

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Южно – Уральский государственный университет  
(Национальный исследовательский университет)»  
Институт открытого и дистанционного образования  
Кафедра «Управление и право»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_  
/Н.Г. Деменкова/

\_\_\_\_\_  
28 мая 2018 г.

---

Оценка финансово-экономических последствий осуществления инвестиций  
в укрепление материально-технической базы ООО «Про-Безопасность»

---

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
ЮУрГУ – 38.03.04.2018.199.ВКР

Консультанты, (должность)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Руководитель работы  
к.п.н., доцент

\_\_\_\_\_  
/Н.В.Борщенок/

\_\_\_\_\_  
23 мая 2018 г.

Консультанты, (должность)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Автор работы  
обучающийся группы ДО-555

\_\_\_\_\_  
/Е.А.Бурико/

\_\_\_\_\_  
22 мая 2018 г.

Консультанты, (должность)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Нормоконтролер

\_\_\_\_\_  
/Н.В.Назарова/

\_\_\_\_\_  
23 мая 2018 г.

Челябинск 2018

## АННОТАЦИЯ

Бурико Е.А. Оценка финансово-экономических последствий осуществления инвестиций в укрепление материально-технической базы ООО «Про-Безопасность» – Челябинск: ЮУрГУ, ДО-555, 77 с., 14 ил., 25 таб., библиогр. список – 53 наим., приложений нет, 12 л. слайдов

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью оценить финансово-хозяйственную деятельность ООО «Про-Безопасность» и целесообразность приобретения универсального тренажера грузового автомобиля «Камаз». Для достижения указанной выше цели требуется решить следующие задачи:

- изучение общей характеристики предприятия;
- анализ основных показателей производственно-экономической деятельности предприятия;
- анализ финансового состояния предприятия, а именно анализ ликвидности, платежеспособности, финансовой устойчивости, деловой активности и рентабельности предприятия;
- оценка эффективности финансовых вложений в реализацию проекта.

Для усиления положительных тенденций и устранения выявленных в ходе анализа проблем в выпускной квалификационной работе будет разработан проект по установке тренажера грузового автомобиля «Камаз» для обучения безопасному вождению, который будет применен в работе ООО «Про-Безопасность». Данный тренажер оборудования и может увеличить спрос среди нефтяных компаний, осуществляющих допуск водителей на линию. Прогнозируемый спрос рассчитан на 300 единиц. Экономический эффект от внедрения инвестиционного проекта составляет 2707495,7 рублей.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	4
1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ» И ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ .....	6
1.1 История создания и развития организации.....	6
1.2 Цель и виды деятельности .....	8
1.3 Организационно-правовой статус .....	13
1.4 Структура предприятия и система управления .....	15
1.5 Отраслевые особенности функционирования организации .....	18
1.6 SWOT-анализ ООО «Про-Безопасность».....	22
2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ».....	27
2.1 Анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия .....	27
2.2 Анализ финансового состояния предприятия .....	34
2.3 Анализ затрат на оказание услуг и выполнение работ.....	38
3 ХАРАКТЕРИСТИКА КОММЕРЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИОБРЕТЕНИЯ ТРЕНАЖЕРА ПО ОБУЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ».....	43
3.1 Сущность тренажера по обучению безопасному вождению .....	43
3.2 Сущность универсального тренажера грузового автомобиля .....	48
3.3 Оценка коммерческой эффективности применения универсального тренажера грузового автомобиля.....	53
3.4 Методические основы оценки эффективности инвестиционных проектов ....	55
3.5 Оценка коммерческой эффективности проекта .....	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	68
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	70

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортная отрасль является одной из самых значимых. Востребованным продуктом стало «Безопасное вождение». Управление предполагает анализ хода и результатов финансово-хозяйственной деятельности, которая отражается на финансовом состоянии организации. Это решение позволяет компаниям повышать безопасность водителей.

Актуальность данной проблемы для современных предприятий и определила выбор темы инновационного проекта, постановку цели и задач.

Объектом исследования является предприятие ООО «Про-Безопасность».

Предметом исследования является оценка стратегического варианта вложения средств.

Цель выпускной квалификационной работы: проанализировать оценку стратегического варианта вложения средств ООО «Про-Безопасность».

Исходя из цели, необходимо решить следующие задачи:

- изучение деятельности предприятия ООО «Про-Безопасность», его структуры, организационно-правового статуса;
- рассмотреть состояние отрасли и тенденции ее развития;
- изучить финансово-хозяйственную деятельность и особенности функционирования ООО «Про-Безопасность»;
- проанализировать финансовое состояние предприятия, источники ресурсов, пути вложения капитала, оценить эффективность деятельности предприятия.
- оценить стратегический вариант вложения средств ООО «Про-Безопасность».

При написании выпускной квалификационной работы были использованы методы и инструментарий экономического анализа, метод анализа научно-методической литературы.

Теоретической базой данной работы послужили труды отечественных и зарубежных ученых, статьи и научные публикации в периодических изданиях, нормативно-правовые акты, данные бухгалтерской отчетности предприятия ООО

«Про-Безопасность», материалы статистической и финансовой отчетности и документация.

Эмпирическую базу исследования составляет разработка инновационного проекта по запуску тренажера для эффективного безопасного вождения.

Научная новизна исследования заключается в разработке инновационного проекта, чтобы повысить качество обучения водителей, получить экономический эффект от внедрения инновации на предприятии ООО «Про-Безопасность».

Расчетно-аналитическая часть посвящена экономической характеристике предприятия ООО «Про-Безопасность», позволяющей дать оценку финансовому состоянию, рентабельности и затратности функционирования.

Третья часть представляет собой методические основы оценки эффективности инвестиционных проектов. В данной главе рассматривается методика расчета основных показателей эффективности инвестиционного проекта.

Материалы второй и третьей части работы являются базисом для выполнения следующих глав, в которых даны технико-экономические обоснования предлагаемых к реализации инвестиционных проектов.

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ» И ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

## 1.1 История создания и развития организации

Автономная некоммерческая организация «Региональный автомобильный учебный центр» «Про-Безопасность» занимает особое место в автомобильной сфере. Предприятие успешно осуществляет свою деятельность с 2014 года, связанную с повышением транспортной безопасности посредством проведения тренингов по безопасному вождению автомобилем для всех водителей: начинающих и опытных для всех категорий автомобилей.

Компания «Про-Безопасность» успешно осуществляет свою деятельность с 2014 года, постоянно совершенствуя новый для России подход к управлению безопасностью водителей – водительский тренинг по безопасному управлению автомобилем.

Тренинги для водителей как способ экспресс-обучения своих сотрудников.

Несмотря на то, что создается много школ экстремального вождения, в которых учат преодолевать сложившуюся ту или иную опасную дорожную ситуацию, то есть выходить из неё. Постепенно руководители школ экстремального вождения стали замечать, что среди их талантливых и профессиональных выпускников есть почему-то много аварийщиков, а транспортные компании, проводя тренинги по экстремальному вождению стали терпеть невероятные убытки от внезапного непрогнозируемого всплеска аварийности в своих компаниях.

На запрет проведения обучения людей экстремальному вождению в Европе действительно были основания. Все исследования, проведенные многими Европейскими институтами по безопасности движения, стойко говорили о том, что у человека, прошедшего курсы экстремального вождения завышается самооценка и он начинает совершать аварии сам. Как минимум при вождении автомобиля после прохождения курсов экстремального вождения водитель не исправляет ошибки

окружающих и к тому же начинает сильно рисковать собой и автомобилем, так как ему кажется, что он может на дороге всё. Наблюдая за развитием ситуации в России и будучи профессионалами в автомобильной сфере, с самого начала были намерены совершенствовать тренинги для водителей и в 2014 году создали целую гамму тренингов по безопасному вождению автомобилем для всех водителей: начинающих и опытных для всех категорий автомобилей.

Самая главная цель проводимых занятий – недопущение опасной ситуации, а не преодоление её при вождении автомобиля. И это является идеологией каждого тренинга, создаваемого региональным автомобильным учебным центром.

ООО «Про-Безопасность» зарегистрировано от 15 августа 2014 года. Общество осуществляет деятельность с целью расширения рынка товаров и услуг, а также извлечение прибыли.

Наблюдая за развитием ситуации в России и будучи профессионалами в автомобильной сфере, специалисты ООО «Про-Безопасность» работают для достижения самой важной цели – снижения аварийности на автотранспорте. Повышают ценность человеческой жизни и безопасность движения, сберегая силы, время и энергию людей. Постоянно развивающаяся, не останавливающаяся на достигнутом компания: совершенствует эффективность продуктов, путем постоянной исследовательской деятельности в области транспортной безопасности и последующим внедрением инноваций в методики.

Повышение транспортной безопасности осуществляется по программам таким, как «Защитное вождение», «Курс оказания первой помощи», «Восстановление навыков», «Аудит ДТП».

Прямой эффект от проведения тренингов – снижение затрат компании (увеличение доходов).

1. Экономия средств:

- Снижение издержек на ремонт корпоративного транспорта.
- Снижение потерь рабочего времени (в судах, поликлиниках, больницах, в ГИБДД)

- Надежность в сроках доставки грузов при любых погодных условиях.
- Отсутствуют расходы на увеличение страховых выплат и дополнительное страхование (увеличение коэффициентов ОСАГО и применение специальных тарифов Автокаско).
- Оплата больничных листов и реабилитационного периода пострадавшего сотрудника.

2. Улучшение Корпоративной культуры через принятие правил сотрудниками, создание и поддержание благоприятного имиджа компании на рынке.

Улучшение репутации компании среди внешних потребителей, создание или получение конкурентных преимуществ в области перевозки, транспортировки и доставки.

Поднятие лояльности сотрудников внутри компании, улучшение корпоративной культуры (сплочение, благодарность, привязанность)

3. Выделение персонального ответственного менеджера по обеспечению качества проведения занятий с которым будет общаться в весь период проведения до подготовки сотрудников.

В математике есть важное правило: «Одна функция – одна переменная». В бизнесе должно быть также «Один процесс – один ответственный». Это важно для обеспечения качества проведения процесса, поэтому выделяем одного специалиста нашей компании для решения всех организационных вопросов обучения. Он будет командирован к месту проведения занятий и будет обеспечивать все необходимое, а также будет решать все возникающие вопросы.

## 1.2 Цель и виды деятельности

ООО «Про-Безопасность» – один из крупнейших центров, по проведению бизнес-тренингов, семинаров для водителей



Цель обучения состоит в том, чтобы дать слушателям необходимый уровень знаний, умений и навыков, повысить квалификацию должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 287 от 28.09.2015 г.

Содержание программы специалистов, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения на предприятии автомобильного транспорта представлено общими положениями, учебным планом, рабочими программами учебных предметов, планируемыми результатами освоения программы, условиями реализации, системой оценки результатов освоения программы.

Программы учебных предметов раскрывают рекомендуемую последовательность изучения дисциплин и тем, также распределение учебных часов по предметам и темам.

С целью овладения указанным видом профессиональной деятельности, соответствующими профессиональными и квалификационными требованиями обучающихся в ходе освоения программы должен:

Знать:

- нормативные акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и перевозки пассажиров и грузов;
- основы трудового законодательства;
- правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, безопасности дорожного движения и противопожарной защиты;
- назначение и основные технико-эксплуатационные характеристики подвижного состава автомобильного транспорта, погрузочно-разгрузочных механизмов и средств для контейнерных и пакетных перевозок;
- правила технической эксплуатации транспортных средств;
- методы планирования, учета и анализа автомобильных перевозок;

- организацию процесса перевозок и труда водительского состава и других работников, занятых эксплуатацией автотранспорта;

- порядок разработки и утверждения планов производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Уметь:

- разрабатывать и проводить мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и контролировать их выполнение;

- анализировать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения, совершенных водителями юридического лица или индивидуального предпринимателя, в установленном порядке готовить отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и принятых мерах по их предупреждению;

- осуществлять сверку данных о дорожно-транспортных происшествиях, в которых участвовал подвижной состав предприятия, с данными Государственной инспекции по безопасности дорожного движения МВД России;

- разрабатывать или участвовать в разработке проектов локальных нормативных актов юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;

- организовывать и проводить агитационно-массовую работу по безопасности дорожного движения в коллективе;

- контролировать прохождение водителями обязательных медицинских осмотров;

- устанавливать причины и обстоятельства возникновения дорожно-транспортных происшествий, выявлять нарушения установленных требований по обеспечению безопасности дорожного движения;

- организовывать стажировку водителей и работу водителей-наставников;

- контролировать соблюдение водителями режима труда и отдыха водителей;

- информировать водительский состав, инженерно-технических работников, органы управления юридического лица, индивидуального предпринимателя о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах дорожно-транспортных происшествий;

- контролировать допуск водителей к управлению только теми категориями транспортных средств, право управления которыми предоставлено им в соответствии с водительскими удостоверениями;

- организовывать проведение инструктажа водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств в различных дорожных и климатических условиях;

- организовывать работу кабинета (класса) безопасности дорожного движения по плану, утвержденному юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

Транспортная деятельность составляет одну из важнейших сфер экономики. Как отрасль народного хозяйства, транспорт является связующим звеном между всеми другими его отраслями, по сути обеспечивающим продолжение процесса производства и его материально-техническое обеспечение, а также удовлетворение потребностей населения в пассажирских и грузовых перевозках. Отсюда велико значение правового урегулирования отношений в сфере осуществления перевозок различными видами транспорта.

Переход государства к рыночной экономике и условия реформирования социально-экономических отношений в обществе поставили перед законодателем новые более сложные задачи в области коренного улучшения деятельности и повышения качества предоставляемых транспортных услуг населению, грузоотправителям и грузополучателям, совершенствования взаимоотношений между участниками перевозочного процесса. В настоящее время в России проходит глубокая правовая реформа транспортного законодательства, в значительной степени сформирована нормативно-правовая база, обеспечивающая осуществление перевозок в новых условиях хозяйствования.

Дисциплина «Основы правовых норм» разработана с учетом нормативно-правовых документов по обеспечению безопасности дорожного движения к деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Цель – уяснение значения, места и роли правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Задачами являются:

- углубление и закрепление знаний правовых основ деятельности транспортного комплекса страны в целом, а также правового обеспечения деятельности каждого, отдельно взятого, вида транспорта;

- формирование практических навыков по применению правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения.

После изучения слушатель должен знать:

- основы транспортного и трудового законодательства;
- правовые нормы автотранспортной деятельности в условиях рыночной экономики;

- основные положения законов Российской Федерации применительно к автотранспортной деятельности;

- основные положения об ответственности за нарушения транспортного законодательства;

- систему сертификации и лицензирования деятельности на автомобильном транспорте.

Слушатель должен обладать следующими компетенциями:

- умеет разрабатывать или участвовать в разработке проектов локальных нормативных актов юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

В перспективе продолжится развитие данной отрасли по безопасному вождению подрядчиков в сотрудничестве с нефтедобывающими компаниями.

