

УДК 338.48
JEL classification: M11; O32

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/75/31>

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЯХ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

©Мирсодиқов А. Т., Ферганский государственный университет,
г. Фергана, Узбекистан, xitoyabdulla@mail.ru

IMPROVEMENT OF COST MANAGEMENT MECHANISMS IN THE LOGISTICS CHAINS OF THE CONSTRUCTION INDUSTRY

©Mirsodikov A., Fergana State University, Fergana, Uzbekistan, xitoyabdulla@mail.ru

Аннотация. В статье исследуется вопрос совершенствования механизма управления затратами в логистических цепях строительной отрасли, которая в последние годы имеет потенциал для опережающего развития экономики Узбекистана. В ходе исследования на основе анализа данных было изучено состояние изменения строительных работ на государственном уровне, проведен анализ объемов выполненных работ по регионам. Предложена модель рыночных отношений в строительной отрасли, основанная на том, что механизмы управления данной модели состоят из организационно-экономических механизмов, разработанных по каждому направлению, основной задачей организационно-экономических механизмов управления является обеспечение эффективности процесса путем воздействия на объект управления.

Abstract. The article examines the issue of improving the cost management mechanism in the supply chains of the construction industry, which in recent years has the potential for the rapid development of the Uzbekistan economy. In the course of the study, based on data analysis, the state of changes in construction work at the republican level was studied, an analysis was made of the volume of work performed by regions of the country. A model of market relations in the construction industry is proposed, based on the fact that the control mechanisms of this model consist of organizational and economic mechanisms developed in each direction, the main task of organizational and economic control mechanisms is to ensure the efficiency of the process by influencing the control object.

Ключевые слова: строительная отрасль, логистика, управление.

Keywords: construction industry, logistics, management.

В Узбекистане оптимизация затрат и совершенствование управленческих процессов в строительной сфере, в том числе логистической цепочки, диверсификация предприятий и диверсификация производственных и сервисных процессов, повышение экономического потенциала предприятий за счет полноценного формирования цепочек добавленной стоимости в отрасли, тем самым обеспечивая занятость населения, большое внимание уделяется удовлетворению потребности населения в строительной продукции и повышению его благосостояния.

За последние 30 лет социально-экономического развития возрастает значение логистических структур, обеспечивающих движение материальных, финансовых и информационных потоков в обеспечении целостности и эффективности экономических процессов. В прошлом логистика была отдельным термином, расширилась за рамки процесса и сформировалась как отдельная наука, а в настоящее время ее объект, предмет и процессы реализации изучаются с экономической точки зрения [1].

Термин «логистика» происходит от греческого слова, означающего «искусство учета» или «искусство мыслить, вычислять». В древних Афинах существовала особая должность — «логист», которая ежегодно назначалась путем жеребьевки, и в ее обязанности входила проверка отчетов других чиновников.

В Древнем Риме логисты были должностными лицами, выполнявшими административные и религиозные обязанности. Во времена правления византийского императора Льва VI (866–912) логистика определялась как искусство снабжения армии и управления ее передвижениями. Немецкий исследователь Г. Павеллек констатировал, что целью логистики в Византийской империи было «платить жалованье армии, правильно распределять и распределять ее, своевременно и в полном объеме заботиться о ее нуждах» [2].

Слово «логистика» присутствует во всех основных европейских языках, но имеет разное значение. Термин «логистика» использовался в своих трудах известными учеными, философами и военачальниками. Известный немецкий математик Г. В. Лейбниц (1646–1716) использовал этот термин для обозначения «математической логики». В 1884 г. Американский военно-морской институт ввел для нужд навигации понятие «логистика». В 1904 году философский конгресс в Женеве утвердил определение логистики как математической логики [3].

Использование цепочек управления логистической системой в строительстве сокращает различные ресурсы, контролирует незавершенное производство, снижает различные риски в строительстве, ускоряет процессы движения продукции и ускоряет оборачиваемость капитала, обеспечивает синхронизацию снабжения логистическими ресурсами, производственными и технологическими, обеспечивает высокую эффективность инвестиционно-строительных работ. цикл для оборудования. В экономической литературе большое значение имеют различные аспекты логистики капитального строительства и управления логистическими системами в строительстве [4].

