

3) возможность участия в государственных закупках юридических и физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей;

4) развитие добросовестной конкуренции;

5) обеспечение справедливого и беспристрастного отношения к потенциальным поставщикам (подрядчикам, исполнителям);

6) оказание поддержки отечественным поставщикам (подрядчикам, исполнителям) в той мере, в которой это не противоречит международным договорам Республики Беларусь;

7) предотвращение коррупции в области государственных закупок.

Таким образом, сфера государственных закупок является актуальным направлением исследования, поскольку от того, насколько правильно и рационально расходуются бюджетные средства, зависит экономическая стабильность государства и благосостояние всего населения.

*Н.Л. Трушкевич
БГЭУ (Минск)*

ФУНКЦИОНАЛЬНО-СТОИМОСТНЫЙ АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ

Одна из важнейших задач любого предприятия в условиях рыночной экономики — обеспечение конкурентоспособности на рынке. Для решения поставленной задачи требуется постоянно совершенствовать продукцию и услуги, предоставляемые предприятием, снижать их стоимость, повышать производительность и качество, создавать новые продукты и услуги. Одним из направлений решения данной задачи является создание эффективной системы управления предприятием, включающей систему менеджмента качества. Менеджмент качества нацелен, с одной стороны, на снижение затрат на продукцию и процессы, а с другой — на улучшение потребительских свойств.

Этой цели невозможно достигнуть без соответствующих инструментов. Одним из наиболее эффективных управленческих инструментов служит функционально-стоимостный анализ (ФСА) — эффективный метод снижения себестоимости промышленной продукции, основанный на изыскании максимально экономичных вариантов конструкции.

Традиционные методы анализа издержек на изготовление того или иного вида продукции приводят к пере- или недооценке реальной себестоимости продукции, что в свою очередь влечет за собой ошибочное представление о стратегическом развитии предприятия.

В основе ФСА лежит функциональный подход, при котором внимание акцентируется прежде всего на функциональной стоимости деталей и изделий, на основных выполняемых ими функциях. В первую очередь анализируются функции, которые должна выполнять рассматриваемая деталь (узел, изделие или целая система), затем определяются направления снижения затрат на их осуществление, а также рассмат-

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. Фрищин, 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].