ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Рузметова М.С.
Ташкентский государственный транспортный университет
Ст.преподаватель кафедры «Менеджмент, маркетинг и туризм»

Мелсова Ш. Д.
Студентка 1-курса, группы МР-10-26
Ташкентский государственный транспортный университет

Аннотация: В работе рассматривается оптимизация транспортных затрат как направление повышения экономической эффективности предприятий Узбекистана. Раскрывается взаимосвязь расходов на перевозку, качества логистического обслуживания и финансовых результатов организации. Анализируются возможности сокращения порожнего пробега, повышения загрузки транспортных средств, совершенствования маршрутизации и внедрения цифрового контроля. Предлагается подход к оценке управленческих решений на основе совокупных затрат и показателей надёжности доставки. На условном расчётном примере показан порядок определения экономического эффекта. Обосновывается необходимость согласования транспортного планирования с закупочной, производственной и сбытовой деятельностью предприятия.

Ключевые слова: транспортные затраты, экономическая эффективность, управление перевозками, себестоимость, маршрутизация, грузоперевозки, цифровизация, логистика, рентабельность.

OPTIMIZATION OF TRANSPORTATION COSTS AS A TOOL FOR ENHANCING ENTERPRISE EFFICIENCY

Ruzmetova M.S.
Tashkent State Transport University
Senior Lecturer, Department of Management, Marketing, and Tourism

Melsova Sh. D.
1st-year Student, Group MR-10-26
Tashkent State Transport University

Abstract: This paper examines the optimization of transportation costs as a means to improve the economic efficiency of enterprises in Uzbekistan. It explores the interrelationship between transportation expenses, the quality of logistics services, and an organization's financial performance. The study analyzes opportunities for reducing empty runs, increasing vehicle load utilization, improving routing, and implementing digital monitoring. An approach for evaluating management decisions based on total costs and delivery reliability metrics is proposed. A hypothetical calculation example demonstrates the procedure for determining the economic impact. The paper further substantiates the necessity of aligning transport planning with an enterprise's procurement, production, and sales activities.

Keywords: transportation costs, economic efficiency, transport management, production cost, routing, freight transportation, digitalization, logistics, profitability.

Введение

Транспортное обеспечение связывает закупку материальных ресурсов, производство и реализацию продукции в единую хозяйственную систему.

От организации перевозок зависят своевременность поставок, оборачиваемость оборотных средств и выполнение обязательств перед покупателями. При этом увеличение транспортных расходов способно снижать прибыль предприятия даже при стабильных объёмах продаж. Поэтому управление такими расходами необходимо рассматривать как постоянную функцию менеджмента, основанную на анализе данных и согласовании решений между подразделениями.

Для предприятий Узбекистана рассматриваемая проблема имеет практическое значение при организации внутренних и международных грузоперевозок. При выборе схемы доставки необходимо учитывать расстояние, характеристики груза, условия перегрузки, доступность обратной загрузки и возможные задержки. Решение, обеспечивающее минимальный тариф перевозчика, не всегда гарантирует наименьшие совокупные расходы предприятия.

Цель работы заключается в обосновании направлений оптимизации транспортных затрат, позволяющих повысить эффективность предприятия при сохранении качества обслуживания. Для достижения поставленной цели рассматриваются структура расходов, организационные резервы их сокращения и способы оценки экономического результата. Методическую основу составляют анализ совокупных затрат, сопоставление альтернативных вариантов перевозки и условный экономический расчёт. Исследование имеет прикладной характер и ориентировано на управленческие задачи предприятий, использующих собственный или привлечённый транспорт.

Основная часть

Транспортные затраты включают расходы на топливо, оплату труда водителей, техническое обслуживание, ремонт, страхование, амортизацию и привлечение сторонних перевозчиков. Дополнительно предприятие может оплачивать погрузочно-разгрузочные операции, хранение груза в ожидании

отправки и простой транспортных средств. Для принятия управленческих решений важно разграничивать постоянные и переменные расходы. Сокращение пробега непосредственно влияет на потребление топлива, однако не обязательно приводит к пропорциональному уменьшению амортизации или административных расходов.

Начальным этапом оптимизации должен стать управленческий учёт по отдельным маршрутам, транспортным средствам и заказам. Обобщённая информация о месячных расходах позволяет определить их величину, но недостаточна для выявления причин отклонений. Предприятию целесообразно сопоставлять стоимость рейса, расходы на тонну доставленного груза, себестоимость тонно-километра и затраты на выполненный заказ. Выбор показателя зависит от характера перевозок. При доставке лёгких объёмных товаров необходимо дополнительно учитывать использование вместимости кузова, поскольку ограничением становится объём, а не допустимая масса.

Значительный организационный резерв связан с сокращением порожнего пробега. Возвращение автомобиля без груза увеличивает расходы, которые приходится относить на оплачиваемую перевозку. Для решения этой проблемы можно согласовывать встречные поставки, объединять заявки подразделений и заранее искать обратную загрузку. Однако дополнительный заказ следует оценивать с учётом отклонения от основного маршрута, времени ожидания и требований к совместимости грузов. Обратная перевозка экономически оправданна, когда дополнительная выручка превышает связанные с ней дополнительные расходы и не нарушает ранее согласованные сроки.