Проблемы комплексного совершенствования системы управления микроуровня в строительной отрасли в нашей стране недостаточно освещены в исследованиях. В научной литературе представлены подходы к актуальности проблемы совершенствования управления предприятиями строительной отрасли, анализ состояния и динамики тенденций, ее анализ. Однако в условиях неопределенности экономической ситуации отсутствуют научно обоснованные и апробированные методы принятия управленческих решений на основе логистической цепочки. Анализ тенденций социально-экономического развития показывает, что доля сферы услуг и производств, в том числе строительства и отраслевых услуг, в экономическом росте стран мира стремительно растет. В зависимости от объема инвестиций в строительство и сферу услуг можно будет увеличить объем ввода новых объектов за счет привлечения больших объемов средств и финансовых ресурсов на организацию отрасли и скорость оборота отрасли. В связи с быстрым ростом населения в нашей стране растет потребность населения и предприятий в зданиях и сооружениях для удовлетворения новых жизненных и производственных потребностей. Это требует увеличения объемов

строительства новых жилых и производственных зданий и сооружений строительными организациями. Объем работ, выполняемых строительной отраслью нашей страны, растет по мере расширения жилищного фонда. Хотя при анализе данных изучается состояние изменения строительных работ на республиканском уровне, анализ объемов выполненных работ по регионам страны позволяет оценить уровень интенсивности строительных работ в регионах (Таблица).

Таблица

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ И ДОЛИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ
 ПО РЕГИОНАМ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН (в млрд сум и %)
 (на основе данных Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан)

Годы										*
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Узбекистан										
9504,8	11753,9	15219,3	20060,4	25423,1	29413,9	34698,0	51129,3	71156,5	88130,3	9,3
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	x
Каракалпакстан										
398,6	537,2	720,8	1053,5	1219,3	1171,8	1398,8	2182,7	3315,4	3992,5	10,0
4,2	4,6	4,7	5,3	4,8	4,0	4,0	4,3	4,7	4,5	0,3
Андижанская область										
534,4	672,9	862,7	1131,8	1341,9	1578,0	1782,9	2819,5	3539,1	4673,0	8,7
5,6	5,7	5,7	5,6	5,3	5,4	5,1	5,5	5,0	5,3	-0,3
Бухарская область										
793,5	978,5	1279,6	1648,4	2061,7	2202,9	2543,7	3581,2	4368,1	5659,8	7,1
8,3	8,3	8,4	8,2	8,1	7,5	7,3	7,0	6,1	6,4	-1,9
Джизакская область										
294,3	363,3	532,2	659,5	759,2	906,1	996,1	1564,3	2510,6	2715,0	9,2
3,1	3,1	3,5	3,3	3,0	3,1	2,9	3,1	3,5	3,1	0
Кашкадарьинская область										
791,5	997,9	1168,2	1560,0	2067,5	2560,0	2759,1	3701,1	4365,3	4832,6	6,1
8,3	8,5	7,7	7,8	8,1	8,7	8,0	7,2	6,1	5,5	-2,8
Навоийская область										
575,0	653,8	746,0	891,7	1019,2	1153,1	1313,6	2280,8	3464,0	3944,7	6,9
6,0	5,6	4,9	4,4	4,0	3,9	3,8	4,5	4,9	4,5	-1,5
Наманганская область										
475,9	548,9	730,9	890,4	1010,4	1289,9	1475,2	2257,6	3471,0	4678,2	9,8
5,0	4,7	4,8	4,4	4,0	4,4	4,3	4,4	4,9	5,3	0,3
Самаркандская область										
745,0	926,2	1214,5	1562,8	2010,6	2194,9	2342,4	3299,0	4527,2	5755,3	7,7
7,8	7,9	8,0	7,8	7,9	7,5	6,8	6,5	6,4	6,5	-1,3
Сурхандарьинская область										
470,6	605,3	849,5	1051,5	1351,3	1554,8	1827,0	2879,7	3979,7	4774,7	10,1
5,0	5,1	5,6	5,2	5,3	5,3	5,3	5,6	5,6	5,4	0,4
Сырдарьинская область										
168,0	230,3	313,0	376,5	478,9	540,7	552,4	1001,1	1926,2	2407,6	14,3
1,8	2,0	2,1	1,9	1,9	1,8	1,6	2,0	2,7	2,7	0,9
Ташкентская область										
684,2	907,1	1151,7	1330,9	1562,0	1646,3	1825,4	3006,7	5594,1	7102,6	10,4

