paydo bo'ldi. Har yili Toshkent aeroporti xizmatlaridan 2 million kishi foydalanadi. Toshkentdan dunyoning aksariyat yirik shaharlariga, jumladan, Amritsar, Amsterdam, Andijon, Antaliya, Anqara, Ar-Riyod, Afina, Ashxobod, Baku, Bangkok, Baxreyn, Belgrad, Birmingham, Bishkek, Bodrum, Buxoro, Ganoye, Dakka, Dehli, Doxa, Dushanbe, Yekaterinburg, Erevan, Jidda, Zarafshon, Irkutsk, Islomobod, Istambul, Karachi, Kiyev, Krasnodar, Krasnoyarsk, Kuala Lumpur, London, Minsk, Moskva, Navoiy, Namangan, Nijnekamensk, Nijniy Novgorod, Novosibirsk, Nukus, Nyu-York, Olma-Ota, Omsk,

Osaka, Parij, Pekin, Perm, Saygon, Samara, Samarqand, Sankt-Peterburg, Seul, Simferopol, Riga, Rim, Rostov, Tbilisi, Tel-Aviv, Termiz, Texron, Tokio, Tyumen, Urganch, Urunchi, Ufa, Farqona, Frankfurt, Xabarovsk, CHelyabinsk, CHulpon-ota, Sharja, Qarag'anda, Qarshi, Qozon shaharlariga samolyotlarda yetib borish mumkin. Toshkent aeroportida yulovchilar qulayligi uchun keng va qulay mebellar bilan jihozlangan kutish maydonlari, kuni bo'yi ishlovchi pasport, bojxona, chegara nazorati xizmatlari, ma'lumotxona, yuklarni konveerda tashish xizmatlari, xalqaro telefon, chiptalarni sotib olish va bandlash kassalari, Duty-free do'konlari, restoranlar, barlar, tamaddixonalar, valyuta ayirboshlash punktlari, o'ta nufuzli mehmonlarga xizmat ko'rsatish VIP maydoni, qulayligi oshirilgan SIR maydoni kabilar tashkil etilgan.

2016 yilning yanvar-sentyabrda transportning barcha turlarida 1173,8 mln.tn yuklar tashildi va bu o'tgan yilning tegishli davriga nisbatan 4,8 foizga ko'p demakdir. Shu bilan birga yuk aylanmasi 67,0 mlrd. tn-kmni tashkil etdi yoki 2015 yilning xuddi shu davriga nisbatan 5,7 foizga oshdi. Umumiy tashilgan yuklar hajmida avtomobil transportining ulushi 91,8 foizni (1077,3 mln.tn), temir yo'l transportining ulushi 4,3 foizni (50,8 mln.tn), quvur yo'li transportining ulushi 3,9 foizni (45,7 mln.tn) tashkil qildi.

Yuk aylanmasi tarkibida avtomobil transportining ulushi 37,3 foizni, quvur yo'li transportining ulushi 36,5 foizni, temir yo'l transportining ulushi 26,1 foizni tashkil etadi. Hisobot davrida transportning barcha turlarida 5 666,4 mln. yo'lovchi tashildi va 2015 yilning yanvar-sentyabriga nisbatan 4 foizga oshdi. Yo'lovchi aylanmasi 79,5 mlrd. yo'lovchi-kmgga teng bo'ldi va 4,1 foizga ko'paydi.

Yo'lovchilarni tashishdagi eng katta ulush, ya'ni 99 foizi avtomobil transportiga to'g'ri keladi, yo'lovchi aylanmasida uning ulushi 89,5 foizga teng bo'ldi.

Temir yo'l transportida jo'natilgan yo'lovchilar soni 15,5 mln. kishini tashkil etdi yoki o'tgan yilning mos davriga nisbatan 2,0 foizga o'sdi, yo'lovchi aylanmasi 2016 yilning yanvar-sentyabrda 2,9 foizga oshdi va 2 954,7 mln. yo'lovchi-kmni tashkil etdi⁵.

⁵ Davlat statistika qo'mitasi Axborot xizmati

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

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

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

Yangi Buxoro aeroporti 1997 yilda ishga tushirilib, xalqaro maqomga 1999 yilda erishgan, soatiga 150 yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatadi. Unda keng kutish maydoni, bufetlar, dukonlar, medpunkt, yuklarni saqlash xonasi, milliy an‘analarda bezatilgan VIP— va CIP— maydonlari mavjud. Buxoro aeroportidan Toshkent, Moskva, Sankt-Peterburg shaharlariga, shuning MDH mamlakatlari va boshqa davlatlarga uchish mumkin.

Yangi Urganch aeroporti soatiga 300 yulovchiga xizmat ko‘rsatadi. Unda kutish maydoni, tibbiyot punkti, barlar, kafe, valyuta ayirboshlash shohobchasi, suvenirlar

do‘koni mavjud, aeroportdan Toshkent, Moskva shaharlariga va dunyoning boshqa mamlakatlariga uchib borish mumkin.

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

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

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

So‘nggi yillarda barpo etilgan, umumiy uzunligi 633 kilometrni tashkil qiladigan Navoiy – Nukus, 233 kilometrlik Toshguzar – Boysun – Qumqo‘rg‘on temir yo‘l magistrallari, Qamchiq dovoni orqali o‘tadigan tezkor avtomobil yo‘lining bu boradagi o‘rni va ahamiyati qanchalik beqiyos ekanini hammamiz yaxshi anglaymiz. Bu yo‘llar mamlakatimizning barcha hududlarini yagona transport tarmog‘iga ishonchli tarzda birlashtirib, mintaqamizda mavjud bo‘lgan boy mineral – xomashyo va tabiiy resurslarni

o'zlashtirish uchun keng imkoniyatlar yaratdi va turizm infrotuzilmasini rivojlantirishda muhim omil bo'lib xizmat qiladi.

1.3. Turistlarga transportda xizmat ko'rsatishning mazmuni

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

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

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

Fan va texnika taraqqiyotining odamlarni er yuzining istalgan nuqtasiga tez eltib qo'yishga qodir transport vositalari (ovozdan tez uchar samolyotlar, tezyurar poyezdlar, avtomobillar, muzyorar va suvosti transport i va b.) paydo bo'lishiga, shuningdek transport xizmatlari ko'rsatish sohasiga yangi texnologiyalar joriy etilishiga olib keldi. Bu chiptalarni bronlashning global tizimlarida va chiptalar sotishning noan'anaviy usullarida, yuk va yo'lovchi tashuvchilarning charter dasturlari vujudga kelishi va rivojlanishida, turli axborot tizilari ishlab chiqilishida, yo'lovchi tashishning texnik va texnologik rejimlarini nazorat qilish elektron qurilmalaridan foydalanilishida, ularning xavfsizligi oshirilishida o'z ifodasini topmoqda.

Muayyan transport tuzilmalari o'rtasida hamda har bir transport turi doirasida yo'lovchi tashuvchilar o'rtasidagi raqobat kurashi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishning takomillashuvi jarayoniga kuchli turtki berdi. Servis sifati va darajasining oshishi harakatlanadigan tarkibning hozirgi texnik jihozlanishida,

yo'lovchilarga qulay va shinam shart-sharoitlar yaratilishida, transport vositalari bortida yo'lovchilarning dam olishi tashkil etilishida, yo'lovchilarni ovqatlantirish sifatining oshishida, transport kompaniyalarining doimiy mijozlari uchun rag'batlantirish dasturlari ishlab chiqilishida namoyon bo'lmoqda. Yo'lovchi tashuvchilar transportda bolalar va nogironlarga, shuningdek boshqa toifa yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish bo'yicha maxsus tadbirlarni amalga oshirmoqdalarki, bu yo'lovchilarning ehtiyojlarini to'laqonli qondirish uchun imkoniyat yaratmoqda.

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

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

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

1.4. Fanning maqsadi va vazifalari.

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

Ushbu maqsadni amalga oshirishda quyidagi vazifalar qo'yiladi :

- Turistlarga havo transportida xizmat ko'rsatish
- Aviachipta – aviatahish to'g'risidagi shartnomani tasdiqlovchi hujjat
- Aviachiptalarni bronlashtirish zamonaviy tizimlari

- Havo laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlari
- «O'zbekiston havoyollari» MAKda yo'lovchilar tashish
- Harakatlanadigan tarkib tasnifi hamda turistik avtobuslarga ko'yiladigan talablar
- Turistlarga suv transportida xizmat ko'rsatish
- Turistlarni hayvonlarda tashish
- Sayohatlarda xavfsizlikning umumiy masalalari
- Buyuk ipak yo'lidagi transport vositalari

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

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

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

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, "Buyuk ipak yo'li"dagi transport vositalari, xizmat ko'rsatish, turizm, transport tizimlari, xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Turizmda transport xizmatlari sifatiga ta'sir etuvchi omillar.
2. Turistik transport xizmatlari qaysi turlarga bo'linadi?
3. Turizmda transport tushunchasi.
4. Havoy laynerlarida ko'rsatiladigan xizmatlarning asosiy turlarini sanab bering.

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Lauren Telesz. The Excursion: A Vocabulary Building Book Paperback – March 25, 2016
3. Geoffrey Bird, Royal Roads University, Peter Briscoe, Vancouver Island University. Introduction to Tourism and Hospitality in BC. Morgan Westcott, LinkBC.2015.
4. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

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

2.1. Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.

2.2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi.

2.3. Turistlarni transportda tashish xizmatlari va uning turlari.

2.4. Turizmda transport xizmatlarining tasniflanishi.

2.1. Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar.

«O‘zbekiston Temir yo‘llari» Davlat aksionerlik temir yo‘l kompaniyasi («O‘zbekiston Temir yo‘llari» DATK). U O‘zbekiston respublikasi xududida joylashgan sobiq O‘rta Osiyo temir yo‘llari bazasida 1994-yil 7-noyabrda tashkil etilgan. Kompaniyaning asosiy yo‘llari tarmog‘i 3645 km. ni tashkil etadi va unda hozirgi kunda 54,7 ming kishidan ko‘prok ishchilar ishlaydi.

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

Jahonda 1300 dan ko‘proq aviakompaniyalar mavjud bo‘lib, aviareyslarda har yili o‘rtacha 1.5 mlrd. kishi tashiladi. Xalqaro havo aloqalariga xizmat ko‘rsatishda jahonning 1 mingtadan ortiq aeroportlari ishtirok etadi. Ulardan 650 ga yaqini

muntazam xalqaro havoda aviatashishlarni ta‘minlaydi. Hozirgi vaqtda xalqaro tashish tarmoqlari barcha geografik hududlarni qamrab olgan va ular 190 dan ziyod davlatlarni bog‘laydi.

Hozirgi kunda yo‘lovchilarni tashish soni bo‘yicha Amerikaning Delta Airlines, Pan Amerikan, United, Fransiyaning Air France, Nemislarning Lufthansa, Britaniyaning British Airways Rossiyaning Aeroflot jahonning yirik aviakompaniyalari hisoblanadi.

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

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

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

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

Islom Karimov nomidagi "Toshkent xalqaro aeroporti" DUK: mamlakatning havo darvozasi.

2 996 063dan ortiq odam - aynan shuncha yo‘lovchiga 2012-yilda "Toshkent" xalqaro aeroporti tomonidan xizmat ko‘rsatildi. Bu hali marra emas. Aerovokzalning yo‘lovchilarni qabul qilish imkoniyati soatiga 1300 kishidan oshadi. "Toshkent" xalqaro aeroporti dunyoning deyarli barcha ulkan shaharlari bilan havo aloqalariga ega. U IKAOning II-toifasiga ega bo‘lib, barcha turdagi havo kemalarni qabul qiladi.

"Toshkent" xalqaro aeroporti. Bu aeroportning tarixi O‘zbekistonning fuqaro aviatsiyasi tarixiga teng, bir necha o‘n yillikni qamrab olgan. 1924-yil 12-may -

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining tug‘ilgan kuni: Toshkent-Pishlek-Alma-ata yo‘nalishi bo‘yicha ilk yo‘lovchilar reysi amalga oshirilgan. Shu yilning oxirigacha bir nechta ochiq yo‘nalishlar bo‘yicha qariyb mingta yo‘lovchi, 200 kilogramm pochta, 5 tonna yuk tashilgan edi.



2.1-rasm. “Toshkent” xalqaro aeroporti.

Bugun “Toshkent” xalqaro aeroporti - bu Markaziy Osiyodagi eng yirik aviatsiya korxonasi bo‘lib, uning tarkibiga yo‘lovchilarga va yuklarga yerda, hamda xalqaro miqyosdagi havo kemalariga xizmat ko‘rsatilishini ta‘minlovchi ko‘plab xizmatlar kiradi.

O‘zbekiston poytaxtining aeroporti qulay geografik o‘ringa ega, chunki MDH davlatlaridan Janubiy-Sharqiy Osiyoga, Yaqin sharqqa, YEvropaga va Amerikaga eltuvchi havo yo‘llarining kesishgan nuqtasida joylashgan. Aeroport qulay ob-havo sharoitidagi hududda joylashgan.

Har qanday aerodromning asosiy yutug‘i - uning har xil turdagi havo kemalarini qabul qilish va ularga yerda xizmat ko‘rsatish bo‘yicha texnik imkoniyatlaridir. “Toshkent” aeroportida uchish-ko‘nish maydonlarining, chiroq-signal uskunalarining, aerovokzal majmuasining qayta ta‘mirlanishi, zamonaviy maxsus avtotexnika bilan

ta‘minlanishi yo‘lovchilarga va havo kemalariga yanada qulay va sifatli xizmat ko‘rsatilishi imkonini berdi.

Aerodrom ikkita - janubiy va shimoliy (ICAO II-toifasi) uchish-ko‘nish maydoniga, magistral rullash yo‘llariga, uzoq va o‘rtacha magistral samolyotlari uchun 110 ta turish joylari bo‘lgan umumiy maydoni 100 gektarli perronga ega.

“Toshkent” aeroporti havo kemalariga, yuklarga va yo‘lovchilarga yerda xizmat ko‘rsatilishi uchun mo‘ljallangan yer ustki texnikasiga ega: TREPЕL-7.0\20.0 konteynerlarini ortkich; MULAG Comet va Nissan kichik tyagachlari, MDF-7,7 transportyorlari, AVIA bagajini tashish uchun bort avtomobillari, HUNERT GmbH suv quygichlari, 5,8 metrga ko‘tariluvchi Albert ABS-580 avtomobil traplari; perronda turuvchi COBUS-3000, MERSEDES-204, MITCUBISI-ROSA yo‘lovchi avtobuslari; 200-350 tonna SCHOPF F-180, 400 tonnadan ortiq SCHOPF F 369 buksirlash tyagachlari, “Serviser” ALFONS CAK yonilg‘i quygichlari, 40 tonna yonilg‘i quygichi. 2008 - 2013-yillar mobaynida yangi maxsus texnika: “FMS TEMPEС” rusumli muzlashga qarshi mashina, ABS-580 avtotraplari, “AIST-9C” havo qizdirish qurilmasi va boshqa ko‘plab texnika sotib olingan.



2.2-rasm. Mahalliy Havo Yo‘llari (Toshkent-3)

Xalqaro aeroport g‘arbiy nusxadagi turli havo kemalariga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha ulkan amaliy tajribaga ega. Aerovokzal binolarida 56 ta suyuqkristalli

monitorlar o'rnatilgan bo'lib, ularda yo'lovchilar uchun ko'rgazmali ma'lumotlar, shuningdek tijorat reklamalari namoyish etiladi; naqd pul olish uchun bankomatlar va valyuta ayirboshlash shoxobchalari joylashgan.

Dunyoning yetakchi aviakompaniyalari o'zlarining YEvropadan Osiyoga va orqaga tranzit bilan uchuvchi yuk samolyotlarini qo'ndirish uchun aynan Toshkentni bejiz tanlashmaydi.

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

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

Zamonaviy uskunalar bilan jihozlangan har jihatdan qulay bo'lgan Toshkent-2 terminali orqali yo'lovchilarni uzoq va yaqin horijga jo'natish va ularni qabul qilish ishlari amalga oshiriladi. Uchib ketish va kelish zallaridagi chiqish galereyalari 4 ta teleskopik traplar bilan ta'minlangan. Yo'lovchilarni ro'yxatga olish bo'yicha (DCS) avtomatlashtirilgan tizim joriy etilgan, ro'yxatga olish paytidan boshlab havo kemasiga chiqish vaqtigacha yo'lovchilarga sifatli xizmat ko'rsatish jarayoni yaxshilangan.

Hozirgi paytda uchib ketuvchi yo'lovchilar uchun yangi blok foydalanishga topshirilgan.

O'zbekiston mehmonlariga va aholisiga xizmat ko'rsatish uchun Aerovokzal binosida qulay mebel bilan jihozlangan katta kutish zallari; tunu-kun tartibida ishlovchi pasport, bojxona va chegara nazorati xizmatlari; ma'lumotxonalar; bagajni tashish uchun yangi konveyer tizimlari; xalqaro telefon aloqasi; chipta sotib olish va bronlash

kassalari; Duty-Free do'konlari; barlar; tez ovqatlanish, valyuta ayirboshlash shoxobchalari va boshqalar mavjud.

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

Avvalgiday, "Toshkent" xalqaro aeroporti rahbariyatining eng muhim vazifalariga parvozlarning xavfsizligini ta'minlash masalalari kiradi. Shuning uchun aviatsiya xavfsizligini (AX) ta'minlovchi bo'linmalarning texnik jihatdan ta'minlanishiga jiddiy e'tibor qaratiladi. Barcha nazorat o'tish joylari (NO'J) tekshirish uskunalar bilan jihozlangan.

"Toshkent" xalqaro aeroporti - mamlakatimizning havo darvozasidir. Shuning uchun undagi barcha xizmatlarning ishiga e'tibor oshirilgan. Inson ushbu darvozalar orqali qayerga uchib ketmasin va qayerdan uchib kelmasin, uning parvozi bexatar bo'lishi uchun barcha zarur shart-sharoitlar bajarilganligiga ishonishi mumkin. Barkamollikka erishish uchun qilingan barcha harakatlar zoye ketmasligini vaqt hali ko'rsatadi!

PYTTX faoliyati quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- "Toshkent" xalqaro aeroporti orqali ketuvchi tranzit yuklarga ishlov berish va saqlash;
- eksport, import yuklarga ishlov berish va saqlash;
- maxsus toifadagi (xavfli, tirik hayvonlar, tez ayniydigan) yuklarga ishlov berish va saqlash;
- "O'zbekiston havo yo'llari" MAK reyklarida yuk tashilishini bronlash va sotish;
- mijozlarni yuk kelganligi haqida xabardor qilish;
- yukni qidirish va uning maqomi haqida ma'lumot berish;
- o'rash vositalarini (konteynerlar va palletlar) saqlash va ularga xizmat ko'rsatish.

PYTTX hududida quyidagilar mavjud:

- Tijorat omborlari (umumiy maydoni 4805,95 kv.m);
- Bojxona ombori (218,4 kv.m);
- Xavfli va radioaktiv yuklarni saqlash uchun mo'ljallangan omborlar (196,3 kv.m)
- Sovutish kameralari +2 +8C (879 kv.m);
- Sovutish kameralari - 5 +5C (34,5 kv.m);
- Muzlatish kameralari -5-25C (69 kb.m);
- Yuk-200 uchun muzlatish kameralari (34,5 kb.m)
- Shuningdek PYTTX hududida quyidagi xizmatlar mavjud:
- 2-sonli "Aviayuklar"bojxona posti;
- eksport va import yuklarni deklaratsiya qilish;
- O'zbekekspertiza.

2.2. Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi

Turistik mahsulotlar tarkibida turistlarni tashish xizmati etakchisi o'rinlardan birini egallaydi. Bu shu bilan ifodalanadiki, barcha turistik yo'nalishlarda (piyodalardan tashqari) sayohatchilarni dam olish yoki ekskursiyaga eltish va uyga qaytishi uchun transport bo'lishi tabiiy hol bo'lib qolmoqda.

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

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

- joylashtirish harajatlari – 46,5%
- transport harajatlari – 25,7%

- ovqatlanish harajatlari – 9,7%
- ekskursiya xizmatlari harajatlari – 3,6%

Jami: – 85,5%

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

Turizm sohasida transport ta'minoti tizimi qo'yidagicha farqalanadi:

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

turga kiritilgan sayoxat davomida ijaraga beriladigan engil avtomashina

2.3. Turistlarni transportda tashish xizmatlari va uning turlari:

Tashishning yer ustida olib yurish turlari bo'yicha :

- insoning jismoniy kuchi bilan amalga oshiriladigan tashishlar va harakatlanishlar (piyeda, changida, velosipeda, rikshalar);
- xayvonlar yordamida (ulovli, tuyada, otda, itlarda)
- mexanik vositalar bilan;
- avtomobil transportida (g'ildirakli, zanjirli,);
- relsli transport-temir yo'llar, metro, tramvay, kanatli yo'llar;
- xavo bolishli transport vositalarli.

Xavo orqali tashish turlari:

- xavo sharlari va dirijabllar, delpaplanlar, parashyutlar;
- vertaletlar;

- kichik aviatsiya samoletlari, gidrosamaletlar, keng fyuzelyajli samoletlar, tovushdan tez uchar laynerlar

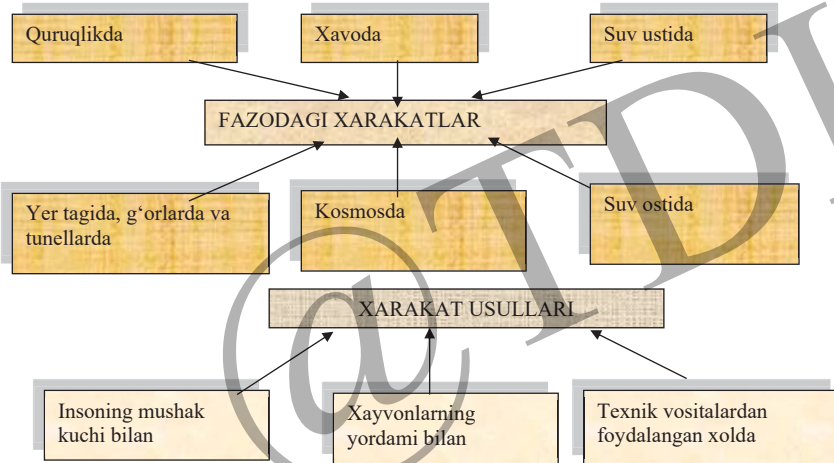
- kosmik apparatlar

Dengiz va daryo suvlari orkali tashish transportlari:

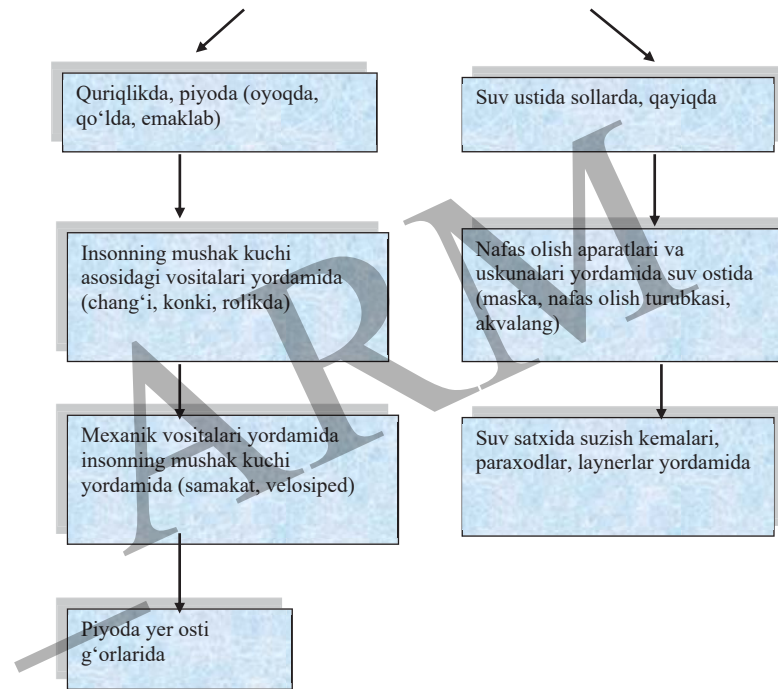
- Sol va kayiklar
- Elkanli kemalar
- Kichik mexanik kuchga ega flot kayiklari
- Dengiz va daryo kemalari
- Xavo bolishli kemalar
- Suv osti kemalar

Tashishning barcha xillari va turlari ishlatilishi va texnik vositalarining foydalanishiga karab ko'plab kurinishlarga ega buladi, qo'yidagi chizmalarda bu aniq ifodalangan.

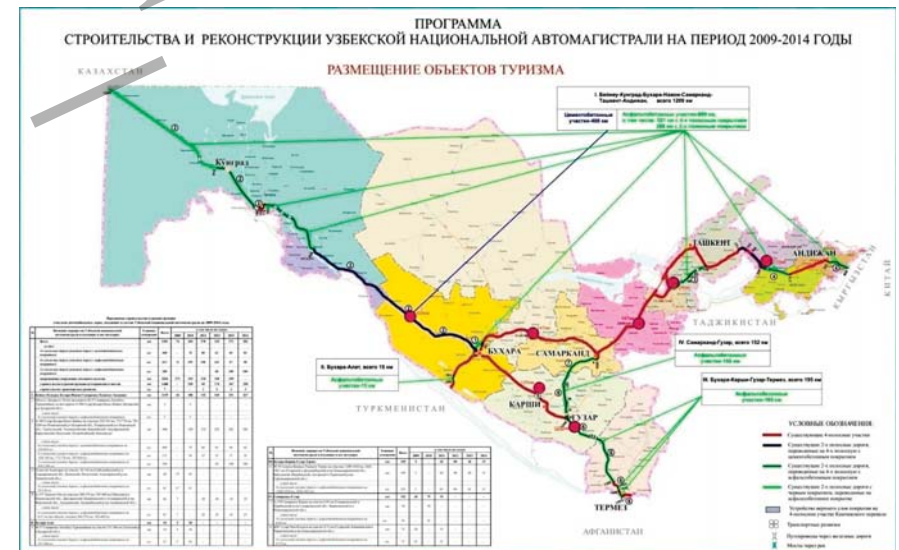
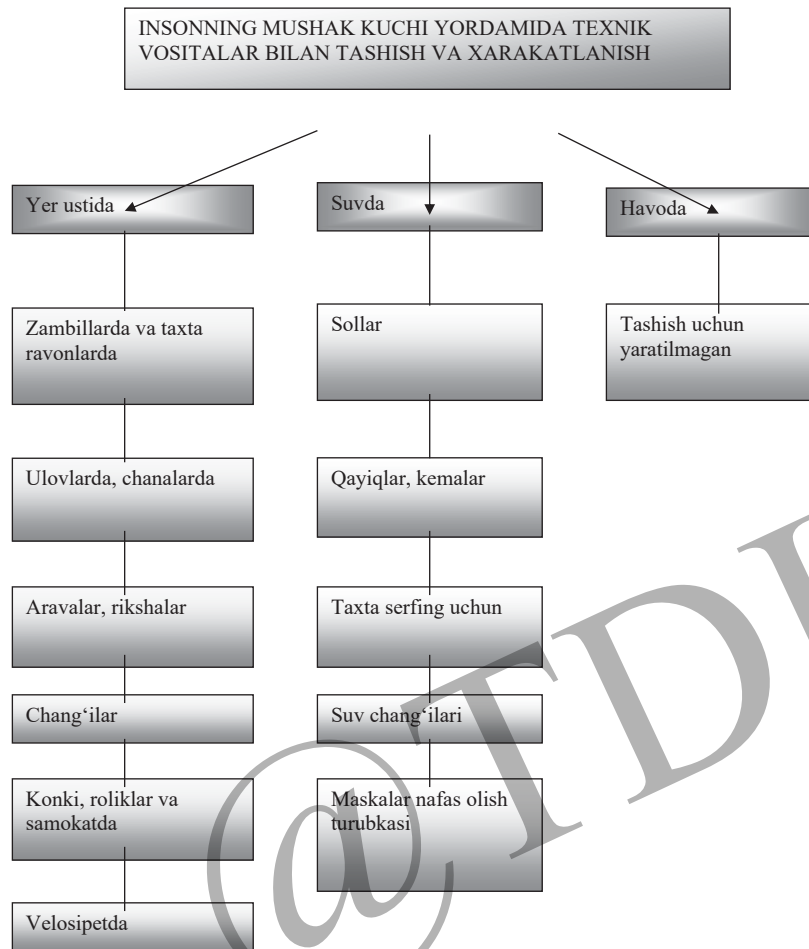
Turizm soxasida transport ta'minoti tizimi.



INSONNING MUSHAK KUCHI BILAN TASHISH VA XARAKATLAR



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



Transport vositalarining taqqoslama reytingi

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

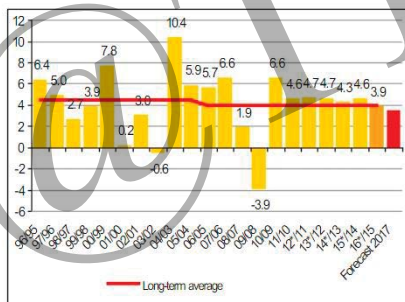
Nisbatan past ball, nisbatan qiymat narxlariga mos keladi.

Qiyinchiliklarga qaramay xalqaro sayyohlikning barqaror o'sishi

Xalqaro turizmga bo'lgan talab 2016 yilda qiyinchiliklarga qaramasdan mustahkam bo'ldi. Xalqaro sayyohlar kelishi 3,9% ga o'sib, 1,235 mln. kishini tashkil etdi.

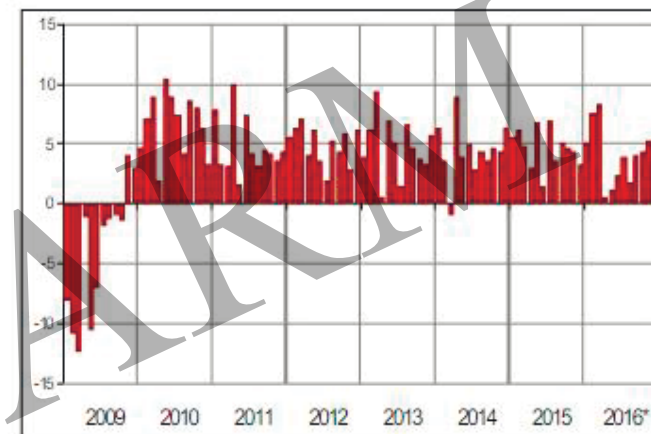
UNWTO Jahon sayyohlik barometri.

2016 yili 46 millionga yaqin sayyohlar (tungi tashrif buyuruvchilar) 2015 yilga nisbatan xalqaro miqyosda sayohat qilganlar.

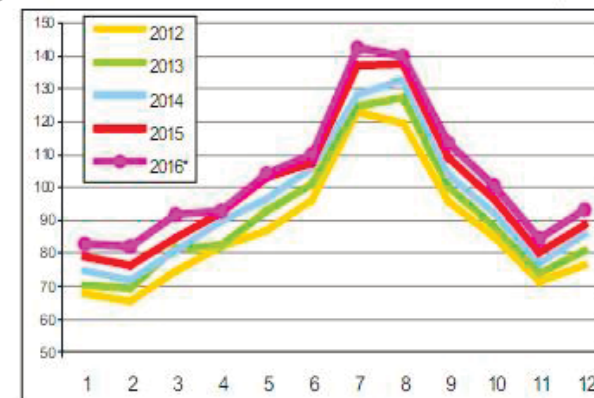


2.3-rasm. Xalqaro sayyohlar kelishi (% hisobida) 6

Global iqtisodiy va moliyaviy inqirozdan keyin 2016 yili yettinchi yil barqaror o'sish bo'ldi. 1960-yillardan beri uzluksiz mustahkam o'sishning o'xshashligi qayd etilmagan. Natijada 2016 yilda dunyo bo'ylab 300 million sayyohlik xalqaro sayyohlar 2008 yilgi inqirozga qarshi rekord ko'rsatkich bilan dunyoga keldilar. Ushbu davrda xalqaro sayyohlik tushumlari shu darajada o'sdi



2.4-rasm. Xalqaro sayyohlar kelishi, yillik o'zgarish dinamikasi (% hisobida)



2.5-rasm. Xalqaro sayyohlar kelishi, yillik o'zgarish dinamikasi (Millon)⁷

Tayanch iboralar: turizm, mehmonxona, xizmat ko'rsatish, turizm, marshrut, global iqtisodiy va moliyaviy inqiroz, qo'shimcha xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Transportda tashish xizmatlarining xili va turi bo'yicha tasniflang?
2. Mexanik harakat vositalari orqali tashish va harakat qilish qanday guruhlarga bo'linadi?
3. Transport vositalarining taqqoslama reytingi

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

3-BOB. TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

- 3.1. *Havo transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari*
- 3.2. *Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlash*
- 3.3. *Xalqaro aviatashuvlarda asosiy turistik hujjatlarning muhimligi*
- 3.4. *Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnoma*

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

O'zbekiston Respublikasida transport infratuzilmasining rivojlanishi.

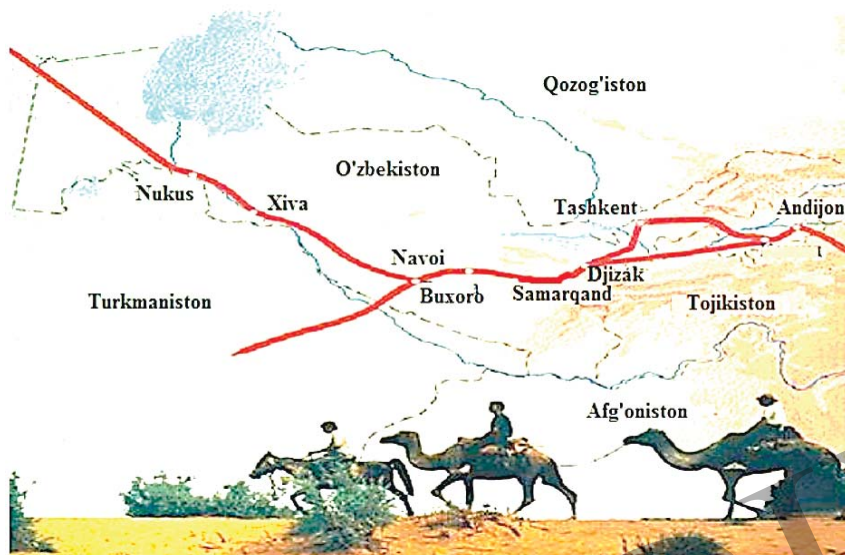
Davlatlar o'rtasidagi transport aloqalarini rivojlantirish avvaldan xalqlarni birlashtirish, iqtisodiyotni rivojlantirish va madaniyatlarni o'zaro boyitish asosiy vositalaridan biri edi. Qadim zamonlardananoq transport yo'nalishlari davlat daromadlarining asosiy manbalaridan biri hisoblanadi. Vaqt o'tishi bilan transport hayotimizning ajralmas qismiga aylandi.

O'tmishda O'zbekiston hududi Buyuk Ipak yo'lining markazida joylashgan bo'lib va shu sababli Yevropadan Osiyoga olib keladigan eng qisqa transport koridorlari aynan ushbu yo'nalish orqali o'tgan. O'zbekistonning geografik joylashuvi G'arb va Sharq o'rtasidagi chorrahada, shuningdek Yeroosiyo qit'asining Shimoli va Janubidan foydalanib, Yeroosiyo qit'asining ko'plab mamlakatlari uchun doimiy yer usti va xavfsiz transport aloqalarini amalga oshirish imkoniyatini ochib beradi.

Aviatashuvlar boshqa transport vositalari bilan xizmat ko'rsatishga solishtirganda bir qancha o'ziga xos xususiyatlarga ega. Bu, eng avvalo, ob-havo sharoitiga ularning bog'liqligi hamda uchish va qo'nish joylaridagi landshaft (ayniqsa, samolyotlar uchun) bilan bog'liq. Bundan tashqari, harakatlanadigan tarkibdan foydalanish shart-sharoitlari aeroportlarni aholi yashaydigan joylardan tashqariga chiqarishga majbur qiladi va yo'lovchilar bevosita uchishga tayyorgarlik ko'rishi uchun ancha ko'p vaqtni

taqozo etadi. SHunga qaramay, aviatashuvlar o'zining asosiy ustunligi — manzilga juda tez eltib qo'yishi bilan yer usti va suv transporti bilan jiddiy raqobatlashadi.

Buyuk ipak yo'li xaritasi



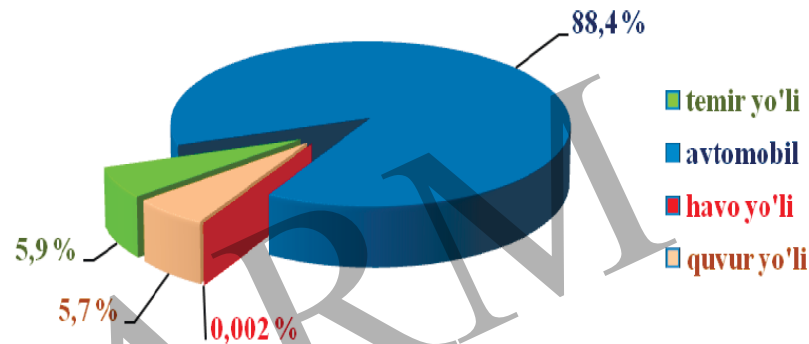
Ayni paytda, O'zbekiston Respublikasi dengiz transportidan tashqari, barcha zamonaviy transport turlariga ega. Respublikada temir yo'llar va avtomobil yo'llar tarmog'i, xalqaro aeroport komplekslari rivojlangan. Shu bilan birga, davlat hududini ko'ndalang va bo'ylama kesib o'tuvchi va mamlakatning xalqaro va tranzit tashishlar uchun ehtiyojlarini ta'minlovchi havo yo'llari mavjud.

O'zbekiston hududida xalqaro transport terminallari va logistika markazlari faoliyat ko'rsatmoqda. Bunday markazlar turli xil transport turlari faoliyatini muvofiqlashtirishni ta'minlashga mo'ljallangan, bu ayniqsa dengizga chiqish imkonini bo'lgan Markaziy Osiyo davlatlari uchun muhimdir.

Yuk aylanmasining asosiy qismi temir yo'l, avtomobil va quvur yo'l transportlariga, yo'lovchi aylanmasi esa, avtomobil, havo yo'l, temir yo'l transportlariga tu'g'ri keladi.

2010 yildan 2017 yilgacha yo'lovchi tashish 34,5 %, yo'lovchi aylanmasi 51,7 %, yuk tashish 37,9 %, yuk aylanmasi 19,1 % ga ko'paydi.

2017 yilda transport turlari bo'yicha yuk tashish tarkibi, %



Bugungi kunda transport sohasida 12 mingga yaqin turli mulkchilik shakldagi korxonalar va tashkilotlar faoliyat ko'rsatmoqda. 2017 yilda "tashish va saqlash" faoliyatini ko'rsatayotgan korxonalar va tashkilotlar ulushi, faoliyat ko'rsatayotgan tashkilotlar va korxonalar umumiy hajmida (fermer va dehqon xo'jaliklaridan tashqari) 6,3 % ni tashkil etdi.

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

Ichki aviatashuv — uchish joyi, manzil hamda barcha qo'nish joylari bir davlat hududida joylashgan havoda yo'lovchi va yuk tashish.

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

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

noharbiy aerodromning yo'lovchilar chiqishi va tushishi, bagaj, yuk va pochta yuklash va tushirish, shuningdek boshqa xizmat ko'rsatish turlari uchun havo kemalarini joylashtirishga mo'ljallangan qismi tushuniladi.

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

3.2. Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta'minlash

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

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

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

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

- xalqaro aviatashuvlar tarifi;
- aviatashuvchilar tomonidan havoda yo'lovchi va yuk tashish tartibi;
- tashish shartnomasini tasdiqlovchi asosiy tashish hujjatlari;
- tashuvchining javobgarligi tartibi;
- ushbu konvensiyaga davlatlarning qo'shilishi tartibi.

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

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

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

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

2003 yil 4 noyabrda kuchga kirgan Monreal konvensiyasi (1999 yilda ICAO doirasida tuzilgan) aviahalokatlardan jabr ko'rgan shaxslar va ularning qarindoshlariga to'lovlar bo'yicha Varshava konvensiyasida belgilangan limitlarni bekor qildi. Boz ustiga, ushbu konvensiya javobgarlikning ikki darajali tizimini amalga joriy etdi. Birinchi darajada, sug'urta hodisasi yuz bergani zahoti, aviakompaniya (yoki uning sug'urtalovchisi) jabr ko'rgan har bir kishiga, hatto tashuvchining aybi isbotlanmagan bo'lsa ham, taxminan 135 000 AQSH dollari to'lashi lozim. Bordiyu aviakompaniya hodisada aybdor deb topilsa, javobgarlikning ikkinchi darajasi amalga kiritiladi va unda zararni qoplash bo'yicha to'lanadigan tovon puli summasi chegaralanmaydi. Tashuvchining yo'lovchilar bagajini yo'qotganlik uchun javobgarligi ham oshirildi.

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

mamlakatimizda xalqaro aviatahuvlarni amalga oshirishda Varshava konvensiyasi amal qiladi.

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

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

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

3.3. Xalqaro avia tashuvlarda asosiy turistik hujjatlarning muhimligi

Xalqaro havo huquqining muntazam havo aloqalari sohasidagi yana bir muhim hujjati 1944 yilda qabul qilingan «Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risida»gi CHikago konvensiyasidir. Ushbu konvensiyada dunyo miqyosida parvozlarni amalga

oshirishning bir qancha muhim prinsiplari belgilab qo'yilgan bo'lib, ularga asosan ahdlashayotgan har bir davlat boshqa ahdlashayotgan davlatlarga quyidagi huquqlarni beradi:

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

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

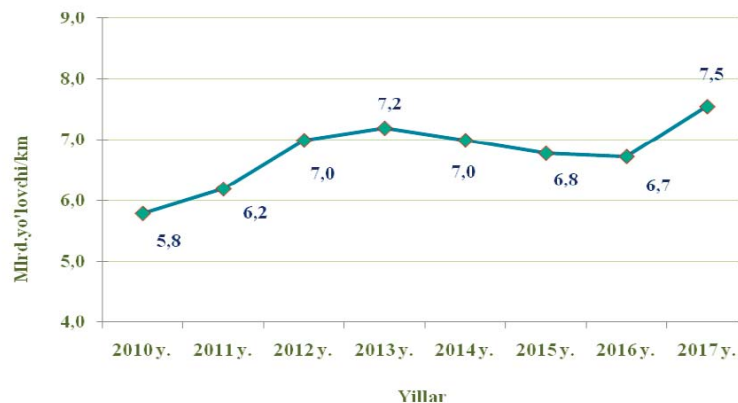
CHikago konvensiyasi bilan qabul qilingan davlatlarning xalqaro uchishlarni amalsha oshirish huquqlari amalda ayrim doiralar bilan chegaralanadi, ular davlatlar o'rtasida havo aloqalarini amalga oshirish uchun zarur shart-sharoitlar yaratadi, uchishlarning xavfsizligini ta'minlaydi, shuningdek mamlakatlar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

Xalqaro havo aloqalarini tartibga soluvchi huquqiy hujjatlar orasida «Xalqaro havo transporti to'g'risidagi Bitim» (CHikago, 1944 y.); «Xalqaro havo yo'llari orqali tranzit qilish to'g'risidagi Bitim» (CHikago, 1944 y.); «Chet el havo kemasi o'z bortida uchinchi shaxslarga etkazgan zararni qoplash to'g'risidagi Konvensiya» (Rim, 1952

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

y.); «Havo kemasi bortida sodir etilgan huquqbuzarliklar va boshqa ba'zi bir harakatlar to'g'risidagi Konvensiya» (Tokio, 1963 y.)ni qayd etish mumkin.

Havo transporti yo'lovchi aylanmasining dinamikasi, mlrd. yo'lovchi/km

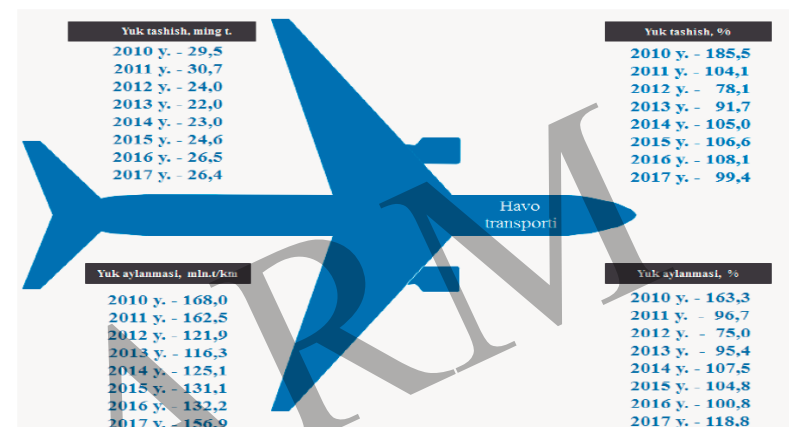


Mustaqillik yillarida havo kemalari parki “Boeing-757-200”, “Boeing-767”, “Boeing 767-300 ER”, “Boeing 787-8”, “Dreanliner”, “Airbus”, “A 310”, “Airbus”, “A320-200”, “RJ-85”, va yuklarining “Boeing-767-300BCF” va Airbus “A300-600” kabi zamonaviy yo'lovchi samolyotlar bilan to'ldirildi.

Shu bilan birga, aviakompaniya tarkibida faoliyat yuritayotgan Markaziy Osiyodagi yagona so'nggi avlod aviatsiya texnologiyasiga xizmat ko'rsatish markazi 300 dan ortiq xorijiy samolyotlarga xizmat ko'rsatmoqda.

Bugungi kunda "Navoiy" aeroporti negizida tashkil etilgan xalqaro intermodal logistika markazi mintaqadagi eng yirik va eng yuqori texnologik havo yuklari komplekslaridan biridir.

Havo transportida yuk tashishning asosiy ko'rsatkichlari



2010 - 2017 yillarda havo transporti yo'lovchi aylanmasi hajmi 5,8 dan 7,5 mlrd.yo'lovchi/km oshdi, yo'lovchi aylanmasi bu davrda 4,7 barobar oshdi.

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

MDH davlatlari hududida "Navoiy" xalqaro intermodal logistika markazi mahsulotni yuklash, tushirish, joylashtirish, ularni qisqa vaqt ichida omborlarga joylashtirish bilan shug'ullanadigan yagona markazdir. Havo sharoitlariga qaramasdan, zamonaviy aviatsiya uskunalari bilan jihozlangan xalqaro intermodal logistika markazi turli xil avialaynerlarni qabul qilishga muvaffaq bo'ldi.

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

samolyotlar uchun navigatsiya sistemalarining unifikatsiya qilingan qoidalarini ishlab chiqish;

uchish xizmatlari faoliyatini muvofiqlashtirish, havo yo'llarining xavfsizligi, shu jumladan muntazam aviatashuvlarga litsenziyalar berish;

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

Bugungi kunda u O'zbekistonni asosiy logistika markazlari Evroosiyo - Frankfurt, Milan, Bryussel, Vena, Bazel, Zaragoza, Dubay, Dehli, Inchon, Tyanjin, Guangzhou, Xanoyi va Shanxay bilan bog'laydi. Aeroportning yuk terminali turli xil harorat sharoitlariga -25 dan +2 daraja haroratgacha bo'lgan maxsus xonalar bilan jihozlangan. qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlash va saqlash keng imkoniyatlar mavjud, shuningdek, katta hajmli, og'ir, xavfli va nostandart yuklarni eksport va import. Uning sig'imi kuniga 300 tonnagacha yukni saqlash va qayta ishlash imkonini beradi.



Singapur, Minsk, Voronej, Lahor, Dushanbe, Samarqanddan Singapurga, shuningdek, evropalik sayyohlar uchun jozibali Milandan va Parijdan to'g'ri Urganchga yangi qatnov yo'nalishlari ochildi. Bugungi kunda yo'lovchilar talabining oshishi bilan Urumchi, Sochi, Novosibirsk, Amritsar, Dehli va Seulga qatnovlar soni ko'paydi. Qish mavsumida Issiqko'l, Maldiv orollariga va Barselonaga charter reyslarni amalga oshirish rejalashtirilgan. Yaqin va uzoq xorij mamlakatlaridan

O'zbekistonning sayyohlik shaharlariga Urganch, Buxoro va Samarqandga to'g'ridan-to'g'ri qatnovlar yo'lga qo'yildi.

2018 yil 1 yanvar holatiga magistral quvurlar uzunligi, km



Gaz quvurlari barcha magistral quvurlarning 99,2 %ni tashkil qiladi. Neft quvurlarining ulushi 0,8 % ni tashkil etadi.

Avtomobil transporti yuklarni va yo'lovchilarni tashishda muhim ahamiyat kasb etadi. Islohotlar yilida mamlakatimizda 42,7 ming km dan ortiq avtomobil yo'llar qurilib, foydalanishga topshirildi, ularning 98,5 % qattiq qoplamga ega.

Neftigaz industriyasi sanoatning flagmani va iqtisodiyotning etakchi tarmogi hisoblanadi. U mamlakatni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi.

2018 yil 1 yanvar holatiga respublika bo'yicha magistral quvurlarning uzunligi 13895,7 km.ni tashkil qildi.

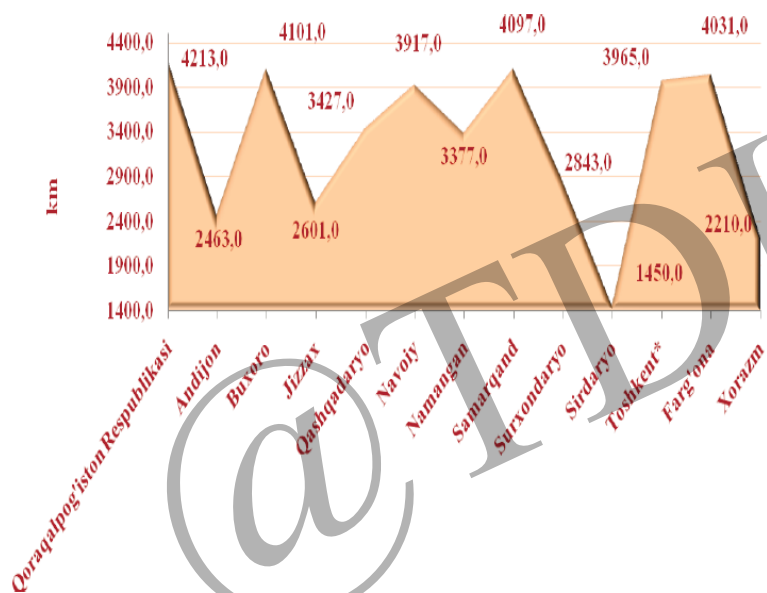
Xalqaro standartlarga muvofiq 11 aeroport (Toshkent, Nukus, Samarqand, Buxoro, Urganch, Termiz, Qarshi, Namangan, Andijon, Farg'ona va Navoiy shaharlarida) modernizatsiya qilindi.

Toshkent aeroporti Markaziy Osiyodagi eng yirik aeroport hisoblanadi. Buxoro, Samarqand va Urganch aeroportlari ham xalqaro aeroport maqomiga ega.

2001 yilning sentyabr—oktyabr oylarida Monrealda (ICAO shtab-kvartirasida) ICAOning navbatdagi, 33-chi Assambleyasi bo'lib o'tdi. U 11 sentyabrda AQSHda yuz bergan fojia munosabati bilan xalqaro fuqaro aviatsiyasida uchishlar xavfsizligini oshirishning global strategiyasini ishlab chiqishga chaqirdi. Assambleyada 2004 yildan boshlab: 1) uchishlar xavfsizligini ta'minlash ustidan nazoratni tashkil etishni

tekshirish Universal dasturini kengaytirish; 2) uchishlar xavfsizligini ta'minlash maqsadida moliyalashtirishning xalqaro mexanizmini yaratish; 3) ICAO Texnik hamkorlik dasturini mustahkamlash; 4) aviatsiyani urush xavfidan sug'urta qilishning xalqaro mexanizmi tamoyillarini ishlab chiqishga qaror qilindi. Bundan tashqari, Assambleya so'nggi yillarda fuqaro havo kemalari bortida intizomsiz yo'lovchilar tomonidan sodir etilayotgan jiddiy hodisalar soni ko'payganligi munosabati bilan maxsus rezolyusiya qabul qildi. Ushbu rezolyusiyaga asosan barcha davlatlarga huquqbuzarlik qarda sodir etilganligidan qat'i nazar, huquqbuzarlarni sud tartibida ta'qib qilish imkonini beruvchi tegishli qonunlar va qoidalar qabul qilish taklif etiladi.

2017 yilda hududlar kesimida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining uzunligi, km



*) Toshkent sh.qo'shgan holda

2017 yilda 5,6 mlrd. yo'lovchi tashilgan bo'lib, 2016 yilga nisbatan 2,0 % ga o'sdi.

Ekologiya xavfsizligi sohasida Assambleya ICAO Kengashining shovqinni kamaytirish uchun yangi, yanada qattiq standart qabul qilish haqidagi taklifini

ma'qulladi. Mazkur standart 2006 yil 1 yanvardan yangi konstruktsiya qilinayotgan havo kemalariga nisbatan amalga kiritiladi.

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

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

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

Moliya sohasida IATA xizmatlari:

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

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

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

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

Shu munosabat bilan Uyushma quyidagi masalalarni ko'rib chiqadi: 1) o'zaro til topishni yaxshilash uchun yonilg'i etkazib beruvchilar bilan yig'ilishlar o'tkazadi; 2) yonilg'i xarid qilish bilan bog'liq standartlar va qoidalarni ishlab chiqadi; 3) yonilg'i bilan ta'minlash masalasining barcha jihatlarini ustidan nazorat olib boradi va h.k.

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

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

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

IATA qoshida Havo transporti xodimlarini kasbiy jihatdan tayyorlash va ularning malakasini oshirish instituti tashkil etilgan bo'lib, u fuqaro aviatsiyasi idoralari xodimlari, aviakompaniyalar va aeroportlar, yuk tashish sohasida band bo'lgan tashkilotlarning xodimlari, shuningdek turistik sektor xodimlarini o'qitib-o'rgatish va

malakasini oshirish uchun o'quv-mashq dasturlari va metodikalarining to'liq kompleksini taklif qiladi.

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

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

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

Fuqaro aviatsiyasi Yevropa konferensiyasi va Yevropa aeronavigatsiya xavfsizligi tashkiloti — Evronazorat.

Afrikadagi 32 davlatni birlashtirgan Afrika fuqaro aviatsiyasi komissiyasi.

Mintaqadagi 20 mamlakatni birlashtiruvchi Arab davlatlari fuqaro aviatsiyasi kengashi.

Lotin Amerikasi fuqaro aviatsiyasi komissiyasi. Uning tarkibiga Janubiy va Markaziy Amerika hamda Karib dengizi havzasidagi 19 mamlakat kiradi.

Yuqorida zikr etilgan barcha birlashmalarning maqsadi o'z mintaqalarida uchish xavfsizligini oshirish vazifalarini hal qilish, tegishli davlatlarning aviatsiya faoliyatini muvofiqlashtirish, mintaqalardagi havo navigatsiyasi nazorat tizimini

takomillashtirishdan iborat. Masalan, 2001 yil kuzda Yevropa aeronavigatsiya xavfsizligi tashkiloti o'zining «Erkin marshrutlar havo muhiti» dasturini e'lon qildi. Bu dasturni u yaqin kelajakda amalga kiritmoqchi. Ushbu dasturning mohiyati shundan iboratki, G'arbiy Yevropa osmonida havo koridorlari bo'lmaydi va aviakompaniylarning samolyotlari «ochiq osmon» mintaqasida manzilga qat'iy belgilangan marshrut (hozirda shunday) bo'ylab emas, balki eng qisqa marshrut bo'ylab harakatlana oladi. Mutaxassislarning hisob-kitobiga qaraganda, bu havo muhitidan foydalanishning samaradorligini oshiradi, aviatashuvchilarga har yili taxminan 60 mln. evro tejab qolish imkonini beradi, shuningdek havo dispetchirlari, havo kemasi ishini engillashtiradi, bagajni yo'qotganlik, nobud qilganlik yoki unga shikast etkazganlik uchun javobgarlikni oshiradi.

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

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

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

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

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

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

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

- yo'lovchi chiptasi (Passenger Ticket) — yo'lovchi tashishda beriladi. U yo'lovchi va bagajni havoda tashish to'g'risida shartnoma tuzilganligini tasdiqlovchi, bagaj kvitansiyasi ilova qilingan hujjat hisoblanadi;
- bagaj kvitansiyasi (Baggage Check) — chiptaning o'rinlar soni va topshirilgan bagaj og'irligi ko'rsatilgan qismi bo'lib, tashuvchi tomonidan yo'lovchi topshirgan bagaj uchun tilxat tarzida beriladi;
- pullik bagaj kvitansiyasi (Excess Baggage Ticket) — bepul tashish me'yoridan ortiq bagaj yoki haq to'lash majburiy bo'lgan ashyolar uchun haq to'langanligini, shuningdek bagajning e'lon qilingan qimmatini uchun yig'imlar to'langanligini tasdiqlovchi hujjat;
- aviayuk hujjati (Air Waybill) — tashuvchining marshrutlari bo'yicha yuk tashishga yuk jo'natuvchi bilan tashuvchi o'rtasida tuzilgan shartnomani tasdiqlovchi hujjat.

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

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

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

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

jadval o'zgartirilganligi haqida ularni ogohlantirishi;

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

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

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

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

Yo'lda bunday to'xtash mumkin, basharti:

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

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

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

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

Agar chiptani xarid qilish chog'ida yo'lovchi oraliq aeroportda to'xtash niyatida

ekanligini bildirmagan va o'zining bu huquqidan foydalanishga uchish jarayonida qaror qilgan bo'lsa, u tashuvchiga tarifdagi tafovutni, shuningdek pirovard manzilgacha rasmiylashtirilgan uning bagaji samolyotdan olinishi natijasida reys kechikkan holda ko'rilgan zararni qoplaganidan keyin uchishni davom ettirishi mumkin.

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

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

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

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

Havo kemasining yo'lovchisi quyidagi huquqlarga ega:

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

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

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

- havoda tashish chog'ida tashuvchining aybi bilan tanaffus qilinganida yoki jo'natish va (yoki) uchishda havo kemasi majburan ushlab qolinganda dam olish xonasi, ona va bola xonasi xizmatlaridan, shuningdek mehmonxonada berilgan o'rindan tekinga foydalanishl.

Bunda havo kemasi yo'lovchilariga xizmatlar ko'rsatish va imtiyozlar berish tartibi amaldagi aviatsiya qoidalarini bilan belgilanadi. Yo'lovchi tashish to'g'risidagi shartnoma tashuvchi yoki yo'lovchining tashabbusiga ko'ra bekor qilinishi mumkin. Quyidagi hollarda tashuvchi yo'lovchini havoda tashish shartnomasini bir taraflama tartibda bekor qilishi mumkin:

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

• yo'lovchi amaldagi aviatsiya qoidalarini bajarishdan bosh tortgan holda;

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

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

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

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

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

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

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

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

- chiptada ko'rsatilgan reysning bekor qilinishi yoki kechiktirilishi;

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

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

- ushbu reysni amalga oshirayotgan havo kemasi turining almashtirilishi;

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

- tashuvchining yo'l hujjatlarini noto'g'ri rasmiylashtirishi;

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

1 Қаранг: Варшавская конвенция о перевозке пассажиров и багажа.

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

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

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

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

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, ixtiyoriy voz kechish, yo'lovchi tashish, havo kemasi, yo'lovchi, ona va bola xonasi xizmatlari.

Nazorat uchun savollar

1. “Stopover”dan foydalanish huquqi haqida nimalarni bilasiz?
2. Turistik transport xizmatlari qaysi turlarga bo'linadi?
3. Havo transportida yo'lovchi yoki yuk tashish to'g'risidagi shartnomasiga nimalar nazardan ko'zda tutilgan?

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmدا transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

4- BOB. TURISTLARGA TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA XIZMAT KO‘RSATISH

1. O‘zbekistonda temir yo‘lda tashish.

2. Turizmga temir yo‘l transporti

4.1.O‘zbekistonda temir yo‘lda tashish.

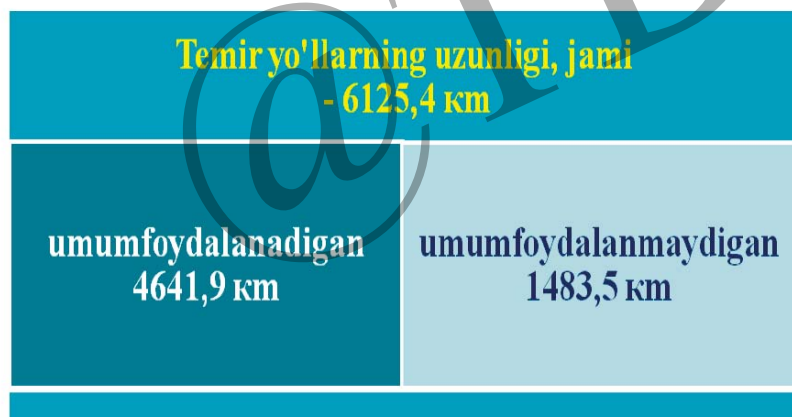
O‘zbekistonda transport xizmatlarining rivojlanishi .

Xizmatlar sohasi - korxonalar, tashkilotlar hamda jismoniy shahslar tomonidan ko‘rsatiladigan turli xizmat turlarini takror ishlab chiqarishni o‘z ichiga olgan jamlanma soha hisoblanadi. Boshqacha aytganda, xizmatlar sohasi tijorat, kasbiy va maishiy xizmatlarni ko‘rsatishga ixtisoslashgan mamlakat iqtisodiyotining tarmoqlari hisoblanadi.

Transport xizmatlari katta ta‘sir ko‘rsatuvchi va juda muhim bir xizmat turi hisoblanadi.

Ular 2016-2020 yillarga belgilangan “Xizmatlar sohasini rivojlantirish dasturi”ga muvofiq O‘zbekistonda xizmatlar sohasini rivojlantirish monitoringini asosiy indikatorlaridan biri hisoblanadi.

2017 yilda temir yo‘llarning uzunligi, km.

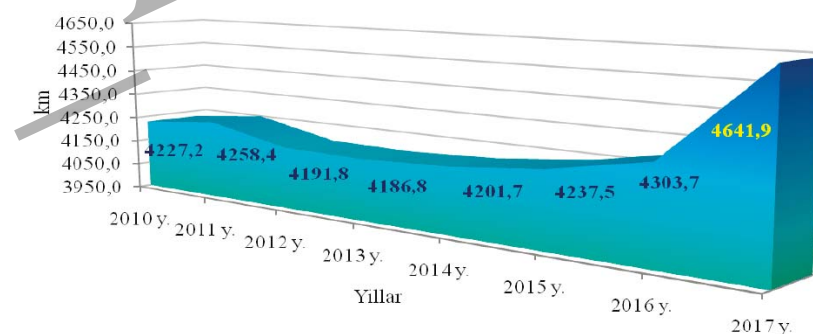


Mustaqillik yillarida O‘zbekistonda yangi po‘lat magistrallarini shakllantirish borasida katta ishlar amalga oshirildi. Navoiy-Uchquduq-Sultonuzayq-Nukus temir yo‘li Qizilqum qumloqlariga yotqizildi, Amudaryo daryosi bo‘ylab qo‘shma temir yo‘l va avtomobil yo‘li ko‘prigi barpo etildi, eng qiyin tog‘ sharoitlarida Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘li qurildi.

Toshguzar-Boysun-Qumqo‘rg‘on temir yo‘lining ishga tushirilishi Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarida sanoatning turli tarmoqlarini va transport xizmatlarini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratadi, shuningdek, mintaqaning barcha transport-iqtisodiy aloqalari sxemasini sezilarli darajada o‘zgartiradi.

Bundan tashqari, Toshkent-Samarqand-Buxoro uchastkasida reabilitatsiya, Tukimachi-Angren, Maroqand-Qarshi, Qarshi-Termiz temir yo‘llarini elektrifikatsiya ishlari amalga oshirildi, Yangier-Jizzax va Yangier-Farhad, Angren-Pop yangi temir yo‘l liniyalari ochildi.

Umumfoydalanadigan temir yo‘llarning foydalanish uzunligi, km.



Qo‘shni mamlakatlar va dunyoning boshqa mamlakatlariga kirishni ta‘minlaydigan xalqaro transport tizimini yaratish, mamlakatni rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlaridan biridir.

2017 yilda 67,9 mln. tonna yuk tashildi. Yillik yuk aylanmasi 22,9 mlrd. t/km.ni tashkil etdi.

Amaldagi narxlarda transport faoliyati bo‘yicha bozor xizmatlari ko‘rsatish tashishdan hamda transport turlari bo‘yicha transport faoliyatini amalga oshirish bilan

bog'liq bo'lgan boshqa faoliyatdan (yuklash va tushirish, transport-ekspeditorlik xizmatlari va b.) tushgan tushum summasi sifatida aniqlanadi. Avtomobil transportida yuklarni tashish bo'yicha bozor xizmatlari hajmiga o'z ehtiyojlari uchun (masalan, o'z mahsulotlarini (tovarlarini) o'zining chakana savdo tarmog'iga, ichki xo'jalik, ichki zavod, ichki ob'ekt va shunga o'xshash) etkazib berish bo'yicha xizmatlar hajmi qo'shilmaydi.

Transport xizmatlari transportning barcha turlarida yuklar va yo'lovchilarni tashish faoliyati hamda tashish uchun yordamchi xizmat turlari, shu jumladan logistika xizmatlarini o'z ichiga oladi.

Temir yo'l transportida yuk tashish dinamikasi, mln.t.

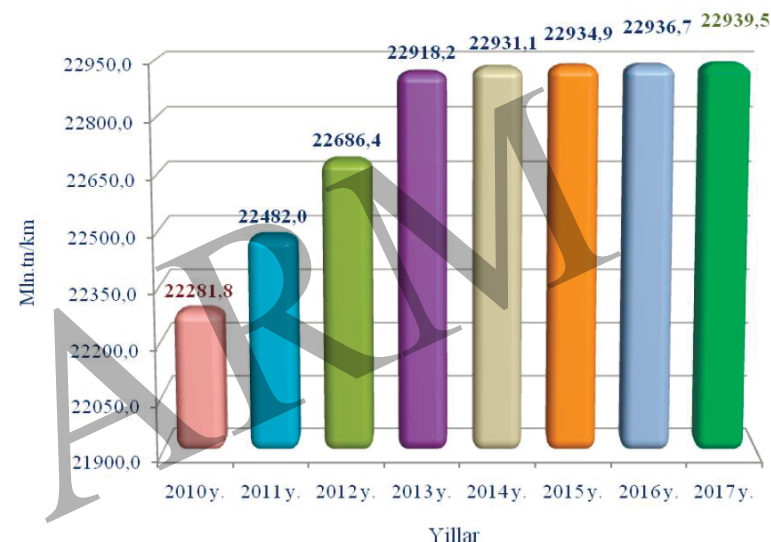


Mavjud temir yo'l tarmog'i mamlakatning eng chekka mintaqalarini asosiy markazlari bilan bog'laydi, bu esa xalqaro transport tizimlariga va asosiy mineral-xomashyo resurslariga ega bo'lish imkonini beradi.

