

KAUPADE MAHALAADIMIS- JA ÜMBERPAIGUTAMIS- OPERATSIOONIDE MEHHANISEERIMISEST KAUPLUSTES

H. Pauts

Kaubatundmise ja kaubanduse organiseerimise kateeder

Käesoleval ajal on kaubanduse edasise arendamise üks põhiküsimusi töömahukate operatsioonide mehhaniseerimine jaekaubandusvõrgus. Probleem on seda olulisem ja teravam, et võrgu tegelik suurus jääb veel maha normatiivsest kui minimaalselt vajalikust, kaubandusliku pinna suurenemine aga ei suuda sammu pidada kaubakäibe pideva ja hooga kasvuga. Samal ajal on tarvis kiirendada kaupade ringlust, alandada käibekulusid, tõsta olemasoleva materiaalse baasi kasutamise efektiivsust, suurendada selle läbilaskevõimet ja seda kõike — rõhutame — paralleelselt tarbijate kaubandusliku teenindamise kultuuri tõstmisega.

Taolist keerukat ülesannet saab edukalt lahendada ainult siis, kui arvestame ühe abinõuna kaubanduslikku tehnikat. NLKP Keskkomitee ja NSV Liidu Ministrite Nõukogu 1972. a. jaanuarikuu määrus «Mõningatest abinõudest kaubanduse ja selle tehnilise varustatuse parandamiseks»¹ näitaski käesolevaks viisaastaks ülesanded ja suunad mitte ainult jaekaubandusvõrgu suurendamise, kaubakäibe kasvu, tarbijate nõudluse uurimise parandamise, progressiivsete müügivormide edasise arendamise ning kaubandustöötajate kaadri ettevalmistamise ja kasvatamise, vaid ka kaubanduse tehnilise baasi väljaarendamise alal.

Kaupluste igapäevases töös saab eristada mitmesuguseid operatsioone, mis harilikult paistavad silma oma töömahukusega: kaupade mahalaadimine ja kauplusesisene ümberpaigutamine, kaupade hoidmine ja müügiks ettevalmistamine, müügiprotsess ja lõpuks arveldusoperatsioonid koos kaupluse juhtimisega. Kaupluse peamiseks tegevuseks on kaupade müümine ja sellega vahetult seosesolevad tööülesanded, nagu tarbijate nõudluse uurimine, reklaami korraldamine, ostjate konsulteerimine jne. Muudeks

¹ «Noorte Hääl», 1972, 30. jaanuar.

operatsioonideks kulutatavat aega tuleb maksimaalselt lühendada. Üks abinõusid selleks on mehhaniseerimine. Kohati on siin saavutatud üsnagi silmapaistvaid tulemusi. Nii on toiduainetekauplustes läinud minevikku askeldamine külmutamiseks kasutatava jää ja soolaga — asemele on asunud automaatselt töötavad külmutusagregaadid, kaupluste raamatupidamise automatiseerimine teeb edusamme ja automatiseeritud juhtimissüsteemide loomisel on teooriast jõutud tegudeni. Kus aga tööd ja muret jätkub veel kuhjaga, on kaupade mahalaadimis- ja ümberpaigutamisoperatsioonide mehhaniseerimine kauplustes.

Nimetatud tööloik kaupluse igapäevases tegevuses nõuab suhteliselt rohkesti tööjõudu ja aega, põhjustab transpordivahendite seisakuid, häirib normaalset müügirotsessi, tingib sageli liigset tööd ja kaupade korduvat tõstmist ning ümberpaigutamist, võib kaasa tuua kaupade vigastamist ja kvaliteedi kahjustamist. Kõik see teeb kauplustöötajate töö raskemaks, suurendab käibekulusid ja mõjutab negatiivselt kaupluse majandusliku tegevuse näitajaid. Kõigele lisaks pidurdab see tarbijate kultuurset teenindamist.

Kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide töömahukus on nii meie kui ka välismaa jaekaubanduses sundinud ammugi otsima teid ja võimalusi selle vähendamiseks. Arusaadavalt on erilist tähelepanu osutatud toidukaupade kauplustele. Üks peamisi antud tööloigu ratsionaliseerimise suundi seisneb selle mehhaniseerimises.

Ent mida nimelt mehhaniseerida ja kuidas? Kas mehhaniseerida kogu kaupade liikumise tee või selle üksikuid lõike? Küsimusele saab järk-järgult vastused, kui kõigepealt analüüsime, millistest elementidest koosneb meie traditsiooniline, tänapäevaks aegunud kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisprotsess kaupluses.