### 1.3 Организационно-правовой статус

Рыночная экономика предполагает значительное разнообразие организационно-правовых форм предприятий. Это объясняется тем, что одна часть национального хозяйства страны принадлежит и управляется частными гражданами либо индивидуально, либо коллективно, другая часть управляется учрежденными правительством или местными органами власти организациями. Кроме того, бизнес в любом государстве осуществляется в различных масштабах.

«Про-Безопасность» является автономной некоммерческой организацией.

Правовое положение ООО «Региональный автомобильный учебный центр» «Про-Безопасность», права и обязанности определяются Гражданским кодексом РФ, Федеральным законом от 08.02.1998г. №14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью», Уставом ООО «Про-Безопасность» и иными нормативными актами РФ.

Обществом с ограниченной ответственностью признается созданное одним или несколькими лицами хозяйственное общество, уставный капитал которого разделен на доли; участники общества не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости принадлежащих им долей в уставном капитале общества [10].

Общество может иметь гражданские права и нести гражданские обязанности, необходимые для осуществления любых видов деятельности, не запрещенных федеральными законами, если это не противоречит предмету и целям деятельности, определенно ограниченным уставом общества.

Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется федеральным законом, общество может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии). Если условиями предоставления специального разрешения (лицензии) на осуществление определенного вида деятельности предусмотрено требование осуществлять такую деятельность как исключительную, общество в течение срока действия специального разрешения

(лицензии) вправе осуществлять только виды деятельности, предусмотренные специальным разрешением (лицензией), и сопутствующие виды деятельности.

Участниками общества могут быть граждане и юридические лица. Федеральным законом может быть запрещено или ограничено участие отдельных категорий граждан в обществах.

Государственные органы и органы местного самоуправления не вправе выступать участниками обществ, если иное не установлено федеральным законом.

Общество может быть учреждено одним лицом, которое становится его единственным участником. Общество может впоследствии стать обществом с одним участником.

Общество не может иметь в качестве единственного участника другое хозяйственное общество, состоящее из одного лица. Положения настоящего Федерального закона распространяются на общества с одним участником постольку, поскольку настоящим Федеральным законом не предусмотрено иное и поскольку это не противоречит существу соответствующих отношений.

Число участников общества не должно быть более пятидесяти.

Устав общества содержит следующие сведения:

- полное и сокращенное фирменное наименование общества;
- место нахождения общества;
- тип общества (открытое);
- количество, номинальную стоимость, категории (обыкновенные, привилегированные) акций и типы привилегированных акций, размещаемых обществом;
- размер уставного капитала общества;
- структуру и компетенцию органов управления общества и порядок принятия ими решений;
- сведения о филиалах и представительствах общества.

Общество вправе осуществлять любые виды деятельности, не запрещенные законом. Предметом деятельности Общества являются:

- Предоставление различных видов услуг (ОКВЭД 74.84);
- Образовательная деятельность, осуществляемая путем проведения разовых занятий различных видов (в том числе лекций, стажировок, семинаров) и не сопровождающаяся итоговой аттестацией и выдачей документов об образовании (ОКВЭД 80.42), в том числе,
  - обучение водителей автотранспортных средств (ОКВЭД 80.41);
  - Розничная торговля книгами, журналами, газетами, писчебумажными и канцелярскими товарами (ОКВЭД 52.47).

Общество вправе размещать облигации и иные эмиссионные ценные бумаги в порядке, установленном законодательством о ценных бумагах на сумму, не превышающую размера его уставного капитала (не более 10000 рублей) [52].

Уставный капитал ООО «Про-Безопасность» составляет 10000 рублей [51].

Высшим органом управления ООО «Про-Безопасность» является единоличный исполнительный орган – Генеральный директор.

Генеральный директор осуществляет руководство текущей деятельностью общества. Срок полномочий Генерального директора составляет пять лет. Генеральный директор может переизбираться неограниченное число раз.

Таким образом, организационно-правовой статус ООО «Про-Безопасность» определен как юридическое лицо и имеет в собственности резервный фонд и уставный капитал. Генеральный директор может совершать допустимые законом сделки, нести обязанности.

#### 1.4 Структура предприятия и система управления

Под структурой предприятия понимается состав и соотношение его внутренних звеньев: цехов, участков, лабораторий, составляющих единый хозяйствующий объект.

Структура организации – взаимосвязь между уровнями управления и функциональными областями, обеспечивающая оптимальное при данных условиях

достижение целей организации, то есть «организационная структура управления» – одно из ключевых понятий менеджмента, тесно связанное с целями, функциями, процессом управления, работой менеджеров и распределением между ними полномочий [53].

Для эффективного управления предприятием ООО «Про-Безопасность» нужна адекватная условиям его работы структура управления. Организационная структура управления деятельностью предприятия определяется, прежде всего, теми целями и задачами, которые она призвана решать. Необходимыми условиями эффективности организации считается: наличие оптимального числа соответствующим образом подготовленных сотрудников; четкость и рациональность распределения между ними функций в соответствии со стоящими задачами; гибкость; внутреннее равновесие и равновесие с окружающей средой; оптимизация технологий; бесперебойность деятельности. Организационная структура ООО «Про-Безопасность» представлена в приложении 1.

ООО «Про-Безопасность» имеет линейно-функциональную структуру управления. Эта структура широко используется в компаниях среднего размера. При такой структуре имеет место процесс деления организации на отдельные элементы, каждый из которых имеет свою четко определенную, конкретную задачу и обязанности.

Аппарат управления состоит из генерального директора, его заместителей, финансового директора и подчиненных непосредственно им функциональных отделов и служб.

Генеральный директор – это директор, возглавляющий управление предприятием. Он руководит всей деятельностью предприятия. Генеральный директор руководит коллективом через своих заместителей, а также через соответствующие функциональные отделы и службы.

В ООО «Про-Безопасность» ведется обучение тренеров по Защитному вождению с 2015 года и за это время подготовили более 400 тренеров для компаний «Бэйкер Хьюз», «Халлибуртон», «Везерфорд», «ТНК-ВР», «ВJ» и



других крупных компаний. При подготовке специалистов по обучению важно учитывать не только профессиональные, но и личностные качества будущих инструкторов, тренеров, преподавателей и т.п. Зачастую именно личностные качества определяют большую часть успеха.

Инструктору по безопасности необходимо:

1. Обучать сотрудников;
2. Проводить плановые и внеплановые (в случае ДТП у контрагента, партнера или на собственном предприятии) занятия с сотрудниками;
3. Анализировать ДТП, находить ключевые причины и выводить уроки на будущее;
4. Находить опасные места в производственном цикле и предлагать руководству их нейтрализацию или меры по снижению потенциала опасностей и рисков.

То, чем необходимо обладать для успешного обучения сотрудников компании:

1. Безупречным знанием предмета обучения;
2. Не бояться общаться с людьми.

В компании есть несколько вариантов курсов подготовки инструкторов и тренеров по Защитному вождению. Они рассчитаны на разные возможности предприятия и разные цели которые стоят перед будущим тренером.

Цель курса: Подготовить лидера в области транспортной безопасности в компании, специалиста, который может проводить расследование происшествий, находить ключевые причины аварий и делать так, чтобы аварии не повторялись вновья.

1. Пятидневный курс подготовки тренера по Защитному вождению имеет цель подготовить специалиста, умеющего проводить занятия по Защитному вождению и инструктажи с водителями. Длительность такого курса составляет 40 часов.

2. Десятидневный курс позволяет подготовить не только тренера по Защитному вождению, а еще и лидера в области транспортной безопасности в компании. Целью этого курса является получение знаний и навыков расследования причин ДТП, методов и способов влияния на сложившуюся ситуацию с целью ее перелома. На выходе этого учебного курса специалист получается более широкого профиля. Любая подготовка тренеров по Защитному вождению может проводиться нами как на базе любого филиала нашего учебного центра так и на территории клиента.

### 1.5 Отраслевые особенности функционирования организации

В ООО «Про-Безопасность» ведется 6 линий обучения:

- 1) Тренинги по безопасному вождению.
- 2) Подготовка тренеров по защитному вождению.
- 3) Обучение водителей.
- 4) Первая помощь.
- 5) Совершенствование и восстановление водительских навыков.
- 6) Аудит ДТП.

Защитное вождение – это стиль вождения, при котором водитель независимо от действий других участников дорожного движения, а также при любых обстоятельствах не допускает ДТП.

В ходе совершенствования мастерства вождения автомобиля мы ведем каждого нашего учащегося к умениям и навыкам мышления, используя которые, человек попасть в аварию не может в принципе. Идеал безопасного водителя, сформированный педагогами и тренерами нашей школы – это водитель, применяющий принципы и методы Защитного вождения, при котором независимо от действий других участников дорожного движения, а также при любых обстоятельствах не допускает ДТП.

Не попадает – это тот, которому везет, пока он не попадает. Не допускает – это тот, кто постоянно что-то делает, чтобы не допустить аварию. Действие – в этом принципиальная разница для нас. Поэтому на занятиях не стремятся давать много теоретических знаний, хотя знаний дают во время обучения в общем-то не мало. Тренера сосредотачивают внимание участников занятий на действиях и на бездействии. Это принципиальное отличие от множества учебных курсов и школ, под названием «Защитное вождение», но по сути несущих в себе большой «загруз» участников по Правилам дорожного движения и обязанностям водителей.

Если водитель во время движения применяет стиль защитного вождения, все будет зависеть только от него самого. В противном случае – только от того, везет ли ему по жизни.

Наши потенциальные клиенты, когда первый раз звонят к нам в школу, часто вспоминают о контраварийном и даже экстремальном вождении. Давайте поговорим и об этом. Между безопасным вождением и контраварийным (экстремальным) лежит огромная пропасть.

Разница между обучением по Защитному и Контраварийному (Экстремальному) вождению.

Подготовка по Контраварийному вождению предполагает обучение выходу из опасных и критических ситуаций при управлении автомобилем, то есть тогда, когда с Вами уже произошло что-то нехорошее, и Вы пытаетесь это исправить. Есть четкие понятные алгоритмы, как исправить ситуацию, однако вариантов ситуаций может быть более миллиона, и точно оценить и правильно среагировать времени у водителя, как правило, не хватает.

Контраварийная подготовка – это средство от болезни, но Вы уже больны, Вам уже нехорошо. Защитное вождение в некотором смысле – это профилактика от болезней водителей, так как оно учит водителя предотвращать первые признаки опасности, действуя незамедлительно и точно, а также без применения экстремальных приемов. Обучение по Защитному вождению учит оценивать опасность и прогнозировать дальнейшее развитие ситуации, а также правильно

действовать. Это гарантирует безаварийное вождение в любых условиях и при любых дорожных ситуациях.

Занятия на уроках защитного вождения основаны на создании понимания у водителя критериев опасности и предотвращении перерастания опасной ситуации в критическую. На занятиях обучают не преодолению дорожно-транспортных опасностей, а недопущению опасных ситуаций в принципе. Вот как могут действовать люди после обучения экстремальному вождению. Чем больше мы что-то делаем, тем более автоматичны мы становимся. Иногда в крайней степени это действие человека, как робота, совершенно не думая о том, что происходит. И естественно не осознавая этого.

В период с 2014 по 2017 гг. стоимость обучения представлена на рисунке 1.1.

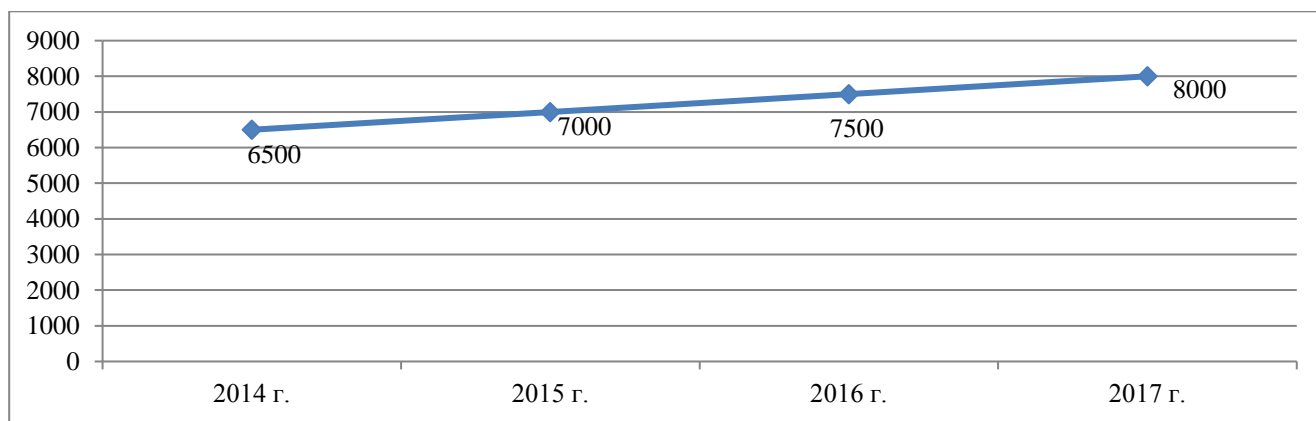


Рисунок 1.1 – Динамика стоимости обучения с 2014-2017 гг. в ХМАО-Югре

Неправильный выбор скорости движения является (по статистике аварийности в РФ) одним из наиболее частых причин аварий. 93% аварий с ним так или иначе связаны. Таким образом, наблюдается ежегодное повышение стоимости обучения на 500 рублей. И к концу 2017 года стоимость обучения от первоначальной увеличилось на 18,75%.

Зафиксирована положительная динамика востребованности обучения по безопасному вождению. Перспективным определяется в основном спрос среди фирм «Бэйкер Хьюз», «Халлибуртон», «Везерфорд», «Роснефть», «Газпром» и т.д.

Динамика обучения водителей с 2014-2017 гг. в ХМАО-Югре представлена на рисунке 1.2.

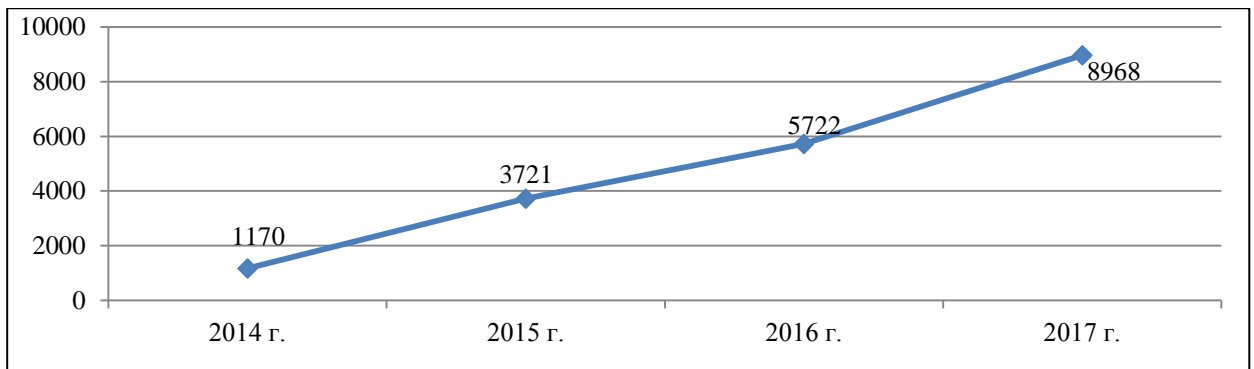


Рисунок 1.2 – Динамика обучения водителей с 2014-2017 гг. в ХМАО-Югре

Как можно отметить из рисунка 1.2 в Ханты-Мансийском АО растет востребованность обучения безопасному вождению. Заметно повышается нагрузка, объем обучения, которые вносят значительный вклад в общую деятельность ООО «Про-Безопасность» по ХМАО.

