

## РОЛЬ ОТДЕЛЬНЫХ ФАКТОРОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ (СОХРАНЕНИИ) КАЧЕСТВА ТОВАРОВ

Основной задачей разрабатываемой в стране единой системы государственного управления качеством является обеспечение его на стадиях разработки, производства и эксплуатации (или потребления) продукции. При этом на последней стадии качество становится главным критерием [1].

Для социалистического общества важно не только создать товары высокого качества, но и максимально использовать их свойства в процессе потребления. Практика государственного надзора показала, что в ряде случаев из-за неудовлетворительного хранения и транспортирования ежегодно списывается около 10% продукции электротехнической и бытовой радиотехнической промышленности [2].

"Как бы ни росло богатство нашего общества, строжайшая экономия и бережливость остаются важнейшим условием развития народного хозяйства, повышения благосостояния народа", — указывалось в этой связи на XXV съезде КПСС [4]. Поэтому необходимо поставить заслон всем потерям (порче) товаров, возникающим за воротами предприятия. Решение этой задачи возможно путем обеспечения (сохранения) качества через уход за товарами. Он базируется на универсальных принципах, практическое использование которых позволяет расхождения в уровне качества произведенной и потребляемой продукции свести к минимуму [3]. Безусловно и то, что реализация обеспечения (сохранения) качества через уход за товарами требует создания определенных материальных предпосылок. Большое внимание этому было уделено на XXV съезде КПСС. "Нельзя не учитывать и того, — сказал Л.И.Брежнев, — что в предстоящий период нам придется выделять больше ресурсов на ускоренное развитие транспорта, связи, системы материального снабжения — всего, что называется инфраструктурой. В прошлом многим из этих сфер, в частности дорожному строительству, складскому хозяйству, мы просто не могли уделять должного внимания. Теперь этим придется заниматься и заниматься серьезно" [4].

Известно, что склады нужны и органам государственного снабжения, и промышленным, и торговым предприятиям. Их оборудование — от тары до крана — по существу стандартно. А проектируют и строят их каждое ведомство отдельно. Ес-

тественно, что строго учесть требования максимального сохранения качества материалов и товаров и обеспечить их на таких складах затруднительно. Поэтому был создан проектный институт "Гипроснаб", специальной задачей которого является проектирование складов [2]. Уже первые работы "Гипроснаба" способствовали ликвидации анархии и разобщенности в проектировании современных складских комплексов. Институт добивается единства в технологии "по переработке грузов", единой политики в архитектуре складских помещений.

В развитии материально-технической базы торговли учитывается следующее. Опыт эксплуатации оптовых баз показал [5], что нужно идти по линии строительства крупных объединенных одноэтажных складов для промышленных и продовольственных товаров с механизацией погрузочно-разгрузочных работ. Эти склады должны состоять из секций площадью 5 - 10 тыс. м<sup>2</sup> каждая с грузовой высотой помещений не менее 6 - 8 м. Так, Министерство торговли РСФСР совместно с ВНИИЭТсистем и Гипроторгом создало такое транспортно-экспедиционное складское предприятие в г. Свердловске, которое будет функционировать как хозрасчетная организация на основе Устава и Типового договора между складским предприятием и оптовыми базами. Годовой объем работ по переработке грузов составит здесь 7000 условных вагонов. Складское предприятие будет выполнять для оптовых баз республиканских оптовых контор все транспортно-экспедиционные работы и складские операции по приемке, хранению, формированию торгового ассортимента, доставке скомплектованных товарных партий.

Очевидно, что эффект от ухода за товарами на таких складах-предприятиях будет наибольшим. Здесь не только концентрируются большие товарные массы, но осуществляется хранение и организуется транспортирование. Представляется целесообразным изменить в обязанность таким складам и обеспечение потребителей информацией по эксплуатации товаров. В текущей пятилетке ожидается дальнейшее расширение складской сети за счет строительства главным образом складов площадью 10 - 25 тыс. м [6]. По экспериментальным проектам институтов Минторга СССР намечается строительство торговых складов высотой 15 и более метров, для которых уже частично создано механизированное и автоматизированное оборудование и продолжается его разработка. Одновременно институтами Министерства торговли СССР разработаны и Коллегией министерства утверждены Методические указания по планированию тех-

нического оснащения предприятий торговли, общественного питания и общетоварных складов.

Важными объективными факторами, непосредственно влияющими на сохранение качества товаров, являются темпы роста складской сети, распределение товарных масс в оптовом и розничном звене и условия их транспортирования. Так, если товарооборот в оптовой торговле РСФСР возрос в 1974 г. по сравнению с 1958 г. в 2,5 раза, то площади общетоварных складов — только в 1,5 раза. Понятно, что эти расхождения затрудняют обеспечение (сохранение) качества через уход за товарами. Другим важным вопросом является распределение товарных масс в оптовой и розничной торговле. В экономической литературе часто встречаются предложения по этому вопросу [5]. Одни авторы предлагают по опыту социалистических стран установить в качестве оптимального соотношения запасов 50 и 50%, другие 80 и 20%. Такие предложения нельзя считать обоснованными. Не является обоснованным и существующее сейчас положение, когда в оптовом звене хранится всего 22% товарных запасов. При этом основная масса товаров сезонного накопления и страховой запас сосредоточена в розничной торговле. Это ухудшает подсортировку товаров, сужает выбор их в магазинах, замедляет товарооборачиваемость.

