

6/2024,
noyabr-
dekabr
(№ 00074)



“O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI” AJ: TAHLIL VA MUNOSABAT

Payazov Murod Maksudovich

Farg‘ona politexnika instituti “Menejment”

kafedrasi (DSc) doktoranti, iqtisod fanlari nomzodi, dotsent

Email: fayz19700308@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.55439/EIT/vol12_iss6/611

Annotatsiya

Ushbu maqolada “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ da tahlil qilingan yillar davomida yo‘lovchi tashish xizmatlaridan qator yillar davomida faqat zarar ko‘rib ishlayotganligi, ushbu masalada birorta o‘rinli qaror qabul qilinmaganligi, temir yo‘l orqali yo‘lovchi tashish mexanizmini aholi ehtiyojlariga muvofiqlashtirish borasida etarli ishlarni hali hanuzgacha amalga oshirilmaganligini guvohi bo‘ldik. Shundan kelib chiqib “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ xolding kompaniyasining yangi rivojlanish bosqichiga o‘tganligini hisobga olib, yo‘lovchi tashish xizmatlarini ham yangi rivojlanish bosqichiga olib chiqish vaqti kelganligini, yo‘lovchi tashish xizmatlarini zamonga, haqiqiy xizmat ko‘rsatadigan aholining ehtiyojlariga moslashi kerakligi zaruriy shartlardan biri ekanligini tavsifladik. Shu o‘rinda kompaniya o‘zining moliyaviy ehtiyojlaridan kelib chiqib: “Iste‘molchi ko‘rsatilayotgan xizmatga emas, xizmatlar ispe‘molchi ehtiyojiga moslashishi kerak”- degan iborani ilgari surgan holda moliyaviy mablag‘larni maqsadli ishlatishida ahamiyatga olinishi zarurligini asosladik.

Kalit so‘zlar. Investitsiya, ma‘naviy va jismoniy, asosiy vositalar, yo‘lovchi tashish, investitsion jozibadorlik, raqobatbordoshlik

АО «УЗБЕКИСТАН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ»: АНАЛИЗ И ОБСУЖДЕНИЕ

Паязов Мурод Максудович

*Ферганские политехнический институт докторант (ДСс) кафедры «Менеджмент»
кандидат экономических наук, доцент*

Аннотация

В данной статье проанализированы службы пассажирских перевозок АО «Узбекистан темир юллари». Несмотря на многолетний опыт работы, компания несколько лет работают только в убыток, по этому вопросу не проведена достаточная работа. Не разработано механизмы развития на основе спроса потребителей. Исходя из этого, принимая во внимание, что холдинговая компания АО «Узбекистан темир юллари» вышла на новый этап развития, мы описали, что настало время вывести услуги пассажирских перевозок на новый этап развития, и что это является одним из необходимых условий, что услуги пассажирских перевозок должны быть адаптированы к времени, к потребностям населения, оказывающего реальные услуги. На этом этапе, исходя из финансовых возможностей компании, мы обосновали необходимость ориентации на целевое использование финансовых ресурсов, выдвинув фразу: «Услуги должны быть адаптированы к потребностям потребителя, а не наоборот адаптация потребителя к предоставляемой услуге».

Ключевые слова: Инвестиции, моральные и физические, основные фонды, пассажирский транспорт, инвестиционная привлекательность, конкурентоспособность.

JSC “UZBEKISTAN TEMIR YOLLARI”: ANALYSIS AND DISCUSSION

Payazov Murod Maksudovich

Fergana Polytechnic Institute Doctoral Student (DSc) Department of Management, Associate professor, PhD

Abstract

This article analyzes the passenger transportation services of JSC “Uzbekistan temir yollari”. Despite many years of experience, the company has been operating at a loss for several years; insufficient work has not been done on this issue. Development mechanisms based on consumer demand have not been developed. Based on this, taking into account that the holding company JSC “Uzbekistan temir yollari” has entered a new stage of development, we described that the time has come to bring passenger transportation services to a new stage of development, and that this is one of the necessary conditions that passenger transportation services should be adapted to the time, to the needs of the population providing real services. At this stage, based on the financial capabilities of the company, we substantiated the need to focus on the targeted use of financial resources, putting forward the phrase: "Services should be adapted to the needs of the consumer, and not vice versa, the adaptation of the consumer to the service provided."

