

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Логистика и экономика торговли»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
к.э.н., доцент

_____ А.Б. Левина
_____ 2018 г.

РАЗРАБОТКА УСЛУГИ ПО ОЦЕНКЕ АВАРИЙНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА НА БАЗЕ
ООО «ЭКСПЕРТНЫЙ ЦЕНТР «ПРОГРЕСС»

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ–43.03.01.2018.12-022-1888.ПЗ ВКР

Руководитель работы
к.п.н., доцент

_____ Ж.А. Зеленская
_____ 2018 г.

Автор работы
студент группы ЭУ-535

_____ А.В. Жбанков
_____ 2018 г.

Нормоконтролер
доцент кафедры

_____ Ж.А. Зеленская
_____ 2018 г.

Челябинск 2018

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что на данный момент наиболее успешными предприятиями считаются те, которые больше ориентированы на клиента и его потребности. Внедрение новых услуг влияет в основном на качество обслуживания и эффективность предприятия в целом, что являются важными факторами. Развитие рыночных отношений вызывает появление новых задач, что вызывает необходимость совершенствования услуг. Для развития необходимо постоянно улучшать качество обслуживания, уделять внимание его расширению и внедрению новейших технологий. Предназначение любого бизнеса заключается в удовлетворении запросов клиента. Ключевым фактором рыночного успеха предприятия является завоевание и удержание клиента благодаря эффективному удовлетворению его потребностей. Предприятия, которые непременно ориентируются на клиента, добиваются заметных конкурентных преимуществ перед компаниями, игнорирующими такой подход. Все вышесказанное подчеркивает актуальность темы выпускной квалификационной работы.

Автомобильный рынок и рынок обязательного страхования автогражданской ответственности в последние годы потерпел множество изменений. Наблюдается рост парка автомобилей, в Челябинской области за последние десять лет почти вдвое возросло количество зарегистрированных автотранспортных средств. По состоянию на 1 декабря 2016 года оно достигло 1,39 млн машин. За последние 10 лет почти на 550 тыс. возросло количество автотранспортных средств, зарегистрированных в области. Еще в 2006 году этот показатель составлял 850 тыс. машин. В процентном соотношении прирост составил 65%, а если брать отдельно Челябинск, число транспортных средств, зарегистрированных в городе, увеличилось с 289 тыс. по состоянию на 2006 г. до 435 тыс., прирост составил 50%. Увеличение автопарка повлекло за собой развитие рынка ОСАГО и появления множества новых страховых компаний.

Прошедшие реформы законодательства в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а именно изменения Федерального Закона ФЗ № 40, «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 28.03.2017 года дали новый виток взаимоотношений между страхователями и независимыми экспертными учреждениями осуществляющими деятельность в рамках автотехнической экспертизы транспортных средств. На сегодняшний день законодательство обязывает страховые компании при урегулировании убытка проводить независимую автотехническую экспертизы для оценки стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта, что с коммерческой точки зрения делает привлекательным сотрудничество со страховыми компаниями.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка услуги по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта. В ходе разработки необходимо выполнить следующие задачи:

1. Рассмотреть содержание автотехнической экспертизы и законодательство в сфере оценки аварийных повреждений автомобильного транспорта.
2. Сравнить отечественный и зарубежный опыт оказания сервисных услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта.
3. Произвести анализ организационной и финансовой деятельности предприятия;
4. Спроектировать организацию услуги по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта.
5. Рассчитать экономическую эффективность, оценить возможные риски.

Объектом выпускной квалификационной работы является услуга по оценке аварийных повреждений.

Предметом выпускной квалификационной работы является разработка услуги по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта на базе ООО «ЭЦ «Прогресс»

Методы исследования:

- анализ;
- экономико-математическое моделирование;
- статистический обзор;
- экспериментальный метод, предполагающий проведение констатирующего эксперимента, анализ и обобщение полученных данных.

Информационными источниками служат отечественная и зарубежная литература, законодательные акты, информация, полученная по запросам, сеть интернет.

Новизна исследования характеризуется тем, что в работе достаточно подробно проанализировано действующее законодательство в области автотехнической экспертизы и сопряженной отрасли – страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, что позволяет спланировать мероприятия по разработке новой услуги в деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» в соответствии с российским законодательством.

В рамках работы проведено исследование теоретической базы автотехнической экспертизы, проведен обзор законодательства в сфере оценки аварийных повреждений, проведено сравнение отечественного и зарубежного опыта в сфере оказания услуг по оценке аварийных повреждений, дана характеристика предприятия ООО «ЭЦ «Прогресс», изучена правовая и нормативная база оказания услуги, калькуляционно разработана оценка предприятия и определена экономическая эффективность от планируемого внедрения услуги в деятельность ООО «ЭЦ «Прогресс».

Полученные результаты имеют практическую значимость в деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» в направлении увеличения доходов предприятия и, соответственно, его прибыли, что в конечном итоге, приводит к усилению конкурентоспособности предприятия. Экономическая эффективность и возможные риски были оценены в рамках данной работы, что делает данный проект прозрачным для владельцев бизнеса.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ УСЛУГИ ПО ОЦЕНКЕ АВАРИЙНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

1.1 Содержание автотехнической экспертизы

Оценка аварийных повреждений автомобильного транспорта является разделом в поле исследований экспертов – техников, которая, в свою очередь как отдельная отрасль в экспертизе именуется автотехнической экспертизой.

Автотехническая экспертиза представляет собой специальное исследование автотранспортных средств, с целью оценки их текущего состояния, определения объема и номенклатуры повреждений, определения стоимости затрат на восстановление ТС и определения механизма произошедших с ними изменений. Как правило, автотехническая экспертиза применяется в отношении автомобилей, побывавших в дорожно-транспортных происшествиях. Данное исследование необходимо для установления актуальной стоимости транспортного средства и определения нанесенного его владельцу материального ущерба. Кроме того, с помощью этого вида экспертизы можно выяснить подробности происшествия, определить факторы, по которым суд либо заинтересованное лицо впоследствии сможет установить виновника аварии, механизм дорожно-транспортного происшествия и возможность возникновения отдельных событий по которым могут быть поставлены вопросы на исследование. Предмет исследования автотехнической экспертизы является довольно сложным и многокомпонентным объектом, он включает в себя сам автомобиль, состояние дорожного полотна, особенности погодных условий в момент инцидента, оставленные на полотне, автомобиле следы различного генеза, реакцию водителя [39].

Потребность в автотехнической экспертизе возникает, если объем нанесенного потерпевшему материального ущерба вызывает сомнения, и при этом не позволяет оставить ситуацию нерешенной, то есть спор должен быть урегулирован в суде либо при урегулировании убытков возникших как у страховой компании, так и у физических лиц между собой. Круг проблем, решаемых автотехнической экспертизой достаточно велик, в него входит анализ непосредственно транспортного средства и обстоятельств, в которых случился инцидент. Задачей исследования является поиск причин, которые лежат в основе происшествия, а также определение последствий, которые повлекло за собой случившееся. Автотехническая экспертиза предваряет определение лица, виновного в том, что произошла авария. Виновность конкретного человека (или организации) определяется только в судебном порядке, однако, предоставление максимальной информации обеспечивается посредством данного исследования.

Автотехническая экспертиза имеет множество названий. Ее также называют автотранспортной, дорожно-транспортной, транспортной экспертизой, автоэкспертизой и экспертизой дорожно-транспортных происшествий. Большое количество наименований исследования связано, прежде всего, с широким кругом решаемых проблем. Причем, данное исследование проводится не только в отношении машин, прошедших через аварию или столкновение, но и для оценки качества выполненных ремонтных работ, а также других манипуляций, связанных с изменением конструкции автотранспортного средства.

К сожалению, отечественная государственная экспертиза в области исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий сильно отстает от мирового уровня, по сей день легитимность исследований напрямую зависит от результатов практических измерений показателей тормозного пути автомобилей произведенных опытным путем в 60-70х годах на базе советских автомобилей «Москвич», «Волга» и т.п. Однако, в последнее десятилетие сложилась практика негосударственной экспертизы и ряд нормативных актов об утверждении методик

исследований утратил силу, в связи с чем стало возможным перенимать опыт зарубежных авто-экспертов и разрабатывать собственные методики.

В целом, по виду исследований выделить следующие направления экспертных исследований непосредственно относящихся к разделу автотехнической экспертизы:

- исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта транспортных средств;
- исследование обстоятельств ДТП (транспортно-трассологическая диагностика);
- исследование дорожно-транспортных происшествий в целях определения наличия технической возможности у водителей избежать столкновение;
- исследование качества проведенных ремонтно-восстановительных работ;
- исследование автотранспортных средств в целях определения остаточной стоимости (стоимости годных остатков);
- исследование автотранспортных средств в целях определения рыночной стоимости транспортного средства;
- исследование автотранспортных средств в целях определения возможности образования отдельных повреждений при обстоятельствах ДТП (например соответствие активации системы пассивной безопасности);
- исследование соответствия дорожного полотна установленным стандартам.

В целом, автотехническая экспертиза охватывает обширное количество исследований транспортных средств. При назначении автотехнической экспертизы, эксперту на исследование ставят следующие вопросы:

- Какова стоимость восстановительного ремонта повреждений транспортного средства в результате ДТП?

- Какова величина утраты товарной стоимости транспортного средства в результате ДТП?

- Какова стоимость годных остатков транспортного средства поврежденного в результате ДТП?

- Соответствуют ли повреждения транспортного средства обстоятельствам ДТП заявленным участниками ДТП?

- При каких обстоятельствах произошло столкновение на месте ДТП?

- Имеется ли причинно-следственная связь между повреждениями на транспортном средстве и несоответствии дорожного полотна требованиям ГОСТ?

- Соответствует ли активация системы пассивной безопасности транспортного средства обстоятельствам ДТП?

В рамках исследований по вышеперечисленным вопросам эксперты исследуют повреждения транспортных средств, столкновения ТС с классификацией по видам, изучают механизм образования как отдельных повреждений так и комплекса повреждений, изучают обстоятельства ДТП и т.д.

В целом, деятельность экспертов-техников в рамках автотехнической экспертизы тесно связано с деятельностью страховых компаний, так как большинство споров для разрешения которых требуется проведение автотехнической экспертизы связаны с отношением страховщика и страхователя в рамках урегулирования убытков страховой компании.

Таким образом, учитывая все вышеизложенное, автотехническая экспертиза является отдельным институтом регулирующим взаимоотношения между стра-

ховщиками (страховыми компаниями) и страхователями (потребителями услуг страховых компаний).

1.2 Обзор законодательства в сфере оценки аварийных повреждений транспортных средств.

Оценка аварийных повреждений автомобильного транспорта является подразделом автотехнической экспертизы, которая в свою очередь регламентируется и контролируется законодательством РФ. Услугу по оценке аварийных повреждений может оказывать как государственное экспертное учреждение (например ЛСЭ г. Челябинска) так и негосударственная экспертная организация (например ООО «ЭЦ «Прогресс»). Лицом оказывающим услугу является эксперт-техник.

Лицо, оказывающее услугу по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта должно соответствовать следующим требованиям:

- иметь высшее образование;
- иметь образование эксперта-техника в рамках повышения квалификации на основании высшего образования.

Согласно приказу № 277 от 22 сентября 2016 года Министерства транспорта российской федерации, профессиональная аттестация экспертов-техников производится в целях подтверждения необходимых знаний, умений кандидата в эксперты-техники для осуществления независимой технической экспертизы транспортных средств и последующего включения сведений об эксперте-технике в государственный реестр экспертов-техников в соответствии с порядком, утвержденным приказом Минюста России от 6 февраля 2013 г. № 8 «Об утверждении Порядка ведения государственного реестра экспертов-техников» [35]

Профессиональная аттестация осуществляется Межведомственной аттестационной комиссией (далее - МАК). Состав МАК утверждается Министром транспорта Российской Федерации.

МАК формируется в составе представителей Минтранса России, Минюста России, МВД России, а также общественных организаций и экспертов в области независимой технической экспертизы транспортных средств.

Эксперт-техник должен знать:

- федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, независимой технической экспертизы транспортного средства, безопасности дорожного движения, в том числе:

- Положение Центрального банка Российской Федерации от 19 сентября 2014 г. № 433-П "О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства" (зарегистрировано Минюстом России 1 октября 2014 г., регистрационный № 34212) (далее-Правила проведения независимой технической экспертизы);

- Единую методику определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, утвержденную Положением Центрального банка Российской Федерации от 19 сентября 2014 г. № 432-П "О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства" (зарегистрировано Минюстом России 3 октября 2014 г., регистрационный № 34245) (далее - Единая методика);

- методы исследований по установлению объема и характера повреждений транспортного средства и причин их возникновения;

- методы идентификации транспортных средств и проверки достоверности идентификационных параметров;

- основы технической эксплуатации транспортных средств;

- виды, характер и классификацию повреждений транспортных средств в дорожно-транспортных происшествиях;
- основные виды, классификацию и конструкцию транспортных средств, их основных узлов, агрегатов и систем;
- технологию восстановительного ремонта транспортных средств;
- номенклатуру конструктивных и эксплуатационных материалов, используемых в автомобилестроении, при эксплуатации и ремонте транспортных средств;
- методы измерений, конструкцию средств измерения и правила их применения при диагностировании транспортных средств;
- методы проведения статистических наблюдений и обработки их результатов;
- методы установления средней стоимости аналога транспортного средства по данным имеющихся информационно-справочных материалов, в целях определения его доаварийной стоимости;
- методы установления годных остатков транспортных средств и определения их стоимости;
- методологию применения информационных баз данных и программно-расчетных комплексов, используемых в независимой технической экспертизе.

