

№ 1
2022

Молодой специалист



Выпуск №1 (2022)



aerjan84@mail.ru



<http://t.me/mspeskz>



+7 705 724 97 69



Проспект Шәкәрім
Құдайбердіұлы, д. 25/3
г. Нур-Султан, РК

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
«Молодой специалист»
Выпуск №1 (апрель, 2022)

Свидетельство о постановке на
учет периодического печатного
издания, информационного
агентства и сетевого издания
Эл № KZ26VPY00048061
от 15 апреля 2022 г.

Главная цель журнала заключается в публикации оригинальных статей, преимущественно научного и научно-технического направления, предоставлении научной общественности, научно-производственным предприятиям, представителям бизнес-структур, а также студентам, магистрантам и докторантам вузов возможность знакомиться с результатами научных исследований и прикладных разработок по ключевым проблемам в области передовых технологий.

Задачи журнала состоят:

- в предоставлении ученым возможности публикации результатов своих исследований по научным и научно-техническим направлениям;
- достижении международного уровня научных публикаций журнала;
- привлечении внимания научной и деловой общественности к наиболее актуальным и перспективным направлениям научных исследований по тематике журнала;
- привлечении в журнал авторитетных отечественных и зарубежных авторов, являющихся специалистами высокого уровня.

Журнал размещается и индексируется на порталах eLIBRARY.RU и Google Scholar.



СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| Arpabekov M.I., Rasulov M.X., Suyunbayev Sh.M., Xo'jayev Sh.K. Vagonlar avtotormozlarini qo'shmasdan manyovr ishlarini bajarish texnologiyasining qo'llanish doirasini tadqiq qilish..... | 5 |
| Aripov N.M., Suyunbayev Sh.M., Xusenov O'.O', Po'latov M.M., Adizov I.H. Elektr markazlashtirilmagan stansiyalarda manyovr lokomotivining yuk ob'yektlariga xizmat ko'rsatish texnologik operatsiyalarini bajarishda band bo'lish davomiyligini aniqlash usuli..... | 16 |
| Qaxxorova O.X., Yuldasheva M.R. Chem office dasturida malein anhidridining atomlari zaryad qiymati va ayrim energetik parametrlarini o'rganish..... | 26 |
| Makhzuna K.G. The role of improving the tourism brand in increasing the attractiveness of the national tourism product..... | 29 |
| Sharipova K.N., Turabov N.T., Toshov H.S. 4-sulfo- β -nitrozo- α -naftolning atomlari zaryad qiymatlari va ayrim energetik parametrlarini hyper chem dasturida o'rganish va chem office dasturi bilan taqqoslash..... | 32 |
| Мирхаликова М.Н., Худойназаров И.А. Янтоқ ўсимлигининг alhagi pseudalhari туридан фенол бирикмаларини ажратиб олиш ва таҳлил қилиш..... | 41 |
| Mansurov D.A., Toshov H.S., Kodirov O.Sh. Metan gazidan etilen sintez qilishda yangi katalizator qo'llash..... | 45 |
| Кенжаев Н.Ш., Худойназаров И.А. Супрамолекулярные комплексообразующие свойства арабиногалактана..... | 48 |
| Мамурова Ф. И., Пулатов М. М., Саъдуллаев Б. А., Мустафаева К. Н. Выбор рационального способа перевозки груза багажа железнодорожным транспортом..... | 53 |
| Баширова А.М., Пулатов М.М., Саъдуллаев Б.А., Мустафаева К.Н., Мирзаева А.Б. Эффективность эксплуатации маневровых локомотивов в условиях спада объема перевозок..... | 60 |
| Расулов М.Х.Ю, Суюнбаев Ш.М., Машарипов М.Н., Иброхимов Ў.О. Влияние штата работников промышленного транспорта на перевозочную способность маневрового локомотива при вывозной работе..... | 68 |



| | |
|---|----|
| Жумаев Ш. Б., Ахмедова М. Дж., Тохтаходжаева М.М., Оценка технико-экономической эффективности Применения автоматизированной системы управления контейнерного пункта..... | 74 |
|---|----|



**ВЫБОР РАЦИОНАЛЬНОГО СПОСОБА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОБАГАЖА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Мамурова Феруза Исломовна

