

как показывает опыт, в значительной степени способствует широкое внедрение системы управления качеством труда, которая позволяет объективно оценить труд работников, увязать его результаты с материальным и моральным стимулированием.

Система управления качеством труда в настоящее время внедрена во всех предприятиях г.Минска. Результаты применения КСУКТ ежемесячно анализируются, определяются количество случаев снижения коэффициента качества труда, характер нарушений, что позволяет выработать необходимые мероприятия по их устранению. Так, в первом квартале 1979 г. в Промторге № 1 зарегистрировано 317 случаев снижения коэффициента качества, из них 102 – за нарушение трудовой дисциплины, в ГУМе – соответственно 227 и 102, Заводском РПТ – 299 и 90, Ленинском РПТ – 207 и 65.

При проверке результатов внедрения комплексной системы управления качеством труда выявлены отдельные недостатки. Руководители отдельных магазинов недостаточно владеют основными положениями КСУКТ, формально относятся к оценке труда исполнителей. Снижение коэффициентов специалистам торговых организаций проводится крайне редко, взаимные претензии отделами почти не выставляются. Устранение указанных недостатков будет способствовать повышению качества торгового обслуживания и эффективности труда торговых работников.

В.В.Лагойко

ПУТИ СНИЖЕНИЯ РАСХОДОВ ПО ТРАНСПОРТУ И ТАРЕ В ОПТОВОЙ ТОРГОВЛЕ

Значительные резервы повышения эффективности и качества оптовой торговли имеются в использовании тары и транспорта. Изыскание и использование этих резервов способствует ускорению товарооборачиваемости, экономии материальных, трудовых и финансовых ресурсов оптовой торговли.

Анализ издержек по таре и транспорту в оптовой торговле Белорусской ССР показывает, что их удельный вес в товарообороте имеет тенденцию к снижению (табл. 1).

Изучение показало, что Минская областная оптовая база "Обувьторг" за 1976–1979 гг. потерь по таре не имела. Расходы по таре здесь планируются в размере 0,02% к товарообо-

Таблица 1. Динамика расходов и потерь по таре и транспорту в оптовой торговле БССР за 1976-1979 гг.

Показатели	Годы				1978 г.
	1976	1977	1978	9 мес. 1979 г.	в % к 1976 г.
Товарооборот с участием в расчетах, млн.руб.	3913,3	3964,6	4161,6	3166,3	106,8
Расходы и потери по таре, тыс.руб.	70,0	65,0	49,0	49,0	70,0
То же в % к товарообороту	0,002	0,001	0,001	0,001	-0,001
Расходы на ж.-д. транспорт, тыс.руб.	7680	5646	5463	4024	73,1
То же в % к товарообороту	0,196	0,142	0,131	0,127	-0,065
Расходы на автомобильный транспорт, тыс.руб.	2366	2289	2483	1771	104,9
То же в % к товарообороту	0,060	0,058	0,060	0,056	-

роту с участием в расчетах и за 1976 г. - 9 мес. 1979 г. составили соответственно 0,019%; 0,020; 0,015; 0,016% к товарообороту.

Качество тары, поступающей на базу с товаром, проверяется товароведом по таре. К поставщикам предъявляются претензии. Так, за 11 месяцев 1979 г. база получила 538 руб. штрафов по претензиям к поставщикам за некачественную тару.

Изучение показывает, что качество упаковочного картона для обувных коробок продолжает оставаться низким. При перевозках на дальние расстояния даже в контейнерах эта упаковка а вместе с ней и обувь, теряют свой товарный вид. Имеет место и плохая маркировка на ящиках (наклеиваемые упаковочные ярлыки порваны, небрежно заполнены); текст на картонных коробках бывает нечетким. Такие факты довольно часты, и база вправе штрафовать поставщиков за немаркированную или неправильно маркированную тару, чего, к сожалению, она не использует.

В последнее время из-за отсутствия ящичной тары Кричевский завод РТИ поставляет резиновую обувь в тканевых мешках. Применение такой упаковки значительно ухудшает качество обуви, не позволяет рационально эксплуатировать складские

площади и емкости при хранении обуви в мешках, использовать грузоподъемность автомашины или контейнера при ее перевозке.

