

Как показывает практика стран-членов ОЭСР, даже на концептуальном уровне до настоящего времени не происходит согласования механизмов, которые давали бы национальным министерствам финансов право на снижение степени контроля при исполнении бюджетов или при формировании отчетности для ведомств с высокими результатами деятельности.

Накопленный опыт работы с инструментарием БОР приводит к выводу о том, что, с одной стороны, БОР имеет мощную устойчивую притягательность вследствие ожидаемого повышения результативности работы государственного сектора [6]. С другой стороны, сохраняется ключевая проблема программного бюджетирования, характерная для двух последних десятилетий. Она состоит в том, что в применяющих данный механизм странах ОЭСР ни со стороны министерств финансов, ни со стороны политических лидеров не наблюдается реального желания участвовать в перераспределении бюджетных расходов. Это было так, например, при внедрении программы LOLF2 во Франции в 2001–2006 гг., в Нидерландах при внедрении в 2000 г. системы VTBT3 [7]. Применительно к России, названные проблемы в использовании модели БОР и программного бюджета также имеют место. Для их преодоления органами управления регионального уровня предпринимаются существенные усилия [8].

Сейчас наступил период переосмысления традиционного понимания БОР: этот инструмент адаптируется к новым экономическим условиям, разрабатывается модель БОР «следующего поколения» [9]. Одним из элементов новой модели БОР является система решений задач, основанная на полученной информации об итогах деятельности государственного органа управления финансами.

Список литературы

1. Бюджетный кодекс Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года № 95-IV (с изменениями и дополнениями по состоянию на 15 января 2019 г.).
2. Закон Республики Казахстан от 29 ноября 2016 года № 24-VI «Об объемах трансфертов общего характера между республиканским и областными бюджетами, бюджетами городов республиканского значения, столицы на 2017–2019 годы» (с изменениями и дополнениями от 28.12.2018 г.).
3. **Молчанова Н.П.** Региональные финансы в условиях цифровизации / Н.П. Молчанова // Взгляд поколения XXI века на будущее цифровой экономики: сб. ст. преподавателей IX Междунар. науч.-практ. конф. «Современная экономика: концепции и модели инновационного развития». – М.: Издательство: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2018. – С. 114–120.
4. Методика расчетов трансфертов общего характера, утвержденная Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 11 декабря 2014 года №139.
5. **Молчанова Н.П.** Приоритеты формирования региональных бюджетов в парадигме цифровизации экономики / Н.П. Молчанова, А.А. Белостоцкий // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник: сб. / отв. ред. В.И. Герасимов. – М.: ИНИОН РАН, 2018. – С. 442–447.
6. Performance Budgeting in OECD Countries. OECD, 2007. DOI: 10.1787/9789264034051. Available at: http://www.oecd-ilibrary.org/governance/performance-budgeting-in-oecd-countries_9789264034051-en (дата обращения 15 марта 2019 года).
7. Spending Reviews. 3rd Annual Meeting of OECD Senior Budget Officials. OECD Conference Centre, 28.05.2013: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=GOV/PGC/SBO\(2013\)6&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=GOV/PGC/SBO(2013)6&docLanguage=En) (дата обращения 12.03.2019)
8. **Молчанова Н.П.** Развитие общественных финансов в условиях становления цифровой экономики / Н.П. Молчанова // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. – 2017. – Т. 9. №3 (25). – С. 7–16.
9. **Moynihan D., Beazley I.** Toward Next-Generation Performance Budgeting: Lessons from the Experiences of Seven Reforming Countries. Washington, DC: The World Bank, 2016. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25297> (дата обращения 18 марта 2019 года).

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИИ



Панов Николай Николаевич

Капитан полиции, заместитель начальника отдела охраны комплексной безопасности Московского политехнического университета

Аннотация: В статье проанализированы количества ДТП в России. Приведены статистические данные о количестве и причинах дорожно-транспортных происшествий, а также проанализированы существующие законопроекты и методы снижения высокой аварийности в РФ.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, статистика, Россия.

