

**Факторный анализ изменения стоимости материальных затрат [3]**

Фактор	2 год / 1 год	3 год / 2 год	4 год / 3 год	5 год / 4 год
а) изменение объема пр-ва продукции $\Delta MЗ(\Delta A) = (J_a - 1) * MЗ(\Phi\Phi)$	347952	409513	503717	614232
б) изменение структуры пр-ва продукции $\Delta MЗ(\Delta стp A) = MЗ(\Phi\Phi 1) - J_a * MЗ(\Phi\Phi)$	-98175	-122479	-154000	-198058
в) изменения материал. затрат на ед. продукции $\Delta MЗ(\Delta мз) = MЗ(\Phi\Phi) - MЗ(\Phi\Phi 1)$	1077745	1372955	1741990	2239055
г) норм расхода материалов $\Delta MЗ(\Delta Нмз) = (J_{нмз} - 1) * MЗ(\Phi\Phi 1)$	-112404	-126052	-143279	-164860
д) структур сырья и материалов $\Delta MЗ(\Delta стp H) = MЗ(\Phi\Phi 2) - J_{нмз} * MЗ(\Phi\Phi 1)$	0	29419	38633	38374
е) цен на сырье и материалы $\Delta MЗ(\Delta Цмз) = (J_{цмз} - 1) * MЗ(\Phi\Phi 2)$	1219517	1508224	1885206	2390232
ж) структуры цен на сырье и материалы $\Delta MЗ(\Delta стp Цмз) = MЗ(\Phi\Phi) - J_{цмз} * MЗ(\Phi\Phi 2)$	-29368	-38637	-38570	-24690
<b><math>\Delta MЗ</math></b>	<b>1327522</b>	<b>1659989</b>	<b>2091707</b>	<b>2655229</b>

**Литература**

1. Павельев В.П., Колтунов А.И. Оценка эффективности финансовых вложений в реорганизацию производства. Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал. – М., МГТУ «МАМИ» № 2(12) 2011, с. 282-288.
2. Кокурин Д.И., Павельев В.П., Колтунов А.И. Анализ эффективности финансовых вложений в модернизацию основных производственных фондов машиностроительного предприятия. Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал. – М., МГТУ «МАМИ» № 1(13) 2012, с. 334-339.
3. Павельев В.П., Сивов А.В. Лизинг как эффективный инструмент обновления основных фондов предприятия. Научно – инновационный центр Сиб ГПУ, Красноярск, 2010, с. 70-72.
4. Системный анализ в управлении предприятием. Учебное пособие для студентов экономических специальностей / Павельев В.П.- М.: ИИТ; 2012. – 320 с.

**О полноте комплекса показателей стратегического развития транспортной отрасли**

д.э.н. проф. Грузинов В.П., к.э.н. доц. Морозова Л.Э.  
 Университет машиностроения, МИЭМ НИУ ВШЭ  
 LMorozova@hse.ru

*Аннотация.* В статье рассматриваются показатели (индикаторы), используемые в отечественной практике для оценки степени достижения целей, поставленных в Государственной программе «Развитие транспортной системы» и в проекте «Транспортной стратегии до 2030 года». Показано, что совокупность указанных показателей не в полной мере обеспечивает возможность эффективной оценки развития транспортной системы РФ. На основе анализа и обобщения зарубежного опыта в области формирования показателей доступности и качества транспортных услуг, предоставляемых населению, предлагается расширить перечень показателей, дополнив его новыми, более информативными.

*Ключевые слова:* доступность транспортных услуг, транспортная подвижность населения.

В основополагающих документах, определяющих направления развития транспортной

отрасли, в частности Государственной программе «Развитие транспортной системы» и «Транспортной стратегии до 2030 года (проект)», сформулированы цели, поставленные перед транспортным комплексом на перспективу. Для оценки степени достижения указанных целей разработаны соответствующие показатели.

Возникает вопрос: насколько эффективно предложенные показатели позволяют оценить достижение поставленных целей на определённых этапах развития транспортной системы?