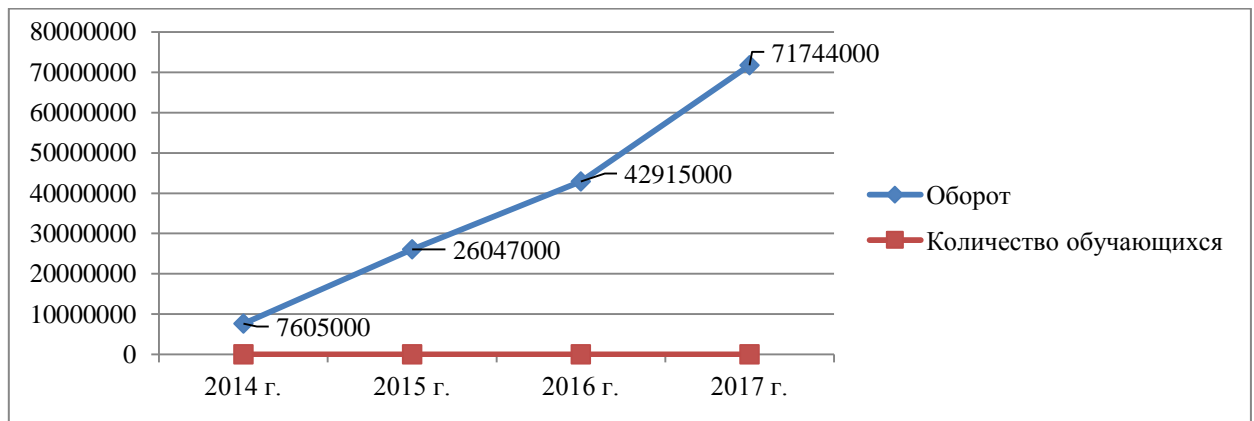


Рисунок 1.3 – Оборот денежных средств с 2014-2017 гг. ООО «Про-Безопасность»

Востребованность в прохождении курсов безопасного вождения позволяют наглядно убедиться в рисках, связанных с превышением скорости, несоблюдением дистанции, резких маневрах.

Рассмотрим сведения об основных конкурентах ООО «Про-Безопасность» (таблица 1.1)

Таблица 1.1 - Сведения об основных конкурентах ООО «Про-Безопасность»

В млн. руб.

Наименование конкурента	Спрос обучения, тыс. руб.			Доля конкурентов на рынке, %		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ЧОУ «Автошкола»	25,31	41,7	69,457	23,9	24,2	24,3
Контраварийное вождение	21,18	34,64	57,738	20	20,1	20,2
ГК «Безопасность»	8,78	14,305	24,296	8,3	8,4	8,5
ООО «НЗВА»	10,48	17,063	23,438	9,9	8,2	8,2
ООО «За рулем»	7,9	12,926	21,437	7,5	8,1	7,5
Прочие	6,14	9,9	17,722	5,8	6,1	6,2
Всего	105,837	130,64	214,088	100	100	100
В т.ч. ООО «Про-Безопасность» в общем объеме	26,047	42,915	71,744	24,6	24,9	25,1

Из таблицы 1.1 следует, что в течение анализируемого периода часть конкурентов ООО «Про-Безопасность» демонстрирует увеличение спроса на безопасное вождение. Но для предприятия характерно повышение конкурентоспособности в целом.

В прогнозе до 2024 года, предусмотрены два варианта: вероятный и инновационный, которые различаются объемами внедрения инновационных технологий.

Реализация этого потенциала должна осуществляться за счет внедрения инноваций, вводом нового оборудования – тренажера для безопасности вождения водителей. Суммарный потенциал спроса оценивается в объеме более 150 млн. рублей.

Таким образом, в настоящее время, объемы спроса на обучение безопасному вождению занимает лидирующее место среди нефтегазодобывающих компаниях.

### 1.6 SWOT-анализ ООО «Про-Безопасность»

Основным инструментом регулярного стратегического управления или матрицей качественного стратегического анализа является SWOT. SWOT – это

аббревиатура начальных букв английских слов:

- Strengths – силы;
- Weaknesses – слабости;
- Opportunities – возможности;
- Threats – угрозы.

Таким образом, SWOT-анализ – это определение сильных и слабых сторон предприятия, а также возможностей и угроз, исходящих из его ближайшего окружения (внешней среды) [15].

– Strength – сильная сторона: внутренняя характеристика общества, которая выгодно отличает данное предприятие от конкурентов.

– Weakness – слабая сторона: внутренняя характеристика общества, которая по отношению к конкуренту выглядит слабой (неразвитой), и которую предприятие в силах улучшить.

– Opportunity – возможность: характеристика внешней среды общества (т.е. рынка), которая предоставляет всем участникам данного рынка возможность для расширения своего бизнеса.

– Threat – угроза: характеристика внешней среды общества (т.е. рынка), которая снижает привлекательность рынка для всех участников.

На основании последовательного рассмотрения этих факторов принимаются решения по корректировке целей и стратегий предприятия (корпоративных, продуктовых, ресурсных, функциональных, управленческих), которые, в свою очередь, определяют ключевые моменты организации деятельности. Процедура проведения SWOT-анализа в общем виде сводится к заполнению матрицы, в которой отражаются и затем сопоставляются сильные и слабые стороны предприятия, а также возможности и угрозы рынка. Это сопоставление позволяет чётко определить, какие шаги могут быть предприняты для развития общества и на какие проблемы необходимо обратить особое внимание.

Цель SWOT-анализа – сформулировать основные направления развития предприятия через систематизацию имеющейся информации о сильных и слабых сторонах фирмы, а также о потенциальных возможностях и угрозах.

Сильные стороны предприятия – то, в чём оно преуспело или какая-то особенность, предоставляющая дополнительные возможности. Сила может заключаться в имеющемся опыте, доступе к уникальным ресурсам, наличии передовой технологии и современного оборудования, высокой квалификации персонала, высоком качестве выпускаемой продукции, известности торговой марки и других значимых аспектах.

Слабые стороны предприятия – это отсутствие чего-то важного для функционирования предприятия или то, что пока не удаётся по сравнению с другими компаниями и ставит фирму в неблагоприятное положение. В качестве примера слабых сторон можно привести слишком узкий ассортимент выпускаемых товаров, плохую репутацию общества на рынке, недостаток финансирования, низкий уровень сервиса, устаревшее оборудование, неквалифицированный персонал [13].

Применяя метод SWOT, удаётся установить линии связи между угрозами и возможностями. Методология SWOT предполагает выявление сильных и слабых сторон, а также угроз и возможностей и установление связей между ними, которые могут быть использованы для формулирования стратегии.

Слева выделяется два блока (сильные стороны, слабые стороны), в которые соответственно выписываются все выявленные стороны организации. В верхней части матрицы также выделяется два блока (возможности и угрозы), в которые выписываются все выявленные возможности и угрозы. На пересечении блоков образуется четыре поля: СИВ (сила и возможности); СИУ (сила и угрозы); СЛВ (слабость и возможности); СЛУ (слабость и угрозы). На каждом из полей следует рассмотреть все возможные парные комбинации и выделить те, которые должны быть учтены при разработке стратегии поведения организации.



В отношении тех пар, которые были выбраны с поля СИВ, следует разрабатывать стратегию по использованию сильных сторон организации для того, чтобы получить отдачу от возможностей, которые появились во внешней среде. Для тех пар, которые оказались на поле СЛВ, стратегия должна быть построена таким образом, чтобы за счет появившихся возможностей попытаться преодолеть имеющиеся в организации слабости. Если пара находится на поле СИУ, то стратегия должна предполагать использование силы организации для устранения угрозы. Наконец, для пар, находящихся на поле СЛУ, организация должна вырабатывать такую стратегию, которая позволила бы ей как избавиться от слабости, так и попытаться предотвратить нависшую над ней угрозу.

Таблица 1.2 – Матрица SWOT-анализ ООО «Про-Безопасность»

	Возможности	Угрозы
	1) Рост спроса на рынке; 2) Использование новых технологий при обучении безопасному вождению.	1) Ужесточение конкуренции между действующими на рынке организациями, ведущее к снижению прибыли 2) Высокая степень овладения программами. 3) Нестабильность ценообразования в связи с политическими проблемами.
<b>Сильные стороны</b>	<b>Поле СИВ</b>	<b>Поле СИУ</b>
1) Устойчивое финансовое состояние организации; 2) Хорошая репутация компании у потребителей; 3) Высококвалифицированные тренера; 4) Большой опыт руководителей на данном предприятии.	1 – 1; 4 – 2.	1 – 1; 2 – 3.
<b>Слабые стороны</b>	<b>Поле СЛВ</b>	<b>Поле СЛУ</b>
1) Рост затрат	1 – 2.	1 – 1; 1 – 3.

На основе выделенных парных зависимостей разрабатываем возможные стратегии развития организации (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Возможные стратегии развития ООО «Про-Безопасность»

Поле	Вырабатываемые стратегии
СИБ	Стратегия нововведений: закуп нового тренажера для обучения безопасному вождению.
СИУ	Поддерживающая стратегия: сохранение высокого качества обучения. Общая стратегия: заинтересовать в прохождении обучения на тренажере.
СЛВ	Стратегия нововведений: активное внедрение инновационного тренажера
СЛУ	Стратегия нововведений: активное внедрение в процесс обучения тренажера

Перспективной для развития ООО «Про-Безопасность» является стратегия нововведений: активное внедрение инновационного тренажера в процессе обучения безопасному вождению.

Таким образом, в данной главе мы рассмотрели характеристику предприятия ООО «Про-Безопасность». Можно сделать следующие выводы:

- Общество с ограниченной ответственностью «Региональный автомобильный учебный центр» ООО «Про-Безопасность» занимает особое место среди компаний, обучающих безопасному вождению. Предприятие имеет уникальный многолетний опыт работы.

- Общество владеет лицензиями на право выдачи сертификатов, свидетельствующих о прохождении обучения.

- Предприятие занимает лидирующее положение.

- Перспективной для развития предприятия является стратегия нововведений: активное внедрение инновационного (современного) тренажера по обучению безопасному вождению.

- В следующей главе работы проведем анализ финансовой деятельности ООО «Про-Безопасность» с учетом сделанных выводов, т.к. наиболее рациональным способом является закуп тренажера.

## 2 АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ»

### 2.1 Анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия

Анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия ООО «Про-Безопасность» следует начинать с общей характеристики состава и структуры актива и пассива баланса.

Анализ актива баланса дает возможность установить основные показатели, характеризующие производственно-хозяйственную деятельность предприятия:

1. стоимость имущества предприятия, общий итог баланса;
2. внеоборотные активы, итог раздела I баланса;
3. стоимость оборотных средств, итог раздела II баланса. Сначала дается оценка изменения общей стоимости имущества. В качестве критерия в данном случае целесообразно использовать сравнительную динамику показателей изменения активов и полученных в анализируемом периоде количественных (объем реализации) и качественных (прибыль) результатов.

Оптимальное соотношение:

$$T_{\pi} > T_{в} > T_{ак} > 100\% \quad (1)$$

где  $T_{\pi}$  - темп изменения прибыли;

$T_{в}$  - темп изменения выручки от продажи продукции (работ, услуг);

$T_{ак}$  - темп изменения активов (имущества) предприятия.

«Золотое правило экономики предприятия»: прибыль должна возрастать более высокими темпами, чем объемы реализации и имущества предприятия. Это означает следующее: издержки производства и обращения должны снижаться, а ресурсы использоваться более эффективно.

Управление финансовой устойчивостью это постоянный поиск рационального сочетания между собственным капиталом и заемным, между денежной и не денежной формой собственных средств для покрытия обязательств, между направлениями использования собственных средств. Придерживаясь

области финансового равновесия, можно установить предельные значения ряда показателей, соблюдение которых гарантирует устойчивость и платежеспособность во времени, накопление собственных средств в текущем отчетном периоде и обоснование перспектив на будущее.

Исходя из основного направления деятельности Общества группировка статей баланса представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Группировка статей баланса.

Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.	На 31 декабря 2015 г.
<b>АКТИВ</b>				
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Основные средства	1150	38173	35581	35580
Доходные вложения		12739	241	325
Прочие внеоборотные активы		4548	4079	5086
Итого по разделу I	1100	55460	39901	40991
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Запасы	1230	4089	3423	2862
Дебиторская задолженность		1275	1069	885
Краткосрочные вложения	1250	30	289	306
Денежные средства и денежные эквиваленты		234	193	200
Итого по разделу II	1200	5628	4974	4253
<b>БАЛАНС</b>	1600	61088	44875	45244
<b>ПАССИВ</b>				
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>				
Итого по разделу III	1300	25264	23218	32317
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Итого по разделу IV		5163	4550	6913
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Заемные средства	1510	9279	10210	11119
Кредиторская задолженность	1520	760	941	1021
Резервы		6255	2621	444
Прочие краткосрочные обязательства		7314	3335	483
Итого по разделу V	1500	23608	17107	13067
<b>БАЛАНС</b>	1700	61088	44875	45244

Таблица 2.2 – Анализ структуры активов ООО «Про-Безопасность»  
за 2015-2017 гг.

Наименование показателя	За 2015 год	За 2016 год	За 2017 год
Внеоборотные активы	40 991	39 901	55460
Оборотные активы	4 253	4 974	5 628
Итого	45 244	44 875	61088

В 2017 году произошло значительное увеличение активов предприятия за счет увеличения спроса услуг с применением автомобильного транспорта, является прохождением занятий по базовому курсу «Защитное вождение» и специализированному курсу «Зимнее вождение, вождение в сложных условиях». Обязательным для всех вновь принимаемых водителей до начала самостоятельной работы является успешное прохождение специальных занятий.