Годы										*
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
7,2	7,7	7,6	6,6	6,1	5,6	5,3	5,9	7,9	8,1	0,9
Ферганская область										
671,0	806,5	1089,7	1396,2	1649,0	1840,0	1969,5	2942,7	4162,8	5473,9	8,2
7,1	6,9	7,2	7,0	6,5	6,3	5,7	5,8	5,9	6,2	-0,9
Хорезмская область										
390,1	528,7	790,3	961,4	1174,7	1220,9	1375,8	1878,3	2496,8	2856,8	7,3
4,1	4,5	5,2	4,8	4,6	4,2	4,0	3,7	3,5	3,2	-0,9
Ташкент										
1866,5	2300,5	2725,6	3460,1	4113,0	4633,4	6197,9	10870,7	16256,9	19215,4	10,3
19,6	19,6	17,9	17,2	16,2	15,8	17,9	21,3	22,8	21,8	2,2

*Увеличение (уменьшение) в 2020 г. по сравнению с 2011 г.

Из Таблицы видно, что объем строительных работ на республиканском уровне за последние 10 лет увеличился в 9,3 раза, а показатель за 2011 год (9504,8 млрд сум) в абсолютном выражении к 2020 году достигнет 88130,3 млрд сум. сум (абсолютный прирост 78625,5 млрд сум). Анализ объемов выполненных строительных работ по регионам позволяет проанализировать состояние развития строительных работ в регионах.

Проанализированный в исследовании объем строительных работ за период 2011–2020 годы показал высокую тенденцию роста в Сырдарьинской (14,3 раза), Ташкентской (10,4 раза) областях, городе Ташкенте (10,3 раза) и Республике Каракалпакстан (10,0 раза). раз) указывает на то, что он есть. В Кашкардарьинской (6,1 раза), Навоийской (6,9 раза), Бухарской (7,1 раза) и Хорезмской (7,3 раза) областях объем строительных работ за указанный период увеличился на более низком уровне, чем в других регионах.

Изменение доли строительных работ, выполняемых в регионах, в стране также дает оценку состояния развития строительной деятельности в регионах. За рассматриваемый период темпы роста были в основном в Ташкенте (2,2%), Республике Каракалпакстан (рост 0,3%), Ташкентской области (0,9%), Сырдарьинской (0,9%), Сурхандарьинской (0,4%), Наманганской (0,3%) области. Это свидетельствует о том, что объемы строительных работ в этих районах растут по всей стране.

Опыт развитых стран показывает, что для обеспечения эффективности строительной отрасли и предприятий или кластеров, работающих в отрасли, и удовлетворения населения, являющегося основными потребителями строительной отрасли, в первую очередь необходимо снизить уровень естественных монополий и углубить рыночные отношения.

Анализ ситуации в строительной отрасли Узбекистана показывает, что процесс углубления рыночных отношений и объединения ее предприятий в единую систему деятельности, т. е. формирование единой строительной системы, включающей логистические системы, еще не завершено. не отвечает. Исходя из этих представлений, следующим этапом развития отрасли должно стать, прежде всего, углубление рыночных отношений в строительной отрасли. С этой целью нами разработана модель реализации задач углубления рыночных отношений в отрасли, которую рекомендуется внедрять в процессе проводимых реформ в отрасли (Рисунок 1).

Модель включает в себя комплекс программных мероприятий, направленных на формирование и развитие рыночных отношений в вышеуказанной сфере, процессов изменения отрасли и совершенствования системы управления в сфере, что важно при решении задач повышения эффективности проводимых структурных изменений.

