

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Южно–Уральский государственный университет» (национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Прикладная экономика»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент, директор ООО
«Логистиксервис»
_____ А.И. Кроль
«_» _____ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой,
д.э.н., доцент
_____ Т.А. Худякова
«_» _____ 2021 г.

Оценка инвестиционной привлекательности открытия
транспортно-логистической компании в городе Челябинск

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ

ЮУрГУ–38.03.01.2021. 310.ПЗ ВКР

Руководитель работы
Заведующий кафедрой, д.э.н., доцент
_____ Т. А. Худякова
« _____ » _____ 2021 г.

Автор работы
студент группы ЭУ– 406
_____ Л.П. Старикова
« _____ » _____ 2021 г.

Нормоконтролёр, ст.
преподаватель
_____ Н. В. Тихонова
« _____ » _____ 2021 г.

Челябинск 2021

АННОТАЦИЯ

Старикова Л.П. Оценка инвестиционной привлекательности открытия транспортно-логистической компании в городе Челябинск. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ– 406, ПЭ, 2021. – 86 с., 32 ил., 27 табл., библиогр. список – 75 наим., 16 листов раздаточного материала.

Выпускная квалификационная работа выполнена для оценки эффективности инвестиционных вложений в открытие транспортно-логистической фирмы в городе Челябинск.

Первая часть работы является теоретической, где рассмотрены основы инвестиционного анализа, его методы оценки экономической эффективности.

Вторая часть является теоретической и рассматривает рынок транспортно-логистических услуг на мировом, российском и челябинском уровнях.

В третьей части были произведены расчеты по инвестиционному проекту открытия транспортно-логистической компании.

В результате проведенной работы был разработан инвестиционный проект и обоснована концепция открытия транспортно-логистической компании. Проект содержит расчёт затрат на проект и прогноз движения денежных потоков по периодам. Также работа включает в себя анализ инвестиционной привлекательности проекта и анализ рисков.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО АНАЛИЗА	9
1.1 Понятие и функции транспортно-логистической системы	9
1.2 Методы оценки инвестиционной привлекательности проектов	14
1.3 Подходы к анализу рисков инвестиционного проекта	25
2 АНАЛИЗ РЫНКА ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ.....	31
2.1 Анализ динамики развития рынка транспортно-логистических услуг: зарубежный аспект	31
2.2 Анализ развития российского рынка транспортно-логистических услуг ..	36
2.3 Рынок транспортных компаний в городе Челябинск.....	43
3 АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ В ГОРОДЕ ЧЕЛЯБИНСК	53
3.1 Общая концепция проекта	53
3.2 Экономическая оценка эффективности инвестиционного проекта	63
3.3 Анализ рисков проекта создания транспортно-логистической компании в городе Челябинск	69
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	77
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	79

ВВЕДЕНИЕ

Эффективное функционирование мировой экономики без эффективной логистики в настоящее время невозможно. Логистика, благодаря технологическим и организационным решениям существенно влияют на изменения в развитии городов, включая пространственное распределение транспортных потоков и расположение соответствующих складских площадей.

В связи с популярностью тенденция увеличения мобильности факторов производства и скорости отправки информации, бизнес-решения принимаются производится вне зависимости от национальности заинтересованных сторон, в том числе инвесторов.

Под привлекательностью логистической деятельности понимается конкурентоспособность логистики, а с маркетинговой точки зрения, о привлекательных логистических мероприятиях можно говорить, когда они могут быть использованы для достижения конкурентного преимущества компании, но оба они могут быть использованы только для построения базы определения логистической привлекательности.

Это определение зависит от таких факторов, как минимизация затрат и повышение уровня предлагаемых услуг, с возможностью дифференцирования, используя логистические услуги. Эти факторы в некоторых отраслях необходимы для достижения стратегических целей организации. Рост еще одного ключевого фактора потоковых предприятий, характеризующийся эффективностью логистическая система, может зависеть от таких факторов, как точность, надежность, скорость и гибкость доставки, а также как адекватное распределение ресурсов и синхронизация производства с поставками.

