

**ВИКОРИСТАННЯ МОДЕЛІ ДОСКОНАЛОСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО  
ФОНДУ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ  
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ  
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА**

*Помаз О.М., ст. викладач, Помаз Ю.В., доцент кафедри  
Полтавська державна аграрна академія*

*В статті розглянуто перспективи щодо адаптації моделі досконалості Європейського фонду управління якістю для удосконалення транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва.*

*In the article prospects are considered in relation to adaptation of model of perfection of the European fund of quality management for the improvement of a transport maintenance of agricultural production.*

**Постановка проблеми.** Конкурентоспроможність будь-якого підприємства, незалежно від форми його власності і розміру, залежить від якості [2, с. 3]. Якість являє собою дуже широке й узагальнене поняття, що визначається сукупністю властивостей, якими воно виражається і вимірюється [3]. Оцінка якості діяльності завжди є досить складною проблемою, не є виключенням і такий специфічний вид діяльності, як транспортне обслуговування виробництва і реалізації сільськогосподарської продукції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми якості транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств певною мірою розглядаються у працях таких учених як Р. І. Буряк [1], О. П. Глудкин [2], М. Н. Малиш [7], В. І. Перебийніс [3, 4], О. В. Перебийніс [7], А. В. Щербинін [7] та інших.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є визначення перспектив щодо адаптації моделі досконалості Європейського фонду управління якістю для удосконалення транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Одним із найсучасніших інструментів для здійснення оцінки якості діяльності підприємств є Модель досконалості Європейського фонду управління якістю (EFQM), що використовується при проведенні Українського національного конкурсу з якості починаючи із 2004 р.

Ця модель описує сучасне європейське бачення досконалого підприємства, організації його роботи і складається із дев'яти критеріїв. П'ять з них описують діяльність підприємства, підходи, які воно використовує для досягнення результатів; чотири критерії — результати, яких досягає підприємство за рахунок використання цих підходів. Модель направлена на досягнення стабільної досконалості в усіх аспектах діяльності і ґрунтується на твердженні, що досконалі результати з погляду ефективності, споживачів, персоналу і суспільства досягаються через очолювані лідерами політику і стратегію, належне управління персоналом, партнерськими стосунками, ресурсами і процесами [1].

Нами здійснено адаптацію Моделі досконалості Європейського фонду управління якістю відносно системи транспортного обслуговування виробництва і збуту сільськогосподарської продукції (рис. 1).

Стрілки на рисунку підкреслюють динамічний характер моделі та демонструють, що нововведення та навчання допомагають вдосконалювати підходи, які, в свою чергу, призводять до покращення результатів діяльності у сфері транспортного обслуговування.

Вважаємо за доцільне розглянути детальніше основні положення кожного із критеріїв адаптованої Моделі.

Критерій 1 (лідерство) полягає у тому, що лідери мають персонально розробляти або брати участь у розробці, впровадженні та постійному удосконаленні системи транспортного обслуговування виробництва і збуту продукції. Вони заохочують, підтримують та відзначають персонал, задіяний у сфері транспортного обслуговування.

