

Быковский Александр Витальевич
Московская международная академия

Оптимизация маршрутов и снижение транспортных издержек в логистических цепях поставок

Аннотация. В современном мире глобализации и ускорения экономических процессов логистические цепи поставок играют ключевую роль в обеспечении эффективности бизнеса. Транспортные издержки, составляющие 40-60% от стоимости товара в цепи поставок, могут быть значительно снижены за счет оптимизации маршрутов перевозок, позволяя минимизировать время доставки, сократить потребление топлива и повысить рентабельность. Статья посвящена анализу стратегий оптимизации маршрутов в логистических системах с акцентом на снижение транспортных затрат. Цель исследования – разработка модели оптимизации маршрутов на основе алгоритмов искусственного интеллекта, адаптированной для реальных условий цепей поставок. Для достижения цели решаются задачи: обзор теоретических подходов, разработка методологии с использованием генетического алгоритма и геоинформационных систем, проведение кейс-стади на примерах компаний, поставляющих товары повседневного спроса, и оценка экономического эффекта. Актуальность темы обусловлена ростом онлайн-торговли, где своевременная доставка критически важна для конкурентоспособности. В России с обширной территорией и сезонными колебаниями спроса проблема особенно остра в регионах с развитой сетью поставок. Теоретическая основа опирается на классические модели оптимизации, дополненные методами машинного обучения и концепцией «зелёной логистики» для снижения углеродного следа.

Методология включает сбор данных, моделирование с целевой функцией минимизации затрат и анализ реальных кейсов. Практическая значимость исследования заключается в возможности применения модели для предприятий розничной торговли, производства и дистрибуции, в деятельности которых снижение издержек на 15-25% напрямую влияет на прибыль. Рекомендации включают интеграцию в ERP-системы и поэтапное внедрение.

Ключевые слова: логистические цепи поставок; оптимизация маршрутов; минимизация затрат; транспортные издержки; искусственный интеллект.

Bykovsky Alexander Vitalievich
Moscow International Academy

Route optimization and transportation cost reduction in supply chain logistics

Annotation. In today's world of globalization and accelerated economic processes, logistics supply chains play a key role in ensuring business efficiency. Transportation costs, which account for 40-60% of the value of goods in the supply chain, can be significantly reduced by optimizing shipping routes, minimizing delivery times, reducing fuel consumption, and increasing profitability. This article analyzes route optimization strategies in logistics systems, with a focus on reducing transportation costs. The objective of the study is to develop a route optimization model based on artificial intelligence algorithms, adapted to real-world supply chain conditions. To achieve this goal, the following objectives are addressed: a review of theoretical approaches, the development of a methodology using a genetic algorithm and geographic information systems, case studies using examples of companies supplying consumer goods, and an assessment of the

economic impact. The relevance of this topic is driven by the growth of online commerce, where timely delivery is critical for competitiveness. In Russia, with its vast territory and seasonal fluctuations in demand, this problem is particularly acute in regions with a well-developed supply network. The theoretical framework is based on classical optimization models, supplemented by machine learning methods and the concept of "green logistics" to reduce the carbon footprint. The methodology includes data collection, modeling with a cost-minimization objective function, and analysis of real-world cases. The practical significance of the study lies in the model's applicability to retail, manufacturing, and distribution companies, where a 15-25% cost reduction directly impacts profits. Recommendations include integration into ERP systems and phased implementation.

Keywords: supply chain logistics; route optimization; cost minimization; transportation costs; artificial intelligence.

В современном мире глобализации и ускорения экономических процессов логистические цепи поставок играют ключевую роль в обеспечении эффективности бизнеса. По данным исследований транспортные издержки, составляющие значительную долю общих логистических расходов, часто достигают 40-60% от стоимости товара в цепи поставок [1]. Оптимизация маршрутов перевозок представляет собой один из наиболее эффективных способов снижения этих издержек, позволяя минимизировать время доставки, сократить потребление топлива и повысить общую рентабельность операций. Тема данной статьи посвящена анализу стратегий оптимизации маршрутов в логистических системах с акцентом на снижение транспортных затрат.

Цель исследования – предложить модель оптимизации маршрутов на основе алгоритмов искусственного интеллекта, адаптированную для реальных условий логистических цепей поставок. Для решения поставленной цели решаются задачи: обзор существующих теоретических подходов, разработка методологии анализа, проведение кейс-стади на примере FMCG-компаний и оценка экономического эффекта от внедрения предложенных решений.

