



Варто також відзначити, що узбецька національна валюта (сум) дуже дешева, тому, обмінявши триста доларів, стаєш мільйонером. Це, звісно, весело, але щоб носити ці гроші зі собою, потрібен мішок (!), і це сумно. Щоправда, носити їх доводиться недовго – гроші розходяться дуже швидко. Вхідні квитки абсолютно в усі музеї та інші туристичні місця для іноземців щонайменше у десять разів дорожчі. На ринках та у торгових комплексах також називають ціни у рази вищі, тож там потрібен неабиякий талант, щоб успішно торгуватися.

портом та авіап перевезеннями, що у грошовому еквіваленті практично однаково, але зазвичай набагато зручніше. У кожному місті є спеціальні місця, звідки й починаються маршрути прямування. Потрапивши у ситуацію, коли на тебе просто налітає "рій" зі сотні водіїв і у прямому значенні глушить своїми пропозиціями, означає одне – назад дороги нема.

пити, потрібно, звісно, пройти контроль. Окрім цього, якщо у пасажирів з собою фотокамера, ноутбук чи планшет, потрібно чекати, поки перевірять ці технічні засоби на наявність забороненої інформації. Саме тут уперше в моєму житті мене затримала міліція. За те, що я... українка. І поки підходив якийсь начальник, а потім начальник того начальника для з'ясування мети

вершити у 2016 році, орієнтовна вартість будівництва становить два мільярди доларів. Ця залізнична гілка покликана розвантажити єдиний у цьому напрямку автомобільний шлях.

Попри найрізноманітніші враження від узбецьких поїздів, у мене залишилися найприємніші спогади про контакти з тамтешніми залізничниками. Причина не

завжди чула майже однотипну відповідь: "Краще всюди потрохи, ніж багато в одному місці".

Мовного бар'єру не відчуваєшся – більшість населення в усіх куточках країни знає російську мову, хоча молодші покоління володіють російською вже не так добре, як їхні батьки. Не було проблем і з харчуванням, незважаючи на те, що потрапила я до Узбекистану в Рамадан (місяць посту для мусульман). Як відомо, узбецька кухня дуже смачна та різноманітна. Я мала вдосталь часу, аби скуштувати все, тож тепер упевнено можу сказати, що вона гідна

Ўсааеєñòàí – еџà;íà äđàáí³õ íàì 'yòíê, äîñòèííèò ëрääé³ ñóâîđî; äèñòèíè³íè



Інколи взагалі здається, що все населення країни свідомо працює на поповнення державного бюджету. Приміром, кожнісінького разу на запитання, як пройти чи проїхати, відповідь одна – таксі. Навіть якщо їхати одну-дві зупинки, а йти кілька кроків. Це при тому, що у всіх містах злагоджено функціонує громадський транспорт і, до речі, на добротному рівні. Узбеки чомусь не припускають або свідомо не бажують, щоб іноземці побачили їхнє життя з різних ракурсів.

Такі в Узбекистані – це окрема індустрія, якою займаються практично всі, хто має власний автомобіль. Щоб "викликати" його, потрібно просто стати на узбіччі дороги і піднести догори руку. "Такса" для своїх одна, для іноземців, звичайно, більша, але у будь-якому випадку можна сказати, що проїзд у таксі недорогий. Оскільки автобусних рейсів між містами практично нема, то таксі успішно конкурувати зі залізничним транс-

А зумовлене таке "таксо нашість" тим, що більшість водіїв намагаються таким чином компенсувати значні витрати за придбані автомобілі, які в Узбекистані досить дорогі і абсолютно всі вітчизняного виробництва (UZ-Daewoo та Chevrolet). Щоби увезти в державу іноземний транспортний засіб, потрібно на 130% переплатити його вартість. Придбати національний автомобіль теж не так просто: спочатку оплачується 80% його вартості, а потім ще рік треба чекати на виготовлення авто. Офіційно узбецькі чоловіки пишаються тим, що вкладають гроші в національну економіку, хоча у більш відвертих розмовах зізнаються у своїх симпатіях до іномарок.