Повышение загрузки автомобилей также требует согласования транспортной и сбытовой политики. Объединение небольших партий позволяет распределить расходы на рейс между большим количеством продукции. Вместе с тем ожидание накопления партии может увеличивать

складские расходы и удлинять срок исполнения заказа. Поэтому менеджеру необходимо сравнивать экономию на перевозке с дополнительными затратами на хранение и возможными потерями от задержки поставки. Для постоянных клиентов целесообразно устанавливать согласованные дни доставки и интервалы приёма грузов.

Маршрутизация должна учитывать не только расстояние, но и продолжительность движения, состояние дорог, ограничения доступа и последовательность разгрузки. Для предприятия, осуществляющего поставки между Ташкентом, Самаркандом и другими региональными центрами, полезно сравнивать прямые рейсы с доставкой через распределительный склад. Выбор зависит от плотности заказов и объёма грузопотока. Промежуточная консолидация способна повысить загрузку транспорта, однако создаёт дополнительные операции обработки и требует соответствующего складского обеспечения.

Цифровой контроль помогает сопоставлять плановые и фактические параметры перевозки. Данные спутникового мониторинга, электронных заявок и учёта топлива позволяют выявлять незапланированные остановки, отклонения от маршрута и повторяющиеся задержки. Экономический результат возникает при использовании этой информации в управленческих решениях. Внедрение системы должно сопровождаться определением ответственных работников, проверкой качества данных и регулярным разбором отклонений. При этом расходы на оборудование, обучение и обслуживание программ необходимо включать в оценку проекта.

Отдельного внимания заслуживает техническое состояние автопарка. Откладывание обслуживания способно временно уменьшить текущие платежи, но увеличить вероятность дорогостоящего ремонта и срыва доставки. Поэтому необходимо оценивать совокупную стоимость владения автомобилем на протяжении периода эксплуатации. Решение о замене транспортного средства должно учитывать стоимость приобретения,

ожидаемые эксплуатационные расходы, остаточную стоимость и потребность предприятия в перевозках. Аналогичный подход применим при сравнении собственного транспорта с услугами сторонних организаций.

Экономический механизм оптимизации можно показать на условном примере. Предположим, что месячные транспортные расходы предприятия составляют 200 миллионов сумов при доставке 1000 тонн продукции. Затраты на одну тонну равны 200 тысячам сумов. После пересмотра маршрутов и объединения заказов валовая экономия составляет 18 миллионов сумов в месяц. Дополнительные текущие расходы на цифровое сопровождение равны 3 миллионам сумов. Тогда чистая ежемесячная экономия достигает 15 миллионов сумов, а общие расходы сокращаются до 185 миллионов сумов. При неизменном объёме перевозок затраты на тонну уменьшаются до 185 тысяч сумов, то есть на 7,5 процента. Если первоначальные вложения составляют 60 миллионов сумов, простой срок окупаемости равен четырём месяцам. Расчёт является иллюстративным и предполагает стабильность объёма перевозок и получаемой экономии.

Оценивать результаты следует одновременно по финансовым и эксплуатационным показателям. Снижение расходов необходимо сопоставлять с долей своевременных доставок, количеством повреждений груза и продолжительностью выполнения заказа. Для предприятий Узбекистана предлагаемый подход целесообразно реализовывать постепенно: сначала установить достоверный учёт, затем проверить решения на выбранных маршрутах и после оценки результатов расширить практику. Такая последовательность позволяет учитывать реальные условия работы и корректировать мероприятия до их внедрения в масштабах предприятия.

Заключение

Оптимизация транспортных затрат представляет собой комплексную управленческую задачу, решение которой влияет на себестоимость

продукции, прибыль и устойчивость хозяйственных связей. Её результативность определяется способностью предприятия выявлять причины избыточных расходов и согласовывать перевозки с производственными и коммерческими потребностями. Основными резервами выступают сокращение порожнего пробега, рациональное использование грузоподъёмности, совершенствование маршрутов и предупреждение технических простоев.

Для предприятий Узбекистана практическое применение предложенного подхода предполагает развитие управленческого учёта и использование проверяемых показателей эффективности. Каждое мероприятие необходимо оценивать с учётом затрат на внедрение, ожидаемой экономии и влияния на надёжность доставки. Представленный условный расчёт демонстрирует, что экономический эффект следует определять после вычета дополнительных текущих расходов.

Устойчивое повышение эффективности достигается при регулярном пересмотре транспортных решений, закреплении ответственности и анализе фактических результатов. Приоритетом должна стать минимизация совокупных расходов при соблюдении согласованных сроков, требований безопасности и сохранности грузов. Именно такой подход позволяет превратить транспортное обеспечение в управляемый фактор конкурентоспособности предприятия.

Использованные источники

акон Республики Узбекистан «О транспорте» от 9 августа 2021 года № ЗРУ-

остановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» от 27 января 2025 года № ПП-28.

3. Christopher M. Logistics and Supply Chain Management. 6th edition. Pearson, 2023.

4. McKinnon A. Decarbonizing Logistics: Distributing Goods in a Low Carbon World. London: Kogan Page, 2018.
orld Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington,