

TEMIR YO‘L TRANSPORTINING MOLIVAVIY BOSHQARUV TIZIMINI TAKOMILLASHTIRISH

Razzoqova Jumagul Rasulbek qizi

Toshkent davlat transport universiteti 4-bosqich talabasi

Qaxorov Muhriddin Xusunovich

Toshkent davlat transport universiteti 4-bosqich talabasi

Ilmiy rahbar:

Kushakova Mamura Narimanovna

Toshkent davlat transport universiteti Buxgalteriya hisobi kafedrası katta
o‘qituvchisi

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada mamlakat iqtisodiyotida temir yo‘l tarmog‘ining roli baholangan, hamda hududiy transport tizimlarini moliyaviy boshqarish va muammolari o‘rganilgan. Shuningdek, transport-logistika tizimini boshqarishning zamonaviy usullari, transport turlari bo‘yicha yuk tashish va yuk aylanmasi bo‘yicha statistik tahlillar qilingan va taqqoslangan. Qolaversa temir yo‘l transportida logistik xizmatlar faoliyatini rivojlantirish yo‘llari yoritilgan.

Kalit so‘zlar: moliyaviy menejment, iqtisodiy o‘rinish, moliyaviy resurs, temir yo‘l transporti, transport-logistika infratuzilmasi, transport turlari, temir yo‘lda yuk tashuvchilar, yuk aylanmasi, tranzit yo‘laklar, temir yo‘l magistrali, boshqaruv samaradorligi.

IMPROVEMENT OF FINANCIAL MANAGEMENT SYSTEM OF RAILWAY TRANSPORT

Razzokova Jumagul Rasulbek qizi

Tashkent State Transport University 4th year student

Qakhorov Muhriddin Khusunovich

Tashkent State Transport University 4th year student

Supervisor:

Kushakova Mamura Narimanovna

Tashkent State Transport University

Senior Lecturer of the Department of Accounting

ABSTRACT

This article assesses the role of the railway network in the country's economy, as well as the financial management and problems of regional transport systems. Also,

statistical analyzes of modern methods of transport and logistics management, freight and turnover by type of transport were made and compared. In addition, ways to develop the activities of logistics services in railway transport have been melted down.

Keywords: *financial management, economic growth, financial resource, railway transport, transport and logistics infrastructure, modes of transport, rail freight, freight turnover, transit corridors, railway highways, management efficiency.*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

АННОТАЦИЯ

В статье оценивается роль железнодорожной сети в экономике страны, а также финансовое управление и проблемы региональных транспортных систем. Также был проведен и сравнен статистический анализ современных методов управления транспортом и логистикой, фрахтом и грузооборотом по видам транспорта. Кроме того, расплавились пути развития деятельности логистических служб на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: *финансовый менеджмент, экономический рост, финансовый ресурс, железнодорожный транспорт, транспортно-логистическая инфраструктура, виды транспорта, железнодорожные перевозки, грузооборот, транзитные коридоры, железнодорожные магистрали, эффективность управления.*

KIRISH

Jahonda yuz berayotgan globallashuv jarayonlarida transport infratuzilmasining ahamiyati tobora ortib bormoqda. Mazkur soha faoliyatini takomillashtirish vazifalari Jahon transport va logistika tizimi (The global transport and logistic system) tomonidan amalga oshiriladi. Jahon banki guruhi ma'lumotlariga ko'ra, jahon transport xizmatlarining YaIM tarkibidagi miqdori 4,2 trln. AQSh dollari (6,8%) hajmida baholanib, yiliga 110 mlrd. tonna yuk va 1 trln. dan ortiq yo'lovchilar tashilgan, transport infratuzilmasida band bo'lgan xodimlar soni 100 mln. kishini tashkil etadi.

“O'zbekiston temir yo'llari” AJ boshqaruvining yangi tuzilmasini yaratish – ko'p qirrali murakkab kompleks muammo. Bu muammolarning hal etilishi O'zbekistondagi bosh transport bo'g'inining samarali faoliyatini ta'minlash imkonini beradi. Temir yo'l sohasi boshqaruvini takomillashtirish mamlakat iqtisodiyotini barqarorlashtirishga, iqtisodiyot tarmoqlari va turizm sohasi integratsiyalashuvida, ish

bilan bandlik muammolarini hal etish muhim o'rin tutadi. Markazlashgan iqtisodiyotdan bozor iqtisodiyotiga o'tish oqibatida yuzaga kelgan tanglik O'zbekiston temir yo'llar transportiga ham jiddiy ta'sir ko'rsatdi.