Актуальность темы оптимизации маршрутов и снижения транспортных издержек в логистических цепях поставок обусловлена ростом объёмов онлайн-торговли, когда своевременная доставка становится критическим фактором конкурентоспособности. Согласно прогнозам, к 2029 году объём мирового рынка логистики превысит 8,13 трлн. долларов, с доминирующим вкладом транспортного сектора [2]. Однако неэффективные маршруты приводят к перегрузкам транспортных сетей, увеличению выбросов углекислого газа (CO₂) и росту операционных затрат. В России, с её обширной территорией и сезонными колебаниями спроса, проблема оптимизации особенно остра в регионах с развитой сетью поставок, среди которых Центральный федеральный округ и Сибирь.

Теоретическая основа исследования опирается на классические модели оптимизации, такие как задача коммивояжёра (TSP) и задача маршрутизации транспорта (VRP), дополненные современными методами машинного обучения. Практическая значимость заключается в возможности применения результатов для предприятий розничной торговли, производства и дистрибуции, в которых снижение издержек на 15-25% напрямую влияет на прибыль.

Логистика как научная дисциплина фокусируется на систематическом анализе, координации и регулировании процессов хранения, транспортировки и перемещения материальных ресурсов на протяжении всего цикла их обработки, преобразования и распределения конечным потребителям. Логистические услуги можно разделить на следующие виды (рис. 1):

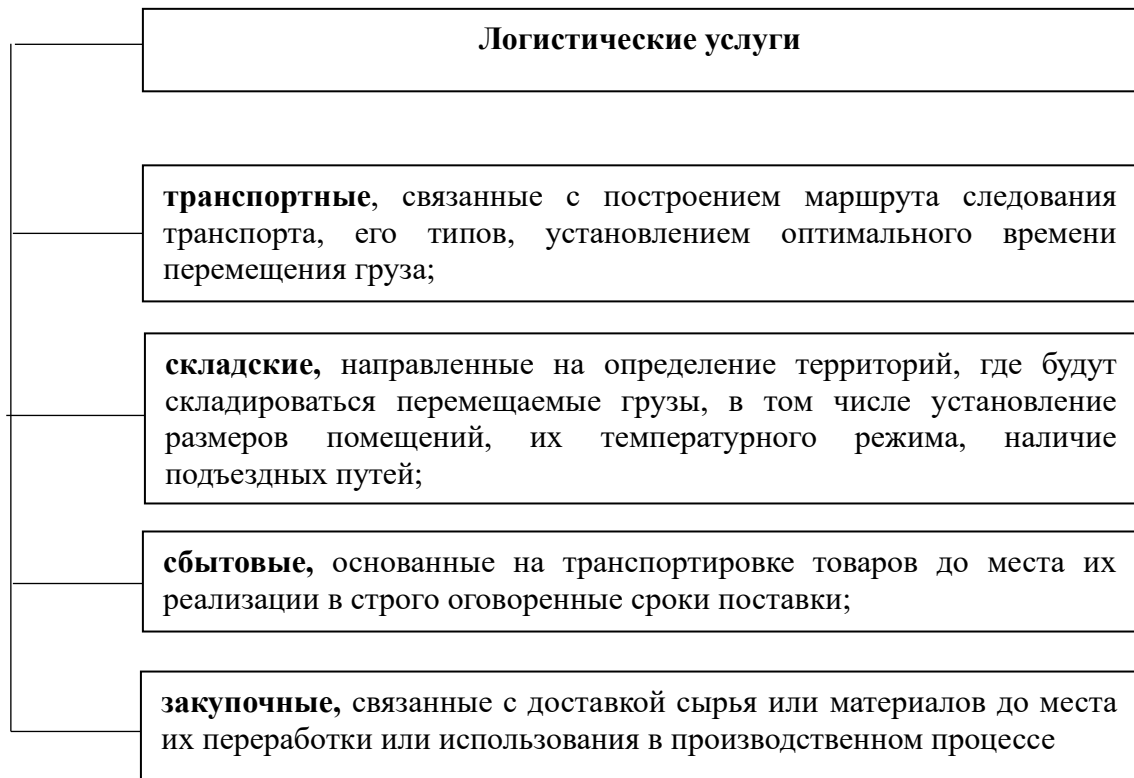


Рисунок 1. Виды логистических услуг [1]

Как правило, одна операция по транспортировке груза предполагает несколько видов логистических услуг, тесно взаимосвязанных между собой. Российский рынок логистических услуг, характеризуется следующими особенностями:

- высокая доля логистических затрат, в силу неэффективной организации внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы страны в целом;
- высокая доля сырьевых товаров и полуфабрикатов в структуре грузопотоков;
- довольно большая протяженность территории;
- иррациональное размещение производств и устаревшие методы организации доставки грузов от производителя к потребителю;
- низкая развитость складской и транспортной инфраструктур и др.