Эксперт-техник должен уметь:

- использовать средства измерения, применяемые при диагностировании и ремонте транспортных средств;
- проводить фото- и видеосъемку транспортных средств;
- фиксировать наличие, вид, характер, объем (степень) повреждений деталей (узлов, агрегатов) и систем транспортного средства, устанавливать необходимые методы, технологии их восстановления и определять трудоемкость необходимых работ;
- проводить расчет восстановительных расходов с применением программно-расчетных комплексов;
- оформлять документацию в соответствии с Правилами проведения независимой технической экспертизы [33].

Эксперт-техник должен соответствовать одному из следующих требований к профессиональному образованию:

- иметь высшее образование по направлениям подготовки, специальностям, входящим в укрупненные группы направлений подготовки, специальностей «Техника и технология наземного транспорта» и дополнительное профессиональное образование по программе повышения квалификации в области независимой технической экспертизы транспортных средств [33].

Услугой по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта является экспертное заключение.

Экспертное заключение представляет собой документ, составленный в соответствии с:

- Федеральным законом «о государственной экспертной деятельности в РФ»,
- Постановлением Правительства РФ № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»;
- правилами проведения независимой технической экспертизы транспортного средства, утвержденные Положением Центрального банка РФ от 19 сентября 2014 г. № 433-П
- Методическими рекомендациями для судебных экспертов (утв. Минюстом России, 2013 год)

Требования к содержанию заключения эксперта прописаны в статье 25 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». В документе говорится о том, что эксперт, либо комиссия экспертов даёт письменное заключение по результатам проведенных исследований [39].

В случае, когда экспертное исследование проводилось в государственном или негосударственном экспертном учреждении, подписи лиц проводивших экспертизу (экспертов либо комиссии экспертов) удостоверяются печатью этого учрежде-

ния. Подпись частного эксперта по усмотрению лица или органа, назначившего экспертизу, может быть заверена.

Экспертное заключение должно содержать в себе следующие данные:

- время и место производства экспертизы;
- основание для производства экспертизы (определение суда, договор, заявка, направление);
- сведения лицах (органе), которые назначили экспертизу;
- сведения об организации, и отдельные сведения об эксперте (фамилия, имя, отчество, образование, специальность, стаж работы, ученая степень и ученое звание, занимаемая должность), которому поручено произвести экспертизы;
- в случае назначения судебной экспертизы, заключение эксперта должно содержать предупреждение (подписку) эксперта в соответствии с законодательством РФ об ответственности за дачу заведомо ложного заключения;
- вопросы, поставленные на исследование;
- описание объектов исследования и предоставленных материалов дела;
- содержание и результаты проведенного исследования с указанием примененных методов и источников информации;
- оценка результатов исследований, обоснование и формулировка выводов по поставленным вопросам [34].

Посвященные заключению судебной экспертизы ст. 86 АПК РФ, ст. 204 УПК РФ, ст. 86 ГПК РФ, п. 5 ст. 26.4 КоАП РФ довольно близки по содержанию ст. 25 ФЗ ГСЭД.

В этих статьях говорится о том, что эксперт дает заключение только в письменной форме и подписывает его. Заключение эксперта содержит подробное описание произведенных исследований с указанием методологии, а так же выводы к которым пришел эксперт в ходе исследования и обоснованные ответы на поставленные вопросы [39].

Трёхчастная структура экспертного заключения.

Экспертное заключение, форма и содержание которого практически не различаются в уголовном, гражданском и арбитражном процессе, имеет определенную структуру и обычно состоит из трёх частей [34].

1. Вводная часть

Вводная часть содержит в себе следующую информацию:

- краткие обстоятельства дела по которому производится экспертиза (краткое описание обстоятельств происшествия);

- сведения о лицах или органе, назначивших экспертизу, правовых основаниях для назначения экспертизы (постановление, определение, договор, заявка, направление);

- наименование экспертной организации, данные о лице (или лицах), производившем экспертизу (ФИО, сведения об образовании, сведения о квалификации, ученая степень (при наличии), стаж экспертной работы);

Также в вводной части перечисляются все собранные данные и материалы, поступившие на исследование, а также вопросы, поставленные эксперту на разрешение.

Также в экспертном заключении эксперт имеет право проявить инициативу и ответить на вопросы не поставленные на исследование, однако влияющие на исход дела.

В случае если экспертиза комиссионная или повторная, об этом указывается во вводной части заключения, где также описывается, когда и кем проводились предыдущие исследования и к каким выводам пришли эксперты.

Ни в одном процессуальном кодексе, равно как и ФЗ ГСЭД, эксперту не разрешается переформулировать вопросы, выносимые на его разрешение. Он может только обратиться к заказчику либо органу назначившему экспертизу с ходатайством о предоставлении дополнительных материалов либо о разъяснении вопросу если такая необходимость имеется.

2. Исследовательская часть.

Исследовательская часть содержит в себе следующие данные:

- процесс проведения исследования с описанием применяемых методик, условий применения методов.

Основываясь на проведенном исследовании эксперт дает научное объяснение выявленных диагностических и идентификационных признаков, данное объяснение должно быть логическим, обоснованным и поэтапно подводить к итоговым выводам.

В случае если экспертиза была комплексной (проведенной несколькими экспертами) либо было проведено комплексное исследование охватывающее несколько областей науки, в завершении исследовательской части идет синтезирующая часть, суть которой заключается в обобщении проведенных исследований и полученных результатов.

3. Выводы

Вывод - это краткий, точно сформулированный, не допускающий неоднозначного толкования ответ эксперта на поставленный вопрос.

Формулирование выводов поэтапно. Разделяют 2 этапа:

– 1-ый этап: так называемый промежуточный вывод, формулируемый по окончанию части исследования;

– 2-ой этап окончательные выводы по итогу проведенного исследования.

Выводы эксперта должны удовлетворять принципам квалифицированности, определенности, доступности.

Экспертные выводы по определенности разделяются на категорический вывод и вероятный вывод.

Категорический вывод – достоверный однозначный вывод без отражения убежденностей эксперта основанный на научных фактах.

Вероятный вывод – предположительный вывод, который дается при невозможности однозначного трактования факта. Вероятный вывод дается, например при недостаточном количестве исходных данных

Экспертное заключение может содержать фотоснимки, оформленные в виде фототаблицы, а также схемы, диаграммы, чертежи и другие наглядные материалы, которые являются составной частью заключения эксперта. Текст заключения (каждую страницу) подписывает эксперт, выполнивший исследование.

Нормативная база.

Основополагающим документом при определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства при ОСАГО является Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства Постановление Правительства РФ № 432 П о «Единой методике определения расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства».

Данная методика обязательна для применения страховщиками или их представителями, если они проводят осмотр, определяют размер расходов на восстановительный ремонт при принятии решения о размере страхового возмещения в соответствии Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», экспертами-техниками при проведении независимой авто-технической экспертизы транспортных средств, судебными экспертами при проведении судебных исследований в рамках судебной экспертизы транспортных средств, назначаемой в целях определения размера стоимости восстановительного ремонта транспортного средства в рамках договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Ниже описан порядок установления наличия и характера повреждений транспортного средства, относительно которых определяются расходы на восстановительный ремонт.

Первичное установление объема и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится по результатам осмотра ТС.

Результаты осмотра транспортного средства фиксируются в акте осмотра. Акт осмотра в обязательном порядке включает в себя следующие сведения:

- основание для проведения осмотра;
- дата осмотра (с указанием времени начала и окончания осмотра);
- место и условия проведения осмотра (адрес по которому был произведен осмотр и условия (в помещении, на открытом воздухе и т.д.);
- сведения о регистрации транспортного средства в органах ГИБДД;
- данные о владельце ТС (фамилия, имя, отчество и адрес прописки);
- информация о состоянии (соответствии либо несоответствии) идентификационной маркировки и параметров транспортного средства информации, содержащейся в регистрационных документах;
- дата события при котором ТС получило повреждения;
- данные о пробеге ТС с указанием единицы измерения (километры, мили);
- дата с которой была начата эксплуатация транспортного средства;
- данные о комплектации ТС (внутреннее оснащение, вид и объем двигателя, вид КПП и другие данные влияющие на расчеты);
- описание повреждений ТС (характеристика с указанием расположения, вида и площади повреждения), а также определение вида ремонтного воздействия необходимого для устранения повреждения и трудозатрат на выполнение ремонтных воздействий; информация о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного и неаварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, информации о качестве ранее проведенного ремонта, а также других факторов, влияющих на результаты расчета;
- предварительное установление относимости повреждений ТС к рассматриваемому событию дорожно-транспортного происшествия. Данные по определению технического состояния транспортного средства (на ходу, не на ходу, требует ремонта и т.д.) либо его остатков, а так же информация о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и механизма образования повреждения);

- фамилия, имя, отчество, информация о квалификации и подпись лица, которое осуществляло осмотр ТС;
- данные о лицах присутствующих на осмотре, замечания и примечания, подписи лиц, учувствовавших на осмотре;
- дата проведения осмотра [33].

К акту осмотра в обязательном порядке приобщаются фотоматериалы (видео-съемка), в виде фототаблицы либо оптического диска. Фотографирование ТС проводится в соответствии с рекомендациями, установленными в методике.

При осмотре, повреждения ТС фиксируются на основании внешнего осмотра, органолептическим методом. При необходимости, в ходе осмотра применяются инструментальные методы с использованием технических средств измерения и контроля, а так же диагностического оборудования с применением арматурных работ.

В некоторых случаях, когда осмотр автомобиля невозможен, установление объема и вида повреждений может быть проведено без осмотра – на основании представленных материалов и документов (с обязательным приложением фото-или видеоматериалов). В указанном случае, в экспертном заключении по определению расходов на восстановительный ремонт в обязательном порядке должно быть указано, что транспортное средство не осматривалось (с обязательным указанием причин), а так же должно быть указано, что определение номенклатуры повреждений проводилось по представленным материалам (документам, например по акту осмотра), с указанием их перечня и источника получения.

При описании повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, согласно которым определяются методы и трудоемкости работ по устранению повреждений:

- площадь повреждения и отношение площади к общей площади поврежденной части детали (в процентном соотношении), а так же глубина (объем) повреждения (количественные показатели);

- вид и объем деформации, конструктивные характеристики детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели);
- локализация повреждений для определения доступности либо труднодоступности проведения ремонтно-восстановительных работ.

Для описания повреждений ЛКП транспортного средства используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы, технология и трудоемкость устранения повреждений:

- вид и тип ЛКП;
- размер повреждения (в единицах измерения);
- глубина повреждений покрытия с указанием послойного проникновения (повреждение лака, наружный слой, до грунта, до материала основы);

Определение вида и цвета лакокрасочного покрытия ТС производится с учетом:

- наличия рекламы на поверхностях ТС;
- цветографических схем, знаков и надписей на наружных поверхностях ТС;
- наличия изображений, пленок, аэрографии и т.п. (указываются способ нанесения, примерное содержание изображения, размеры и место его расположения) [33].

В ходе осмотра транспортного средства производится описание повреждений с указанием способа их устранения. При наименовании в акте осмотра частей, узлов, агрегатов и деталей (допускается название деталей общепринятыми словами) используется следующий порядок: вид, подвид, расположение относительно стороны транспортного средства, указание направление вектора силы образовавшей повреждения. При наличии возможности указания нумерации (кодирования) частей, узлов, агрегатов и деталей такие данные в обязательном порядке указываются. По каждому повреждению фиксируются следующие данные: вид повреждения, место расположения, характер и объем. Объем повреждения определяется линейными размерами (глубиной, шириной, длиной) в миллиметрах, либо отноше-

нием площади поврежденной части к общей площади детали (в процентном соотношении).

Для каждой поврежденной детали ТС определяется вид и количество предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски (окраска поверхности, полная окраска, ремонтная окраска). Требуемый набор (комплекс) работ по восстановительному ремонту ТС устанавливается в зависимости от характера и степени повреждений, на основе технологии предприятия-изготовителя или сертифицированных ремонтных технологий с учётом особенностей конструкции элементов ТС, подвергающихся ремонтным воздействиям, выполнения в необходимом и достаточном объёме дополнительных и следствующих работ по снятию установке, регулировке, окраске, антикоррозионных и т.д. для обеспечения доступа мастеру ремонтируемым частям, сохранности сопряжённых частей, и соблюдения безопасности работ [34].

Принятие решения о замене детали – двигателя, КПП, раздаточной коробки, ведущих мостов, дифференциала, редукторов, рулевого механизма и усилителя руля, ТНВД и т.п., а для спец. транспорта – агрегатов и механизмов, размещенных на шасси – при обнаружении труднодефектуемых повреждений, образованных при рассматриваемом ДТП, решение о необходимости замены агрегата в сборе, принимается по результатам диагностики, либо дефектовки с разборкой при наличии на то технически обоснованных признаков, свидетельствующих о возможном наличии скрытых повреждений. При необходимости, замена кузова ТС назначается в случае, если их ремонт, технически невозможен или экономически нецелесообразен. Количество работ по устранению перекосов назначается с учетом результатов проведенных замеров геометрических параметров проемов, Количество трудозатрат на их устранение определяется в соответствии с укрупненными показателями трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту [33].