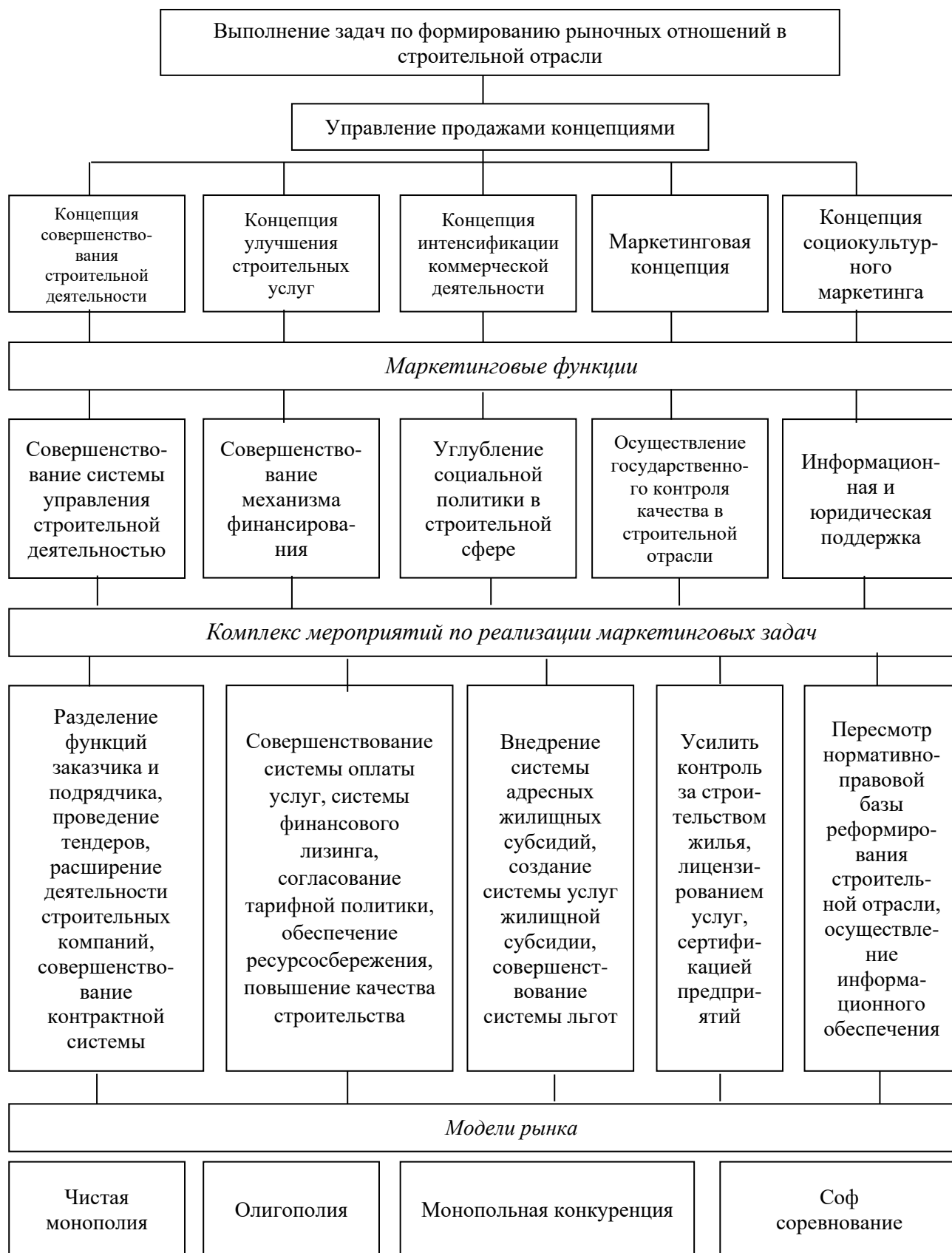


Рисунок 1. Модель реализации задач формирования рыночных отношений в строительной отрасли [5]