На сегодняшний день мобильность населения России как один из важнейших показателей развития транспортной системы оказывается самой низкой в сравнении с аналогичным показателем в странах Европы и Северной Америки. И поэтому одной из важнейших целей развития рынка транспортных услуг и транспортного комплекса в целом считается повышение доступности транспортных услуг для населения (госпрограмма). В транспортной стратегии до 2030 года указана аналогичная цель – «обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. Цели и показатели, отражающие их достижение, приведены в таблице 1 [1, 2].

Таблица 1

### Цели и показатели, характеризующие транспортную мобильность населения

Цели	Показатели (индикаторы)
<b>Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. (стратегия)</b>	<p><b>Индикаторы первого уровня</b></p> <p>Транспортная мобильность (подвижность) населения (на 1 человека в год по видам транспорта, пасс. км на 1 человека в год).</p> <p>Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учёта трубопроводного транспорта).</p> <p>Авиационная подвижность населения (пасс. на 1 человека в год).</p> <p>Доля транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта.</p> <p>Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок.</p> <p>Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан.</p> <p><b>Индикаторы второго уровня</b></p> <p>Прирост количества перспективных сельских населённых пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.</p> <p>Сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования.</p> <p>Доля перевезённых пассажиров из аэропортов в другие города, за исключением Московского узла.</p> <p>Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования.</p> <p>Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащённого современными инфокоммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС.</p>
<b>Повышение доступности транспортных услуг для населения (госпрограмма)</b>	<i>Транспортная подвижность населения.</i>

Как следует из таблицы 1, среди показателей, характеризующих достижение цели «повышение доступности транспортных услуг», предпочтение отдаётся «транспортной подвижности населения». Сведения о данном показателе представлены в таблице 2 [1].

Государственная программа «Развитие транспортной системы» была откорректирована с учётом приоритетов развития транспортной системы, установленных Транспортной страте-

гией Российской Федерации до 2030 года. И основным целевым показателем, характеризующим доступность транспортных услуг для населения, осталась «транспортная подвижность населения (по отношению к 2011 году)». Этот же показатель, только измеряемый в пассажиро-км, используется и в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)». Его значение к 2020 году должно составить 10830,8 пассажиро-км.

Таблица 2

**Характеристика показателя «транспортная подвижность населения»**

Субъект официального статистического учета, ответственный за сбор и представление информации		Минтранс России
1	Наименование показателя	<b>транспортная подвижность населения</b>
2	Единица измерения	проценты (к 2011 году)
3	Определение показателя	относительное изменение пассажирооборота в расчете на одного гражданина Российской Федерации
4	Алгоритм формирования показателя и методологические пояснения к показателю	$P = (T_{отч} / T_{2011}) \times 100$ $T_{отч}$ - транспортная подвижность населения в отчетном году; $T_{2011}$ - транспортная подвижность населения в 2011 году.
5	Наблюдаемые характеристики показателя	относительные
6	Временные характеристики показателя	годовой, за отчетный период
7	Характеристика разреза наблюдения	по видам экономической деятельности (пассажирский транспорт общего пользования)

В подпрограмме «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» в качестве показателя, характеризующего авиационную подвижность населения, используется «количество перевезенных пассажиров на региональных авиалиниях (млн чел.)».

Все указанные показатели носят преимущественно количественный характер.

Можно ли считать показатель «транспортная подвижность населения» достаточно информативным для оценки степени достижения цели? Представляется, что он является необходимым, но недостаточным.

Зарубежный опыт в области формирования статистических показателей в сфере доступности и качества транспортных услуг

Международный опыт формирования и использования показателей результативности реализации программ в области транспорта свидетельствует о том, что и в развитых странах оценка доступности транспортных услуг является приоритетной.

Для Министерства транспорта Великобритании была поставлена следующая цель: обеспечить равные возможности доступа к транспортной системе для всех граждан страны с целью формирования более справедливого общества. Для достижения указанной цели должны быть решены следующие задачи:

- обеспечение соблюдения требований доступности (для лиц с ограниченной мобильностью, включая инвалидов-колясочников) парка автобусов к 2017г.;
- обеспечение соблюдения требований доступности для железнодорожного транспорта к 2020 году;
- улучшение доступа к услугам и предприятиям общественным транспортом, пешеходной и велосипедной доступности.