Logistika - iqtisodiy sub'ektlar o'rtasida tovarlar, xizmatlar va axborot almashinuvi bilan bog'liq faoliyat turi hisoblanadi. Logistik funksiyalarga buyurtmani qayta ishlash, materiallar oqimini shakllantirish, mahsulotlarni yig'ish, qadoqlash, tashish, saqlash va h.k. kiradi.

Respublikada transport xizmatlariga bo'lgan katta talab transport tashkilot va korxonalarini sonining oshishini ta'minlaydi.

**Temir yo'l transporti
yuk aylanmasining dinamikasi, mln.t/km**



Bugungi kunda Pekin va Istanbulni bog'laydigan, Transosiyo dovoning tarkibiy qismi bo'lgan, Tedjhen-Sarax-Mashhad temir yo'l liniyasi faoliyat ko'rsatmoqda.

Xayraton-Mozori-Sharif temir yo'l liniyasi Afg'onistonning shimoliy viloyatlaridagi eng rivojlangan va zich joylashgan tumanlarini temir yo'l orqali yuk tashishni ta'minlaydi. Temir yo'l Afg'onistonning shimoliy viloyatlari va O'zbekiston bilan mintaqadagi boshqa davlatlar o'rtasida minimal xarajat bilan yuklarni tashishni ta'minlashga imkon beradi.

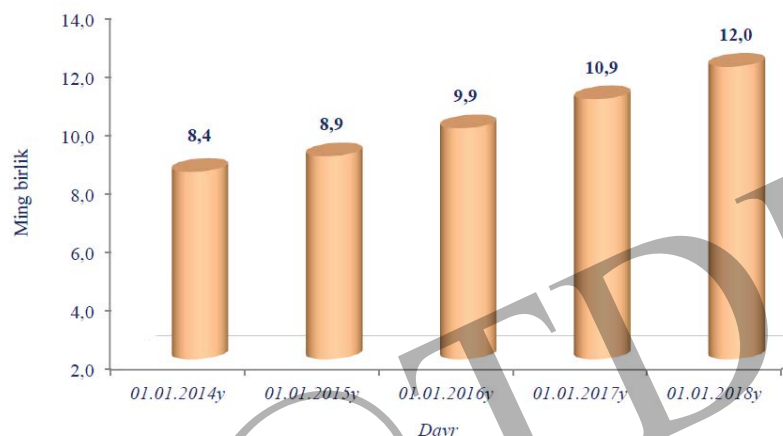
Ushbu temir yo'l uchastkasi Shibergan, Ankhoy, Meymene va Heratni bog'laydigan Transafg'on yo'lga qismidir, Afg'oniston va O'zbekistonni Bander - Abbas va Chaxbehar (Eron), Karachi (Pokiston) portlariga temir yo'l yo'laklaridan va Janubiy-Sharqiy Osiyo Uzoq Sharqdagi ancha qisqa vaqt ichida Evropaga tarqaldi.

Ushbu transport koridorida olib boriladigan tashish faoliyati, shuningdek, O'zbekistonga Tinch okeani mintaqasi, G'arbiy Turkiya va bir qator Evropa davlatlari bilan qo'shimcha ravishda tashqi savdo aloqalarini yo'lga qo'yish imkoniyatini beradi.

2017 yilda 21,1 mln. yo'lovchi tashildi. O'tgan yilga nisbatan o'sish 2,6 % ni tashkil etdi.

2018 yil 1 yanvar holatiga tashish va saqlash bilan shug'ullanuvchi tashkilotlar soni 12 mingga yaqinni tashkil etdi, shundan 11,8 mingtasi kichik tadbirkorlik sub'ektlari hisoblanadi.

Tashish va saqlash bilan shug'ullanuvchi tashkilot va korxonalar soni dinamikasi, ming birlik



2016 yildan buyon bozor transport xizmatlari o'sishi kuzatilmoqda (o'tgan yilga nisbatan 6,0%). 2017 yilda o'sish sur'ati 109,9 % ni tashkil qildi. O'tgan yilga nisbatan hajmi 10,1 trln. so'mga oshib, 36,2 trln. so'mni tashkil etdi.

Temir yo'l orqali yuklarni tashish uchun to'lov miqdoriga bog'liq bo'luvchi asosiy omillarga:

- Jo'natish turi. Temir yo'l orqali yuk tashish vagon, konteyner, kam tonnali - 25 tonnagacha va yarim vagon qismigacha, kichik yukli 10 tonnagacha va vagonning 1/3 qismigacha bo'lgan yuklarni jo'natish kiradi.

- Tashish tezligi. Temir yo'l yuklari yuk bilan, yuqori yoki yo'lovchi tezligi bilan tashiladi. Tezlik turi kuniga necha kilometr tezlikda harakat qilish kerakligidan aniqlanadi.

- Tashish masofasi. Yuklarni yuk yoki yuqori tashish tezligi bilan tashish uchun tarif masofa katta hajmda bo'lmagan yuklarni tashish yoki yo'lovchilar tashish tezligi bilan yuklarni tashishda haqiqatda bosib o'tilgan qisqa yo'nalishdagi masofa uchun tashish to'lovi olinishi mumkin.

- Yuk tashish amalga oshiriladigan vagon turi. Temir yo'l orqali yuklarni universal, ixtisoslashtirilgan yoki izotermik vagonlarda, tsisternalarda yoki platformalarda tashish mumkin. Har bir holatda tashish to'lovining miqdori har xil bo'ladi.

- Vagon yoki konteynerning tegishliligi. Vagon, platforma yoki konteyner temir yo'lga tegishli bo'lishi mumkin, yukni qabul qiluvchi yoki yukni jo'natuvchining mulki bo'lishi mumkin.

- Tashilgan yuk miqdori tashish bahosiga sezilarli ta'sir ko'rsatadigan omil hisoblanadi.

**Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish
dinamikasi, mln.yo'lovchi**



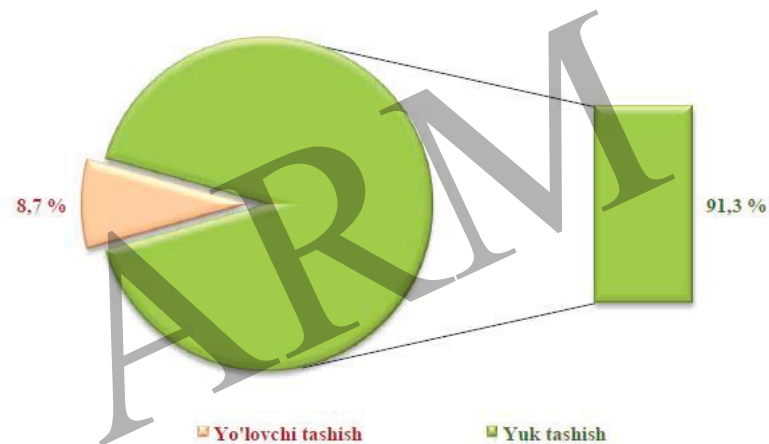
2017-yilda temir yo'l transporti tomonidan ko'rsatilgan transport xizmatlari hajmi 4,7 trln. so'mga teng bo'ldi. Temir yo'l transportida yuklarni tashish bo'yicha xizmatlar hajmi 4,3 trln. so'mni tashkil etdi, ularning ulushi

(91,3%) temir yo'l transporti tomonidan ko'rsatilgan transport xizmatlarining umumiy hajmida ustunlik qiladi.

O'zbekistonda temir yo'l tashish O'zbekiston Respublikasi 1999 yil 15 aprelda qabul qilingan «Temir yo'l transporti haqidagi» Qonuni, shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 22.06.2000 yilda qabul qilingan «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat hissadorlik temir yo'l kompaniyasi nizomiga qo'shimchalar kiritish to'g'risidagi» qarori bilan tartiblanadi. Xalqaro yo'llarda, jumladan temir yo'l transporti bilan yo'lovchi tashishning umumiy qoidalari 1970 yil 22 oktyabrda tuzilgan «Sayohatga shartnoma tuzish bo'yicha xalqaro konvensiya», 1921 yil 20 aprelda imzolangan «Tranzitning statusi va erkinligi haqidagi konvensiya», 1961 yildagi «Bern

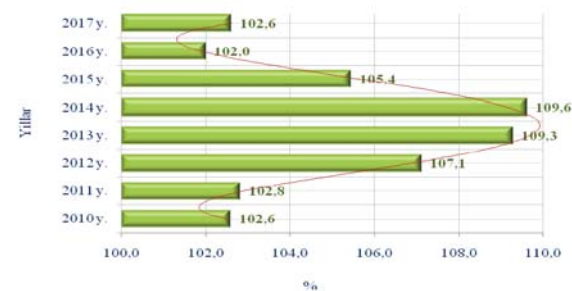
konvensiyasi» va boshqa ko'plab xalqaro me'yoriy hujjatlar doirasida hukumatlararo kelishuvlar orqali tartibga solinadi.

**Temir yo'l transporti tomonidan ko'rsatilgan
transport xizmatlari tarkibi, %**



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

**Temir yo'l transportida yo'lovchi
tashishning dinamikasi, %**



Yillik yo'lovchi aylanmasi 4,3 mlrd. yo'lovchi/km ni tashkil etdi. 2016 yilga nisbatan u 9,2 % ga oshdi.

Temir yo'l transporti yo'lovchi aylanmasining dinamikasi, mlrd.yo'lovchi/km



2011-yil 8-oktabrdan "Afrosiyob" tezyurar poezdi (Ispaniyaning "Talgo" kompaniyasi) Toshkent-Samarqand-Toshkent yo'nalishida qatnay boshladi.

Ayni paytda Toshkent-Andijon, Andijon-Buxoro, Andijon-Urganch yo'nalishlarida bir nechta "Afrosiyob" tezyurar poezdlari ishlamoqda.

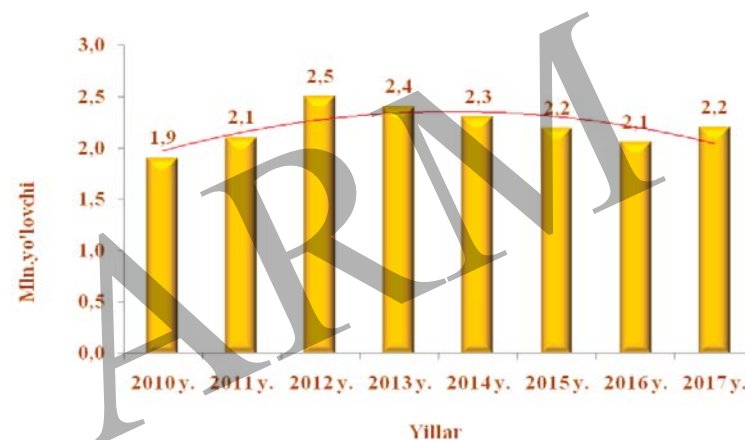
Bugungi kunda, mamlakatimiz milliy aviakompaniyasi nafaqat mintaqaviy, balki global aviakompaniya bozorining etakchilaridan biri hisoblanadi. Aviakompaniya muntazam ravishda dunyoning 40 dan ortiq shaharlariga - Yevropa va Osiyo mamlakatlariga, Amerika va Yaponiyaniga safar qilmoqda. Aviakompaniya vakolatxonalarini dunyoning 25 mamlakatida faoliyat yuritadi.

2017 yilda havo transporti orqali 2198,2 ming yo'lovchi tashildi, bu o'tgan yilning shu davriga nisbatan 6,9 % ga ko'pdir.

Temir yo'lda tashish shartnomasiga muvofiq, yo'l yo'lovchi va uning yukini manziliga etkazib berish, hamda unga chiptasiga muvofiq joy berish majburiyatini,

yo'lovchi esa yo'l haqini va agarda yuki normadan ko'p bo'lsa uni tashish haqini belgilangan tarif bo'yicha to'lash majburiyatini oladi.

Havo transporti yo'lovchi tashishning dinamikasi, mln. yo'lovchi



Tashish shartnomasining tuzilganligi chipta olinishi bilan ro'y beradi.

Tashish qiymatiga qo'yidagilar kiradi:

- tashish tarifi bo'yicha yo'lda ma'lum masofaga borish haqini to'lash;
- platskarta baxosi (yo'lovchining turli klassdagi yotoq vagonlarda joylashish huquqi);
- yo'lda baxtsiz hodisalar ro'y berishi mumkin bo'lgandagi sug'urta haqi;
- biletlarni oldindan sotish xizmati uchun haq to'lash va x.k.

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

Keyingi paytlarda Rossiyada liniyalı, aylanma va radial ekskursion yoʻnalishlar boʻyicha maxsus turistik poezdlarda charter tashishlar amalga oshirilmayapti.

YYevropada poezdlar quyidagicha tasniflanadi:

TD – qitʼalaaro ekspress;

JC – xalqaro ekspress;

JCL – tezyurar superekspress;

TEE – firma ekspressi;

EC – tezyurar ekspress va x.k.

** Ekskursiyalar amaliyotida tashrif buyuruvchilarni tashish shahar temir yoʻl transportida (metro va tramvay) amalga oshiriladi. YAponiya va Fransiya amaliyoti koʻrsatishicha, yuqori tezlikdagi temir yoʻlining xalqaro tashishlari aviatsiya bilan bemalol raqobatlasha oladi.

Guruhli temir yoʻl turlari. Tashish qoidalari: jadvalli poezdlardagi (umum foydalanish poezdlari) temir yoʻl sayohatlari koʻpincha guruhli sayohat shaklida, yaʼni turistlar sayohatining maxsus shakllantirilgan guruhlarida tashkil qilinadi. Bunday sayohatlarda yoʻlovchi poezdlaridan turistlarni dam olish joyiga olib borish va qaytadan olib kelish uchun foydalaniladi. Dam olish joyida xizmat koʻrsatish mehmonxona, turbaza yoki boshqa joylarda amalga oshirilishi mumkin.

Doimiy jadvalli yoʻlovchi poezdlarida turistlarni tashish transport guruhli marshrutini tashkil qilishning asosiy elementlaridan biri hisoblanadi. Xuddi shu sayohatni tashkillashtirish talablarini aniqlab beradi:

1. Turistik marshrutlarni tuzish;
2. Har bir turistik tashkilot tomonidan maʼqullangan jadvallarga muvofiq holda turistik guruhlarining yoʻnalishi va kabuli xakida turistik tashkilotlar bilan kelishuvni amalga oshirish;
3. Turistik - ekskursion tashkilotlar bilan temir yoʻl transport korxonalarini orasidagi oʻzaro aloqalarni amalga oshirish.

Yoʻlovchi poezdida joylarni band qilish va biletlarni oldindan sotish.

Joylarni band qilish oʻzaro kelishilgan rejalar asosida amalga oshiriladi. Oʻz poezdlari mavjudligida yoki toʻgʻri platskarta bilan chiptalarni rasmiylashtirish imkoniyati borligida tranzit poezdlariga guruhlarini olish rejalashtirilmaydi.

Joylarni band qilishga buyurtmalarni qabul qilish poezd joʻnatilishidan 45 sutka oldin, yoʻl hujjatlarini rasmiylashtirish esa temir yoʻl xodimi koʻrsatgan muddatda bajariladi.

Agar turistik guruhlarining bir poezddan boshqasiga oʻtishlari kuzda tutilsa, ularga toʻgʻri platskartali chiptalar butun yoʻl uchun sotilishi kerak.

Toʻgʻri platskarta. Toʻgʻri platskartali chiptalarni rasmiylashtirishda oʻtirish joyiga ega boʻlgan qattiq yoʻlovchi poezdida yurish uchun butun yoʻlga bitta chipta olinadi. Unga 2 ta komposter solinadn: birinchisi (ignali) poezd nomerini va boshlangʻich joʻnatish stansiyasidan joʻnash vaqtini koʻrsatadi, ikkinchisi va keyingilari (mastik) poezd nomerini va qaytadan oʻtirish punktlaridan joʻnash vaqtini koʻrsatadi.

Koʻrsatilgan chiptaga poezd va vagon kategoriyasiga mos yoʻlga qoʻshimcha toʻlov kvitansiyasi beriladi. Qaytadan oʻtirish punktlaridan chiqib ketish uchun rasmiylashtirilgan qoʻshimcha toʻlov kvitansiyalarining yuqori oʻng burchagida quyidagi koʻrinishdagi shtamp qoʻyiladi:

TOʻGʻRI PLATSKARTA

----- (stansiya)

----- oy

Kassir-----/

imzo

Mahalliy sharoitlarga bogʻliq ravishda oʻtirish joyiga ega boʻlgan qattiq vagonlarda yoki shahar atrofidagi poezdlarda qayta oʻtirish punktlaridan oldin yoki keyin oʻtishga ruxsat beriladi.

«Borish» va «kelish» chiptalarining qiymati bir vaqtning oʻzida toʻlansa, ikkita guruhli chipta beriladi.

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

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

Uzoqqa yuruvchi va shaxar atrofi yo'nalishidagi poezdlarda o'quvchilarning tashkillashtirilgan guruhlarining (10 kishi va undan ko'p) yurishi uchun o'quv muassasalari sayohat maqsadlari ko'rsatilgai buyurtmalar beradi: biriichisi u asrga borish uchun, ikkinchidan - u erdan qaytib kelish uchun. U quyidagi shaklda bo'ladi:

O'quvchilar uchun guruhli buyurtma shakli:

O'quv muassasi nomi _____ Sana _____

№ _____ "

1 oktyabrdan 15 may davr oraligida o'quvchilar uchun 50% chegirmali chipta olish uchun

GURUHLI BUYURTMA

Stansiya (vokzal) boshlig'iga _____

(nomi)

stansiyamizgacha guruhli imtiyozli chipta berishingizni so'rayman. O'quvchilar guruhni _____ kishidan iborat
(YOzuv bilan)

chiptani qabul qilish _____ guruh boshlig'iga yuklatilsin

(familiyasi)

_____ (uni hujjatining nomi va raqami: talabalik guvoohnomasi, shaxsiy guvoohnoma, maktab ma'lumotnomasi va boshqalar)

MUXR

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

kategoriyali poezd va vagonlarda yurish hollari uchun chegirmali qo'shimcha to'lov kvitansiyalari (GU-57 shakl) beradi (Tarif qo'llanmasi №5).

4.2. Turizmda temir yo'l transporti.

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

1. Rejalashtirish yiliga 2 marta yarim yilga amalga oshiriladi. Rejalashtirilayotgan yilning 1-yarim yilligiga tashkilot buyurtmalari temir yo'l bo'limlariga joriy yilning 1 oktyabrigacha berilishi kerak, temir yo'l bu buyurtmalarni TYVga GVSga kompyuterga kiritish uchun beradi. 15 noyabrda turistik tashkilotlar uz temir yul bulimlaridan 1-yarim yil uchun kaysi buyurtmalar tasdiklanganligini bilib olishlari mumkin, Turistik tashkilotlar 15 noyabrdan boshlab va poead junashidan 60 kun oldin uz buyurtmalarini tasdiklashlari shart. Tasdiklangandan keyin turbyuro xodimiga parol kvitansiyasi beriladi, joylar esa kompyuter xotirasida saklanadi. Agar joyni band kilish uchun buyurtma tasdiklanmasa. ular kompyuter xotirasidan chikarib yuboriladi. CHitalar sotib olish buyurtmalari poezd junashidan 45 sutka oldin beriladi.

2-yarim yillik uchun turistik tashkilotlarining reja buyurtmalari 1 martgacha kabul kilnadi. 15 aprelda turistik tashkilotlar javobni olishlari va uz muddatida buyurtmani tasdiklashlari mumkin.

2. Turistlar guruxini tashishni rejalashtirishda buyurtmalarda 5ta variantdan iborat poezdni almashtirish kurib utilgan bulishi kerak. Bunda birinchi kursatilgan poezd asosiysi xisoblanadi, kolgan turttasi esa- variantlari.

3. Rejalashtirilgan tizimda liniya buyicha turist guruxlarini olish mumkin.

Foydalanilmagan temir yul chiptalarini kaytarib berish tarif kullanmasiga muvofik ravishda amalga oshiriladi. Agar foydalanilmagan chiptalar korxonaga, firma, tashkilot va muassasalar tomonidan temir yul stansiyasi kassalariga poezd junashidan 7 sutka oldin berilsa, ularga yul kira xakining tulik kiymati kaytariladi.

Agar foydalanilmagan chiptalar poezd junashidan 3-7 kun orasida kaytarib berilsa, u xolda yul kira xaki kiymatining 90%i kaytarib beriladi, agar chipta poezd

junashiga 3 sutka va undan kam vakt kolganda topshirilsa, yul kira qiymatining 80%i kaytarib beriladi.

Gurux boshligi tomonidan bitta yoki bir nechta chiptalarni koplashda individual yulovchilar uchun maxsus koidalar amal kiladi; agar chipta poezd junashidan 24 soat oldin berilsa, uning qiymati tulaligicha kaytariladi, 6-24 soatgacha - 90%, 6 soatdan kamrok bulsa, chipta qiymatining 75%i kaytarib beriladi.

Agar kaytib kelish uchun yul chiptalari olingan punktlarga pozd junashidan 3 sutka oldin topshirilsa, u xolda yul kira xakining tulik qiymati kaytariladi, undan kam kun kolganda topshirilsa chipta narxining 75%i kaytariladi.

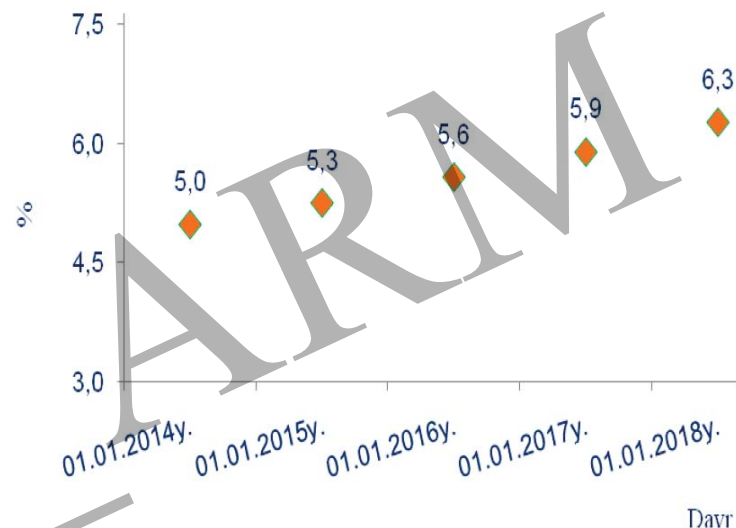
Agar bitta «tugri platskartali» chipta olingan joyiga poezd junashidan 6-24 soat oldin kaytarib berilsa, yulovchidan xamma kushimcha tulovlarni uz ichiga olgan birinchi junash staniyasidan kayta utirish staniyasigacha va undan tushirish staniyasigacha bulgan yul kira xakining 10%i mikdorida tulov olinadi. Agar bu muddatdan keyin kaytarib berilsa 25%i olinadi.

Agar guruxli chipta buyicha yuborilayotganlar soni tulik bulmasa, gurux boshligi poezd junagunga kadam junatish staniyasi (vokzal) boshligiga buni kayd etish uchun gurux chiptasini kursatishi shart. Foydalanilmagan chiptalar kassaga kaytarib berilishi kerak.

Nakdsiz xisob buyicha olingan guruxlarli buyurtmalarning yul xujjatlari uchun tulovlarni kaytarib berish fakat chipta olgan tashkilotning xisob schetida prenzion tartibda amalga oshiriladi. Foydalanilmagan shaxar atrofi chiptalari uchun pul kaytarib berilmaydi.

Yunalishda temir yul guruxlariga xizmat kursatish junatuvchi va kabul kiluvchi turistik tashkilotlar orasidagi kelishuvlar, kelishuvga ilova kilinadigan turistlar guruxining kirish jadvali asosida amalga oshiriladi.

Xizmatlar sohasida faoliyat ko'rsatayotgan tashkilotlar va korxonalar umumiy hajmida, tashish va saqlash bilan shug'ullanadigan tashkilotlar va korxonalar ulushining dinamikasi
(fermer va dehqon xo'jaliklaridan tashqari), %



1 yanvar holatiga ko'ra, transport sohasiga 654 mingdan ziyod kishi jalb etildi. 2016 yilga nisbatan, 2,6 % ga o'sdi. Dastlabki ma'lumotlarga ko'ra, 2017 yilda yalpi ichki mahsulotda tashish va saqlash xizmatlarining ulushi 9,4 foizni tashkil etdi.

Transport sohasida investitsiya loyihalarini amalga oshirish doirasida O'zbekiston temir yo'llarni qurish va rekonstruksiya qilish ishlari olib borilmoqda. 2017 yilda mamlakat temir yo'llarining umumiy uzunligi 6,1 ming kilometrni tashkil etdi. Respublikamiz Markaziy Osiyoda temir yo'llarning zichligi bu'yicha etakchi o'rinni egallaydi.

Yunaliruvchi turistik tashkilot kuyidagilarni bajarishi kerak: kuyilgan muddatdan 10 kun oldin telegramma orkali guruxlarning kachon kirishini, turistlar sonini, etib borish sanasini va vaktini, poezd va vagon nomerini tasdiqlashi; gurux boshligini turistlar ruyxati bilan ta'minlashi; marshrutga guruxlarni fakatgina kaytib kelish uchun

chiptalar mavjudligida yoki kabul kiluvchi tashkilot tomonidan bunday chiptalar bilan ta'minlash xakidagi tasdigi bulgandagina yunaltirishi kerak.

Kabul kiluvchi turfirma esa kuyidagilarni tashkillashtirishi kerak: turistlarni kutib olish, uzining (ijara) avtotransporti bilan, ozik-ovkat bilan ta'minlashi; keladigan turistlar soniga muljallangan (telegrammada kursatilgan) etarli joylarni tayyorlab kuyishi; uz shaxrining ozik-ovkat korxonolari bilan xizmat kursatish uchun kelishuv tuzish va beriladigan taomlarning uz vaktida berilishi xamda sifatini nazorat kilib turishi; tulik xajmda ekskursion xizmat kursatish dasturi bilan xamda nakd xisobga kushimcha xizmat (kushimcha ekskursiyalar, kungil ochar tadbirlar va boshkalar) bilan taminlashi.

Turistlarni kutib olish va ekskursiya kildirish poezdlarning kelish va ketish jadvaliga muvofik ravishda xoxlagan vaktida amalga oshirilishi kerak (bu kelishuvda kursatib utilgan bulishi shart).

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, temir yo'l, xizmat ko'rsatish, turizmدا temir yo'l transporti, transport tizimlari, xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. O'zbekistonda temir yo'lda tashish.
2. YYevropada poezdlarning tasniflanishi.
3. Turizmدا temir yo'l transporti tushunchasi.
4. Turistik - ekskursion tashkilotlar bilan temir yo'l transport korxonolari orasidagi o'zaro aloqalar.

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
6. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABU (October 15, 2014)
7. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmда transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

5-BOB. TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO'RSATISH

5.1.Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari.

5.2.Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish.

5.3.Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish.

5.4.Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari.

5.1.Dengiz transportida yo'lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari

Odamlarni suvda tashish transport vositalari yordamida sayohat qilishning eng qadimgi turlaridan biridir. Dastlab odamlar buning uchun yog'och sollar va qayiqlardan foydalanganlar. Hozirgi zamon turizmida ularni noan'anaviy transport turlariga kiritish mumkin. Fan-texnika taraqqiyoti ulkan teploxodlar — o'z bortiga yuzlab yo'lovchilar olish, ularni qulay shart-sharoitlarda uzoq masofalarga tashish, dengiz va okeanlar bo'ylab, hatto muzliklar orasida sayohatlar qilishga qodir laynerlar yaratilishiga olib keldi.

Xizmat ko'rsatish sohasiga qarab, **hozirgi zamon suv transporti dengiz va daryo transportiga bo'linadi**. Dengiz transportiga mansub bo'lgan kemalar xalqaro yo'nalishlarda, uzoq masofalarga va kabotaj tashuvlarini amalga oshiradi. *Xalqaro dengiz aloqalari* deganda yo'lovchi va yuklarni mamlakat hududidan tashqariga tashish va mamlakat tashqarisidan tashib keltirish tushuniladi. Bir mamlakat portlari o'rtasida ochiq dengiz orqali amalga oshiriladigan reyslar *uzoq masofalarga yo'lovchi va yuk tashishga* kiradi (ochiq dengiz hech kimning suverenitetiga bo'ysunmaydi, u insoniyat mulki deb e'tirof etiladi va barcha davlatlar va shaxslar tomonidan foydalanilishi mumkin). *Kabotaj reyslari* dengiz portlari o'rtasida sohil bo'ylab, ochiq dengizga chiqmasdan amalga oshiriladi.

Daryo floti kemalari davlat hududi doirasida joylashgan suv yo'llari bo'ylab yo'lovchi va yuk tashishni amalga oshiradi. *Ichki suv yo'llariga quyidagilar kiradi:*

daryolar, ko'llar, yirik suv omborlari, kanallar, shlyuzlar. SHu munosabat bilan suv transportida yo'lovchi va yuk tashishning huquqiy sohasi dengiz transporti va ichki suv transporti faoliyatini tartibga soluvchi normativ hujjatlarni o'z ichiga oladi.

Dengiz transportida yo'lovchi va yuk tashish xalqaro va milliy qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi. *Xalqaro tashuvlarga nisbatan shartnomalar va konvensiyalar amal qiladi.* 1974 yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo'lovchi va yuk tashish to'g'risidagi Konvensiya» shunday hujjatlardan biridir. Konvensiya qoidalari barcha kemalarga nisbatan (havo yostig'i ustidagi kemalardan tashqari) amal qiladi va har qanday xalqaro tashuvga nisbatan qo'llaniladi, basharti kema Konvensiyaga a'zo davlat bayrog'i ostida suzsa yoki shunday davlatda ro'yxatga olingan bo'lsa. Afina Konvensiyasida yo'lovchining o'limi yoki uning badaniga shikast etkazilishi natijasida, shuningdek bagajning yo'qotilishi yoki shikastlanishi natijasida unga etkazilgan zarar uchun tashuvchining javobgarligi nazarda tutilgan. Mazkur hujjatga muvofiq tashuvchining mulkiy javobgarligi yo'lovchining sog'lig'iga shikast etkazganlik uchun 700000 SHveysariya frankini; qo'l yukini yo'qotganlik yoki unga shikast etkazganlik uchun – 12500 SHveysariya frankini; transport vositasi uchun – 50000 SHveysariya frankini; bagajning boshqa predmetlari uchun – 18000 SHveysariya frankini tashkil etadi.

1958 yilda tuzilgan Xalqaro dengiz tashkiloti – IMO (International Maritime Organization) dengizda kema qatnovi masalalari bilan shug'ullanuvchi xalqaro tashkilotlardan biri hisoblanadi. U dengizda yo'lovchi va yuk tashish sohasida, shu jumladan dengizda suzish xavfsizligi va dengizni ifloslanishdan saqlash bilan bog'liq *xalqaro hujjatlarni* ishlab chiqadi. Ushbu tashkilot faoliyati natijasida dengizda xalqaro yo'nalishda yo'lovchi va yuk tashish masalalarini tartibga soluvchi bir qancha konvensiyalar imzolandi: «Dengizda inson hayotini qo'riqlash to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1974); «Dengizda yo'lovchi va yuk tashishning ba'zi bir qoidalarini bir xillashtirish to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1967); «Dengizda yo'lovchi tashishning ba'zi bir qoidalarini bir xillashtirish to'g'risidagi xalqaro Konvensiya» (1981); «Dengizda halokatga uchraganlarni qidirish va qutqarish to'g'risidagi xalqaro

Konvensiya» (1979); «Dengizni chiqindilar va boshqa materiallar bilan ifloslanishining oldini olish to'g'risidagi Konvensiya» (1972) va b.

Agar *dengizda yo'lovchi tashish kruiz xususiyatiga ega bo'lsa*, dengizda yo'lovchi tashish to'g'risidagi shartnomaga mijozga xizmat ko'rsatish sohasiga, chunonchi: ovqatlanish, ko'ngilochar tadbirlar, ekskursiya dasturiga tegishli bo'lgan qo'shimcha bitimlar tuziladi.

Savdo maqsadlarida dengizda suzish kodeksining boblaridan biri *kemani muayyan muddatga fraxt qilish (taym-charter) to'g'risidagi shartnomaga* bag'ishlanadi. Ushbu shartnoma turistik va boshqa maqsadlarda yo'lovchilarni ommaviy tashish uchun dengiz kemalaridan foydalanuvchi turfirmalar va boshqa tashkilotlarga qiziqarli.

Kemani vaqtinchalik fraxt qilish shartnomasiga ko'ra kema egasi *belgilangan haq (fraxt) evaziga* fraxt qiluvchiga kemani va kema ekipaji a'zolarining xizmatlarini yo'lovchi, yuk tashish uchun yoki boshqa tijorat maqsadlarida muayyan muddatga taqdim etish majburiyatini oladi. Bunday shartnomani rasmiylashtirishda unda quyidagilar ko'rsatilishi shart: taraflar nomi; fraxt qilish maqsadi; kema nomi, uning texnik va foydalanish ko'rsatkichlari (yuk ko'tarish qobiliyati, tezligi va b.); suzish hududi; kemani topshirish va qaytarish vaqti va joyi; fraxt qiymati; taym-charterning amal qilish muddati.

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

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

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

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

5.2. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish

XX asr oxirida kruiz industriyasi turistik biznesning eng jadal rivojlanayotgan sektoriga aylandi. Ma'lumki, *kruiz* deganda suv transporti turlarida sayohat qilish tushuniladi. U orol qirg'og'i bo'ylab ekskursiya qilishni, port shaharlarning diqqatga sazovor joylari bilan tanishishni, shuningdek dengiz va daryo laynerlari bortida dam olishni o'z ichiga oladi.

Jahonda kruiz kompaniyalari juda ko'p (100 dan ortiq) bo'lib, ularning bir qismi Kruiz kompaniyalari xalqaro uyushmasiga a'zodir. Kruiz biznesi sohasidagi eng mashhur tashuvchilar qatoriga «Carnival Cruise Lines», «Celebrate Cruises», «Royal

Caribbean International», «Princess Cruises», «Costa Cruises», «Norwegian Cruise Lines» kompaniyalari kiradi.

Kruiz kompaniyalari, shuningdek ularning floti ko'rsatiladigan xizmatlar toifasiga qarab (mehmonxonalar singari) toifalarga ajratiladi. Aksariyat yirik kruiz kompaniyalari ommaviy iste'molchiga qarab mo'ljallansa-da, ular ko'rsatadigan xizmatlar «4 — 5 yulduz» darajasidadir. Oliy toifa («6 yulduz») kemalar atigi to'rtta bo'lib, ular «Seaborn», «Radisson Seven Seas Cruises», «Cunard Line» va «Silversea Cruises» kompaniyalariga tegishli. Mazkur kompaniyalarning kemalari kamida 200 — 250 yo'lovchiga mo'ljallangan bo'lib, ularga hashamatli apartamentlarda ekslyuziv dam olish hamda sayohatchilarning odatlari va xohish-istaklarini hisobga oluvchi xizmatlar taklif qilinadi. Bunday kompaniyalarning xizmatlaridan kema bortida o'tkazilgan har bir kun uchun 1000 AQSH dollari va undan ko'proq haq to'lashga qodir boy odamlar foydalanadi.

Ommaviy turizmga xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan dengiz kruiz kemalari 1700 dan 2600 tagacha yo'lovchi sig'adigan *ko'p palubali ulkan kemalardir*. Zamonaviy kemalarning o'rtacha tonnaji 75 000 t dan 100 000 t gacha etadi.

«Royal Caribbean International» va «Celebrate Cruises» kompaniyalarining dengiz laynerlari o'zining qulayliklari bilan ajralib turadi. «Royal Caribbean» kompaniyasining dengiz floti uch klass: Radiance, Vision va Voyager klasslariga mansub kemalardan iborat.

Radiance kemalarining intereri o'zining shinamligi bilan farq qiladi. Ko'p sonli darchalar dengiz manzaralarini kuzatish imkonini beradi. Kayutalarning yarmidan ko'prog'i individual verandaga ega. Vision klassiga mansub 6 kemandi barchasi o'ziga xosligi va tashqi ko'rinishi bilan ajralib turadi. Voyager klassi kemalari boshqa kruiz kemalaridan kattaligi bilan farq qiladi, chunki ular katta maydonlarni talab qiluvchi turli zamonaviy texnika vositalari bilan jihozlangan.

Bugungi kunda jahondagi eng katta (va qimmat) kruiz layneri 17 palubali gigant «Voyager of the Seas» hisoblanadi. 1999 yilda suvga tushirilgan bu kema «Royal Caribbean International» kompaniyasiga tegishli. Uning suv sig'imi 142 000 t, bortga olishi mumkin bo'lgan yo'lovchilar soni — 2200 mehmon va 1180 ekipaj a'zosi,

oʻrtacha tezligi — 50 km/soat. Kemaning oʻlchamlari ham aqlni lol qoldiradi: uzunligi – 311 m, kengligi – 47 m, balandligi – 70 m.

Ushbu dengiz laynerining oʻziga xosligi shundan iboratki, uning bortida birinchi marta quyidagilar qurilgan: konkida uchish maydonchasi, alpinizm bilan shugʻullanish uchun devor va haqiqiy koʻcha — toʻrt paluba balandlikdagi oynavand gumbaz ostida promenad. Kemada restoranlar va barlar, diskotekalar, uch yarusli teatr, tungi klublar, kazino, kutubxona, kinoteatr, koʻp sonli basseynlar (jakuzi bilan), bolalar va kattalar uchun “suvtogʻlar”, sauna, sport inshootlari (golf maydoni, rolikodrom, basketbol maydonchasi, uzunligi 400 m boʻlgan yugurish yoʻlagi, fitnes-studiya, 900 tomoshabinga moʻljallangan muz maydoni), tabiiy solyariy, goʻzallik saloni, massaj kabineti, vertolyot maydonchasi va hokazolar bor. Palubalar oʻrtasida oʻn toʻrtta oynavand lift yordamida aloqa qilinadi.

SHuni taʼkidlab oʻtish kerakki, 2000 va 2001 yillarda yana ikkita shunday megalayner – «Explorer of the Seas» va «Adventure of the Seas» suvga tushirildi.

Dengiz kruiz laynerlarining *kayutalari* maydoni, interʼerining rang-barangligi, qulayliklar (dush, vanna, jakuzi) toʻplamining kattaligi bilan ajralib turadi. Bu, tabiiyki, ularning narxida ham aks etadi. Kayutalar narxi ularning katta-kichikligi, uxlash oʻrinlari soni va joylashishi (ustma-ust yoki yonma-yon), palubaning balandligi (odatda yuqori palubadagi kayutalar quyi palubadagi kayutalardan qimmatroq), paluba uzunligi boʻyicha joylashgan oʻrni (kemaning orqa qismi, old qismi, oʻrta qismi), balkonlar, darchalar, illyuminatorlar bor-yoʻqligiga bogʻliq.

Ichki kayutalar nisbatan arzon yuradi. Ular sunʼiy manbalar — lampalar, torsherlar, bra yordamida yoritiladi. Kayutalar turli kemalarda har xil tasniflanadi, ammo umumiy holda u quyidagi koʻrinishga ega boʻladi: balkonli «lyuks» kayutalar; darchali kayutalar; ichki kayutalar.

Kruizlarni amalga oshirishda *mijozlarning dam olishini tashkil etish* ularga xizmat koʻrsatishning muhim jihati hisoblanadi. Kruiz kemalarida turli klublar (shu jumladan bolalar klublari) ishlaydi, mashhur rassomlar va haykaltaroshlarning koʻrgazmalari oʻtkaziladi, turli tomosha va shoular oʻtkazish uchun aktyor va «estrada yulduzlari» taklif qilinadi.

Kruiz kompaniyalari *mijozlarga xizmat koʻrsatish tadbirlarini muntazam kengaytirib boradi*. Masalan, «Royal Caribbean International» kompaniyasi oʻz laynerlarida toʻy oʻtkazish, yubileylarni tantanali ravishda nishonlashni taklif qiladi.

Kruiz kemalari bortida *oilaviy dam olish* uchun barcha shart-sharoitlar yaratilgan. Kichik yoshdagi bolalarga guruhda yoki individual tarzda enaga xizmatlari koʻrsatish nazarda tutilgan. Bolalar klublari ishlaydi, turli yoshdagi bolalar uchun har xil koʻngilochar tadbirlar tashkil etilgan. Shuni taʼkidlab oʻtish kerakki, laynerlarda baʼzi bir tadbirlarga tashrif buyuruvchilar yoshi chegaralangan.

Dasturlar	Yosh chegarasi
<i>Konkida uchish maydonchasi</i>	Barcha yoshdagi bolalar
<i>Solyariy</i>	16 yosh va undan kattalar
<i>Adventure Ocean bolalar klubi</i>	3-17 yosh
<i>Teatr</i>	16 yoshga toʻlmagan bolalar kattalar kuzatuvida qoʻyiladi
<i>Jakuzi</i>	16 yoshga toʻlmagan bolalar kattalar kuzatuvida qoʻyiladi
<i>«Bingo» va «Poyga» lotereyasi</i>	21 yoshga toʻlmagan shaxslar kiritilmaydi
<i>Shipshape fitnes markazi</i>	16 yosh va undan kattalar
<i>Tungi klub/Diskoteka</i>	16 yosh va undan kattalar
<i>Barlar</i>	18 yosh va undan kattalar (yoki kattalar kuzatuvida)
<i>Kazino</i>	18 yosh va undan kattalar

Har qanday kruiz layneri bortida sayohat «*hammasi kiritilgan*» prinsipida tashkil etiladi. Koʻpgina kruizlarga *viza olish* talab etilmaydi. Xalqaro dengiz qonunchiligida «kapitan vizasi» degan tushuncha mavjud boʻlib, unga asosan yoʻlovchilar oʻz pasportlarini kapitanga berib qoʻyadilar va turli mamlakatlarda qirgʻoqda 48—72 soatgacha boʻlishlari mumkin. Bunda yoʻlovchining xulq-atvorini kema kapitani kafolatlaydi. Sayohatni bunday tashkil etish uni ancha arzonlashtiradi (faqat kruiz boshlanayotgan mamlakat vizasini olish talab etiladi).

Toʻgʻri, kruizlar boshqa sayohat turlariga qaraganda ancha qimmat turadi. Ammo bu erda ham muayyan mijoz uchun uning moddiy holatiga mos keladigan xizmat

ko'rsatish shartlarini tanlash imkoniyati mavjud. Hozirda kruizlarning narxi bo'yicha quyidagi tasnifi qabul qilingan: ekonom-klass (kishi boshiga bir kunda 75 — 150 AQSH dollari); klassik (100 — 200 AQSH dollari); premium (150-400 AQSH dollari); lyuks (700-1000 AQSH dollari); ekslyuziv (1000 AQSH dollaridan ortiq).

Ekonom-klass bo'yicha kruizlarni amalga oshirishda normal hayot ta'minoti uchun zarur barcha qulayliklarga ega bo'lgan eski andozadagi kichik kemalardan foydalaniladi. Klassik kruizlar, qoida tariqasida, kruiz laynerlarining servisi, komfort va dizayniga qo'yiladigan barcha zamonaviy talablarga javob beradigan yangi yoki qayta jihozlangan kemalarda amalga oshiriladi. Mazkur dengiz sayohatlari o'rtcha ommaviy iste'molchi uchun mo'ljallangan. Premium, lyuks va ekslyuziv kruizlar boy turistlarga mo'ljallangan bo'lib, ularga individual tartibda xizmat ko'rsatiladi.

Karib dengizi havzasi va O'rtaer dengizi dengiz kruizlari o'tkaziladigan asosiy hududlar hisoblanadi. Karib dengizi havzasining afzal jihati shundan iboratki, bu erda kruizlarni yil bo'yi o'tkazish mumkin. Karib dengizi havzasi bo'ylab tashkil etilgan kruizlar davomida turistlar bir necha mamlakatga tashrif buyurishlari va ularning diqqatga sazovor joylari bilan tanishishlari, ajoyib plyajlarda dam olishlari, mashhur sharshara va vulqonlarni tomosha qilishlari, Bagama orollaridagi YAshil lagunada delfinlar bilan suzishda ishtirok etishlari mumkin. Deyarli har bir portda ularga suv osti dunyosini batiskafda yoki lasta, niqob yoki akvalang yordamida tadqiq qilish imkoniyati beriladi. Ushbu hudud bo'ylab kruiz sayohatlarining davomiyligi 3 kundan ikki haftagacha; marshrutlar yo'nalishlarga qarab tasniflanadi: G'arbiy Karib, Sharqiy Karib, Janubiy Karib, Karib Sharqi va G'arbi, butun Karib.

O'rtaer dengizi bo'ylab kruizlar turistlarga Yevropa mamlakatlari (Ispaniya, Fransiya, Italiya, Gretsiya) va SHimoliy Afrika mamlakatlari (Marokash, Tunis, Misr va b.)ning boy madaniyati va tarixi bilan tanishishni taklif qiladi. Kruizlarning Yevropa bo'ylab marshrutlari Britaniya, Skandinaviya va Rossiya qirg'oqlari yaqinidagi suv yo'llarini ham qamrab oladi. Dengiz kruiz sayohatlarining boshqa yo'nalishlari — Hind okeani qirg'oqlari, Janubi-Sharqiy Osiyo, Avstraliya orollari, Shimoliy Amerika va Alyaskaning g'arbiy sohili ham mashhur. Ayrim kruiz kompaniyalari to'rt oydan ortiq davom etadigan dunyo bo'ylab sayohatlar tashkil etadi.

So'nggi yillarda Shimoliy Muz okeani arxipelaglariga, Shimoliy qutbga va Antarktida sohillariga tashkil etilgan *muzyorar kemalardagi kruizlar* ommaviylasha boshladi. Suv sayohatlarining mazkur noan'anaviy turini amalga oshirishda Rossiyaning «Sovetskiy Soyuz», «Yamal», «Professor Multanovskiy», «Buynitskiy», «Molchanov», Finlyandiyaning «Sampo» muzyorar kemalari faol ishtirok etmoqda. Mazkur kemalar Grenlandiya, Shpitsbergen, Frans-Iosif eri, Antarktida sohillariga reyslarni amalga oshiradi. Shunday turlardan biri — «Arktikaga sayohat»ni AQSHning «Quark Expedition» kompaniyasi Rossiyaning «Kapitan Xlebnikov» muzyorarida tashkil etgan bo'lib, u quyidagi marshrut bo'yicha amalga oshiriladi: Shpitsbergen — Grenlandiyaning g'arbiy qismi — Kanada (Rizalt) — Chukotka — SHpitsbergen.

Muzyorar kemalarda sayohat qilishga qiziqish Germaniya va AQSH turistlarida kuchli. So'nggi yillarda muzyorar kemalarda Yaponiya, Avstraliya, Gollandiya va Shveysariya fuqarolari ham paydo bo'ldi. Bunday kruizlarni yil bo'yi amalga oshirish mumkin: qishda ularning asosiy yo'nalishi — Antarktida, yozda — Arktika dengizlari. Ushbu turlar qiymati ancha baland — 10000 AQSH dollari va undan qimmat turadi.

Xalqaro kruizlar 1974 yilda Afinada qabul qilingan «Dengizda yo'lovchi va yuk tashish to'g'risidagi Konvensiya» qoidalariga hamda muayyan tashuvchining qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi. Ushbu qoidalarga binoan aksariyat hollarda 21 yoshga to'lmagan shaxslar kattalar kuzatuvvisiz kruizlarda ishtirok etishga qo'yilmaydi; maktab o'quvchilaridan iborat guruhlardan bronlashtirishga arizalar qabul qilinmaydi; kruiz kompaniyalari sog'lig'i yaxshi bo'lmagan yo'lovchini laynerga chiqarishni rad etish huquqiga ega. SHu sababli kruizga shartnoma tuzish paytida turistlar uni amalga oshirish qoidalari va shartlari bilan puxta tanishib chiqishlari lozim.

Paromlarda kruizlar dengiz sayohatlarining so'nggi yillarda ommaviylashib borayotgan turlaridan biridir. Umumiy holda parom deganda muayyan qirg'oqlar o'rtasidagi suv to'siqlari orqali transport vositalari (avtomobillar, avtobuslar, temir yo'l vagonlari), yuklar va yo'lovchilarni muntazam tashishga mo'ljallangan suzuvchi qurilma (kema, sol va sh.k.) tushuniladi.

Kruiz maqsadlarida foydalaniladigan zamonaviy paromlar fan va texnikaning oxirgi yutuqlari asosida qurilgan, suv ustidagi shaharlarni esga soladigan ko'p palubali

kemalardir. Eng komfortabel parom kruizlari Boltiq dengizida «Silja Line» va «Viking Line» kompaniyalari tomonidan amalga oshiriladi. Ularda mijozlar uchun diskotekalar, restoranlar, kafelar, saunalar, basseynlar, poshlinasiz savdo do'konlari va shu kabilar tashkil etilgan.

Ushbu paromlarda amalga oshiriladigan turistik-ekskursiya dasturlari 4 — 8 kun davom etadi. Bu vaqt ichida turistlar Finlyandiya va SHvetsiyaning qadimgi va navqiron shaharlari me'morchiligi, Skandinaviya qishloqlarining hayoti bilan tanishish, bir qancha muzeylarga, Xelsinkiidagi «Serena» akvaparki va «Itakeskus» savdo markaziga tashrif buyurish imkoniyatiga ega bo'ladi. Bolalar bilan sayohat qiluvchilarga «Ertaklar mamlakatiga sayohat» degan maxsus dastur nazarda tutilgan.

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

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

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

5.3. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish

Daryo va ko'llar bo'ylab sayohat ichki suv sistemalari rivojlangan mamlakatlarda dam olishning eng ommaviy usullaridan biridir. O'tgan asrning o'rtlarida turistik marshrutlarda ishlashga mo'ljallangan komfortabel daryo kemalarining qurilishi dengiz kruizlari jadal sur'atlarda rivojlanishiga olib keldi.

Ichki suv arteriyalari bo'ylab amalga oshiriladigan kruizlar, dengiz kruizlariga solishtirganda, bir qancha ustunliklarga ega. Ular muttasil o'zgaruvchi manzarani kuzatish, safar marshruti yirik aholi yashaydigan punktlar orqali o'tgan holda shaharlar me'morchiligini o'rganish, agar sayohat kichik manyovrchan kemada amalga oshirilayotgan bo'lsa, istalgan ma'qul xushmanzara joyda to'xtash imkonini beradi. Bundan tashqari, daryolar va ko'llarda barpo etilgan gidrotexnika inshootlari (shlyuzlar, kanallar, suv omborlari) ham turistlar diqqatiga sazovor ob'ektlardir. Daryo kruizi turist uchun bir yo'nalishda amalga oshirilishi yoki halqali marshrutga ega bo'lishi mumkin.

Daryo bo'ylab sayohatlarni *yo kema egalari, yo turistik kompaniyalar* tashkil etishi mumkin. Masalan, Rossiyada Volga daryo kemachilik boshqarmasi «Rixard Zorge», «Aleksandr Sveshnikov» teploxodlarida quyidagi kruizlarni amalga oshiradi: «Moskva—Nijniy Novgorod—Moskva» marshruti bo'yicha «Zolotyie kupola Rossii» kruizi (10 kun), Uglich, Mishkin, Kostroma, Plyos, Murom shaharlarida to'xtagan holda; «Moskva—Plyos—Moskva» marshruti bo'yicha «Uzory Kostromy» kruizi (6 kun), Uglich, Mishkin, YArosavl, Kostroma shaharlarida to'xtagan holda; «Moskva—Uglich—Moskva» va «Moskva—Tver—Moskva» marshrutlari bo'ylab qisqa muddatli uch kunlik sayohatlar. Yana bir mashhur tashuvchi — Moskva daryo kemachilik boshqarmasi «Moskva—Astraxan—Moskva» (20 kun), «Moskva—Sankt-Peterburg—Moskva» (9 va 13 kun), «Moskva—YArosavl—Moskva» (5 kun), «Moskva—Uglich—Moskva» (3 kun) kruiz dasturlarini taklif qiladi.

Daryo sayohatlari va kruizlari bilan shug'ullanadigan turistik kompaniyalar o'z flotiga ega bo'ladi yoki kemalarni ularning egalardan fraxt qiladi. Kemani fraxtga berishda kema egasi to'xtash paytlarida unga xizmat ko'rsatish, buyurtmachiga yonilg'i quyilgan teploxod taqdim etishga shartnoma tuzishi mumkin. Mazkur

hamkorlik usuli firmalarga ancha qimmatga tushadi. Ikkinchi holda operator to'xtash joylari bilan shartnoma tuzish, yonilg'i, oziq-ovqat mahsulotlari xarid qilish va h.k. bilan o'zi shug'ullanadi. Kruizni shunday tashkil etish turistik firmalarga xarajatlarni kamaytirish va tegishincha xizmatlar ko'rsatish paketini arzonlashtirish imkonini beradi. Umuman olganda, yirik teploxodni fraxt qilish bahosi bir kunda 4000-8000 AQSH dollarini tashkil etishi mumkin.

Ichki daryo kruizlarini tashkil etishda turfirmaga kema egasi bilan fraxt shartlarida shartnoma tuzishi lozim. SHartnoma tuzilganidan keyin turfirmaga kruiz reyslariga yo'llanmalar sotish huquqiga ega bo'ladi.

Kemalarni ijaraga olish shartnomasida quyidagi ma'lumotlar ko'rsatiladi:

- kemalar soni va nomi;
- ulardagi o'rinlar miqdori (toifalar bo'yicha);
- kruizlarning marshrutlari va ularning muddatlari;
- har bir kema uchun bir reys aylanishida zarur choyshab va yostiq jildlari soni va ularning qiymati;
- har bir reys aylanmasiga chiptalar qiymati va shartnoma bo'yicha to'lanadigan haqning umumiy summasi;
- taraflarning javobgarligi.

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

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

Kruiz kemalarida safar qilayotgan yo'lovchilarga nisbatan, maxsus qoidalarda nazarda tutilmagan barcha hollarda odatdagi yo'lovchilar uchun belgilangan yo'lovchi,

qo'l yuki va bagaj tashishning barcha qoidalari amal qiladi. Kruiz kemasiga yo'lovchilarni ro'yxatga olish kema jo'nashidan ikki soat oldin boshlanadi.

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

Yo'lda to'xtaganda va qirg'oqqa tushganda turistning yonida kemaga qaytishda vaxtada turgan dengizchiga ko'rsatish uchun turist daftarchasi yoki yo'llanma koreshogi bo'lishi lozim. Qirg'oqqa tushgan barcha yo'lovchilar teploxodga belgilangan vaqtda qaytib kelishlari zarur, chunki turist kechikkanligi uchun reysni kechiktirishga yo'l qo'yilmaydi.

Sayohat chog'ida teploxod bortida turistlarga har xil — pullik va bepul xizmatlar ko'rsatiladi. Bepul xizmatlarga, qoida tariqasida, quyidagilar kiradi: basseyndan, kinozaldan, kutubxonadan foydalanish, teledasturlar namoyishi salonida televizor tomosha qilish, tez tibbiy yordam olish. Pullik xizmatlarga quyidagilar kiradi: bardan, bufetdan, kiosklardan tovarlar xarid qilish, sartaroshxona, buyumlarni saqlash kamerasi xizmatlaridan foydalanish.

Xorijiy daryo kruizlari yirik daryolar va ko'p sonli ko'llar mavjud bo'lgan, shuningdek kanallar sistemasi rivojlangan mamlakatlarda keng tarqalgan. G'arbiy Yevropa davlatlarida Dnepr, Luar, Reyn, Rona, Sena, Elba daryolari bo'ylab kruizlar ayniqsa mashhur. Bundan tashqari, g'arb mamlakatlarida daryo bo'ylab sayr qilish uchun motorli qayiqlar ham ijaraga beriladi. Ularni yo'lovchi litsenziyasiz ham boshqarishi mumkin, chunki bu qayiqlarni boshqarish bo'yicha yo'l-yo'riq ko'rsatish tadbiri atigi 45 minut vaqtni egallaydi.

Odatda kemachalar (qayiqlar) tezligi soatiga 15 km dan oshmaydi. Bu tabiat yoki shahar manzarasi bilan yaxshi tanishish imkonini beradi. Afrikada Nil daryosi bo'ylab, Janubiy Amerikada — Amazonka bo'ylab, SHimoliy Amerikada — kanallar sistemasi bilan o'zaro bog'langan Buyuk Ko'llar bo'ylab kruizlar mashhur.

5.4. Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari

Dengiz industriyasi uyushmalari xalqaro kengashi (ICOMIA) bergan statistika ma'lumotlari har yili 750 mingdan ortiq sayr kemalari ishlab chiqarilishini ko'rsatadi. Bu kemalarning yarmi AQSHda ishlab chiqariladi. Kanada 100 mingta, Fransiya – 40 mingta shunday kemalar ishlab chiqaradi. ICOMIA ma'lumotlariga ko'ra, jahonda 20 mln.ga yaqin shunday kemalar mavjud bo'lib, ularning 17 mln. – ichki suv havzalarida va dengizlarda foydalaniladigan motorli qayiqlar, 3 mln. – elkanli kemalardir.

Kichik kemalarda sayohat taklif qiluvchi yirik operatorlar orasida Angliyaning "Sunsail", "Sovereign", "Sailing Holidays" firmalarini, Gollandiyaning OSS kompaniyasini, Gretsiyaning "Odyssey" va "Kosmos" firmalarini qayd etish mumkin. Turizm mazkur turining geografiyasi juda rang-barangdir. O'z jozibadorligi va suzishning xavfsizligiga ko'ra birinchi o'rinni Gretsiya orollari havzasi egallaydi. Keyingi o'rinlarda Karib dengizi va Tayland havzasi turadi. Aksariyat kompaniyalar kemalarni professional ekipaj bilan birga fraxtga beradi, ammo suzish vositasini boshqarish huquqini beruvchi guvohnomaga ega turist kemani ekipajsiz fraxt qilishi ham mumkin.

Ushbu dam olish turining afzalligi shundaki, turist harakat marshruti va grafigini mustaqil tanlashi mumkin.

6-10 yo'lovchiga mo'ljallangan o'rtacha kattalikdagi yaxta bir necha kayutadan va kayut-kompaniyadan tashkil topadi. Bunday yaxtalar hojatxona, dush, ovqat tayyorlash uchun plita, yuvinish joyi, divanlar, shkaflar va hokazolar bilan jihozlanadi. Yaxtani ekipaj bilan fraxt qilish narxlari har xil. Masalan, Turkiyada fraxt bir haftada kishi boshiga 120 dollar turishi mumkin (Yevropadan aviatashuv narxini ham qo'shganda). "Moorings" xalqaro kompaniyasida sakkiz kishiga yaxtani ekipaji bilan fraxt qilish bir haftada 5000 dollar turadi (aviachiptalar narxisiz).

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, Yaxting, ICOMIA, turizm, Xorijiy daryo kruizlari, turistik kompaniyalar, Kruiz transport tizimlari, xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko'rsatish jarayoni haqida so'zlab bering.
2. Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko'rsatish.
3. Karib dengizi havzasi va O'rtaer dengizi dengiz kruizlari.
4. Yaxting hamda suvda dam olishning turlari.

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

6-BOB. TURISTLARGA AVTOTRANSPORT VOSITALARIDA XIZMATLAR KO'RSATISH

6.1. Harakatlanadigan tarkib tasnifi.

6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi.

6.3. Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi.

6.4. Chet ellarda avtomobillarni ijaraga berishda hisob kitoblarni amalga oshirish yo'llari

6.1. Harakatlanadigan tarkib tasnifi

Avtomobil transportida tarif to'lovi miqdori quyidagi omillarga bog'liq:

- ◆ tashish masofasi;
- ◆ yuk og'irligi;
- ◆ yuk hajmining og'irligi, bu avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatlaridan

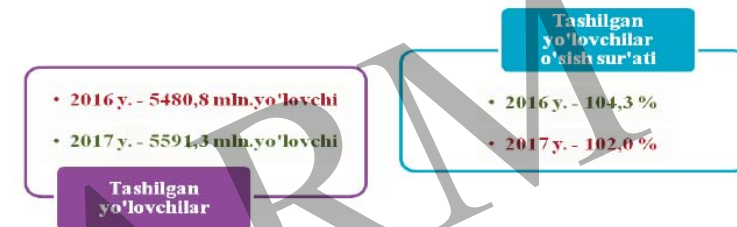
foydalanish imkoniyatini tavsiflaydi;

- ◆ avtomobil yuk ko'tarish qobiliyati;
- ◆ umumiy bosib o'tilgan yo'l;
- ◆ avtomobil foydalanish vaqti;
- ◆ avtomobil turi;
- ◆ tashish amalga oshiriladigan hudud, shuningdek, boshqa bir qator omillar.

Avtomobil transportida yuklarni tashishda hamma tariflarning barcha omillari hisobga olinmaydi, ulardan faqatgina ma'lum bir tashish sharoitidagi eng muhim omillar hisobga olinadi. Masalan, ishbay tariflariga muvofiq tashish qiymatlarini hisoblash uchun tashish masofasini, yuk massasini va uning sinfini e'tiborga olish kerak, bu avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish darajasini tavsiflaydi. Yuk avtomobillarini vaqtincha foydalanish uchun tarifni hisoblashda avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyati, uni foydalanish vaqti va umumiy bosib o'tilgan yo'l hisobga olinadi.

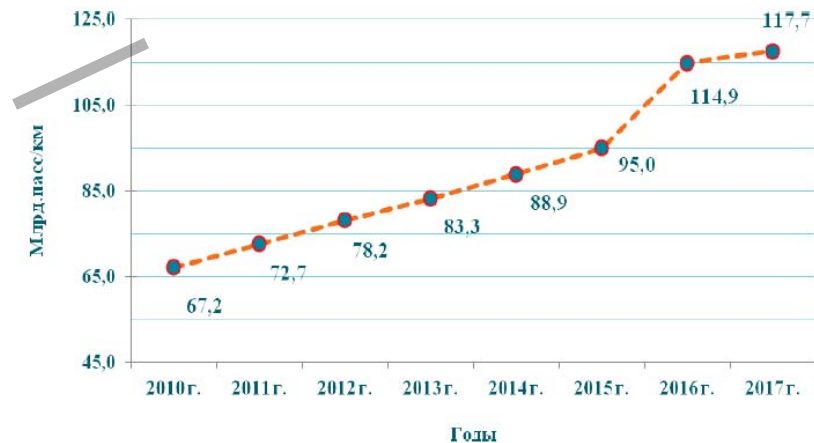
Barcha holatlarda avtomobildan foydalanish uchun to'lov miqdori tashishning amalga oshiriladigan hududiga bog'liq bo'ladi. Bu hududlar bo'yicha yuk tashish tan narxining darajasidagi qat'iy tafvutlar bilan bog'liq.

Avtomobil transportida yo'lovchi tashish ko'rsatkichlarining taqqoslanishi



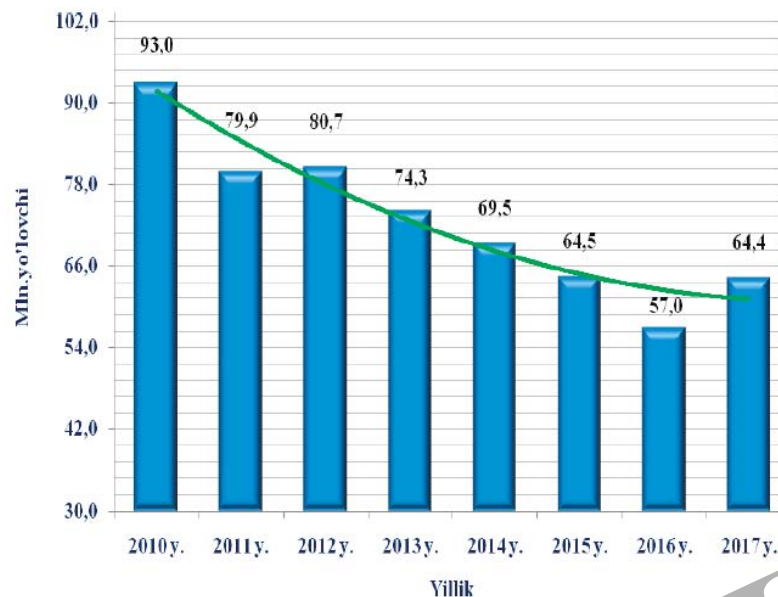
Yo'lovchi aylanmasi 2,4 % ga oshdi va 117,7 mlrd. yo'lovchi/km ga to'g'ri keldi.

Avtomobil transporti yo'lovchi aylanmasining dinamikasi, mlrd. yo'lovchi/km



2017 yilga kelib, 64,4 mln. yo'lovchi tashildi. 2016 yilga nisbatan elektr transportida tashilgan yo'lovchilar soni 7,4 mln. yo'lovchiga oshdi. Bu davr uchun yo'lovchi aylanmasi 0,5 mlrd. yo'lovchini tashkil etdi.

Elektr transportida yo'lovchi tashish dinamikasi, mln.yo'lovchi

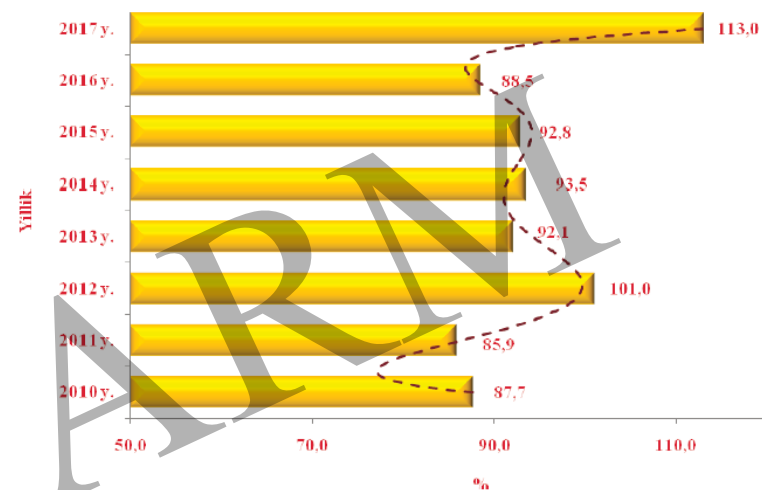


2013 yildan 2016 yilgacha bo'lgan davrda elektr transportida yo'lovchilarni tashishning kamayishi, asosan, avtomobillar transportida yo'lovchilarni tashish hajmining o'sishi tufayli.

2017 yildan boshlab elektr transportida yo'lovchilar tashish hajmining o'sishi (o'tgan yilga nisbatan 13 % ga), metro transportida yo'lovchilar tashish hajmining oshishi bilan bog'liq (o'tgan yilga nisbatan 15,1 % ga).

2017 yilda avtomobil transportida ko'rsatilgan transport xizmatlari hajmi 20,2 trln. so'mga teng bo'ldi. Avtomobil transporti tomonidan ko'rsatilgan transport xizmatlari umumiy hajmida yo'lovchi tashish xizmatlari 70,8% ni tashkil qiladi.

Elektr transportida yo'lovchi tashishning o'sish sur'atlari dinamikasi, %



Elektr transportining turlari bo'yicha yo'lovchi tashish tarkibiga metropoliten ustunlik qiladi.

O'tgan yil bilan taqqoslaganda havo transporti tomonidan ko'rsatilgan transport xizmatlari hajmi 1,4 trln. so'mga oshib, 3,2 trln. so'mga teng bo'ldi. Ushbu xizmatlarning o'sishi 2016 yilga nisbatan 30,3% ga o'sdi.