Отметим, что реализация ухода за товарами в розничной торговле значительно осложнена. Это объясняется раздробленностью складской сети; слабой материально-технической базой; неудовлетворительными знаниями основ и принципов ухода за товарами и параметров их хранения.

Наряду с хранением материалов и товаров в складах, важным фактором является и их транспортирование. Сложность и одновременно значимость сохранения качества и снижения потерь в процессе транспортирования обусловлены двумя основными факторами:

- 1) огромными, постоянно возрастающими массами перевозимых грузов (табл. 1);
- 2) наличием ряда климатических зон [7].

Таблица 1. Изменения в объеме однодневных перевозок грузов различными видами транспорта за 1940 — 1975 гг. [8]

Вид транспорта	Ед. изм.	Годы			
		1940	1965	1970	1975
Железнодорожный	млн.т	1,7	6,6	7,9	9,9
Морской	тыс.т	90	327	444	548
Автомобильный	млн.т	2,3	29,4	40,1	58,2

Характерно, что три из климатических зон характеризуются совершенно специфическими условиями:

1. Безветренная, с очень низкой температурой воздуха (внутриконтинентальные районы Сибири до 70° параллели, Камчатка, Побережье Охотского моря).

2. С менее низкой температурой воздуха, но сильными ветрами (побережье Ледовитого океана и Арктические острова).

3. С высокой влажностью воздуха и температурой, колеблющейся ниже и выше нуля градусов (Прибалтика, Белоруссия, Карелия и Кольский полуостров).

Кроме того, в ряде районов следует считаться с повышенной солнечной радиацией.

Учитывая различия в климатических условиях, целесообразно осуществлять научную разработку дифференцированных условий транспортирования, хранения и потребления материалов и товаров. Однако пока такие условия (и то частично) разработаны только для районов Крайнего Севера.

Отмеченное географическое районирование климатических условий разработано Институтом географии АН СССР и другими научными учреждениями. Уже сейчас его следует шире использовать для практической реализации сохранения качества товаров и материалов. Значительный интерес в этой связи представляют стационарные лаборатории ПОСТ-1, которые установлены в 1976 г. в некоторых районах Москвы. Они измеряют содержание в воздухе вредных веществ, атмосферное давление, температуру, влажность воздуха. Их информация может успешно применяться не только для защиты окружающей среды, но и для научного хранения материалов и товаров.

Большую практическую значимость представляет реализация программы изучения климата больших городов. Результаты, полученные в г.Иркутске, свидетельствуют, что город "теплее" пригородной зоны в среднем на три градуса. В нем несколько "островов" холода и тепла, разница в температуре достигает пяти градусов. Данные о микроклимате городов необходимы многим отраслям народного хозяйства [9]. Они могут эффективно использоваться не только при размещении промышленных предприятий, но и в целях обеспечения (сохранения) качества.

Возвращаясь к транспортированию, следует подчеркнуть, что основной причиной, сдерживающей внедрение в торговле прогрессивных форм доставки товаров, является недостаточный уровень производства специализированных автомобилей. Так, при ежегодном росте товарооборота на 7 – 8% прирост парка грузовых автомобилей составляет 3 – 5%, а специализирован-

ных — еще меньше [5]. При этом оборудование автомобилей грузоподъемными механизмами, а также изготовление специализированных контейнеров производится, как правило, силами и средствами различных министерств. Однако выделяемые средства и мощности позволяют обеспечить потребность только на 15 — 20%.

В этом плане большие задачи стоят и перед розничной торговлей. В настоящее время всеобщее признание в стране получила торговля по методу самообслуживания. По состоянию на 1 января 1976 г. товарооборот магазинов государственной торговли, применяющих прогрессивные методы продажи товаров, составил 51,5% общего объема товарооборота. Расчеты, проведенные УКРНИИТОПом, показывают [10], что в перспективе в государственной торговле СССР доля магазинов самообслуживания может быть доведена до 80%, в том числе в торговле непродовольственными товарами — до 75%, а продовольственными — до 85%. В то же время с механизацией вспомогательных работ дело обстоит далеко не лучшим образом. По данным научно-исследовательских институтов системы торговли, в настоящее время уровень механизации труда в розничной торговле составляет 9,9, а в оптовой — 22,4% [6]. Поэтому в пути от поставщика до потребителя товар приходится многократно перегружать. При сортировке на базах и складах товар переключается с места на место, а в магазине еще раскладывается по полкам. Все это связано не только с большими затратами труда, но и приводит к потерям и снижению качества продукции.