заместитель декана факультета гражданского строительства, Ташкентского
государственного транспортного университета

f.mamurova76@gmail.com

Пулатов Маруф Муродулла угли

ассистент кафедры «Организация движения на транспорте», Ташкентского
государственного транспортного университета

marufpolatov4@gmail.ru

Саъдуллаев Бехзод Алишер ўгли

магистрант Ташкентского государственного транспортного университета

sba151226@gmail.com

Мустафаева Камола Нуриддин кизи

студент Ташкентского государственного транспортного университета

kamolamustafayeva08@gmail.com

Аннотация: Одной из главных задач железнодорожного транспорта в современных условиях является обеспечение высокого качества обслуживания его пользователей. С решением этой задачи тесно связаны вопросы своевременной доставки не только грузопотоков, а и потоков пассажиров, багажа и грузобагажа. В статье предложена методика расчета стоимостной оценки багажного и грузобагажного поезда, которая позволяет учесть затраты на накопление вагонов, на прицепку/отцепку вагонов в пути следования, при этом также учитываются все остальные эксплуатационные затраты, что дает возможность объективно оценить полученный результат. Для определения экономической эффективности выделения багажных купе в составе пассажирских поездов, произведены технико-экономические расчеты. Произведенные расчеты показали, что использование багажных купе приведет к прибыли АО «Узжелдорпасс» 397199855 у.е. в месяц за счет исключения расходов на выделения багажных вагонов.

Ключевые слова: Багаж, грузобагаж, пассажирский поезд, грузобагажный поезд, багажный вагон, купе.

CHOOSING A RATIONAL WAY TO TRANSPORT CARGO BY RAIL

Mamurova Firuza Islamovna

deputy dean of the Faculty of Civil Engineering, Tashkent State Transport University

f.mamurova76@gmail.com



Pulatov Maruf Murodullo ugli

assistant of Tashkent State Transport University
marufpolatov4@gmail.ru

Sadullaev Bezod Alisher ugli

master student of Tashkent State Transport University
sba151226@gmail.com

Mustafayeva Kamola Nuriddin kizi

student of Tashkent State Transport University
kamolamustafayeva08@gmail.com

Annotation : One of the main tasks of railway transport in modern conditions is to provide high quality service to its users. The solution of this problem is closely related to the issues of timely delivery of not only cargo flows, but also the flows of passengers, luggage and cargo luggage. The article proposes a method for calculating the cost estimate of a baggage and cargo-luggage train, which allows taking into account the costs of accumulating cars, for hitching / uncoupling cars along the route, while also taking into account all other operating costs, which makes it possible to objectively evaluate the result obtained. To determine the economic efficiency of allocating luggage compartments as part of passenger trains, technical and economic calculations were made. The calculations made showed that the use of luggage compartments will lead to the profit of JSC "Uzheldorpass" 397199855 c.u. per month by eliminating the cost of allocating baggage cars.

Key words: luggage, cargo luggage, passenger train, cargo-luggage train, luggage car, compartment..

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы, с развитием экономики страны, появлением малых и средних фирм, занимающихся в основном торговыми посредническими операциями, возрастает объем грузов, отправляемых мелкими партиями. В то же время, на рынке перевозок усиливается конкуренция с автомобильным транспортом, который вытесняет железные дороги из сферы перевозок мелкопартионных грузов. Все это в совокупности, а также необходимость рассмотрения перевозочного процесса с позиции логистики потребовало разработки новых методов организации этих перевозок. Поэтому система планирования пассажирских перевозок должна объединять между собой, по сути, разные виды перевозок: багажные, грузобагажные и пассажирские. Перевозка багажа и грузобагажа является отдельным источником доходов для железной дороги, и пренебрегать данным видом деятельности нельзя. Необходимость создание единой системы планирования потоков багажа и грузобагажа и тем самым избежать лишних расходов, повысить эффективность использования подвижного состава.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В настоящее время имеются ряд исследований, направленные на повышения эффективности эксплуатации автотранспортных средств и железнодорожного подвижного состава [1-9]. В условиях рыночной экономики вопросы планирования перевозок багажа и



грузобагажа с точки зрения повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок, сокращения затрат, повышения эффективности использования подвижного состава являются ключевыми для перевозчика. В исследованиях [10-11 и др.] внесли практический и научный вклад в области планирования и организации багажных и грузобагажных перевозок. В этих работах основным принципом при выборе направлений грузопотоков пассажирским транспортом было установление кратчайшего пути следования. Однако, как показали опыт железных дорог, такой подход не всегда обеспечивает быстроту перемещения грузов. Поэтому необходимо сравнения различных способов перевозки грузов пассажирским транспортом с применением методов логистики.