Key words: Investment, spiritual and physical, social, passenger transportation, investment attractiveness, legal capacity.

Kirish

Prezident Shavkat Mirziyov 2024 yilning 6 avgust kuni temir yo‘l sohasida olib borilayotgan ishlar va kelgusida rejalarga oid taqdimot bilan tanishib, 2023 yil 10 oktyabrda qabul qilingan “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyatini transformatsiya qilishga oid Prezident qarori qabul qilinganligini, ushbu jarayonga ko‘maklashishi maqsadida xalqaro konsalting kompaniyasi jalb etilgan bo‘lsada keyingi vaqtlarda yo‘lovchi vagonlarning ahvoli sovet tizimidagi muammolar bo‘yicha ko‘p e‘tirozlar bo‘layotganligini, 143 ta vagon ta‘mirlab, 59 ta lokomotiv xizmat muddati o‘tganligi ta‘kidlandi[1]. Shu bilan birga aholi hamda temir yo‘l xizmatlari yuzasidan ekspertlarining fikriga murojaat qilinganida, temir yo‘l transportida yo‘lovchilarni tashish aholini ehtiyojlariga mos kelmasligi, aksincha aholi temir yo‘llardagi sharoitdan kelib chiqib ular tomonidan taklif qilinayotgan xizmatga moslashishga majburliklarini bildirdilar.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili

Transport tarkibiy qismi ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiy etish darajasi turlicha bo‘lgan hududlarni o‘zaro bog‘lab turish bilan birga, ko‘plab shaharlar, iqtisodiy markazlar va areallarning noqulay va geografik jihatdan uzoqda joylashganligi bilan bog‘liq ba‘zi kamchiliklarni oldini olib, yangi resurslar va hududlar o‘zlashtirilishini rag‘batlantiradi, davlat iqtisodiy makonida yangi o‘sish qutblarini shakllantirib, eskilarini qayta tiklaydi[2]. Agar shaharda korxonalar, savdo markazlari, turli xizmat ko‘rsatish joylarining hududdagi joylashuv zichligi past darajada bo‘lsa, unda shaxsiy transportni ahamiyati oshadi. Aksincha, agar mazkur zichlik yuqori darajada bo‘lsa, unda jamoatchilik yo‘lovchi transportini qo‘llash yuqori iqtisodiy samaradorlikni ta‘minlaydi [3]. Tashish tezligi va sifatning oshishi, transport xizmati bahosining arzonlashuvi transport-iqtisodiyot aloqalari rivojlanishini

rag‘batlantiradi, aholi harakatchanligi va turmush sharoitining yaxshilanishiga olib keladi [4]. Yo‘lovchi tashishni jadal rivojlantirish, iqtisodiy samaradorlikni oshirish va yo‘lovchilar uchun qulayliklarni yaratishda o‘z o‘rnini topadi [5]. Bozor iqtisodiyotida iste‘molchilar tomonidan qo‘yilayotgan talablarni to‘liq qondirish tijorat faoliyatini samarali bo‘lishini kafolatlaydi. Bundan tashqari, kuchli raqobatga asoslangan transport xizmatlari bozorida kompaniya o‘z o‘rnini mustaxkamlash imkoniyatini yaratadi. Bu vazifani amalga oshirishda, kompaniya tomonidan eng avvalo yo‘lovchilar temir yo‘l transportidan qanday va qay darajada xizmatlarni kutayotganligini aniqlash lozim [6]. Yo‘lovchi tashish xizmatlari bozorini o‘rganish ma‘lum bir guruh yo‘lovchilarning xizmatlarga bo‘lgan munosabatiga qarab, ya‘ni yo‘lovchilar afzal ko‘rgan xususiyatlarini inobatga olgan holda amalga oshirish, potensial yo‘lovchilar uchun xizmatlarni tahlil qilish (foydaliligi, jozibadorligi) va raqobatchilarning shu xizmatlari bilan taqqoslash asosida yangi xizmat turlarini ishlab chiqish hamda amalga oshirishda muhim ahamiyat kasb etadi [7]. Temir yo‘l transporti orqali yo‘lovchi tashishda logistika tamoillarini qo‘llash uchun yo‘lovchilarni eng kam sarf harajatlar va sifatli xizmat ko‘rsatish bilan tashish asosida transport infratuzilmasini rivojlantirish, tashish jarayonlarini amalga oshirishda muqobil rejalar tuzgan holda kam vaqt sarflash, transport turlaridan to‘g‘ri foydalanish hamda barcha jarayonlarni boshidan oxirigacha nazoratga olish muhimdir[8].