Для решения последней задачи были предложены следующие показатели. Показатель «Доступность услуг и предприятий при передвижении пешком, на велосипеде и на общественном транспорте» оценивает преодоление социальной исключённости (social exclusion) граждан за счет обеспечения доступа к услугам и предприятиям в независимости от наличия личного транспорта. Этот показатель, являясь важнейшим показателем качества жизни,

определяет доступ населения к объектам социальной инфраструктуры, в частности: в сфере здравоохранения – к больницам, поликлиникам, медицинским пунктам; в сфере образования – к учреждениям начального, среднего и высшего образования; к другим объектам жизнеобеспечения – к продовольственным магазинам; местам работы. Дополнительно разрабатывается еще один показатель – «Доля людей работоспособного возраста, имеющих доступ к местам занятости при передвижении общественным транспортом, пешком или на велосипеде». Места занятости определяются как населенные пункты (или географические точки) с 500 и более рабочими местами.

#### **Статистика доступности транспортных услуг**

Статистика транспортной доступности разрабатывается в Великобритании для оценки времени в пути до места работы или учебы (раздельно для начальных школ, средних школ, учреждений профессионального образования), медицинских центров, стационаров, продовольственных магазинов; дополнительно оценивается доступность «центра города». Регулярно публикуются данные о времени поездки по всем перечисленным направлениям для разных регионов страны. Для каждого из учреждений публикуются данные о доле пользователей услуг, которые могут доехать до учреждения в течение фиксированного времени (например, «доля пользователей в возрасте от 16 до 74 лет, которые могут доехать до места работы не более чем за 20 минут»).

Обычное время поездки до места работы оценивается в Великобритании в 20-40 минут, до школы – в 15-40 минут, до поликлиники, продовольственного магазина и центра города – 15-30 минут, до больницы или университета – 30-60 минут [5].

Исходные источники информации для оценки времени по перечисленным направлениям поездок приведены в таблице 3.

#### **Обследование транспортной активности населения**

Ежегодно Министерство транспорта проводит обследование транспортной активности населения, его результаты имеют статус официальной статистической информации. Обследуются 8100 домохозяйств, в которых проживают 19.000 человек, кроме того, попавшие в выборку домохозяйства в течение одной недели в году ведут дневники своей транспортной активности: фиксируют все поездки и пешие прогулки.

В рамках обследования оценивается, прежде всего, общее число поездок, совершаемых жителем страны в течение года. Далее, рассчитывается общая протяженность всех поездок в течение года в расчете на одного жителя страны, а также общее время, затраченное на поездки. Наконец, важной является такая характеристика, как средняя дальность одной поездки. В рамках обследования определяется число жителей страны, имеющих водительские права, а также доля домашних хозяйств, не имеющих доступа к личному автомобилю.

Специальный раздел обследования посвящен вопросам о том, как, зачем и когда жители страны совершают поездки. Кроме того, в рамках обследования строятся диаграммы, характеризующие распределение поездок жителей Великобритании по полу и возрасту.

Для определения приемлемой стоимости услуги, предоставляемой транспортными предприятиями, в Великобритании используют подходы к оценке нерыночной стоимости услуг. Моделирование рынка происходит на основе анализа потребительского поведения, рассматриваемого через призму таких понятий, как «готовность заплатить» (Willingness to pay, WTP) или «готовность принять» (Willingness to accept, WTA) результаты проекта или выгоды. Готовность заплатить больше за улучшение услуги – отражение величины потребительской стоимости этой услуги. Сумму, которую потребители готовы заплатить, зависит в большой степени от уровня получаемого дохода, поэтому оценка обычно выполняется на основе усреднения дохода в рамках соответствующих групп.

Установление цены происходит с помощью методик «выявленных предпочтений» или «объявленных предпочтений».