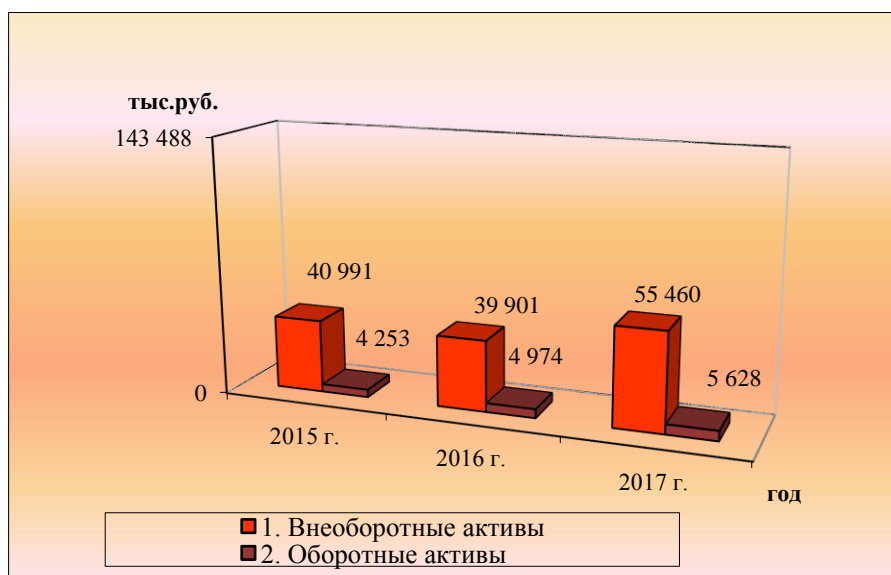


Рисунок 2.1 - Динамика внеоборотных и оборотных активов  
за 2015-2017 гг.

Однако кроме финансового критерия существует критерий производственной необходимости – необходимо иметь достаточный минимум внеоборотных активов. Поэтому для окончательной оценки целесообразно рассчитать показатель вооруженности труда и отдачи.

$$Фв = Сф / Р, \quad (2)$$

где Фв - фондовооруженность;

Сф - стоимость фондов;

Р – численность.

Фондовооруженность для ООО «Про-Безопасность»:

$\Phi_B (2015) = 40991000 \text{ руб.} / 500 \text{ чел.} = 81982;$

$\Phi_B (2016) = 39901000 \text{ руб.} / 500 \text{ чел.} = 79802;$

$\Phi_B (2017) = 55460000 \text{ руб.} / 500 \text{ чел.} = 110920.$

Произошел рост показателя фондовооруженности за счет увеличения спроса на услуги.

Специальные занятия с водителями подрядных организаций, оказывающих услуги с применением автотранспорта, должны проводиться силами внешних Провайдеров. В исключительных случаях допускается проведение специальных занятий собственными силами, при условии, что система обучения водителей в организации соответствует настоящего методического документа. Тренеры, проводящие специальные занятия, должны соответствовать минимальным требованиям к тренерам по Защитному вождению

Фондоотдача рассчитывается по формуле:

$$\Phi_o = B / C_f, \quad (3)$$

где  $\Phi_o$  - фондоотдача;

$B$  – выручка.

Фондоотдача для ООО «Про-Безопасность»:

$\Phi_o (2015) = 40991000 \text{ руб.} / 40991000 \text{ тыс.руб.} = 1;$

$\Phi_o (2016) = 39901000 \text{ руб.} / 39901000 \text{ тыс.руб.} = 1;$

$\Phi_o (2017) = 55460000 \text{ руб.} / 55460000 \text{ тыс.руб.} = 1.$

Фондоотдача неизменна, за счет постоянного спроса на данный вид услуг.

Динамика оборотных активов говорит о преобладании в их общей сумме дебиторской задолженности, что свидетельствует о не благоприятном факторе развития организации. Денежные средства и краткосрочные финансовые вложения за данный период составили незначительный удельный вес.

Дебиторская задолженность, денежные средства, краткосрочные финансовые вложения относятся к сфере обращения. Предпочтительным является рост

оборотных активов, так как в этой сфере создается прибыль. На предприятии ООО «Про-Безопасность» наблюдается сокращение производственной сферы, это можно рассматривать как отрицательную тенденцию. Однако это не должно вести к ухудшению использования оборотных активов. Поэтому необходимо оценить изменение оборачиваемости.

На предприятия за рассматриваемые периоды отсутствует незавершенное производство и краткосрочные финансовые вложения.

Необходимо оценить изменение реальных активов, реальные активы – это элементы активов, от которых зависят потенциальные возможности предприятия по осуществлению производственной деятельности, величина реальных активов определяется как сумма стоимостей основных средств, запасов сырья и материалов и затрат в незавершенном производстве.

Таблица 2.3 – Динамика реальных активов за 2015г., 2016 г., 2017г.

В руб.

Наименование групп элементов активов	2015 год	%	2016 год	%	2017 год	%	Изменение(+;-)	
							В % (2016г. к 2015г.)	В % (2017г. к 2016)
Реальные активы (основные средства + производственные запасы + незавершенное производство)	40991000	33,48	39901000	27,59	55460000	35,30	-5,9	+4,04
Итого	122401659	100	144632298	100	175361488	100	-	-

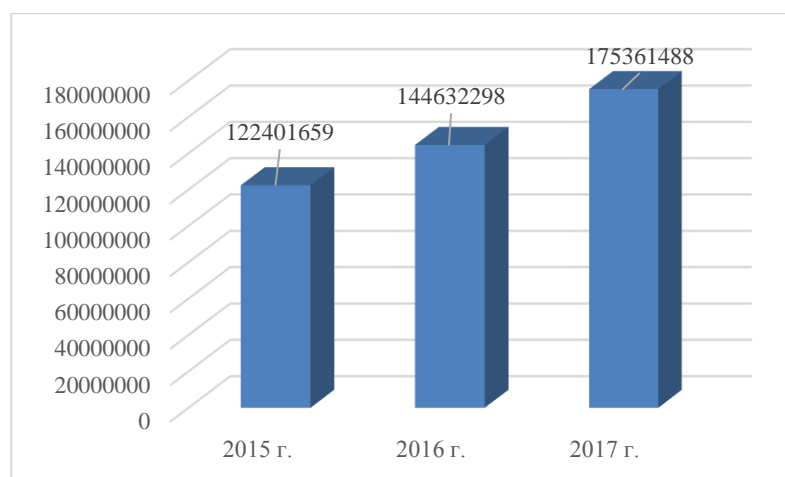


Рисунок 2.2 - Динамика реальных активов за 2015-2017 гг.

Таблица 2.4 – Темпы изменения активов, выручки и прибыли

Показатель	2015 год	2016 г.	2017 г.
Темп изменения прибыли (%)	84,75	137,39	137,42
Темп изменения выручки (%)	93,71	108,9	114,75
Темп изменения активов (%)	82,24	84,6	139,41

Удельный вес реальных активов за 2017 год увеличился на 54,81%, что говорит об улучшении возможностей предприятия. Предпочтительным является, чтобы удельный вес реальных активов не снижался.

Проведем оценку динамики состава и структуры пассива баланса. Особое внимание уделяется ряду важнейших показателей, характеризующих финансово-экономическое состояние предприятия:

1. стоимость собственного капитала предприятия;
2. заемный капитал;
3. долгосрочные заемные средства;
4. краткосрочные заемные средства;
5. кредиторская задолженность.



Таблица 2.5 - Динамика изменений размеров собственного и заемного капитала

Наименование активов	2015 г	%	2016 г	%	2017 г	%	Изменение(+;-)	
							в % (2016г. к 2015 г.)	в % (2017г. к 2016)
Собственные средства	25264	55,84	23218	51,74	32317	52,90	-4,10	1,16
Заемные средства	19980	44,16	21657	48,26	28771	47,10	4,10	-1,16
Итого	45244	100	44875	100	61088	100	0,00	0,00

Результаты анализа структуры собственного капитала представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6 - Структура собственного капитала ООО «Про-безопасность»

Наименование активов	2015 год	%	2016 год	%	2017 год	%	Изменение(+;-)	
							в % (2016. к 2015 г.)	в % (2017 г. к 2016 г.)
Уставный капитал	10	0	10	0	10	0	0	0
Добавочный капитал	2866	2,82	2 866	2,25	3536		0	670
Резервный капитал	0	0	0	0	0	0	0	0
Нераспределенная прибыль	4047	97,17	4327	97,74	5132	98,1	0,57	0,36
Итого	6923	100	7203	100	8678	100	-	-

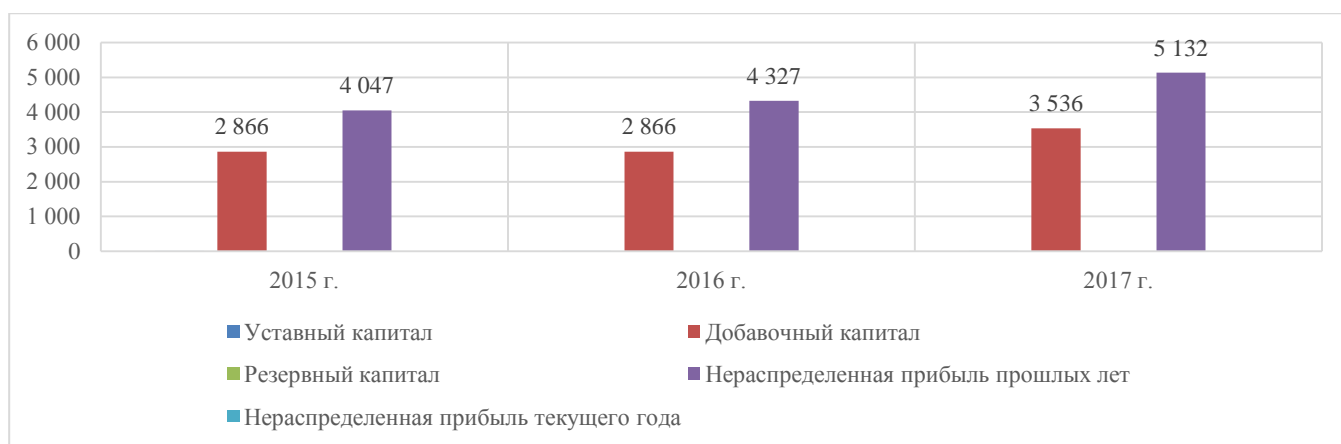


Рисунок 2.3 – Состав собственных средств капитала

Положительным моментом является то, что предприятие может в случае необходимости покрыть обязательства собственными средствами. Предприятие ООО «Про-безопасность» является развивающимся.

## 2.2 Анализ финансового состояния предприятия

Одной из основных задач анализа финансово-экономического состояния является исследование показателей, характеризующих финансовую устойчивость предприятия. Финансовая устойчивость определяется степенью обеспечения запасов и затрат собственными и заемными источниками их формирования, соотношением объемов собственных и заемных средств и характеризуется системой абсолютных и относительных показателей.

Для полного отражения разных видов источников (собственных средств, долгосрочных и краткосрочных кредитов и займов) в формировании запасов и затрат используются следующие показатели:

### 1. Наличие собственных оборотных средств:

Определяется как разница величины источников собственных средств и величины основных средств и вложений (внеоборотных активов):

$$E_c = I_c - F \quad (5)$$

где  $E_c$  - наличие собственных оборотных средств;

$I_c$  - источники собственных средств (итог раздела III «Капитал и резервы»);

F - основные средства и вложения (итог раздела I баланса «Внеоборотные активы»).

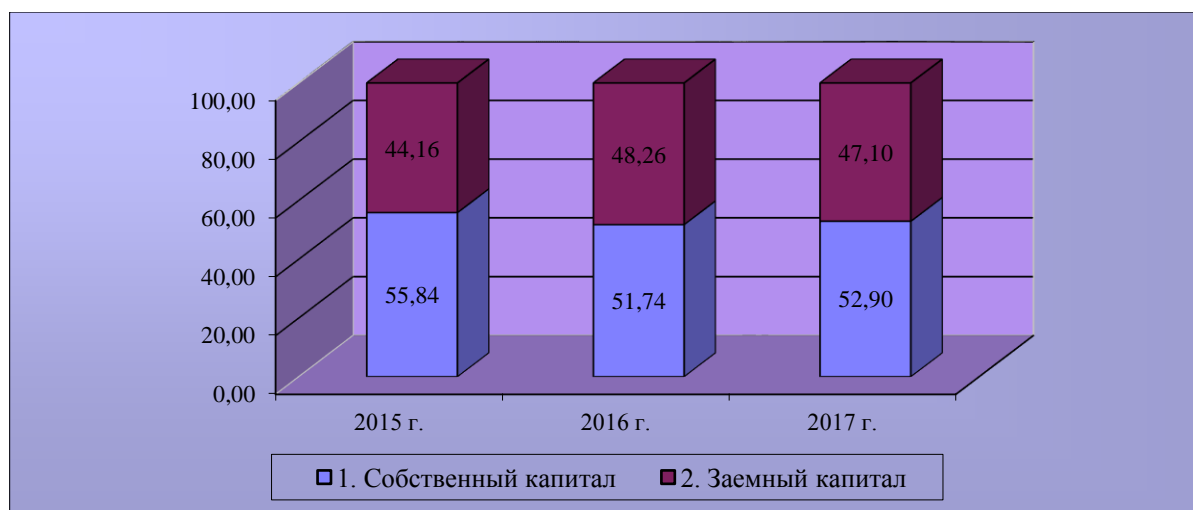


Рисунок 2.4 – Наличие собственных оборотных средств

2. Наличие собственных оборотных средств и долгосрочных заемных источников для формирования запасов и затрат:

Определяется как сумма собственных оборотных средств и долгосрочных кредитов и займов:

$$E_T = E_c + K_T = (I_c + K_T) - F \quad (6)$$

где  $E_T$  - наличие собственных оборотных средств и долгосрочных заемных источников для формирования запасов и затрат;

$K_T$  - долгосрочные кредиты и заемные средства (итог раздела IV баланса «Долгосрочные обязательства»).

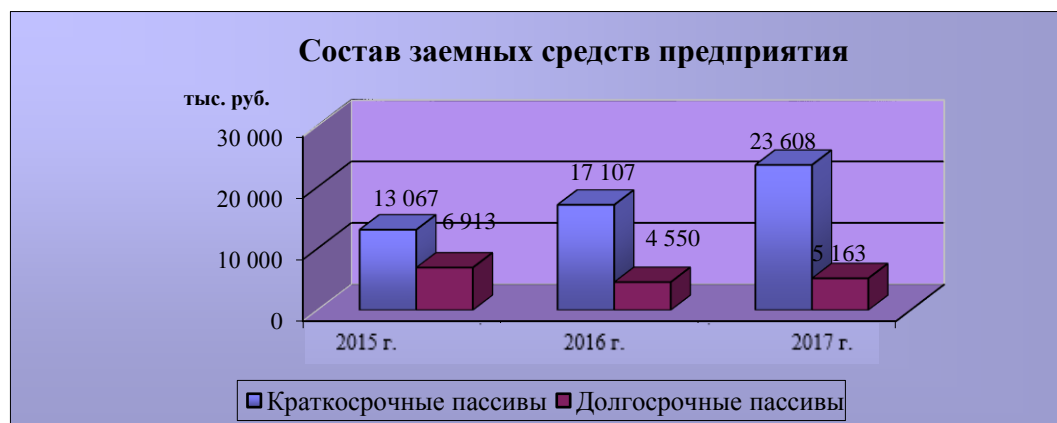


Рисунок 2.5 – Наличие собственных оборотных средств и долгосрочных заемных источников для формирования запасов и затрат

3. Общая величина основных источников средств для формирования запасов и затрат: рассчитывается как сумма собственных оборотных средств, долгосрочных и краткосрочных кредитов и займов:

$$E_{\Sigma} = E_T + K_t = (E_c + K_T + K_t) - F \quad (7)$$

где  $E_{\Sigma}$  - общая величина основных источников средств для формирования запасов и затрат;

$K_t$  - краткосрочные кредиты и займы (стр. 610, 621, 627 раздела V баланса «Краткосрочные обязательства»).