Shuningdek, jahon iqtisodiyotining muhim infratuzilmaviy tarmoqlaridan biri transport tizimi bo'lib, uni rivojlantirish har bir milliy iqtisodiy siyosatning ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. Iqtisodiy aloqalarning globallashuvi va xalqaro savdoning rivojlanishi sharoitida ichki va tashqi bozorlardagi yuqori raqobatbardoshlik, transport tizimining sifat jihatdan rivojlanish darajasi bilan belgilanadi. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, yo'lovchi tashish umumiy temir yo'l transportining 20,0 % ini, shu jumladan, tezyurar poezdlar hozirgi kunda faqat 1,0% ni tashkil etadi – (Hindiston va Yaponiyada yo'lovchi tashish miqdori bo'yicha yuk tashish hajmidan oshadi). Jahon temir yo'llarining 2 trln. yo'lovchi-km yo'lovchi aylanmasi mamlakatlar bo'yicha quyidagicha taqsimlanadi: Yaponiya va Yevropa – 370-380 mlrd. yo'lovchi-km; Hindiston va Xitoy - deyarli 300 mlrd. yo'lovchi-km; boshqa mamlakatlar – 200 mlrd. yo'lovchi-km.

Jahonda temir yo'l transporti yuk tashish jarayonlarida yuk oqimlarini tashkil etish va boshqarish texnologiyalarini rivojlantirish yetakchi o'rinni egallamoqda. Bu borada, temir yo'l xizmatidan foydalanuvchilar bilan ishlashning yaxlit tizimini shakllantiruvchi usullardan biri avtomatlashtirilgan elektron hujjat aylanish tizimini takomillashtirishdir. Bunda, yuk tashish jarayonlarida hujjatlarni avtomatik ravishda rasmiylashtirish texnik vositalarini ishlab chiqish, hujjatlarni rasmiylashtirish usuliga bog'liq ravishda hujjat aylanishining optimal vaqtni aniqlash imkoniyatini beradigan texnologik jarayonlarining matematik modellashtirish usullarini ishlab chiqish, EDI aloqa kanallaridan transport hujjatlar shaklini yagona elektron platforma orqali uzatish texnologiyalarini ishlab chiqish, shuningdek, hujjatlar aylanishi jarayonida elektron raqamli imzolash tizimini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratilmoqda.

MUHOKAMA VA NATIJALAR

Temir yo'l tarmog'ida boshqarish samaradorligini oshirish dolzarb masala hisoblanadi. Respublikamiz "O'zbekiston temir yo'llari" AJ institusional bazasini mustahkamlash bo'yicha chet el bilan hamkorlik qilmoqda, bu hamkorlikning asosiy maqsadi "O'zbekiston temir yo'llari" tizimiga ilmiy yordam ko'rsatish orqali temir yo'llarning yashovchanligini oshirish, bozor iqtisodiyoti sharoitida uning raqobatbardoshligini yaxshilashdan iborat.

"O'zbekiston temir yo'llari" boshqaruvidagi bosqichlarni tushunish uchun uning shakllanish bosqichlarini ko'rib chiqish kerak.

Hududiy boshqariladigan tuzilmani funksional boshqariladigan biznesga aylantirish uchun ana shu bosqichlardan o'tish kerak. Funksional boshqariladigan tuzilmani amalga oshirish uchun quyidagi maqsadlarni amalga oshirish taklif etiladi. - rahbariyatni temir yo'lda yuk tashishga yo'naltirilgan holda ishlab chiqarish faoliyatiga, jumladan, poezdlarning harakatlanishi va injenering kabilarga kamroq yo'naltirish. Bu esa "O'zbekiston temir yo'llari" kompaniyasiga mijozlarga e'tibor qaratish hamda ochiq bozor iqtisodiyoti sharoitida layoqatini oshirishga yordam beradi; - rahbariyatga ishning samarasiz va ko'p xarajat talab etuvchi jihatlarini qisqartirishda ko'maklashish; - ekspertizani hududiy tuzilmaga taqsimlagandan ko'ra eng yaxshi mutaxassislardan foydalanish.