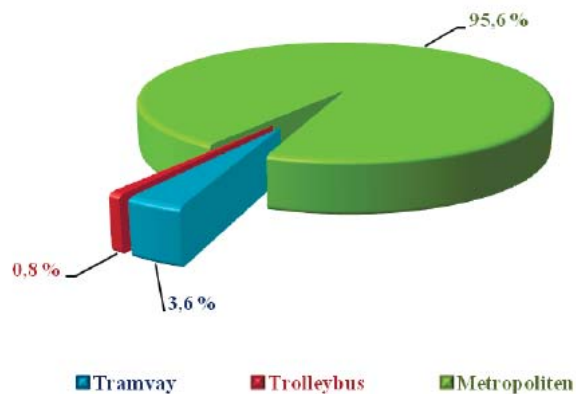
2017-yilda quvurlar orqali yuk tashish bo'yicha xizmatlarini ko'rsatuvchi tashkilotlar va korxonalar tomonidan 5,5 trln. so'mlik xizmatlar ko'rsatildi.

Transport xizmatlari sohasida innovatsion texnologiyalardan foydalanish ko'rsatilayotgan bozor transporti xizmatlariga bo'lgan talab va sifatni oshirishi mumkin.

Axborot-kommunikatsiya xizmatlarini joriy etish transport sohasida elektron tijoratni rivojlantirishga, kuzatuvlar uchun turli axborot dasturlarining paydo bo'lishiga, transportlarni, xususan, avtomobillarni chaqirishga yordam beradi.

Yaqin yillarda O'zbekistonda avtomobil transportida yuklarni tashish bo'yicha xizmatlarga buyurtma berish uchun maxsus mobil ilovalar paydo bo'ladi.

Elektr transporti turlari bo'yicha yo'lovchi tashishning tarkibi %



Elektr transportida tashilgan yo'lovchilar umumiy sonining 95,6% ni metropoliten tashiydi.

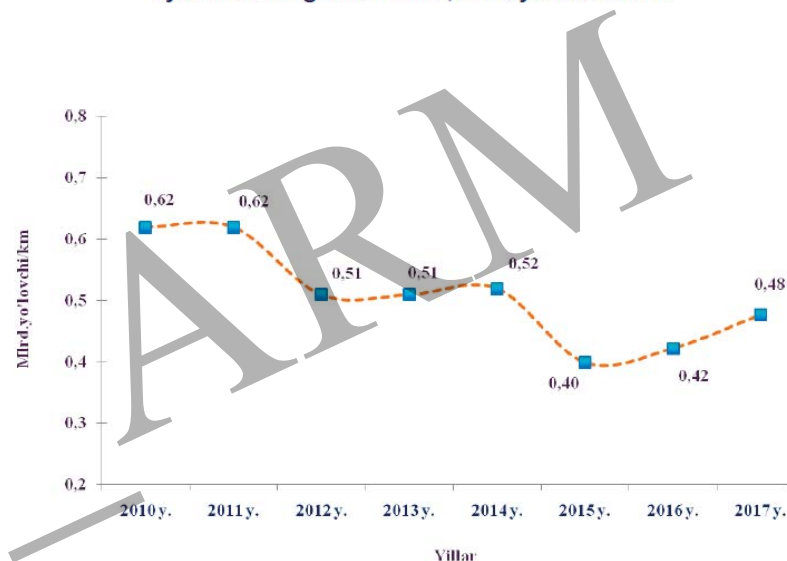
Tramvay transportida yo'lovchi tashish 3,6% tashkil qiladi. Elektr transportida yo'lovchilar tashish umumiy sonida trolleybus ulushi 0,8% ni tashkil etadi.

2017 yilda elektr transportining yo'lovchi aylanmasi 0,48 mlrd.yo'lochi/km. tashkil etdi.

Bugungi kunda narsalarni yangi uyga ko'chirish yoki pianino, muzlatgich va qo'ldan sotib olingan boshqa jihozlar yoki mebellarni tashish uchun o'rta va kichik hajmli yuk mashinalarini qidirish jiddiy moliyaviy yo'qotishlarga olib kelmoqda. Buning sababi shundaki, bozorda bunday tovarlarni tashish uchun deyarli hech qanday ixtisoslashgan tashkilotlar mavjud emas va raqobat etishmasligi sababli ishlayotganlari ham allaqachon yuqori narxlarni belgilab olishgan.

Shu sababli aholi bo'sh yuk mashinasini topish umidida yoki eng yomoni bagajxonasi ustida bo'lgan avtomobil qidirishlari kerak bo'ladi. Biroq, bu xizmatlar ham arzon emas.

Elektr transporti yo'lovchi aylanmasining dinamikasi, mlrd.yo'lovchi/km.



Innovatsion texnologiyalarni joriy etish transport infratuzilmasining sifatini yaxshilashi mumkin. Masalan, 2018 yil 1-iyuldan boshlab shahar yo'lovchi tashish transportida naqd pulsiz to'lovlarni bosqichma-bosqich joriy etish, avtobuslarning va mikroavtobuslarning ishini masofadan turib GPS kuzatuvini boshlandi.

Bugungi kunda avtomobil transportida yuklarni tashish bo'yicha xizmatlar buyurtma qilish uchun maxsus mobil ilovalar ishlab chiqilmoqda shuningdek, shaharlararo va xalqaro avtobuslar chiptasini bron qilish va buyurtma qilish uchun elektron tizimni ishga tushirishga tayyorgarlik ko'rmoqda.

Shu bilan birga, O'zbekiston xalqaro aloqalarda transport kommunikatsiyalarini rivojlantirishga alohida e'tibor qaratmoqda. Mahalliy avtomobilida yuk tashuvchilar uchun qulay va huquqiy sharoitlarni yaratish maqsadida bir qator xalqaro shartnomalar

va ikki tomonlama davlatlararo bitimlar imzolandi. Xususan, O'zbekiston 9 ta xalqaro konvensiya va 2 ta bitimga a'zo. Yevropa, Osiyo va MDHning 26 mamlakati bilan avtomobil aloqasi bo'yicha ikki tomonlama davlatlararo shartnomalar imzolandi.

Bugungi kunda O'zbekiston Yevropa transport vazirlari konferentsiyasi mamlakatlari bilan birgalikda Yevropa Ittifoqining avtomobil transportida tashish malaka talablariga to'la mos keladi.

Umuman, mustaqillik yillarida transport va kommunikatsiya tizimi rivojlantirish uchun strategik rivojlanishning katta ishlari amalga oshirildi. Respublikada transportning mustaqillik ta'minlandi va respublikaning barcha hududlarini bir-biri bilan bog'laydigan milliy tizim yaratildi. Mamlakatimizda yaratilgan samarali transport tizimi tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va boshqa mamlakatlar bilan integratsiyalashuv omilidir.

Shubhasiz, yangi dasturning paydo bo'lishi transport xizmatlarini rivojlantirishni rag'batlantirishga yordam beradi va ushbu xizmatni yanada taraqqiy etgan holda amalga oshiradi.

Yana bir qiziqarli yangilik - shaharlararo va xalqaro avtobus qatnovlariga chiptalarni bron va buyurtma qilish uchun elektron tizimni ishga tushirish kerak.

O'zbekistonning boshqa davlatlar bilan iqtisodiy va madaniy hamkorligi, mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy muammolarini hal etishda iqtisodiy tizimni mustahkamlash va rivojlantirish uchun transport xizmatlarining ko'rsatilishi juda muhimdir.

Avtobus – o'tirish uchun 8 tadan ortiq o'rindiqli (haydovchining o'rindig'idan tashqari) yo'lovchilar tashish uchun mo'ljallangan dvigateli avtotransport vositasi. Avtobuslar belgilangan marshrutlar bo'yicha nazarda tutilgan bekatlarda yo'lovchilarni olgan va tushirgan holda yoki buyurtmachi – yuridik yoki jismoniy shaxs tomonidan belgilangan marshrutlar bo'yicha yo'lovchilarni tashish uchun mo'ljallangan.

Hududiy belgiga qarab, shaharda yo'lovchi tashish, shahardan tashqariga yo'lovchi tashish, shaharlararo yo'lovchi tashish va xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchi tashish farqlanadi. *Shaharda* yo'lovchi tashishga shahar (bir yaholi yashaydigan joy)

doirasida amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; *shahardan tashqariga* yo'lovchi tashishga shahar doirasidan tashqariga shu jumladan 50 km gacha masofaga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; *shaharlararo* yo'lovchi tashishga – shahar doirasidan tashqariga 50 km dan uzoq masofaga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish; *xalqaro* yo'lovchi tashishga – O'zbekiston Respublikasidan tashqariga amalga oshiriladigan yo'lovchi tashish kiradi. Shu munosabat bilan shahar avtobuslari, shahardan tashqariga qatnaydigan avtobuslar, shaharlararo avtobuslar va xalqaro avtobuslar farqlanadi.

Tashish vazifasiga qarab, umumiy foydalaniladigan avtobuslar, turistik-ekskursiya avtobuslari va maxsus avtobuslar (maktab avtobuslari; vaxta avtobuslari; xodimlarni shahar yo'lovchi transporti umumiy yo'nalishlaridan uzoqda joylashgan ishlab chiqarish ob'ektlariga eltish uchun mo'ljallangan avtobuslar va sh.k.) farqlanadi. Mazkur avtobuslarning sig'imi, shinamlik darajasi, salonlarining ichki tuzilishi, tashqi ko'rinishi har xil bo'ladi.

O'rinlar soniga ko'ra, juda kichkina sig'imli avtobuslar (8-15 o'rinli mikroavtobuslar – UAZ, RAF, «Gazel» va sh.k.); **kichik sig'imli** (21 — 26 o'rinli) avtobuslar; **o'rtacha sig'imli** (33 — 34 o'rinli) avtobuslar; **katta sig'imli** (41 — 45 kishiga mo'ljallangan) avtobuslar hamda **o'ta katta sig'imli** (54 — 56 tadan 80 tagacha o'rinli) avtobuslar farqlanadi.

Kichik sig'imli avtobuslarga “Otoyo'l” firmasining avtobuslari, Rossiyada ishlab chiqariladigan KAVZ va PAZ rusumli avtobuslar kiradi.

O'rtacha sig'imli avtotransport vositalariga Rossiyada ishlab chiqariladigan LAZ va MARZ avtobuslarining ayrim (umumiy foydalaniladigan va yumshoq o'rindiqli) modifikatsiyalarini kiritish mumkin.

Katta sig'imli avtobuslar orasida Rossiyaning LAZ, Vengriyaning «Ikarus» avtobuslari mashhur. Uzoq masofalarga turistlarni tashish uchun ko'pincha chet elda ishlab chiqarilgan «Bova», DAF, «Ikarus», MAN, «Mercedes», «Neoplan», «Skania», «Setra», «Volvo», «Vanhoof» avtobuslaridan foydalaniladi.

Qavatlariga soniga qarab, bir, bir yarim va ikki qavatli avtobuslar farqlanadi. Aksariyat turistik firmalar bir yarim qavatli avtobuslar bilan ishlashni ma'qul ko'radi, chunki yo'lovchilar saloni poldan haydovchining kabinasiga nisbatan yuqorida

joylashganligi tufayli oynadan atrof yaxshi ko'rinadi. Ikki qavatli avtobuslarning pastki qavatlaridan qisqa ekskursiyalarda transport vositasining sig'imini oshirish maqsadida yo'lovchilar saloni sifatida yoki kichkina stol-stullar bilan jihozlangan bufet tarzida foydalanilishi mumkin. Ayrim firmalar birinchi qavatdi bolalar uchun o'yin xonalari yoki videosalonlar o'rnatadi. Pastki qavatida uxlash joylari jihozlangan avtobuslar ham bor. SHuni ta'kidlab o'tish kerakki, ikki qavatli avtobuslarning gabariti sayohatlarda ba'zan xalaqit beradi — ayrim shaharlarda ko'priklar pastligi tufayli aylanma yo'llardan yurishga to'g'ri keladi. Ayrim mamlakatlarda (Buyuk Britaniyada) ikki qavatli avtobuslardan shahar transporti tarzida foydalaniladi, ammo so'nggi yillarda ularning soni ancha kamaydi.

Avtotransport vositalarini ishlatiladigan yonilg'i turiga qarab ham tasniflash mumkin. Hozirda yo'lovchi tashishga mo'ljallangan avtobuslarning aksariyati benzinda, dizel yonilg'ida yoki tabiiy (suyultirilgan yoki siqilgan) gazda ishlaydi. Lekin so'nggi yillarda chet elda elektr batareyalarda ishlaydigan avtobuslar — elektromobillar (elektrobuslar) ham qo'llanila boshlandi. Masalan, Rossiyada ishlab chiqarilgan «Kornet» elektromobili elektr dvigatel va akkumulyator batareyalari bilan jihozlangan bo'lib, bir zaryadlash bilan 60 — 70 km yo'l bosishi mumkin. U 30 o'rindiqli bo'lib, yo'lovchilar chiqib-tushadigan maydonchada zinapoya yo'q. Bu yo'lovchilar chiqib-tushishini engillashtiradi. Elektrobuslar parklarda va piyodalar yuradigan zonalarda foydalanish, shuningdek turistlar bilan shahar bo'ylab ekskursiya qilish uchun qulay. Ilk elektrobuslar Moskvada Poklonnaya gora hududidagi marshrutda qatnay boshladi.

Turistlarni tashiydigan avtobuslarning *qulay* va *shinamligiga* butun dunyoda katta talablar qo'yiladi. Xalqaro yo'nalishda qatnaydigan avtobuslarda konditsioner, audio- va videosistemalar, oshxona, garderoab, biotualet bo'lishi lozim. Aksariyat avtobuslarning salonlari individual yoritish lampochkalari, oyoq qo'yish uchun maxsus joylar, kreslolar suyanchig'ida yig'iladigan stolchalar bilan jihozlanadi. Kreslolar qulay va yumshoq, orqaga tashlanadigan, qiyaligi rostlanadigan bo'lishi lozim.

Avtomobil transport xalqaro uyushmasi huzuridagi Klassifikatsion komissiya tomonidan turli toifadagi turistik avtobuslarga qo'yiladigan muayyan talablar ishlab

chiqilgan. *Avtobus toifasi* uning klassi bilan belgilanadi va 1 tadan 5 tagacha yulduz bilan ifodalanadi. «1 yulduzli» avtobuslar toifasiga shahar bilan tanishtirish ekskursiyalari hamda mahalliy ekskursiyalar o'tkazish uchun mo'ljallangan xalqaro klassga mansub avtobuslar kiradi. Qisqa masofalarga ichki va xalqaro turizmni amalga oshirishda ishtirok etuvchi transport vositalari «2 yulduzli» avtobuslar toifasiga mansubdir. Oliy klassga hamda «lyuks» klassiga mansub avtobuslar tegishincha «3 yulduzli», «4 yulduzli» va «5 yulduzli» toifalar bilan tavsiflanadi. Ulardan uzoq masofaga va uzoq muddatli turistik marshrutlarda foydalaniladi. Avtobuslarni toifalar bo'yicha tasniflash quyidagi texnik ko'rsatkichlarga asosan amalga oshiriladi:

- dvigatel quvvati;
 - tormoz sistemasi va amortizatsiyaga qo'yiladigan talablar;
 - ventilyatsiya turi (majburiy-havoli yoki konditsioner);
 - isitish usuli (haroratni avtomatik rostlagich moslamasiga ega yoki bunday moslamasiz);
 - oynalarga qo'yiladigan talablar (tumanga qarshi qoplamali, vakuum qatlamili, terlash yoki muzlashning oldini oluvchi, quyosh nuridan saqlovchi);
 - ichki (shu jumladan individual) yoritgichlarga egaligi;
 - radiokarnay, mikrofon va magnitolaning mavjudligi;
 - bagaj bo'limi uchun sig'imlar hajmining hamda qo'l yukki uchun tokchalarning kattaligi;
 - avtobus muzlatgich, tualet, videosistema, ichimliklar uchun termoisitgich, stakannlar uchun taglik, yig'ma stollar, chiqindi to'plagich bilan jihozlanganligi;
 - gid uchun lozim darajada jihozlangan joyning mavjudligi.
- Ushbu atributlarning to'liq holda mavjudligi «4 yulduzli» va «5 yulduzli» avtobuslar uchun majburiydir.

6.2. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi

«5 yulduzli» toifaga mansub avtobuslar eng komfortabel avtobus layneri hisoblanadi. Turistlar uchun yuqorida sanab o'tilgan qulayliklardan tashqari, bunday avtobusda garderoab, grili oshxona, mikroto'lqinli pech, qaynoq va chanqovbosdi

ichimliklar uchun dozator, oldindan tayyorlangan taomlar uchun termoshkaf bor. Yo'lovchilar mashrut bo'ylab harakatdan xabardor bo'lishlari uchun salonlarda markaziy axborot tablosi (yoki qatorlar oralig'ida kichkina suyuq kristalli displeylar) o'rnatiladi. Ularda bosib o'tilgan masofa va yo'ldagi vaqt, eng yaqin to'xtash va dam olish joyining nomi, havo harorati, bordan tashqaridagi harorat va shu kabilar aks etadi. Besh yulduzli ikki qavatli avtobus haydovchisining kabinasi ikkinchi qavatdagi yo'lovchilar salonini kuzatish uchun videokamera bilan jihozlanishi mumkin. Bunday avtobuslar salonida shovqin darajasi soatiga 100 km tezlikda 74 — 76 dB dan oshmasligi kerak.

26 — 28 kishiga mo'ljallangan *VIP-klassga* mansub avtobuslar ham mavjud. Ular komfortabel kreslolar bilan jihozlangan bo'lib, pastki qavatning orqa qismida dam olish xonasi bor. Ushbu xonaga divan, yig'iladigan stollar, ikkita muzlatgich va kichik oshxona qo'yilgan.

Transport xizmatlarining yanada yuqori o'sishi talab va taklif muvozanatiga bog'liq. Mutaxassislarning fikriga ko'ra, makroiqtisodiyotda xizmatlarning o'sishi neft narxining ko'tarilishi va milliy valyutaning mustahkamlanishiga bog'liqdir. "Tarkibiy islohotlarning bo'lish va bo'lmasligiga qaramasdan, inqiroz uzluksiz ravishda davom etishi mumkin emas. Baribir, tsikl o'sish yo'nalishida bo'ladi. Ushbu ikki ko'rsatkich bo'yicha YaIM va aholi xarid qobiliyatining tarixiy bog'liqligi mavjud.

Faqatgina to'xtatuvchi holat bozorning mavsumiy omilga bog'liqligi". "Transport xarajatlari hozir katastrofik miqyosda o'sib bormasa-da, lekin talab oshib borishi bilan, avtomobil tashish tariflari sezilarli darajada oshgan taqdirda, bu holatga taklif ko'lamini ulgura olmaydi va qiyin vaziyat yuzaga keladi".

2017 yil uchun transport xizmatlari

	Hajmi, mird. so'm	O'tgan yilga nisbatan o'sish sur'ati, %
O'zbekiston Respublikasi	36217,2	109,9
Qoraqalpog'iston Respublikasi	1032,5	102,7
viloyatlar:		
Andijon	1777,7	101,6
Buxoro	1575,0	105,1
Jizzax	548,8	102,6
Qashqadaryo	1508,4	102,3
Navoiy	700,8	110,4
Namangan	1119,5	103,2
Samarqand	2494,7	102,2
Surxondaryo	932,0	103,9
Sirdaryo	345,4	104,0
Toshkent	2889,7	101,4
Farg'ona	1929,7	102,7
Xorazm	1151,5	103,1
Toshkent sh.	5223,6	117,1

Bahor kelishi bilan, hamma narsa uyg'ongandek, transport xizmatlari bahosi esa birinchilardan bo'lib o'sishga intiladi. Yozda transport tashkilotlarining xizmatlariga bo'lgan talab ortib boradi va shuning uchun tashish narxlarining sezilarli darajada oshishiga tayyor turish zarur.

Qishning o'ziga xos xususiyati shundaki, tashish qiymati umumiy sharoitda nisbatan barqaror bo'lib qoladi. Bu, birinchi navbatda, tashish hajmining sezilarli darajada pasayishiga bog'liq.

Transport xizmatlari narxlarini ko'tarilishining yana bir muhim sababi transport tashkilotlari xarajatlarning o'sishi, ya'ni benzin, dizel va yoqilg'i moylash mahsulotlari

narxlarining, transport vositalarini ta'mirlash xizmati bahosining oshishi, qo'shimcha soliqlar va yig'implarga bog'liq.

Transportda mavjud bo'lgan yuk va yo'lovchi tariflari ularning daromadlarini shakllantirish uchun asos bo'lib xizmat qiladi. Shuningdek tashish faoliyatida iqtisodiyot va aholi xarajatlarini belgilab beradi. Tariflar tarmoqning asosiy vazifalarini hal etishiga yordam berishi kerak:

1) iqtisodiyotning tarmoqlari sifatida transportning oddiy va kengaytirilgan takror ishlab chiqarilishi;

2) davlat, transport tashkilotlari va xizmat ko'rsatiladigan mijozlarning manfaatlarini ta'minlash;

3) ishlab chiqarish kuchlarini optimal taqsimlash, oqilona transport aloqalarini shakllantirish va transportning turli turlari orasida tashishlarni taqsimlash;

4) transport va yuklarni yuklash-tushirish mexanizmlarining ish sifatini yaxshilash maqsadida, innovatsiyalarni joriy etish va texnik vositalardan samarali foydalanish.

Barcha ijtimoiy mahsulotlar qiymatining pulli ifodasida narx quyidagi xarajatlarni qoplashi kerak:

- 1) mahsulotni ishlab chiqarish va sotish yoki xizmatlarni amalga oshirish;
- 2) ishlab chiqarish fondlarini to'lash;
- 3) asosiy vositalarning va aylanma kapitalning o'sishi;
- 4) moddiy rag'batlar va ijtimoiy-madaniy ehtiyojlari;
- 5) davlat apparatining mudofaasi va tarkibini saqlash.

Iqtisodiy kategoriya sifatida transport tariflari transport mahsulotlarining narxini bir ko'rinishidir. Transport xizmatlarining tuzilishi xaridorga transport xarajatlarini qoplash imkonini berishi kerak.

Temir yo'l transportida tariflar quyidagilarga taqsimlanadi:

♦ umumiy tariflar (tariflarning asosiy turi, yuklarning asosiy qismini tashish qiymatini belgilaydi);

♦ maxsus tariflar (umumiy tariflar bo'yicha maxsus chegirmalar yoki ustamalar o'rnatiladi);

♦ imtiyozli tariflar (temir yo'llar ehtiyojlari uchun maxsus yuklarni yoki yuklarni tashish uchun);

♦ mahalliy tariflar (ma'lum bir temir yo'l hududida amal qiluvchi tariflar, yig'implar va ustamalar);

♦ shartnomaviy tariflar (qabul qilingan bitimlarga muvofiq transport vositalari egalari tomonidan o'rnatiladigan tariflar).

Avtomobil transportida quyidagi tarif turlaridan foydalangan holda yuklarni tashish qiymatini aniqlash:

♦ yuklarni tashishda ishbay tariflari;

♦ pullik avtotonna-soat bo'yicha shartnoma shartlariga ko'ra yuklarni tashish tariflari;

♦ yuk avtomobillarini vaqtincha foydalanganlik uchun tariflar;

♦ masofa bo'yicha hisob-kitob tariflari;

♦ harakatlanuvchi tarkibni haydab o'tkazish (peregona) tariflari;

♦ shartnomaviy tariflar.

Qaysi toifaga mansubligidan qat'i nazar, barcha avtobuslar eng avvalo transport vositasining texnik holatiga qo'yiladigan talablar bilan belgilanadigan *xavfsizlik* shartlariga mos kelishi lozim. Avtobuslarning egalari ular majburiy texnik ko'rikdan o'tkazilishini, turli mamlakatlarda amalda bo'lgan normativ hujjatlarda belgilangan tartibda va muddatlarda ularga texnik xizmat ko'rsatilishini ta'minlashlari shart. SHuningdek avtotransport vositalaridan foydalanish qoidalariga ham rioya qilish lozim.

Yo'lni yaxshi ko'rish va «o'lik zonalar»ni mumkin qadar kamaytirish uchun eng zamonaviy avtobus modellari orqani kuzatish qo'shimcha ko'zgulari va videokameralar bilan, shuningdek orqadagi to'siqqacha bo'lgan masofani aniqlash uchun mo'ljallangan ultrabinafsha datchiklar bilan jihozlanadi. YAqin kelajakda turistik avtobuslarni boshqa transport vositasi oshib o'tayotgani haqida haydovchiga xabar berish, haydovchi rulda uxlab qolishining oldini olish moslamalari bilan jihozlash mo'ljallanmoqda.

Yo'lovchi tashish xavfsizligini ta'minlash uchun turistlarni ommaviy tarzda tashishga mo'ljallangan avtotransport vositalaridan foydalanish muddatlari tartibga solinadi. Yevropaning ko'pgina davlatlarida turistik avtobuslardan foydalanish muddati 8 — 10 yildan oshmasligi lozim. Bundan tashqari, Ening Texnik moslashtirish qo'mitasi turistik safarlar uchun mo'ljallangan avtobuslarni xavfsizlik kamarlari hamda energiyani yutuvchi o'rindiqlar bilan jihozlash haqidagi taklifni ilgari surdi.

Avtotransport vositalarining ekologik xavfsizligiga qo'yiladigan talablar ham oshib borayotir. Masalan, Ening zararli gazlar chiqarishga daxldor normalari oxirgi yigirma yilda 20 baravar kamaydi. Yevropa transport vazirlari konferensiyasi qabul qilgan «Yashil avtomobil» standartida uglerod oksid (SO), karbonat anhidrid (NO), uglevodorodlar (SN) hamda yonib bo'lgan gazlardagi qattiq zarralar miqdori, shuningdek dvigatellar chiqaradigan shovqin darajasi tartibga solinadi. Ekologiya standartlari sohasida olib borilayotgan bunday siyosat avtotransport vositalari uchun yanada takomillashtirilgan dvigatellar ishlab chiqilishiga, shuningdek yonilg'ining yangi turlari, chunonchi: biologik yonilg'i, gaz yonilg'isi (shu jumladan vodorod, dimetil efiri va b.) izlab topilishiga imkoniyat yaratadi.

Muntazam marshrutlarda ishlaydigan avtobuslar uchun qo'shimcha majburiy talab *trafaret* — marshrutning boshlang'ich va oxirgi punktlari ifodalangan ko'rsatgichning mavjudligi.

6.3. Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi

Avtomobillarni ijaraga berish bo'yicha xizmatlar («Rent-a-car») butun dunyoda turistik biznes bilan bog'liq eng daromadli faoliyat turlaridan biri hisoblanadi. Ularning mohiyati shundan iboratki, muayyan yoshga to'lgan istalgan fuqaro avtomobillarni ijaraga berish bilan shug'ullanadigan kompaniyaga murojaat etib, vaqtinchalik foydalanish uchun haydovchi bilan yoki haydovchisiz mashina olishi mumkin.

Avtomobillarni ijaraga berish g'oyasi XX asr boshida AQSHda paydo bo'ldi. Dastlab u transport vositasiga muhtoj bo'lgan mahalliy aholiga yordam berish uchun

mo'ljallangan edi. Jahonda turizmning rivojlanishi bilan avtomobillarni ijaraga berish xizmatining doirasi kengaydi va u turistik faoliyatning mustaqil tarmog'iga aylandi.

Hozirgi kunda *avtomobillarni ijaraga berish biznesi* ancha murakkab xizmat ko'rsatish tizimini tashkil etadi. U avtoparkni saqlash va unga texnik xizmat ko'rsatish xizmatini; avtomobillarni bronlashtirish elektron sistemalarini; yo'l navigatsiyasi axborot tizimlarini; sug'urta xizmatlari, bonus dasturlari va shu kabilarni o'z ichiga oladi. Avtomobillarni ijaraga berish biznesi G'arbiy Yevropa va SHimoliy Amerika mamlakatlarida ancha keng tarqalgan. Avtomobillarni ijaraga berish bo'yicha xizmatlar Osiyo, Shimoliy Afrika, Markaziy va Janubiy Amerikaning ko'pgina mamlakatlarida ham yo'lga qo'yilgan.

Avtomobillarni ijaraga berish kompaniyalarining xizmatlaridan asosan biznesmenlar va yirik tashkilotlarning xodimlari, shuningdek yakka tartibda safar qiluvchi turistlar foydalanadi.

Avtomobillarni ijaraga berish jahon bozorida eng mashhur firmalar orasida «Avis», «Hertz», «Budget», «Eurocar», «Toyota» va boshqalarni qayd etish mumkin. Bu kompaniyalarning ofislari ko'pgina sanoat, tijorat va madaniyat markazlarida joylashgan, shuningdek deyarli barcha aeroportlarda, yirik shaharlardagi temir yo'l va avtobus vokzallarining aksariyatida mavjud. Mazkur kompaniyalar taklif qiluvchi xizmatlarning sifat darajasi va narxleri deyarli bir xil, ammo avtomobillarni ijaraga berish qoidalari farq qilishi mumkin. ***Ijaraga avtomobil olish uchun*** avtomobillarni ijaraga beruvchi muayyan kompaniyaning mahalliy vakolatxonasiga bevosita, turistik firma yoki Internet orqali murojaat etish lozim. Avtomobilni turistik firma orqali bronlashtirishning afzalligi shundaki, ayrim hollarda mazkur firma avtomobillarni ijaraga beruvchi kompaniya bilan turist o'rtasidagi nizoli holatlarni tartibga solish majburiyatini o'z zimmasiga oladi. Masalan, vokzalga shoshib turgan turist avtomobilni topshirish vaqtida uning bakiga benzin quygan bo'lmasa, turfirmaga jarima to'lash bilan bog'liq xarajatlarni o'z zimmasiga olishi mumkin. SHu tariqa u turistni katta ko'ngilsizlikdan saqlab qoladi, chunki bunday «aybi» uchun mijozlar odatda kelajakda mazkur kompaniya xizmatlaridan foydalanishni taqiqlovchi «qora ro'yxat»ga kiritiladi.

Avtomobillarni ijaraga beruvchi korxonalar buyurtmalarni oldindan, chunonchi — bir oy, bir hafta, bir kun oldin qabul qiladi. Bu holda (faks yoki elektron pochta orqali) tasdiqnomani olish, unda mashina buyurtmachini kutadigan ijaraga shoxobchasining manzili ko'rsatilishi lozim. Avtomobil turistni mehmonxona oldida, aeroportda yoki boshqa muayyan joyda kutishini kompaniya bilan kelishish ham mumkin. Bunday xizmatlar, qoida tariqasida, Yevropada ijaraga qiymatini (o'rta hisobda 10—12% ga) oshiradi, AQSHda esa, aksincha, arzonlashtiradi.

Avtomobillarni ijaraga beruvchi xalqaro kompaniyalar uchta asosiy tarifni taklif qiladi: standart tarif, qatnov chegaralanmagan tarif, bir kunlik qatnov chegaralangan tarif. Birinchi holda avtomobilda bosib o'tilgan yo'lining har bir kilometri uchun haq to'lanadi; ikkinchi tarif bir kunlik qatnov 70 km dan ortiq bo'lgan holda ma'qul; uchinchi variantda bosib o'tilgan muayyan yo'l miqdori uchun haq to'lash talab etilmaydi, me'yordan ortiq yurganlik uchun esa haq undiriladi. Ko'rsatilgan shartlar odatda shartnomada aks ettiriladi.

Transport vositasini ijaraga olish qiymatiga ijaraga muddati, avtomobildan foydalanish muddati va uning klassi ta'sir ko'rsatadi. Ijaraga muddati ortishi bilan bir kunlik ijaraga haqi kamayib boradi. Bundan tashqari, dam olish kunlari narxlar ish kunlaridagidan arzonroq bo'ladi. Avtomobil klassi uchun tarif firma tomonidan uning rusumi va yoshiga qarab belgilanadi.

Turli davlatlarda va hatto bir mamlakatning turli hududlarida ijaraga xizmatlari qiymati sezilarli darajada farq qiladi. Qoida tariqasida, kurort mintaqalarida u boshqa hududlardagidan 15 — 20% qimmat bo'ladi.

Ba'zan avtomobil firmaning bir shoxobchasidan olinib, boshqa shoxobchasiga topshiriladi. Agar mashina chet elda ijaraga berilayotgan bo'lsa, ijaraga bahosi ancha oshadi; agar avtomobilni ijaraga berish shoxobchasi shu davlat hududida joylashgan bo'lsa, ijaraga haqi oz miqdorda oshiriladi, mashina ayni shu shaharning boshqa hududida topshirilgan hollarda qo'shimcha haq olinmaydi. Qaytarish joyi shartnomada oldindan aytib qo'yiladi.

Ayrim hollarda ijaraga firmalari o'z ijarachilariga *skidkalar* beradi. Bunday ijarachilarga asosan doimiy mijozlar, shuningdek ijaraga korxonalari hamkorlik to'g'risida tegishli shartnomalar tuzgan aviakompaniyalarning yo'lovchilari kiradi.

Deyarli barcha kompaniyalarda ijaraga avtomobil olishni istagan haydovchining *yoshini chegaralaydigan* qoidalar amal qiladi. Bu yosh turli mamlakatlarda 21-25 yoshni, haydovchilik staji — kamida bir yilni tashkil etadi. Ba'zan kompaniyalar mazkur yosh chegarasini pasaytiradi, ammo sug'urta shartnomasini qimmatroq summaga rasmiylashtiradi. Ayrim hollarda esa, aksincha, mijozlarga qattiqroq talablar qo'yiladi. Masalan, Fransiyada oliy toifa avtomobillardan foydalanishni xohlagan fuqarolar yoshi 30 dan kam bo'lmasligi kerak.

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

6.4. Chet ellarda avtomobillarni ijaraga berishda hisob kitoblarni amalga oshirish yo'llari

Yuqorida ta'kidlab o'tilganidek, tariflar kunbay belgilanadi. Avtomobil bir soatdan ortiq vaqt kech topshirilgan holda firma kechiktirilgan har bir kun uchun jarima to'lashni (jarima bir kunlik ijaraga haqining 20% gacha miqdorni tashkil etadi) yoki yana bir kun uchun to'liq haq to'lashni talab qilishi mumkin. Ijaraga haqi to'liq oldindan to'lanadi.