Методика «выявленных предпочтений» основана на установлении скрытой цены, кото-

рая определяется косвенно, путем наблюдения за поведением потребителей в аналогичных или похожих рыночных условиях. Примером такого подхода является гедонистическое ценообразование.

Таблица 3

**Источники статистических данных, используемых для оценки транспортной доступности услуг населению в Великобритании**

<b>Направления поездок</b>	<b>Источники данных по объектам социальной инфраструктуры</b>	<b>Источники данных о потребителях</b>	<b>Источники данных о потребителях группы риска с точки зрения транспортной доступности</b>
На работу	Бизнес-регистр: число доступных рабочих мест в регионе.	Данные о лицах в возрасте от 16-74 лет в регионе.	Данные службы занятости: число получателей пособий по безработице.
Продовольственные магазины	База данных по расположению всех типов магазинов розничной торговли.	Данные переписи: число домашних хозяйств в регионе.	Данные переписи: число домашних хозяйств, не имеющих личного автомобиля, в каждом переписном участке.
Начальные школы	База данных министерства образования по размещению всех начальных школ.	Данные переписи школ, проводимой Министерством образования : число детей в возрасте от 5 до 10 лет в регионе.	Данные переписи, проводимой Министерством образования : число школьников в возрасте от 5 до 10 лет, получающих бесплатное школьное питание.
Средние школы	База данных министерства образования по размещению всех средних школ.	Данные переписи школ, проводимой Министерством образования : число лиц в возрасте от 11 до 15 лет в регионе.	Данные переписи, проводимой Министерством образования : число школьников в возрасте от 11 до 15 лет, получающих бесплатное школьное питание.
Поликлиники	База данных по размещению поликлиник.	Данные переписи: число домашних хозяйств в регионе.	Данные переписи: число домашних хозяйств, не имеющих личного автомобиля, в каждом переписном участке .
Больницы	База данных по размещению больниц.	Данные переписи: число домашних хозяйств в регионе.	Данные переписи: число домашних хозяйств, не имеющих личного автомобиля, в каждом переписном участке .
Центр города	База данных по размещению центральных зон городов.	Данные переписи: число домашних хозяйств в регионе.	Данные переписи: число домашних хозяйств, не имеющих личного автомобиля, в каждом переписном участке .

«Объявленные предпочтения» обычно определяются с помощью специально составленных вопросников и интервью, цель которых – выявить количественное выражение готовности заплатить (WTP) или готовности принять (WTA) конкретный результат проекта. При использовании приема объявленных предпочтений основной выбор приходится делать между методом условной оценки и моделью выбора. При использовании метода условной оценки параметр WTP или WTA определяется постановкой прямых вопросов, например «Какую максимальную сумму вы готовы платить ежегодно за обладание товаром x?» (открытый формат) или «Какая из указанных сумм наилучшим образом описывает вашу максимальную готовность ежегодно оплачивать обладание товара x?» (формат платежной карты). С другой стороны, модель выбора, предлагающая респондентам ряд вариантов, из которого они выбирают наиболее предпочтительный, позволяет получить количественные значения.

Методы выявленных предпочтений неэффективны, когда нужно оценить стоимость активов, которыми люди напрямую не пользуются. В таком случае следует использовать методiku объявленных предпочтений. Возможно и использование обеих методик одновременно, например, чтобы сопоставить результаты исследований [6].

Индикаторы транспортной статистики, используемые при разработке стратегических документов Министерства транспорта Новой Зеландии.

