

Секция «Экономика и управление на транспорте (СГУВТ)»

СОВРЕМЕННЫЕ СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ ТОВАРОВ В СИСТЕМЕ СКЛАДСКОГО УЧЕТА

Быковская Оксана Сергеевна

Выпускник (бакалавр)

Сибирский государственный университет водного транспорта, Факультет управления на водном транспорте, Новосибирск, Россия

E-mail: oksana.bik00@mail.ru

О.С.Быковская

СОВРЕМЕННЫЕ СРЕДСТВА ИДЕНТИФИКАЦИИ ТОВАРОВ В СИСТЕМЕ СКЛАДСКОГО УЧЕТА

Современные складские технологии активно развиваются, технологии не стоят на месте. К сожалению, не во всех уголках мира переходят на новую систему штрихкодирования. Рассмотрим на примере нашей страны и мероприятий местного производства.

.....
Рассмотрим на примере морского Дудинского порта и строительного магазина Лемана ПРО.

В магазине Лемана ПРО существует следующая система: в данном магазине у каждого товара есть штрихкод, в котором хранятся данные и количестве, качестве, производителе, дате производства и месте хранения данного товара, а также его перемещение внутри магазина. Это очень ускоряет и упрощает процесс поиска товаров, инвентаризации и системы складирования. Все вносится в программы SAW/WMS, затем обновление информации происходит автоматически, когда товар купили, переместили или списали. В крупном магазине склад и торговый зал работают как единая система, где ключевую роль играют автоматизированные процессы, терминалы сбора данных. Это позволяет быстро пополнять товарные запасы и оперативно обслуживать клиентов.

Процесс взаимодействия склада и торгового зала автоматизирован, но при необходимости допускается ручное управление. Точность и скорость работы склада напрямую влияют на удовлетворенность клиентов и бесперебойность продаж.

В морском порту ситуация, конечно, сложнее, это крупное предприятие, требующее крупные вложения и имеющее большие человеческие ресурсы. В морском и речном Дудинском портах используется старая система нумерации контейнеров, а также, стикеры на другие виды груза, которые не поддаются нумерации (авто, ценный груз и тд). Но это очень устаревшая система, которая имеет много недочетов и сложностей. Стикеры отклеиваются, а номера контейнеров стираются, списки, которые приходят вместе с грузом и, по которым, сверяются работники порта – тальмана, часто являются некорректными, если одна цифра или буква в пломбе или номере контейнера/груза является не верной, то тальману приходится писать акт на данный груз вручную, что занимает много времени, не имеет какой-то общей формы и, в конечном итоге, все равно все вбивается в компьютер. Почему бы сразу не унифицировать и не сделать систему отслеживания груза цифровой. Это сильно упростит работу тальманов, особенно в снежную или дождливую погоду, когда важные бумажные документы промокают и рвутся, а пишущие приборы перестают писать и замерзают. За каждым грузом стоит закрепить штрихкод и он должен быть не на бумажном носителе, а непосредственно нарисован качественной краской на контейнере/ином грузе или выточен другими способами, чтобы не мог смыться и стереться. В систему SAW/WMS добавляется штрихкод, вес, дата загрузки товара и иные характеристики, важные для транспортировки данного груза, также можно добавлять фотографии

в начальном и конечном пунктах или во всех промежуточных тоже, чтобы проще было его идентифицировать и была уверенность, что груз не подменили и не испортили. Также в порту есть адреса хранения (причал первый, тыл второй и тд), их тоже необходимо будет вбивать при приемке груза. Пришел контейнер, его штрихкод отсканировали, сверили все данные, пломбы, если есть нюансы, то тут же в приложении все зафиксировали, загрузили фотографии как доказательство, поставили электронную подпись и все, груз принят, корректировки будут внесены и отображены в дальнейшей истории груза. Такую систему нужно расширять и активно внедрять, а такое уже используется в нашей стране.

Например, Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) уже внедрил систему «электронный тальман» на базе машинного зрения. Камеры автоматически сканируют контейнер, считывают номера, проверяют целостность пломб и фиксируют повреждения. Концепция единой системы (например, WMS), где каждый груз имеет свой цифровой паспорт с историей перемещений и фотографиями — это лучшая мировая практика. В России такой подход уже успешно работает, например, в ОТЭКО в порту Тамань, где внедрена WMS-система для учета оборудования на огромных открытых площадках. Это уже используется, а значит, что система действительно работает и приносит большую пользу предприятиям.

Научный руководитель – старший преподаватель, Кузьмин А.Н.

Источники и литература

- 1) <https://primamedia.ru/news/2433883/>
- 2) <https://nornickel.ru/>