Организация почтово-багажных перевозок на железных дорогах - крупномасштабная задача. Исходными данными для данной задачи будут: корреспонденции перспективных вагонопотоков, потоков багажа и грузобагажа за месяц максимальных перевозок или на ближайший месяц, массив поездных назначений, стоимостные оценки поездных назначений, учитывающие эксплуатационные затраты, расчетная сеть (расчетный полигон).

Важным моментом в решении данной комплексной проблемы является выбор критерия оптимальности, который и характеризует в конечном итоге эффективность выбранного варианта. Для расчета принимаются текущие эксплуатационные расходы, связанные с почтово-багажными перевозками. Таким образом, для решения задачи оптимизации организации почтово-багажных перевозок требуется найти вариант, доставляющий минимум затрат от почтово-багажных перевозок.

Эксплуатационные затраты на багажные и грузобагажные поезда можно определить по формуле [12]:

$$C_{\text{экс(багаж)}} = e_{\text{п-км}} + e_{\text{в-км}} \cdot m \quad (1)$$

где m – состав багажного поезда (ваг.);

$e_{\text{в-км}}$ – эксплуатационные затраты на вагон i -го направления, (у.е./ваг-км);

$e_{\text{п-км}}$ – эксплуатационные затраты на поезд j -го назначения, (у.е./п-км).

Так как состав почтово-багажного поезда неизвестная величина, поэтому целесообразно разделить затраты на две составляющие: вагонную и поездную.

Вагонная составляющая рассчитывается для вагонопотока в целом:

$$e_{\text{в-км}} = I_2 + C_{\text{зав.баг}}, \text{ у.е./в-км} \quad (2)$$

I_2 - базовая тарифная ставка в расчете за 1 вагон на всем пути следования по поясам дальности, в зависимости от категории поезда;

$C_{\text{зав.баг}}$ – прямые расходы, зависящие от объема перевозок

$$C_{\text{зав.баг}} = e_{nt} \cdot n_{t\text{баг}} + e_{nS} \cdot n_{S\text{баг}} + e_{nt\text{дв}} \cdot n_{t\text{дв.баг.ваг}} + e_{nomnp.\text{баг}} \cdot n_{nomp.\text{баг.ваг}} \quad (3)$$

e_{nt} – стоимость ваг-часа, у.е./ваг-час;

e_{nS} – стоимость ваг-км, у.е./ваг-км;

$e_{nt\text{дв}}$ – стоимость ваг-часа в движении, у.е./ваг-час;

$e_{nomp.\text{баг}}$ – стоимость отправленной тонны багажа, у.е./т;

$n_{t\text{баг}}$ – вагоно-часы багажных вагонов в составе поезда, ваг-час;

$n_{S\text{баг}}$ – вагоно-километровая работа почтово-багажных вагонов в составе поезда, ваг-км;



$nt_{\text{дв.баг.ваг}}$ – вагоно-часы в движении почтово-багажных вагонов в составе поезда, ваг-часы в движении;

$n_{\text{отпр.баг.ваг}}$ – количество отправленных вагонов в составе поезда, ваг.

Поездная составляющая принимает вид:

$$e_{\text{п-км}} = I_{1j} \cdot k_{\text{инд.тар}} + C_{\text{лок}} \quad (4)$$

I_{1j} – базовая тарифная ставка в расчете за 1 поезд j -го назначения на всем пути следования по поясам дальности, в зависимости от типа тяги и категории поезда;

$k_{\text{инд.тар}}$ – коэффициент индексации тарифов, действующий на расчетный период;

$C_{\text{лок}}$ – локомотивная составляющая.

