

Переходим к основному вопросу работы: оптимизация работы SSD. Для того чтобы оптимизировать работу SSD-диска необходимо:

- отключить другие жесткие диски во избежание проблемы с установкой системы;
- зайти в BIOS и установить на разьеме, куда подключен SSD, режим AHCI (Advanced Host Controller Interface (AHCI – механизм, используемый для подключения накопителей информации по протоколу SATA, позволяющий пользоваться расширенными функциями, такими как встроенная очередность команд (NCQ) и горячая замена);
- в реестре отключить системный кэш Prefetch и Superfetch. Они не нужны при работе SSD накопителя. В большинстве случаев Prefetch отключается системой автоматически;
- отключить автоматическую дефрагментацию диска. Она уменьшает ресурс SSD накопителя (только для Windows 7, в Windows 8 этой функции нет, она уже используется для других функций);
- отключить файл подкачки (Компьютер → Свойства → Дополнительные параметры системы ...);
- отключить индексирование SSD (в свойствах диска системного диска (C) снимаем галочку с параметра «Разрешить индексировать содержимое файлов на этом диске в дополнение к свойствам файла»);
- перенести папки TEMP с твердотельного SSD на обычный HDD диск (в свойствах компьютера выбираем >> Дополнительные параметры системы >> Дополнительно >> Переменные среды. Введем новый адрес для переменных сред TEMP и TMP, размещая их на втором жестком диске).

Таким образом, соблюдая данные пункты, мы обеспечим более долгий срок службы нашему SSD-диску.

Литература

1. <https://hobbyits.com/cifrovye-tekhnologii/princip-raboty-i-ustrojstvo-flesh-pamyati.html>.
2. <http://ferralabs.ru/index.php?news=4900>.
3. <http://helpiks.org/5-39263.html>.
4. <https://ddr5.ru/kak-vybrat-ssd-disk>.
5. <http://compress.ru/article.aspx?id=21619>.

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

К. В. Табакова

31 декабря 2013 года был подписан закон, который обязывает владельцев транспортных средств оплачивать госпошлину за выдачу разрешения на участие автомобиля в дорожном движении. Автомобилисты

вынуждены выплачивать единую установленную сумму вне зависимости от того, выезжают они 3–4 раза в месяц на дачу за город или ездят на авто каждый день.

Пошлина оплачивается раз в год владельцами автомобилей старше 10 лет и раз в два года в двойном размере владельцами автомобилей меньше 10 лет. Пошлина также варьируется в зависимости от массы авто и вида авто и составляет от 2 до 25 базовых величин. Размер 1 базовой величины составляет 23,00 белорусских рубля (с 01.01.2017).

Дорожные фонды – целевые бюджетные фонды, средства которых используются на содержание, ремонт и развитие (строительство, реконструкцию) автомобильных дорог. Согласно Закону Республики Беларусь от 23 декабря 1991 года «О дорожных фондах в Республике Беларусь» основными источниками формирования дорожного фонда являются:

- налог с пользователей автомобильных дорог;
- сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь;
- плата за проезд по платным автомобильным дорогам и мостам;
- плата за проезд тяжеловесных и крупногабаритных автомобильных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь;
- добровольные взносы юридических и физических лиц и др.

В 2014 году была разработана «Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы». В Государственной программе потребность в финансовых средствах на развитие республиканского дорожного хозяйства оценивается на уровне 75 054 млрд. рублей в ценах декабря 2014 г., в том числе за счет доходов республиканского бюджета от дорожных сборов и плат – 12 462 млрд. рублей.

Необходимый минимум доходов от дорожных сборов и плат для финансирования Государственной программы 2015–2019 года показан на рис. 1.

	Всего	В том числе по годам				
		на 2015 - 2019				
	годы	2015	2016	2017	2018	2019
Расходы - общие расходы						
бюджета	40844	3737	5967	8372	10509	12259
Доходы - всего	12843	2084	2174	2751	2861	2973
в том числе:						
доходы республиканского						
бюджета от дорожных						
сборов и плат	12462	2023	2106	2675	2777	2881

Рис. 1. Баланс республиканского бюджета в 2015–2019 годах (млрд. рублей)

Согласно аналитическому докладу Минфин «О состоянии государственных финансов Республики Беларусь на январь – декабрь 2016 года» доходы республиканского дорожного фонда за 2016 год составили 394,0 млн. руб. Расходы республиканского дорожного фонда за 2016 год составили 533,6 млн. руб.