В случае когда визуальная фиксация повреждений элементов подвески невозможна, решение о замене элемента принимается по результатам контроля либо дополнительного осмотра после восстановления геометрии остова кузова ТС, по

результатам измерений сход/развала колес автомобиля с их последующей регулировкой, при условии выхода размеров из допуска.

При необходимости замены поврежденных элементов остекления, освещения, либо элементов ТС ресурс которых ниже ресурса ТС (например, шины, приводные ремни и т.д.), или наличии дефектов, необходимо отдельно зафиксировать марку производителя и дату выпуска и указать экспертное значение эксплуатационного износа.

Замена элементов ТС, которые изготовлены из пластика (бамперы, корпуса наружных зеркал, локеры и т.д.), назначается только тогда, когда производитель ТС запрещает либо не нормирует их ремонта, а так же если ремонт таких элементов технически невозможен (например, текстурированные поверхности,). В случае разрушения креплений приборов освещения транспортного средства, без нарушения работоспособности решение о замене принимается в случае отсутствия возможности ремонта (отсутствия ремкомплектов).

Окрасочные работы как и все ремонтные работы назначаются в минимально допустимом объеме, с учетом экономической эффективности ремонтно-восстановительных работ ТС, позволяющих восстановить свойства, которые ТС имело до аварии. В случае если объем поврежденных элементов кузова подлежащих окраски значительный, эксперт-техник проверяет экономическую целесообразность проведения наружной окраски кузова во избежание разнотона.

В случае если на момент ДТП деталь имела следы сквозной коррозии, либо элемент уже требовал окраски более 25 процентов наружной поверхности, либо цвет окраски поврежденного элемента не соответствует цвету кузова ТС (за исключением случаев специального цветографического оформления), окраска такой детали не учитывается при расчете стоимости восстановительного ремонта ТС.

В случае когда в ходе осмотра сделано предварительное заключение о конструктивной гибели автомобиля по техническим показателям или предположение об экономической нецелесообразности проведения ремонтных работ, необходимо описать данные обстоятельства в Акте осмотра и описать полный перечень, со-

стояние целых деталей в целях определения их стоимости в качестве годных остатков и зафиксировать эти показатели для определения стоимости транспортного средства до повреждения.

Порядок расчета размера расходов на расходные материалы, запасные части, стоимость работ, связанных с ремонтным воздействием поврежденного ТС.

Расчет стоимости восстановительного ремонта производится для установления наиболее вероятной величины затрат, которая необходима для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до повреждения.

Размер расходов на ремонтные воздействия определяется в отношении повреждений автомобиля, образованных в результате дорожно-транспортного происшествия. Номенклатура повреждений определяется при первичном осмотре поврежденного транспортного средства и может быть дополнена при проведении доп. осмотров.

Стоимость восстановительного ремонта ТС определяется на дату дорожно-транспортного происшествия с учетом особенностей региональных товарных рынков (экономических регионов), соответствующих месту где произошло ДТП.

Стоимость восстановительного ремонта определяется с учетом износа комплектующих частей ТС, которые подлежат замене при ремонте автомобиля. Потеря стоимости комплектующих частей автомобиля, их свойств и характеристик, ресурса в процессе эксплуатации, характеризуется показателем износа. Стоимость восстановительного ремонта поврежденного автомобиля вычисляется с учетом расходов на материалы и запасные части, необходимые для ремонта, затрат на оплату работ по ремонту и без учета затрат, вызванных улучшением и модернизацией (тюнингом) транспортного средства, и расходов, вызванных временным или вспомогательным ремонтом. Размер расходов на восстановительный ремонт исчисляется из стоимости ремонтных работ (работ по окраске, контролю, диагностике и регулировке, сопутствующих работ), из стоимости запасных частей и материалов взамен поврежденных.

Расчет стоимости восстановительного ремонта ТС, производится по формуле:

$$C_{\text{вр}} = P_p + P_m + P_{\text{зч}}, \quad (1)$$

где $C_{\text{вр}}$ – стоимость ремонта (расходы на восстановительный ремонт);

P_p – стоимость работ по ремонту ТС;

P_m – стоимость материалов;

$P_{\text{зч}}$ – стоимость заменяемых запасных частей;

Конечный результат расчета стоимости ремонта при формировании выводов исследования округляется до сотен рублей.

При выполнении расчетов разными специалистами, результаты могут содержать погрешность, признаются результаты находящиеся в пределах статистической достоверности за счет использования различных технологий ремонта и погрешностей расчета, если они не превышают 10 процентов. Данный предел погрешности не применим в случае расчета размера расходов с использованием стоимости бывших в употреблении запасных частей.

Номенклатура запасных частей, которые подлежат замене при восстановительном ремонте автомобиля, определяется по результатам его осмотра, с учетом правил и технологии ремонта транспортных средств, установленных изготовителем транспортного средства, и экономической целесообразности.

Если такие правила и технологии изготовителем транспортного средства не установлены, используются правила и технологии, установленные для ближайшего аналога [33].

Определение номенклатуры деталей, подлежащих замене, и исчисление размера расходов на заменяемые запасные части производится с учетом характеристик и ограничений товарных рынков (например, поставка только в комплекте, поставка элемента только в сборе, продажа агрегатов только при условии обмена

на ремонтный фонд с зачетом их стоимости, продажа запасных частей только под срочный заказ).

Размер расходов на запасные части при расчете стоимости восстановительного ремонта рассчитывается по следующей формуле:

$$P_{зч} = \sum_{j=1}^m k_j \cdot C_j^{зч} \cdot \left(1 - \frac{И_j}{100}\right), \quad (2)$$

где $P_{зч}$ – расходы на заменяемые запасные части (руб.);

m – количество наименований номенклатуры деталей, которые подлежат замене при ремонте ТС;

K_j – количество единиц заменяемых запасных частей j -го наименования, которые подлежат замене при ремонте ТС;

$C_j^зч$ – стоимость заменяемой запасной части j -го наименования, установка которой назначается взамен поврежденного комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) j -го наименования, для которого назначена замена;

$И_j$ – износ детали j -го наименования, которая подлежит замене при ремонте ТС (%)

При определении стоимости запасных частей необходимо учитывать следующие условия:

а) наименование запасной части приводится на русском языке и должно содержать полное наименование, которое указано в каталоге запасных частей для исследуемой марки автомобиля, разработанным изготовителем транспортного средства, или в электронной базе данных информации о стоимости в отношении частей, а при отсутствии таких источников – в программном комплексе или прайс-листе поставщика соответствующей детали, и их уникальный номер, присвоенный изготовителем автомобиля;

б) в случае замены части на новую деталь, такая замена не может ухудшать и препятствовать безопасности транспортного средства, а так же должна соответствовать обязательным требованиям, в случае когда требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации (например требования безопасности дорожного движения, правил технического осмотра, требованиям ГОСТов);

в) в случае, если технологическая документация предусматривает замену детали с ремонтным комплектом, должна быть учтена необходимость их замены с учетом ремонтного комплекта, включающего не только заменяемую часть, но и детали, полностью обеспечивающие восстановление функций детали;

г) при наличии на рынке ремонтного фонда восстановленных деталей, использование которых допускает изготовитель транспортного средства, для автомобилей, эксплуатируемых в пост гарантийный период, используются такие детали [33].

При определении стоимости новой запасной части, используются электронные базы данных стоимостной информации (справочников) в отношении деталей. В случае отсутствия таких баз данных либо информации о детали в базе данных, определение стоимости запасной части производится методом статистического наблюдения среди 16 источников (продавцов, поставщиков), реализующих деталь в пределах границ товарного рынка, который соответствует месту где произошло происшествие (ДТП). В случае когда информация о долях хозяйствующих субъектов отсутствует, при расчете средней стоимости запасной части они не учитываются.

Размер стоимости работ, необходимое количество которых связано с восстановительным ремонтом ТС, рассчитывается как произведение трудоемкости работ на среднюю стоимость одного нормочаса работ, включая необходимые арматурные, слесарные, рихтовочные, сварочные, окрасочные, вспомогательные и другие виды работ, которые требуются для проведения восстановительного ремонта. При определении трудоемкости работ по ремонту используются нормативы

вы, установленные предприятием-изготовителем транспортного средства, а в случае их отсутствия – организациями, занимающимися нормированием ремонта ТС.

При отсутствии такой информации, в отношении транспортных средств иностранных производителей используются укрупненные показатели трудозатрат на работы по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов кузовов легковых автомобилей иностранных изготовителей.

При этом в случае, когда расчет размера расходов на материалы для окраски проводится с применением автоматизированных программных комплексов (например, AZT, DAT- Eurolack, MAPOMAT), применяются нормативы соответствующей системы.

Стоимость одного нормочаса работ определяется путем применения электронных баз данных стоимостной информации утвержденных в установленном порядке. В случае если такие базы данных отсутствуют, определение стоимости проводится методом статистического наблюдения по результатам которого составляется протокол нормо-часа работ по соответствующему экономическому региону в действующих пределах географических границ товарного рынка, который соответствует месту дорожно-транспортного происшествия [33].

1.3 Сравнение российского и зарубежного опыта в сфере оказания услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта

Рассмотрим зарубежный опыт в сфере оказания услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта на примере адвокатского бюро Андрея Нодь, Шварцкопфштрассе 1А, 10115 Берлин, Германия.

В Европе, к ущербу, полученному при ДТП относятся стоимость ремонта транспортного средства, стоимость расходов на экспертизу, стоимость расходов на буксировку транспортного средства, стоимость аренды нового автомобиля вы-

данного в замен поврежденного на время ремонта, стоимости государственных пошлин на снятие с учёта повреждённого автомобиля и постановки на учёт нового автомобиля. Также учитывается снижение стоимости транспортного средства после ремонта.

При наличии телесных повреждений – медицинское обследование, стоимость лекарств и операций, больничный лист – так же относятся к ущербу при ДТП и взыскиваются со страховой компании виновника аварии.

Стоимость ущерба нанесённого автомобилю в результате ДТП определяется на основании результатов экспертизы независимого автоэксперта.

Отчёт эксперта содержит в себе как предварительную оценку стоимости ремонта повреждённого автомобиля, включая стоимость запасных частей и ремонтных работ, так и время, необходимое для его восстановления и стоимость аренды другого автомобиля на время ремонта.

Страховая компания оплачивает ремонт автомобиля, если стоимость его восстановления не превышает 30% от первоначальной стоимости автомобиля.

Также потерпевший в ДТП имеет право на возмещение ущерба за каждый день не использования своего автомобиля во время его ремонта после ДТП, если потерпевший в состоянии использовать его в данный период времени. Компенсация за день зависит от марки автомобиля.

В российской практике по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта, к ущербу не относится стоимость государственных пошлин на снятие и постановку на учёт транспортного средства, а так же не относится стоимость аренды автомобиля взамен поврежденному. Стоимость ремонта транспортного средства, стоимость расходов на экспертизу, стоимость расходов на буксировку транспортного средства, а так же снижение стоимости транспортного средства

после ремонта относится к ущербу полученному при ДТП и оплачиваются страховой компанией [38].

Так же, в России страховая компания оплачивает ремонт автомобиля в случае, если стоимость восстановительного ремонта не превышает стоимости автомобиля, в обратном случае экспертами производится расчет рыночной стоимости транспортного средства и годных остатков ТС и определяется величина ущерба, которая оплачивается страховой компанией [38].

Кроме того, в российской практике не учитывает размер компенсации за время неиспользования автомобиля пока он находится в ремонте.

Оценка аварийных повреждений автомобильного транспорта является сопряженной отраслью со страхованием автомобилей и модель урегулирования убытков в России и Европе значительно отличается друг от друга. Рассмотрим модель действий после ДТП в России:

При ДТП водители сообщают о случившемся в ГИБДД и в случае если имеются потерпевшие то сотрудники ГИБДД выезжают на место ДТП и оформляют административный материал, либо в случае отсутствия потерпевших водители вызывают службу аварийных комиссаров которые оформляют сертификат аварийного комиссара и отправляют его в ГИБДД, которые после рассмотрения оформляют административный материал. Транспортировку с места ДТП осуществляет владелец ТС, дальнейшее взаимодействие со страховой компанией, т.е. предоставление автомобиля на осмотр, подача заявления так же организует владелец ТС. Данная схема является проблематичной для владельца ТС, затрачивает время и создает неудобства.

Модель действий после ДТП в Европе следующая:

При ДТП водитель сообщает о случившемся в страховую компанию, сотрудники страховой компании выезжают на место ДТП и предоставляют потерпевшему автомобиль взамен поврежденного, водитель оставляет место ДТП и дальнейшее урегулирование вплоть до выдачи автомобиля берет на себя страховая компания. Сотрудники страховой компании оформляют все необходимые материалы (фотофиксация, оформление схемы места ДТП), эвакуируют поврежденный автомобиль с места ДТП в автосервис, проводят все необходимые процедуры согласования стоимости ремонта, автосервис производит ремонт ТС и сотрудники страховой компании выдают автомобиль потерпевшему взамен предоставленному.