Для каждой маркетинговой концепции, представленной в модели, определены конкретные задачи, которые необходимо выполнить посредством комплекса мероприятий, а полная реализация этих задач посредством выбранных механизмов приведет к углублению рыночных отношений в сфере и функционированию рыночных механизмов. Механизмы управления предлагаемой модели состоят из организационно-экономических механизмов, разработанных по каждому направлению, и основной задачей организационно-экономических механизмов управления является обеспечение эффективности процесса путем воздействия на объект управления. Эффективность механизма управления в строительных предприятиях или кластерах во многом зависит от роли органов местного самоуправления и широкого вовлечения потребителей в процесс принятия решений. Организационный механизм управления включает функции управления, организационную структуру управления, кадры, приемы и технологии управления, управленческие решения, организацию труда на научной основе, правовую основу управления и др. Организационные элементы управления включают цели управления, принципы, функции, методы, приемы, технологии и персонал, структуру управления и информацию [6].

Экономические механизмы хозяйствования основываются на экономических законах, принципах, методах хозяйствования, а также на цели, благах, отношениях собственности и других опорах хозяйственной деятельности. Экономический механизм управления направлен на решение конкретных социально-экономических, технологических, социально-психологических проблем, возникающих в процессе деятельности [7].

Система управления строительной площадкой состоит из единого механизма, посредством которого элемент управления выполняет функции, взаимосвязанные с функциями других элементов (Рисунок 2).

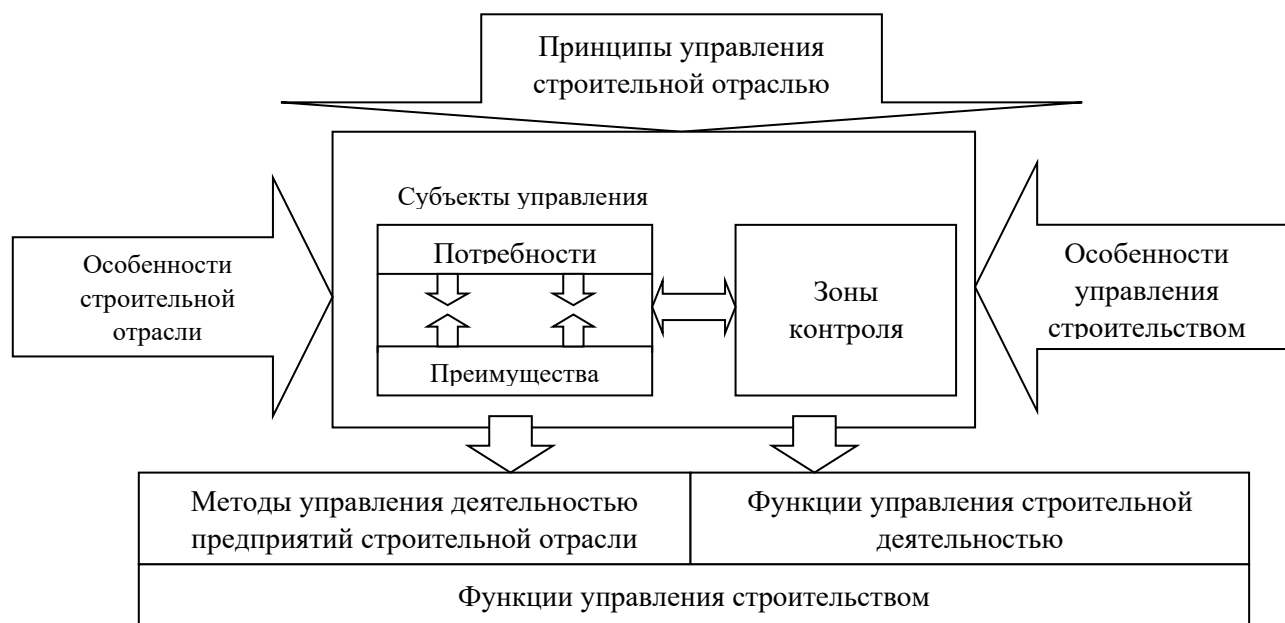


Рисунок 2. Механизм управления строительной отраслью

Из приведенных данных видно, что методы управления выбираются исходя из принципов управления строительной отраслью, специфики услуг, характеристик управления, выполняются основные задачи, перечисленные в таблице ниже [8, 9].