Для того чтобы оценить привлекательность логистической деятельности, проводятся расчеты инвестиционной привлекательности проекта. Результат такой оценки покажет целесообразность реализации проекта и позволит определить срок окупаемости, устойчив ли данный проект к рискам и т. д.

Объектом данной выпускной квалификационной работы является компания индивидуальный предприниматель «ТрансГруз».

Предмет – данной выпускной квалификационной работы является оценка инвестиционной привлекательности открытия транспортно-логистической компании.

Цель работы – Оценка экономической целесообразности и инвестиционной привлекательности открытия транспортно-логистической компании «ТрансГруз».

Задачи работы:

1. Анализ зарубежного рынка транспортных компаний
2. Анализ российского рынка транспортных компаний
3. Описание концепции проекта по открытию транспортно-логистической компании «ТрансГруз»
4. Расчет инвестиций для данного проекта
5. Анализ методов оценки экономической эффективности проекта
6. Анализ возможных рисков проекта

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО АНАЛИЗА

1.1 Понятие и функции транспортно-логистической системы

Логистика – стратегическое управление (менеджмент) закупкой, снабжением, перевозками и хранением материалов, деталей и готового инвентаря (техники и пр.). Понятие включает в себя также управление соответствующими потоками информации [1].

Самым простым языком, который будет понятен всем, задачами логистики является обеспечение материальными ресурсами потребителей в нужное время и в нужном месте, которые должны быть надлежащего качества и с минимальными затратами.

Логистика также решает вопросы, связанные с менеджментом, т. е. управляет этими материальными ресурсами, производит закупки, перевозки, продажи, а также осуществляет хранение любого вида ресурсов.

Существующие виды логистики направлены на разграничение обязанностей тех или иных структур данной отрасли. Рассмотрим эти виды ниже на рисунке 1.1.



Рисунок 1.1 – Виды логистики [14]

1. Закупочная логистика

Цель: обеспечение производства материальными ресурсами для планового производственного процесса.

Задачи: определение потребности предприятия в ресурсах, поиск поставщиков, производство самих закупок, проверка поставок, составление бюджета для закупок.

2. Сбытовая логистика (логистика распределения)

Цель: обеспечение доставки товаров в нужное место, в нужное время, с определенными затратами.

Задачи: распределение ресурсов по производственным отделам, складам, распределение заказов между поставщиками.

3. Транспортная логистика

Цель: осуществление планирования и организация доставки материальных ресурсов между их источником и их конечным потребителем.

Задачи: выбор оптимального маршрута транспортировки, выбор вид транспортного средства, создание транспортных систем.

4. Складская логистика

Цель: повышение работоспособности склада в целом.

Задачи: управление местами хранения, распределение продукции в соответствии с характеристиками на складе, отгрузка продукции, контроль загруженности складских помещений, проверка качества и количества поставленных грузов в соответствии с документами и т. п.

5. Таможенная логистика

Цель: оптимизация процессов перемещения различных товаров и услуг на импорт и экспорт.

Задачи: осуществление перевозок через границу, получение сертификатов на ввоз и вывоз товаров или услуг, оформление таможенной документации, страхование грузов, организация растаможки и т. д.

6. Логистика запасов (политика управления запасами)

Цель: оперативное управление над запасами, включающее в себя контроль и учет запасов необходимых для функционирования предприятия.

Задачи: размещение запасов на складе, планирование запасов (контроль над бесперебойным товароснабжением), решение вопросов, когда и сколько закупать.

7. Информационная логистика

Цель: обеспечение и распределение информационных потоков, с целью обеспечения нужной информацией, в нужное время, в нужном месте и минимизацией затрат.

Задачи: анализ рынка в данной отрасли и сбор информации о нем, транспортировка информации, управление информационными потоками.

8. Комплексная логистика

Цель: полное управление жизненным циклом поставки товара от начала до

Задачи: решение вопросов как сократить риски, управление материальными и финансовыми потоками.