Наибольший удельный вес в структуре доходов фонда составила госпошлина за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении с физических лиц – 193,9 млн. руб. (49,2 %).

Ожидаемые результаты республиканской программы:

- к 2020 году протяженность республиканских автомобильных дорог с хорошим состоянием составит около 60 процентов от их общей протяженности;
- на 520 километрах дорог предусмотрено повысить скоростной режим движения;
- протяженность дорог с неудовлетворительным состоянием составит 11 процентов от общей протяженности.

Определим границы рынка автомобилистов по потреблению. Согласно статистическому справочнику 2017 г. «Беларусь в цифрах», на 2016 г. 311 автомобилей приходится на каждую тысячу человек населения.

Количество легковых автомобилей в личной собственности граждан на 2016 г. составило 2 951,4 тыс. штук. Количество грузовых – 138 388 штук. Количество автобусов – 10 947 штук.

Согласно УП «Белтехосмотр» 30 % белорусов не прошли техосмотр в 2017 г. Из-за системы, которая работает только на 70 %, не только увеличивается размер госпошлины, но и увеличивается число ДТП, связанных с 30 % водителей, не следящих за состоянием своего авто.

Поэтому оптимальным решением для сложившейся ситуации является переход на американскую систему – закладывание суммы «дорожного налога» в цену на топливо. Чем больше человек ездит, тем больше он и платит. А тот автовладелец, который использует автомобиль реже, экономит свои деньги.

Рассчитаем добавочную стоимость для топлива. Данные для решения:

- количество транспортных средств в личной собственности $\approx 3\,100\,735$;
- доход с физ. лиц ($\approx 50\%$) $\approx 193,9$ млн;
- пробег авто в год $\approx 15\,000$ км;
- расход топлива ≈ 10 л на 100 км.

Добавочная стоимость = $193,9 \text{ млн} \times 1 \text{ тран. сред} / 3100735 \times 100 / 15000 = 0,042$ руб. к стоимости топлива на 1 литр.

В расчете пренебрегается вид топлива, пробег и расход топлива грузовых авто. Не учитывается процент увеличения ежегодного дохода.

Таким образом, мной был не только проанализирован материал по данной теме, но и определена приблизительная добавочная стоимость к стоимости топлива, которая включает транспортный налог.

Литература

1. <http://naviny.org/2014/12/31/by219.htm>.
2. <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/zakon/zakb1418.htm>.
3. <http://www.belta.by/infographica/view/respublikanskij-dorozhnyj-fond-5365>.
4. <https://www.sb.by/articles/benzin-dorozhaet-v-tsenu-predlozhili-vklyuchit-nalog-na-dorogu.html>.
5. <http://www.detect.by/pages/gosposhlina-na-transport-tarify-skolko-i-kak-platit>.

ВЛИЯНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО ОКРУЖЕНИЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ СТРАН С РАЗЛИЧНЫМ УРОВНЕМ ДЕМОКРАТИИ

Е. В. Федоринчик

Вопрос влияния институционального окружения на экономический рост стран является активно обсуждаемым в течение последнего столетия в рамках институциональной экономики. С момента поднятия данного вопроса С.М. Липсетом в 1959 году ученые так и не достигли консенсуса, давая на него ответ. Существует несколько основных гипотез, которые претендуют на объективность при решении данной проблемы. Одна гласит о том, что политические институты оказывают влияние на экономическую составляющую государства, другая утверждает, что это политические институты являются производной экономического развития региона. Некоторые ученые отстаивают позицию того, что политические институты, в частности политический режим страны, и развитие ее экономики вовсе не взаимосвязаны и проследить некую зависимость не представляется возможным. Ввиду неопределенности существующих мнений, ученые продолжают проводить исследования по данному вопросу.

В данной работе будет осуществлена попытка разобраться в вопросе зависимости уровня экономики от институционального окружения, на основе статистических данных и регрессионного анализа.

Для проведения исследования была построена модель множественной регрессии по t-критерию Стьюдента. Для построения модели были задействованы неэкономические показатели в качестве переменных величин и один экономический, с целью характеристики уровня экономики государства.

Рассматривались данные за 2011–2014 гг. В модели использовалась информация по таким странам как: Китай, Иордания, Туркменистан, Эк-