

УДК 004.94

АКТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ПРОЕКТИРОВАНИЮ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЛОГИСТИКИ В ТОРГОВОЙ СЕТИ

Цыбеев А. В.

студент 2 курса магистратуры

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

e-mail: andrei.tsibeev@yandex.ru

Научный руководитель: Храмов В.В.

к.т.н., ведущий научный сотрудник,

доцент кафедры «Менеджмент»

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

Аннотация: В статье описаны особенности постановки цели и задач для проектирования цифровизации логистики в ритейле. Фактически сформулирован алгоритм разработки проекта перевода бизнес-процессов в цифровую плоскость на примере предприятий торговой сети. Проведен сравнительный анализ нескольких программ для цифровизации логистики в ритейле и обоснован выбор наиболее эффективной из них.

Ключевые слова: цифровизация логистики, ритейл, торговые сети, проектный подход, диджитализация.

AN UP-TO-DATE APPROACH TO THE DESIGN OF LOGISTICS DIGITALIZATION IN THE RETAIL NETWORK

Zybeev A.V.

Second year graduate student

Southern University (IMBL)

E-mail: andrei.tsibeev@yandex.ru

Abstract: The article describes the features of setting goals and objectives for designing the digitalization of logistics in retail. In fact, an algorithm for developing a project for transferring business processes to the digital plane is formulated on the example of retail chain enterprises. A comparative analysis of several programs for digitalization of logistics in retail is carried out and the choice of the most effective of them is justified.

Keywords: digitalization of logistics, retail, retail chains, project approach, digitalization.

В настоящее время тренд технологического развития характерен для всех отраслей мировой и российской экономики. Высока скорость внедрения технологических инноваций в деятельность ритейлеров возрастает из года в

год. При этом интеграция новых разработок в деятельность торговых сетей сталкивается с комплексом препятствий.

Для преодоления этих препятствий необходимо использовать эффективные инструменты, которые позволят ритейлерам наиболее полно удовлетворять возрастающие запросы населения по уровню качества услуг, насыщенности ассортимента и другим параметрам [1]. С учетом актуальности современных трендов, а также интенсивности развития ИТ-технологий и их разнообразия, логично предположить, что цифровизация деятельности торговой сети потенциально способна эффективно решать вышеописанные задачи, тем самым повышая рентабельность деятельности торговых сетей.

Согласно экспертным оценкам, более 75% стоимости конечного продукта в любой отрасли составляют расходы, связанные с различными логистическими операциями. К таким процессам относится хранение, перевозка и упаковка товара [2]. К тому же удельный вес времени на продвижение товарного потока доходит до 90% от временных затрат на весь процесс (от обработки сырья до доставки товаров конечному потребителю) [3]. С учетом этого обстоятельства, можно заключить, что цифровизация логистической системы ритейлера обладает огромным потенциалом – этот процесс позволит вывести на новый уровень качество обслуживания и удовлетворять растущие запросы потребителя.

Рассмотрим наиболее типичные для торговой сети проблемы логистической системы и сформулируем цель и задачи проекта цифровизации данной системы.

Итак, по оценкам аналитиков, в 2021 году наиболее типичными проблемами цифровизации являются следующие сложности [4]:

- излишние затраты на ГСМ и временные затраты в результате использования неэффективных маршрутов;

- неэффективное использование складских помещений потери потенциальной прибыли в результате сотрудничества с ненадежными контрагентами;

- отсутствие возможности оперативного получения информации о доступности автомобилей для доставки грузов;

- отсутствие возможности автоматического просчета и сравнительного анализа поставщиков для выбора более оптимального варианта;

- издержки в результате отсутствия инструментов планирования сборных перевозок с использованием складов консолидации.

- сложность подготовки к проверкам, рабочие группы тратят до 24 % своего рабочего времени в попытках найти требуемую документацию в бумажных и электронных архивах;

- нерациональное использование собственного автопарка, приводящее к увеличению себестоимости перевозок до 21 %;

- задержки времени в бизнес-процессе доставки заказов приводят к потере потенциального объема реализации до 15 %;

- невозможность выполнять мелкие заказы в связи низким уровнем гибкости поставок (потеря выручки от 11 до 20 %).

Цель проекта цифровизации предприятия торговой сети – улучшение финансово экономических показателей деятельности торговой сети, повышение рентабельности перевозок, автоматизация алгоритма принятия решений, автоматизация прогнозирования издержек, мониторинг и подбор поставщиков, увеличение клиентской базы, ускорение основных бизнес-процессов организации путем цифровизации логистического отдела.

Исходя из поставленной цели и на основе выявленных проблем можно сформулировать следующие задачи проекта:

- подбор комплексного программного решения для автоматизации ряда управленческих процессов, планирования и принятия решений по логистическим вопросам;

- выбор цифрового решения для предотвращения издержек в результате неисполнения обязательств контрагентом, для постоянного мониторинга контрагентов;

- составление финансового и календарного плана преобразований [5].

Как правило, обороты предприятия торговой сети позволяют внедрить дорогостоящее решение, в силу чего ассортимент программных решений для компании является довольно большим [6]. При таких возможностях следует подходить к выбору технологии очень ответственно, поскольку речь идет о крупных затратах. При этом правильный выбор может вывести всю сеть на более высокий уровень.