Tadqiqot metodologiyasi

Temir yo‘l xizmatlarini transport xizmatlarini yo‘lovchi tashish xizmatlarini rivojlanishi hamda rivojlantirishni yo‘nalishidagi ilmiy izlanishlarning ilmiy-tadqiqot natijalari mazkur tadqiqotning nazariy-uslubiy bazasi sifatida xizmat qildi. Maqolani tayyorlashda abstrakt va analitik mushohada, menejment tadqiqot usullari, qiyosiy va omilli tahlil, indikativ, tanlanma kuzatuv, taqqoslash va boshqa usullardan foydalanildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi

Temir yo‘l xizmatlari O‘zbekiston hududi uchun samaradorligi yuqori tarmoqlardan biri bo‘lishi lozim. Chunki, transport tarmoqlari ichida dunyoda dengiz transportidan so‘ng temir yo‘l transporti yuk tashish hajmiga ko‘ra hamda yuklarni tashish ta‘rif stavkalariga ko‘ra eng orzon transport hisoblanadi. Lekin ming afsuski, bugungi kunda ushbu transport turi jahondagi raqobatbardosh transport xizmatlari tizimida munosib o‘rnini topganicha yo‘q. Birinchi xolatda yo‘lovchi tashish temir yo‘l transporti narxlarini tayyoragoh, avtobus, yo‘nalishdagi xususiy taksi narxlariga solishtirildi (1. jadavlga qarang).

1-jadval

Temir yo‘l transporti orqali yo‘lovchi tashish xizmatlarini boshqa transport turlari orqali yo‘lovchi tashish xizmatlariga 2024 yil ma‘lumotlari asosida solishtirildi.

No	Yo‘nalis h-lar	Mas ofasi (km)	Vagon turi	Temir yo‘l transporti tariflari	Avia tariflar	Avtobus o‘rtacha ta‘riflari	Xususiy taksi tariflari	Xususiy taksi bilan farqlar +/-
Temir yo‘l yo‘lovchi poyezdlar								
1	Toshkent -Qarshi	500	BIZNYES	440130	338802	78000	100000	-201500
			EKONOM	201500				
2	Toshkent -Buxoro	586	VIP	530000	427123	89000	200000	
			BIZNYES	385000				
			EKONOM	280000				

No	Yoʻnalis h-lar	Mas ofasi (km)	Vagon turi	Temir yoʻl transporti tariflari	Avia tariflar	Avtobus oʻrtacha taʼriflari	Xususiy taksi tariflari	Xususiy taksi bilan farqlar +/-
3	Toshkent - Samarqand	343	VIP (1V)	451268		51000	150000	
			BIZNYES (1S)	262050	381920			-23000
			EKONOM (2V)	173081				
4	Toshkent - Andijon	423	VIP	284185		-	120000	
			BIZNYES	266191				
			EKONOM	208069	756602			-88000
Oddiy yoʻlovchi poyezdlar								
5	Toshkent - Nukus	1275	SV	829850		200000	300000	
			KUPYE	461264				
			PLASKART	314173	1566871	-14000		
6	Toshkent - Samarqand	337	SV	458979		51000	150000	
			KUPYE	251767				
			PLASKART	187076	206355	-37000		
7	Toshkent - Xiva	1003	SV	2297040		153000	300000	
			KUPYE	374438				
			PLASKART	328523	1157847	-28000		
8	Toshkent - Termiz	819	SV	684043		117000	200000	
			KUPYE	350000				
			PLASKART	257337	411965	-57000		
9	Toshkent - Buxoro	586	SV	524926		89000	200000	
			KUPYE	278186				
			PLASKART	230775	427123	-30775		
Yuqori tezlikdagi elektropoyezdlar								
1	Toshkent - Samarqand	343	VIP	396000		51000	150000	
			BIZNYES	276000	534441			
			EKONOM	204000	178147	-54000		
2	Toshkent - Qarshi	500	VIP	534000		78000	150000	
			BIZNYES	390000	583517			
			EKONOM	282000		-132000		
3	Toshkent - Buxoro	586	VIP	890000		89000	200000	
			BIZNYES	600000	427123			
			EKONOM	403000		-203000		