На основе этих трех показателей, характеризующих наличие источников, которые формируют запасы и затраты для производственной деятельности, рассчитываются величины, дающие оценку размера (достаточности) источников для покрытия запасов и затрат:

1. излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных средств:

$$\pm E_c = E_c - Z \quad (8)$$

где  $Z$  - запасы и затраты (стр. 210 + стр. 220 раздела II баланса «Оборотные активы»).

2. излишек (+) или недостаток (-) собственных оборотных и долгосрочных заемных источников формирования запасов и затрат:

$$\pm E_T = E_T - Z = (E_c + K_T) - Z \quad (9)$$

3. излишек (+) или недостаток (-) общей величины основных источников для формирования запасов и затрат:

$$\pm E_{\Sigma} = E_{\Sigma} - Z = (E_c + K_T + K_t) - Z \quad (10)$$

Показатели обеспеченности запасов и затрат источниками их формирования ( $\pm E_c$ ;  $\pm E_T$ ;  $\pm E_{\Sigma}$ ) являются базой для классификации финансового положения предприятия по степени устойчивости.

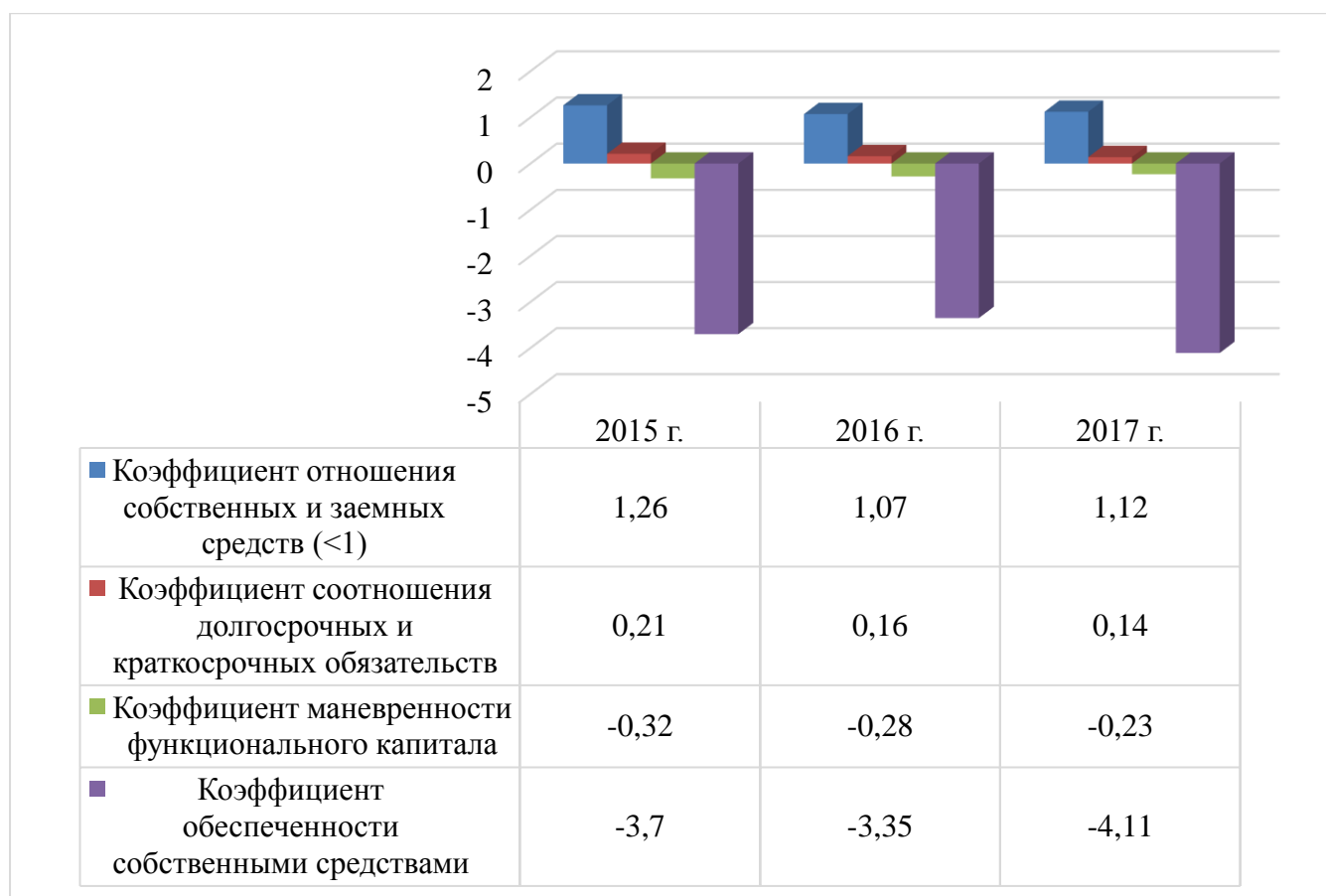


Рисунок 2.6 – Показатели финансовой устойчивости

Для ООО «Про-Безопасность» в 2015, 2016 и 2017 годах в качестве источников покрытия затрат использует собственные оборотные средства. Для предприятия характерна независимость от внешних инвесторов в проведении финансовой политики.

Анализируя динамику имущества, представим ее в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Динамика имущества за 2016 г.,2017г.

Показатели	2016	2017
Индекс динамики имущества, $I_a$ , %	99,18	108,34
Индекс динамики объема производства, $I_q$ , %	0	0
Индекс изменения прибыли от реализации, $I_n$ , %	0	0

Для качественной оценки платежеспособности и ликвидности предприятия кроме анализа ликвидности баланса необходим расчет коэффициентов ликвидности.

Цель расчета – оценить соотношение имеющихся активов, как предназначенных для непосредственной реализации, так и задействованных в технологическом процессе, с целью их последующей реализации и возмещения вложенных средств и существующих обязательств, которые должны быть погашены предприятием в предстоящем периоде. Данные показатели представляют интерес не только для руководителей предприятия, но и для внешних субъектов анализа; коэффициент абсолютной ликвидности представляет интерес для поставщиков сырья и материалов, коэффициент быстрой ликвидности для банков, коэффициент текущей ликвидности – для инвесторов.

### 2.3 Анализ затрат на оказание услуг и выполнение работ

Главным критерием оценки оказания услуг и выполнения работ являются показатели платежеспособности и степени ликвидности предприятия.

Платежеспособность влияет на формы и условия коммерческих сделок, в том числе на возможность получения кредита. Ликвидность предприятия определяется наличием средств, к которым относятся наличные деньги, денежные средства на счетах в банках и легко реализуемые элементы оборотных ресурсов. Решение проблем ликвидности, укрепления финансового состояния и обеспечения финансовой стабильности лежит в плоскости развития и практического применения теоретических концепций и методологии финансового менеджмента, построении адекватной современным вызовам, системе индикаторов, позволяющей не только оценить степень финансовой прочности предприятия, но и разработать мероприятия по повышению его устойчивости, учитывая воздействие негативных факторов внешней и внутренней среды предприятия.

Для проведения анализа при определении ликвидности баланса группы актива и пассива сопоставляются между собой.

Таблица 2.8 – Анализ ликвидности баланса за 2015-2017 гг.

Показатель	2015 г.	2016 г.	Динамика	2017 г.	Динамика
A1 Наиболее ликвидные активы	506	482	-24,0	264	-218
A2 Быстрореализуемые активы	885	1 069	184,0	1 275	206,0
A3 Медленно реализуемые активы	2 862	3 423	561,0	4 089	666,0
A4 Трудно реализуемые активы	40 991	39 901	-1090	42 990	3089
Баланс	45 244	44 875	3 374	48 618	3743,0
Показатель					
П1 Наиболее срочные обязательства	1 021	941	-80,0	760	-181,0
П2 Краткосрочные пассивы	12 046	16 166	4120	22 848	6682,0
П3 Долгосрочные пассивы	25 254	20 565	-2363,0	16 332	613,0
П4 Постоянные пассивы	6 923	7 203	280,0	8 678	1475
Баланс	45 244	44 875	3 374	48 618	3744

Необходимым условием абсолютной ликвидности баланса является выполнение первых трёх неравенств. Четвёртое неравенство носит так называемый балансирующий характер: его выполнение свидетельствует о наличии у предприятия собственных оборотных средств. Если любое из неравенств имеет знак, противоположный зафиксированному в оптимальном варианте, то ликвидность баланса отличается от абсолютной. По исходным данным таблицы определим, соблюдается ли условие абсолютной ликвидности.

Исходя из полученных результатов можно сделать вывод о том, что баланс в анализируемых периодах не является абсолютно ликвидным.

По результатам отмечается кризис платежеспособности предприятия. Анализ финансовой стабильности позволяет судить, насколько организация финансово независима и является ли ее финансовое положение стабильным. В современных реалиях, важнейшим условием обеспечения успешного бизнеса, стоящим перед организацией, является повышение и поддержание собственной финансовой устойчивости.

Финансовая устойчивость во многом является критерием финансовой стабильности и надежности организации. Чем выше финансовая устойчивость, тем уверенней чувствует себя предприятие в агрессивной конкурентной среде, тем шире поле для рыночного маневра и развития. Предприятие ООО «Про-

безопасность» не располагает достаточным количеством ликвидных и быстрореализуемых активов для покрытия краткосрочных обязательств.

Система показателей деловой активности предприятия ООО «Про-Безопасность» представлена в таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Показатели деловой активности предприятия ООО «Про-безопасность»

Показатели	2016	2017
1	2	3
Среднесписочная численность Ч <sub>р</sub> , чел.	500	500
Средняя за период стоимость внеоборотных активов F <sub>ср</sub> , тыс.руб.	39 901,0	55 460,0
Средний за период итог баланса B <sub>ср</sub> , тыс.руб.	45 059,5	52 981,5
Средняя за период величина оборотных активов R <sub>ср</sub> , тыс.руб.	4 613,5	5 301,0
Средняя за период величина запасов и затрат Z <sub>ср</sub> тыс.руб.	3 142,5	3 756,0
Средняя за период дебиторская задолженность гаср, тыс.руб.	534,5	1 172,0
Средняя за период кредиторская задолженность, грср, тыс.руб.	17 362,0	25 214,0
Средняя за период величина собственного капитала резервов Исср, тыс.руб.	24 241,0	27 767,5
Выручка от реализации V, тыс.руб.	1 650 000,0	1 800 000,0
Чистая прибыль P <sub>г</sub> (стр.140 – стр.150), тыс.руб.	2 837,0	2 728,0
Производительность труда П <sub>т</sub> , тыс.руб./чел.	3 300,0	3 600,0
Фондоотдача производственных фондов Ф	41,4	32,5
Коэффициент общей оборачиваемости капитала О <sub>к</sub>	36,6	34,0
Коэффициент оборачиваемости оборотных средств О <sub>об</sub>	357,6	339,6
Коэффициент оборачиваемости материальных оборотных средств, Ом.ср.	525,1	479,2
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности О <sub>д/с</sub>	3 087,0	1 535,8
Средний срок оборота дебиторской задолженности С <sub>д/з</sub> , день	0,1	0,2
Средний срок оборота материальных средств С <sub>м.ср.</sub> , день	0,7	0,8
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности О <sub>к/з</sub> , день	95,0	71,4
Продолжительность оборота кредиторской задолженности С <sub>к/з</sub> , день	3,8	5,1
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала О <sub>ск</sub>	68,1	64,8
Продолжительность операционного цикла Ц <sub>о</sub> , день	0,8	1,0
Продолжительность финансового цикла Ц <sub>ф</sub> , день	-3,0	-4,1

Анализ деловой активности (оборачиваемости): оценка показателей деловой активности в днях, в оборотах, а также расчёт затратного, производственного и чистого цикла. Обеспечение и укрепление финансовой устойчивости является важнейшей целью предприятия в условиях современного финансового кризиса.



Финансовые результаты деятельности предприятия характеризуются уровнем рентабельности. Рентабельность – один из основных качественных показателей эффективности производства на предприятии, характеризующий уровень отдачи затрат и степень использования средств в процессе производства и реализации продукции (работ, услуг).

Рентабельность предприятия показывает степень прибыльности его деятельности. Многообразие показателей рентабельности определяет альтернативность поиска путей ее повышения.

Основными задачами для повышения рентабельности предприятия являются [43, с.305]: оценка хозяйственной ситуации; выявление факторов и причин достигнутого состояния; подготовка и обоснование принимаемых управленческих решений; выявление и мобилизация резервов повышения эффективности хозяйственной деятельности.

При анализе путей повышения рентабельности важно разделять влияние внешних и внутренних факторов.

Таблица 2.10 – Показатель рентабельности

Показатель	2015	2016	2017
Общая рентабельность	13,40	14,32	12,70
Рентабельность продаж	14,40	15,03	13,41
Рентабельность собственного капитала	43,13	39,39	31,44
Рентабельность функционирующего капитала	-47,29	-31,88	-20,80
Рентабельность оборотных активов	70,21	57,04	48,47
Общая рентабельность производственных фондов	10,09	9,45	8,38
Рентабельность всех активов	6,60	6,32	5,61
Рентабельность основной деятельности	26,20	26,86	25,11
Рентабельность производства	35,50	36,73	33,53

Рентабельность характеризует эффективность производственной и коммерческой деятельности. Снижение показателей рентабельности говорит о менее эффективной работе предприятия в анализируемых периодах.

Результаты свидетельствуют о том, что собственный капитал компании снизился за счет замедления оборачиваемости активов. Следует отметить, что чистый оборотный капитал (собственные оборотные средства) представляет собой

разницу между текущими активами и пассивами. Величина чистого оборотного капитала во многом характеризует финансовую устойчивость компании. В свою очередь, текущие финансовые потребности характеризует недостаток чистого оборотного капитала. Поэтому, для дальнейшего анализа необходимо определить текущие финансовые потребности.

Финансовый потенциал характеризуется следующими показателями:

- 1) наличием собственного капитала, обеспечивающего в полной мере ликвидность и финансовую стабильность компании;
- 2) возможностью привлечения необходимого капитала в полном объеме для реализации эффективной инвестиционной деятельности;
- 3) итоговой рентабельностью инвестированного капитала.

Главными угрозами финансовой стабильности являются форс-мажорные факторы внешней среды. От потери финансовой стабильности никто не застрахован, поэтому меры по дальнейшему укреплению финансовой устойчивости компании лишними не будут точно.

Управление инвестициями предполагается через формирование инвестиционного портфеля на основе высокой прибыли с низким риском. Внедрение новой системы обучения безопасности вождения на дороге с акцентом на показателях сокращения общих расходов, планируется реализовать инвестиционный проект.