**Показатели транспортной статистики, используемые в Новой Зеландии**

<b>Наименование показателя</b>	<b>Источник данных для расчета показателя</b>
<b>Ценовая доступность транспортных услуг.</b>	
1. Доля расходов домашних хозяйств на транспортные услуги.	Официальная статистика: ВВП/Домашние хозяйства/Классификация расходов по целям.
2. Индекс потребительских цен на внутренние авиаперелеты	Данные официальной статистики.
3. Индекс потребительских цен на международные авиаперелеты	Данные официальной статистики.
<b>Социальная эффективность транспортных услуг.</b>	
1. Доступность базовых услуг – среднее время поездки в магазин, рекреационные, лечебные и образовательные учреждения.	Сбор данных в настоящее время не ведется.
2. Доля населения, использующего общественный транспорт или перемещающегося пешком или на велосипеде.	Сбор данных в настоящее время не ведется.
3. Доля населения, проживающего в радиусе не свыше 500 м от остановки общественного транспорта.	Данные регионов, обобщенные транспортным агентством страны.
<b>Доступ к транспортным средствам.</b>	
1. Число домохозяйств, не имеющих доступа к транспортным средствам; число домохозяйств, имеющих доступ к 1, 2, 3 и более транспортным средствам.	Данные переписи населения.
<b>Оценка населением различных способов передвижения.</b>	
1. Оценка передвижения пешком: его привлекательность и безопасность.	Специальные обследования населения в регионах Окленд и Веллингтон.
2. Оценка передвижения на велосипеде: его привлекательность и безопасность.	Специальные обследования населения в регионах Окленд и Веллингтон.
3. Оценка удовлетворенности услугами автобусного транспорта.	Данные обследований пассажиров, транспортное агентство страны.
4. Оценка удовлетворенности услугами железнодорожного транспорта.	Данные обследований пассажиров, транспортное агентство страны.
5. Оценка удовлетворенности услугами морского транспорта.	Данные обследований пассажиров, транспортное агентство страны.
6. Общая оценка транспорта общего пользования.	Обследование отношения населения к общественному транспорту в регионах Окленд и Веллингтон.
7. Общая оценка передвижения на личном автотранспорте.	Обследование, проводимое транспортным агентством.
8. Общая оценка транспортной системы.	Обследование, проводимое транспортным агентством.
<b>Доступность общественного транспорта.</b>	
1. Общее число поездок лиц с ограниченной подвижностью на общественном транспорте, число поездок в год.	Обследование, проводимое транспортным агентством.
<b>Режим транспортных поездок</b>	
1. Соотношение числа поездок на личном транспорте и на общественном транспорте.	Обследование транспортной активности населения.
<b>Индексы цен на услуги транспорта</b>	
1. Индекс потребительских цен по всем транспортным услугам.	Национальное статистическое агентство, ежеквартальные данные.
2. Индекс потребительских цен – автомобильный транспорт.	Национальное статистическое агентство, ежеквартальные данные.
3. Индекс потребительских цен – железнодорожный пассажирский транспорт.	Национальное статистическое агентство, ежеквартальные данные.
4. Плата за пользование дорогами.	Данные Министерства транспорта.
5. Индекс цен производителей в транспортном строительстве.	Национальное статистическое агентство.

В структуре системы индикаторов мониторинга результативности деятельности Министерства транспорта Новой Зеландии также особое место отведено показателям, характеризующим доступность транспортной системы для всех групп потребителей транспортных услуг. Именно эти показатели характеризуют социальную роль транспорта: наличие доступа к транспортным средствам, удовлетворенность транспортными услугами, доступность общественного транспорта для жителей страны. Социальная эффективность транспортной инфраструктуры рассматривается как наличие у граждан доступа к предприятиям, предоставляющим жизненно важные услуги. Здесь прежде всего оценивается доля населения, которое может добраться до основных точек назначения от двери до двери общественным транспортом, пешком и на велосипеде.

Исследуется транспортная активность населения и объём предоставляемых услуг транспортным комплексом. Присутствуют следующие показатели: общее число международных рейсов в неделю, общее число поездок на транспорте общего пользования в расчете на душу населения, в том числе на автобусах, поездах, паромов, общее число поездок по регионам. Потребители оценивают и качество предоставляемых услуг на всех видах транспорта: общественном, железнодорожном, автомобильном, авиационном, морском (в частности поездки на пароме). Качество услуг определяется и наличием доступной информации об услугах общественного транспорта. Особое место занимают показатели, характеризующие способность предприятий общественного транспорта оказывать услуги жителям страны с ограниченными возможностями. Рассматриваются общее число поездок за год лиц с ограниченной мобильностью, численность автобусов, оборудованных для лиц с ограниченной мобильностью, число автобусных остановок и железнодорожных станций, оборудованных для лиц с ограниченной мобильностью, число такси, приспособленных для перевозок инвалидов на колясках. Отдельно представлены показатели, связанные с индексом цен на транспортные услуги. Краткий перечень используемых показателей представлен в таблице 4 [3].