So'nggi o'n yillikda mamlakatimizda transport xizmatlari bozorini rivojlantirishga va uning infratuzilmasini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. O'zbekiston Respublikasida amalga oshirilayotgan islohotlarda temir yo'l transporti tizimining alohida o'rnini bor. Shu boisdan, 2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakat strategiyasida «...xizmat ko'rsatish sohasini jadal rivojlantirish, shuningdek, aholiga transport xizmati ko'rsatishni tubdan yaxshilash, yuk va yo'lovchi tashish faoliyatini yaxshilash, ularning xavfsizligini oshirish vazifalari belgilab berilgan».[4]. Mazkur vazifalarning samarali ijrosini ta'minlash respublikamiz temir yo'l transporti xizmatlari bozorini rivojlantirishning marketing strategiyasini ishlab chiqishni taqozo etadi.

Temir yo'l transporti mamlakatimiz transport tizimining asosini tashkil etib, uning yagona transport tizimida yetakchi o'rin egallaydi. Temir yo'lning davlat, xalq xo'jalik va mudofa quvvatidagi o'rnini benihoya. Hozirgi mustaqil rivojlanish va bozor munosabatlariga o'tish davrida temir yo'llarning roli muntazam oshib bormoqda. Temir yo'llardan aholining va xalq xo'jaligining tashishlarga bo'lgan barcha ehtiyojlarini to'liq qondirish, tashishni yuqori sifat bilan o'z vaqtida bajarish talab qilinadi. Tashishlarga bo'lgan buyurtmalarni biroz kechiktirish ham korxonalarining normal ishlashiga jiddiy zarar keltiradi, xo'jalikni shartnomaviy asoslarda muqim yurgazishni izdan chiqaradi.

Temir yo'l transporti faoliyatini tadqiq qilayotganda va uni rivojlantirish dasturlarini amalga oshirilishida hal qilinadigan vazifalarini aniq belgilab olish kerak, ya'ni temir yo'l tarmog'ining o'ziga xos xususiyatlarini inobatga olgan holda belgilanishi lozim. Bularga quyidagilar kiradi:

Xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va xududlar, aholi va tashkilotlarga xizmat ko'rsatish va transport ta'minoti samaradorligini oshirish hisobiga qo'shimcha hajmdagi yo'lovchi va yuklarni tashishni jalb qilish;

yuk tashish va yo'lovchi tashish yo'nalishlarida ishlab chiqarish xavfsizligini va ishonchliligini oshirish hamda bir maromda faoliyat yuritilishini ta'minlash, ishlab chiqarish jarayonlarining mexanizatsiyalashuvi va avtomatlashuvini rivojlantirish, ish sharoitlarini yaxshilash;

ekspluatatsiya harajatlarini kamaytirish, aholi va tashkilotlarga xizmat ko'rsatishda transport xizmatlari sifatini tushirmasdan mehnat unumdorligini va fondlar qaytimini oshirish xamda yuk tashish tariflarini pasaytirish uchun zamin yaratish;

yuk tashish jarayonini boshqarishni rivojlantirish maqsadida axborot t'minoti tizimini rivojlantirish, marketingdan keng foydalanish va temir yo'l transporti foydalanuvchilarining axborot olish bilan bog'liq extiyojlarini qondirish;

innovation jarayonlarni jadallashtiri asosida resurlarni tejoyvchi texnik vosita va texnologiyalarni joriy qilish, yangi avlod harakatlanuvchi tarkiblari bilan ta'minlash.

Yuqorida aytib o'tganimizdek temir yo'l sohasi tomonidan amalga oshirilayotgan faoliyatning serqirraligi, tizimni rivojlantirishda investisiya omilini muhimligini ta'kidlaydi.

Shuningdek, temir yo'l transportining boshqa transport turlariga nisbatan yana bir afzalligi atrof-muhitga kam zarar yetkazadi, uning yuk va yo'lovchilar tashish qobiliyati juda yuqori bo'lib, ob-havoning noqulayliklariga qaramay muntazam ravishda harakatda bo'ladi. Hozirgi kunda O'zbekiston temir yo'llarining umumiy uzunligi 6950,0 km.dan ortiq ni (01.01.2020 yil holatiga) tashkil etib, shundan 2500 km. elektrlashtirilgan.