Abstract: The article analyzes the number of accidents in Russia. The article presents statistical data on the number and causes of road accidents, as well as analyzes existing laws and methods to reduce the high accident rate in the Russian Federation.

Key words: Road accidents, statistics, Russia.

Введение

Дорожно-транспортное происшествие – событие, которое произошло в результате движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Самое первое ДТП в истории с участием автомобиля зарегистрировано в Нью-Йорке 30 мая 1896 г. Электромобиль Генри Уэлса столкнулся с велосипедом Эвелина Томаса. Велосипедист получил перелом ноги.

В настоящее время проблема ДТП в России является одной из наиболее важных, так как с ростом числа автовладельцев, растет число аварий. Ежегодно в России в ДТП погибают около 27 тыс. человек. С экономической стороны за последние 5 лет ущерб от дорожно-транспортных происшествий составил 5,5 трил. рублей.

Цель исследования: выявление способов предотвращения дорожно-транспортных происшествий.

Задачи исследования:

1. Проанализировать количества аварий в РФ.
2. Изучение причин аварий и их последствий.
3. Разработать рекомендации по снижению количества аварий на дорогах.

Автомобиль в наше время давно уже не редкость, сейчас это самое удобное и универсальное средство передвижения. С каждым годом число автовладельцев только растет. Как сообщают в Госавтоинспекции, число зарегистрированных машин на территории России, превышает 56 млн. единиц. Согласно статистике Госавтоинспекции на 2017 год, в РФ зарегистрировано 44 млн. легковых авто, приблизительно 6 млн. грузовых фур, 2 млн. мотоциклов, а также 3 млн. прицепов, примерно один миллион автобусов.

К сожалению, автотранспортные средства являются не самыми безопасными. За 2017 г. на территории Р. Ф. зарегистрировано около 126 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых были зафиксированы пострадавшие и погибшие.

Несмотря на то, что основная часть автомобилистов относит себя к категории аккуратных водителей, количество ДТП на отечественных дорогах не снижается. Можно с уверенностью сказать, что даже самое четкое знание правил не гарантирует, что они будут строго соблюдаться всеми водителями, выезжающими на дорогу. Также виновниками ДТП часто являются не автомобилисты, а пешеходы, которые не очень корректно ведут себя на дорогах и банально не знают правил дорожного движения. Последним фактором ДТП являются сломанные светофоры и разбитые дороги.

Существует великое множество причин высокой аварийности в РФ. Наиболее опасными для водителя факторами, приводящими к серьезным ДТП являются:

- алкогольное опьянение;
- превышение допустимой скорости движения;
- разговоры по мобильному телефону;
- неиспользование ремней безопасности;
- использование неисправного транспортного средства;
- усталость водителя (водитель при сильной усталости может уснуть за рулём);
- разговор с пассажирами;
- курение за рулём;
- еда за рулем;
- управление электронными устройствами (например, радио, CD проигрывателем или GPS) во время движения;
- прослушивание музыки.

Статистика ДТП показывает, что до 35% аварий на территории России происходит из-за нетрезвых водителей, 25% из-за несоблюдения скоростного режима водителями на дорогах, 15% из-за нарушений правил проезда перекрёстка, 10% - выезд на встречную полосу движения [1].

Такой высокий процент аварий из-за алкоголя объясняется замедленной реакцией, которая возникает даже при очень маленьком количестве выпитого. Чем больше количество употребленного алкоголя, тем меньше способность к адекватной оценке ситуации и принятию верного решения. В результате алкогольного опьянения инстинкт самосохранения практически отсутствует.

Министерство внутренних дел России готовит законопроект, согласно которому разрешенная концентрация алкоголя в крови водителя будет составлять 0,3 г на литр. Напомним, с 24 августа 2013 г. в России действует норма, согласно которой нетрезвым считается водитель, в литре выдыхаемого воздуха которого выявлено более 0,16 мг спирта.