Avtomobilning ijaraga bahosiga quyidagilar kiritiladi: avtomobilning ijaraga davridagi chegaralanmagan kilometraji (Kanada va Avstraliya bundan mustasno); fuqarolik (uchinchi shaxslarga zarar etkazish) javobgarligini sug'urta qilish; ijaraga muddatiga avtomobilni sug'urta qilish (yo'l-transport hodisasidan yoki atrofdagi predmetlarga urilishdan); ijaraga olingan avtomobilning o'g'irlanishidan sug'urta qilish; aeroport (vokzal) soliqlari; mahalliy soliqlar. Hayotni sug'urta qilish avtomobilning ijaraga bahosiga kirmaydi, shu bois shartnomani rasmiylashtirish chog'ida

bu maslada mijozning o'zi tashabbus ko'rsatgani yoki ijara kompaniyasining bunday taklifidan bosh tortmagani ma'qul. Bundan tashqari, mijoz avtomobilni sug'urta qilish shartlarini ham aniqlab olishi lozim, chunki qat'iy franshiza (200 — 500 AQSH dollari miqdorida qoplanmaydigan limit)ni nazarda tutadigan sug'urta turi ham borki, haydovchining aybi bilan avtomobil avariya uchragan holda avtomashinani ta'mirlash uchun uni to'lashga to'g'ri keladi. Ba'zan sug'urta shartnomasi bekor qilinadi: agar avariya yuz bergan paytda avtomobilni mast holatdagi odam yoki avtomobilni boshqarish huquqiga ega bo'lmagan odam boshqargan bo'lsa. Masalan, AQSHda mashinani boshqarish huquqiga faqat uni ijaraga olish shartnomasi tuzgan shaxs ega bo'ladi. Yevropada esa, aksincha, mijoz avtomobilni o'z kredit kartasiga rasmiylashtirishi va uni boshqarish huquqini oila a'zosi yoki do'stiga berishi mumkin.

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

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

Shuni ta'kidlab o'tish kerakki, so'nggi yillarda YEvropaning barcha mamlakatlarida *yo'l harakati qoidalariga rioya qilishga talablar kuchaydi*. Shu sababli turistlar «Rent-a-car» xizmatlaridan foydalanishni mo'ljallagan mamlakatlarning yo'l harakati qoidalarini puxta o'rganishlari shart. Angliyada qolgan Yevropaliklar va amerikaliklar uchun g'ayritabiiy bo'lmagan chap tomonlama harakat jiddiy qiyinchilik tug'diradi. Deyarli barcha mamlakatlarda shahar doirasida va maxsus belgilar qo'yilgan trassalarda tezlikni me'yordan oshirish qattiq jazolanadi — bunday hollarda 300-1200 AQSH dollarigacha miqdorda jarima to'lashga to'g'ri keladi. Fransiyada haddan tashqari tez yurganlik uchun qamoqqa tushish ham mumkin.

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

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

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

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

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, avtomobillarni ijaraga berish, xizmat ko'rsatish, «Rent-a-car», Avtomobilning ijara bahositransport tizimlari, xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Komfortabel avtobuslar va ularda yo'lovchi tashish xavfsizligi
2. Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi
3. Transport vositasini ijaraga olish qiymatiga nimalar ta'sir ko'rsatadi?
4. Avtomobilning ijara bahosiga nimalar kiritiladi

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

7-BOB. . TURISTLARGA MAXSUS TRANSPORT VOSITALARIDA XIZMAT KO'RSATISH

7.1. Turistlarni itlarda tashish.

7.2. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari.

7.3. Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon.

7.4. MDH va jahonning hayvonot bog'lari.

7.1. Turistlarni itlarda tashish

It yovvoyi bo'ridan tarqalgan bo'lib, inson uni qo'lga o'rgatgan. Itdan qo'riqlash, poda boqish, ov qilish, yo'lovchi va yuk tashish maqsadlarida foydalaniladi. Shimolda itlar chana tortadi. Bir chanaga 10-20 it qo'shiladi. SHu holatda itlar qorli hududlar bo'ylab ancha og'ir (200 kg gacha va undan ortiq) yuklarni chanada tashishga qodir. Chekka Shimolda yo'llar bo'lmagan sharoitlarda itlar qo'shilgan chana qorli hududlar bo'ylab harakatlanishning birdan-bir mavjud usulidir. Alyaska bo'ylab it qo'shilgan chanalarda sayohat qilish Jek London asarlarida tavsif etilgan. Itlar sayohatchilarga Janubiy va Shimoliy qutbni zabt etishga ko'maklashgan. Bunday sayohatlarni tashkil etishda o'z yukidan tashqari itlarga oziqni ham rejalashtirish zarur. Bu ham chanada ma'lum joyni egallaydi va yuk bo'ladi.

Bugungi kunda qorli hududlar bo'ylab it qo'shilgan chanada sayohat qilish ekzotika hisoblanadi. Ekstremal turizm guruhlar uchun ko'p kunlik sayohatlar tashkil etiladi. Qutbga yaqin joylarda, masalan, Finlyandiya, Norvegiya, Kanada va Alyaskadagi turistik markazlarda turistlar uchun ko'ngilochar tadbirlar uyushtiriladi. Mahalliy aholi turistlar uchun tashkil etadigan milliy bayramlarda va ko'rgazmali namoyishlarda it qo'shilgan chanalardan faol foydalaniladi. It qo'shilgan chanalarda safari — Finlyandiyaning qishki kurortlarida, ayniqsa, Laplandiyada turistlar uchun o'tkaziladigan ko'ngilochar tadbirlarning muhim turi. Bu erda turistlarga itlarni chanaga qo'shish, it qo'shilgan chanani boshqarish o'rgatiladi. Har xil uzunlikdagi manzilni it qo'shilgan chanada bosib o'tish yoki hatto 300-400 km ga sayohat qilish

ko'zda tutilgan turlar ham bor. Safar oxirida turistlarga (tabiiyki, ma'lum haq evaziga) it qo'shilgan chana haydovchi sertifikatini beriladi.

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

Ko'rlarni etaklab borish, favqulodda hollar (zilzila, ko'chki tushishi, avariya va h.k.)da va qutqarish tadbirlarida odamlarni qidirish itlarning muhim funksiyalaridan biri hisoblanadi. Mexanik transport vositalaridan foydalanishda itlarni tashish masalasi ko'ndalang bo'ladi, ularni transportda (masalan, temir yo'lda, samolyotda va shu kabilarda) tashishning maxsus qoidalari, tariflari va usullari ishlab chiqiladi.

7.2. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari

Tuyoqlilar turkumi vakillari — bug'u, eshak, xachir, ot, ho'kiz, qo'tos va tuyadan inson qadim zamonlardan beri yuklarni va sayohatchilarni tashish uchun ham, turli yuk ortilgan aravalarni tortish uchun ham foydalanib keladi.

Ot sayohatlar uchun va harbiy maqsadlarda, yuk tashishda, arava tortishda, qishloq xo'jaligida foydalaniladigan insonning eng yaqin yordamchilaridan biridir. O'rta Osiyoda va Yevropaning janubi-sharqiy qismida xonaki otlar miloddan avvalgi 3-mingyillikdan ma'lum edi. Otlar ko'p asrlar mobaynida asosiy transport vositasi, qishloq xo'jaligining asosiy ish hayvoni edi. SHuningdek armiya uchun ham juda ko'p ot talab qilinardi.

Dunyodagi barcha mamlakatlarda 250 dan ziyod ot zotlari mavjud. SHundan 50 dan ortiqrog'i MDH mamlakatlarida va 8 tasi O'zbekiston hududida urchitiladi. Hozirgi zamon otlari bir-biridan tana tuzilishi bilan farq qiladi. SHular jumlasiga

egarlab salt miniladigan otlar; salt miniladigan, aravaga yoki chanaga qo'shiladigan yo'rtoqi ot zotlari; og'ir yuklarni tortadigan yukchi otlar kiradi. Qishloq xo'jaligida mexanizatsiyalashning rivojlanishi bilan ot boqiladigan ko'pchilik mamlakatlarda XX asr o'rtalaridan boshlab otning ot sporti, turizm, go'sht va qimiz olish uchun mo'ljallangan zotlari etishtirilmoqda.

Poni — kichkina ot, bolalar uchun ayniqsa qiziqarli, bolalar parklari tomoshalari tizimida keng qo'llaniladi. Maxsus etishtiriladi. Janubiy qutbni zabt etishda Skott ekspeditsiyaga bir nechta chidamli poni olib ketgan.

Ot etishtirish xo'jalik tarmog'iga aylangan. Eron, Hindiston va boshqa mamlakatlarda yo'rtoqi otlarning maxsus zotlari etishtirilgan. Yevropada ritsarlar uchun kuchli ot zotlari etishtirilgan, og'ir yuk tortadigan va qishloq xo'jaligi uchun mo'ljallangan ot zotlari paydo bo'lgan. Otlardan harbiy maqsadlarda ham keng foydalanilgan. Podsholar va zodagonlarni hamda ularning oila a'zolarini tashish uchun maxsus kareta va aravalar yasalgan, ularning kuzovi shunday yasatilganki, mutaxassislar o'ziga xos san'at asari deb e'tirof etilgan. Saqlanib qolgan ekipajlarning aksariyati Lissabon (Portugaliya)dagi kareta muzeyi kolleksiyasida jamlangan. Hatto Ikkinchi jahon urushida ham qo'shinlar tarkibida maxsus otliq polklar bo'lgan. Otlar paradlarda va tomoshalarda ishtirok etadi, ayrim mamlakatlarda ommaviy tadbirlarni tartibga solish uchun otliq politsiyadan keng foydalaniladi.

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

Otliq turizm — ekologik turizmning ajralmas qismi. «Buyuk ipak yo'li» marshrutining aksariyat qismini aynan otliq turlar tashkil etadi. Otliq turizmni tashkil etish uchun tegishli baza, egarlab salt minish uchun tayyorlangan otlar, egar-jabduq va boshqa anjomlar, instruktorlar maktabi, turistlarga ot minish va otlarni parvarish qilishni o'rgatadigan metodlar, maxsus ishlab chiqilgan marshrutlar, otlar uchun em tayyorlash zarur. Turistlar xavfsizligini ta'minlash uchun tegishli normativ baza ham

kerak. Odatda otliqning og'irligi chegaralanadi – u 90 kg dan oshmasligi lozim. Ot minishni o'rgatadigan maxsus maktablar – carriage driving school tashkil etiladi. Ot minishni o'rganishning to'liq kursi bir yoki ikki hafta davom etadi. Ot minishni xavfsiz mashg'ulot deb bo'lmaydi, chunki otdan yiqilish otliq uchun jiddiy oqibatlariga olib kelishi mumkin.

Otliq turistik marshrutlardan tashqari otlardan milliy parklarda, mehmonxonalar yaqinidagi maxsus hududlarda, klublarda ham faol foydalaniladi. Ot bilan muomala qilish insonning holatiga, uning ruhiyatiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi deb hisoblanadi.

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

Otlarning tezyurar zotlari – horse racing uchun tashkil etiladigan sport musobaqalari — ippodromlardagi poygalar juda ko'p tomoshabinlarni o'ziga jalb qiladi. Zotli otlarni urchitish va etishtirish uchun maxsus ot zavodlari tashkil etilgan. Poyga uchun mo'ljallangan yaxshi zotli ot bir million AQSH dollaridan ham qimmatroq turadi.

Bugungi kunda musobaqalarning to'rt turi ma'lum: Thoroughbred race, Quarter-Horse Racing, Harness Racing, Steeplechase.

Thoroughbred race — 3-4 yashar (ba'zan – 10 yashar) zotli otlarning chim yotqizilgan yo'laklar bo'ylab 1,6 km ga poygasi. Ayrim hollarda poyga uzunroq masofaga – 4 km, 2,4 km ga ham o'tkaziladi. i menea. AQSHda eng mashhur poygalar — The Belmont Stakes (1867), The Kentucky Derby (1875), The Preakness Stakes (1873) — Triple Crown. Angliyada – Qirol oltin kubogi England's Gold Cup at the Royal Ascot (1807), The Derby at Epsom Downs (1780), Fransiyada Prix de l'Arc de

Triomphe (1920). Poygalar nomi unda ishtirok etadigan otlarning zotiga bog'liq. Buyuk Britaniyada beshta Derby markazi mashhur: The Oaks, The One Thousand Guineas, The Saint Leger, The Two Thousand Guineas. Derby poygasi 1780 yilda tashkil etilgan edi. Poyga ko'rlab tomoshabinlarni jalb qiluvchi qiziqarli tomosha bo'lib chiqdi. Poygada totalizator ham tashkil etildi. Tadbir Angliyada nafaqat kiborlar doirasida, balki oddiy xalq orasida ham ommaviylashib ketdi. Keyinchalik boshqa shunga o'xshash ot musobaqalari ham “Derbi” deb atala boshlandi.

Quarter-Horse Racing — to'g'ri yo'lak bo'ylab 200–600 m masofaga poyga. Bunda birvarakay 100 tagacha yo'lakdan start berilishi mumkin. Poyganing mazkur turi AQSHda juda mashhur. Bu erda u birinchi marta Jamestown shaharchasida 1607 yilda tashkil etilgan edi.

Harness Racing — ippodromning oval trassasi bo'ylab engil kolyaskalar sulkies ga qo'shilgan otlar poygasi (kolyaska og'irligi 11 kg ga yaqin). Masofa aksariyat hollarda 1,6 km (bir milya). Qadimda aravalarda o'tkazilgan poygalarning zamonaviy shakli.

Steeplechase — 3 – 10 yashar otlarda davra bo'ylab 7,180 km gacha masofaga poyga. Bunda otlar turli to'siqlardan oshib o'tishi lozim. To'siqlar miqdori va turi har xil. Poygada 66 tagacha otliq ishtirok etishi mumkin.

Ot chovgon — polo ham mashhur. Turistlar uchun otliqlar san'atini namoyish etuvchi tomoshalar tashkil etiladi. Otda yurish, “jigitovka” usullari, har xil murakkab tryuklar, otda o'tirib kamondan o'q uzish, gruppaviy musobaqalar va kurash namoyish etiladi. Ispaniyada otliq ritsarlarning ko'rgazmali chiqishlari tashkil etiladi.

Eshak

Xonaki eshak inson xo'jaligida otdan oldin paydo bo'lgan. Yovvoyi eshakni qo'lga o'rgatish Misrda va Efiopiyada yuqori neolit davrida – miloddan avvalgi 5-mingyillikda yuz bergan. Misr, Mesopotamiya va Osiyoda eshakdan yuk tashish uchun foydalanilgan. Eshak asosiy transport vositasi hisoblangan. Eshaklardan Misr ehromlarini qurishda foydalanilganligi ma'lum. Eshaklar O'rta Osiyo, Janubiy Yevropa, Gretsiya, Italiya va Fransiyaga ham qadim zamonlarda olib kelingan. Kuchli,

baquvvat va chidamli eshak zotlari etishtirilgan. Eronda eshakning xomad, Ispaniyada katalon, O'rta Osiyoda buxoro zotlari ma'lum.

Eshaklar sovuqqa va surunkali yomg'irga chidamsiz, shu bois ular issiq va quruq iqlimli mamlakatlarda keng tarqalgan. Eshak otga qaraganda bir qancha ustun jihatlarga ega. U chidamli, em tanlamaydi, kasalliklarga ta'sirchan emas, uzoq yashaydi. Yo'lovchi va yuk tashish vositasi sifatida eshak hozirgacha o'z ahamiyatini yo'qotgani yo'q. Injildan ma'lumki, Maryam Nazaretdan Vfleemga eshakda kelgan.

Xo'tiklardan bolalar bog'lari va maydonchalarida, turistik ekskursiyalarda attraksion sifatida foydalaniladi. Tomas Kuk SHarqqa ilk sayohatlarini tashkil etishda eshaklardan foydalangan edi.

Xachir — eshak va otni chatishtirishdan olingan hayvon (duragay). Xachir ham insonga qadimdan ma'lum. Uni o'z davrida Gomer ham tavsiflagan edi. Xachir eshakka qaraganda kuchliroq, yirikroq va ishchanroq hayvon. Xachir, otdan farqli o'laroq, em tanlamaydi va unga qaraganda yuvoshroq. Ekspeditsiya va sayohatlarni tashkil etishda xachirlardan yuk tashuvchi hayvon sifatida faol foydalaniladi. Xachir etishtirish ilgari Fransiya, Gretsiyada va Janubiy Yevropaning boshqa mamlakatlarida keng tarqalgan edi

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

Bug'idan ko'ngilochar tadbirlarda ham keng foydalaniladi. Mashhur fin Santa-Klausi turistlar bilan uchrashuvga albatta bug'i qo'shilgan chanada keladi. Ayni holda bug'i mashhur va e'tiborni tortuvchi razm bo'lib xizmat qiladi. Santa-Klaus bolalarga bug'ilarni silash, ularga em berish, imkonini beradi, bolalarni chanada sayr qildiradi. CHanada kattalar ham sayr qiladi, ayrimlar qo'shimcha haq evaziga qisqa kursdan o'tib, maxsus sertifikat — «bug'i qo'shilgan chana haydovchisi (podachi)

guvohnomasi»ni oladi. SHimoliy mintaqada o'tkaziladigan festivallar va bayramlarda bug'i qo'shilgan chanalarda muosbaqa va poygalar tashkil etiladi.

Bug'i qo'shilgan chanalarda sayohat turistik mahsulotning alohida turi hisoblanadi. Ko'p kunlik (4—7 kun) va ancha uzoq (400 km gacha) masofaga uyushtiriladigan sayohatlarning variantlari mavjud. Turistlar tegishli kiyim-kechak va anjomlar bilan ta'minlanadi, turistik guruhlarni tajribali instruktorlar kuzatib boradi. Sinovdan o'tgan marshrutlar qo'llaniladi. Yo'lda dam olish va tunash uchun maxsus jihozlangan joylar bor. Marshrut xushmanzara hududlar bo'ylab o'tadi va turistlarda o'chmas taassurot qoldiradi.

Ho'kiz — eng yirik shoxli hayvonlardan biri. Uning har xil turlari er kurrasining barcha mintaqalarida tarqalgan. Eng yirigi — hind qo'tosi. U miloddan avvalgi 3-mingyillik xonakilashtirilgan. Undan tortuvchi kuch sifatida (asosan qishloq xo'jaligida) foydalaniladi. Dastlab ho'kizdan xudolarga qurbonlik keltirish uchun foydalanilgan. Keyinchalik ho'kiz qo'shga tortilib, qishloq xo'jaligida qo'llanila boshlangan. Ho'kizdan ekspeditsiya va sayohatlarda arava tortish uchun foydalanilgan. Bugungi kunda bu sof ekzotika, ammo Amerika qit'asini o'zlashtirish davrida bu yuk va odam tashishning eng keng tarqalgan usuli bo'lgan. Amerika G'arbini o'zlashtirishda ho'kizlar g'ildiraklarining diametri 3,5 m gacha bo'lgan usti yopiq aravalarga qo'shilgan. Bunday aravalar 4 t gacha og'irlikdagi odamlar va yuklarni ko'targan va prairie schooner — «preriya kemasi» deb atalgan. Ulkan g'ildirakli arvalarni tortishga faqat juft-juft bo'lib qo'shilgan bir necha ho'kizning qurbi etgan.

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

Qo'tos ho'kizlar oilasiga mansub bo'lsa-da, bu turkumda alohida o'rin egallaydi. Qo'tos — juda yirik hayvon. Uning yirik vakillari og'irligi 1 tonnaga etadi, balandligi — 2 m. Qo'tos baland tog' hududlarida yashashga moslashgan, sovuqqa chidamli hayvon. Asosan Tibetda yashaydi, ammo ilgari Sayan va Oltoy tog'larida ham uchragan. Odamlar qo'tosni miloddan avvalgi birinchi mingyillikdayoq xonakilashtirgan. Qo'tos baland tog' hududlarida yuk tashish uchun juda qulay, ba'zan odam tashish uchun ham

qo'llaniladi. Sut, yung va go'sht beradi. Xonaki sigirlar bilan oson qo'shiladi. Olingan zot xaynik deb ataladi va qo'sh tortish uchun qo'llaniladi. Mo'g'uliston va Tibetda qo'tosdan turistlarni tashishda tuya bilan bir qatorda, ammo ko'pincha baland tog' hududlarida va sovuq joylarda foydalaniladi.

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

Inson xonakilashtirgan bu yuvosh hayvondan qadim zamonlardan to hozirga qadar sahro hududida odam va yuk tashish, shuningdek sayohat qilish uchun keng foydalaniladi. Tuya o'n kungacha suvsiz yashashi va kuniga 80 km yo'l bosishi, tezligi soatiga 23 km ga etishi mumkin. Tuya ko'p og'ir yoki odamni tashishga qodir. Karvon tarkibida har kuni 25-30 km yo'l bosadi. SHarq ko'chmanchi xalqlari uchun tuya muhim transport vositasi hisoblanadi, sut, go'sht va yung beradi. SHarq mamlakatlarida va Hindistonda muntazam armiyada va chegara qo'shinlarida qo'llaniladi, harbiy paradlarning doimiy ishtirokchisi.

Tuya aksariyat turistlar uchun ekzotik hayvon hisoblanadi. Yevropaliklar Xeops ehromi yoki boshqa diqqatga sazovor joy fonida tuyada suratga tushishni yoqtiradi. Misrda, Birlashgan Arab Amirliklarida, Tunis va Marokashda, hatto Isroilda sahro bo'ylab tuyada safar qilish turistlar orasida mashhur. Mazkur safar turi qum barxanlari bo'ylab zamonaviy jiplarda sayr qilishga qaraganda ommaviyroq. Tuya – sahro va cho'llarda yuk va yo'lovchi tashish uchun asosiy vosita. Ko'p ming kilometrli «Buyuk ipak yo'li» (The Silk Road) turistik marshrutida tualarda katta bosqichlar va o'tishlar ko'zda tutilgan.

Maxsus poyga tuyalari ham etishtiriladi. Birlashgan Arab Amirliklarida tuya poygasi uyushtiriladi. Ma'lum bo'lishicha, bu qo'pol va yirik hayvon ancha tez

yuguradi. Tuya poygasi ham turistlar uchun kam uchraydigan ekzotika va ajoyib tomosha hisoblanadi. Mazkur poygalarda ham totalizator o'tkaziladi. Tuya poygasini yo'l yoqasida turib ham tomosha qilish mumkin. Mahalliy aholi shosse bo'ylab o'tayotgan avtomashinalar bilan poyga tuyalari musobaqasini uyushtiradi.

Turistlar uchun yana bir kam uchraydigan ko'ngilochar tadbir — tuyalar jangi. Bu tomoshaga Turkiya janubida, xususan, Antaliya kurorti hududida duch kelish mumkin. Faqat yoshi katta erkak tuyalar va faqat fevralda jangga solinadi. Ular maxsus tanlab olinadi va tayyorlanadi, chiroyli yopqich va popuklar bilan bezalib, davraga olib chiqiladi. Turkular uchun bu sevimli milliy ko'ngilochar tadbirlardan biri. Turistlar uni kam ko'radi, chunki fevral oyi bu erda turistik mavsum emas. Ammo ishqiboz turistlar Turkiyaga shu betakror tomoshani ko'rishga fevral oyida maxsus tashrif buyurishadi. SHuni ta'kidlab o'tish kerakki, har qanday hayvon janglari butun ma'rifatli dunyo, shu jumladan Yevropada ham qattiq qoralanadi. Shu sababli Yevropaning hayvonlarni himoya qilish tashkilotlari bilan nizolashishni xohlamagan turklar tuya janglarini xalqaro turistik bozorda ham reklama qilmaslikni ma'qul ko'radilar.

Janubiy Amerika lamasi — tuyaga qaraganda kichikroq hayvon. Lama katta yoshdagi odamni ko'tara olmaydi. Ammo erkak lamalar yuvosh, baquvvat, sovuqqa chidamli bo'lib, ulardan baland tog' hududida 50 kg gacha og'irlikdagi yuklarni tashish uchun foydalaniladi. SHu yuk bilan lama kuniga 25 km gacha yo'l bosishga qodir.

7.3. Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon

Fil — quruqlikdagi eng yirik va kuchli hayvon. Bugungi kunda fillar faqat Afrikada va Hindiston mintaqasida (shuningdek Kamboja, Birma, SHri-Lanka, Tailandda) yashaydi. Boshqa mintaqalarda fillarni faqat hayvonot bog'ida va sirkda ko'rish mumkin .

Afrika fili eng yirik fil. Hindiston fili undan biroz kichikroq. Afrika fili erkak jinsiga mansub vakillarining og'irligi 7,5 tonnaga, balandligi esa – 4 m ga etadi. Fil yirik va qo'pol hayvon ekanligiga qaramay, ancha serharakatdir. U tez yurish, suvda suzish, qiyaliklarga ko'tarilishga qodir. Odatda fil shoshmasdan, deyarli ovozsiz

harakatlanadi. Fil orqa oyoqlarini oldingi oyoqlari iziga aniq qo'ygan holda harakatlanadi. Tezligi ancha baland — soatiga 25 km gacha etishi mumkin. Ammo shart-sharoit mavjud bo'lgan yoki xavf tug'ilgan hollarda filning yugurish tezligi soatiga 40 km ga etishi ham mumkin.

Afrika fili Sahroi kabirdan janubroqdagi hududlarda, asosan milliy parklarda va rezervatsiyalarda yashaydi. Fil poda-poda bo'lib yashaydigan hayvon. Odatda bir podada 9-10 fil bo'ladi. Bugungi kunda Afrikada hayvonlarni qo'riqlash tizimi va milliy parklarning tashkil etilishi sharofati bilan 250 mingga yaqin fil yashaydi. Fillar miqdorini tartibga solish maqsadida har yili 5000 tagacha fil otib o'ldiriladi. Fil kuzatish va ov (fotov hamda litsenziyaga ko'ra qurolli ov) ob'ekti sifatida turistlarni qiziqtiradi. Zimbabvedda Viktoriya sharsharasidagi milliy parkda turistlarga Afrika fillarida safar taklif qilinadi. Bu qayiqlar, havo kemalari va vertolyotlardagi ekskursiya va sayrlarni, rafting va bangi-jamping kabi ko'ngilochar tadbirlarni, temir yo'l bo'ylab va piyoda ekskursiyalarni oqilona tarzda to'ldiradi.

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

Hindiston mintaqasidagi aksariyat mamlakatlarda fildan inson yordamchisi sifatida faol foydalaniladi. Fillarni qo'lga o'rgatish uchun maxsus maktablar tashkil etilgan. Fildan o'rmonda daraxtlarni ag'darish, og'ir (350 kg gacha) yuklarni va odamlarni tashish uchun foydalaniladi. Turistik mahsulotlar orasida fil attraksiyalar tizimida muhim o'rin egallaydi. Filda safari — turistlar uchun betakror va qiziqarli ekskursiya. Fil elkasiga o'rnatilgan maxsus o'rindiqqa to'rtagacha turist va haydovchi joylashishi mumkin. Ekskursiya ekzotik changalzorlar bo'ylab amalga oshiriladi. Turistlar e'tiborini tortish uchun turistik mahsulotning reklama prospektlarida va hatto televizion reklama roliklarida turistik firmalarning rahbarlari o'zlari fillarda o'tirib suratga tushadilar. SHri-Lankada fillar maydaroq, yirik turistni ko'tara olmasligi ham mumkin.

Tantanali marosimlarda, bayramlarda, shou va sirk tomoshalarida, ovda fillardan faol foydalaniladi. Taylandda turistlar uchun fil tomoshalari – elephant show, fil bayramlari va poygalari tashkil etiladi. Faqat Hindiston fili albinos — oq rangda bo'lishi mumkin. Taylandda fillarga muqaddas hayvon deb qaraladi. Bu erda oq fil aksi tushirilgan bayroq uzoq vaqt davlat bayrog'i bo'lgan.

7.4. MDH va jahonning hayvonot bog'lari

Hayvonot bog'i, hayvonotxona, zoopark (zoological garden, zoological park, zoopark, zoo) — yovvoyi hayvonlarni ommaga ko'rsatish, o'rganish, asrab qolish va ko'paytirish maqsadida tutqunlikda (yoki yarim tutqunlikda) saqlashga mo'ljallangan maxsus ilmiy-ma'rifiy muassasa. Suv hayvonot dunyosi vakillarini jamlash, saqlash, o'rganish va namoyish etishga ixtisoslashgan hayvonot bog'lari okeanariumlar deb, yoki mansubligiga qarab, masalan, delfinariylar deb ataladi. Hozirda ayrim mamlakatlarda hayvonot bog'i o'rniga biologik bog' (biopark) degan nom qabul qilingan.

Hayvonot bog'larida barcha hayvonlar, shuningdek sudralib yuruvchilar va qushlar turistlarning, ayniqsa, kichik yoshdagi sayohatchilarning qiziqish ob'ektini tashkil etadi. Deyarli har bir yirik turistik markazda katta yoki kichkina hayvonot bog'i bor. Butun jahonda 300 dan ortiq yirik hayvonot bog'lari mavjud. Bu turistlar uchun ajoyib ko'ngilochar tadbir va ayni vaqtda ekskursiyalar ob'ekti hamdir.

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

Hayvonot bog'lari tarixi

Noyob hayvonlar, qushlar, sudralib yuruvchilar va baliqlarni tutqunlikda saqlash an'analari olis qadimga borib taqaladi. Miloddan avvalgi 3-mingyillikka mansub

hayvonlarning qadimgi kolleksiyalari ma'lum. Kaptarlar miloddan avvalgi 4-mingyillikdayoq qo'lga o'rgatilgan va qafasda saqlangan, fillar miloddan avvalgi 2-mingyillikda xonakilashtirilgan. Aksariyat chiroyli tuyoqli hayvonlar (ohular, buqalar) tasviriga Misr fir'avnlarning (mil. av. 2500 yil) qabrlarida duch kelish mumkin. Xitoyda imperator ayol Tanki (mil. av. 1150 yil) bug'ilarni saqlash uchun marmardan hashamatli qasr (bug'i uyi) qurdirgan. Imperator Ven Van (mil. av. 1000 yil) 1500 akr maydonda saroy hayvonotxonasi tashkil etgan va uni Ling-Yu yoki Bilimlar bog'i deb nomlagan. SHoh Sulaymon (mil. av. 1000 yil)ning ham katta hayvonotxonasi bo'lgan. U shoh o'limidan keyin ham kamida 600 yil saqlab turilgan.

Qadimgi YUnonistonda ham hayvonotxonalar ko'p bo'lgan. Ularning tavsifi Aristotel (mil av. 384—322) asarlarida keltiriladi. Makedoniyalik Aleksandr o'z harbiy yurishlarida uchratgan kamyob hayvonlarni YUnonistondagi hayvonotxonalarga yuborib turgani ma'lum. Qadimgi rimliklar arenalardagi ommaviy tomoshalar uchun ekzotik va yirtqich hayvonlarni saqlaganlar. SHaxsiy hayvonotxonalar ham bo'lgan. Rim imperiyasi qulashi bilan aksariyat hayvonotxonalar yopilgan va uzoq vaqt bunday ish olib borilmagan. O'rta asrlarda hayvonotxonalar Fransiya qiroli saroyi qoshida tashkil etilgan — Filipp VI ning Luvrda hayvonotxonasi bo'lgan (Parij, 1333 y.), Burbonlar oilasining aksariyat a'zolari o'z hayvonotxonalarini Versalda tashkil etganlar. Ayrim kolleksiyalarda 3000 tagacha hayvon bo'lgan. Amerikani istilo qilish chog'ida Kortez (1519 y.) Meksikada katta hayvonotxonaga duch kelgan. Bu erda hayvonlar, qushlar va sudralib yuruvchilarni saqlash uchun 300 dan ortiq xizmatchi jalb qilingan.

SHuni ta'kidlab o'tish kerakki, kamyob hayvonlar juda qimmat turadi (nafaqat ularni tutish, balki hayvonot bog'iga keltirish va tutqunlikda saqlash ham). Boz ustiga, tutqunlikda ularning aksariyati erkinlikdagiga qaraganda kamroq yashaydi. Tabiiy yashash muhitidan tashqarida yashay olmaydigan hayvonlar ham bor.

Zamonaviy hayvonot bog'larining tarixi 250 yilni tashkil etadi. Yevropadagi birinchi hayvonot bog'i – Vena Imperator hayvonot bog'i 1752 yilda tashkil etilgan bo'lib, keng omma uchun 1765 yilda ochilgan. 1775 yili Madrida, 1793 yili Parijda,

1828 yili Londonda hayvonot bog'lari ochildi. XIX asrda Yevropadagi barcha mamlakatlarning poytaxtlarida hayvonot bog'lari tashkil etildi.

Hayvonot bog'lari an'anaga ko'ra yirik shaharlarda va turistik markazlarda tashkil etiladi (Berlin, London, Antverpen, keyinroq AQSHning yirik shaharlarida ochilgan hayvonot bog'lari shular jumlasidan). Janubi-SHarqiy Osiyoda, masalan, Singapurda ham hayvonot bog'i ochildi. Bugungi kunda jahonda tarixi 100 yildan oshadigan qirqdan ortiq hayvonotxona bor.

Hayvonot bog'larining qisqacha tavsifi

GRIFFITH PARK ZOO – 1912 yili Los-Anjelesda tashkil etilgan hayvonot bog'i. 46 gektar maydonda hayvonlar yarim tutqun holda saqlanadi. Asosiy bog' hamda yosh hayvonlar uchun maydonchalar ajratilgan. Asosiy bog'da 500 turdagi 2000 ta kamyob hayvon va qushlar bor.