Transport sohasini rivojlantirish bo'yicha iqtisodchi olimlarni fikrlarini o'rganib chiqib, ular asosida tadqiqotimizni olib bordik. Transport-logistika infratuzilmasini samarali boshqarish, uning mazmuni va iqtisodiyotning boshqa sohalariga ta'sirini o'rgangan bir qator olimlar transport-logistika infratuzilmasini boshqarish bo'yicha turli xil fikrlarni bildirganlar. D. Bauersoksning fikricha, an'anaviy usullarga nisbatan yuk tashuvlarini tashkil etishning afzalligi va iqtisodiy samaradorligi masalalarini kiritgan holda multimodal va intermodal yuk tashuvlarini tashkil etish muammolariga alohida e'tibor qaratgan. Shu bilan birga muallif, transport tarmoqlari, transport vositalari va transport kompaniyalari o'z ichiga olgan transport-logistika infratuzilmasini alohida qayd etadi.

A.L.Nosov, hozirgi sharoitda xalqaro transport-logistika tizimlarining tashkil etilishi va maqbul faoliyat yuritishi muammolari tadqiq etiladi. Xalqaro qatnovlarda aralash tashqi savdo tashuvlarini tashkil etishni takomillashtirish yo'nalishlarini ko'rsatgan holda aralash yuk tashuvlarini rivojlantirish istiqbollari alohida ta'kidlaydi.[7] S. M. Rezer, o'z ishida o'zgarishlar sharoitida mintaqaviy transport tizimlarini boshqarish modellari va muammolari ko'rib chiqilgan. Mamlakat ishlab chiqarish-transport tizimida transport turlarining o'zaro ta'sir usullari, transport ishlari bozorini prognozlash metodologiyasi va magistral yo'l transportida yuklash ishlarini rejalashtirish prinsiplari to'liq tahlil etgan.

Ayrim iqtisodchi olimlarning fikricha, transport sohasining rivojlanishi iqtisodiy rivojlanishga to'g'ridan-to'g'ri ta'sirga emas. Jumladan, Bugromenko (2003) infratuzilmani rivojlantirishni ta'siri yo'q deb hisoblaydi. [9] Bereshmanning (2001) ta'kidlashicha, iqtisodiy faravonlik to'g'ridan-to'g'ri transport sohasidagi imtiyozlarga bog'liq. Bularga transportdan foydalanish imkoniyatlarini yaxshilash, yo'lovchilar uchun chiptalar narxini pasaytirish, transport qatnovini ko'paytirish, zararli moddalar, chiqindilarni kamaytirish va intermodal transportni ko'paytirish kiradi.

Lakshmananning ta'kidlashicha, transport infratuzilmasini takomillashtirish va transport xizmatlari bozorining shakllanishi va rivojlanishiga yordam beradigan barcha narsa yuklarni tashish narxining pasayishiga va turli tovar bozorlariga kirishining oshishiga olib keladi. Eksport imkoniyatlarining o'sishi ishlab chiqarishni va sotishni ko'paytirishga, kompaniyalarning ishlab chiqarish liniyalarini qayta tashkil etishga, yangi ta'minot zanjirlarini yaratishga va mahsulot tannarxini pasayishiga olib keladi. Uning fikricha, yuklarni tashish narxining pasayishi bozorlarga ko'proq kirishga olib keladi, mehnat bozorini kengaytiradi. (Lakshmanan va Andersen, 2002).

Ba'zi Iqtisodchilar esa, transport etilishini ahamiyatini ko'rsatib, —Turli mamlakatlarning raqamli iqtisodiyotini rivojlantirishning strategik yondashuvlarini hisobga olgan holda, biz iqtisodiyotni raqamlashtirish bo'yicha umumiy ko'rsatmalarga e'tibor qaratishimiz mumkin: asosiy maqsad – o'z sanoatimiz va kompaniyalarimizning raqobatbardoshligini ta'minlash uchun dunyo miqyosidagi raqamli infratuzilmani shakllantirish, shuningdek, davlat tashkilotlari, biznes va jamoatchilikni raqamli makonga ommaviy jalb qilish (Popov va Semyachkov, 2018).