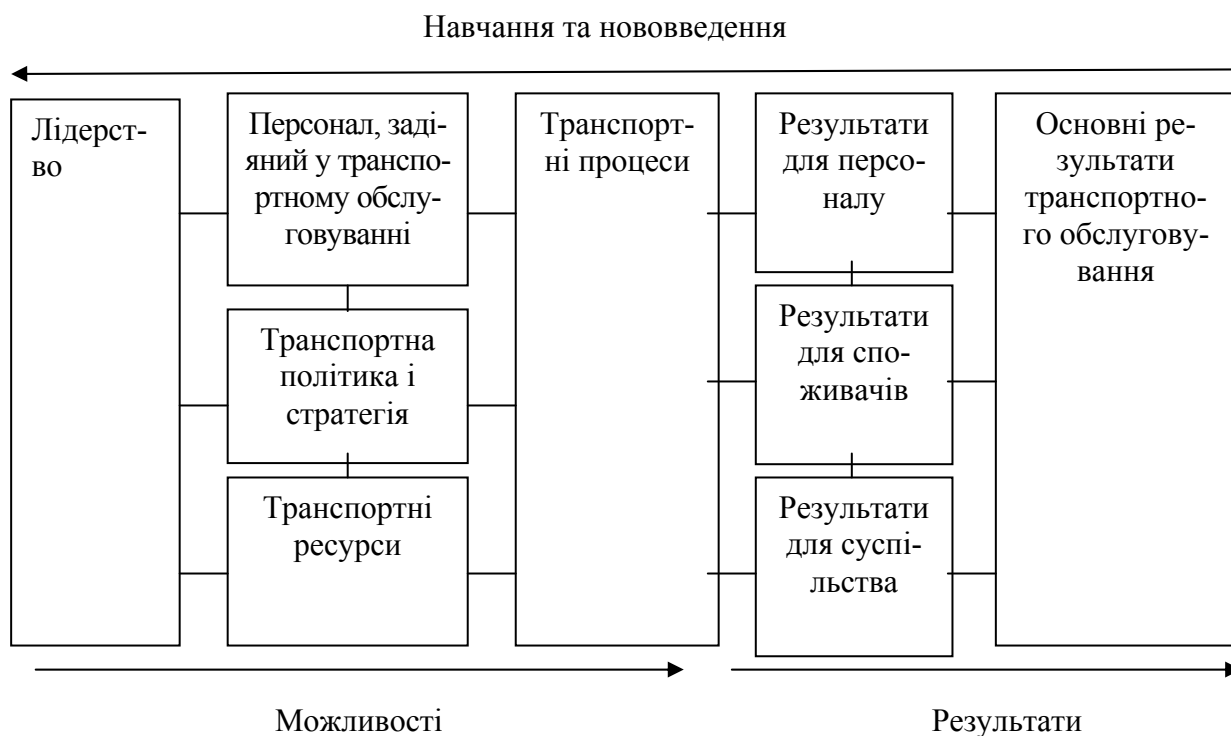


Рис. 1. Загальний вигляд Моделі досконалості Європейського фонду управління якістю, адаптованої стосовно системи транспортного обслуговування виробництва і збуту сільськогосподарської продукції

*Джерело: Опрацьовано на підставі [1, 2]*

Вони мають розробляти стратегію розвитку транспортного підрозділу, планувати та прогнозувати його діяльність. Лідери формують напрямки вантажопотоків. До лідерів у даному випадку відносяться: загальне керівництво підприємства, керівник транспортного підрозділу підприємства; операційні менеджери, задіяні у транспортному обслуговуванні. Крім того, лідери повинні здійснювати планування матеріально-технічної бази транспортного обслуговування, а також потреби у транспортних ресурсах.

Критерій 2. (транспортна політика та стратегія) полягає у тому, що транспортна політика і стратегія мають базуватися на нинішніх та майбутніх потребах та очікуваннях зацікавлених сторін у сфері транспортного обслуговування виробництва і збуту продукції, зокрема на основі аналізу потреби в транспортних ресурсах та джерел їх забезпечення, а також інформації, отриманій в наслідок оцінки ефективності, досліджень, навчання та творчої діяльності. Транспортна політика і стратегія повинні розроблятися, переглядатися та оновлюватися. Зокрема, для оптимізації транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств нами запропоновано три основних стратегії: зниження транспортних витрат, створення ефективної системи управління транспортними процесами а також підвищення якості транспортних робіт.

Критерій 3 (персонал, задіяний у транспортному обслуговуванні) передбачає планування, управління та удосконалення людських ресурсів, задіяних у сфері транспортного обслуговування, підвищення кваліфікації транспортного персоналу, надання йому певних повноважень, заохочення, визнання та піклування про персонал. До такого персоналу слід віднести водіїв, осіб, що відпускають вантаж, приймальників вантажу, комірників та ін.

Критерій 4 (транспортні ресурси) передбачає удосконалення та підтримку у належному стані шляхової мережі, парку транспортних засобів підприємств – виробників сільськогосподарської продукції, управління фінансами, обладнанням, матеріалами та технологіями, задіяними у сфері транспортного обслуговування, управління усіма видами транспортних ресурсів. До транспортних ресурсів відносимо шляхову мережу; наявність, типаж, марки, вантажопідйомність, термін експлуатації, технічний стан транспортних засобів; пально-мастильні матеріали.