Щодо громадського транспорту, особливо варто відзначити метро. Воно є лише у столиці Узбекистану – Ташкенті. Рекламують його як дуже красиве, хоча особливої краси я там не побачила. Не збгнула я і його практичної функції. Із цілком об'єктивних причин пасажири ним не користуються. Щоб туди потра-

мого візиту в Узбекистан, минуло зо три години часу. Що, звичайно, не вартувало двох зупинок.

Узбецька залізниця – це державна акціонерна компанія зі штатом майже 55 тис. працівників, створена у 1994 році на базі колишньої Середньоазійської залізниці. У 2002 році започатковане ВАТ "Узжельдорпасс", що здійснює пасажирські перевезення між основними туристичними містами країни. Окрім звичайних поїздів, є й комфортабельні швидкісні експреси: "Афросіаб", розроблений іспанською компанією "Talgo", із 2011 року курсує між містами Ташкент та Самарканд зі швидкістю 210 кілометрів за годину, "Шарк", так званий "Східний експрес", проїжджає через Ташкент, Самарканд та Бухару зі швидкістю 160 кілометрів за годину, та "Насаф", що курсує зі швидкістю 140 кілометрів за годину за маршрутом Ташкент–Карші–Ташкент.

Загалом більшість рейсів між найбільшими містами спеціально призначені для туристів і максимально адаптовані до їхніх запитів, що неабияк сприяє популяризації туристичних турів залізницею. Мені довелося скористатися денним експресом "Шарк" та нічним поїздом Ташкент–Бухара. Не скажу, що була розчарована, але, приміром, у другому поїзді я пізнала "ташкент" у сенсі температури.

Наразі столиця Узбекистану пов'язана залізницею практично з усіма містами півдня та заходу, однак нема прямого залізничного сполучення з трьома областями Ферганської долини, яка знаходиться в гірській місцевості. Лише зараз ведеться грандіозне будівництво залізничної лінії у цей регіон в обхід Таджикистану, максимальна висота якого сягає майже дві з половиною тисячі метрів над рівнем моря. Проект планують за-



тільки у привітних провідниках і навіть не у подарунку, який мені презентували на День залізничника. Я неабияк вдячна начальнику Ташкентського вокзалу та керівництву пасажирської служби ВАТ "Узжельдорпасс", які, обходячи офіційні приписи, як виняток оформили мені нові проїзні документи з транзитом через Астану, хоча це й не було передбачено у мій транспортній вимозі.

Попри те, що рівень життя в Узбекистані досить низький (мінімальна заробітна плата становить лише 50 доларів), а життя в багатьох селах нагадує первіснообщинний лад, загалом країна прогресує. Повсюдно тривають грандіозні будівництва доріг, мостів, котеджових містечок тощо. Дивним видається те, що, незважаючи на низький культурний рівень населення, всюди досить чисто. При цьому я часто ставала свідком, як люди викидали з поїзда, автомобіля чи просто обабіч себе різноманітні відходи. А на зауваження кшталту "як можна так засмічувати свою ж країну?"

вважатися однією з найбагатших у світі. У виборі одягу туристи також у принципі можуть бути вільні, та все ж варто пам'ятати про рамки пристойності. Щоправда, узбекам у цьому питанні значно складніше. Попри те, що країна ісламська, жінкам заборонено носити навіть хіджаб (мусульманська хустка, яка покриває голову, але обличчя залишає відкритим), а чоловікам – відпускати бороду. Режим Іслама Карімова активно бореться з проникненням на територію Узбекистану радикальних ісламських течій та з їх поширенням.

Узбеки позиціонують себе дуже гостинною нацією, тож за кожної нагоди прагнуть довести це на практиці. Особливо – якщо гість іноземець. Часто ця гостинність буває навіть нав'язливою, іноді й дратує. Я просто фізично не могла прийняти всі ці "акти доброї волі". Та, думаю, що це й на краще.

Оксана ЛОЙК
Фото автора
Продовження –
у наступних номерах газети