### 3 ХАРАКТЕРИСТИКА КОММЕРЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИБРЕТЕНИЯ ТРЕНАЖЕРА ПО ОБУЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ООО «ПРО-БЕЗОПАСНОСТЬ»

#### 3.1 Сущность тренажера по обучению безопасному вождению

В настоящее время актуальные сертификаты о международной аккредитации компании-Провайдера организациями RoSPA, Test&Training 1 или другими авторитетными международными организациями, проводящими аккредитации учебных заведений и организаций, работающих в области повышения безопасности и надежности водителя и программам снижения аварийности.

Отработка практических навыков вождения грузовых автомобилей при обучении, согласно положению, будет проводиться на электронном тренажерном комплексе «Мастер-Камаз с зеркалами-мониторами».

- Дизайн, 6 стандартных вариантов цвета, либо цвет по выбору,
- Большие боковые мониторы 22" (1920x1080) имитируют зеркала заднего вида,
- Полноценные органы управления автомобиля Камаз,
- Все узлы тренажера заключены внутри прочного металлического корпуса,
- Запуск и выключение тренажера по принципу «одной кнопки»,
- Мощная акустическая стереосистема гарантирует качественный автомобильный звук,
- Тренажер установлен на поворачивающихся колесиках с тормозами.
- Все электронное и электрическое оборудование тренажера, включая системный блок компьютера установлено в передней части тренажера, под прочным металлическим корпусом.
- Запуск и выключение тренажера по принципу «одной кнопки». Для включения и загрузки тренажера, а также выключения и обесточивания достаточно нажатия одной красной кнопки. Удобное управление: все часто используемые функции тренажера доступны посредством 4 кнопок на приборной панели.

- Козырек монитора помогает создать эффект присутствия в реальном автомобиле. Благодаря ограничению обзора взгляд сосредотачивается на изображении мониторов, что помогает водителю концентрировать внимание на дорожной ситуации, не отвлекаясь на посторонние предметы.

- Все датчики органов управления бесконтактные, со сроком службы не менее 10000 ч. Таким образом все оборудование спрятано внутри тренажера, снаружи не торчат провода, нет доступа к компьютеру, нет риска случайного или намеренного вывода оборудования из строя.

- Акустическая стереосистема гарантирует качественный автомобильный звук. Водитель будет слышать работу стартера, двигателя, шум окружающих машин и даже крики пешеходов. Наушники в комплекте. Если тренажер стоит в классе для теоретических занятий, то работа на нем не будет мешать остальным ученикам.

Возможности тренажера:

- Изучение органов управления автомобиля,
- Отработка посадки и правильного положения рук и ног на органах управления,
- Тренировка выполнения упражнений на автодроме,
- Отработка проезда нерегулируемых перекрестков,
- Отработка проезда регулируемых перекрестков,
- Вождение в условиях ограниченной видимости (дождь, туман, ночь),
- Программный контроль вождения.

Тренажер позволит обучить водителей рациональным режимам вождения, в том числе и в экстремальных ситуациях.

Обучение на тренажере безопасного вождения Камаза проводится в бригаде в количестве двух человек. Сначала один из них занимает рабочее место водителя, а другой – место помощник. Но ответственность за правильное ведение поезда и соблюдение всех необходимых инструкций лежит на обоих членах бригады. После выполнения задания они меняются местами.

Занятие начинается с того, что в протокол поездки вносятся данные учащегося, которому предстоит управлять грузовым автомобилем «Камаз». Затем задается участок следования (для групп подготовки, как правило, 2-3 перегона).

После окончания поездки производится распечатка протокола поездки, в котором содержится информация о допущенных ошибках и нарушениях, и проводится анализ действий водителя. Распечатка протокола выдается на руки учащемуся для предъявления ее тренеру.

Производится анализ допущенных ошибок во время поездки, по замечаниям протокола тренером задаются вопросы, и при правильных ответах учащегося оценивается результат поездки. При неудовлетворительных ответах назначается дополнительная поездка.

Занятия для каждого водителя на рабочем месте должны продолжаться не менее двух часов. Из них около 0,5 часа уходит на подготовительные мероприятия и ознакомление с документами до начала движения и 1,5 часа – непосредственно на симуляцию работы по вождению.

При этом выполняется не только имитация работы конкретного Камаза, но и симуляция окружающего мира. Это означает, что в процессе поездки имеется возможность, например, включить внештатную ситуацию: зажечь любой сигнал на любом светофоре, догнать впереди идущий Камаз (он будет виден на экране), создать препятствие на пути (некоторый объект, внезапно появляющийся на определенной линейной координате) и другие нестандартные ситуации.

Тренажер создан на основе реального Камаза, и программа учитывает его особенности. Все расчеты физических явлений сделаны на основе правил тяговых расчетов для работы (для этого использована специальная литература, в которой приведено множество эмпирических формул для расчета соответствующих величин).

Учитываются даже такие факторы, как изменение коэффициента сопротивления в зависимости от температуры окружающего воздуха, влияние

бокового ветра, тип подшипников, текущий режим движения, профиль пути, дополнительное сопротивление от кривой.

Программа, используемая в комплексе, является модульной и сетевой. На каждом поставляемом с тренажером ПК установлена часть программы, отвечающая за определенные действия. Выделены несколько главных модулей:

- сервер, отвечающий за симуляцию мира, подвижного состава и всех объектов, участвующих в симуляции;

- модуль приборов Камаза, выполняющий прорисовку и обработку всех бортовых приборов, таких как КЛУБ, САУТ, бортовые манометры, вольтметры, рычаг, а также вывод звуковых эффектов;

- модуль обзора, выполняющий прорисовку той области, которую в данный момент видно из окна тренажерного комплекса (3D вид окружающего мира из кабины). Так как тренажер создан на основе трехмерного программного обеспечения, а не на основе видеопленки, то можно устанавливать любое количество модулей обзора. Например, лобовой и боковой виды без дополнительных затрат на создание карты. Можно установить 2 или 4 дисплея для отображения левого, правого или двух передних видов для создания полноценной кабины. В определенных версиях программного обеспечения в боковом виде можно настроить зеркало;

- модуль программы инструктора, позволяющий контролировать поездку, задавать внештатные ситуации, прокладывать маршрут и следить за поездкой в реальном времени, а также создавать сценарии, в которых предварительно заданы нестандартные ситуации и другие параметры;

- модуль программы расшифровки, который предназначен для расшифровок поездок, созданных на тренажере, также позволяет следить за показаниями поездки в реальном времени. Данный модуль построен по аналогии с реальной программой расшифровок поездок «СУДУ». Это сделано для упрощения работы тренеров с программой расшифровки.

Программа позволяет хранить базу данных поездок, при этом поездки могут быть отсортированы по водителю, дате тестирования, названию сценария. Производится запись показаний оборудования (вид поломки, данные ОВ, ТВ, давление ТМ, ГМ и другие параметры), также пишутся расстояния до препятствий пути, созданных сценарием или тренером.

Каждый программный модуль функционирует на отдельном системном блоке для обеспечения необходимой производительности для поездки в реальном времени. Сервер является главным модулем и объединяет их работу. Совместная работа модулей обеспечивается с помощью соединения компьютеров тренажера в общую локальную сеть. Для управления процессом поездки требуется отдельный компьютер (рабочее место тренера), который также должен быть подключен к локальной сети тренажера. Он может работать как под управлением операционной системы Windows (то есть можно использовать имеющийся компьютер), так и под управлением ОС Linux (в случае если такого компьютера не было, и он поставляется вместе с тренажером).

Тренажерный комплекс изначально разрабатывался для использования с реальной картой железнодорожного маршрута в 3D формате. Но для создания такого маршрута необходимы определенные данные и некоторое время.

Наблюдение за поездкой производится через стеклянную перегородку. Связь с учащимися осуществляется по радиосвязи – имитируются переговоры по радиостанции. С помощью программы тренера можно начать симуляцию мира, предварительно задав необходимые на взгляд тренера параметры (время дня, время года, погодные условия, поправка коэффициента сцепления, стартовая и конечная линейные координаты и некоторые другие).

Благодаря применению тренажерного комплекса в учебном процессе водители получают практические навыки управления и безопасного вождения. При проведении практических занятий, а также при анализе поездки обучаемый запоминает определённый алгоритм действий в нестандартных ситуациях.

Таким образом, работа, посвященная решению задачи повышения эффективности управления процессом безопасного вождения, является актуальной. Для введения новых процессов освоения и приобретения навыков безопасного вождения необходимы осуществить закуп современного и более функционального тренажера вождения и симулятора. Это позволит привлечь новых клиентов и удовлетворить спрос постоянных заказчиков. Инновационный проект заключается в приобретении нового оборудования для эффективности управления процессом безопасного вождения среди водителей. Универсальный тренажер грузового автомобиля – ответственное и выгодное вложение. КВ составляет 135,29%, ТИ +4,04, а экономический эффект от внедрения инвестиционного проекта составляет 2707495,7 рублей,.

### 3.2 Сущность универсального тренажера грузового автомобиля

Преимущества автотренажера в том, что в его конструкции используются все основные органы управления автомобилем и действующая приборная панель, а в качестве программного обеспечения установлена профессиональная версия учебного симулятора «Камаз», специально адаптированная для работы в составе тренажера.

Динамический автомобильный тренажер по вождению грузового автомобиля КАМАЗ с комплексом психофизиологического тестирования водителей. Динамический автомобильный тренажер вождения грузового автомобиля должен быть предназначен для тренировки и тестирования водителей, имеющих водительские удостоверения с разрешенными категориями С, СЕ, СD, а также водителей, перевозящих опасные грузы, с целью формирования и поддержания у них устойчивых навыков безопасного вождения в различных ландшафтных, дорожных и климатических условиях, а также в условиях плотного городского движения с соблюдением действующих Правил дорожного движения. В процессе тренировки (тестировании) должно анализироваться



психофизиологическое состояние (контроль состояния, оценка реакции, пульс, давление) водителя с оценкой на его реакцию в связи с изменением дорожной обстановки и воздействием на тестируемого водителя искусственных раздражителей



Рисунок 3.1- Грузовой автосимулятор

Результат анализа должен фиксироваться в итоговом оценочном листе.

Тренажер должен представлять собой полноценную кабину автомобиля «КамАЗ», в которой должны функционировать все органы управления. Кабина должна быть установлена на системе динамической подвижности.

Место инструктора должно входить в комплектацию Тренажера. Место инструктора должно находиться на расстоянии не менее 5 м от тренажера. Начальные условия, учебные упражнения и прочие установки перед началом учебного процесса должен задавать инструктор. Инструктор должен иметь возможность контролировать учебный процесс, находясь на отдельном рабочем месте, и иметь возможность менять ракурсы наблюдения за движением автомобиля, менять условия движения, задавать учебные задания. Общение с

курсантом должно осуществляться посредством двусторонней связи по принципу «свободные руки» (микрофон, акустические колонки – у инструктора, в кабине микрофон и динамик) и видеосвязи (камера внутри кабины, монитор на рабочем месте инструктора).

Комплекс психофизиологического тестирования водителя должен производить мониторинг психофизиологического состояния водителя в режиме реального времени в процессе занятий по вождению на Тренажере. Комплекс должен позволять вести диагностику при помощи установленных биометрических датчиков и синхронизировать состояние исследуемого водителя с дорожно-транспортной обстановкой, создаваемой в программе симуляции Тренажера. Комплекс должен фиксировать изменения психофизиологического состояния водителя в зависимости от создаваемых инструктором нештатных и аварийных ситуаций на Тренажере.



Рисунок 3.2 - Контроль за состоянием водителя

Тренажер должен обеспечивать подготовку и тренировку для выполнения водителем следующих задач:

- ознакомление с органами управления, контрольно-измерительными приборами и устройствами автомобиля;
- тренировка приемов действия педалями и рычагами управления;
- подготовка автомобиля к работе;
- пуск и остановка двигателя;

- начало движения с места в различных условиях рельефа местности, движение по прямой, и остановка в заданном месте;
- движение по прямой с переключением передач в восходящем и нисходящем порядке;
- приемы плавного и экстренного торможения на транспортном средстве, оснащённом (неоснащённом) системой ABS на мокром, скользком и сухом дорожном покрытии;
- выполнение поворотов и разворотов;
- движение задним ходом;
- проезд автомобиля в ограниченном пространстве;
- преодоление различных ландшафтных препятствий;
- вождение в различных условиях дорожного движения;
- отработка навыков управления в случае возникновения нештатных эксплуатационных и технических ситуаций на дороге;
- изучение и практическую отработку Правил дорожного движения, а также проверку знаний Правил дорожного движения;
- вождение в различных условиях видимости днем и ночью, в тумане и облачности;
- заезд и съезд с железнодорожной платформы, трала и т.д.;
- движение в колонне;
- движение транспортного средства в трафике с прицепом, полуприцепом с полной загрузкой и в порожнем состоянии;
- фиксация и хранение персонифицированных данных о результатах тренировочных поездок (должна быть реализована возможность ведения базы водителей с личными данными, данными о водительском удостоверении с возможностью построения отчета о результатах тренировки и количестве пройденных тренировок за определенный период.

Данный тренажер включает в себя комплекс специальных упражнений для тренировки навыков управления автомобилем, включая начало движения,

остановку в определенном месте, движение с переключением передач, освоение габаритов автомобиля и отработку навыков распределения внимания.

В программный комплекс Тренажера должны быть заложены технические характеристики автомобилей КамАЗ-5320 (колесная формула 6 х 4) и КамАЗ-44108-10 (колесная формула 6 х 6), вахтового автобуса НЕФАЗ-4208.

Технические характеристики автомобилей КамАЗ, имитируемые Тренажером, должны максимально соответствовать реальным условиям. Комплекс должен давать возможность оценки действий тестируемых водителей по следующему минимальному набору показателей:

- достаточность скорости реакции испытуемого на неожиданные дорожно-транспортные ситуации;
- умение водителя управлять автомобилем на рефлексам;
- степень агрессивности вождения;
- эмоциональная устойчивость;
- утомляемость;
- степень волнения при прохождении теста;
- наличие навыков принятия правильных решений.

По результатам оценки психологических и психофизиологических качеств водителя комплекс должен обеспечить выдачу рекомендаций по их развитию и тренировке.