В ходе исследования были разработаны основные методологические правила формирования интегрированной системы управления логистическими затратами. По его словам, при формировании системы управления интегрированными логистическими цепями необходимо руководствоваться следующими принципами:

1. Образуя единую цепь автоматизированного логистического управления движением закупок, запасов и материальных потоков, эти интегрированные логистические цепочки позволяют системе управления управлять как процессами, так и затратами на всех этапах работы.

2. Интегрировать и координировать логистику, управление финансами и капитальным строительством.

3. Использование возможности глубокого и многогранного анализа логистических процессов, т.е. комплексная система управления логистической цепочкой должна быть оснащена множественными инструментами подготовки данных для анализа оперативной информации о движении материальных потоков, состоянии взаиморасчетов с поставщиками и покупателями.

4. Снижение встречных операций, связанных с финансовыми и материальными потоками, позволяющее оперативно отслеживать состояние взаиморасчетов с поставщиками и потребителями.

5. Одновременный охват и управление всеми подразделениями строительного предприятия или кластера - интегрированная система управления логистической цепью должна осуществлять процесс параллельного учета и управления логистическими операциями для всех подразделений внутри структуры.

6. Полнота и гибкость. Интегрированная система управления логистической цепочкой должна иметь возможность увеличивать количество рабочих мест при одновременном повышении эффективности работы.

7. Прозрачность и интеграция с различными программными продуктами. Например, интегрированная система управления логистической цепочкой должна быть интегрирована на базе программных комплексов в виде специальной базы данных, работающей по принципу Big Data.

8. Соответствующий формат данных. Интегрированная система управления логистической цепью должна эффективно использовать форматы данных и сообщений, применяемые в компьютерных сетях, при работе технических средств (объем памяти, скорость, ширина сети и др.) [10–12].

Интегрированная система управления логистической цепочкой должна иметь ряд особенностей, связанных с требованиями интеграции логистических операций по всей цепочке материальных потоков, а именно:

- полнота и удобство использования информации для пользователя;
- точность и достоверность первичных данных;
- своевременная реализация (своевременная подача логистической информации в систему);
- целеустремленность. Данные в интегрированной системе управления логистической цепью должны быть ориентированы на выявление дополнительных возможностей для снижения логистических затрат и повышения качества выполняемых работ и услуг;
- гибкость. Информация, циркулирующая в интегрированной системе управления логистической цепью, должна быть четко ориентирована на пользователей и иметь удобную для них форму.

С применением комплексного механизма управления движением материальных, финансовых и информационных потоков в логистических цепях строительной отрасли повысится возможность оптимизации затрат, образующихся в этих цепочках, и уровень конкурентоспособности субъектов, образующих звенья. в логистической цепочке будет увеличиваться.

Список литературы:

1. Ковалева Н. А., Гузенко А. В. Основы логистики и управление цепями поставок. Ростов-на-Дону, 2016. 127 с.
2. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. Логистика. М.: Эксмо, 2008. 994 с.
3. Гаджинский А. М. Логистика. М.: Дашков и К, 2012. 484 с.
4. Казарновский А. С. Логистизация потоковых процессов в сфере капитального строительства: автореф. дисс. ... канд. экон. наук. Самара, 2004.
5. Жўраева Н. Қ. Уй-жой коммунал хизматлари соҳаси корхоналари фаолиятини бошқаришнинг ташкилий-иқтисодий механизмларини такомиллаштириш // Иқтисодий фанлари бўйича фалсафа доктори (Ph.D.) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Ташкент: ТДИУ, 2020.
6. Цыпленкова М. В., Моисеенко И. В., Гуреева Н. В., Бондарь Ю. А. Основы менеджмента. М., 2013.
7. Кузнецов И. А. Механизмы и методы принятия и реализации управленческих решений в современных рыночных условиях // Социально-экономические явления и процессы. 2010. №6. С. 103-106.
8. Mirzaev A. T. The level of use of tourist attractions in the regions and the factors affecting them // Economics and Innovative Technologies. 2018. V. 2018. №3. P. 19.
9. Мирзаев А. Т. Совершенствование интегральной оценки механизма рекреационно-туристических объектов // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №2. С. 127-134. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/39/17>
10. Mirzaev A. T. Evaluation of innovation capacity resource components in effective management of recreational clusters on the basis of econometric analysis // EPRA International Journal of Research and Development (IJRD). 2020. V. 5. №7. P. 131-137.
11. Мирзаев А. Т. Оценка использования рекреационных возможностей на рынке туристических услуг // Региональная экономика: теория и практика. 2019. Т. 17. №5. С. 990-1002.
12. Мирзаев А. Т. Совершенствование системы электронного бронирования как часть цифровизации управленческой деятельности туристско-рекреационных предприятий // Бюллетень науки и практики. 2020. Т.6. №8. С.165-172. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/57/14>