Также, представляется, что в силу комплекса особенностей предприятия торговой сети целесообразно выбрать не только программное обеспечение для повышения эффективности логистических процессов, но и такого провайдера, который обеспечит качественный сервис, поддержку. Кроме этого, выбор должен быть сделан в пользу продукта, который может быть «заточен» под все особенности торговой сети.

Итак, для анализа можно выбрать следующие логистические технологии мониторинга: программа «DATACore: LMS» – компания SeaData (СиДата), программа «CARGO.RUN» – компания «Смартпетрол», программа «EME.WMS» от одноименной компании [7].

Рассмотрим основные преимущества и недостатки рассматриваемых программных решений.

Программа «DATACore: LMS» охватывает все сферы управления взаимоотношениями с клиентами и организации внутренних процессов компании, синхронизирует работу сотрудников на приеме заказов с профильными подразделениями компании, контролирует порядок и сроки ведения заказа на всех стадиях работы с ним, тем самым улучшая качество сервиса и повышая результативность продаж. К недостаткам программы

можно отнести ее высокую стоимость, длительность процесса внедрения оборудования и обучения сотрудников.

Отличительные особенности программы «CARGO.RUN» заключаются в возможности мониторинга выездных сотрудников, учете времени работы на объекте при расчете времени маршрута. При этом стоимость оборудования выше среднерыночной, у предприятия торговой сети отсутствуют потребности в большинстве модулей ПО.

Преимущества программы «EME.WMS» состоят в бесплатном тестировании оборудования в течении первого месяца использования; оборудование производится в России; офлайн версия ПО; высокий интеграционный потенциал; наличие официального представителя в г. Ростов-на-Дону. При этом у программы существует несколько недостатков: малые изменения скорости не фиксируются, ресурсоемкое программное обеспечение, абонентская плата за каждый прибор.

Анализ преимуществ и недостатков каждой программы, а также их финансовой эффективности позволяет заключить, что для предприятий ритейла наиболее рациональным будет заключение договора с компанией SeaData и внедрение их программного комплекса «DATACore: LMS» [8].

Итак, программа предназначена для управления транспортно-логистическими процессами и цепями поставок. Охватывает все сферы управления взаимоотношениями с клиентами и организации внутренних процессов компании, синхронизирует работу сотрудников на приеме заказов с профильными подразделениями компании, контролирует порядок и сроки ведения заказа на всех стадиях работы с ним, тем самым улучшая качество сервиса и повышая результативность продаж.

Продукт написан на платформе 1С, работает в режиме толстого, тонкого клиента, через веб и на мобильных устройствах через браузер. Имеет на 95% открытый исходный код. Вместе с продуктом компании передается исходный код и право внесения изменений.

В результате использования новых функций можно будет достичь значительного облегчения и оптимизации труда логиста; контроля и распределения затрат на содержание автопарка; эффективное использование и сокращение рабочего времени на обработку данных. Для этого потребуются собрать копии отчетов, которые ранее формировались вручную; собрать копии документов, которые в бухгалтерии формируются по транспорту (включая списание ГСМ и расчет зарплаты водителей).

Резюмируя вышеизложенное, можно заключить, что актуальные подходы к цифровизации предприятия торговой сети должны базироваться на анализе специфики самого предприятия и выявленных в результате такого анализа проблемах. Для решения данных проблем должен быть разработан проект, формулирование которого начинается с постановки цели и задач, направленных на решение выявленных проблем. Исходя из этой части проекта следует сформулировать приоритетные критерии, которые напрямую коррелируют с выявленными проблемами логистической системы. Далее необходимо произвести анализ наиболее подходящих по критериям существующих на рынке программных продуктов для цифровизации логистики ритейла и выбрать наиболее подходящий для компании.

Использование проектного подхода к цифровизации предприятия торговой сети обеспечит максимальную эффективность настройки программных инструментов для повышения конкурентоспособности предприятия торговой сети.

Библиографический список

1..

1. Степанов, В.И. Логистика: учебник для бакалавров / В. И. Степанов. – Москва: Проспект, 2015. – 487 с. [Электронный ресурс]. – URL: <https://zavtrasessiya.com> (Дата обращения: 23.03.2022).
2. .Фёдоров-Персианов В.А. Транспортная логистика: учебное пособие / Л. С Фёдоров, Персианов , И.Б. Мухаметдинов. – М.: КноРус, 2016. – 310 с.
3. Мартынов Б.В., Коханова В.С. Особенности финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров как фактора безопасности региональной экосистемы // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № 1. – С. 27-31.

4. Зайченко А.И., Мартынов Б.В. Управление бизнесом в условиях цифровизации экономики // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – № 1. – С. 65.
5. Ильин А.С., Панченко Г.М., Ковалёва М.В. Роль искусственного интеллекта в менеджменте // Academy. – 2018. – № 12 (39). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-iskusstvennogo-intellekta-v-menedzhmente> (дата обращения: 23.03.2022).
6. За первый день работы помощник «Олег» от «Тинькофф банка» научился ругаться. – URL: <https://vc.ru/flood/71460-za-pervyy-den-raboty-pomoshchnik-oleg-ot-tinkoff-banka-nauchilsya-rugatsya> (дата обращения: 23.03.2022).
7. Martynov B.V., Dobrosotskaya S.Yu. Education technology platform as the structural element of international transport corridor management // В сборнике: The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences EpSBS. CIEDR 2018. – Future Academy. 2019. – С. 520-527.
8. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Правовые проблемы уберизации городской логистики // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – Т. 4. – № 1. – С. 47-52.