Новая Зеландия – это страна с небольшой плотностью населения на сравнительно большой территории и значительной удалённостью населённых пунктов друг от друга. По этой причине развитие транспортной инфраструктуры является одним из приоритетов государственной политики. Одним из самых востребованных является авиационный транспорт, и его ценовая доступность представляется очень важной характеристикой использования транспортной системы. Она оценивается индексом потребительских цен, под которым понимается отношение индекса цен на внутренних и международных авиаперевозках к средней заработной плате населения.

### **Выводы**

Анализ международного опыта в области формирования статистических показателей оценки эффективности программ и проектов в сфере развития транспорта показывает, что наряду с показателями, определяющими объём предоставленных услуг транспортным комплексом, большое внимание уделяется показателям, характеризующим качество и доступность транспортных услуг. Последние определяют удалённость объектов транспортной инфраструктуры от социально значимых объектов, показывают ценовую доступность транспортных услуг для населения, а также определяют способность транспортных предприятий удовлетворять потребности лиц с ограниченными возможностями. Именно в совокупности эти показатели позволяют оценить результаты деятельности ответственных органов исполнительной власти по достижению цели «Повышение доступности транспортных услуг».

Для России с её огромной территорией и особенностями развития транспортной инфраструктуры пока не представляется возможным сформировать такую подробную статистику показателей транспортной доступности, как это сделано в Великобритании и Новой Зеландии. Для нашей страны с её социальной напряжённостью было бы логично рассматривать показатели, характеризующие ценовую доступность транспортных услуг. В стратегических документах по развитию транспортной отрасли нет и показателей, напрямую отражающих

степень достижения такой цели, как «повышение качества услуг для населения». Отсутствует и механизм проверки этого показателя. В связи с вышеизложенным предлагается дополнить стратегические документы, определяющие развитие транспортной системы, показателями, характеризующими ценовую доступность и качество предоставляемых услуг. Их перечень представлен в таблице 5.

Таблица 5

### Предложения по расширению перечня показателей стратегических документов в сфере транспорта

Показатель	Ед. изм.	Описание показателя	Способ расчёта	Источники данных
Отношение среднего тарифа на проезд в купейном вагоне нефирменного поезда (СТ) к среднемесячному душевому доходу(СД).	Ед.	Характеризует уровень экономической доступности железнодорожного транспорта для членов домашних хозяйств.	СТ/СД	Данные федерального статистического наблюдения (Росстат). Потребительские цены (юридические лица) и выборочное обследование домашних хозяйств.
Отношение среднего тарифа на проезд в пригородном поезде (СТ) к среднемесячному душевому доходу (СД).	Ед.	Характеризует уровень экономической доступности железнодорожного транспорта для членов домашних хозяйств.	СТ/СД	Данные федерального статистического наблюдения (Росстат) Потребительские цены (юридические лица) и выборочное обследование домашних хозяйств.
Отношение среднего тарифа на полет в салоне экономического класса самолета на 1000 км (СТ) к душевому среднемесячному доходу(СД).	Ед.	Характеризует уровень экономической доступности общественного авиатранспорта для членов домашних хозяйств.	СТ/СД	Данные федерального статистического наблюдения (Росстат) Потребительские цены (юридические лица) и выборочное обследование домашних хозяйств.
Уровень удовлетворенности пользователей автодорогами.	Ед.	Характеризует удовлетворенность качеством автодорог и сопутствующими условиями.	Сводный индекс (СИ)	Выборочное обследование пользователей автодорог.
Уровень удовлетворенности пассажиров поездов качеством оказанных услуг.	Ед.	Характеризует удовлетворенность качеством оказанных услуг при поездке в поезде.	Сводный индекс (СИ)	Выборочное обследование пользователей железнодорожного транспорта.
Уровень удовлетворенности авиапассажиров качеством оказанных услуг.	Ед.	Характеризует удовлетворенность качеством оказанных услуг при авиаперелете.	Сводный индекс (СИ)	Выборочное обследование пассажиров компаний гражданской авиации.
Уровень удовлетворенности пассажиров средств водного транспорта качеством оказанных услуг.	Ед.	Характеризует удовлетворенность качеством оказанных услуг при путешествии водным транспортом.	Сводный индекс (СИ)	Выборочное обследование пассажиров, использующих водный транспорт.