Skemaatiliselt võib eristada järgmisi olulisemaid elemente.

- 1) Kaupade mahalaadimine transpordivahenditelt:
 - a) kaupade tõstmine auto tagumise poordi äärde;
 - b) kaupade autolt käsitsi mahatõstmine;
 - c) kaupade toimetamine laoruumi koos nende esialgse või lõpliku vastuvõtmisega;
 - d) kaupade vastuvõtu vormistamine.
- 2) Kaupade paigutamine hoiule (taarastatult või lahtipakitult, virnas või paigutatuna riiulile).
- 3) Kaupade müügiks ettevalmistamine (nende tõstmine, puhastamine, loikamine, pakkimine jne.).
- 4) Kaupade suunamine laost müügisaali:
 - a) nende vedu laost müügisaali;
 - b) nende paigutamine müügisaalis riiulitele ja kaupakanduritele.

Loetletud elemente jälgides kerkib kõigepealt küsimus, kas ei oleks võimalik antud tehnoloogilist protsessi kuidagi lihtsustada, mõnda elementi välja jätta või ümber kujundada, kas poleks võimalik kaupade kauplusesisest liikumisteed lühendada, viia seda ühele tasapinnale, vähendada kaupade käsitsi tõstmise ja ümber-tõstmise liigutuste arvu.

Sellise arutluse käigus läheb mõte kahtlemata ka konteine-ritele.

Kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide mehhaniseerimisel kauplustes on väga suure tähtsusega konteinerid ja kaubaalused.

Konteinervedude olemuse paremaks mõistmiseks tuleb kõigepealt peatuda konteinerite liigitusel. Konteineri funktsioonist lähtudes eristatakse harilikult transpordi-, laondamis- ja kaubanduslikke konteiereid. Transpordikonteiner teenindab kaupade transportimist, ümberpaigutamist, olgu see siis rahvusvahelises kaubaliikluses (kus on kehtestatud konteinerite ja aluste rahvusvahelisi standardeid), kaupade kulgemisel tööstusettevõttest hulgibaasi või jaevõrku, hulgibaasist jaevõrku või kaubastu kauba- baasi. Vahel seisneb küsimus üksnes kauplusesisises teisaldamises. Laondamisfunktsiooni puhul hoitakse kaupu konteineris. Kaubanduslik konteiner täidab ühest küljest kaupade transportimise funktsioone, teisest küljest on see aga kaubanduslik sisustuse müügisaalis ja arvestusühik arvlemisel. Siit järeldub, et kaubandusliku konteineri puhul jaepakendis kaup liigub antud konteineris tööstusettevõttest kuni kaupluse müügisaalini, kus tarbija võtab kaubaeseme konteinerist kui kaubakandurist.

Seega on kaubandusliku konteineri funktsioonid üsna mitmekülgsed, Saksa DV praktikast lähtudes järgmised² (vt. tabel).

Meie, Nõukogude Liidu kaubarõngluses domineerivad praegu transpordikonteinerid, et oleme nende arvult ja konteineervedude mahult maailmas esikohal. Käesoleval viisaastakul annab transpordikonteinerite kasutamine säästu laadimistödel ja taara kulus keskmiselt 10 rbl. tonni kohta.³

On pikemata selge, et transpordikonteinerite selline kasutamine annab majanduslikku efekti küll kaupade liikumisel väljaspool kauplust, mitte aga kaupluse piires. Viimases suudab transpordikonteiner kaupluse kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide mehhaniseerimisele kaasa aidata üksnes siis, kui konteiner on kohandatud kaupluses mahalaadimiseks ja lattu või müügisaali suunamiseks, kus kaubad konteinerist (või aluselt) riiulitele või kaubakanduritele ümber tõstetakse.

Arvestades kaubanduslike konteinerite suuri eeliseid võrreldes

² Торговые контейнеры. — «Торговля за рубежом», 1973, № 3, стр. 17.

³ Контейнерведудест. — «Uut kaubanduses», 1973, nr. 4, lk. 7.

Konteineri funktsioon	Ligemad ülesanded
Kaubakandur	Kaupade otstarbekas näitamine. Transporditaara käsitsi tühjendamise ja kaupade käsitsi riulitele sorteerimise vältimine. Kaupade müügisaali toimetamise mehhaniseerimine.
Transpordikonteiner	Selvemüügiks ettevalmistatud või väikehulgitaaras kaupade koondamine ühtsesse transpordipakendisse. Transportimise mehhaniseerimine kõigis kaupade kulgemise lülides. Peale- ja mahalaadimistööde mehhaniseerimine ja kiirendamine. Kõigi kaupade kulgemisest osavõtivate lülide seostamine.
Laokonteiner	Kaupade hoidmine tööstusettevõtte või kaubanduse laos.
Arvestus-laadimisühik	Ratsionaalne tellimuste koostamine suurte koguste kohta. Aja säästmine arvestusprotsessis. Töökulu vähendamine tellimuste komplekteerimisel ja kaupade vastuvõtul
Pakend	Kaupade kaitsmine mehaaniliste ja muude vigastuste eest. Töökulu vähendamine seoses kaupade vastuvõtuga. Hinnaliste pakkematerjalide säästmine.

transpordi- ja laondamiskonteineritega, tuleb peamist tähelepanu pöörata eeskätt esimestele.

Vastavalt kaubaalasele spetsialiseerimisele eristatakse spetsialiseeritud ja universaalseid konteinereid. Kaubanduslikud konteinereid arenevad mõlemas suunas, kusjuures eelistatakse siiski universaalseid, s. t. selliseid kaubanduslikke konteinereid (transpordikonteinerid antud kohal huvi ei paku), mida saab lihtsama täiendamisega (näit. mitmesuguste kandurite, konsoolide, riulite jm. paigutamiseks konteinerisse) kohaldada eri nõudeid esitavate kaupade veoks ja realiseerimiseks müügisaalis.

Konteinereid liigitatakse veel nende konstruktsioonist lähtudes. Siin on nii meil kui ka välismaal levinud mitmesuguseid variante alates lihtsatest rahvusvahelistest standardiseeritud kaubaalustest ja lõpetades lahtivõetavate ning kokkupandavate, müügisaalis rakendatud müügitehnoloogiaga kohandatud rataskonteineritega. Iga variant nendest, kaasa arvatud kaubaalus, on omal kohal, kui see vastab kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide mehhaniseerimise nõudeile kogu tsükli ulatuses. Siinjuures eeldame muidugi, et tsükkel algab tööstusettevõttest ja lõpeb müügisaaliga, kus konteiner võimaldab kaubakandurina kaupade väljapanekut.

Lähtudes konteineri valmistamiseks kasutatud materjalist, eristatakse puit-, plastmassist, alumiinium- jt. konteinereid. Meil

on kasutusel peamiselt puudust valmistatud konteinerid. Nendel on aga kaks suurt puudust: a) nad lähevad küllaltki kalliks; b) nende kaal on suur. Näiteks Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi poolt kasutusele võetud transpordikonteinerid mõõtmetega 1200×1200×846 mm lubavad brutokaaluks 500 kg; sellest taara kaal 110 kg, s. o. 22% brutokaalust ehk 28% kauba kaalust. Tundub, et lähtudes konteinerite valmistamiseks kasutatavast materjalist tuleb meil eeskujuga võtta Ungarilt, kus levib mitmesuguste väikesemõõtmeliste kaubanduslike alumiiniumkonteinerite tootmine ja kasutamine.⁴ Konteinerite, ka väiksemate, kaalu vähendamiseks valmistatakse kõik detailid (lagi, põhi, külge- ja vaheseinad) tsingitud või kroomitud terastraatvõrgust.

Konteinerid liigitatakse veel nende suurusest ja standardiseerimise astmest lähtudes, ent kaupluste töö mehhaniseerimise seisukohalt antud aspektid erilist huvi ei paku. Tuleks siiski rõhutada, et kauplusi huvitavad eeskätt väiksemad konteinerid, mitte aga suure mahutavusega transpordikonteinerid, mis on mõeldud kaupade veoks suurematele kaugustele. Väiksemate konteinerite kõrgus, sõltuvalt kaubast, on sageli 50—165 cm, põhi 120—80 cm; kaubamahutavus on 250—1000 kg. Konteineri enda kaal on keskmiselt 6—12% mahutatava kauba kaalust.⁵ Harilikult saab konteinerid pärast tühjendamist kokku panna, kusjuures nende maht ca neljakordselt väheneb.

On rõõmustav märkida, et meil Nõukogude Liidus tehakse konteinerivedude arendamise alal praegu intensiivselt tööd. Nii oli Üleliidulise Taara ja Pakendi Teadusliku Uurimise Instituudis juba 1972. aastaks loodud üle 100 uue taara, pakendi ja konteineri näidise, millest enamikule anti autoritunnistus. Nende kasutuselevõtmine on võimaldanud rahvamajandusele säästu üle 21 milj. rubla.⁶ Selles suures tänuväärseis töös on kahjuks vähemalt üks puudus — esineb omaette, koordineerimata katsetamist ja selle baasil uute, sageli ebapraktiliste konteineritüüpide juurutamist. Ent sellelgi puudusel on oma plussid, mis kokkuvõttes aitavad kaasa kaubanduslike konteinerite ratsionaalsete tüüpide väljatöötamisele ja juurutamisele ning kaupluste töö mehhaniseerimisele kaupade kaoplusesisese liikumise loigus. Sellega liikvideeritakse rasket füüsilist tööd kaupade laadimisel ja ümberpaigutamisel, vabaneb inimesi muudeks töödeks, kasutatakse ratsionaalsemalt transpordivahendeid ja lihtsustub müügitehnoloogia.

Eeldades transpordi- või kaubanduslike konteinerite kasutamist, kerkib küsimus, kuidas neid veokilt maha laadida ja lattu

⁴ Малогабаритные контейнеры. — «Торговля за рубежом», 1974, № 1, стр. 28—29.

⁵ Uut konteinerivedude organiseerimisel välismaal. — «Uut kaubanduses», 1973, nr. 2, lk. 9.

⁶ Uudne konteiner. — «Uut kaubanduses», 1972, nr. 3, lk. 25—26.

või müügisaali toimetada. Tuleb eeldada ka konteinervedudeks kohaldatud autode olemasolu eeskätt juhtudeks, kui kauplustel puuduvad autokasti põranda kõrgused rambid. Eesti NSV praktikas kasutatakse taolistel juhtudel kahesuguseid autosid — riiklikus kaubanduses on rohkem levinenud kraanaga varustatud, ETKV Liidu süsteemis aga tagaluuk-tõstukitega veoautosid. Kui konteineritega laaditud auto ringmarsruudil on kõik kauplused varustatud sobiva kõrgusega rampidega, konteinerid on väiksematüübilised ja nende pealeladimine tööstusettevõttes või hulgi-laos toimub vastavalt platvormilt või spetsiaalse tõsteseadme abil, võib konteinerite veoks kasutada tavalisigi veoautosid. ETKV Liidu Rajoonidevahelise Tallinna Kaubandusliku Baasi ligi paar aastat kestnud katsetused konteinervedude rakendamiseks ca 200 maakaupluse varustamisel tööstuskaupadega on tõestanud nende, s. o. konteinervedude otstarbekust. Ühtlasi on selgunud, et elektri-hüdraulilise ajamiga tagaluuk-tõstukit S-5A, tõstevõime 500 kg, saab automajand monteerida igale GAZ- ja ZIL-marki autole.⁷

Peab kurtma, et meie moodsamadki kauplused ei vasta sageli konteinerite mahalaadimise nõuetele — kas puudub mahalaadimisplatvorm või see on küll olemas, aga varikatus on liiga madal ega võimalda autokraana liikumist jm.

Kaupade mahalaadimise skeemist lähtudes võib meie kauplused liigitada kahte põhirühma: a) kauplused, kus on ramp või mahalaadimisplatvorm ja b) kauplused, kus need puuduvad. Esimeste juures on mahalaadimisprotsess lihtsam, töömahukus väiksem ja mahalaadimistööde mehhaniseerimiseks vajalikud kulutused tagasihoidlikumad kui teise kauplusterühma puhul. Praegu on meie vabariigi kaubandusministeeriumi süsteemis «b» all näidatud kaupluste arv kahjuks tugevasti enamus, mis tingib mahalaadimistööde mehhaniseerimise alal ühe terava probleemi. Nimelt kui tahame kaupade käsitsi mahatõstmisest loobuda, tuleb valida kahe põhivariandi vahel: a) muretseda kraanaga või tagaluuk-tõstukiga veoautosid; b) ehitada rampe või mahalaadimisplatvorme.

Mahalaadimistöödeks kohandatud veokitel on see suur eelis, et need võimaldavad mahalaadimistöid mehhaniseerida mõlema kauplusterühma osas. Kaubaveo ringmarsruute saab koostada lähtudes minimaalsest veokaugusest, mitte aga sellest, kas kauplusel on platvorm või ramp olemas või mitte. Eraldi hoones asuvate kaupluste puhul on ühe- või teistsuguste mahalaadimisplatvormide ehitamine lihtne. Keerukamaks muutub olukord, kui on tegemist elamus asuva kauplusega, sest sellise hoone hoovile pole rambile vajalikku süvendit sageli võimalik ehitada. Kaubale autost väljumise horisontaalse tee tagamiseks on siin vaja vaa-

⁷ Konteinerved. — «Uut kaubanduses», 1973, nr. 2, lk. 13.

data, kas oleks võimalik tõsta osa vastuvõturuumi põrandast autokasti põranda kõrguseni ja ehitada vastuvõturuumi mahalaadimise kaldtee.

Meie vabariigi linnades, kus tegutsevad kaubandusministeeriumi jaekaubandusorganisatsioonid, on kahjuks päris palju selliseid füüsiliselt ja moraalselt amortiseerunud toidupoode, kus platvormide ja rampide ehitamiseks võimalusi ei ole. Nende juures jääb mahalaadimise kergendamiseks üle kasutada spetsiaalselt autot. Sellel on aga mõtet juhul, kui rakendame konteinerivedu. Väikese käibe korral pole aga konteineritel küllaldaselt tööd. Pealegi ei saa neid mahalaadimiskohast tihti enam edasi toimetada. Niimoodi arutledes tundub, et kauplustevõrgu üldise mehhaniseerituse taseme tõstmiseks ja mehhaniseerimise soodustamiseks tuleb esimesel võimalusel loobuda selliste kaupluste edasist ekspluateerimisest. Neid võimalusi ei teki aga iseenesest, neid tuleb luua.

Seadmeid kaupade edasitoimetamiseks mahalaadimiskohast lattu või müügisaali on teoreetiliselt üsna mitmesuguseid. Kui kaupluse kõik ruumid, mida kaup peab läbima, paiknevad ühel tasapinnal ja kui (lisame selle sõna veel teist korda) kasutame rataskonteinereid, kaob vajadus kasutada kaupade edasitoimetamiseks mingisugust mehhanismi. Ainukesed tingimused sellise lihtsa kaupade kauplusesisese liikumise tehnoloogilise skeemi jaoks on — puudugu läved ja ukсед olgu vajaliku laiusega. Need tingimused on väikeste eranditega täidetud üksnes uute kaupluste juures. Ratasteta konteinerite puhul on otstarbekas kasutada hüdraulilise tõstehargiga kärusid. Need on sobivad ka juhul, kui konteinerites kohaletoodud kauba paigutame kauplusesiseseks liikumiseks ettenähtud alusele.

Olemasolevatest kauplustest — eriti toidukaupade osas — on suur hulk selliseid, kus kaup oma kauplusesisese liikumise teel peab läbima keldriruume. Nende kaupluste puhul on kaupade liikumise tehnoloogilised skeemid märksa keerukamad. Appi peavad tulema liftid, kaldteed või transportöörid kauba allalaskmiseks laoruumidesse ning samad liftid ja transportöörid või koptüstukid nende toimetamiseks laost müügisaali.

Missugused tõste-transportiseadmed on meie vabariigi Kaubandusministeeriumi jaekaubandusorganisatsioonide käsutuses, selgub tabelitest 1 ja 2. Uhtlasi näeme nendest, kuidas seadmete park on paari-kolme viimase aasta jooksul muutunud.⁸ Selgub, et mehhaniseerimises on edasiminekut olemas nii jaekaubandusorganisatsioonides tervikuna kui ka nende kauplustes eraldi, kuid mingist hoogsast mehhaniseerimisest rääkida ei saa. Vör-

⁸ Statistilise aruandluse vorm nr. 2-tõrg, kust andmed on võetud, täitmise korralikkuse ja õigsuse suhtes tekib kohati kahtlusi, mistõttu järelduste tegemisel peab olema ettevaatlik. Teatud objektiivse üldpildi tabelid siiski annavad.