References:

1. Kovaleva, N. A., & Guzenko, A. V. (2016). Osnovy logistiki i upravlenie tsepyami postavok. Rostov-on-Don. (in Russian).
2. Dybskaya, V. V., Zaitsev, E. I., Sergeev, V. I., & Sterligova, A. N. Logistika. (2008). Moscow (in Russian).
3. Gadzhinskii, A. M. (2012). Logistika. Moscow. (in Russian).

4. Kazarnovskii, A. S. (2004). Logistizatsiya potokovykh protsessov v sfere kapital'nogo stroitel'stva: autoref. Ph.D. diss. Samara. (in Russian).
5. Zhuraeva, N. K. (2020). Ui-zhoi kommunal khizmatlari sokhasi korkhonalari faoliyatini boshkarishning tashkili-iktisodii mexhanizmlarini takomillashtirish. *Iktisodiet fanlari biiicha falsafa doktori (Ph.D.) ilmii darazhasini olish uchun ezilgan dissertatsiya*. Tashkent.
6. Tsyplenkova, M. V., Moiseenko, I. V., Guremina, N. V., & Bondar, Yu. A. (2013). Osnovy menedzhmenta. Moscow. (in Russian).
7. Kuznetsov, I. A. (2010). Mekhanizmy i metody prinyatiya i realizatsii upravlencheskikh reshenii v sovremennykh rynochnykh usloviyakh. *Sotsial'no-ekonomicheskie yavleniya i protsessy*, (6), 103-106. (in Russian).
8. Mirzaev, A. T. (2018). The level of use of tourist attractions in the regions and the factors affecting them. *Economics and Innovative Technologies*, 2018(3), 19.
9. Mirzaev, A. (2019). Perfection of the integral evaluation of the mechanism of recreational and tourist objects. *Bulletin of Science and Practice*, 5(2), 127-134. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/39/17>
10. Mirzaev, A. T. (2020). Evaluation of innovation capacity resource components in effective management of recreational clusters on the basis of econometric analysis. *EPRA International Journal of Research and Development (IJRD)*, 5(7), 131-137.
11. Mirzaev, A. T. (2019). Otsenka ispol'zovaniya rekreatsionnykh vozmozhnostei na rynke turisticheskikh uslug. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*, 17(5), 990-1002. (in Russian).
12. Mirzaev, A. (2020). Improving the Electronic Booking System as a Part of Digitization of Management Activities of Recreational Enterprises. *Bulletin of Science and Practice*, 6(8), 165-172. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/57/14>

Работа поступила
в редакцию 18.01.2022 г.

Принята к публикации
24.01.2022 г.

Ссылка для цитирования:

Мирсодиков А. Т. Совершенствование механизмов управления затратами в логистических цепях строительной отрасли // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8. №2. С. 231-239. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/75/31>

Cite as (APA):

Mirsodikov, A. (2022). Improvement of Cost Management Mechanisms in the Logistics Chains of the Construction Industry. *Bulletin of Science and Practice*, 8(2), 231-239. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/75/31>