В общем, сравнивая отечественный и зарубежный опыт оказания услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта можно сделать вывод о том, что европейская система более подробная и учитывает больше факторов ущерба который понесет потерпевший в ДТП. Сравнивая модели урегулирования убытков можно сделать вывод о том, что европейская система более совершенная, позволяет не тратить время потерпевшему в ДТП и испытывать дискомфорт по поводу случившегося.

Вывод по разделу 1

На сегодняшний день оценка аварийных повреждений как разновидность услуг оказываемых на транспорте является привлекательной сферой деятельности для экспертных учреждений. Данная сфера деятельности довольно жестко контролируется законодательством РФ, как в правовой, так и в нормативной части, так как правила производства автотехнической экспертизы, методики расчетов и требования к лицам предоставляющим услугу нормированы и закреплены законодательными и нормативными актами. Кроме того зарубежный опыт показывает, что отечественная модель оказания услуги по оценке аварийных повреждений и урегулированию страхового случая в целом имеет ряд недостатков, что с другой

точки зрения показывает перспективы развития данного направления оказания услуг в сфере транспорта.

2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «ЭЦ «ПРОГРЕСС»

2.1 Организационно-правовая характеристика предприятия

ООО «ЭЦ Прогресс» основано в 2013 году. Основным видом деятельности является:

- проведение трасологических исследований обстоятельств ДТП и поврежденных транспортных средств;
- судебная экспертная деятельность в сфере исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий.

Общая информация о предприятии представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Общая информация о предприятии

Полное наименование	Общество с Ограниченной Ответственностью «Экспертный центр «Прогресс»
Сокращенное наименование	ООО «ЭЦ «Прогресс»
Юридический адрес	454108, Челябинская область, город Челябинск, улица Пограничная, 25, квартира 370.
Фактический адрес	454008, город Челябинск, улица Марченко дом 32 офис 304
ИНН	7449115360
ОГРН	1137449004373
Директор	Миллер Анастасия Алексеевна
Контактные телефоны	(351) 223-98-18; 8-919-123-98-18

Организационная структура представлена на рисунке 1.

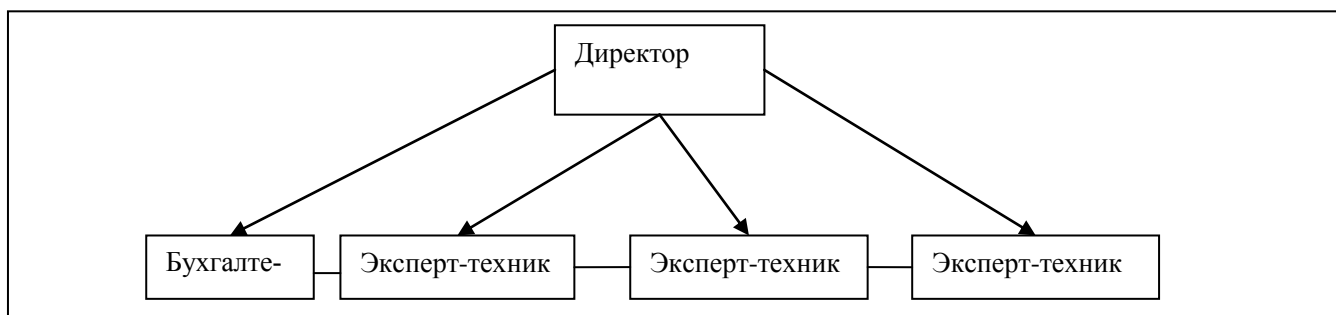


Рисунок 1 – Организационная структура ООО «ЭЦ Прогресс»

Директор – контролирует работу на всех этапах. Проверяет и подписывает заключения экспертов, при необходимости (вызов в суд с целью допроса) выезжает в суд и отвечает на возникшие вопросы.

Бухгалтер (он же секретарь) – Ведет учет операций фирмы, формирует налоговые отчетности фирмы, принимает входящие звонки, сшивает отчеты и ведет архив.

Эксперт-техник – проводит осмотры ТС, исследует место ДТП, проводит исследование и дает заключения.

Перечень предоставляемых услуг

– трасологические исследования относимости повреждений к рассматриваемым событиям ДТП;

– исследования по вопросам о наличии технической возможности предотвращения ДТП;

– исследования обстоятельств ДТП;

– судебная деятельность в сфере транспортно-трасологической экспертизы.

ООО «Экспертный центр «Прогресс» зарегистрировано 14.10.2013 г.

Уставный капитал составляет 12 000,00 рублей.

Информация об учредителях:

– Тарабукина Оксана Юрьевна, доля уставного капитала 33.33% - 4 000,00руб.;

– Анчугов Андрей Геннадьевич, доля уставного капитала 33.33% - 4 000,00руб.;

– Мюллер Анастасия Алексеевна, доля уставного капитала 33.33% - 4 000,00руб.;

Основной вид деятельности: ОКВЭД 69.10, деятельность в области права.

2.2 Основные экономические показатели деятельности предприятия

Экономические показатели деятельности предприятия рассмотрены в динамике, по отчетам о финансовых результатах предприятия за 2015, 2016 и 2017 годы. Ниже в таблице 2 показан краткий отчет о финансовых результатах предприятия ООО «ЭЦ «Прогресс» за 3 года.

Таблица 2 – Краткий отчет о финансовых результатах предприятия, тыс. руб.

Наименование показателя	За 2015г.	За 2016г.	За 2017г.
Выручка	615	647	702
Себестоимость	529	549	597
Валовая прибыль	86	98	105
Коммерческие расходы	0	0	0
Управленческие расходы	0	0	0
Прибыль (убыток) от продаж	89	95	101
Прочие доходы	0	0	0
Прочие расходы	2	3	4
Прибыль (убыток) до налогообложения	87	92	97
Чистая прибыль (убыток)	82	90	91

Для анализа динамики финансовых результатов воспользуемся данными представленными в таблице 2 – отчет о финансовых результатах за 2015,2016 и 2017 год.

По результатам анализа можно сделать вывод о том, что основные показатели финансовых результатов в отчетном периоде за 2016 год увеличились. Так, валовая прибыль возросла на 8 тыс. руб. или на 13 %. За 2017 год на 7 тыс. руб. или на 7 %. Прибыль от продаж в 2016 году увеличилась по сравнению с предыдущим

годом на 6 тыс. руб. или на 14 %. За 2017 год на 6 тыс. руб. или на 6 %. Чистая прибыль в 2016 году по сравнению с 2015 годом возросла на 6 тыс. руб. или на 14%. Данное увеличение вызвано ростом прибыли от продаж. За 2017 год на 6 тыс. руб. или на 6%.

Отдельно рассмотрим распределение выручки получаемой от разных заказчиков. Ниже в таблице 3 представлены данные об источниках выручки ООО «ЭЦ «Прогресс» за 2017 год.

Таблица 3 – Данные об источниках выручки ООО «ЭЦ «Прогресс» за 2017 год

Заказчик	Суды	Физическое лицо	Страховая компания
Выручка, тыс. руб.	421,2	70,2	210,6
% от общей выручки	60%	10%	30%

Из таблицы 3 видно, что основным заказчиком услуг ООО «ЭЦ «Прогресс» являются суды, доля заказов которых составляет 60 % от общего числа заказов, доля физических лиц составляет 10 % от общего числа заказов, и доля страховых компаний составляет 30 % от общего числа заказов. Графически, эти данные представлены в сравнительном обзоре на рисунке 2.

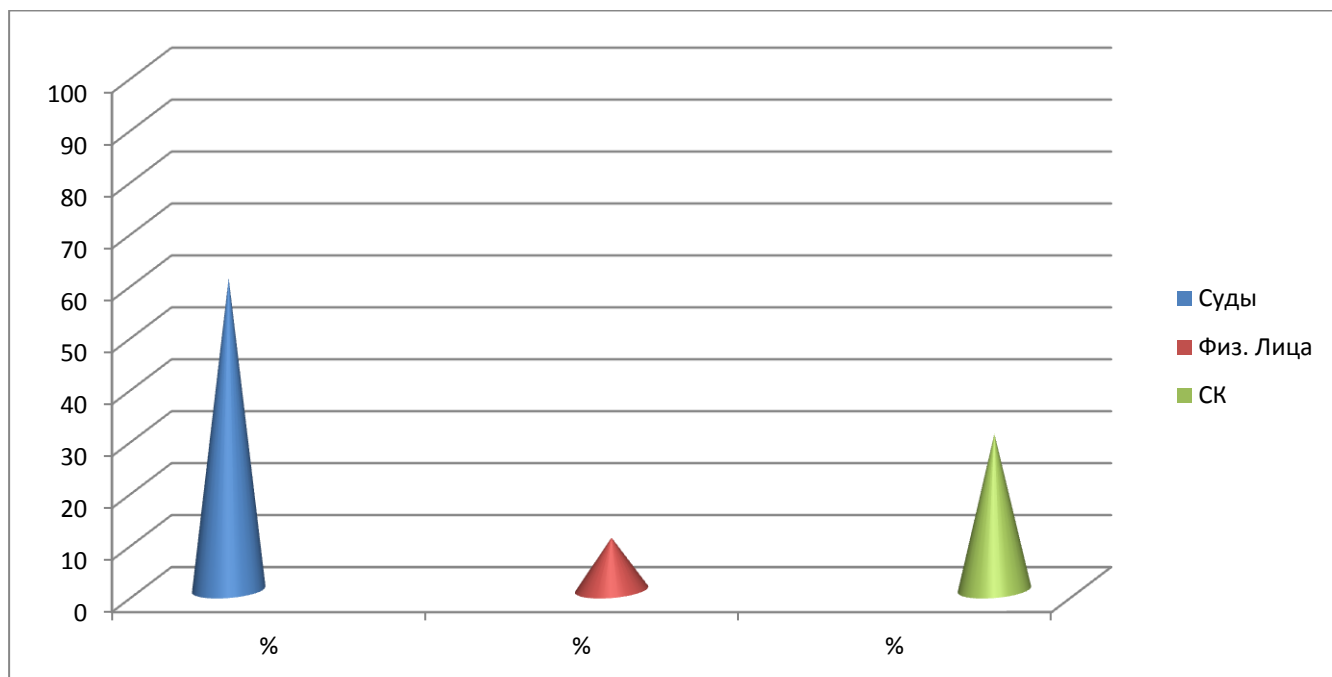


Рисунок 2 – График источников выручки ООО «ЭЦ «Прогресс»

Характеристика обращений заказчиков:

– физические лица обращаются за услугами ООО «ЭЦ «Прогресс» в случаях, когда они не согласны с обстоятельствами произошедшего ДТП, не согласны с определенной виной в ДТП, не согласны с объемом заявленных повреждений в ДТП и обжалуют вышеперечисленные обстоятельства в суде, для чего им необходимы доказательства, которым является экспертное заключение предоставляемое заказчику;

– страховые компании обращаются за услугами ООО «ЭЦ «Прогресс» на этапе принятия решения об урегулировании убытков, при выявлении признаков страхового мошенничества, с целью получения технически обоснованного заклю-

чения эксперта, на основании которого СК может отказать в страховой выплате заявителю;

– суды РФ обращаются за услугами ООО «ЭЦ «Прогресс» в вышеперечисленных случаях, когда данные обстоятельства оспариваются участниками процесса и для установления истины требуются специальные познания эксперта.

Таким образом, по результатам проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

– по основным финансовым показателям в динамике просматривается незначительный рост;

– рост основных финансовых показателей влечет за собой незначительное увеличение расходов;

– в целом финансовые результаты за 2015, 2016 и 2017 год свидетельствуют о финансовой стабильности предприятия.

В целом, деятельность ООО «ЭЦ «Прогресс» финансово стабильная, просматривается незначительный рост финансовых показателей, падение прибыли и кризисных ситуаций не выявлено. Однако для финансового роста компании требуется расширение ассортимента предоставляемых услуг, так как направление деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» лежит в сфере производства трасологических экспертиз и исследований обстоятельств ДТП ввиду имеющихся противоречий в государственной системе, а так же работы организации в судебной системе, что влечет за собой невозможность эффективного маркетингового воздействия – действующая сфера деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» экономически непривлекательна ввиду отсутствия возможности направленного воздействия на финансовый рост организации, так как основным заказчиком услуг ООО «ЭЦ «Прогресс» являются суды.

Для организации экономически эффективного предприятия необходимо выстраивать сотрудничество с коммерческими организациями, например страховыми компаниями, которые в свою очередь заинтересованы в сотрудничестве в сфере оценки аварийных повреждений автомобильного транспорта и уже сотрудничают с ООО «ЭЦ «Прогресс» в сфере исследования обстоятельств ДТП, а так же являются заказчиком услуг с долей 30 % от общего количества заказов ООО «ЭЦ «Прогресс». Интерес страховых компаний обусловлен требованиями закона об ОСАГО, а именно при определении стоимости восстановительного ремонта поврежденного в результате ДТП ТС, страховые компании закон обязывает проводить независимую автотехническую экспертизу – по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта.

Данное направление автотехнической экспертизы на сегодняшний момент является востребованным.