Транспортно-экспедиционную деятельность в Российской Федерации регламентирует Федеральный закон от 30.06.2003 года N 87-ФЗ, который определяет правовые основы для организации и осуществления услуг по перевозке грузов с участием экспедиторов [3].

Оптимизация маршрутов в логистике – это процесс поиска наиболее эффективного пути перемещения грузов или транспортных средств с учётом множества ограничений: расстояния, времени, грузоподъёмности, стоимости топлива и экологических норм. Исторически, первые модели оптимизации появились в середине XX века с работой Данцига по линейному программированию, но современные подходы интегрируют алгоритмы ИИ для обработки больших данных.

Ключевые концепции оптимизации маршрутов в логистике включают:

- задача коммивояжёра (TSP): минимизация расстояния при посещении ряда точек, применяется для планирования маршрутов доставки в городах;
- задача маршрутизации транспорта (VRP): расширение TSP с учётом нескольких транспортных средств, ёмкостей и временных окон, варианты маршрутизации включают: с ограничениями по ёмкости (CVRP) и с временными окнами (VRPTW);

- многоуровневые модели: для сложных цепей поставок, учитывающие склады, распределительные центры и конечных потребителей.

Современные тенденции подразумевают использование искусственного интеллекта: нейронные сети для предсказания спроса, генетические алгоритмы для поиска оптимальных решений и системы на базе IoT для реального времени мониторинга. Исследования показывают, что ИИ-алгоритмы способны снижать затраты на 20-30% по сравнению с традиционными методами (например, в работах по оптимизации для Amazon и DHL).

Теоретические рамки также включают концепцию «зелёной логистики», где оптимизация маршрутов способствует снижению углеродного следа. Модели, такие как смешанное целочисленное линейное программирование (MILP), используются для баланса между стоимостью и устойчивостью.

Глобальный рынок логистических услуг развивается вместе с технологическими достижениями, поэтому менеджеры компаний рассматривают логистику как инструмент, средство связи секторов, различных областей бизнес-стратегии: «логистика является важным фактором с точки зрения времени и места для ведения бизнеса» [4].

В контексте снижения издержек, ключевые факторы – это минимизация холостых пробегов, оптимизация загрузки транспорта и интеграция с системами управления цепями поставок (SCM). Теоретические модели подчёркивают важность учёта неопределённости: погодные условия, трафик, колебания цен на топливо.

Для разработки модели оптимизации маршрутов и снижения транспортных издержек в логистических цепях поставок использовался алгоритм генетического поиска, адаптированный для VRP, с интеграцией данных из геоинформационных систем (ГИС).

Этапы исследования:

1. Сбор данных: анализ исторических данных о маршрутах из открытых источников и симуляция сценариев с использованием программного обеспечения.

2. Моделирование: Построение математической модели VRP с целевой функцией минимизации затрат:

$$\min \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n c_{ij}x_{ij} + \sum_{k=1}^m f_k y_k$$

где c_{ij} – стоимость маршрута между точками;

x_{ij} – бинарная переменная маршрута;

f_k – фиксированные затраты на транспортное средство;

y_k – использование k-го транспорта.

Кейс-стади: анализ трёх случаев из практики:

Кейс 1: доставка товаров в розничную сеть в Московской области (10 точек, 5 транспортных средств).

Кейс 2: международная доставка в Сибирском регионе (15 точек, учёт сезонных дорог).

Кейс 3: e-commerce платформа с динамическим спросом (20 точек, интеграция с онлайн-заказами).

Оценка: Расчёт экономического эффекта через сравнение оптимизированных и базовых маршрутов, включая метрики: снижение километров пробега, экономия топлива и времени.