Таблица 3.1- Преимущества и недостатки

Поездка на автодроме	Тренажер грузовых автомобилей
<p>Преимущества:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- не требует затрат</li> <li>- изучение состава, расположения органов управления и контрольно-измерительных приборов (КИП) кабины, а также практическое обучение правилам пользования органов управления</li> <li>- отработка навыков по методу «проб и ошибок»</li> </ul>	<p>Преимущества:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- программа позволяет закрепить весь набор специфических знаний и приемов, необходимых для управления</li> <li>- изучение состава, расположения органов управления и контрольно-измерительных приборов (КИП) кабины, а также практическое обучение правилам пользования органов управления</li> <li>- имитация порядка подготовки к пуску и пуск двигателя летом и зимой, прогрева его после пуска, остановки двигателя, контроль его работы;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Использование режимов работы трансмиссии, в том числе для полно-приводных автомобилей</li> <li>- Движение с нагрузкой по разным типам дорог: город, шоссе, горная местность, преодоление водоемов в брод.</li> </ul>
Недостатки: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Упражнения на автодроме</li> <li>- не позволяет отработать все возможные ситуации</li> <li>- отсутствие имитации препятствий, поломок</li> <li>- анализ ошибок зависит от уровня подготовленности тренера</li> </ul>	Недостатки: <ul style="list-style-type: none"> <li>- затрудненный демонтаж установки.</li> </ul>

### 3.3 Оценка коммерческой эффективности применения универсального тренажера грузового автомобиля

Развитие грузового автомобильного транспорта в настоящее время характеризуется следующими особенностями:

- сохранением за автомобильным транспортом ведущего положения в транспортном обслуживании экономики и населения;
- тенденцией к увеличению численности автопарка грузовых коммерческих автомобилей, главным образом, за счет продукции иностранного производства;
- значительным возрастом и старением автопарка, что отрицательно сказывается на показателях использования;
- ростом разномарочности и разнотипности подвижного состава;
- развитием и внедрением интеллектуально-транспортных систем и информационных технологий;
- ведением производственно-хозяйственной деятельности грузовыми автотранспортными предприятиями в условиях жесткой конкуренции как производителями транспортной продукции;

– превышением предложений транспортных услуг над спросом на грузовые услуги: высокая конкуренция не позволяют получать необходимый для оптимальных инновационных программ уровень финансовых результатов.

Цель проекта получение прибыли путем применения универсального тренажера грузового автомобиля в обучении безопасному вождению водителей, работающих на месторождениях, что обеспечивает прирост объемов.

Совокупные капитальные вложения по проекту составят 686400 тыс. руб. (таблица 3.2).

Таблица 3.2 - Смета капитальных вложений

В тыс. руб.

Показатель	Стоимость
Универсальный тренажер грузового автомобиля	624000
- подготовительные работы	4400
- доставка	52000
- установка	6000
Итого	686400

О величине текущих издержек дают представление таблицы 3.3.

Таблица 3.3 - Текущие издержки производства

В тыс. руб.

Показатель	Сумма	Постоянные издержки	Переменные издержки
Эксплуатационные расходы	18044,86	14008,3	4036,56
Затраты на подъем без амортизации	19465,55	19465,55	
Амортизация	157760,2	157760,2	
Прочие затраты	22805,25	13013	9792,25
Затраты на оборудование	55646,5	46169,5	9477
Итого	273722,36	250416,55	23305,81

Таблица 3.4 - Финансовые результаты инвестиционного проекта

В тыс. руб.

Показатель	Сумма
Выручка	2707495,7
Амортизация	157760,2
Валовый доход	2433773,34
Налог на прибыль(20%)	486754,67
Чистая прибыль	1947018,67
Капитальные вложения	686400,00
Чистый приток денежных средств	2104778,87

Чистый приток денежных средств от осуществления проекта составит 2104778,87 руб.

Финансирование инвестиционного проекта предполагается осуществить за счет собственных средств предприятия.

### 3.4 Методические основы оценки эффективности инвестиционных проектов

Эффективность инвестиционного проекта характеризуется системой показателей, которые отражают соотношение затрат и результатов от инвестиционного проекта.

Выделяют следующие показатели эффективности инвестиционного проекта относительно интересов его участников:

- показатели коммерческой (финансовой) эффективности, учитывающие финансовые последствия реализации проекта для его непосредственных участников;

- показатели бюджетной эффективности, отражающие финансовые последствия проекта для федерального, регионального или местного бюджетов;

- показатели экономической эффективности, учитывающие затраты и результаты, связанные с реализацией проекта, выходящие за пределы прямых

финансовых интересов участников инвестиционного проекта и допускающие стоимостное измерение.

При определении эффективности инвестиционного проекта оценка предстоящих затрат и результатов осуществляется в пределах периода планирования, который измеряется количеством шагов расчета. Шагом расчета в пределах периода планирования могут быть; месяц, квартал, полугодие или год.

Для соизмерения показателей по различным шагам периода планирования при оценке эффективности инвестиционного проекта используется приведение их к ценности в начальном шаге (дисконтирование).

Для сравнения вариантов инвестиционного проекта, а также для сравнения различных инвестиционных проектов используется ряд общепринятых показателей. К ним относятся: чистый дисконтированный доход (ЧДД), индекс доходности (ИД), внутренняя норма доходности (ВНД), срок окупаемости.

Чистый дисконтированный доход – это сумма текущих эффектов (разницы результатов и затрат) за весь период планирования, приведенная к начальному шагу.

Срок окупаемости – это минимальный временной интервал (от начала осуществления проекта), за пределами которого ЧДД становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

При осуществлении проекта выделяется три вида деятельности: инвестиционная, операционная и финансовая.

В рамках каждого вида деятельности происходит приток и отток денежных средств. Разность между ними называется потоком денежных средств.

Сальдо денежных потоков – это разность между притоком и оттоком денежных средств от всех трех видов деятельности.

Положительное сальдо денежных потоков на  $t$ -ом шаге определяет излишние денежные средства на  $t$ -ом шаге. Отрицательное – определяет недостающие денежные средства на  $t$ -ом шаге.



### 3.5 Оценка коммерческой эффективности проекта

В основу расчетов по оценке коммерческой эффективности проекта положены следующие предположения:

- продолжительность периода планирования принята 7 лет (7 шагов);
- в качестве шага планирования принят один год;
- норма дисконта принята на уровне 12% в год;
- цены, тарифы и нормы изменяются на протяжении всего периода планирования.

При расчете затрат на инвестиционный проект, необходимо учитывать рост цен в связи с инфляцией. Любой инвестор желает вложить деньги так, чтобы его состояние ежегодно увеличивалось, но это невозможно, если не брать во внимание темп роста инфляции.

Продолжительность периода определена исходя из среднего срока службы технологических машин и оборудования

Норма дисконтирования установлена из условий:

- ставка рефинансирования ЦБ РФ – 7,75%;
- риск недополучения прибыли 3,8%.

Результаты расчетов по оценке коммерческой эффективности проекта представлены в таблицах 3.5-3.10.

Таблица 3.5 - Поток денежных средств от инвестиционной деятельности

В тыс. руб.

Показатель	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
Инвестиционная деятельность								
Затраты на приобретение активов, всего	686400							686400
в том числе:								
за счет собственных средств	686400							686400
Поступления от продажи активов								
Поток реальных средств								
По шагам	-686400							-686400
Нарастающим итогом	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	
Поток дисконтированных средств								
По шагам	-686400							-686400
Нарастающим итогом	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	-686400	

Таблица 3.6 - Поток денежных средств от операционной деятельности

В тыс. руб.

Показатель	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
Операционная деятельность								
Выручка	2707495,7	2707495,7	2707495,7	2707495,7	2707495,7	2707495,7	2707495,7	18952469,9
Издержки без амортизации основных средств	115 962,16	115 962,16	115 962,16	115 962,16	115 962,16	115 962,16	115 962,16	811 735,12
Амортизация основных средств	157760,2	157760,2	157760,2	157760,2	157760,2	157760,2	157760,2	1104321,4
Валовый доход	2 433 773,34	2 433 773,34	2 433 773,34	2 433 773,34	2 433 773,34	2 433 773,34	2 433 773,34	17 036 413,38
Налог на прибыль (20%)	486754,668	486754,668	486754,668	486754,668	486754,668	486754,668	486754,668	3 407 282,68
Чистый доход	1 947 018,67	1 947 018,67	1 947 018,67	1 947 018,67	1 947 018,67	1 947 018,67	1 947 018,67	13 629 130,70
Поток реальных средств:								
По шагам	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	14 733 452,10
Нарастающим итогом	2 104 778,87	4 209 557,74	6 314 336,62	8 419 115,49	10 523 894,36	12 628 673,23	14 733 452,10	
Поток дисконтированных средств								
По шагам	2 104 778,87	1 879 266,85	1 677 916,83	1 498 140,03	1 337 625,02	1 194 308,06	1 066 346,48	10 758 382,14
Нарастающим итогом	2 104 778,87	3 984 045,72	5 661 962,55	7 160 102,58	8 497 727,60	9 692 035,66	10 758 382,14	

Таблица 3.7 - Поток денежных средств от инвестиционной и операционной деятельности

В тыс. руб.

Показатель	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
Инвестиционная и операционная деятельность								
Поток реальных средств:								
по шагам	1 418 378,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	14 047 052,10
нарастающим итогом	1 418 378,87	3 523 157,74	5 627 936,62	7 732 715,49	9 837 494,36	11 942 273,23	14 047 052,10	
Поток дисконтированных средств:								
по шагам	1 418 378,87	1 879 266,85	1 677 916,83	1 498 140,03	1 337 625,02	1 194 308,06	1 066 346,48	10 071 982,14
нарастающим итогом	1 418 378,87	3 297 645,72	4 975 562,55	6 473 702,58	7 811 327,60	9 005 635,66	10 071 982,14	

Таблица 3.8 - Поток денежный средств от финансовой деятельности

В тыс. руб.

Показатель	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
Финансовая деятельность								
Собственные средства	686 400,00							686 400,00
Поток реальных средств:								
по шагам	686 400,00							686 400,00
нарастающим итогом	686 400,00	686 400,00	686 400,00	686 400,00	686 400,00	686 400,00	686 400,00	

Таблица 3.9 - Сальдо денежных потоков

В тыс. руб.

Наименование	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
Сальдо денежных потоков								
Поток реальных средств:								
по шагам	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	14 733 452,10
нарастающим итогом	2 104 778,87	4 209 557,74	6 314 336,62	8 419 115,49	10 523 894,36	12 628 673,23	14 733 452,10	

Таблица 3.10 – Ставка дисконтирования и чистый дисконтированный доход (ЧДД)

В тыс.руб.

Норма дисконта, E	Шаг (год) планирования							Итого
	0 2018	1 2019	2 2020	3 2021	4 2022	5 2023	6 2024	
0	1 418 378,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	2 104 778,87	14 047 052,10
0,1	1 418 378,87	1913435,34	1739486,671	1581351,519	1437592,29	1306902,082	1188092,802	10585239,57
0,2	-10 094,74	1753982,39	1461651,994	1218043,329	1015036,107	845863,4227	704886,1856	6989368,692
0,3	-10 094,74	1619060,67	1245431,285	958024,0655	736941,5889	566878,1453	436060,1118	5552301,127
0,4	-10 094,74	1503413,48	1073866,771	767047,6939	547891,2099	391350,8642	279536,3316	4553011,611
0,5	-10 094,74	1403185,91	935457,2764	623638,1843	415758,7895	277172,5264	184781,6842	3829899,636
0,64905	-10 094,74	1276358,43	773996,1989	469358,8423	284623,7787	172598,6348	104665,4952	3071506,642
0,7	-10 094,74	1238105,22	728297,1875	428410,1103	252005,9472	148238,7925	87199,2897	2872161,806
0,8	-10 094,74	1169321,6	649623,1086	360901,727	200500,9595	111389,4219	61883,01218	2543525,085
0,9	-10 094,74	1107778,35	583041,2388	306863,8099	161507,2684	85003,82545	44738,8555	2278838,612
1	-10 094,74	1052389,44	526194,718	263097,359	131548,6795	65774,33975	32887,16988	2061796,962



Рисунок 3.3 – Определение внутренней нормы доходности (ВНД)

За период планирования, жизненный цикл (7 лет), инвестиционный проект потребует 686400 руб. капитальных вложений и принесет на конец периода планирования чистой прибыли.

Чистый реальный доход проекта составит 13629130,70 руб., чистый дисконтированный доход – 10 071 982,14 тыс. руб.

Индекс доходности, исчисленный по дисконтированным потокам, составляет – 2,07.

Внутренняя норма доходности инвестиций составляет 64,905% в год (рисунок 3.4).

Срок окупаемости проекта 1,54. Положительный чистый дисконтированный доход и индекс доходности, превосходящий единицу, позволяют охарактеризовать проект как эффективный.

Внутренняя норма доходности и срок окупаемости устраивает инвестора. Положительное сальдо денежных потоков свидетельствует об осуществимости проекта при избранной схеме финансирования.



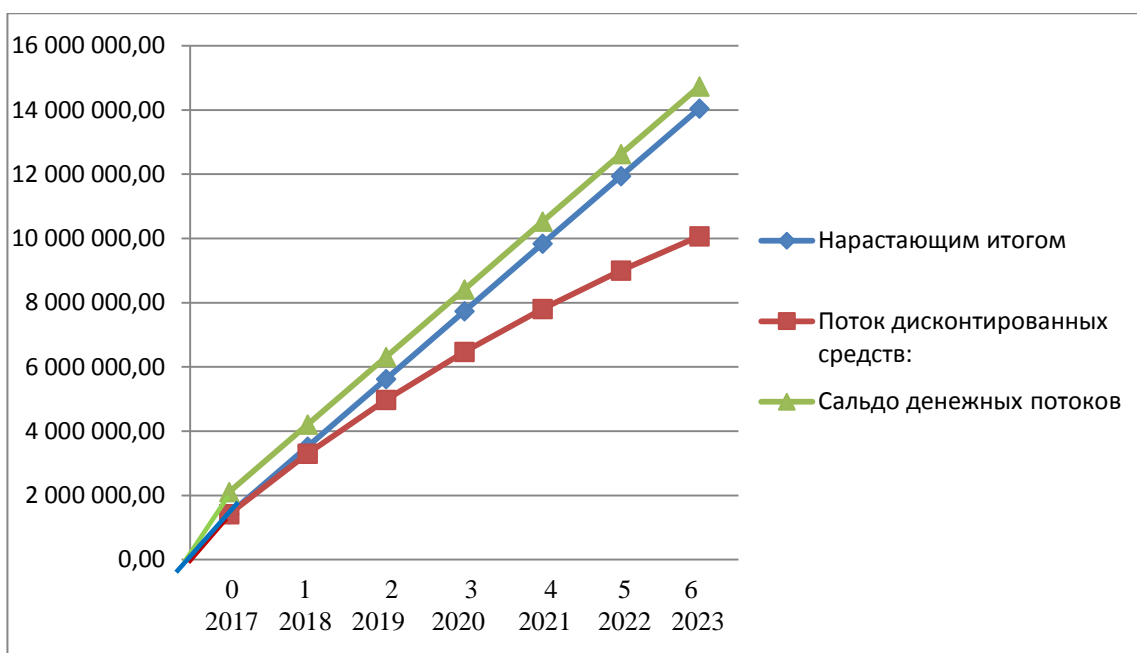


Рисунок 3.4 – Эффективность универсального тренажера грузового автомобиля

Осуществление этого мероприятия позволит существенно повысить эффективность деятельности и выйти на новый качественный уровень своего развития.

Анализ и оценка рисков занимают важное место в системе анализа долгосрочных инвестиций. Модели оценки капитальных активов предполагают, что инвесторы не склонны рисковать, поэтому из двух активов, приносящих равный доход, выберут тот, риск которого меньше. При этом под риском понимается вероятность получения меньших доходов (или прироста стоимости актива), чем ожидается инвестором. Считается, что анализ инвестиций проводится в условиях риска, а не неопределенности, так как экономические субъекты активно собирают необходимую им информацию и могут с достаточной степенью точности судить о вероятности событий.