Paigaldatud tõste-transportiseadmed Eesti NSV Kaubandusministeeriumi jaekaubandusorganisatsioonides ja toitlustustru-
des seisuga 1. I 1971 ja 1973⁹

	Kaubatõstu- kid (liftid)		Kaldtõstukiid		Laadimisma- sinad, vir- nastajad, puksiirautod		Konveierid, transportöö- rid		Elektritel- ferid		Akumulaato- rid		Käsitööriid	
	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Tallinna I Toitlustustrust	20(3)	24(2)	9(4)	9(3)	—	—	—	—	—	—	16	5	50	50
Tallinna II Toitlustustrust	30	30(1)	4	4(1)	—	—	1	1	—	—	11	11	40	56
Tallinna Toidukaubastu	13	15	91	79	—	—	27	26	—	—	1	1	108	240
Tallinna Puu- ja Kõõgi- viljakaubastu		2	8	1(1)	18	21	38	38(1)	5	5	9	7(1)	15	12
Tallinna Leivakaubastu	2	4	3	2	—	—	0	1	—	—	—	—	135	136
Pärnu Kaubandusvalitsus	16	21	7	9	—	—	10	7	6(1)	5	3	3	84	112
Tartu Kaubandusvalitsus	21	28(1)	25	19(3)	3	2	22	10(2)	5	9	1	4	104	64
Kohtla-Järve Kaubandus- valitsus	8(1)	7(1)	33(5)	36	5	4	35(2)	37(2)	3(2)	3(1)	7	7	73	88(27)
Narva Kaubandusvalitsus	8	7	22(3)	25	5	5	25(4)	30(1)	4	4	2	3	95	126
Rakvere Kaubastu	3	3	—	3	—	—	6	5	4	4	—	—	—	5
Viljandi Kaubastu	3	3	11	10	—	—	7	6	1	1	—	1	8	10

⁹ Märkused. Arvud klambris näitavad paigaldamata seadmete arvu:
Tallinna Toitlustustrustide kohta on arvud 1972. ja 1973. aastast;
Rakvere Kaubastu kohta on arvud 1970. ja 1972. aastast;
Tallinna Tööstuskaubastu, kellel puudub oma keskne ladu ja sortimendis ei ole kogukaid toidukaupu, on vaatlusest välja jäetud.

Paigaldatud tõste-transportiseadmed Eesti NSV Kaubandusministeeriumi kauplustes seisuga 1. I 1971 ja 1973¹⁰

	Kaupluste arv		Seadmete arv									
			Kaubatõstuki- kid (liftid)		Kaldtõstukid		Konveierid, transportöö- rid		Elektritell- ferid		Käsikäru- d	
	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973	1971	1973
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tallinna Toidukaubastu	156	155	13	15	90	78	23	26	—	—	88	205
Tallinna Puu- ja Kõõgiviljakau- bastu	39	40	—	2	7	—	14	10	—	—	—	—
Tallinna Leivakaubastu	42	43	2	4	3	2	—	1	—	—	125	136
Pärnu Kaubandusvalitsus			4	4	6	7	4	2	—	—	17	35
Tartu Kaubandusvalitsus	131	131	10	8	14	15	17	6	1	4	10	7
Kohtla-Järve Kaubandusvalitsus	114	113	3	4	30	32	8	10	1	1	16	16
Narva Kaubandusvalitsus	69	69	—	1	22	21	11	14	4	1	44	60
Rakvere Kaubastu				2		3	4	2	—	—		5
Viljandi Kaubastu			1	1	6	6	2	2			3	3

¹⁰ Märkused. Rakvere Kaubastu kohta on arvud 1970. ja 1972. aastast;
Tallinna Tööstuskaubastu ja Tallinna Kaubamaja on vaatlusest välja jäetud.
Tallinna Toidukaubastu ning Tallinna Puu- ja Kõõgiviljakau-
bastu osas on näidatud kiiresti riknevaid
kaupu müüvate kaupluste arv. Alates 1975. a. on Tallinnas 2 toidukaubastut, Tallinna Leivakaubastu aga
likvideeriti.

reldes jaekaubandusorganisatsioonide mehhanismidega varustatuse taset ja selle tõusu, võib täheldada üsna suuri erinevusi. Muidugi, lähtudes käibe mahu ja struktuuri iseärasustest, peavadki Tallinna Põu- ja Kõõgiviljakaubastu ja Tallinna Toidukaubastu olema teistest ees, kuid võrreldes Pärnu, Tartu, Narva ja Kohtla-Järve kaubandusvalitsusi omavahel, jääb veendumus, et suhtumine kaupluste kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide mehhaniseerimisse ühesugune ei ole.