Raqamli iqtisodiyotni transport sohasiga joriy etishning iqtisodiy ahamiyati xususida Junusov (2018) quyidagicha fikr bildiradi: —Transportni raqamliga aylantirish sohasida asosiy vazifa turli bozor sub'ektlarining transportni

tashkillashtirish va amalga oshirishda texnologik ulanishini ta'minlashdir. —Raqamli transport iqtisodiyotning o'ziga xos infratuzilmasi asosi bo'lib. O'zaro bog'liq tizim va komplekslarning o'zaro bog'liqligi, transportni boshqarish texnologiyalari va transportning turlarini va transport bozori ishtirokchilarini birlashtiradigan yagona transport va texnologik jarayonni boshqarish uchun yagona axborot tizimini shakllantirishni talab qiladi.

Transport tizimini rivojlantirish muammolarini tahlil etish bilan shug'ullangan milliy va xorijlik olimlarning ilmiy izlanishlari natijalari mazkur tadqiqotning nazariy-uslubiy bazasi sifatida xizmat qildi. Maqolani tayyorlashda abstrakt va analitik mushohada, qiyosiy va omilli tahlil, indikativ, tanlanma kuzatuv, taqqoslash, iqtisodiy statistik va boshqa usullardan foydalanildi.

Temir yo'l transportining o'rnini quyidagi ma'lumotlar tahlili orqali ham tushunib yetishimiz mumkin. Misol tariqasida 2020 yilning yanvar-mart temir yo'l transporti orqali – 17,1 mln. tonna yuk tashildi.

2020 yil yanvar-mart oylarida magistral temir yo'l transporti orqali 17,1 mln. tonna yuk tashilib, o'tgan yilning mos davriga nisbatan o'sish sur'ati 100,9 % ni tashkil etdi. O'tgan yilning shu davriga nisbatan temir yo'l transporti yuk aylanmasi 114,4 mln. tonna-kmga oshib, 5 500,5 mln. tonna-kmga yetdi. Shu bilan birga, yo'lovchi aylanmasi 78,4 mln. yo'lovchi-kmga kamayib, 946,0 mln. yo'lovchi-kmni tashkil etdi. Temir yo'l transporti orqali o'rtacha bir kunda yuklarni jo'natish 2020 yilning yanvar –mart oylarida 187,8 ming tonnani tashkil etdi yoki 2019 yilning shu davriga nisbatan nisbatan 0,9 % ga oshdi. Bir tonna yuk jo'natishning o'rtacha masofasi 321,8 kmni tashkil etib, o'tgan yilning mos davri darajasidan 1,2 % ga o'sishi kuzatilgan.

2020 yilning yanvar-mart oylarida umumiy foydalanishdagi temir yo'l transporti orqali tashilgan yuk turlarining 2019 yilning mos davriga nisbatan yuqori o'sish sur'atlari yog'och yuklari (259,0 %), don va yormalar (121,8 %), turli rudalar (120,4 %), ko'mir (110,4 %) va neft yuklarida (107,1 %) kuzatildi. Shu jumladan, 2019 yilning mos davriga nisbatan ko'rilganda paxta tolasi (36,6 %), qurilish yuklari (81,3 %), qora metall parchalari (88,7 %), qora metallar (89,0 %), kimyoviy va mineral o'g'itlar (93,9 %), sement (95,4 %), kartoshka, poliz mahsulotlari va ho'l mevalar (97,2 %) kamroq jo'natilgani kuzatildi. Temir yo'li transportida tashilgan jami yuk hajmida eng yuqori ulush turli rudalar (9,3 %), neft yuklari (9,1 %), ko'mir (7,2 %), sement (6,5 %), qurilish yuklari (5,8 %), kimyoviy va mineral o'g'itlar (5,7 %), boshqa yuklarga (50,9 %) to'g'ri kelgan.