Большое значение для повышения эффективности товароснабжения магазинов обувью имеет применение тары—оборудования. Уже накоплен значительный опыт в этом направлении Литобувьторгом, где разработан специальный контейнер, используемый как тара—оборудование при доставке и продаже обуви в обувные магазины г.Вильнюса.

В Минске был проведен эксперимент по доставке обуви в контейнерах в магазин № 36 промторга № 2 с Минской базы "Обувьторг". По данным эксперимента проектно—конструкторского бюро с опытным производством Минторга БССР, экономятся затраты на оплату транспорта, заработную плату работников; трудовые затраты (на отгрузку и доставку в магазин одной тысячи пар обуви затраты труда уменьшаются на 1/3); материальные затраты (тару, упаковку и т.п.). Повышается эффективность использования транспорта; увеличивается количество рейсов, улучшаются эксплуатационно—экономические показатели работы транспорта и т.д.

В связи с этим проблема применения тары—оборудования для перевозки обуви должна решаться не одной оптовой торговлей, а комплексно — розничной, оптовой торговлей, промышленностью и транспортом.

Для розничной торговли доставка обуви в контейнерах дает значительный экономический эффект, заключающийся в сокращении физических затрат труда при осуществлении торгово—технологических процессов в магазинах.

Как показывают расчеты, при использовании контейнеров по сравнению с традиционными горками увеличивается количество выставляемой в торговом зале обуви. Коэффициент использования оборудования повышается более чем на 1/3.

На оптовой базе перед заполнением контейнеров должно проверяться качество обуви. В этом случае повышается качество разбраковки, ибо она производится высококвалифицированными специалистами — товароведомы—бракерами оптовой базы.

При перевозке в таре—оборудовании обувь лучше сохраняет качество и товарный вид.

Однако следует отметить, что из 42 магазинов, торгующих обувью (в том числе 9 специализированных), принять обувь в контейнерах смогли только 3.

В то же время, как показал эксперимент, в магазине № 36—2 покупатели охотнее брали товар с горок, чем из контейнеров.

Причина, на наш взгляд, в неосвоенности такого оборудования покупателями и несовершенстве конструкции самих контейнеров. Остальные магазины требуют значительной реконструкции: расширения или увеличения площади торгового зала, подсобных помещений для хранения контейнеров; пристройки рампы или установки подъемной пневматической площадки для приема контейнеров; расширения дверных проемов и т.д.

Несколько меньший экономический эффект даст использование тары-оборудования Минским "Обувьюторгом" при существующей его материально-технической базе. Текущие задачи — это изучение передового опыта внедрения тары-оборудования на обувных базах других республик, популяризация этого опыта и использование в своей работе; выделение на существующих площадях специального помещения (экспедиции) для загрузки и приемки контейнеров, обеспечение его необходимыми механизмами; подбор и подготовка кадров для работы с тарой-оборудованием.

Минторгу БССР необходимо решить вопросы конструирования и производства необходимого количества специальных контейнеров, организации ремонта и оборота тары-оборудования, координации работы по внедрению контейнеров между всеми участвующими сторонами.

Более эффективна поставка обуви в таре-оборудовании непосредственно от поставщиков-изготовителей, находящихся с покупателями в одном городе, например с МПОО "Луч". Наряду с другими преимуществами этот метод позволит объединению сократить потребность в таре и упаковочных материалах. В магазинах обувь массового производства при отпуске покупателю может упаковываться в бумагу.

Для перевозки обуви с Минской базы "Обувьюторг" в розничную сеть используются автофургоны ГАЗ-52 грузоподъемностью 2 т и не применяется малотоннажный транспорт. Улучшению организации автоперевозок способствовало создание специализированного подразделения Минторгавтотранса. В то же время не полностью решена задача укомплектования указанного подразделения автомобилями, приспособленными для перевозки различных товаров на поддонах, в специальных контейнерах; автомобилями с подъемными бортами, консольными кранами, со средствами перемещения грузов внутри кузова.