Для задачи расчета плана формирования багажных и грузобагажных поездов и групп прицепных вагонов в составе пассажирских поездов поездная и вагонная составляющие рассчитываются отдельно друг от друга, так как состав багажного поезда, а также число прицепных вагонов в составе пассажирских поездов определяется, исходя из расчета.

Данная методика расчета плана формирования позволяет учесть затраты на накопление вагонов, на прицепку/отцепку вагонов в пути следования, при этом также учитываются все остальные эксплуатационные затраты, что дает возможность объективно оценить полученный результат. Кроме этого, в задаче учтено условие следования вагонов от станции отправления до станции назначения в одном поезде, что значительно повышает срок доставки грузов. Для почтово-багажных перевозок этот фактор является одним из главных.

Для перевозки багажа в пассажирских поездах дальнего следования в условиях Республики Узбекистан предлагается выделять специализированные купе – багажные купе. Но при такой технологии перевозки возникает вопрос, достаточно ли будет выделенных площадей для перевозки необходимого количества багажа. Для решения этой проблемы необходимо рассмотреть характер изменения таких неизвестных величин, как объем или масса багажной отправки. При этом под багажной отправкой понимается общее количество багажных мест, отправляемых пассажиром по одному перевозочному документу. Далее необходимо определить потребное количество купе для перевозки багажа и возможность выделения такого количества купе в составе пассажирского поезда.

Количество купе для перевозки багажа в пассажирском поезде можно определить по формуле [12]:

$$K_{БК} = \frac{V_{\text{бо}}^{\text{расч}} Q_{\text{б}}^{n-\delta}}{V_{БК}^{\text{расч}}} \quad (5)$$

$Q_{\text{б}}^{n-\delta}$ – количество человек с багажом в поезде;

$V_{\text{бо}}^{\text{расч}}$ – расчетный объем багажной отправки, м^3 ;

$V_{БК}^{\text{расч}}$ – расчетный объем багажного купе (общий объем купе $9,177 \text{ м}^3$, размеры прохода в купе для погрузки-выгрузки багажа $0,65 \times 2,1 \times 2,3 \text{ м}$, соответственно расчетный объем купе для перевозки багажа равен $6,04 \text{ м}^3$).

Для определения экономической эффективности выделения багажных купе в составе пассажирских поездов, сравним данную технологию перевозки багажа и существующую.

Текущие расходы, связанные с перевозкой багажа и грузобагажа можно определить следующим образом:

$$P = \mathcal{E}_{\text{баг.отд.}} + \mathcal{E}_{\text{экс.}} \quad (6)$$



где $\mathcal{E}_{\text{баг.отд.}}$ – расходы на содержание багажных отделений;

$\mathcal{E}_{\text{экс.}}$ – эксплуатационные расходы по пробегу багажных вагонов.

При выделении багажных купе в составе пассажирских поездов расходы, связанные с перевозкой багажа будут следующие:

$$P_{\text{б.купе}} = \mathcal{E}_{\text{купе}} + 2 * \mathcal{E}_{\text{пров.доп.}}, \text{ у.е./мес.} \quad (7)$$

$\mathcal{E}_{\text{купе}}$ – затраты на выделение багажных купе в составе пассажирских поездов, у.е.;

$\mathcal{E}_{\text{пров.доп.}}$ – доплата проводникам пассажирских вагонов, в которых выделяется багажное купе, за дополнительные функции по погрузке-выгрузке багажа и материальную ответственность (20% от заработной платы), у.е.

$$\mathcal{E}_{\text{купе}} = \sum m_i * k_{i\text{бк}} * 4 * C_{i\text{купе}} \quad (8)$$

m_i – количество поездов в месяц i -ого назначения с багажным купе;

$k_{i\text{бк}}$ – количество багажных купе в i -ом поезде;

$C_{i\text{купе}}$ – стоимость 1-ого купейного места в i -ом поезде.

$$\mathcal{E}_{\text{пров.доп.}} = \sum (2 * 0,2 * Z_{\text{п}} * k_{i\text{бк}}) \quad (9)$$

$Z_{\text{п}}$ – заработная плата проводника.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЯ

Результаты предварительных расчетов показывают, что в условиях самого низкого уровня использования вагона в прямом сообщении (24,0 пасс/ваг.) наибольшее количество багажных купе, выделяемых в пассажирских поездах, будет равно 2-м. Данный результат можно считать удовлетворительным, так как с учетом неравномерности пассажиропотока максимальный коэффициент использования вместимости принимается равным 0,84. Т.е. выделение 2-х багажных купе не должно отразиться на населенности поездов. Таким образом, можно сделать вывод, что выделение специализированных (багажных купе) для перевозки багажа в пассажирских поездах дальнего следования приведет к эффективному использованию подвижного состава, поможет выйти из ситуации дефицита багажного вагона и в целом снизит уровень убыточности в АО «Узжелдорпасс».

Так как в АО «Узжелдорпасс» в местном сообщении перевозка багажа осуществляется только в багажных вагонах в составе пассажирских поездов, то эксплуатационные расходы можно определить по табл. 1 (из отчета Ташкентского отделения АО «Узжелдорпасс»).

таблица 1

Эксплуатационные расходы по пробегу багажных вагонов АО «Узжелдорпасс» в местном сообщении

| № поезда | Станция отправления | Станция назначения | Количество поездов в месяц | Затраты, у.е. |
|----------|---------------------|--------------------|----------------------------|---------------|
| 054/053 | Ташкент | Кунград | 8 | 5697339 |
| 056/055 | Ташкент | Ургенч | 12 | 7862328 |
| 380/379 | Ташкент | Термез | 15 | 73623280 |
| 662/661 | Ташкент | Бухара | 4 | 242136908 |
| Итого | | | | 329319855 |



Общие эксплуатационные затраты составили 329 319 855 у.е.

При этом общие расходы будут равны:

$$P = \mathcal{E}_{\text{баг.отд.}} + \mathcal{E}_{\text{экс.}} = 145\,000\,000 + 329\,319\,855 = 474\,319\,855 \text{ у.е.}$$

Доход от перевезенного багажа за рассматриваемый период составили 734519 225 у.е.

Рассчитаем общую прибыль от перевозки багажа в местном сообщении

$$\Pi = Д - P = 734519\,225 - 474\,319\,855 = 260\,199\,370 \text{ у.е.}$$

Как видно из полученных результатов, существующая технология перевозки багажа для АО «Узжелдорпасс» дает прибыль 260 199 370 у.е. за месяц.

Расчеты представлены в таблице 2.

таблица 2

Затраты на использование багажных купе

| № поезда | Количество поездов в месяц | Количество багажных купе в поезде | Стоимость купейного места, у.е. | Стоимость багажных купе в поезде, у.е. | Доплата проводникам, у.е. | Затраты, у.е. |
|----------|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|---------------|
| 054/053 | 8 | 4 | 150000 | 19200000 | 1440000 | 20640000 |
| 056/055 | 12 | 4 | 120000 | 23040000 | 1440000 | 24480000 |
| 380/379 | 15 | 4 | 100000 | 24000000 | 1440000 | 25440000 |
| 662/661 | 4 | 4 | 80000 | 5120000 | 1440000 | 6560000 |
| Итого | | | | | | 77120000 |

Итого суммарные затраты составили 77120000 у.е.

Доходы от перевозки багажа останутся такими же, как в предыдущем варианте.

Таким образом, прибыль будет равна:

$$\Pi_{\text{б.купе}} = 734519\,225 - 77\,120\,000 = 657399225 \text{ у.е.}$$

Произведенные расчеты показали, что использование багажных купе приведет к существенному сокращению расходов АО «Узжелдорпасс» за счет исключения расходов на содержание багажных отделений и выделение багажных вагонов в составе пассажирских поездов. При существующем объеме перевозок багажа и грузобагажа прибыль АО «Узжелдорпасс» за месяц составляет 397199855 у.е. Кроме этого, технология перевозки багажа в пассажирских вагонах повысит качество пассажирских перевозок, так как багаж будет следовать всегда в одном поезде с пассажиром, что не маловажно при выборе транспорта для поездки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложена методика расчета стоимостной оценки багажного и грузобагажного поезда. Данная методика расчета плана формирования позволяет учесть затраты на накопление вагонов, на прицепку/отцепку вагонов в пути следования, при этом также учитываются все остальные эксплуатационные затраты, что дает возможность объективно оценить полученный результат. Кроме этого, в задаче учтено условие следования вагонов от станции отправления до станции назначения в одном поезде, что значительно повышает срок доставки грузов. Для почтово-багажных перевозок этот фактор является одним из главных.