Kaupluste töö ajakohastamine tõste-transpordioperatsioonide mehhaniseerimise alal on Eesti NSV Kaubandusministeeriumi süsteemi üks pakilisemaid ülesandeid, sest teha on palju ja vajadus selle järele on suur. Samal ajal on probleem mitmekülgne ja komplitseeritud. Peamised lähtealused, ülesanded ja suunad võiks formuleerida järgmiselt.

1. Kogu mehhaniseerimistöö peaks baseeruma hästi läbimõeldud tegeliku olukorra põhjaliku analüüsi alusel koostatud ja tuleviku ülesandeid arvestavale perspektiivplaanile. Kaubandusministeeriumi vastav koondplaani koosneks kaubastute ja kaubandusvalitsuste plaanidest. Perspektiivplaani alusel koostatagu detailsed operatiivplaani aastate lõikes.

2. Kaubandusministeeriumi juhtiv, koordineeriv, abistav, suunav ja kontrolliv osa võiks vastavas lõigus tugevneda. Eriti kehtib toodud soov konteinerivedude arendamise suhtes, kus jaekaubandusorganisatsioonid teevad kohati oma initsiatiivil esimesi tõsisemaid samme ja katsetusi. Kaubandusministeeriumi otsesest juhtimisest ja abi vajatakse pakiliselt mitmete ametkondadevaheliste küsimuste lahendamisel ja kooskõlastamisel, näit. taara ja pakendi mõõtmed konteinerite ja aluste kasutamiseks jm.

3. Jaekaubandusorganisatsioonide kaupluste vaadeldava tööloigu mehhaniseerimine peab olema osa orgaanilisest tervikust, mis hõlmab mitte ainult antud kaubastu või kaubandusvalitsuse kauplusi ja ladusid, vaid on seostatud kaupade hulgikäibega alates tootjatest ja hulgibaasidest kui hankijatest ning lõpetades kauplusega, selle müügisaaliga.

4. Jaekaubandusorganisatsioonid peaksid antud tööd tõsiselt forsseerima, hoidma selle pikemat aega nii administratsiooni kui ka ühiskondlike organisatsioonide terava tähelepanu all. Tegeliku tööga peab kaasnema propaganda ja selgitustöö mehhaniseerimise vajalikkusest ja tähtsusest.

5. Jaekaubandusorganisatsiooni vastava tööloigu planeerimine ja tegelik töö peab lähtuma mitte üksikutest väljavalitud kauplustest, vaid kogu jaekaubandusvõrgust. Küsimus peab hõlmama iga kauplust, iga kaupluse kohta on vaja langetada läbikaalutud ja kaupluse personali arvamusi arvestav otsus, mis jääb antud konkreetse kaupluse edasise väljaarendamise aluseks.

6. Iga kaupluse vaadeldava tööloigu mehhaniseerimine baseerugu läbimõeldud tehnoloogilisele plaanile. Vajaduse korral tuleb ette näha kaupluste sellist ümberehitamist, mis looks tingimused kompleksseks mehhaniseerimiseks.

Taotledes kompleksset mehhaniseerimist on vastavate võimaluste puudumisel vaja mehhaniseerida vähemalt operatsioonide üksikuid sõlmi.

7. Mehhaniseerimisel on vaja lähtuda nii ökonomilistest kaalutlustest kui ka kauplustöötajate töö kergendamise ülesandest. Tähelepanelikult on vaja valida töstetranspordiseadmete tüüpe ja otsustada, mis on igas antud konkreetsetes olukorras kõige praktilisemad.

8. Uute kaupluste planeerimisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel tuleb jälgida, et ei ignoreeritaks kaupade mahalaadimis- ja teisaldamisoperatsioonide mehhaniseerimist. Projekteeeritav tehnoloogiline skeem arvestagu eeskätt kaubanduslikke, vähem transpordikonteinereid.

МЕХАНИЗАЦИЯ ОПЕРАЦИИ ВЫГРУЗКИ И ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ В МАГАЗИНАХ

Х. Пауэс

Резюме

Основной проблемой для дальнейшего развития торговли в настоящее время является механизация трудоемких работ в розничной торговле. Данная статья обращает внимание на механизацию этих операций: выгрузку и перемещение товаров в магазинах.

Под наблюдением взята структура операции выгрузки и перемещения товаров, сущность и роль контейнерных перевозок при механизации операции выгрузки и перемещения и употребляемая для механизаций техника. Одновременно рассматриваются трудности при механизации и указываются задачи на будущее.