В частности, с переходом на контейнерную доставку товаров наряду с другими условиями, обеспечивающими ее эффективность, необходимы специальные автомашины — контейнеровозы с

приспособлениями для крепления контейнеров в крытом кузове, а также с соответствующими погрузочно-разгрузочными устройствами. Эти устройства можно будет применять в тех магазинах, где нет рампы или специальной площадки для разгрузки (погрузки) на них тары-оборудования.

Динамика расходов на перевозку обуви железнодорожным и автомобильным транспортом за прошедшие годы десятой пятилетки по Минской базе "Обувьторг" представлена данными табл. 2.

Как видно из таблицы, расходы на транспорт в целом имеют тенденцию к снижению. В то же время на базе значительны резервы для сокращения этих расходов. Один из них - совершенствование расчетов с розничной торговлей за доставку обуви. В настоящее время розничная торговля уплачивает базе за доставку 0,06% от суммы счета и за погрузку-разгрузку - 0,09% от количества пар. Расценки эти были установлены много лет назад, ни разу не пересматривались, не калькулировались. Понятно, что за это время существенно изменились условия доставки, что требует пересмотра расценок.

Целесообразно в договорах с автопредприятиями предусматривать определенную периодичность представления ими счетов для оплаты перевозок (примерно 3-5 раз в месяц). В настоящее время счета представляются по мере накопления товарно-транспортных документов. Так, с 1 по 22 августа 1979 г. на Минскую базу "Обувьторг" поступило от автобазы 7 счетов, в том числе счет № 1 от 08.08.1979 г., счет № 2 - 09.08,

Таблица 2. Динамика транспортных расходов

Показатели	1976	1977	1978	9 мес. 1979г.	План 1979г.
Расходы на железнодорожный транспорт, руб.	112 860	94 877	90 758	69 196	
в % к товарообороту	0,084	0,071	0,066	0,065	0,066
Расходы на автомобильный транспорт, руб.	26095	73050	73813	41760	
в % к товарообороту	0,019	0,055	0,053	0,039	0,040
Итого в % к товарообороту	0,103	0,126	0,119	0,104	0,106

счет № 3 – 11.08, счет № 4 – 15.08, счет № 5 – 17.08, счет № 6 – 18.08, счет № 7 – 22.08.1979 г. Установление определенной периодичности представления счетов позволит сократить объем информации, время ее обработки, сэкономить бумагу (текст на отдельных счетах занимает всего 1/2, 1/3 часть бланка) и т.д.

Значительные резервы сокращения транспортных расходов и потерь заключаются в более эффективном использовании предоставляемого базе автомобильного транспорта. Заявки на необходимое количество автомашин подаются автопредприятию за сутки до перевозки, исходя из ее объема и направления. Объем централизованной доставки обуви Минской базой "Обувьторг" в розничную сеть от фактической поставки со складов в ноябре 1979 г. по сравнению с ноябрем 1978 г. представлен данными табл. 3.

Как видно из данных таблицы, удельный вес централизованной доставки возрос, а по г.Минску составил 100,0%.

Ежедневно база вывозит со своих складов в среднем 18,5 т грузов, в том числе по городу Минску – около 12 т. Среднее количество заказываемых и представляемых ежедневно машин – 8. В работе базы "Обувьторг" сложилась такая практика когда объем перевозимого груза для вывоза на следующий день зависит от количества автомобилей, которые может предоставить автопредприятие. В то же время количество выделяемых автомобилей должно зависеть от объема перевозки, коэффициента использования грузоподъемности автомобиля и других показателей, а транспортная служба базы – рассчитывать потребное количество автомобилей с учетом всех показателей [1].

