

ривается вопрос, может ли эту функцию выполнять другая деталь и сколько это будет стоить.

Применяя функциональный подход при проведении ФСА, можно заключить, что стоимость готового изделия складывается из функциональной стоимости и излишней, или ненужной, стоимости, не имеющей прямого отношения к функциям изделия.

Получается, что в любой системе (изделии, узле, детали и т.д.) всегда имеется излишняя стоимость, вызываемая рядом объективных и субъективных причин, из которых основной является недостаток технической информации или ее неэффективное использование.

ФСА также позволяет точно посчитать, сколько стоит выполнение каждой функции процесса изготовления изделия, а также сопоставить стоимость функции с ее важностью для создания продуктов или услуг.

Для обеспечения конкурентоспособности предприятие должно предлагать потребителю продукцию, которая выгодно отличается от продукции конкурентов по качеству и цене. Это заставляет предприятие постоянно решать задачи минимизации затрат, необходимых для достижения требуемого уровня качества, на всех этапах жизненного цикла продукции. Решение данной задачи возможно при внедрении системы функционально-стоимостного анализа.

*Б.В. Фрицин, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Качество дорожного движения или его отдельных свойств можно количественно оценить по величине *потерь*, под которыми понимают социально-экономическую стоимость *необязательных издержек* в процессе движения [1, 2]. Потери достигают очень больших величин. По предварительным оценкам, суммарные потери в дорожном движении Республики Беларусь сегодня оцениваются величиной порядка 4 млрд дол./год, при этом их распределение по видам выглядит примерно следующим образом: экономические — 70 %, экологические — 20 %, аварийные — 10 % (социальные потери, к сожалению, пока не умеют считать). Основными источниками потерь являются: организация движения — примерно 50 % (в том числе в крупных и крупнейших городах — до 75 %), дороги, транспортные средства и участники движения — примерно по 15 %.

Потери в дорожном движении достигли таких масштабов, что стали представлять значимую угрозу для безопасности страны [3]. Несмотря на это, аварийность пока не удается обуздать. В Республике Беларусь за последние пять лет произошло около 400 000 аварий, в которых погибло 7800 человек и получило ранения около 40 000 человек, а аварийные потери составили около 1,7 млрд дол. [5, 6, 8].

Необходимо оговориться и пояснить, что, как известно, около 70 % всех аварий происходит в очагах (очаговая аварийность) и только 30 % — на остальной части улично-дорожной сети (фоновая аварийность). В качестве очага аварийности принято рассматривать конфликтный объект, например перекресток, пешеходный переход и т.п., либо линейный объект небольшой протяженности (где имеет место конфликт «транспорт—дорога»), например поворот, сужение, мост и т.п., на которых в течение года происходит не менее трех аварий. Очаговая аварийность в определенном смысле отвечает на вопрос: где происходит отказ в работе системы «водитель—автомобиль—дорога—среда», где уровень опасности превышает допустимые нормы. Фоновая аварийность в большей мере отвечает на вопрос: как часто происходит отказ в указанной системе, какова наработка на этот отказ.

Как видим, снижение количества происшествий — актуальная задача, предполагающая разумную и целенаправленную деятельность по снижению количества происшествий и тяжести их последствий за счет превентивных мероприятий, особенно по организации дорожного движения. При этом финансирование внедрения данных мероприятий возможно за счет страховых отчислений (фонда предупредительных мероприятий по обязательным и добровольным видам страхования на транспорте — страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ГОВТС) и страхования транспортных средств (КАСКО-страхование).

Таким образом, для решения проблем повышения безопасности дорожного движения необходимо решить ряд практических, научных и научно-методических задач. Среди них:

- введение обязательной статистической отчетности о всех авариях, включая аварии без пострадавших;
- придание очагу аварийности надлежащего статуса, который потребовал бы рецензируемой отчетности, оценки эффективности, оптимизации решений и внедрения мероприятий;
- правильное определение потерь от аварийности;
- расчеты экономической эффективности мероприятий по снижению аварийности с учетом не только экономического, но и социального фактора.

Литература

1. *Врубель, Ю. А.* Водителю о дорожном движении / Ю. А. Врубель, Д. В. Капский. — 3-е изд., перераб. и доп. — Минск : БНТУ, 2010.
2. *Врубель, Ю. А.* Определение потерь в дорожном движении / Ю. А. Врубель, Д. В. Капский, Е. Н. Кот. — Минск : БНТУ, 2006.
3. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 14 июня 2006 г., № 757 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2006. — № 94. — 5/22459.

4. *Белецкий, А. В.* Профилактика травматизма и предупреждение его последствий (инвалидности и смертности) в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / А. В. Белецкий, Л. Н. Ломать. — Режим доступа: <http://www.minzdrav.by/nd/run/trap.php?id=330>. — Дата доступа: 05.12.2014.

5. Состояние безопасности дорожного движения в Республике Беларусь в 1999—2006 годах и наметившиеся тенденции : аналит. сб. / М-во внутренних дел Респ. Беларусь ; под общ. ред. В. Л. Филистовича. — Минск, 2007.

6. Статистика о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2009 году : аналит. сб. / М-во внутренних дел Респ. Беларусь ; под ред. Е. Е. Полудня. — Минск, 2010.

7. Статистика о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2013 году : аналит. сб. / М-во внутренних дел Респ. Беларусь. — Минск, 2014.

8. *Капский, Д. В.* Прогнозирование аварийности в дорожном движении / Д. В. Капский. — Минск : БНТУ, 2008.