Страховые компании ввиду требований закона открыты для сотрудничества и являются заинтересованными в оказании качественных услуг, так как материальная ответственность в случае неверного определения стоимости восстановительного ремонта ТС лежит на страховой компании и в случае неверного определения данного показателя страхования компания в случае обращения потерпевшего лица в суд терпит убытки в размере 50 % штрафа от недоплаченного страхового возмещения и 0,1 % за каждый день просрочки. Так же страховая компания терпит убытки в виде госпошлины суда, стоимости услуг представителей (юристов) и стоимости судебной экспертизы, что зачастую превышает размер страхового возмещения.

Таким образом, ввиду наличия финансовых рисков, страховые компании являются заинтересованными в сотрудничестве с экспертной организацией оказывающей качественные экспертные услуги и являющейся авторитетной в правовом поле благодаря своей продолжительной деятельности в судах. Основываясь на данных суждениях, наличии судебной практики и авторитета организации в су-

дебной системе Челябинской области, ООО «ЭЦ «Прогресс» является привлекательной для сотрудничества организацией со стороны страховых компаний.

2.3 Сравнительный обзор предприятий партнеров

На рынке города Челябинска по данным электронного сервиса 2Gis имеется 179 организаций осуществляющих автотехнические экспертные услуги.

Ниже представлены 3 наиболее авторитетные организации на рынке города Челябинска по опыту судебной деятельности:

– ООО «Техническая Экспертиза и Оценка», ООО «ТЭО»;

ООО «Техническая экспертиза и оценка» осуществляет свою деятельность с 2003 г. и имеет репутацию добросовестного бизнес-партнера.

В штате организации состоят 7 оценщиков, являющихся членами СРОО, дипломированные эксперты-техники, сертифицированные судебные эксперты в различных областях. Ниже, в таблице 4 представлен прайс-лист организации по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта. Директор организации Киприянов Александр Владимирович, имеет квалификацию эксперта-техника, внесен в реестр экспертов-техников за № 1444, аттестован межведомственной комиссией МАК, является членом некоммерческого судебного партнерства «СУДЭКС» .

Таблица 4 – Прайс-лист ООО «ТЭО»

№	Наименование	Стоимость услуги
1	Предоплата за проведение расчетов стоимости ремонта ТС	2 500,00 рублей
2	Акт осмотра	800,00 рублей
3	Определение размера ущерба (включая стоимость составления акта осмотра, предоплату):	
	до 10.000 рублей	2 500,00 рублей
	до 20.000 рублей	3 500,00 рублей
	от 20.001 – 40.000 рублей	4 500,00 рублей
	от 40.001 – 100.000 рублей	6 000,00 рублей
	от 100.001 – 200.000 рублей	7 500,00 рублей
	от 200.001 – 300.000 рублей	9 000,00 рублей
	от 300.001 – 600.000 рублей	10 500,00 рублей
	свыше 600.000 рублей	2%
4	Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (УТС)	2 500,00 рублей
5	Определение величины стоимости годных остатков ТС	4 000,00 рублей
6	Определение средне рыночной стоимости транспортного средства без составления отчета (справка, сравнит. анализ)	1 500,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (легковой)	от 3 000,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (грузовой)	от 3 500,00 рублей

– ООО «Экспертная Служба Комплексной Помощи», ООО «ЭСКейП».

ООО «ЭСКейП» осуществляет свою деятельность с 2009 года в сфере оценки аварийных повреждений автомобильного транспорта. В штате компании работает 5 аттестованных экспертов-техников. Организация также занимается судебной деятельностью и является передовой по исследованию обстоятельств ДТП. Генеральный директор – Зыков Дмитрий Владимирович, имеет квалификацию экспер-

та-техника, внесен в реестр за № 1972, является членом СРО союз экспертов-техников.

Ниже, в таблице 5 представлен прайс-лист организации по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта.

Таблица 5 – Прайс-лист ООО «ЭСКейП»

№	Наименование	Стоимость услуги
1	Выезд специалиста на осмотр в пределах г. Челябинск	500,00 рублей
2	Акт осмотра	500,00 рублей
3	Определение размера ущерба (включая стоимость составление акта осмотра, предоплату):	
	до 10.000 рублей	4 500,00 рублей
	до 20.000 рублей	5 500,00 рублей
	от 20.001 – 40.000 рублей	6 500,00 рублей
	от 40.001 – 100.000 рублей	7 000,00 рублей
	от 100.001 – 200.000 рублей	9 500,00 рублей
	от 200.001 – 300.000 рублей	10 000,00 рублей
	от 300.001 – 600.000 рублей	12 500,00 рублей
	свыше 600.000 рублей	2% от
4	Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (УТС)	3 500,00 рублей
5	Определение величины стоимости годных остатков ТС	3 500,00 рублей
6	Определение средне рыночной стоимости транспортного средства без составления отчета (справка, сравнит. анализ)	2 500,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (легковой)	от 4 000,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (грузовой)	от 4 500,00 рублей

– ООО «Уральское Бюро Судебной Экспертизы», ООО «УБСЭ».

ООО «УБСЭ» осуществляет свою деятельность с 2013 года в сфере оценки аварийных повреждений автомобильного транспорта. В штате компании работает 3 аттестованных эксперта-техника. Организация также занимается судебной. Генеральный директор – Волкова Нина Владимировна, имеет квалификацию эксперта-техника, внесена в реестр за № 2781. Ниже, в таблице 6 представлен прайс-лист организации по оценке стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта.

Таблица 6 – Прайс-лист ООО «УБСЭ»

№	Наименование	Стоимость услуги
1	Выезд специалиста на осмотр в пределах г. Челябинск	500,00 рублей
2	Акт осмотра	700,00 рублей
3	Определение размера ущерба (включая стоимость составление акта осмотра, предоплату):	
	до 10.000 рублей	3 500,00 рублей
	до 20.000 рублей	4 500,00 рублей
	от 20.001 – 40.000 рублей	5 500,00 рублей
	от 40.001 – 100.000 рублей	8 000,00 рублей
	от 100.001 – 200.000 рублей	10 500,00 рублей
	от 200.001 – 300.000 рублей	12 000,00 рублей
	от 300.001 – 600.000 рублей	13 500,00 рублей
	свыше 600.000 рублей	2% от
4	Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (УТС)	2 500,00 рублей
5	Определение величины стоимости годных остатков ТС	2 500,00 рублей
6	Определение средне рыночной стоимости транспортного средства без составления отчета (справка, сравнит. анализ)	2 500,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного	от 3 000,00 рублей

средства (легковой)	
Определение рыночной стоимости транспортного средства (грузовой)	от 3 500,00 рублей

Вышеперечисленные организации являются многопрофильными и осуществляют деятельность по оценке стоимости восстановительного ремонта ТС (оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта), оценке стоимости объектов недвижимости, исследованию обстоятельств ДТП и т.д.

Проанализировав прайс-листы данных организаций, можно определить среднюю стоимость услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта в г. Челябинске. Ниже в таблице 7 представлена средняя стоимость услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта в г. Челябинск, определенная посредством анализа прайс-листов 3-х организаций и определения средней величины стоимости услуг.

Таблица 7 – Средняя стоимость услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта в г. Челябинск.

№	Наименование	Стоимость услуги
1	Выезд специалиста на осмотр в пределах г. Челябинск	500,00 рублей
2	Акт осмотра	650,00 рублей
3	Определение размера ущерба (включая стоимость составление акта осмотра, предоплату):	
	до 10.000 рублей	4 000,00 рублей
	до 20.000 рублей	5 000,00 рублей
	от 20.001 – 40.000 рублей	5 500,00 рублей
	от 40.001 – 100.000 рублей	7 500,00 рублей
	от 100.001 – 200.000 рублей	9 000,00 рублей
	от 200.001 – 300.000 рублей	10 300,00 рублей
	от 300.001 – 600.000 рублей	12 200,00 рублей

	свыше 600.000 рублей	2% от
4	Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (УТС)	3 000,00 рублей
5	Определение величины стоимости годных остатков ТС	3 000,00 рублей
6	Определение средне рыночной стоимости транспортного средства без составления отчета (справка, сравнит. анализ)	2 000,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (легковой)	от 3 500,00 рублей
	Определение рыночной стоимости транспортного средства (грузовой)	от 4 000,00 рублей

Согласно имеющимся данным, данные организации сотрудничают со страховыми компаниями ПАО СК «Росгосстрах», ООО «ЮЖУРАЛ-АСКО», САО «ВСК», СПАО «Ингосстрах».

В вышеперечисленные страховые компании были направлены запросы, с просьбой предоставить информацию касательно среднемесячного количества убытков и количества единиц транспорта потерпевших с целью установления общего объема возможных объектов экспертизы. На запросы в вышеперечисленные страховые компании, был получен ответ от САО «ВСК» [Приложение А] и от ООО «Страховая компания «ЮЖУРАЛ - АСКО» [Приложение Б].

Страховая компания «ЮЖУРАЛ-АСКО» основана 15 марта 1990 г., является 3-й по возрасту среди действующих страховых компаний в России. В 1992 году, в числе первых в стране, компания получила лицензию Министерства финансов. Офисы компании открыты в большинстве городов и населенных пунктов Челябинской области, с 1999 года филиал компании работает в Курганской области. В 2010 году создан филиал «АСКО-Центр-Авто» в городе Курске. В 2011 году открылся филиал в Томской области. В 2015 году компания начала работать в Свердловской области. В 2016 году в Краснодарском крае и Ростовской области

появилась Южная дирекция ЮЖУРАЛ-АСКО. Компания является членом Российского союза автостраховщиков (РСА). С 2012 года генеральный директор ЮЖУРАЛ-АСКО Аркадий Маркович Любавин избирается в состав президиума Российского союза автостраховщиков (РСА). Весной 2016 года ЮЖУРАЛ-АСКО вступила во Всероссийский Союз Страховщиков (ВСС) - единый союз профессиональных участников страхового рынка на федеральном уровне. Число клиентов компании превышает 1 млн. 200 тысяч в 17 регионах России.

Страховой Дом ВСК (САО «ВСК») осуществляет страховую деятельность с 11 февраля 1992 года и в настоящее время занимает ведущие позиции на рынке страховых услуг России. В 2017 году компания отметила 25-летний юбилей. Высокий уровень работы компании трижды отмечен благодарностью Президента России за большой вклад в развитие страхового дела (2002, 2007 и 2017 гг.). ВСК является дважды лауреатом Национального конкурса «Компания года» (2013 и 2015 гг.) в номинации «Страховая компания». Клиентами САО «ВСК» являются 2 млн. граждан РФ.

Средний месячный показатель количества поврежденных в ДТП транспортных средств в отношении которых необходимо проведение независимой автотехнической экспертизы в ООО «Страховая компания «ЮЖУРАЛ-АСКО» составляет 341 транспортное средство.

Средний месячный показатель количества поврежденных в ДТП транспортных средств в отношении которых необходимо проведение независимой автотехнической экспертизы в САО «ВСК» составляет 220 транспортных средств.

Данные страховых компаний о количестве поврежденных ТС в отношении которых требуется проведение независимой автотехнической экспертизы представлены в таблице 8.

Таблица 8 – Данные страховых компаний о количестве поврежденных ТС в отношении которых необходимо производство автотехнической экспертизы

СК	ООО «СК «ЮЖУРАЛ-АСКО»	САО «ВСК»	Итого
Количество ТС, шт.	341	220	561

В информационных письмах страховые компании сообщают о своей открытости к сотрудничеству с квалифицированными экспертами. Таким образом, в ходе анализа рынка, на основании запросов, потенциальный ежемесячный объем работы с двумя страховыми компаниями составляет 561 исследование по оценке стоимости восстановительного ремонта. Следует учитывать, что на рынке имеется множество организаций оказывающих подобные услуги, но так же на рынке осуществляет свою деятельность в рамках ОСАГО множество страховых компаний, в общей картине дефицит работы в данной сфере не просматривается.

Вывод по разделу 2

Анализируя деятельность ООО «ЭЦ «Прогресс» мы пришли к выводу о том, что организация осуществляет узконаправленную деятельность и охватывает лишь часть возможной сферы деятельности в автотехнической экспертизе. Анализ финансовых показателей показывает что деятельность ООО «ЭЦ «Прогресс» стабильная, предприятие осуществляет коммерческую деятельность без возникновения кризисных ситуаций, незначительно увеличивая прибыль в динамике за 2015, 2016 и 2017 годы. Так же анализ деятельности предприятия показывает, что основным заказчиком услуг ООО «ЭЦ «Прогресс» являются суды РФ, на которые невозможно оказывать влияние в рамках увеличения количества оказываемых услуг и соответственно прибыли. Однако в ходе анализа деятельности было установлено, что заказчиком услуг ООО «ЭЦ «Прогресс» являются также страховые

компания с долей от общего объема оказанных услуг 30%, что свидетельствует о наличии договорных отношений ООО «ЭЦ «Прогресс» со страховыми компаниями которые можно использовать при внедрении новой услуги по оценке аварийных повреждений в деятельность ООО «ЭЦ Прогресс».

3 РАЗРАБОТКА УСЛУГИ ПО ОЦЕНКЕ АВАРИЙНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА НА БАЗЕ ООО «ЭЦ «ПРОГРЕСС»

3.1 Создание проекта услуги

После дорожно-транспортного происшествия, одной из основных проблем, как для потерпевшего в ДТП так и для страховой компании, является определение размера стоимости затрат на восстановление застрахованного транспортного средства и непосредственно возмещение ущерба, связанного с повреждением ТС. Актуальность этой проблемы возрастает, поскольку изменение законодательства в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а именно изменения Федерального Закона ФЗ № 40, «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 28.03.2017 года дали новый виток взаимоотношений между страхователями и страховщиками.