Для определения степени чувствительности проекта к риску строится соответствующая диаграмма, которую называют также «диаграммой паука». Для построения диаграммы «Паук» вычисляем вариации значений NPV при изменении данных параметров.

Таблица 3.11 - Значение ЧДД при варьируемых показателях

Показатель	-15%	-10%	-5%	0	5%	10%	15%
Выручка	11440			686400			1372800
Текущие издержки		7550400		686400		566400	
Налоги			720720	686400	652080		

На рисунке 3.5 представлена диаграмма «Паук» для предлагаемого мероприятия.

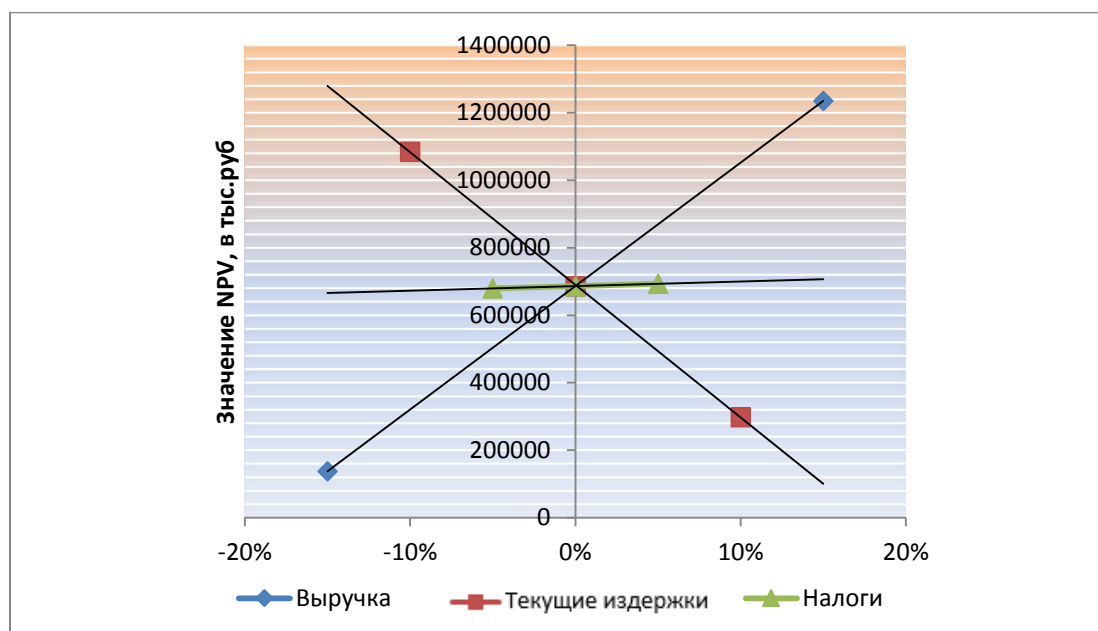


Рисунок 3.5 – Диаграмма «Паук» для проекта по приобретению тренажера для эффективного безопасного вождения

Данный проект не имеет риска, что свидетельствует об экономической целесообразности проведения мероприятия. Рассчитав изменение NPV при вариации факторов по диаграмме «Паук», нам явно видно, что мероприятие не имеет риска - так как график находится в положительной области построения, что говорит об экономической целесообразности проведения мероприятия.

На этапе «Проведение предварительных испытаний» осуществляют:

- испытания Тренажера на работоспособность и соответствие техническому заданию в соответствии с программой и методикой предварительных испытаний;

- устранение неисправностей и внесение изменений в документацию на Тренажер, в том числе эксплуатационную в соответствии с протоколом испытаний;

- оформление акта о приемке Тренажера в опытную эксплуатацию.

На этапе «Проведение опытной эксплуатации» проводят: опытную эксплуатацию Тренажера; анализ результатов опытной эксплуатации Тренажера; доработку (при необходимости) программного обеспечения Тренажера; дополнительную наладку (при необходимости) технических средств Тренажера; оформление акта о завершении опытной эксплуатации.

На этапе «Проведение приемочных испытаний» проводят:

- испытания на соответствие техническому заданию согласно программе и методике приемочных испытаний;

- анализ результатов испытаний Тренажера и устранение недостатков, выявленных при испытаниях.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В выпускной квалификационной работе была изучена история создания и развития предприятия ООО «Про-Безопасность». Предприятие занимается обучением водителей безопасному вождению. ООО «Про-Безопасность» заключает договора с нефтяными организациями на обучение водителей.

В первой главе представлена организационная характеристика предприятия. На предприятии ООО «Про-Безопасность» действует линейно-функциональная структура управления. Анализ действующей структуры показал ряд преимуществ:

- быстрое осуществление действий по распоряжениям и указаниям, отдающимся вышестоящими руководителями нижестоящим;
- стабильность полномочий и ответственности за персоналом;
- оперативность в управлении рисками и принятии управленческих решений.

Представлены отраслевые особенности функционирования ООО «Про-Безопасность». В выпускной квалификационной работе был представлен SWOT-анализ, исходя из которого, сформирована основная стратегия развития предприятия: повышение доходов от расширения сферы услуг и появления нового тренажера «Камаз» по обучению безопасному вождению.

Во второй главе представлен финансово-экономический анализ предприятия. В целом, результаты анализа показали, что ООО «Про-Безопасность» эффективно осуществляет свою деятельность. Тем не менее, для усиления положительных тенденций и устранения выявленных в ходе анализа проблем в ходе выпускной квалификационной работы будет разработан инвестиционный проект, основанный на внедрении нового тренажера, что обуславливает третью главу.

В третьей главе представлен инвестиционный проект (тренажер по обучению при внедрении инноваций) направлен на закуп современного и

функционального оборудования с целью получения прибыли путем применения универсального тренажера грузового автомобиля в обучении безопасному вождению водителей, работающих на месторождениях, что обеспечивает прирост объемов.

Сущность инвестиционного проекта заключается в приобретении качественного профессионального тренажера «Камаз», что позволит существенно увеличить спрос на оказание данной услуги, а также расширит клиентуру в привлечении руководителей нефтяных компаний для прохождения водителями специальной подготовки и проверки. Окупаемость и себестоимость тренажера «Камаз» является основой определения цен на данное обучение.

Расчет показателей экономической эффективности говорит об эффективности проекта и целесообразности его реализации, процесса расширения и введения новых услуг.

Анализ чувствительности проекта показал, что он не склонен к риску по всем анализируемым факторам, что позволяет рекомендовать проект к внедрению в ООО «Про-безопасность».

В соответствии с вышеизложенным, можно заключить, что задачи выпускной квалификационной работы решены, поставленная цель достигнута.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Абдукаримов, И.Т. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций (анализ деловой активности): Учебное пособие / И.Т. Абдукаримов. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 320 с.
- 2 Аверина, О.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник / О.И. Аверина, В.В. Давыдова, Н.И. Лушенкова. - М.: КноРус, 2012. - 432 с.
- 3 Александров, О.А. Экономический анализ: Учебное пособие / О.А. Александров, Ю.Н. Егоров. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 288 с.
- 4 Алексейчева, Е.Ю. Экономика организации (предприятия): Учебник для бакалавров / Е.Ю. Алексейчева, М. Магомедов. - М.: Дашков и К, 2016. - 292 с.
- 5 Арзуманова, Т.И. Экономика организации: Учебник / Т.И. Арзуманова, М.Ш. Мачабели. - М.: Дашков и К, 2016. - 240 с.
- 6 Артеменко, В.Г. Экономический анализ: Учебное пособие / В.Г. Артеменко, Н.В. Анисимова. - М.: КноРус, 2013. - 288 с.
- 7 Барышникова, Н.А. Экономика организации: Учебное пособие для СПО / Н.А. Барышникова, Т.А. Матеуш, М.Г. Миронов. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 191 с.
- 8 Баскакова, О.В. Экономика предприятия (организации): Учебник / О.В. Баскакова, Л.Ф. Сейко. - М.: Дашков и К, 2015. - 372 с.
- 9 Басовский, Л.Е. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие / Л.Е. Басовский, Е.Н. Басовская. - М.: ИНФРА-М, 2012. - 366 с.
- 10 Бланк, И.А. Финансовый менеджмент: Учебный курс / И.А. Бланк. - К.: Ника-Центр, Эльга, 2012. - 528 с.
- 11 Бобошко, Н.М. Финансово-экономический анализ: Учебное пособие / Н.М. Бобошко и др. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 383 с.

12 Бороненкова, С.А. Бухгалтерский учет и экономический анализ в страховых организациях: Учебник / С.А. Бороненкова, Т.И. Буянова. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 478 с.

13 Бригхем, Ю.П. Финансовый менеджмент: Полный курс: в 2-х т. / Ю.П. Бригхем, В.В. Ковалева. - СПб. – Экономическая школа, 2011. – Т. 2. – 669 с.

14 Веретенникова, И.И. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие для бакалавров / И.В. Сергеев, И.И. Веретенникова; Под ред. И.В. Сергеев. - М.: Юрайт, 2013. - 671 с.

15 Волков, О.И. Экономика предприятия: Курс лекций / О.И. Волков, В.К. Скляренко. – М.: ИНФРА – М, 2012. – 280 с.

16 Гарнова, В.Ю. Экономический анализ: Учебное пособие / Н.Б. Акуленко, В.Ю. Гарнова, В.А. Колоколов; Под ред. Н.Б. Акуленко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 157 с.

17 Дудин, М.Н. Финансово-экономический анализ предприятия туристской индустрии / М.Н. Дудин, Н.В. Лясников. - М.: КноРус, 2012. - 216 с.

18 Жилияков, Д.И. Финансово-экономический анализ (предприятие, банк, страховая компания): Учебное пособие / Д.И. Жилияков. - М.: КноРус, 2012. - 368 с.

19 Журко, В.Ф. Экономический и финансовый анализ в деятельности органов внутренних дел: Учебное пособие / В.Ф. Журко, Н.М. Бобошко. - М.: ЮНИТИ, 2014. - 239 с.

20 Зороастрова, И.В. Экономический анализ фирмы и рынка: Учебник для студентов вузов, обучающихся по экономическим специальностям / И.В. Зороастрова, Н.М. Розанова. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 279 с.

21 Иванов, И.Н. Экономический анализ деятельности предприятия: Учебник / И.Н. Иванов. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 348 с.

22 Казакова, Н.А. Экономический анализ в оценке бизнеса и управлении инвестиционной привлекательностью компании / Н.А. Казакова. - М.: Финансы и статистика, 2013. - 240 с.

23 Казакова, Н.А. Экономический анализ в оценке бизнеса и управлении инвестиционной привлекательностью компании: Учебное пособие / Н.А. Казакова. - М.: Финансы и статистика, 2014. - 240 с.

24 Казакова, Н.А. Экономический анализ: Учебник / Н.А. Казакова. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 343 с.

25 Капканщиков, С.Г. Финансово-экономический анализ. Предприятие, банк, страховая компания / С.Г. Капканщиков. - М.: КноРус, 2012. - 368 с.

26 Каурова, О.В. Финансово-экономический анализ предприятия туристской индустрии: Учебное пособие / О.В. Каурова. - М.: КноРус, 2012. - 216 с.

27 Кашкин, С.Ю. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / С.Ю. Кашкин. - М.: КноРус, 2012. - 432 с.

28 Киреева, Н.В. Экономический и финансовый анализ: Учебное пособие / Н.В. Киреева. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 293 с.

29 Климова, Н.В. Экономический анализ (теория, задачи, тесты, деловые игры): Учебное пособие / Н.В. Климова. - М.: Вузовский учебник, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 287 с.

30 Клочкова, Е.Н. Экономика организации: Учебник для СПО / Е.Н. Клочкова, В.И. Кузнецов, Т.Е. Платонова. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 447 с.

31 Кнышова, Е.Н. Экономика организации: Учебник / Е.Н. Кнышова, Е.Е. Панфилова. - М.: ИД ФОРУМ, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 336 с.

32 Когденко, В.Г. Экономический анализ: Учебное пособие для студентов вузов / В.Г. Когденко. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 392 с.

33 Когденко, В.Г. Экономический анализ: Учебное пособие / В.Г. Когденко. - М.: ЮНИТИ, 2013. - 392 с.



- 34 Когденко, В.Г. Экономический анализ: Учебное пособие / В.Г. Когденко. - М.: ЮНИТИ, 2015. - 392 с.
- 35 Лопарева, А.М. Экономика организации (предприятия): Учебно-методический комплекс / А.М. Лопарева. - М.: Форум, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 400 с.
- 36 Лысенко, Д.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник для вузов / Д.В. Лысенко. - М.: ИНФРА-М, 2012. - 320 с.
- 37 Лысенко, Д.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник для вузов / Д.В. Лысенко. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 320 с.
- 38 Любушин, Н.П. Экономический анализ: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» и «Финансы и кредит» / Н.П. Любушин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 575 с.
- 39 Любушин, Н.П. Экономический анализ: Учебное пособие / Н.П. Любушин. - М.: ЮНИТИ, 2013. - 575 с.
- 40 Любушин, Н.П. Экономический анализ: Учеб. Пособие / Н.П. Любушин. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 575 с.
- 41 Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие / Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, С.Э. Маркарьян.. - М.: КноРус, 2013. - 536 с.
- 42 Маркин, Ю.П. Экономический анализ: Учебное пособие для студентов вузов / Ю.П. Маркин. - М.: Омега-Л, 2012. - 450 с.
- 43 Официальный сайт ООО «Про-безопасность» <http://rauc.ru>.
- 44 Сергеев, И.В. экономика организации (предприятия): Учебник и практикум для прикладного бакалавриата / И.В. Сергеев, И.И. Веретенникова. - Люберцы: Юрайт, 2015. - 511 с.
- 45 Скамай, Л.Г. Экономический анализ деятельности предприятия: Учебник / Л.Г. Скамай, М.И. Трубочкина. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 378 с.
- 46 Стуканова, Н.П. Экономический анализ хозяйственной деятельности / Н.П. Стуканова. - М.: КноРус, 2013. - 536 с.

47 Сурков, И.М. Экономический анализ деятельности сельскохозяйственных организаций / И.М. Сурков. - М.: КолосС, 2012. - 240 с.

48 Толпегина, О.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник для бакалавров / О.А. Толпегина, Н.А. Толпегина. - М.: Юрайт, 2013. - 672 с.

49 Третьяк, Л.А. Экономика сельскохозяйственной организации: Учебное пособие / Л.А. Третьяк, Н.С. Белкина. - М.: Дашков и К, 2015. - 396 с.

50 Тузиков, А.Р. Комплексный экономический анализ деятельности управленческого персонала: Учебник / А.Р. Тузиков. - М.: КноРус, 2013. - 720 с.

51 Устав ООО «Про-Безопасность» (новая редакция), согласно протокола №46 от 21 августа 2014 г

52 Федеральный закон РФ от 08.02.1998 г. № 14-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Об обществах с ограниченной ответственностью»

53 Шеремет А. Д., Ионова А. Ф. Финансы предприятий: менеджмент и анализ. – М.: ИНФРА – М, 2012. – 538с.