Karl HAGENBECK TIERPARK – Gamburgdagi xususiy hayvonot bog'i. Bu erda hayvonlar yarim tutqun holda saqlanadi. Hayvonotxonaga 1907 yilda Karl Xagenbek asos solgan. Bog' sirklarga hayvonlar etkazib berish bilan ham shug'ullanadi. Bugungi kunda hayvonotxonada taxminan 300 turdagi 2000 ta kamyob hayvon va qushlar bor. Bog' maydoni 27 gektarni tashkil etadi.

ANTWERPEN ZOO – Antverpen (Belgiya)dagi hayvonot bog'i. Yevropadagi eng yirik hayvonot bog'laridan biri. 1160 turdagi 6000 dan ortiq hayvonlardan iborat. Antverpen hayvonotxonasi omma uchun 1843 yilda ochildi. SHahar markazidagi 10 gektar maydonda joylashgan va Qirol Zoologiya Jamiyati tomonidan boshqariladi. 1936 yili hayvonotxona Planckendael parkida 36 gektar er sotib olgan.

NEW YORK ZOOLOGICAL PARK jahondagi eng yaxshi hayvonot bog'laridan biri deb e'tirof etilgan. 1899 yili Bronks hududidagi 98 gektar maydonda ochildi. 1941 yilda Bronx ZOO 1,6 gektar maydonda Afrika hayvonlari bo'limini ochdi. 1960 yilda keng miqyosda amalga oshirilgan rekonstruksiya natijasida hayvonlar uchun ancha tabiiy yashash sharoitlari yaratildi. 1972 yili bog'ning «Qushlar olami» deb nomlangan bo'limi ochildi. Tashrif buyuruvchilar uchun uch kilometr uzunlikda yakka relsli osma yo'l qurib ishga tushirildi. Bu bog'ni va hayvonlarni vagonlarda turib tomosha qilish uchun imkoniyat yaratdi. Hayvonot bog'i Nyu-York Zoologiya

Jamiyati tomonidan boshqariladi, jamoatchilik jamg'armalari va shahar byudjeti hisobidan mablag' bilan ta'minlanadi.

BROWNSVILLE ZOO – Texas shtati (AQSH)dagi hayvonot bog'i. Jahondagi eng mukammal sudralib yuruvchilar kolleksiyasiga ega. 1971 yili 12 gektar maydonda ochilgan bog' shahar meriyasiga qaraydi va mahalliy zoologiya jamiyati tomonidan boshqariladi. Hayvonotxonada taxminan 400 turdagi 1700 hayvon bor. Hayvonotxona qit'alar bo'yicha bo'limlarga ajratilgan. Hayvonlarning aksariyat guruhlari orolchalarga yoki handaq, devor yo to'r bilan ajratilgan usti ochiq maydonchalarga joylashtirilgan.

TIERPARK Berlin – Berlin (Germaniya)dagi hayvonot bog'i. 1955 yilda SHarqiy Berlining munitsipal hukumati tomonidan tashkil etilgan. Davlat yordamida bu erda jahondagi eng katta kolleksiyalardan biri — 885 turdagi 5350 hayvon to'plangan.

Hayvonot bog'i qoshida ilmiy bo'lim tashkil etilgan, Der zoologische Garten (Zoologiya bog'i) va Beitrage Vogelkunde (Ornitologiya bo'yicha) ilmiy jurnallari nashr etiladi.

SAN DIEGO ZOO — San-Diego (Kaliforniya, SSHA)dagi jahonga mashhur hayvonot bog'i. San-Diego shahrining shimolidagi Balboa bog'ida 1916 yili doktor Garri Vegefert tomonidan tashkil etilgan. Hayvonot bog'i o'z kolleksiyasini atigi 50 hayvondan boshlagan jdi. Bugungi kunda bu erda 800 turdagi 3500 hayvon saqlanmoqda. Bog'ni shahar munitsipaliteti, Zoologiya jamiyati va Kodak firmasi qo'llab-quvvatlaydi.

Bog' yilda 365 kun ochiq. Kirish puli kattalar uchun 18 AQSH dollari, 3-11 yashar bolalar uchun — 8 AQSH dollari. Ekskursiya kuzatuv bilan va maxsus poezdda tashrif 38,35 va 23,15 AQSH dollari. Zoologiya jamiyati a'zolari uchun kirish bepul. Turistik va eskursiya guruhlari uchun maxsus narxlar (kirish chiptalariga 50% gacha ulgurji skidka) belgilangan. Maxsus sotuvlar marketing bo'limi tashkil etilgan. U rivojlangan agentlar tarmog'ini boshqaradi. 15 va undan ortiq kishidan iborat guruhlar uchun namunaviy tematik ekskursiyalarning o'ndan ortiq turi taklif qilinadi. Bog' hududida osma yo'l ishlaydi. Kunduzi tomoshabinlar uchun dengiz mushuklari va boshqa o'rgatilgan hayvonlarning sirk tomoshalari tashkil etiladi.

Hayvonot bog'i — qudratli tijorat korxonasi. Bu erda turistik infratuzilma rivojlangan — mehmonxonalar, qisqa vaqt dam olish joylari, tomosha va ma'ruza zallari, kinozallar, telefonlar, ekskursovodlar, tarjimonlar bor. Nogironlar uchun aravalarni ijaraga berish shoxobchasi mavjud, nogironlarni kuzatib borish tashkil etilgan. Tashrif buyuruvchi ijaraga «zoofon» — ekskursiyalar matni va axborot (ingliz, nemis, fransuz, ispan, yapon tillarida) yozilgan magnitofon olishi mumkin. Ijara bahosi — 4 AQSH dollari. Ko'p sonli ovqatlanish korxonalari (milliy taomlar restoranlari, baliqli taomlar restoranlari, kafelar, bir zumda ovqatlanish shoxobchalari, chakana savdo), tibbiyot shoxobchasi, hojatxonalar, avtomobillar turadigan joy, turistik-ekskursiya byurosi bor. Hayvonot bog'i hududida to'rtta yirik ixtisoslashgan tematik do'kon (sovg'alar, taqinchoqlar, qimmatbaho buyumlar, poyafzal, aksessuarlar, kitoblar, musiqa, CD-disklar va videokassetalar, bolalar o'yinchoqlari, oziq-ovqat mahsulotlari) qurilgan.

Yuqorida zikr etilgan hayvonot bog'larining aksariyati jamoat tashkilotlari va fondlar ko'magida tashkil etilgan. Ularda asosan faol ilmiy va ma'rifiy ishlar olib borilar edi. Ikkinchi jahon urushidan keyin hayvonot bog'lari soni ayniqsa ko'paydi, ularning vazifasi ham o'zgardi — bog'larga keng aholi va turistlarning tashrifi tashkil etildi, ularda turli-tuman attraksionlar ochila boshlandi. Hayvonot bog'lari tijorat negiziga qo'yildi va ulardan daromad olish uchun foydalanila boshlandi (olingan daromad asosan hayvonot bog'larining o'zini va undagi hayvonlarni saqlashga yo'naltiriladi).

MOSKVA HAYVONOT BOG'I — Rossiyadagi eng katta hayvonotxona. 1864 yilda asos solingan. 1919 yili davlat mulki deb e'lon qilingan va 1923 yilda Mossovet ixtiyoriga berilgan. Maydoni — 20 gektar. Hozirda hayvonot bog'ida 550 turdagi 3000 hayvon BOR.

SANKT-PETERBURG HAYVONOT BOG'I. Sankt-Peterburgda XIX asr o'rtalaridan boshlab saroy bog'larida kichik hayvonotxonalar saqlangan (Letniy sadra, Sarskoe Seloda). SHahar markazida (hozirgi Vosstanie ko'chasida) fillar bog'i bo'lgan. Ba'zan fillar ommaga ko'rsatish uchun shahar ko'chalari bo'ylab olib yurilgan. Sankt-Peterburg hayvonot bog'ining tarixi 1865 yilda boshlangan. Dastlab u

xususiy bo'lgan. Birinchi hayvonotxona aka-uka Gregardlar tomonidan Aleksandr bog'ida ochilgan. 1873 yilda hayvonot bog'i E.A.Rostga o'tgan. U bog'ni zoologiya va tijorat qismlariga ajratgan. Bog'da hayvonlar va qushlar ishtirokida ko'p sonli sirk tomoshalari namoyish etilgan. Tijorat faoliyatidan olingan daromad hayvonot bog'ini saqlash va rivojlantirishga yo'naltirilgan. Hayvonot bog'i 1909 yilgacha faoliyat ko'rsatgan va so'ngra yopilgan. 1910 yili hayvonot bog'i Novikov S.N.ga o'tgan. 1918 yilda hayvonot bog'i natsionalizatsiya qilingan (davlat ixtiyoriga o'tkazilgan). Hayvonot bog'i hatto urush yillarida qamal sharoitida ham faoliyat olib borgan. 1952 yili uning hududi kengaytirildi. SHahardagi yirik ilmiy muassasalar – Zoologiya muzeyi va Zoologiya ilmiy tadqiqot instituti hayvonot bog'i ishiga yaqindan yordam beradi. Bugungi kunda hayvonot bog'i davlat mablag'lari hamda ayrim tashkilotlarning xayr-ehsonlari hisobiga faoliyat ko'rsatmoqda. Mablag'larning 50% tashrif buyuruvchilardan olingan haq hisobidan tushadi. Hayvonot bog'iga har yili 700 ming kishi tashrif buyuradi.

KIEV DAVLAT HAYVONOT BOG'I – davlat ahamiyatiga molik dendropark. Ukrainaning 1992 yil 16 iyun Qonuniga muvofiq Kiev hayvonot bog'i davlat ahamiyatiga molik qo'riqlanadigan tabiiy fond hisoblanadi. Vazifasi: ekologik ma'rifiy-tarbiyaviy ishlar olib borish, kamyob, ekzotik va mahalliy hayvonlarning ekspozitsiyasini tashkil etish, ularning genofondini ta'minlash, yovvoyi faunani o'rganish va ularni tutqunlikda ko'paytirishning ilmiy asoslarini ishlab chiqish.

Hayvonot bog'iga 1908 yilda tabiat havaskorlari uyushmasi asos solgan. Dastlab fuqarolarning xayr-ehsonlari hisobiga kun kechirgan. Bugungi kunda u davlat byudjetidan mablag' bilan ta'minlanadi. Hayvonot bog'ida sut emizuvchilar, qushlar, sudralib yuruvchilar va baliqlarning 315 turi mavjud. Hayvonot bog'iga har yili 280 ming kishi tashrif buyuradi, ularga 378 xodim xizmat ko'rsatadi. Hayvonot bog'i maydoni – 38 gektar, joyning murakkab relefidan oqilona va muvaffaqiyatli foydalanilgan. Sobiq jarliklarda suvda suzuvchi qushlar uchun kichik ko'llar tashkil etilgan. Hayvonot bog'i kolleksiyasida hayvonot olamining ikki mingdan ortiq vakillari bor. Bu erda uzoq mamlakatlardan keltirilgan hayvonlarni mahalliy iqlimga moslashtirish, kam uchraydigan hayvonlar: zubr, qulon, Amur yo'lbarisi, Prjevalskiy

oti va boshqalarni asrash va ko'paytiril bo'yicha ilmiy ishlar olib boriladi. Hayvonot bog'i hududida daraxtlar va butalarning 130 dan ortiq turi o'sadi.

Hayvonot bog'lari tashkil etishning maqsadi

Dastlab hayvonot bog'lari biologiya va zoologiyani targ'ib qilish, hayvonot olamining yangi va diqqatga sazovor nusxalarini namoyish etish maqsadida tashkil etilgan. Masalan, London Zoologiya jamiyati milliy hayvonot bog'ini tashkil etishda o'z oldiga shu maqsadni qo'ygan edi. SHu narsa diqqatga sazovorki, hayvonot bog'lari qoshida (ularning negizida) butun jahonga mashhur yirik ilmiy muassasalar faoliyat olib borgan. Ayrim hayvonot bog'lari ilmiy-ommabop tematik jurnallar (tadqiqotlar) ham nashr etadi. Bunday nashrlar 100 yildan ortiq tarixga ega.

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

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

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

birlamchi maqsadlar:

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

- ilmiy maqsadlar;
- atrof muhitni muhofaza qilish;

ikkilamchi maqsadlar:

- turistik markaz tizimida turistik qiziqish ob'ektini yaratish;
- tashrif buyuruvchilar (ekskursantlar va turistlar)dan infratuzilmaning boshqa ob'ektlarida daromad olish;
- aholi uchun ish joylari tashkil etish (hayvonot bog'i, attraksiyalar tizimi, sovg'alar ishlab chiqarish korxonalari, transport xodimlari).

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

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

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

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, hayvonot bog'lari, xizmat ko'rsatish, turizm, transport tizimlari, xizmat ko'rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Turistlarni itlarda tashish qayerda ommalashgan.
2. Turistik transport xizmatlari qaysi turlarga bo'linadi?

3. Tuyoqli hayvonlarda yo'lovchi tashishning ekzotik turlari haqida nimalar bilasiz?
4. Quarter-Horse Racing nimani anglatadi?

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

8-BOB TRANSPORT XIZMATLARINI AMALGA OSHIRISHDA XAVFSIZLIKNI TAMINLASH.

8.1. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash.

8.2. Turizmda sug'urta.

8.3. Turizm xavfsizlikning boshqa masalalari.

8.4. Tariflar va unda ro'yxatdan o'tish tartibi

8.1. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash

Xavfsizlik – muhim va qadimgi tushuncha. U turistga ovqatlanish va uxlashdek zarur. SHu sababli sayohatlar paytida turistlarning xavfsizligini ta'minlash turistik firmaning bosh vazifasidir. Turistlar xavfsizligini ta'minlash uchun turistik tashkilotlar kompleks tadbirlarni amalga oshiradi. Bunda dam olish va sayohat joylaridagi siyosiy vaziyatning barqarorligi, shu joylarning ekologik birinchi darajali ahamiyatga ega. Mazkur omillar me'yor darajasida bo'lmagan holda turizm ancha mashaqqatli va xavflidir.

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

Turist o'ziga notanish joyga, ko'pincha boshqa mamlakatga safar qiladi. Bu erning iqlimini, sayohatda o'ziga qanday buyumlar, himoya vositalari, dori-darmonlar kerak bo'lishini u ko'pincha bilmaydi. Tildagi tafovut tufayli joyda mo'ljallanishga u qiynaladi. Turistga sayohatda nima kerak bo'lishi ko'zda tutish va unga foydali maslahatlar berish turistik firmaning vazifasidir.

Bunga turistik biznes bilan yaqin hamkorlikda ish olib boruvchi AQSHning "Pepto-Bismol" tibbiyot kompaniyasi tajribasini misol qilib keltirish mumkin. Uning "Sayohatchiga maslahatlar" (Travelers Advisory) nomli bukleti turistik yo'llanma sotib olgan har bir turistga bepul taqdim etiladi. Ushbu bukletda turli mamlakatlarga sayohat qilayotgan turistlar o'z sog'ilig'ini saqlashi yuzasidan juda zarur maslahatlar berilgan. Bu maslahatlar turist sayohatini salomatlik nuqtai nazaridan ancha xavfsiz qilish imkonini beradi.

Buklet mualliflari sayohatga chiqishdan oldin eng avvalo tanlangan joyning iqlim sharoiti haqida ma'lumotlar olishni maslahat beradi. Bu sharoit turistga tibbiy ko'rsatmalar nuqtai nazaridan (allergiya, arterial bosimning yuqoriligi va b.) mos kelmasligi mumkin. Ayrim ekvatorial mamlakatlarga safarga chiqish uchun mamlakatga kirishdan kechi bilan 10-15 kun oldin sariq bezgakdan emlatish shart. Boshqa tibbiy talablar qo'yilgan bo'lishi ham mumkin.

Safarga o'zingiz bilan zarur dori-darmonlar olib ketganingiz ma'qul, chunki safar mamlakatida kerakli dorilarni topolmasligingiz mumkin, ularning analogi esa tegishli ta'sirni kafolatlamaydi va nojo'ya ta'sirdan saqlamasligi mumkin.

Sayohatga kichik aptechka olib ketgan ma'qul. Uning tarkibiga antigistamin, yallig'lanishga qarshi, kuyishga qarshi dori-darmonlar hamda bog'lash va dezinfeksiya qilish materiallari kiritiladi.

"Sayohatchiga maslahatlar" boshqa mamlakatlarda notanish taomlarni iste'mol qilishda ehtiyot bo'lish zarurligiga turistlar e'tiborini qaratadi. SHuningdek qaynatilmagan suvni ichmagan ma'qul. Quyoshda toblanish va cho'milish ham me'yorda bo'lishi lozim. Tropik mamlakatlarda quyosh nuridan himoya qiladigan kremlar va ko'zoynakdan foydalanish zarurligini ham unutmaslik kerak.

Suv havzalarining maxsus belgilangan joylarida va basseynlarda cho'milgan ma'qul. Notanish joylarda kutilmagan "suv osti syurprizlari"ga duch kelish, shuningdek suvning o'zi ham yuqumli yoki teri kasalliklariga sabab bo'lishi mumkin.

Boshqa mamlakatga sayohat qilishda malakali vrachni qanday topish, zarur hollarda qaerga murojaat qilish turistlarga tushuntirilishi lozim. Turist o'z yo'l hujjatlari orasida favqulodda holatlarda foydalanish uchun mo'ljallangan, uning

sog'lig'i holatiga oid asosiy ma'lumotlar (qon guruhi, allergik reaksiyalarga ta'sirchanligi, tibbiy muammolari va tavsiyalar) ko'rsatilgan maxsus blankaga ega bo'lsa, maqsadga muvofiq bo'ladi.

8.2. Turizmda sug'urta

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

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

Masalan, chet elga chiquvchi rossiyalik turistlarni sug'urta qilish bilan shug'ullanadigan Ingosstrax faqat tez tibbiy yordam ko'rsatish pullik bo'lgan mamlakatlarda, ammo 50 ming AQSH dollari doirasida (Evropada) amalga oshirilgan xarajatlarnigina qoplaydi.

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

Sug'urta badali summasi bir qancha omillarga bog'liq.

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

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

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

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

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

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

Sayohatchilarni sug'urtalashning asosiy turlarini AQSHning «Travel guard gold Int» kompaniyasi misolida ko'rib chiqamiz. Mazkur kompaniya sug'urta badali tarifining uch variantiga ega bo'lib, ular turistlarga har xil imkoniyatlar beradi.

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

2-variant narxi 400 dollargacha va muddati 15 kungacha bo'lgan turlar uchun mo'ljallangan. Sug'urta badali tariflari: 1 kishiga – 39 dollar; 2 kishiga – 78 dollar; 3 kishiga – 117 dollar. Bu tariflar 8 kungacha davom etuvchi turlarga nisbatan amal

qiladi. 15 kundan ortiq sayohat qiluvchi turist qo'shimcha har bir kun uchun yana 3 dollardan haq to'laydi. Bu variant ko'proq miqdorda sug'urta puli olish imkonini beradi.

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

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

«Ameriken ekspress» ikkita kartochka: «yashil» va «tilla» kartochkalarni taklif qiladi.

«Yashil» kartochka, safar chiptasi kartochka bo'yicha xarid qilingan hollarda, o'lim yoki nogironlik holatida 1 mln. fransuz franki (FRF) miqdorida sug'urta puli to'laydi. Qo'shimcha tarzda tibbiy xizmatlar ko'rsatish imkoniyatini ham sug'urtalash mumkin. Bu xizmat bahosi – 450 FRF.

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

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

«Evrokard/Masterkard» kompaniyasi ikkita kartochka: «evrokard/masterkard» va «gold/masterkard» kartochkalarini taklif qiladi. Birinchi kartochka bo'yicha tibbiy xizmat xarajatlari miqdori 70 ming FRF, butun sayohatning sug'urta miqdori – 600

ming FRF. «Gold/masterkard» kartochkasi mijozlarni chet elda kasalxonaga tushish xavfidan 1 mln. FRFga sug'urtalaydi.

«Viza» ham ikkita kartochka: «Viza premer» hamda «ko'k kartochka»ni taklif qiladi. Birinchi kartochka bo'yicha mijozlar 12 mln. FRFga sug'urta qilinadi, chet eldagi tibbiy xarajatlar uchun 20 ming FRF sug'urta puli to'lanadi. «Ko'k kartochka» butun sug'urta kapitalini 300 ming FRFga baholaydi, chet eldagi tibbiy xarajatlarga esa 15-30 ming FRF to'lanadi. Sug'urtani olish uchun transport chiptalarini «Viza» kartochkasi bo'yicha xarid qilish lozim. «Viza premer» kartochkasi bo'yicha esa mehmonxona xarajatlari ham kartochkadan to'langan bo'lishi kerak.

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

8.3. Turizmda xavfsizlikning boshqa masalalari

Turizmda xavfsizlik masalalariga quyidagilar ham kiradi:

marshrut, tur toifasi turistlarning tayyorgarligi darajasiga muvofiqligi (agar sport, safar, sarguzasht turlari to'g'risida so'z yuritilayotgan bo'lsa). Bir qancha marshrutlarga turistlar faqat sayohat qilishga moneliklar yo'qligi to'g'risida tibbiy ma'lumotnoma taqdim etgan taqdirda qo'yiladi (masalan, Kamchatkadagi «Dzenzur vulqoniga chiqish» turi);

turistlarni marshrutda kuzatib boradigan gidlar, instruktorlar malakasining yuqoriligi (tasodifiy, tayyorgarliksiz shaxslar turistlar bilan ishlashga qo'yilmaydi);

turistlar harakatlanadigan xavfsiz trassalarni, shuningdek ular to'xtaydigan joylarni lozim darajada jihozlash.

Turistik firmalar muvaffaqiyatli faoliyat ko'rsatish uchun shu muhim muammolarni hal qilishlari lozim. Turizm sohasida sug'urta bilan shug'ullanuvchi kompaniyalar xavfsizlikni ta'minlash chora-tadbirlariga o'z mablag'larini joylashtiradilar. Masalan, turistlar yo'qolishining oldini olish uchun sayohat marshrutlarida turistlarni radiostansiyalar bilan ta'minlaydilar.

Lekin bu maxsus qutqarish hamda turistlar xavfsizligini ta'minlash xizmatlariga bo'lgan talabni bekor qilmaydi.

O'zbekistonda bunday nazorat-qutqarish xizmatlari barcha faol turizm mintaqalarida faoliyat ko'rsatadi.

8.4. Tariflar va unda ro'yxatdan o'tish tartibi

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

AEROPORT YIG'IMI

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

AXBOROT XIZMATI

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

Aeroportning axborot xizmati – 54-99-19.

IMTIYOZLI TARIFLARNING ASOSIY TURLARI

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

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

TARIFLARNI QO'LLASH SHARTLARI

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

"EKSKURSIYA" TARIFI

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

"REX" TARIFI

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

"AREX" TARIFI

Turli yo'nalishlarda amal qilish muddati har xil. Masalan, Toshkent –Parij – Toshkent marshrutida chipta uchish va qo'nish sanasi ko'rsatilgan holda, uchishdan kechi bilan 14 kun oldin sotib olinadi. Agar siz chiptani uchishdan 15 oldin sotib olgan va ertasiga undan voz kechgan bo'lsangiz, aviakompaniya sizdan 125 AQSH dollari miqdorida jarima undiradi. Bu holda ham siz chiptani yuqoriroq tarif bo'yicha qayta bronlashtirishingiz mumkin. Uchish yoki qo'nish sanasi kechi bilan 14 oldin o'zgargan holda siz jarima to'laysiz yoki yuqoriroq tarif bo'yicha chiptani qayta bronlashtirasiz.

"YOSHLAR" TARIFI

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

“PENSIYA” TARIFI

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

“OILAVIY” TARIFI

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

BOLA UCHUN CHIPTA

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

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

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

HAYVON TASHISH

Hayvon bilan uchish niyatida bo’lgan yo’lovchi bu haqda chiptani bronlashtirish paytida xabar berishi lozim. Bir yo’lovchi ikkitagacha hayvonni olib o’tishi mumkin. Muayyan tur va zotga mansub hayvonni olib kirishga ruxsat bor-yo’qligi to’g’risidagi barcha masalalar uchish mo’ljallangan mamlakat vakolatxonasida hal qilinadi. Tegishli bagaj o’rinlari soni turli samolyotda har xil. Hayvonni tashish bepul bagaj limitiga kirmaydi va unga haq ro’yxatdan o’tish zalidagi normadan ortiq bagaj kassasida to’lanadi.

CHIPTADA NIMALAR YOZILGAN

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

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

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

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

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

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

Bepul bagajning aniq limitini albatta aniqlab olish kerak.

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

RO’YXATDAN O’TISH UCHUN

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

Ro’yxatdan o’tgan yo’lovchiga qo’nish taloni beriladi. Samolyotga chiqishda yo’lovchi shu talonni ko’rsatadi. Talon koreshogini manzilga etguncha saqlash lozim. Ro’yxatga olish paytida salondagi o’rningiz raqami aytiladi. Siz o’zingizga ma’qul joyni – deraza yonini yoki yo’lakka yaqin o’rinni tanlashingiz mumkin.

"O'zbekiston Havo Yo'llari" reyslarida chekilmaydi. Homilador ayollarga tug’ishdan oldingi oxirgi to’rt hafta ichida uchish tavsiya etilmaydi. Ammo uchishni

kechga surish mumkin bo'lmasa, ayolda vrachdan bir hafta oldin olingan uning uchishga dosh berishini tasdiqlovchi ma'luotnoma bo'lishi lozim.

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

BAGAJNI RO'YXATDAN O'TKAZISH

Yo'lovchi bor bagajini taqdim etadi.

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

PASPORT NAZORATI

Pasport, viza va chiqish taloni taqdim etiladi.

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

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, pasport nazorati, bagajni ro'yxatdan o'tkazish, xizmat ko'rsatish, turizm, transport tizimlari, xizmat ko'rsatish, turizmدا xavfsizlikning.

Nazorat uchun savollar

1. Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash.
2. Turistik transport xizmatlari qaysi turlarga bo'linadi?
3. Turizmدا xavfsizlikning masalalari
4. Turizmدا sug'urta masalasi.

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages

2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.

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

4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.

5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.

6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.

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

8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.

9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)

10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmда transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

9-BOB. «BUYUK IPAK YO‘LI»NING SHAKLLANISHI, RIVOJLANISHI, TARMOQLARI VA AHAMIYATI

9.1. Buyuk ipak yo‘lining paydo bulishi va rivojlanishi

9.2. Buyuk ipak yo‘lining tarmoqlari

9.3. Buyuk Ipak yo‘lidagi transport vositalarining ahamiyati

9.4. Savdo sohasi transport vositalarining turlari

9.1. Buyuk ipak yo‘lining paydo bulishi va rivojlanishi.

Qadimgi xalqlarning turli tomonlama rivojlanishida savdo va tranzit yo‘llarning ahamiyati nixoyatda kattadir. Mil. avv. III ming yillikka kelib, Urta Osiyoning kurgina xududlari qadimgi axoli tomonidan uzlashtirib bulingan edi. CHul va dasht xududlardagi kuchmanchi chorvador axoli voxalardagi utrok axoli bilan uzaro alokalarini bronza davriga kelib yanada rivojlantiradilar. Tarixiy adabiyotlardan ma‘lum bulishicha, Buyuk ipak yo‘li tashkil topmasdan ancha ilgariyok Qadimgi SHark va Urta Osiyo xududlarida uzaro almashinuv yo‘llari mavjud edi.

Bronza davridagi (mil. avv. 3—3 ming yilliklar) ana shunday yo‘llardan biri «Lojuvard yo‘li» deb atalib, uning bir tarmog‘i Badaxshon, Baktriya va Marg‘iyona xududlarini Xorazm, Sug‘d, Markaziy va Ural bilan bog‘lagan. Yana bir tarmog‘i esa, Baktriya va Marg‘iyonani Mesopotamiya bilan bog‘lagan. Bu yul Pomir tog‘laridan boshlanib, Eron, Old Osiyo, Misr orkali utgan. Badaxshon Lojuvardining Hind vodiysi, Mesopotamiya va Misrdan topilishi bu kimmatbaxo toshning Qadimgi SHarkda nixoyatda kadrlanganligidan dalolat beradi.

Qadimgi yo‘llardan yana biri, Eron axmoniyalarining yo‘li bulib, bu yulning bir tarmog‘i mil. avv. 5—4 asrlarda kichik Osiyo shaharlarini hamda Urta Er dengizi buyidagi Efes, Sardi shaharlarini Eronning markazlaridan biri Suza bilan bog‘lagan balsa, yana bir tarmog‘i Eron-Baktriya orkali Sug‘diyona, Toshkent voxasi va Qozog‘iston xududlaridan utib Oltoygacha borgan. Tarixiy adabiyotlarda bu yul «shox yo‘li» deb ataladi.

Mil. avv. 138 yilda Xitoy imperatori H-Di CHjan Syanni O‘rta Osiyo erlariga junatadi. Elchi CHjan Syan (mil. avv. 138-126 yillarda) Xitoyning xunnlarga karshi kurashi uchun ittifoqchi izlab kelgan edi. Mil. avv. 2-1 asrlarga kelib, CHjan Syan yurgan yo‘llarda Xitoyni Urta va G‘arbiy Osiyo bilan bog‘laydigan karvon yo‘li paydo buladi. Bu yul Buyuk ipak yo‘li deb atalib, umumiy uzunligi 12 000 km dan iborat edi. Ilk urta asrlarga kelib, Ipak yo‘lining yanada rivojlanganligini kuzatish mumkin. Uz davrida nixoyatda katta ahamiyatga ega bulgan bu yulning dastlabki tarmog‘i Xitoydagi Sian shaxridan boshlanib, SHarkiy Turkiston, Urta Osiyo, Eron, Mesopotamiya orkali Urta Er dengizigacha chuzilgan.

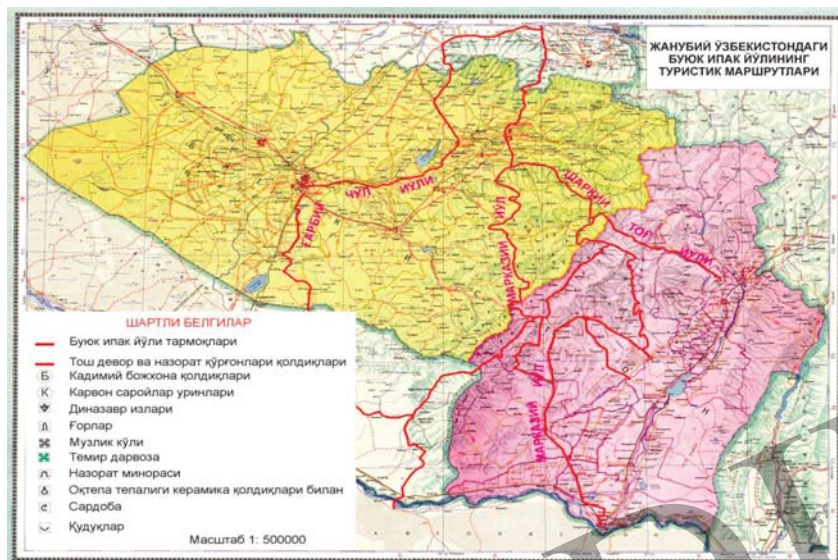
9.2. Buyuk ipak yo‘lining tarmoqlari

Xitoyning Anosi shaxriga kelib, Ipak yo‘li bir necha tarmoklarga bulinib ketgan. Xususan bir tarmok Anosi-Hami-Qoshg‘ar orkali Qukonga, undan esa Toshkentga utgan. Bu erdan Jizzax va Samarkand orkali Buxoroga kelgan yul Urganch orkali Gurevga, u erdan Oksaroy orkali Qora dengiz buylariga chikkan. Yana bir tarmok esa Dunxuan orkali Xutanga, undan Loxurga utib ketgan.

Undan tashkari Buxoroga kelib, bu tarmok ikkiga bulingan. Janubiy yunalish Buxoro-Qarshi-Termiz orkali Nishopurga utgan va Hirot orkali Hindistonga utib ketgan. Nishopurdagi tarmoklardan biri Texron-Qazvin-Hamadon-Bog‘dod-Palmira yunalishi buylab Urta Er dengizi buyidagi Tir shaxrigacha chuzilgan. Umuman olganda Ipak yo‘lining janubiy tarmog‘i Uzgan orkali Ushga utib, Quva — Marg‘ilon-Qukon orkali Xujand, Samarkand, Buxoroga utgan. Shimoliy yunalishi esa, Xazar xokonligi va Bulg‘or davlati orkali Kiyev Rusi va Evropa mamlakatlariga borib, bu tarmok VI asrdan boshlab rivojlana boshlagan. Ipak yo‘lining asosiy karvon yo‘llaridan tashkari ichki savdo yo‘llari ham mavjud edi.

Urta Osiyo xududlarida antik davrdan boshlab, rivojlanish jarayonlari Buyuk ipak yo‘li bilan uzviy bog‘likdir. Xususan, mil. avv. 2 asrdan boshlab Xitoy va Urta Osiyo tarixiy-madaniy viloyatlari bilan savdo va madaniy alokalar rivojlanib bordi. Farg‘ona, Sug‘d va Baktriya ipakchilik kirib keldi. Karvon yo‘li rivojlanib borgan sari savdo-sotik va madaniy alokalar rivojlanib bordi. Kushonlar va eftalitlar davriga kelib (1-6

asrlar), Urta Osiyo orkali utuvchi Ipak yo‘li tarmoklari nazoratini mahalliy sukdiiy axoli kulga oladilar. Qushni davlatlar ham Ipak yo‘lidan manfaatdor bulganligi sababli ilk urta asrlarda Eron va Vizantiya xukmdorlari sug‘diylar bilan konli kurashlar olib bordilar.