Ushbu jadval maʼlumotlaridan maʼlumki, temir yoʻl transporti narxlari avtobus va xususiy taksi taʼriflaridan yuqori boʻlishi bilan birga doimiy zarar bilan ishlayotgan transport turlariga kiradi. Buning asosiy sabablaridan biri, ekspertlarning xulosalariga koʻra temir yoʻl transportida yoʻlovchi uchun qulay imkoniyatlarning nisbatan pastligidir. Birinchi navbatda yoʻlovchi tashish vaqti mijoz talablariga javob bermaydi. Oddiy bir eksprement sifatida Toshkent-Andijon yoʻnaliidagi xususiy taksilar xarakatlanishi oʻrganildi. Yoʻnalishda toʻrt yuzdan ortiq xususiy taksilar xarakatlanadi. Xarakatlanishdagi oraliq vaqt deyarli 5-10 minutni

tashkil etadi. Istalgan vaqda mijozni uyigacha kuzatib qo‘yadi. Bunday qulaylik temir yo‘l xizmatlarida hali yo‘lga qo‘yilmagan.

Buning asosiy sabablari temir yo‘lda yo‘lovchi tashish xizmatlarini rivojlantirish masalasida etarlicha investitsiyaning jalb etilmaganligi aniqlahdi (2-jadvalga qarang).

2-jadval

2018-2023 yillarda transport xizmatlariga kiritilgan investitsiya mlrd.so‘mda.

2		2018 y	2019 y	2020 y	2021 y	2022 y	2023 y
49,1	Temir yo‘l orqali yo‘lovchi tashish, shaharlararo	367,6	1118,7	5,4	5,5	-	2,1
49,31	Shahar va shahar atrofiga qatnaydigan quruqlikdagi yo‘lovchi transporti	x	x	x	x	x	x
49,32	Taksi faoliyati	x	x	x	x	x	x
49,2	Temir yo‘l yuk transporti	30,6	2723,9	158,7	17,0	7,9	106,7
49.42	Avtomobil transportida yuk tashish	x	x	x	x	x	x

Shunisi qiziqki, investitsiyani kiritishdan asosiy maqsad, sohani moliyaviy barqarorligini ta‘minlash, faoliyatini rivojlanishiga moliyaviy ko‘mak berishdir. Temir yo‘llarga yillar davomida kiritilgan investitsiya sohaga daromad keltirmagan (3-jadvalga qarang).

3-jadval

2018-2023 yillarda «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ temir yo‘l orqali yuk va yo‘lovchi tashish moliyaviy natijasi foyda yoki zarar. (trln. so‘mda)

	2018 y	2019 y	2020 y	2021 y	2022 y	2023 y
Temir yo‘l yuk transporti	907,9	-420	-4,7	242	-1156	-1172
Temir yo‘l orqali yo‘lovchi tashish	x	x	x	x	-0,7	4,5

Albatta zarar bilan ishlashiga bir qancha sabablar bor. «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ dagi asosiy vositalar ma‘naviy ham jismoniy eskirgan. Moddiy texnika bazasi harajat talab texnikaga aylanib qolgan. Jamiyatda jami 428 ta lokomotiv bo‘lsa, shundan 78 tasi kapital ta‘mirga muhtoj. Shu bilan bir qatorda lokomotivlarning 347 tasi ma‘naviy va jismoniy jihatdan eskirgan, foydalanilayotganiga 30 yildan oshgan. Temir yo‘llardagi ushbu holat juda ham achinarli hisoblanadi. Vaholanki, 72,9 foiz lokomotivlar ma‘naviy va jismoniy jihatdan eskirgan va 13,9 foiz lakomotivlardan umuman foydalanib bo‘lmaydi. Yo‘lovchi tashish vagonlarining 70 foizi ma‘naviy va jismoniy jihatdan eskirib bo‘lgan (4-jadvalga qarang).