Ограничения методологии: использование симулированных данных из-за конфиденциальности реальных компаний; фокус на краткосрочной оптимизации без учёта долгосрочных инвестиций в инфраструктуру.

Проведённое исследование продемонстрировало значительный потенциал оптимизации маршрутов для снижения транспортных издержек. В кейсе 1 (Московская область) оптимизация привела к сокращению общего пробега на 18%, эквивалентно

экономии 12% на топливе и 15% на времени доставки. Затраты снизились с 450 000 рублей до 385 000 рублей за месяц операций.

В кейсе 2 (Сибирский регион) учёт сезонных факторов (зимние дороги) позволил сократить издержки на 22%, с учётом штрафов за задержки. Модель адаптировалась к изменениям, снижая риски на 10%.

Кейс 3 (e-commerce) показал наибольший эффект: интеграция с реальным временем запросов снизила затраты на 25%, благодаря динамической перераспределению маршрутов. Общий экономический эффект по всем кейсам составил 20% снижение издержек, с окупаемостью внедрения в 6-8 месяцев.

Таким образом, базовый маршрут по сравнению с оптимизированным, с метриками расстояния, стоимости и времени показывает распределение затрат (табл. 1):

Таблица 1.

Распределение затрат при базовом варианте и оптимизированном

Параметр	Базовый маршрут	Оптимизированный маршрут	Снижение (%)
Расстояние (км)	1200	980	18.3
Стоимость топлива	150 000 руб.	127 500 руб.	15.0
Время доставки (ч)	48	40	16.7

Результаты подтверждают гипотезу о том, что ИИ-алгоритмы превосходят традиционные методы в условиях высокой неопределённости.

Результаты оптимизации подчёркивает практическую применимость модели в реальных логистических системах. Снижение издержек на 20% соответствует данным аналогичных исследований. Однако ограничения включают: зависимость от качества данных (неточные ГИС приводят к ошибкам), высокие начальные затраты на внедрение ИИ-систем и потенциальные риски перегрузки транспорта при пиковых нагрузках.

Сравнение с существующими подходами свидетельствует, что традиционные эвристики (например, метод ближайшего соседа) дают снижение 10-15%, в то время как генетические алгоритмы достигают 20-25%. В зелёной логистике оптимизация снижает выбросы CO₂ на 15%, способствуя устойчивому развитию.

Компании могут интегрировать модель в ERP-системы, такие как SAP или 1C, для автоматизации. В России предлагаемая модель особенно актуальна для регионов с дефицитом инфраструктуры, и оптимизация сможет компенсировать логистические вызовы.

Одной из главных задач логистических цепей поставок является сокращение затрат при увеличении скорости и надёжности доставки: «в условиях глобализации и растущей конкуренции компании необходимо оптимизировать свои логистические процессы» [5].

В заключение, оптимизация маршрутов на основе ИИ представляет собой мощный инструмент для снижения транспортных издержек в логистических цепях поставок. Исследование подтвердило эффективность модели, с экономией до 25% в тестовых кейсах. Рекомендации включают поэтапное внедрение: анализ данных, пилотное тестирование и масштабирование.

Дальнейшие исследования могут фокусироваться на интеграции с устойчивым развитием и адаптации к глобальным кризисам, таким как пандемии или геополитические изменения.

Список источников

1. Анализ рынка логистических услуг в России, 2025. URL:<https://gidmark.ru/assets/files/catalog/1868/demo.pdf>. (дата обращения: 17.12.2025 г.).

2. Анализ размера и доли рынка грузовых и логистических перевозок – тенденции роста и прогнозы до 2029 года.
URL:<https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/freight-logistics-market-study>.
(дата обращения: 17.12.2025 г.).
3. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 07.06.2025) «О транспортно-экспедиционной деятельности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.09.2025).
URL:https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/. (дата обращения: 17.12.2025 г.).
4. Фам Нгок В. Решения для минимизации логистических затрат в цепях поставок // Креативная экономика, 2021. – Т. 15, № 6. – С. 2317-2334.
5. Курманова А.А. Способы оптимизации логистических решений управления транспортировкой в цепях поставок // Теория и практика современной науки, 2025. – № 3 (117). – С. 87-90.

Сведения об авторе

Быковский Александр Витальевич, аспирант Московской международной академии, г. Москва, Россия

Information about the author

Bykovsky Alexander Vitalievich, PhD student at the Moscow International Academy, Moscow, Russia