Целесообразно совершенствовать работу ИДС (информационно-диспетчерской службы) базы, которая призвана обеспечить

Таблица 3. Удельный вес централизованной доставки обуви в магазины Минской базой "Обувьторг", в %

Показатели	Ноябрь 1978 г.	Ноябрь, 1979 г.	Ноябрь 1979 г к ноябрю 1978 г. (+)
Всего	96,8	98,4	+1,6
в том числе селу	87,6	95,1	+7,5
городским торгам	98,7	99,4	+0,7
в том числе г.Минску	100,0	100,0	-

предварительную информацию работников магазинов о направлении в их адрес автомашин с товарами, а также четко координировать свою работу с работой ИДС торгов.

Сокращению простоев автотранспорта будут способствовать: своевременная подготовка к погрузке товаров и сопровождающих груз документов; повышение уровня механизации погрузочно-разгрузочных и внутрискладских работ; внедрение контейнерного метода доставки обуви в магазины.

Большое значение для сокращения расходов и потерь по транспорту имеют правильное и наиболее полное использование грузоподъемности автомашин при перевозке обуви, а также коэффициент использования пробега. Оплата перевозимого в автомашинах "воздуха" не является производительной затратой средств. Поэтому в оптовой торговле следует обращать внимание на использование грузоподъемности каждой отправляемой в рейс автомашины. На Минской базе "Обувьторг" в счетах-фактурах проставляется вес данной партии груза, который определяется по количеству пар, исходя из среднего веса одной пары - 1 кг. Однако коэффициент использования грузоподъемности автомобилей товарным отделом базы не анализируются.

Важное значение имеет и увеличение количества рейсов автомашин с грузом в день. В настоящее время при иногородних поставках обуви автомашина делает один рейс, при одногородних (по Минску) - два. Для улучшения показателей работы автотранспорта в оптовой торговле необходимо в первую очередь наладить учет и контроль. Так, целесообразно завести ежедневный учет в специальном журнале всех показателей работы автомобилей, прибывших на базу для загрузки: объем загрузки, количество рейсов, время выполнения каждого рейса и др. Последующий их анализ следует применять для улучшения показателей использования автомашин.

Лучшей работе автотранспорта будет способствовать разработка новых графиков и маршрутов завоза обуви в магазины г. Минска и Минской области и строгое их выполнение, так как действующие графики значительно устарели.

Требует своего решения и проблема обеспечения работы автотранспорта, оптовых баз и магазинов по единому часовому графику.

Реализация поднятых в статье вопросов позволит оптовой торговле республики внести значительный вклад в решение важнейшей народно-хозяйственной задачи - повышения эффективности работы опта, улучшения использования транспорта в торговле.

Л и т е р а т у р а

1. Организация торговли / Под ред. С.В.Серебрякова. - М., 1978, с. 298-299.

В.С.Коршун

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ С ПОСТАВЩИКАМИ ПЛОДООВОЩЕЙ

Планы производства товаров народного потребления являются материальной основой товарного обеспечения розничного товарооборота и вместе с ними предопределяют состав покупателей и поставщиков. Важную роль в определении конкретных поставщиков и покупателей играет распределение рыночных фондов по союзным республикам, торговым системам и организациям, а также прикрепление районов потребления к районам производства.

В Белорусской ССР рыночные фонды по плодоовощной продукции определяются Советом Министров БССР. Они складываются из закупаемых в республике для собственных нужд, а также из ввоза в соответствии с установленными планами поставок плодов и овощей по общесоюзному фонду и по импорту.

Управление торговли Минского городского Совета народных депутатов все выделенные рыночные фонды на свежую плодоовощную продукцию передает управлению "Мингорплодоовощ". Последнее распределяет их между своими плодоовощными комбинатами, которые являются единственными поставщиками плодов и овощей в розничную торговую сеть и предприятия общественного питания г.Минска.

Каждому комбинату в соответствии с выделенными фондами указываются местные и инорайонные поставщики, а поставщикам - комбинаты-получатели. Тем самым создается необходимая плановая основа для установления хозяйственных связей плодоовощных комбинатов с поставщиками. Формами таких связей являются договоры контрактации и договоры поставки плодоовощной продукции.

Заключение договоров контрактации непосредственно розничными торговыми организациями и предприятиями обеспечивает наиболее рациональные хозяйственные связи между ними и сельскохозяйственными предприятиями.