4-jadval

Yo‘lovchi vagonlarning 2024 yil 1yanvar xolatiga xizmat muddati tarkibi

Xizmat muddati	Soni, dona	Ulushi %
29 yildan ortiq	469	62,8
21 dan 28 yilgacha	31	4,1
11 dan 20 yilgacha	40	5,4
10 yilgacha	207	27,7
Jami:	747	100

2024 yilning 1 yanvar holatiga 747 ta yo‘lovchi vagonlari mavjud bo‘lib 60 foizdan yuqorisi 29 yildan ortiq ishlatilib ma‘naviy, jismoniy jihatdan eskirgan va ta‘mirlash uchun yuqori harajatlarni talab etmoqda. Shu bilan birga elektrovozlar, teplovozlar va manevr lakomotivlari ham ma‘naviy hamda jismoniy jihatdan eskirgan (5-jadvaga qarang).

5-jadval

«O‘zbekiston temir yo‘llari» Ajning 2024 yil 1yanvar xolatiga lokomotiv investor parking yosh tarkibi.

Tur	10 yilgacha	10 yildan 30 yilgacha	20 yildan 30 yilgacha	30 yildan oshgan	Jami
Elektrovozlar	79	12	31	35	154
Teplovozlar	-	10	-	113	123
Monyovr lokomotivlar	-	-	-	199	199
Jami lokomotivlar	76	22	31	347	476

Temir yo‘l transport sohasi samaradorligining pastligi hozirgi vaqtda O‘zbekistonda infratuzilma va harakat tarkibining yomonlashgani, avtotransport parki va avtotransport vositalarining etishmasligi bilan bog‘liq. Harakatlanuvchi tarkibning yuqori eskirishi tufayli poezdlarning harakat tezligi 40-50 foizga kamayib, poezdni ishlatish va texnik xizmat ko‘rsatish harajatlari sezilarli darajada oshdi.

Jahon tajribasiga yo‘lovchi tashish tizimni rivojlanishi borasida olib borilayotgan ishlarga nazar tashlasak.



Xitoyning markazida tezyurar temir yo‘li yotqizilishi boshlandi. U orqali proezd samolyot tezligi – 1000 km/soat tezlik bilan harakatlanishi mumkin. Xitoy tezyurar temir yo‘l aloqasi sohasida dunyo etakchisi hisoblanadi. Mamlakat poezdlar tezligi 350 km/soatni tashkil qiluvchi temir yo‘l tarmog‘i bilan qamrab olingan. Bunday poezdlarning yo‘lovchilar bilan o‘rtacha yuklanishi 82 foizga etdi (1-rasm).

1-rasm Yaponiya tezyurar poezdi

Hozirda temir yo‘lda yo‘lovchi tashish tezligi Yaponiyaga tegishli bo‘lib, bu erda shunday poezd tajribaviy uchastkada 603 km/soat tezlikda harakatlantirilgan.

Haqiqiy xolatga boho beradigan bo‘lsak, O‘zbekistonda transport xizmatidan foydalanuvchi temir yo‘l transporti tomonidan texnika va texnologiyasi og‘ir sharoitda bo‘lishiga qaramasdan yo‘lovchi uchun tegishli xizmatlarni ko‘rsatib kelmoqda. Bundan

xulosa qilish mumkinki iste'molchi taklif qilinayotgan xizmatlardan foydalanishga moslashyapti.

Xulosa

Shu erda savol paydo bo'ladi nima qilmoq va qanday amalga oshirmoq hamda qanday natijaga erishish mumkin?

“O'zbekiston temir yo'llari” AJda qator muammolar to'lanib qolgan. Ushbu muammolar tizimni investitsion jozibadorligini oshirish uchun loyihalar hamda investitsiyalarni qoplash manbaalarini maqsadli yo'naltirish bilan erishiladi.