Сводный индекс (СИ), который используется при оценке уровня удовлетворённости потребителями предоставленными услугами на различных видах транспорта, рассчитывается на основе частных индексов, отражающих удовлетворенность пользователями различными условиями и уровнем комфорта во время всей поездки на автомобиле, на поезде, на водном транспорте и при авиаперелете.

Внедрение в отечественную практику предложенных показателей, позволит наиболее полно и объективно оценить степень достижения цели «обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения».

#### Литература

1. Государственная программа «Развитие транспортной системы», утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012г. № 2600-р.
2. Транспортная стратегия до 2030 года (проект).
3. Сайт министерства транспорта Новой Зеландии: [http://www.transport.govt.nz/research and statistics](http://www.transport.govt.nz/research-and-statistics)
4. Сайт транспортного агентства Новой Зеландии: [nzta.govt.nz](http://nzta.govt.nz)
5. Accessibility Statistics 2012. Statistical Release. England, Department for transport, September 2013.
6. The Green Book: Appraisal and evaluation in central government. - London: TSO, 2004.

#### **Анализ повышения эффективности работы страховых компаний при слиянии и поглощении**

Лойко А.П., к.эн. доц. Ульянова Н.С.  
ОАО «Акрон», Университет машиностроения  
8 (916)170-94-25, [fulcrum@mail.ru](mailto:fulcrum@mail.ru)

*Аннотация.* Слияние и поглощение – это актуальный инструмент эффективно-го оперирования компаний на крупных рынках. Такие сделки с ухудшением роста экономик мира носят все более глобальный характер. Данный вид операций может быть причислен к протекционистским сделкам, так как позволяет неконкурентоспособным компаниям оставаться на рынке, но под эгидой другой компании. Смысл таких сделок для поглощаемых и поглощающих организаций кардинально различен: если поглощаемая компания вступает в процесс слияния для того, чтобы выжить на рынке, то для поглощающих эти причины разнятся.

*Ключевые слова:* рынок страхования, слияние и поглощение, повышение эффективности работы страховых компаний, инвестиции иностранных страховых компаний в российскую экономику

В последнее время ситуация в мировой экономике далека от стабильной. Кризис 2008 года, возможность его повторения, падение цен на энергоресурсы, «экономическая лихорадка» стран южной Европы, тяжелая ситуация в ряде стран Восточной Европы, заявления касательно возможного прекращения существования валюты евро говорят о том, что частной организации становится все труднее и труднее существовать на рынке.

Чем крупнее компания, чем большее число рынков она занимает, чем большим числом стран она представляет свой бизнес, тем легче ей искать клиентов и тем больше её «запас прочности». Данное высказывание применимо абсолютно ко всем видам деятельности компаний [4].

Одним из возможных выходов из тяжелых экономических ситуаций для различных компаний, одним из возможных способов улучшения ситуаций на рынке в её пользу может служить возможное слияние данной компании с другой компанией, равной, меньшей или большей по капитализации. При этом компания, не предпринимая особых маркетинговых усилий и затрат, может резко повысить эффективность своей деятельности, а также получить выход на международный рынок, если контрагент, с которым произошло слияние или поглощение, является резидентом другой страны.

На рынке страхования России происходят заметные перемены, которые заключаются в том, что крупные международные страховые компании все более явно обозначают свое при-