Milodning boshlarida kadimgi dunyoning ilg‘or madaniyatli davlatlari asosan turttaga: Rim, Parfiya, Xitoy va Kushon davlatlariga bulinar edi. g‘arbda Britan orollaridan sharkda Tinch okeani soxillarigacha chuzilgan bu zabardast saltanatlar insoniyat tarixida birinchi bulib «Buyuk ipak yo‘li» deb nomlanuvchi yul bilan bog‘landilar. Ipak yo‘li rivojlanib borgan sari podsholarning uzaro elchilar yuborishlari, bir-birlariga har xil sovg‘alar in‘om etishlari an‘anaga aylandi. Savdotik misli kurilmagan darajada rivojlanib bordi. SHuningdek, SHark bilan o‘arb madaniyatining bir-biriga ta’siri kuchaydi. Davlatlar rivojlanishidagi kuplab madaniy uxshashliklar ham shu tufayli yuzaga keldi.

Buyuk ipak yo‘li buylab kuplab karvonsaroylar, shaharlar barpo etildi. Bu yuldan borayotgan savdogarlar kupincha yo‘lining oxirigacha bormas edilar. Urta Osiyo

viloyatlari bu yulning urtasida joylashganligi sababli savdogarlar Xorazm, Samarkand, Termiz va boshka xududlarda uz mollarini sotib, mahalliy mahsulotlarni harid kilar edilar. Urta asrlar Urta Osiyo bozorlarida chetdan keltirilgan kuplab mahsulotlar mavjud ediki, xozirgi kunda ipak yo‘li ustidagi kuxna shaharlar va manzilgoxlardagi arxeologik kazishmalar natijasida topilayotgan topilmalar fikrimizning dalilidir.

Mil. avv. II asrda paydo bulib, milodning 16 asriga kadar faoliyat kursatgan Buyuk ipak yo‘li shu davr ichida SHark va g‘arb xalklarining keng miqyosidagi uzaro madaniy va iktisodiy alokalari tarixida katta ahamiyatga ega buldi. Bu yul orkali alokalar kilgan kadimgi xalklarning uzaro hamkorlik, almashinuv va madaniyatlarining boyib borishi, tinchlik va tarakkiyot uchun asos bulib xizmat kildi. O‘zbekiston xududlari bu yulning chorraxasida joylashgan bulib, bu erga turli mamlakatlardan savdogarlar, xunarmandlar, olimlar va me‘morlar tashrif buyurganlar.

YUNESKO tomonidan «Buyuk ipak yo‘li-muloqot yo‘li» dasturining ishlab chikilishi Yevrosiyodagi 30 dan ortik etakchchi davlatlarning 2000 yilga kadar ilmiy-madaniy faoliyati uchun yunalish buldi. Respublikamiz xududlarida ham ilmiy ekspeditsiyalar tashkil etildi. Buning natijasida kupgina tarixiy-madaniy obidalar urganildi, kadimgi yo‘llar va yunalishlar aniklandi, milliy va ma‘naviy boyligimiz hamda an‘analarimiz urganildi. Juda kupchilik tadkikotchilar ishtirok etayotgan «Buyuk ipak yo‘li-mulokot yo‘li» dasturining asosiy vazifasi SHark va g‘arb xalklari urtasida iktisodiy va madaniy alokalar urnatgan hamda rivojlantirgan bu yulni xalklarning birodarlik, uzaro hamkorlik va samimiy mulokot yo‘liga aylantirishdan iboratdir.

9.3. Buyuk Ipak Yo‘lidagi transport vositalarining ahamiyati

Keyingi yillarda O‘zbekiston Respublikasida xalqaro turizmni rivojlantirish borasida ishlab chiqilgan muhim hujjatlar qatoriga O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 1995-yil 2-iyundagi «Buyuk ipak yo‘li»ni kayta tiklashda O‘zbekiston Respublikasi ishtirokini avj oldirish va respublikada Xalqaro turizmni rivojlantirish borasidagi chora-tadbirlar to‘g‘risida»gi Farmoni hamda mazkur farmonni amalga oshirish maqsadida e‘lon kilingan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining

1995 yil 3-iyundagi «O‘zbekiston Respublikasida xalqaro turizmning zamonaviy infratuzilmasini barpo etish chora-tadbirlari to‘g‘risida»gi qarorini kiritish mumkin.

O‘zbekiston turizmning rivojlanishida «**Buyuk Ipak Yo‘li**» ning tutgan o‘rni va mohiyati nihoyatda cheksiz. Bir necha asrlar davomida ushbu zaminning G‘arb va SHarqida istiqomat qilgan xalqlarni Janubiy-SHarqiy Osiyodan to O‘rta er dengizi mamlakatlarigacha cho‘zilgan va «Buyuk Ipak Yo‘li» deb nom olgan savdo-sotiq yo‘li bir-biri bilan bog‘lab turar edi. Bu yo‘lga «Ipak Yo‘li» deb nom berilishining asosiy sababi, bu erda tashiladigan mahsulotlarning asosiy qismi ipak matolari va mahsulotlari bo‘lganligidandir. Ipak tayyorlash bilan bog‘liq bo‘lgan sir-asrorlarni Xitoy ustalari ming yillar davomida boshqa odamlardan yashirib kelgan. Ammo «Buyuk Ipak Yo‘li» orqali tashilgan mahsulotlar faqat ipakdangina iborat bo‘lmay, balki bu yo‘l orqali bronza, chinni, jun, xom ashyolar va ulardan tayyorlangan buyumlar ham edi. «Buyuk Ipak Yo‘li» qariyb ikki ming yillik tarixga ega bo‘lib, bu yo‘l asosan Italiyadan tortib Turkiya orqali Iroq va Eronga borgan. U erdan esa Markaziy Osiyo hamda Shimoliy Pomir orqali o‘tib Qashqar va Yorkentgacha etgan. Bu erda yo‘l ikkiga ajralgan hamda shimol tomondan Takla-Makon sahrosini aylanib o‘tib, Lobnor ko‘li yaqinida yana qo‘shilgan va Xitoygacha borgan.

Buyuk Ipak Yo‘lida Turkiston hududi etakchchi rolni bajarib kelgan. Ushbu hududdagi Samarqand, Buxoro, Xiva, Termiz, Xo‘jand, CHorjuy kabi qator shaharlar ipak yo‘lidagi asosiy manzillar bo‘lgan. O‘zbekiston o‘zining qo‘lay geografik o‘rni tufayli bu tarixiy yo‘lda markaziy o‘rinni egallagan. «Buyuk Ipak Yo‘li» ko‘p asrlar davomida kishilik madaniyatining vujudga kelishida katta o‘rin egallagan.

Uning tarixda tutgan o‘rni hamda ahamiyatini tiklash, bu yo‘lda turizmni rivojlantirish kabi maqsadlarni mo‘ljallab, 1994 yilning oktyabr oyida Birlashgan Millatlar Tashkiloti va uning nufuzli tashkiloti YUNESKO ishtirokida O‘zbekistonda Jaxon turistlik tashkilotining kengashi bo‘lib o‘tdi. Kengash a‘zolari Ipak yo‘li bo‘ylab turizm faoliyatini tiklash va rivojlantirishga qaratilgan Samarkand Dekloratsiyasini qabul qildi.

1995 yil oktyabrida Toshkent shahrida «Ipak Yo‘lida turizm» nomi bilan birinchi turistlik yarmarka o‘tkazildi. Shundan beri bunday yarmarka har yili uzluksiz ravishda

o‘tkazilib kelinmokda. Bu yarmarkalarda tuzilgan shartnoma va bitimlar turizmni yanada rivojlantirish, Respublikaning turizmga oid imkoniyatlarini ishga solish hamda «Buyuk Ipak Yo‘li»ga xos bo‘lgan qadimiy an‘analarni tiklashga keng yo‘l ochib berdi.

9.4. Savdo sohasi transport vositalarining turlari

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

So‘nggi yillarda barpo etilgan, umumiy uzunligi 633 kilometrni tashkil qiladigan Navoiy – Nukus, 233 kilometrlik Toshguzar – Boysun – Qumqo‘rg‘on temir yo‘l magistrallari, Qamchiq dovoni orqali o‘tadigan tezkor avtomobil yo‘lining bu boradagi o‘rni va ahamiyati qanchalik beqiyos ekanini hammamiz yaxshi anglaymiz. Bu yo‘llar mamlakatimizning barcha hududlarini yagona transport tarmog‘iga ishonchli tarzda birlashtirib, mintaqamizda mavjud bo‘lgan boy mineral – xomashyo va tabiiy resurslarni o‘zlashtirish uchun keng imkoniyatlar yaratdi va turizm infratuzilmasini rivojlantirishda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi.

Tayanch iboralar: transport, transport vositalari, “Buyuk ipak yo‘li”, xizmat ko‘rsatish, turizm, transport tizimlari, xizmat ko‘rsatish.

Nazorat uchun savollar

1. Buyuk ipak yo‘lining paydo bulishi va rivojlanishi tarixi haqida so‘zlab bering.
2. Buyuk ipak yo‘lining tarmoqlari.
3. Buyuk Ipak yo‘lidagi transport vositalarining ahamiyati
4. Savdo sohasi transport vositalarining turlari

Adabiyotlar

1. Peter Tannenbaum. Excursions in Modern Mathematics: Pearson New International Edition 8th Edition. Pearson Education Limited, 2014. 544 pages
2. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учебное пособие. Москва, 2004. – 365 с.

3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. Учебное пособие. – СПб., 2001.
4. Гуляев В.Г. Туристские перевозки: Учебное пособие. – Москва, 2003.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок: Учебное пособие. Москва, 2001.
6. Елисеева Б.П. Воздушные перевозки: Нормативные акты. – Москва, 2001.
7. Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебник. – М.: Аспект Пресс, 2004. – 470 с.
8. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособ. – М.: ФиС, 2003. – 304 с.
9. Sven Gross. Introduction to Tourism Transport (Tourism Studies). CABI (October 15, 2014)
10. Norchaev A. N. Umirova. D.S. Turizmda transport xizmatlari. Ўқув-услугий мажмуа. – Т.:ТДИУ, 2018.

XULOSA

Hozirgi davrda iqtisodiyotimizni rivojlantirish, aholini ijtimoiy - iqtisodiy ahvolini yaxshilashda raqobat, sifatli xizmat, ayniqsa, yangi ish o'rinlarini ochish muhim rol o'ynashini bilamiz. Shu sababli har qanday yangi iqtisodiy-ijtimoiy tarmoqlar, yangi ish o'rinlari ochish imkoniyati va undan samarali foydalanish davr talabi bo'lib kelayotganidan xabarimiz bor albatta. Albatta, turizm ham shu sohalaridan biridir. U jahondagi eng ko'p foyda keltiruvchi biznes ko'rinishlaridan biriga aylangan. Turizm jahonning qariyb barcha rivojlangan hamda rivojlanayotgan davlatlar bozor iqtisodiyotining ajralmas qismi bo'lib, dunyoning ko'pgina qoloq mamlakatlarida ham tezkorlik bilan rivojlanib borayotgan tarmoqqa aylandi. Turizm sohasi jahon xo'jaligining transport, aloqa, savdo-sotiq, qurilish industriyasi, qishloq xo'jaligi, iste'mol mollari ishlab chiqaruvchi sanoat tarmoqlari bilan chambarchas holda rivojlanib, jahon iqtisodiyotida o'z o'rniga ega bo'lmoqda. Iqtisodiyotimizda turistik resurslardan samarali foydalanishda sohada yangi ish o'rinlari ochish katta ahamiyatga ega.

Har bir hududda transport xizmatlarining shakllanishi va uni to'g'ri yo'lga qo'yish muhim ahamiyat kasb etadi. Turizmda transport xizmatlarini rivojlantirish, avvalambor o'sha hudud iqtisodiyotiga, turistik madaniyatiga ta'sir etadi. Bugungi kunda O'zbekistonda transport xizmatlarini rivojlantirish uchun eng muhim va asosiy omil bu marketing tadqiqotlarini olib borish, hamda to'g'ri va aniq strategiyani tanlashdan iboratdir.

O'quv qo'llanmadan olgan bilimlarini talabalar iqtisodiyotining turli soha va tarmoqlarida samarali qo'llashlari mumkin. Buning uchun ular tomonidan qunt bilan o'qish, mustaqil tadqiqotlar olib borish talab qilinadi.

GLOSSARIY

Atamaning o'zbek tilida nomlanishi	Atamaning ingliz tilida nomlanishi	Atamaning rus tilida nomlanishi	Atamaning ma'nosi
Tik turadigan xonalar	Adjoining rooms	Смежные комнаты	ikkita yoki undan ortiq nomer yonma-yon joylashgan, lekin ularni birlashtiruvchi eshik mavjud emas.
Advance depoziti	Advance deposit	Предоставить депозит	mehmon tashrif buyurishidan oldin mehmonxonaga to'langan pul summasi.
Advance to'lovi	Advance payment	Предоплата	nomer oldindan bronlashtirilgan holda mehmonxona mijozni ro'yxatga olish paytida undan olgan haq.
Agent	Agent	агент	ma'lum darajada doimiy asosda ish ko'ruvchi ulgurji savdo xodimi bo'lib, ko'p bo'lmagan funktsiyalarni bajaradi va tovarga nisbatan mulk huquqini olmaydi.
Ajotaj talab	rush demand	спрос на пик	bozordagi shov-shuv va vahima ta'siri ostida sun'iy paydo bo'ladigan va shiddat bilan ortib boradigan talab.
Alyanslar	Alliances	союзы	raqobat kurashida g'olib chiqish g'oyasidan voz kechish va hamkorlik firmalari tarmog'ini shakllantirishga o'tish.
Bozor segmenti	Market segment	Сегмент рынка	taklif etilayotgan bitta mahsulot turi va marketing kompleksiga bir xilda munosabatda bo'luvchi iste'molchilar guruhi majmui.
Bozorni segmentlash	Market segmentation	Сегментация рынка	iste'molchilarni, ularning ehtiyojlarini, imkoniyatlari yoki xulq – atvorlariga asosan guruhlarga ajratish jarayoni.
Check-in	Check-in	Чекк в	mehmonxonaga mijozning tashrif buyurishi (ro'yxatga olish).
Check-out	Check-out	Чекк-аут	mijozning mehmonxonani tark etishi va unga haq to'lashi (ro'yxatdan chiqarish).

Check-out vaqti	Check-out time	Время простоя	mijoz mehmonxonani shu muddatdan kechiktirmasdan tark etishi kerak.
Sanklelatsiya	Cancellation	Cancellation	bronning bekor qilinishi.
Samoviy	Comission	Comission	nomerni sotishdan oldin mehmonxona turistik agentlikka to'lashi lozim bo'lgan pul summasi.
Komplimentativ xonalar	Complimentary rooms	Специальные номера	tekin nomerlar.
Tozalash xonalari	Conneking rooms	Коннекционные комнаты	bir-biridan keyin joylashgan, umumiy eshikli ikki xona.
Taqdirlash	Confirmation	Confirmation	mehmon uchun nomer bronlashtirilganini tasdiqlovchi mufassal xat-tasdiqнома. Unda nomer toifasi, mijozning kelish va ketish sanasi, nomer narxi ko'rsatiladi.
Turizm	Tourism	туризм	jismoniy shaxsning doimiy istiqomat joyidan sog'lomlashtirish, ma'rifiy, kasbiy – amaliy yoki boshqa maqsadlarda borilgan joyda (mamlakatda) haq to'lanadigan faoliyat bilan shug'ullanmagan holda uzog'i bilan bir yil muddatga jo'nab ketishi.
Turist	Tourist	туристский	O'zbekiston respublikasi hududi bo'ylab yoki boshqa mamlakatga sayohat qiluvchi (doimiy istiqomat joyidan turizm maqsadida jo'nab ketgan) jismoniy shaxs
Turistik faoliyat	Tourist activities	Туристическая деятельность	sayohat va ular bilan bog'liq xizmatlarni tashkil etish borasidagi faoliyat.
Turistik resurslar	Touristic resources	Туристические ресурсы	tegishlihududningtabiiy – iqlim, sog'lomlashtirish, tarixiy – madaniy, ma'rifiyvajtimoiy – maishiyob'ektlarimajmui.

Turistik faoliyat sub'ektlari	The subjects of tourist activity	Субъекты туристической деятельности	belgilangan tartibda ro'yxatga olingan va turistik xizmatlar ko'rsatish bilan bog'liq faoliyatni amalga oshirish uchun litsenziyasi bo'lgan korxonalar, muassasalar, tashkilotlar.
Turizm sohasi	Tourism industry	Индустрия туризма	turistikfaoliyatningturistlargaxizmatko'rsatishnita'minlovchiturlisub'ektlari (mehmonxonalar, turistikkomplekslar, kempinglar, motellar, pansionatlar, umumiyovqatlanish, transportkorxonalari, madaniyat, sportmuassasalarivaboshqalar) majmui.
Turistik xizmatlar	Touristic services	Туристические услуги	turistikfaoliyatsub'ektlariningjoylashtirish, ovqatlanirish, transport, axborot – reklamaxizmatlariko'rsatishborasidagi, shuningdek, turistlarningehtiyojlariniqondirishgaqaratilganboshqaxizmatlar.
Litsenziya	License	Лицензия	turistikfaoliyatniamalgaoshirishgabo'lganhuquqnitasiqilovchimaxsusruhsatnoma
Sertifikat	The certificate	Сертификат	turistikxizmatlarsifatiniavularningmuayyan standartgayokiboshqame'yoriyhujjatgamuvofliginitasiqilovchihujjat.
Turistlarni yo'naltirish (voucher)	Tourist Redirect (voucher)	Туристическая переадресация (ваучер)	turistningyokituristlarguruhiningturtarkibig akiruvchituristikxizmatlarga bo'lganhuquqini belgilovchivabundayxizmatlarko'rsatilganliginitasiqilovchihujjat.
Turistik mahsulotlar	Touristic goods	Туристические товары	turistik sovg'alar, xaridlar.
Turistik mahsulotlar	Touristic products	Туристические продукты	turizm jarayonida amalga oshiriladigan xizmatlar va harajatlar yig'indisi.
Turizmni sug'urtalash	Tourism insurance	Страхование туризма	turistlarning hayotini majburiy sug'urtalash

O'tgan (marshrut) marshruti	Tour (tour) route	Тип (тип)	turistlarni turizm faoliyatini amalga oshirishlari uchun olib borilgan yo'nalish.
Marketing boshqarish	marketing Management	управление продажами	korxonamaqsadlariga erishishi uchun ahamiyatli xaridorlar bilan foydali ayriboshlovlarni o'rnatish, mustahkamlash va qo'llab-quvvatlash yuz asidan qilingan tahlil, rejalashtirish, tadbiriq qilish va tadbirlar bajarilishini nazorat qilish harakatlari. Marketingni boshqarish jarayoni – quyidagilardan tarkib topgan bo'ladi: 1) bozordagi imkoniyatlarni tahlil qilish; 2) maqsadli bozorni tanlab olish; 3) marketing usulini ishlab chiqish; 4) marketing tadbirlarini hayotga tadbiriq etish.
Kunlik foydalanish darajasi	Day use rate	Дневной расход	0,5 kun oldin haq to'lash (kunduzi, hisob-kitob soatidan keyin).
D.N.K. (o'zgarimas)	D.N.K. (do not change)	D.N.K. (Не менять)	bronlashtirishda xona nomeri berilgan va u o'zgarimaydi.
D.N.A. (kelmagan)	D.N.A. (did not arrive)	D.N.A. (не пришло)	mehmon kelmagan, lekin bronlashtirish o'z kuchini saqlab qolgan.
Dovngrade	Dovngrade	Dovngrade	mehmon uchun nomerni bir toifa pastga va bir toifa past narxda ro'yxatga olish.
To'g'ridan-to'g'ri loyiha	Direkt bill	Direkt bill	to'g'ridan-to'g'ri schyot yozib berilgan holda mehmonlar ketayotganida haq to'lamaydi, schyot nomerni bronlashtirgan kompaniyaga yuboriladi.
Oila rejasi	Family plan	Семейный план	12 yoshga to'lmagan bolalar nomerda otasonasi bilan joylashtirilgan holda qo'shimcha haq olinmaydi.
Kafolatli buyurtma	Guaranteed reservation	Гарантированное бронирование	mehmon yoki kompaniya mehmonxonaga tashrif buyurilmagan taqdirda ham nomerga haq to'lanishini kafolatlaydi (kafolatlangan bronlashtirish).
Mehmon folio	Guest folio	Гостевой фолио	mehmon uchun tayyorlangan mehmonxonachyoti.
Mehmonlar tarixi	Guest history	Гостевая книга	mehmonxonada ilgari ham to'xtagan mehmon haqida mufassal ma'lumot (mehmon tarixi).

Kech chiqib ketish	Late chekk out	Поздний чек	qabul qilish xizmati mehmon soat 12.00 dan keyin qo'shimcha haq to'lamasdan mehmonxonani tark etishini u bilan kelishib olgan.
Okkupanky	Okkupanky	Okkupanky	mehmonxonaning to'lish darajasi (foiz hisobida).
Tartibsiz	Out of order	Вышел из строя	nomer tartibga keltirilmagan.
Pakkage	Pakkage	Pakkage	muayyan narxda sotiladigan joylashtirish, ovqatlantirish va boshqa xizmatlar majmui (paket).
Oldindan ro'yxatga olish	Pre registration	Предварительная регистрация	mehmonni ro'yxatga olish kartasi ma'murda mehmon tashrif buyurgunga qadar tayyorlangan.
Xona o'zgarishi	Room change	Изменение номера	mijoz mehmonxonada yashash jarayonida nomerni o'zgartirgan.
Almashish	Share vith	Поделиться с	bir nomerda yashash, lekin turli schyotlar bo'yicha haq to'lash.
Yagona okkupanky	Single okkupanky	Одноместный оккупанки	istalgan toifadagi nomerda bir mehmon yashaydi.
Qolaversangiz	Stay over	Пребывание	mehmonxonada yashash muddatini uzaytirgan mehmon.
O'tkazish	Skip	Пропускать	mijoz mehmonxonani haq to'lamasdan tark etgan.
O'tgan guruh	Tour group	Туристическая группа	turistik agentlik mehmonxonada nomerlarni bronlashtirgan mehmonlar guruhi (turistik guruh).
Tvin	Tvin	ТВИН	ikkita alohida karavotli ikki o'rinli nomer.
Yangilash	Upgrade	Обновить	mehmon nisbatan qimmat nomerda yashaydi, lekin nisbatan arzon nomer narxida haq to'laydi.
Upsell	Upsell	Upsell	mehmonga u so'raganidan yuqoriroq toifadagi va qimmatroq nomer sotilgan.
Vakant xonasi	Vakant room	Номер Vakant	mehmon joylashishi uchun tayyorlangan bo'sh xona.
Voucher	Voucher	Ваучер	nomerga oldindan haq to'laganini tasdiqlovchi hujjat (oucher).
Yurish	Walk-in	Войти	erkin (ko'chadan kelib) joylashgan mehmon.
Ketmoq	Walk-out	Выходить	mijoz mehmonxonani haq to'lamasdan tark etgan.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Ўзбекистон Республикаси туризм салоҳиятини ривожлантириш учун кулай шароитлар яратиш бўйича қўшимча ташкилий чора-тадбирлар тўғрисида»ги 2018 йил 3 февралдаги ПФ-5326-сон Фармони
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида» ги №ПФ-4947 сонли Фармони. //Халқ сўзи. 2017 йил 8 феврал.
3. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожланишининг бешта устувор йўналишлари бўйича Ҳаракатлар стратегиясини келгусида амалга ошириш чора-тадбирлари тўғрисида» ги 2017 йил 15 августдаги №3-5024 сонли Қарори.
4. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Кириш туризмни ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида» ги 2018 йил 6 февралдаги ПК-3509-сонли Қарори.
5. Ш. М.Мирзиёев. Танқидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак . Ташкент : Ўзбекистон, 2017 й.,104 б.
6. Ахборот тизимлари ва технологиялари / С. С. Фуломов, Р. Х. Алимов, Х.С.Лутфуллаев ва бошқалар.Т.:”Шарқ”,2000.- 267-296 бетлар.
7. Collins G. R., Cobanoglu C., Bilgihan A. Hospitality Information Technology: Learning How to Use It.Kendall. Hunt Publishing Company.USA,2013.–405 p.
8. Фуломов С.С., Зайналов Н.Р., Бегалов Б.А., Дадабаева Р.А., Давронов А.Е. Дастурлаш технологиялари (Олий ўқув юртлари учун ўқув қўлланма) Тошкент. ТДИУ, 2006. –191 б.
9. Гуденко Д., Петроченко Д. Дастурлаштиришдан масалалар тўплами/Рус тилидан таржима. Қаршиев А.Б., Муродов Ў.М., Юсупов Р.А., Анарбаева Ф. Самарқанд. ТАТУ СФ,2010.-300 б.

10. Информатика ва ахборот технологиялари: Олий таълим муассасалари талабалари учун дарслик / С.С. Фуломов, Б.А. Бегалов; ЎзР Олий ва ўрта-маҳсус таълим вазирлиги, Тошкент давлат иқтисодий университетининг. –Т.: Фан, 2010.– 704 б.

11. Сафаева С.Р. Меҳмонхона хўжалигини ташкил этиш. Ўқув қўлланма. Т.: ТДИУ, 2011.-299 б.

12. Собирова Д.А. Мултимедиа тизимлари ва технологиялари. Ўқув қўлланма –Т.: ТДИУ, 2013 й. 138 бет.

13. Бадретдинова Ф.А. Иқтисодчининг автоматлаштирилган иш жойи. Ўқув қўлланма. – Т.: ТДИУ, -2004.-101 бет.

14. Ганиев С.К., Каримов М.М., Ташев К.А. Ахборот хавфсизлиги . Ахборот-коммуникатсион тизимлар хавфсизлиги . Ўқув қўлланма. Т.-Алоқачи, 2008. -382 бет.

15. Годин В.В., Корнеев И.К. Управление информационными ресурсами: 17-модульная программа для менеджеров «Управление развитием организации». Модуль 17.- М.: «ИНФРА-М», 1999.-432с.

16. Завгородный В.Н. Комплексная защита информации в компьютерных системах. Учебное пособие.- М. Логос. 2001- 264с.

17. И.С. Тухлиев, Р.Хайитбоев, Б.Ш. Сафаров, Г.Р.Турсунова. Туризм асослари. Дарслик.– Тошкент, 2014. – 388 б.

18. Иконников В.Ф. Информационные технологии в индустрии туризма: учеб.-метод. Пособие / В.Ф.Иконников, М.Н. Садовская. – Минск: РИПО, 2014. – 78 с.

19. Информационное обеспечение туризма: учебник / Н.С. Морозов, М.А. Морозов, А.Д. Чудновский, М.А. Жукова, Л.А. Родигин. – М.: Федеральное агентство по туризму, 2014. – 288 с.

20. Камилова Ф.К., Хамидов О.Х., Камилов З.К. Меҳмонхона ва ресторан хўжалиги маркетинги. Дарслик. ТДИУ, 2011. –143 б.

21. М.А.Морозов, Н.С.Морозова «Информационные технологии в социально-культурном сервисе и туризме. Оргтехника.» – 3-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 240 с.

22. Шодиев Т.Ш. ва бошқалар. Иқтисодий-математик усуллар ва моделлар. Ўқув қўлланма. – Тошкент 2010. – 195 б.

23. Макарова Н.В., Волков В.Б. Информатика: Учебник для вузов. – СПб.: Питер, 2011. – 576 с.

24. Р.Х.Алимов, Б.Ю.Ходиев, К.А.Алимов ва бошқ. /С.С. Фуломовнинг умумий тахрири остида. Миллий иқтисодда ахборот тизимлари ва технологиялари: Олий ўқув юртлири талабалари учун ўқув қўлланма. Т.: «Шарк», 2004. –320 б.

25. Родигин Л.А. Интернет-технологии в туризме: e-commerce. Учебник. М.: 2005. – 333 с.

26. Ўзбек тилининг изоҳли луғати: 80000 дан ортиқ сўз ва сўз бирикмаси. Ж. 1-5. / Тахрир хайъати: Г.Мирзаев (раҳбар) ва бошқ.; ЎзР ФА Тил ва адабиёт ин-ти. –Т.: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2006.

27. Е.Ю. Сафаров, И.М.Мусаев, Х.А. Абдурахимов. Геоахборот тизими ва технологиялари.Ўқув қўлланма. – Тошкент 2008. – 148 б.

28. Т.Х.Хакимов, О.М.Абдуллаев, А.А.Алмурадов. Ижтимоий-иқтисодий жараёнларни моделлаштириш ва прогнозлаш. Ўқув қўлланма. – Тошкент 2012. – 194 б.

29. Лотфуллин Р. Визуализация географических данных с помощью надстройки GeoFlow/ <http://exceltip.ru/>

30. Библиотека туристической и экономической литературы/ <http://tourlib.net/lib.htm/>

31. Мобильный банкинг CLICK / <http://click.uz/>

32. Информационные технологии в туризме[Elektron resurs]/ Manzil: <http://tourlib.net/lib.htm/> [Sana: 5.10.2015]

33. Халқаро туристик ташкилотнинг кутибхонаси / <http://www.e-unwto.org/>

34. Универсальная система расчетов /<http://webmoney.ru/>

35. www.webofscience.com - Xalqaro ilmiy maqolalar platformasi

36. www.scopus.com – Xalqaro ilmiy maqolalar platformalari
37. www.stat.uz – O‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi sayti.
38. www.cer.uz– Iqtisodiy tadqiqotlar markazi sayti.
39. Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар. Илмий-электрон журнал.
www.iqtisodiyot.uz
40. International Journal of Business Forecasting and Marketing Intelligence.
www.inderscience.com
41. Journal of International Marketing. www.ama.org

MUNDARIJA

	Kirish	3
1-BOB.	«TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI» FANINING MAZMUNI VA UNING VAZIFALARI	5
1.1.	O‘zbekiston milliy iqtisodiyotida turizm tarmog‘ining o‘rni	5
1.2.	Transportda xizmat ko‘rsatishning iqtisodiyotdagi o‘rni	9
1.3.	Turistlarga transportda xizmat ko‘rsatishning mazmuni	13
1.4.	Fanning maqsadi va vazifalari.	15
2- BOB.	TURIZM SOHASIDA TRANSPORTDA TASHISH TURLARI VA ULARNING TASNIFLANISHI	17
2.1.	Transport xizmatini amalga oshiruvchi tashkilotlar	17
2.2.	Turistik mahsulotlar tarkibida transportning ulushi	23
2.3.	Turistlarni transportda tashish xizmatlari va uning turlari	24
3-BOB.	TURISTLARGA HAVO TRANSPORTIDA XIZMAT KO‘RSATISH	32
3.1.	Havo transportida yo‘lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari	32
3.2.	Xalqaro aviatashuvlarni huquqiy jihatdan ta‘minlash	35
3.3.	Xalqaro avia tashuvlarda asosiy turistik hujjatlarning muhimligi ..	37
3.4.	Havo transportida yo‘lovchi yoki yuk tashish to‘g‘risidagi shartnoma	47
4- BOB.	TURISTLARGA TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA XIZMAT KO‘RSATISH	55
4.1.	O‘zbekistonda temir yo‘lda tashish	55
4.2.	Turizmda temir yo‘l transporti	68
5-BOB.	TURISTLARGA SUV TRANSPORTIDA XIZMAT KO‘RSATISH	73
5.1.	Dengiz transportida yo‘lovchi tashishni tartibga solishning huquqiy asoslari	73
5.2.	Dengiz kruiz kemalarida xizmat ko‘rsatish	76
5.3.	Daryo kruiz kemalarida turistlarga xizmat ko‘rsatish	83
5.4.	Yaxting hamda suvda dam olishning boshqa turlari	86
6-BOB.	TURISTLARGA AVTOTRANSPORT VOSITALARIDA XIZMATLAR KO‘RSATISH	89
6.1.	Harakatlanadigan tarkib tasnifi	89
6.2.	Komfortabel avtobuslar va ularda yo‘lovchi tashish xavfsizligi	99
6.3.	Chet elda avtomobillarni ijaraga berishning tashkil etilishi	103
6.4.	Chet ellarda avtomobillarni ijaraga berishda hisob kitoblarni amalga oshirish yo‘llari	106
7-BOB.	TURISTLARGA MAXSUS TRANSPORT VOSITALARIDA XIZMAT KO‘RSATISH	111
7.1.	Turistlarni itlarda tashish	111
7.2.	Tuyoqli hayvonlarda yo‘lovchi tashishning ekzotik turlari	112

7.3.	Fil – turistlar uchun eng tomoshabop hayvon	119
7.4.	MDH va jahonning hayvonot bog'lari	121
8-BOB.	TRANSPORT XIZMATLARINI AMALGA OSHIRISHDA XAVFSIZLIKNI TAMINLASH	131
8.1.	Turistlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini ta'minlash	131
8.2.	Turizmدا sug'urta	133
8.3.	Turizmدا xavfsizlikning boshqa masalalari	136
8.4.	Tariflar va unda ro'yxatdan o'tish tartibi	137
9-BOB.	«BUYUK IPAK YO'LI»NING SHAKLLANISHI, RIVOJLANISHI, TARMOQLARI VA AHAMIYATI	143
9.1.	Buyuk ipak yo'lining paydo bulishi va rivojlanishi	143
9.2.	Buyuk ipak yo'lining tarmoqlari	144
9.3.	Buyuk Ipak Yo'lidagi transport vositalarining ahamiyati	146
9.4.	Savdo sohasi transport vositalarining turlari	148
	XULOSA	150
	GLOSSARIY	151
	FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI	156

A.N. Norchaev, D.S. Umirova

TURIZMDA TRANSPORT XIZMATLARI

O'quv qo'llanma

“IQTISODIYOT” – 2020

Muharrir:
D.M. Mirhidoyatova

Musahhih:
A.O. Matxo'jayev

Litsenziya raqami: №10-4286 14.02.2019. Bosishga 29.02.2020 da ruxsat etildi.
Bichimi 60x84¹/₁₆. Ofset qog'oz. Tayms garnituras. Shartli bosma tabog'i:9,9.
Adadi 20 nusxa. Bahosi kelishilgan narxda.

«ZARAFSHON FOTO» XK matbaa bo'limida chop etildi, 100066.
Toshkent sh. Islom Karimov ko'chasi, 49-uy.