Критерій 5 (транспортні процеси) полягає у тому, що усі транспортні процеси, що відбуваються у царині транспортного обслуговування виробництва і збуту мають систематично розроблятися і управлятися. Транспортні процеси повинні удосконалюватися з використанням інновацій, з орієнтуванням на досягнення поставленої мети із найменшими витратами. До транспортних процесів в даному випадку варто віднести підготовку транспортних засобів до руху; навантажування – розвантажування; зважування; контроль якості; транспортування продукції.

Критерій 6 (результати для споживачів) передбачає вчасну та якісну доставку сільськогосподарської продукції без втрат.

Критерій 7 (результати для суспільства) полягає у тому, що транспортне обслуговування виробництва і збуту має значний вплив на суспільство в цілому, певний соціальний ефект (сприяння зайнятості сільського населення, кінцевим результатам аграрної галузі, забезпечення транспортно-економічних зв'язків галузей народного господарства і регіонів (районів) виробництва, екологічна безпека та ін.).

Критерій 8 (результати для персоналу) передбачає, що в результаті діяльності у сфері транспортного обслуговування персонал отримує адекватну

винагороду у вигляді заробітної плати, безпеки праці, морального задоволення результатами роботи.

Критерій 9 (основні результати транспортного обслуговування) полягає у тому, що транспортне обслуговування виробництва і збуту забезпечують кількісні, вартісні та якісні результати, що стосуються як безпосередньо транспортних процесів (доставка сільськогосподарської продукції без втрат, економія часу, собівартість транспортних робіт), так і виробництва та реалізації продукції в цілому (прибуток, виробнича собівартість, рівень рентабельності виробництва продукції), а також діяльності підприємства загалом (прибутковість та рентабельність підприємства).

**Висновки.** Таким чином, можемо констатувати, що основні положення моделі досконалості Європейського фонду управління якістю можуть бути використані для оцінки якості транспортних процесів, а також при розробці стратегії управління якістю транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств.

### **Література.**

1. Буряк Р. І. Модель досконалості Європейського фонду управління якістю діяльності підприємств АПК [Електронний ресурс] / Р. І. Буряк // Науковий вісник НУБІП України. – 2009. – Вип. 142, част. 1. – Режим доступу до журн.: [http://www.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnau/2009\\_142\\_1/09bri.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnau/2009_142_1/09bri.pdf).

2. Всеобщее Управление качеством: [учебник для вузов] / О. П. Глудкин, Н. М. Горбунов, А. И. Гуров, Ю. В. Зорин: под ред. О. П. Глудкина. – М.: Горячая линия – Телеком, 2001. – 600 с.

3. Операційний менеджмент: навчальний посібник / [В. І. Перебийніс, В. В. Писаренко, О. М. Помаз, О. В. Василенко та ін.]; за ред. В. І. Перебийніса. – Полтава: ПДАА, 2008. – 664 с.

4. Перебийніс В. І. Транспортно – логістичні системи підприємств: формування та функціонування: Монографія / В. І. Перебийніс, О. В. Перебийніс. – Полтава: РВЦ ПУСКУ, 2006. – 207 с.

5. [Повышение рентабельности с.-х. предприятий на основе совершенствования их системы транспортного обслуживания. (Польша)]. Szpon I. DRP (Distribution Resource Planning) method application in agricultural branch as increasing delivery material organization determinant for raising production example // Folia Univ. agricultural steninsis / Akad. Rol.. – Szczecin, 2005. – N 245. – P. 307-312. – Пол. – Рез. англ.

6. [Урожай Знань. Розвиток приватного бізнесу. Європейська Комісія та інші донори. Матеріали бізнес-тренінгів. Проведення діагностичного аналізу підприємства. Виконавець проекту Беарінг Поінт. – 2004.] Harvest of Knowledge. Private Business Development. European Commission and Other Donors. Business training materials. Enterprises Restructuring Facility Project. Bearing Point. – 2004.

7. Щербинін А. В. Проблеми якості та енергомісткості виробництва і перевезення продукції / А. В. Щербинін, М. Н. Малиш, О. В. Перебийніс // Регіональні перспективи. – 2001. – №5-6. – С. 29-31.