Расчет плана формирования по представленной методике должен оптимизировать потоки таким образом, чтобы получить максимальный эффект от используемого парка подвижного состава, максимально сократить эксплуатационные затраты на перевозку, а



также повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта в области багажных и грузобагажных перевозок.

Для определения экономической эффективности выделения багажных купе в составе пассажирских поездов, произведены технико-экономические расчеты. Произведенные расчеты показали, что использование багажных купе приведет к увеличению прибыли АО «Узжeldорпасс» за счет исключения расходов на багажных вагонов. Новый способ перевозки при существующем объеме перевозок багажа и грузобагажа увеличивает прибыль АО «Узжeldорпасс».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Худойбердиев, Т. С., & Носиров, И. З. (2018). Қосимов ИС Ички ёнув двигатели учун ўтолдириш свечасивауни ўрнатиш таглиги. Научно-технический журнал ФерПИ (STJ FerPI), (1), 46-52.
2. Насиров, И. З., Уринов, Д. Ў., & Рахмонов, Х. Н. (2021). Плазмали электролизерни синаш. In INNOVATION IN THE MODERN EDUCATION SYSTEM: a collection scientific works of the International scientific conference (25th March, 2021)– Washington, USA: "CESS (pp. 323-327).
3. Khudayberganov, S. K., & Suyunbayev, S. M. (2019). Results of application of the methods "sologub" and combinator sorting in the process of forming multi-group trains at the sorting station. Journal of Tashkent Institute of Railway Engineers, 15(4), 62-72.
4. Суюнбаев, Ш. М., Жумаев, Ш. Б., & Ахмедова, М. Д. (2020). Процесс расформирования и формирования многогруппного поезда на железных дорогах АО «Узбекистан темирйуллари». Транспорт шёлкового пути, (3), 30-38.
5. Khudayberganov, S. K., Suyunbayev, S. M., Bashirova, A. M., & Jumayev, S. B. (2020). Results of application of the methods "conditional group sorting" and "combinatorial sorting" during the multi-group trains formation. Journal of Tashkent Institute of Railway Engineers, 16(1), 89-95.
6. Суюнбаев, Ш. М., & Саъдуллаев, Б. А. У. (2020). Формирование многогруппных составов на двустороннем сортировочном устройстве. Universum: технические науки, (9-2 (78)).
7. Rasulov, M. X., Suyunbayev, S. M., & Masharipov, M. N. (2020). Research of development prospects of transportation hub in JSC "UMC". Journal of Tashkent Institute of Railway Engineers, 16(3), 71-77.
8. Суюнбаев, Ш. М., & Саъдуллаев, Б. А. (2020). Выбор рационального варианта организации маневровой работы на станции. In Приоритетные направления инновационной деятельности в промышленности (pp. 183-186).
9. Mansuraliyevich, S. S., Kabildjanovich, K. S., Aleksandrovich, S. A., Bakhromugli, J. S., Bakhromovna, M. D., & Rakhimovich, O. A. (2021). Method of determining the minimum required number of sorting tracks, depending on the length of the group of wagons. REVISTA GEINTEC-GESTAO INOVACAO E TECNOLOGIAS, 11(2), 1941-1960.
10. Ефимов В.В. Критерий сравнительной экономической оценки вариантов доставки груза // Межвузовский сборник научных трудов. СПб.: ПГУПС, 2009. С. 163-165.
11. Семищенко В.Н. Багажные перевозки: Пособие приемосдатчику груза и багажа в поездах и багажных отделениях станций. - М.: Маршрут, 2005. – 391 с.
12. Савельев М.Ю. Организация перевозки багажа в вагонах пассажирских поездов / Транспорт: наука, техника, технология. – 2013. – №9. – С.70-74.