Нарушение водителями предписанных правилами дорожного движения скоростного режима является одной из главных причин аварий, и к тому же влечет за собой наиболее страшные последствия, такие как серьезные травмы и летальный исход. В большинстве случаев, водители неосознанно превышают скоростной режим, в основном это происходит из-за желания выделиться перед другими участниками движения или участия в уличных гонках. Но нужно подумать, стоит ли это такого количества смертей? Нужно отметить, что самые современные технологии активной и пассивной безопасности оказываются малоэффективны на скорости транспортного средства более 150 км/ч – водитель при таких ДТП обычно не выживает.

По данным ГИБДД Москвы, ежедневно в Москве фиксируется порядка 2,5 тыс. нарушений скоростного режима. Преимущественно речь идет о тех, кто превышает скорость на 20–40 км/ч, – это 2,1 тыс. водителей. С превышением лимита скорости в 40–60 км/ч за сутки попадают 70–100 человек. Совсем безбашенных ездоков среди нарушителей не так уж много: быстрее разрешенных 60–80 км/ч гоняют за рулем в среднем 2–5 человек в сутки, а свыше 80 км/ч там, где это не разрешено, ездят 1–2 нарушителя в сутки. При этом большинство россиян считают неопасным превышение скорости, так как часто нарушают и не попадают в аварии.

Правительство РФ намерено заставить всех водителей снизить скорость движения своего транспортного средства на 10 км/ч. Причиной тому послужила статистика участившихся ДТП в населенных пунктах, в основном, с участием пешеходов. Согласно действующему КоАП РФ минимальный штраф за превышение скорости от 20 до 40 км/ч составляет 500 рублей. МВД предлагает слегка расширить рамки данного диапазона. Если к ведомству прислушаются, то штраф будет выписываться за превышение скорости на 10–40 км/ч.

Использование разнообразных гаджетов во время движения автомобиля может, и часто приводит к авариям. Написание СМС и их отправка в момент движения серьезно отвлекает водителя от дороги. В настоящее время очень многие водители умудряются листать страницы социальных сетей, не убирая ноги с педали газа. Это приводит к тому, что внимание практически полностью переключается на электронное устройство, провоцируя аварии.

ДТП, которые происходят в такие моменты, когда водитель практически не контролирует ситуацию также нельзя отнести категории легких, и часто отмечаются

серьезные травмы у всех его участников. Специальными установлено, что банальный разговор по телефону, который водитель прижимает плечом или держит в руке увеличивает время, требующееся на распознавание опасности на 20%. Если же водитель пишет СМС-сообщение, его внимательность уменьшается в 10 раз, что часто приводит к авариям с летальным исходом.

Россия занимает первое место среди стран Европы и Северной Америки по дорожно-транспортным происшествиям со смертельным исходом.

Конечно, полностью избавиться от ДТП невозможно, но свести к минимуму количество автомобильных аварий в России можно, благодаря следующим мерам:

1. Установить на пешеходных переходах фонари с датчиком движения (при приближении к переходу пешехода фонари начнут мигать или изменять цвет освещения, что оповестит едущего водителя о нахождении пешехода рядом с зеброй)
2. Ввести в автошколы изучение предаварийных ситуаций, с детальным разбором и способами предотвращения аварий (сегодня около 30–40% аварий происходят из-за не знания таких ситуаций и способов их избежания)
3. Ввести штрафы за превышение скоростного режима на 5 км/ч.
4. Ввести в школьные программы правила дорожного движения, чтобы со школьного возраста приучать детей соблюдать ПДД.

Список литературы

1. Федеральная служба государственной статистики // Статистическое обозрение. – №2(99). – 2017.

РАЗДЕЛ IV. ПРОЕКТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ КУЛЬТУРЫ, СПОРТА И ТУРИЗМА

АНАЛИЗ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО СПРОСА И ПРЕДПОЧТЕНИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ФИЗИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТЬЮ В ФИТНЕС-КЛУБЕ



Гвоздева Кристина Игоревна

Старший преподаватель кафедры «Физическое воспитание и спорт» Московского Политеха

Аннотация: В работе рассмотрены особенности специфики рынка физкультурно-оздоровительных услуг, а также потребительского спроса и предпочтений, занимающихся физической активностью в фитнес-клубе.

Ключевые слова: Физкультурно-оздоровительные услуги, фитнес клуб, спорт, социологическое исследование.