Birinchiidan, temir yo'l transporti to'liq asosiy va aylanma mablag'lari inventarizatsidan qaytatdan to'liq o'tkazishda sohaning etuk mutahassilari tomonidan amalga oshirish zarur. Inventarizatsiya davomida har bir xo'jalik ob'ekting ustida turib moderinizatsiya qilish yoki hisobdan chiqarish masalasini qat'iy qo'yish kerak.

Ikkinchiidan zamoaning eng etuk temir yo'l transporti rivojlangan davlatlaridan yuqori komfortga ega bo'lgan yo'lovchi tashish vagonlarini sotib olish kerak.

Uchinchiidan, O'zbekistonda zamonaviy vagonlarni ishlab chiqaradigan zavodni to'liq ilm-fanning, texnologiyaning so'nggi yutuqlaridan samarali foydalangan holda ishlab chiqarish quvvatini oshirish kerak.

To'rtinchiidan, yo'lovchi tashish grafiklari hamda yo'lovchi tashish vagonlarini tezligi 500 km.soatga kelgusida esa Xitoy tajribasidan kelib chiqib 1000 km.soatga chiqarish chora-tadbirlarini ishlab chiqish lozim.

Beshinchiidan, temir yo'llarda yo'lovchi xizmatlari jozibadorligini, qulayligini ta'minlash maqsadida yo'lovchi tashish xablarini yaratish kerak.

Oltinchiidan, rivojlangan davlatlarda temir yo'l transportini rivojlantirish sohasida minglarb olimlar, ilmiy-tadqiqot institutlari faoliyat yuritmoqda Q'zbekiston bu borada rivojlangan davlatlarning tajribalaridan foydalanish maqsadga muvofiq.

Temir yo'l xizmatlarining ichki qamrovini yanada kengaytirish, temir yo'l transporti va hududlarida xizmatlarni tashkil etishning zamonaviy usullarini, rivojlangan davlatlar Xitoy va Yaponiya tajribasini kiritish zarur.

«O'zbekiston temir yo'llari» aksiyadorlik jamiyati xolding kompaniyasi taraqqiyotning yangi yo'nalishi, jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuvini ta'minlanishida muhim lokomativga ega bo'lmoqchi ekan mazkur sohani rivojlantirishni yanada takomillashtirishi, «yo'l xarita»ga yolovchi tashish xizmatlarini yangi bosqichga olib chiqish uchun bor imkoniyatlarini ishga solishi lozim.

Temir yol orqali yo'lovchi tashishning yuqori natijalariga erishish mamlakatda ichki turizm, savdo, madaniy, ijtimoiy aloqalarni rivojlanishida ahamiyatlidir.

Adabiyotlar/Literatura/ References:

1. Temir yo'l sohasidagm natijalar va rejalar ko'rib chiqildi. [Elektron manbaa] :¹ <https://president.uz/uz/lists/view/7442> (qaraldi 13.11.2024).

2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "2017 - 2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha harakatlar strategiyasi" ning 07.02.2017 yildagi UP-4947-sonli qarori.

3. B.Abdullayev, Yo‘lovchilarni tashishning zamonaviy texnologiyalari. Toshkent-2021, 208 b. 2

4. <http://mintrans.uz>

5. Yu.Ozatbekov. Temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish faoliyatini rivojlantirish yo‘nalishlari. Iqtisodiy taraqqiyot va tahlil, 2(10), 406–415. <https://doi.org/10.60078/2992-877X-2024-vol2-iss10-pp406-415>

6. M.Akbarov va boshqalar. Temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish xizmatlarini takomillashtirishda marketing tadqiqotlarining o‘rni. J.: Iqtisodiyot va ta‘lim / 2020. 152-154 b.

7. M.Jalolova. O‘zbekistonda temir yo‘l transportining iqtisodiy samaradorligini baholash. J.: “Iqtisodiy va innovatsion texnologiyalar” ilmiy, elektron jurnali. №5, sentyabr-oktyabr,2021. 178-186 b.

8. D.Butunov va boshqalar. Temir yo‘l transportida yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish jarayonlarini takomillashtirish. J.: Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume 2/ISSUE 6. Pp. 259-263.