Согласно, принятых изменений страховое возмещение вреда, причиненного транспортному средству потерпевшего может осуществляться не только путем денежной выплаты, но и путем организации и оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего, на станции технического обслуживания, которая выбрана потерпевшим по согласованию со страховщиком в соответствии с правилами обязательного страхования и с которой у страховщика заключен договор на организацию восстановительного ремонта (возмещение причиненного вреда в натуре) [38].

Страховщик после осмотра поврежденного транспортного средства потерпевшего и (или) проведения его независимой технической экспертизы выдает потерпевшему направление на ремонт на станцию технического обслуживания и осу-

ществляет оплату стоимости проводимого такой станцией восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства потерпевшего в размере, определенном в соответствии с единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства [38].

Независимая техническая экспертиза определяет стоимость и технологию ремонтно-восстановительных работ

Автотехническая экспертиза, в рассматриваемом случае – это процесс установления экспертом - техником величины ущерба причиненного потерпевшему в результате ДТП, которая является услугой, выполняемой по договору предприятия со страховщиком вследствие нанесенных механических повреждений ТС.

Основными составляющими величины ущерба при повреждении ТС являются:

- Расчет стоимости восстановительного ремонта ТС;
- Расчет утраты товарной стоимости (УТС);
- Расчет рыночной стоимости автомобиля;
- Определение остаточной стоимости автомобиля (определение стоимости годных для дальнейшей реализации остатков ТС).

Стоимость восстановительного ремонта транспортного средства складывается из стоимости материалов, стоимости запасных частей, подлежащих замене и стоимости ремонтно-восстановительных работ с использованием нормативов, установленных предприятием - производителем транспортного средства, а в случае их отсутствия - организациями, занимающимися нормированием технологий ремонта транспортных средств.

Утрата товарной стоимости (УТС) обусловлена тем, что проведение отдельных видов работ по устранению определенных видов повреждений (дефектов) транспортного средства сопровождается объективно необратимыми изменениями его геометрических параметров, физико-химических свойств конструктивных ма-

териалов и характеристик рабочих процессов, однозначно приводящих к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик, из-за чего восстановить до аварийное техническое состояние транспортного средства (и соответственно его стоимость) объективно невозможно [33].

Рыночная стоимость транспортного средства – наиболее вероятная стоимость, по которой транспортное средство может быть отчуждено на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине стоимости сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства.

Годные остатки – в случае если стоимость восстановительного ремонта ТС превышает рыночную стоимость транспортного средства до повреждения, признается гибель транспортного средства, т.е. ремонт такого ТС признается нецелесообразным и экономически не эффективным. В таком случае эксперт определяет стоимость годных остатков ТС которая вычитается из рыночной стоимости транспортного средства до повреждения что и является величиной причинённого в результате ДТП ущерба [33].

Под годными остатками поврежденного транспортного средства понимаются исправные, имеющие остаточную стоимость его детали, узлы и агрегаты, годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного ТС и реализовать. Соответственно под стоимостью годных остатков понимается наиболее вероятная стоимость, по которой они могут быть реализованы, учитывая затраты на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу [39].

Итоговым документом по результатам работ является – экспертное заключение, которое состоит из: акта осмотра ТС, ремонтной калькуляции (либо расчета стоимости годных остатков ТС), в случае соответствия требований к возрасту и износу ТС расчет утраты товарной стоимости, фототаблицы к акту осмотра, документов эксперта и организации проводивших экспертизу, а также иные рабочие

документы, используемые экспертом-техником и устанавливающие количественные и качественные характеристики объекта экспертизы.

Этапы оказания услуги.

Этапы проведения независимой автотехнической экспертизы в целях определения стоимости ремонтно-восстановительных работ:

- заключение договора оказания экспертных услуг;
- согласование места, даты и времени осмотра транспортного средства;
- получение направления на осмотр потерпевшим и копии направления организацией проводящей осмотр;
- проведение осмотра ТС с составлением акта осмотра ТС с обязательным фотографированием повреждений на месте осмотра ТС, с проведением при необходимости диагностических работ;
- выполнение расчетов по определению стоимости восстановительного ремонта ТС, стоимости утраты товарной стоимости и в случае необходимости определения стоимости годных остатков ТС, и оформлению экспертного заключения.
- выдача экспертного заключения заказчику

Проведение осмотра транспортного средства проводится на базе автосервиса, с которым у страховой компании заключен договор, с использованием технических средств (подъемников, стендов, сканеров) и персонала автосервиса для проведения арматурных работ. Организацию проведения осмотра обеспечивает страховщик на основании ФЗ № 40, в котором говорится о том, что страхователь обязан предоставить транспортное средство для осмотра, а страховщик обязан организовать осмотра транспортного средства. Оплата работ производимых автосервисом при осмотре транспортного средства лежит на страховой компании.

Выдача готовых экспертных заключений страховой компании проводится по мере готовности, посредством курьерской службы либо лично сотрудниками организации. По факту выдачи экспертного заключения составляется акт приема-

передачи, ведется реестр выданных дел, и по итогам месяца выставляется счет на оплату за оказанные услуги.

В качестве помещения для размещения офиса экспертов-техников планируется использовать арендное офисное помещение площадью 20 м². На этапе разработки и работы нового направления деятельности организации до точки окупаемости планируется использовать арендное помещение, ввиду дороговизны строительства или приобретения собственного помещения. После перехода точки окупаемости, можно направить прибыль организации на строительство или приобретения собственного помещения, что выходит за рамки данного проекта.

Основные преимущества арендного помещения:

- отсутствует необходимость в амортизационных отчислениях;
- организация ремонта и содержания помещения падает на плечи арендодателя;
- низкие затраты на помещение на начальном этапе развития бизнеса, снижение нагрузки на инвестиционный фонд;
- возможность изменения географического расположения организации;

Основные недостатки арендного помещения:

- ежемесячная арендная плата;
- снижение рентабельности бизнеса;
- возможность прекращения договорных отношений со стороны арендодателя, что повлечет необходимость смены места расположения организации.

Аренда офисного помещения в г. Челябинск, общей площадью 20 м² по данным электронной площадки «avito.ru» в среднем составляет 600 рублей за м². Таким образом, арендная плата за офисное помещение общей площадью 20 м² в среднем составит 12 000,00 рублей в месяц.

Так же, для организации деятельности по оценке стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта, в ООО «ЭЦ «Прогресс» необходимо привлечь дополнительный персонал в количестве 2-х аттестованных экспертов-техников, внесенных в государственный реестр.

Для проведения работ по определению величины стоимости в отношении автотранспортных средств эксперт-техник должен иметь необходимое оборудование и программное обеспечение, рекомендуемый перечень которого приведен в таблице 9. Следует учитывать, что в ходе работы эксперт-техник работает как в стационарных условиях, так и на осмотрах ТС на выезде, в связи с чем ему требуется дополнительное оборудование для осмотра ТС. В таблице 9 учтено данное обстоятельство и представлен рекомендуемый перечень оснащения эксперта-техника как в стационарных условиях так и на выезде.

Таблица 9 – Рекомендуемый перечень оснащения эксперта-техника

Вид оснащения	В стационарных условиях	На выезде
Офисное помещение	+	
Офисная мебель	+	
Персональный компьютер, цветной принтер, МФУ	+	
Стационарный телефон	+	
Мобильный телефон	+	+
Калькулятор	+	+
Сейф	+	
Фотоаппарат цифровой	+	+
Кофр (жесткий чемодан)		+
Бланки актов осмотра, планшет с зажимом	-	+
Методические, нормативные, справочные и информационные материалы	+	+
Канцтовары: ручки, карандаши, ластик, линейка, блокнот, бумага	+	+
Рулетка металлическая, штангенциркуль	+	+

Фонарь	+	+
Зеркало на указке, лупа	+	+
Перчатки, тряпка	+	+
Автомобильный сканер	+	
Телескопическая измерительная линейка		+
Электронный мобильный микроскоп		+
Микрометр		+

Для произведения расчетов стоимости аварийных повреждений транспортных средств необходимо использовать расчетные программные комплексы.

ФБУ РФЦСЭ при Министерстве Юстиции рекомендует использовать расчетный программный комплекс «Silverdate Calculate Pro» о чем свидетельствует информационное письмо [Приложение В].

«Silverdate Calculate Pro» – это IT решение в сфере автотехнической экспертизы, которое объединяет в себе технологию ремонта ТС разработанную производителем ТС, нормативы на выполнение ремонтных работ, данные о заменяемых запчастях, что в совокупности позволяет определять стоимость восстановительного ремонта ТС. Так же в данном программном комплексе имеется возможность идентификации транспортного средства по VIN коду.

Для деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс», в преysкyранте ООО «ДАТ - Рус» [Приложение С] подходит позиция в количестве экспертиз от 25 до 299 с фиксированной стоимостью расчета 195 руб. за единицу.

Осмотры транспортных средств производятся на базе СТОА, с которыми у страховой компании заключен договор, оплата услуг СТОА производится страховой компанией. После осмотра эксперт возвращается в офис, где обрабатывает полученные данные и оформляет экспертное заключение.

3.2 Обоснование экономической эффективности проекта услуги

Обоснование выбора специального оборудования

Общая площадь необходимого оснащения штата экспертов-техников в количестве 2-х человек составляет 20 м².

Для организации услуги по оценке аварийных повреждений автотранспорта необходимо следующее оборудование и программное обеспечение, список и стоимость которого представлен в таблице 10.

Таблица 10 – Стоимость оборудования

Вид оснащения	Стоимость, руб.
Офисная мебель (стол 3 шт., стул 2 шт., стеллаж 1 шт, тумбочки 2шт)	23 000,00
Персональный компьютер 2 шт., цветной принтер 1шт., МФУ 1 шт.	45 000,00
Стационарный телефон	1 000,00

Окончание таблицы 10

Вид оснащения	Стоимость, руб.
Мобильный телефон 2 шт.	3 000,00
Калькулятор 2шт.	1 000,00
Сейф (возможно приобретение б/у)	6 000,00
Фотоаппарат цифровой 2 шт.	10 000,00
Кофр (жесткий чемодан) 2 шт.	6 000,00
Планшет с зажимом 2 шт.	300,00
Методические, нормативные, справочные и информационные материалы	3 000,00
Канцтовары: ручки, карандаши, ластик, линейка, блокнот, бумага	2 000,00
Рулетка металлическая, штангенциркуль (в кол-ве 2 шт.)	2 000,00
Фонарь 2 шт.	3 000,00
Зеркало на указке, лупа 2 шт.	1 000,00
Автомобильный сканер 1 шт. (мультимарочный)	15 000,00
Телескопическая измерительная линейка 2 шт.	20 000,00
Электронный мобильный микроскоп 1 шт.	14 000,00
Микрометр 1 шт.	5 000,00
Геодезическая линейка 2 шт.	3 000,00
Программный продукт «SilverDate Calculate Pro» (годовой лицензионный платеж с услугами по техническому сопровождению)	2 500,00
Итого	165 800,00

Всего необходимые затраты на оборудование и различного вида ресурсы составят: 165 800 руб.

Прочие расходы

Разрабатывая услугу по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта, потребуются прочие расходы:

1.) расходы услуги связи (телефон, интернет) – 5 000 руб.,

3.) расходы на рекламную продукцию – 10 000 руб.,

4.) представительские расходы – 10 000,00 руб.

Итого на прочие расходы потребуется: 25 000,00 руб.

Расчет основных производственных фондов

Основные производственные фонды – это те средства труда, которые участвуют во многих производственных циклах, сохраняя при этом свою натуральную форму, а их стоимость, переносится на готовый продукт в течение длительного времени [32]. Стоимость основных производственных фондов определяется по формуле:

$$\text{Соф.} = \text{Соб.} + \text{Стр.-м.} + \text{Спр.} + \text{Синв.} \quad (3)$$

Стоимость оборудования есть сумма рыночной стоимости всех единиц оборудования [32]. Стоимость оборудования определяется по формуле:

$$\text{Соб.} = \sum C_i \times n = C_1 \cdot 1 + C_2 \cdot 1 + \dots + C_9 \cdot 1 \quad (4)$$

где C_i – Стоимость единицы оборудования,

n – количество ед. оборудования.

Подставив данные в выражение, получим:

$C_{об} = 165\,800,00$ руб.

Затраты, связанные с транспортировкой и монтажом нового оборудования составляют 10% от его стоимости и рассчитываются по формуле:

$$\text{Стр.} = 0.1 \times \text{Соб.} = 0,1 \times 165\,800 \text{ руб.} = 16\,580,00 \text{ руб.} \quad (5)$$

Общая балансовая стоимость оборудования рассчитывается по формуле:

$$\text{С об.бал} = \text{С об} + \text{Стр.-м.} \quad (6)$$

$$\text{С об.бал} = 165\,800,00 + 16\,580,00 = 182\,380 \text{ руб.}$$

Стоимость инвентаря составляет 2% от балансовой стоимости оборудования и рассчитывается по формуле:

$$\text{Синв.} = 0,02 \times \text{Соб.бал} \quad (7)$$

$$\text{Синв.} = 182\,380,00 \text{ руб.} \times 0,02 = 3\,647,60 \text{ руб.}$$

Стоимость основных производственных фондов рассматриваемого проекта.