Решение проблемы, как подсказывает опыт отдельных предприятий торговли Москвы, — в создании тары, универсальной для всех групп товаров. К тому же эта тара должна служить и оборудованием торгового зала. Этот опыт получил дальнейшее развитие в Клайпеде (Литовская ССР) [11]. Из образцов, предложенных местными конструкторами, было отдано предпочтение решетчатому (из проволоки) с полозьями вместо колес контейнеру. Было установлено, что погрузка и разгрузка контейнеров происходит втрое быстрее, чем при пользовании обычной тарой. Кроме того, с заменой полок тарой — оборудованием вдвое повысился коэффициент использования полезной площади складов. И главное — в контейнерах товар лучше сохраняется. Применение контейнеров позволило отказаться от всех других видов упаковки. Следовательно, задача обеспечения (сохранения) качества решается здесь наиболее оптимально. Имеется уже опыт доставки и продажи в контейнерах не только продовольственных то-

варов, но и одежды, стирального порошка и других непродовольственных товаров [10].

Большой интерес представляет и разработанная Горьковской базой "Роскультторга" комплексная система организации ритмичной торговли (КСОРТ). Суть, сердцевина новой системы - регулярное и равномерное обеспечение розничной сети необходимыми товарами. При этом важнейший элемент КСОРТ - контейнерные перевозки. По ориентировочным оценкам, непосредственный эффект применения системы в общесоюзном масштабе может составить 1,3 млрд.руб в год [12]. Широкое применение КСОРТ в стране позволит заметно ускорить оборачиваемость контейнеров, лучше использовать транспорт и складские площади. Очевидна связь этих факторов с сохранением качества товаров через уход за ними.

Надо иметь в виду, что задачи обеспечения (сохранения) качества самым тесным образом связаны с отношением торговых работников к делу, со знанием ими основ, принципов и параметров ухода за товарами. Для этого было проведено анкетирование работников Могилевского универмага. Анализ анкетных опросов показал (табл.2), что знания как параметров хра-

Таблица 2. Знания условий ухода за товарами

Понятия и параметры	Правильные ответы		Неправильные ответы	
	количество	уд.вес, %	количество	уд.вес, %
Суть ухода	10	33,5	20	66,5
Условия транспортирования	15	50	15	50
Параметры хранения:				
температура	11	36,6	19	63,3
влажность	14	46,6	16	53,4
высота укладки	7	23,3	23	76,7
защита от грызунов	30	100	-	-
защита от прямых солнечных лучей	30	100	-	-
контроль условий хранения	11	36,6	19	63,4
Условные обозначения по уходу:				
	16	53,4	14	46,6
	7	23,3	23	76,7
	12	40	18	60
	28	93,3	2	6,7
	8	26,6	22	73,4
Значение ухода	24	80	6	20

нения, так и принципов и условий ухода за текстильными, швейными и трикотажными товарами в процессе потребления, недостаточны. Поэтому проблема передачи знаний по уходу за товарами приобретает сейчас большую актуальность. Так, в 1976 г. во Львове начал функционировать "Дом качества, стандартизации и метрологии". Он является центром повышения квалификации специалистов по управлению качеством. В 1969 г. в Москве создан Всесоюзный институт повышения квалификации руководителей и инженерно-технических работников в области стандартизации, качества продукции и метрологии (ВИСМ). Ежегодно около 18 тысяч специалистов различных отраслей промышленности проходят переподготовку в этом институте по 62 специальностям. Кроме того в 23 крупных промышленных центрах страны созданы учебные пункты по повышению квалификации работников стандартизации и метрологии тех отраслей промышленности, которые там наиболее развиты.

**Резюме.** Выявлена проблема обеспечения (сохранения) качества товаров и оценена роль объективных, субъективных и организационных факторов.

Показано, что комплексное использование последних может обеспечить снижение потерь (порчи) товаров в товаропроводящей сети, а также в процессе их эксплуатации.

### Л и т е р а т у р а

1. Морозов Н. Система управления качеством продукции. — "Плановое хозяйство", 1977, №2.
2. Истомин В. Склад — не внаклад. "Комсомольская правда", 1976, 7 июля.
3. Грундке Г. Основы общего товароведения М., 1967.
4. Материалы XXV съезда КПСС. М., 1976.
5. Саруханов С. Основные направления совершенствования оптовой торговли. — "Советская торговля", 1976, № 1.
6. Ускорение технического прогресса — первоочередная задача. — "Советская торговля", 1976, №8.
7. Приложение 2 к ГОСТ 17223 — 71.
8. Один день страны. — "Агитатор", 1976, № 18.
9. Ходий В. Изучая климат города. — "Известия", 1977, 4 января.
10. Прогрессивные формы обслуживания в десятой пятилетке. — "Советская торговля", 1976, № 5.
11. Касюков И. Контейнеры вместо полок. — "Известия", 1976, 8 августа.
12. Логвинов В. Диктует ритм. — "Правда", 1977, 19 января.