9. Экологическая логистика

Цель: процесс осуществление контроля за материалом в начале производства до превращения его в товар и отходы с последующей утилизацией.

Задачи: сбор и сортировка отходов, транспортировка отходов, обеспечение условий хранения отходов, утилизация и т. п.

10. Бережливая логистика

Цель: осуществление концепции бережливого производства.

Задачи: пополнение запасов небольшими поставками, управление транспортом и запасами внутри предприятия и за его пределами по отношению к заводам потоками.

11. Городская логистика (сити-логистика, муниципальная логистика)

Цель: рационализация материального потока, который обеспечивает эффективную работу предприятий.

Задачи: комплекс логистических решений, действий, процессов, нацеленных на оптимизацию управленческих решений администрации, потоков материалов.

В процессе осуществления деятельности участников логистической цепи происходит формирование логистической системы. Рассмотрим, что такое логистическая система и входящие в нее элементы.

Логистическая система – адаптивная (самоадаптирующаяся или самоорганизующаяся) система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции и логистические операции, состоящая, как правило, из нескольких подсистем и имеющая развитые связи с внешней средой [17].

Логистическая система включает в себя все звенья логистики, т. е. закупку, производство, сбыт, хранение, транспортировку.

Элементами логистической системы являются участники логистического рынка, т. е. поставщики той или иной продукции(услуги), перевозчики, грузополучатели, предприятия и физические лица.

Логистическая система различается по уровням охватывания логистического рынка.

Первый уровень логистической системы включает себя управление материальными потоками на уровне регионов страны, а также и других стран, осуществляя деятельность с промышленными, посредническими, торговыми предприятиями и т. д.

Тут выделяют 3 вида логистических систем, которые представлены на рисунке 1.2.

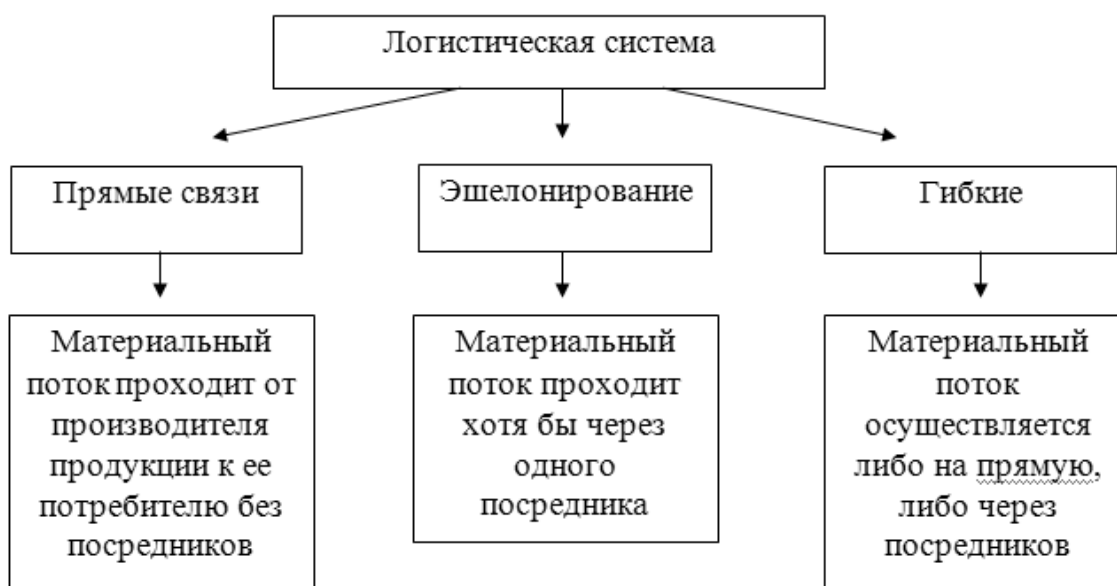


Рисунок 1.2 – Виды логистических систем первого уровня [69]

Второй уровень логистической системы включает производственные предприятия, торговые организации и т. д.