При определении стоимости производственных фондов проектируемого проекта [7]. Расчетная формула будет иметь вид:

$$\text{Соф.} = \text{Соб.} + \text{Стр.-м.} + \text{Спр.} + \text{Синв.} \quad (8)$$

$$\text{Соф.} = 165\,800,00 \text{ руб.} + 16\,580,00 \text{ руб.} + 3\,647,00 \text{ руб.} = 186\,027,00 \text{ руб.}$$

Расчет текущих производственных затрат

В соответствии со статьей 253 НК расходы, связанные с производством и реализацией, включают в себя [27]:

- 1) расходы, связанные с выполнением работ, оказанием услуг;
- 2) расходы на содержание и эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание основных средств и иного имущества, а также на поддержание их в исправном (актуальном) состоянии;
- 3) расходы на обязательное и добровольное страхование;
- 4) прочие расходы, связанные с производством и (или) реализацией.

расходы услуги связи (телефон, интернет) – 5 000 руб.,

расходы на рекламную продукцию – 10 000 руб.,

представительские расходы – 10 000,00 руб.

Итого на прочие расходы потребуется: 25 000,00 руб.

Материальные расходы

Общепроизводственные расходы

На ремонт оборудования принимается показатель 5% от его стоимости. Таким образом затраты на ремонт оборудования рассчитывается по формуле:

$$\text{Рр.об.} = 0.05 \times \text{Соб.бал.} \quad (9)$$

$$\text{Рр.об.} = 182\,380 \text{ руб.} \times 0,05 = 9\,119,00 \text{ руб.}$$

Затраты на охрану труда принимают равными из расчета 700 рублей на одного работающего – Зохр.тр.

$$\text{Зохр.тр.} = 700 \text{ руб.} \times 2 = 1\,400,00 \text{ руб.}$$

Тогда расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией основных средств – Рэк.осн.ср. определяются по формуле:

$$\text{Рэк.осн.ср.} = \text{Прем.об.} + \text{Рохр.тр.} \quad (10)$$

$$\text{Рэк.осн.ср} = 9\,119,00 + 1\,400,00 = 10\,519,00 \text{ руб.}$$

Расчет расходов на оплату труда

Фонд заработной платы по тарифу рассчитывается по формуле:

$$\text{ФЗПт.} = \text{Сч.} \times \text{Тгуч.} \quad (11)$$

где Сч. – часовая тарифная ставка, руб.

Тгуч. – годовой объем работ, чел-ч.

$$\text{Сч} = 150 \text{ руб} \times \text{Тгуч} = 3800,0 \text{ чел.ч}$$

$$\text{ФЗПт.} = 150 \times 3800,00 = 570\,000 \text{ руб}$$

Премии за производственные показатели рассчитываются по формуле:

$$\text{Пр.} = 0,35 * \text{ФЗПт.} \quad (12)$$

$$\text{Пр.} = 0,35 * 570\,000,00 = 199\,500,00 \text{ руб.}$$

Основной фонд заработной платы рассчитывается по формуле:

$$\Phi ЗПосн. = \Phi ЗПт. + Пр. \quad (13)$$

$$\Phi ЗПосн. = 570\,000 \text{ руб.} + 199\,500,00 \text{ руб.} = 769\,500,0 \text{ руб.}$$

Фонд дополнительной заработной платы составляет (10% - 40%):

$$\Phi ЗПдоп. = \Phi ЗПосн. \times 0,1 \quad (14)$$

$$\Phi ЗПдоп. = 769\,500,0 \text{ руб.} \times 0,1 = 76\,950,00 \text{ руб.}$$

Общий фонд заработной платы рассчитывается по формуле:

$$\Phi ЗПобщ. = \Phi ЗПосн. + \Phi ЗПдоп. \quad (15)$$

$$\Phi ЗПобщ. = 769\,500,00 \text{ руб.} + 199\,500,00 \text{ руб.} = 969\,000,00 \text{ руб.}$$

Средняя заработная плата производственного рабочего за год рассчитывается по формуле:

$$ЗПср. = \Phi ЗПобщ. / Рпр. \quad (16)$$

где Рпр. – число производственных рабочих, чел.

$$ЗПср. = 969\,000,00 \text{ руб.} / 2 = 484\,500,00 \text{ руб.}$$

Зарплата в месяц одного рабочего рассчитывается по формуле:

$$\text{Зср мес.} = \text{ЗПср} / 12, \text{ руб} \quad (17)$$

$$\text{Зср мес.} = 484\,500,00 \text{ руб.} / 12 = 40\,375,00 \text{ руб.}$$

Начисление на заработную плату составляет 34% :

$$\text{Знач.} = 0.34 \times \text{ФЗПобщ} \quad (18)$$

$$\text{Знач.} = 0,34 \times 969\,000,00 \text{ руб.} = 329\,460,00 \text{ руб.}$$

Общий фонд заработной платы с начислениями рассчитывается по формуле:

$$\text{ФЗПобщ.нач.} = \text{ФЗПобщ.} + \text{Знач} \quad (19)$$

$$\text{ФЗПобщ.нач.} = 969\,000,00 \text{ руб.} + 329\,460,00 \text{ руб.} = 1\,298\,460,00 \text{ руб.}$$

Расчет затрат на амортизационные отчисления

Затраты на амортизационные отчисления состоят из двух статей:

а) на полное восстановление оборудования принимают равным 12% от балансовой стоимости оборудования – Са.об.

$$\text{Са.об.бал.} = \text{Соб.бал.} \times \text{На.} \quad (20)$$

$$\text{Са.об.бал.} = 182\,380,00 \times 0,12 = 21\,885,00$$

Таблица 11 – Норма амортизации

Вид имущества	Норма амортизации, %
МБП (малоценные быстро изнашиваемые предметы)	100
Оборудование	12 – 20
Инвентарь, (мебель)	15 – 18
Оргтехника	15 – 25

Таблица 12 – Калькуляция себестоимости.

Статьи расходов	Сумма расходов, руб.
Заработная плата производственных рабочих	969,000,00
Начисления на заработную плату	329 460,00
Общепроизводственные затраты	
а) ремонт оборудования	9 119,00
б) амортизация	21 885,00
в) аренда помещения	144 000,00
г) охрана труда	1400,00
д) прочие расходы	25 000,00
ВСЕГО	1 499 864,00

Расчет себестоимости, прибыли и налогов

Себестоимость человека-часа определяется по формуле:

$$S = \sum \text{Собщ.} / T_{\text{гуч.}} \quad (21)$$

где *Собщ.* – общие расходы за год, руб.;

T.усл. – годовой объем работ по предоставляемой услуге.

$$S = 1\,499\,864,00 / 3\,800,0 = 394,70 \text{ руб.}$$

Принимая рентабельность R равной 15-35% определяем цену трудозатрат (одного человека-часа) – Ц.

Цена трудозатрат рассчитывается по следующей формуле:

$$Ц = S \times R \quad (22)$$

где R – рентабельность.

Принимая рентабельность равной 35% определяем цену человека-часа - Ц.

$$Ц = 394,70 \text{ руб.} \times 1,35 = 531,6 \text{ руб.}$$

Принимая во внимание проведенный анализ рынка услуг по оценке аварийных повреждений в г. Челябинске, было установлено, что средняя стоимость оценки аварийных повреждений автомобильного транспорта, по позиции – определение стоимости восстановительного ремонта ТС составляет 5 500,00 рублей. Усредненные трудозатраты на выполнение данной услуги составляют 4 человека-часа. Таким образом средняя стоимость человека-часа в данной отрасли на рынке г. Челябинск составляет 1 375,00 рублей.

Учитывая направление данного проекта, а именно сотрудничество ООО «ЭЦ «Прогресс» со страховыми компаниями, разумным будет предположить, что страховая компания располагая большим объемом работы, при заключении договора будет предлагать индивидуальные финансовые условия сотрудничества. С учетом цены человека-часа с заложенной рентабельностью 35 %, которая состав-

ляет 531,60 рублей, экономически выгодным будет при заключении договора со страховой компанией отступить от средней стоимости человека-часа в г. Челябинск на 50 % при предоставлении страховой компанией большого объема работы обеспечивающего полную загрузку предприятия.

Таким образом, цена человека-часа может составлять 687,50 рублей. При данной цене человека-часа рентабельность будет составлять 42%, что выгодно для «ЭЦ «Прогресс». Учитывая вышеизложенное, к дальнейшим расчетам принимается цена человека-часа 687,50 рублей. Показатель рентабельности принимается 42 %. Сводные данные о средней стоимости человека-часа представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Данные о стоимости человека-часа работ

Средняя стоимость человека-часа в г. Челябинск	Стоимость человека-часа с расчетной рентабельностью 35 %	Стоимость человека-часа для страховой компании (- 50 % от средней стоимости в г. Челябинск)
1375 руб.	531,60 руб.	687,50 руб.

Выручка рассчитывается по следующей формуле:

$$Д = Ц \times Т_{\text{усл.}} \quad (23)$$

$$Д = 687,50 \times 3800,0 = 2\,612\,500,00 \text{ руб.}$$

где $T_{\text{усл.}}$ – годовой объем работ на участке, где предоставляется услуга.

Прибыль от реализации рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{Пр.} = \text{Д} - \sum \text{Собщ.} \quad (24)$$

$$\text{Пр.} = 2\,612\,500,00 \text{ руб.} - 1\,499\,864,00 \text{ руб.} = 1\,112\,636,00 \text{ руб.}$$

Расчет финансово-экономических показателей.

Рентабельность рассчитывается по следующей формуле:

$$R = \text{Пр.} / \sum \text{Собщ.} \quad (25)$$

$$R = 1\,112\,636,00 \text{ руб.} / 2\,612\,500,00 = 42 \%$$

Срок окупаемости проекта рассчитывается по следующей формуле:

$$T = \text{Соф.} / \text{Пр.} \quad (26)$$

$$T = 211\,027,00 \text{ руб.} / 1\,112\,636,00 \text{ руб.} = 0,2 \text{ года}$$

Технико-экономические и финансовые показатели представлены в таблице 14.

Таблица 14 – Сводная таблица технико-экономических и финансовых показателей разрабатываемой услуги

Показатели	Единица	Значения в проекте
Годовой объем работы по предоставляемой услуге (Т усл.)	чел-ч	3800,0
Площадь помещения	м2	20
Годовая стоимость аренды помещения	руб.	144 000,00
Стоимость оборудования	руб.	165 800,00
Количество производственных рабочих (во всем СЦ или на участке)	чел.	2
Средняя заработная плата за месяц	руб.	40 375,00
Себестоимость чел-ч	руб.	394,70
Цена чел-ч для клиента	руб.	687,50
Рентабельность затрат по балансовой прибыли	%	42
Срок окупаемости капитальных вложений	лет	0,2

Расчет точки безубыточности

Точка безубыточности – объем производства и реализации продукции, при котором расходы будут компенсированы доходами, а при производстве и реализации каждой последующей единицы продукции предприятие начинает получать прибыль [28]. Сумма переменных издержек на обслуживание одного заказа равна 1 578,80 рублей. Средний чек равен 2 750,00 рублей. Сумма постоянных издержек в год составит 1 499 864,00 рублей. Точка безубыточности определяется по формуле 10:

$$Q = FC / (P - VC_{\text{сд}}) \quad (27)$$

где, FC – сумма постоянных затрат; P – средний чек;

VC – переменные затраты.

$$Q = 211\,027,00 / (2\,750,00 - 1\,578,80)$$

$$Q = 180 \text{ услуг}$$

Исходя из расчетов, можно сделать вывод, что для того, чтобы ООО «ЭЦ «Прогресс» начало работать с последующей прибылью, потребуется выполнить 180 ед. услуг.

Вывод: Точка безубыточности соответствует объему в 180 ед. услуг.

Анализ рисков.

Все риски делятся на внутренние и внешние. Последние никак не регулируются отдельно взятой компанией, избежать их возможного наступления нельзя. Зато уйти от воздействия на вас данного риска или снизить возможный причиняемый ущерб реально [32].

К внешним рискам можно отнести:

– Изменение законодательной базы.

Вероятность наступления – средняя.

– Снижение аварийности на дорогах общего пользования

Вероятность наступления – низкая.

– Изменение условий договора со страховой компанией в одностороннем порядке

Вероятность наступления – низкая.

– Увеличение конкуренции.

Вероятность наступления в нынешних условиях низкая.

Минимизировать убытки можно путем предоставления качественных услуг. Дополнительным плюсом станет наличие деловой репутации организации. Вероятность наступления – средняя.

Внутренние риски включают:

- Не квалифицированность персонала, отсутствие у них опыта работы.

Стоит особое внимание уделить подбору персонала, при необходимости – обучению. Вероятность наступления – достаточно высокая.

- Отсутствие мотивации у работников.

Повысить желание можно разработкой правильной системы оплаты труда и поощрений. Можно воспользоваться сдельной оплатой труда. Вероятность наступления – средняя.

- Поломка оборудования.

Для устранения поломок оборудования, необходимо проводить своевременную проверку оборудования, устранить все неисправности. Для удобства будет заключен договор с фирмой, на оказание скорых ремонтных услуг. Вероятность наступления – средняя.