XULOSA

Yuqoridagilardan kelib chiqib, xulosa o'rnida shuni qayd etish mumkinki o'ziga xos transport tarkibiga ega, dengiz va okeanlardan uzoqda, Yevropa va Osiyo mamlakatlarining markazida joylashgan O'zbekiston Respublikasida transport tizimlarini, ayniqsa temir yo'l liniyalarini rivojlantirish masalasi doimo dolzarb masalalardan bo'lib kelgan va shunday bo'lib qolmoqda. Mamlakatimiz shimoldagi va janubdagi hamda g'arbdagi va sharqdagi davlatlarni bog'lab turuvchi xalqaro istiqbolli loyihalarda faol ishtirok etishi maqsadga muvofiqdir. Zero mamlakatning tranzit potentsiali unga mazkur loyihalarda qatnashishga ustuvorlik beradi. Shu bilan birga mamlakatimizda temir yo'l infrastrukturasini yanada rivojlantirish, yo'nalishlarni elektrlashtirishni jadallashtirish, tezyurar poezdlar qatnovi geografiyasini kengaytirish bilan birga mamlakat hududlari doirasida ham o'zaro aloqadorlikni yanada rivojlantirish tadbirlarini amalga oshirish maqsadga muvofiq.

Buning uchun mamlakatimizda transport geografiyasini xususan temir yo'l transportini mavjud holatini har tomonlama ilmiy tahlil qilish, uning imkoniyatlaridan foydalanish darajasini o'rganish, baholash va prognozlash, yangi liniyalar zaruratini o'rganish, o'zini oqlamayotgan liniyalarni aniqlash oldimizda turgan vazifalardandir. Bunga esa temir yo'l transporti geografiyasini iqtisodiy rayonlar kesimida tahlil qilib chiqish va uni mamlakat miqyosida umumlashtirish orqaligina erishiladi. Zero, iqtisodiy geografiyaning bosh tamoyillaridan biri ham masalani hududiy yondoshgan holda o'rganish va majmuaviy tarzda umumlashtirishdan iboratdir.

REFERENCES:

1. Akhmedov, B. A. (2021). Dynamic identification of the reliability of corporate computing cluster systems. Academic Research in Educational Sciences, 2 (3), 495-499.
2. Akhmedov, B. A. (2021). Problems of ensuring the reliability of cluster systems in a continuous educational environment. Eurasian Education Science and Innovation Journal, 1 (22), 15-19.
3. Akhmedov B.A., Shayxislamov N., Madalimov T., Maxmudov Q. (2021). Smart texnologiyasi va undan ta'limda tizimida klasterli foydalanish imkoniyatlari. Scientific Progress. № 1(3). P. 102-112.
4. Akhmedov B. A. (2021). Zadachi obespecheniya nadejnosti klasternix sistem v nepreryvnoy obrazovatelnoy srede. Eurasian education science and innovation journal. № 1 (22). P. 15-19.

5. Akhmedov, B. A. (2020). On the development of skills of interactive online courses in the distance conditions of modern society (model program for teachers of educational institutions). *Universum: Engineering Sciences*, 12-1 (81).
6. Akhmedov, B. A. (2020). Mathematical models for evaluating the characteristics of the quality and reliability of software. *Eurasian Education Science And Innovation Journal*, 3 (10), 97-100.
7. Якубов, М. С., Ахмедов, Б. А., Дуйсенов, Н. Э., Абдураимов, Ж.Г. (2021). Анализ и новые тенденции использования нейросетей и искусственного интеллекта в современной системе высшего образования. *Ekonomika i sotsium*, 5(84), 1148-1162.
8. Якубов, М. С., Ахмедов, Б. А. (2021). Применение цифровых технологий в формировании структуры системы образований. *Ekonomika i sotsium*, 5(84), 1163-1177.
9. Rakhimov, S. M., Djamirzaev, A. A., Akhmedov, B. A. (2021). Methods of teaching Informatics in Higher Education Problems and Observations. *Ekonomika i sotsium*, 9(88).
10. Rakhimov, S. M., Ahmedov, B. A. (2021). O'rta ta'lim maktabida informatikani o'rgatish metodikasi. *Ekonomika i sotsium*, 9(88).
11. Ахмедов, Б. А., Султанов, Б. (2021). Анализ и новые тенденции использования кластерных систем и искусственного интеллекта в современной системе высшего образования. *Ekonomika i sotsium*, 8(87), 344-358.