Все эти риски приводят к снижению прибыли, отрезая все возможные перспективы для предприятия. В отдельных случаях это может привести к закрытию предприятия. Поэтому очень важно минимизировать ущерб, быть готовым к наступлению подобной ситуации, по возможности исключить вероятность наступления. Стоит подумать и о страховании собственных рисков.

В условиях нормальной конкуренции критерием эффективности данного проекта является уровень прибыли, полученной на вложенный капитал. При этом не просто прирост вложенного капитала, а темп его постоянного роста, который

полностью компенсирует общее изменение покупательной способности денег в течение рассматриваемого периода [25]. Проект обеспечивает высокий уровень доходности и покрывает определенные риски, связанные с осуществлением проекта. Другими словами, проблема оценки привлекательности, эффективности инвестиционного проекта состоит в определении уровня доходности. Таким образом, расчет показателей коммерческой эффективности проекта показал, что проект обладает инвестиционной привлекательностью. Проект обладает высокой внутренней нормой доходности что свидетельствует о выгодности рассматриваемого проекта.

Вывод по разделу 3

В условиях нормальной конкуренции критерием эффективности данного проекта является уровень прибыли, полученной на вложенный капитал. При этом не просто прирост вложенного капитала, а темп его постоянного роста, который полностью компенсирует общее изменение покупательной способности денег в течение рассматриваемого периода. Проект обеспечивает высокий уровень доходности и покрывает определенные риски, связанный с осуществлением проекта. Другими словами, проблема оценки привлекательности, эффективности инвестиционного проекта состоит в определении уровня доходности. Таким образом, расчет показателей коммерческой эффективности проекта показал, что проект обладает инвестиционной привлекательностью, что свидетельствует о выгодности рассматриваемого проекта. Следовательно, реализация проекта является экономически целесообразной и коммерчески эффективной.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день актуальным на рынке оценки стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта является сотрудничество со страховыми компаниями, в связи с тем, что судебную деятельность и рост компании в судебной системе не поддаются воздействию со стороны маркетинга и менеджмента, так как рост компании на рынке судебной экспертизы связан только лишь с качеством предоставляемой услуги и авторитетом организации, который приобретается спустя продолжительный период времени, что является проблемой организаций осуществляющих только лишь судебную деятельность без сотрудничества с коммерческими организациями.

Таким образом, стратегический рост компании необходимо направить на коммерческие взаимоотношения со страховыми компаниями, учитывая наличие большого объема работы у последних и их открытость к сотрудничеству. Новый виток взаимоотношений страховых компаний и независимых автотехнических экспертных учреждений обусловлен изменениями в законодательстве в сфере ОСАГО, которое обязывает страховые компании производить выплаты по результатам проведения автотехнической экспертизы. Таким образом, взаимоотношения страховых компаний и экспертных учреждений являются взаимовыгодными, что открывает новые перспективы в деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» а именно создание нового направления – оценки стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта, что повлечет за собой расширение ассортимента услуг компании, создание нового обособленного направления, увеличения количества персонала и увеличения прибыли организации.

Зарубежный опыт показывает перспективность тесного сотрудничества страховых компаний и экспертных учреждений, осуществляющих оценку аварийных повреждений автомобильного транспорта. В модели урегулирования убытков зарубежных страховых компаний четко определена позиция оценки аварийных

повреждений автомобильного транспорта, а именно участие экспертов на этапе согласования принятия решения о ремонте ТС либо о принятии решения об экономической целесообразности проведения ремонтно-восстановительных работ ТС. Полагаясь на зарубежный опыт, сфера деятельности отечественных организаций осуществляющих оценку аварийных повреждений автомобильного транспорта имеет перспективы роста либо в направлении действующей зарубежной системы, либо в направлении новаторских решений в данной сфере.

В рамках выпускной квалификационной работы произведена разработка услуги по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта на базе ООО «ЭЦ «Прогресс».

В ходе работы была обоснована актуальность оказания услуг по оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта, произведен анализ деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс», проведен сравнительный анализ отечественного и зарубежного опыта оказания сервисных услуг по обслуживанию автотранспорта, выполнен технологический расчет предприятия с обоснованием правовой и нормативной базы деятельности, выполнен экономический расчет предприятия, рассчитана экономическая эффективность и определены возможные риски.

Для реализации данного направления ООО «ЭЦ «Прогресс» будут необходимы первоначальные затраты в размере 211 027,00 рублей и привлечение 2-х дополнительных сотрудников имеющих квалификацию эксперта-техника. Точке безубыточности будет соответствовать объем услуг в 180 единиц при годовом объеме в 900 услуг.

Страховые компании ООО «СК ЮЖУРАЛ-АСКО» и САО «ВСК» ежемесячно проводят независимую автотехническую экспертизу в целях оценки стоимости аварийных повреждений автомобильного транспорта в отношении 521 ТС. Следует учитывать, что вышеперечисленные страховые компании являются далеко не

единственными на рынке Челябинской области. Таким образом, дефицита потенциальной работы в данной сфере не просматривается.

Расчет показателей экономической эффективности показал, что показатель рентабельности составит 42 %, годовой объем прибыли при полной загрузке предприятия составит 1 112 636,00 рублей. Срок окупаемости составит 0,2 года. Данные показатели с экономической точки зрения являются привлекательными. При должной реализации проекта достижение данных показателей не будет являться затруднительным, следовательно, реализация проекта на базе ООО «ЭЦ «Прогресс» является экономически целесообразной и коммерчески эффективной.

Таким образом, цель работы достигнута, задачи – решены. Определены показатели и количественные критерии эффективности и результативности процесса разработки услуги по «оценке аварийных повреждений автомобильного транспорта». В работе присутствует новизна, которая характеризуется достаточно подробным анализом действующего законодательства в области автотехнической экспертизы и сопряженной отрасли – страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, что позволило спланировать мероприятия по разработке новой услуги в деятельности ООО «ЭЦ «Прогресс» в соответствии с российским законодательством.

Результаты работы рекомендуется использовать в деятельности ООО «Экспертный Центр «Прогресс» в рамках расширения ассортимента оказываемых услуг, создание нового обособленного направления деятельности организации, увеличения количества персонала и прибыли организации, что в совокупности направлено на повышение конкурентоспособности предприятия.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Анисимов, В.М. Кадровая служба и управление персоналом организации: учебник / В.М. Анисимов. – М.: Экономика, 2011. 31с.
2. Афитов Э.Ф. Планирование на предприятии: учебное пособие. - Минск: Высшая школа, 2010. –190с.
3. Багиев, Г. Л. Маркетинг: учебник для вузов / Багиев, Г. Л., Тарасевич В. М. 3-е изд. – СПб.: Питер, 2010. – 576 с.
4. Базаров, Т.Ю. Управление персоналом: учебное пособие / Т.Ю. Базаров.– М.: «Академия», 2012. 243с.
5. Баринов, В.А. Бизнес-планирование: учебное пособие / В.А. Баринов, – 3-е изд. – М.: ФОРУМ, 2010. – 256 с.
6. Васильев Г. А., Рекламный маркетинг: учебное пособие / Васильев Г. А., Поляков В. А. – М.: Вузовский учебник, 2010. – 276 с.
7. Головань, С.И. Бизнес-планирование / С.И. Головань – М.: Феникс, 2010. – 320 с.
8. Журавлев, П. В. Менеджмент персонала: учебник / П. В. Журавлев.– СПб.: Питер, 2010. – 144 с.
9. Залтман, Дж. Как мыслят потребители. То, о чем не скажет потребитель, то, чего не знает ваш конкурент. / Пер. с англ. Дж. Залтман, – М. : Прайм-Еврознак, 2010. – 384 с.
10. Ильин А.И. Планирование на предприятии: учебник / А.И. Ильин – Минск: Новое знание, 2012. 196с.

11. Имангулов, В. Р. Управление финансовыми потоками субъектов реального сектора экономики на основе трехфакторной модели оценки финансовой устойчивости: учебник / В. Р. Имангулов. – М.: Инфарма-М, 2011. – 78с.
12. Ионова, А.Ф., Финансовый анализ: учебник / Ионова А.Ф., Селезнева Н.Н. – М.: ТК Велби, Издательство Проспект, 2011. – 624с.
13. Кирьянова, З.В. Анализ финансовой отчетности: учебник для бакалавров / З.В. Кирьянова, Е.И. Седова. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2014. – 428 с.
14. Колачева, Н.В., Финансовый результат предприятия как объект оценки и анализа: учебник / Колачева, Н.В., Быкова Н.Н. – М.: ИНФРА- М, 2014. – 38с.
15. Котова, Н.Н., Финансовый анализ: инструмент принятия бизнес - решений: учебное пособие / Н.Н. Котова, С.И. Кухаренко. – Челябинск: Издательство ЮУрГУ, 2010. – 40 с.
16. Котова, Н.Н. Экономический анализ в оценочной деятельности: учебное пособие / Н.Н. Котова. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2010 – 59 с.
17. Лидовская, О. П. Оценка эффективности маркетинга и рекламы. Готовые маркетинговые решения: учебник / О. П. Лидовская, – СПб.: Питер, 2010. – 144 с.
18. Липсиц, И.А. Бизнес-план – основа успеха: практическое пособие / И.А. Липсиц – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2012. – 112 с.
19. Любушин Н.П. Экономический анализ: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 080109 «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» и 080105 «Финансы и кредит» / Н.П. Любушин. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 423 с.
20. Малое предпринимательство в России, 2005. Стат. сб. / Росстат. - М.: 2010 -156 с.

21. Маркетинг: учебник для вузов. 4-е изд. Стандарт третьего поколения / Божук С. Г., Ковалик Л. Н., Маслова Т. Д., Розова Н. К., Тэор Т. Р.. – СПб.: 2012. – 448 с.
22. Маркова, В.Д. Бизнес-планирование / В.Д. Маркова, Н.А. Кравченко.- М.: Проспект, 2011. – 216 с.
23. Маркетинг: учебник / под ред. Багиева Г.Л., М.: Экономика, 2010. – 191с.
24. Мельник М.В. Анализ и контроль в коммерческой организации: учебник / Мельник М.В., Бердников В.В. – М.: ЭКСМО, 2011. – 506 с. - (Полный курс МВА).
25. Морошкин, В. А. Бизнес-планирование: учебное пособие / В.А. Морошкин, В. П. Буров. – М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2012. – 256 с.
26. Организация предпринимательской деятельности: учебное пособие / под ред. А.С. Пелиха – 2-е изд., испр. и доп. - М.: МарТ, 2010. – 432с.
27. Организация предпринимательской деятельности / Под ред. С.И. Градова - М.: Колос-С, 2010. – 145с.
28. Орлова, Е.Р. Бизнес-план: основные проблемы и ошибки, возникающие при его написании / Е.Р. Орлова. – 2-е изд., испр. и доп. – Омега-Л, 2012. – 152 с.
29. Песоцкая, Е.В. Оценка эффективности предпринимательской деятельности: гуманитарные науки / Песоцкая Е.В., Томилов В.В. – М.: № 2. ИНФРА-М., 2012. – 188 с.
30. Пеньшин, Н.В. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе: монография / Н.В. Пеньшин, В.П. Бычков. Академический Проект, 2010. – 192с.
31. Петухова, С.В. Бизнес – планирование: учебник / С.В. Петухова.- М.: Омега – Л, 2009. – 236 с.

32. Пласкова Н.С. Экономический анализ: учебник. – М.: Эксмо, 2010. – 704 с.
33. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» // Вестник Банка России – 2014. – № 93. – 65 с.
34. Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П "О правилах проведения независимой автотехнической экспертизы АМТС" // Вестник Банка России. – 2014. – № 93. – 65 с.
35. Рапай, К. Культурный код. Как мы живем, что покупаем и почему. / Пер. с англ. / К. Рапай, – М.: Альпина Бизнес Букс, 2010. – 168 с.
36. Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г.В. Савицкая; – 4-е изд. Минск: «Новое знание», 2012 – 498 с.
37. Уткин, Э.А. Бизнес-план компании: учебник / Э.А Уткин.- М.: Изд-во «ЭКМОС», 2012. – 102 с.
38. Федеральный закон № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. – 2002. – № 80. – 73 с.
39. Федеральный закон № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» // Российская газета. – 2001. – № 106. – 18 с.
40. Финансовый анализ: Учебное пособие. Маркарьян Э.А., Герасименко Г.П., Маркарьян С.Э.– 4-е изд. – М.:ИД ФБК- Пресс, 2010. – 224с.

41. Финансы для нефинансовых менеджеров: как понимать цифры финансовых отчетов: Пер. с англ. / Берман, Карен, Найтт, Джо, Кейз, Джон. – М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2010. – 256 с.

42. Черняк, В.З. Бизнес планирование: учебник для вузов.- М. ЮНИТИ- ДА-НА, 2010. – 470 с.

43. Шадрина, Г.В. Бухгалтерский учет и анализ: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Г.В. Шадрина, Л.И. Егорова. – М.: Юрайт, 2015. – 429 с.

44. Шадрина, Г.В. Экономический анализ. Теория и практика: учебник для бакалавров / Г.В. Шадрина. – М.: Юрайт, 2014. – 515 с.

45. Шекшня С. В. Управление персоналом современной организации: учебник для вузов /С. В. Шекшня. – М.:Интел-Синтез, 2012. – 214с.