Третий уровень объединяет несколько предприятий для осуществление общих целей.

Логистические системы можно разделить по следующим критериям представленных на рисунке 1.3.

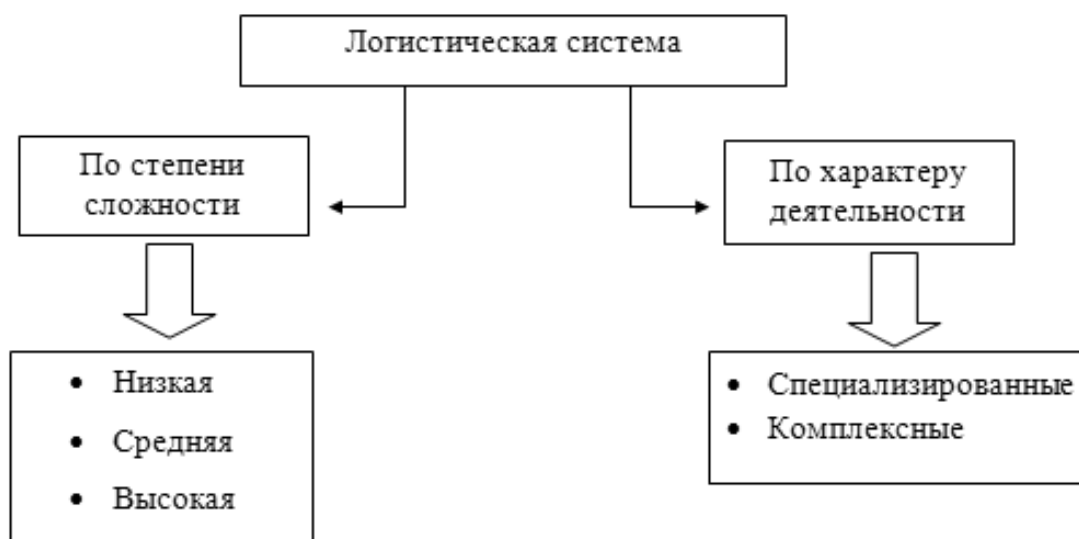


Рисунок 1.3 – Разделение логистической системы по критериям [69]

В логистическую систему также включена транспортно-логистическая система.

Транспортно-логистическая система – это объединение транспортной и логистической инфраструктур вместе с материальными, финансовыми и информационными ресурсами между ними, выполняющая функции транспортировки, хранения, распределения товаров, а также информационного и правового сопровождения товарных потоков.

Чтобы транспортно-логистическая система могла функционировать бесперебойно и качественно, применяют методы оценки инвестиционной привлекательности, где рассматривают все элементы данной системы.

В эти элементы можно включить:

- складские сооружения (отдельные склады, логистические центры и т. п.);
- запасы (объем запасов на складе по каждому виду продукции);
- транспортировка (вид транспорта, грузоподъемность транспорта, сроки доставки, виды тары и т. д.);
- комплектация и упаковка (простота и легкость);
- связь (получение информации о товародвижении на любой стадии транспортировки).

1.2 Методы оценки инвестиционной привлекательности проектов

Для того чтобы потенциальный инвестор вложил в средства в проект или тот предприниматель, который решает его реализовать, нужно знать инвестиционную привлекательность данного проекта, ведь не зная эффективность проекта можно пойти на очень большие риски.

Оценивая инвестиционные проекты, можно использовать критерий их социальной значимости, их масштабность, количественные показатели, вовлеченные в проект и т. д., но главным критерием является оценка эффективности инвестиционного проекта.

Эффективность инвестиций понимается как соотношение результата проекта и инвестиционных затрат на него.

Для определения эффективности инвестиций в какой-либо объект или предприятие разрабатывается инвестиционный проект, в котором дается обоснование его экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений, в том числе описание проекта строительного объекта и практических действий по осуществлению инвестиций (бизнес-план).

Основная цель проведения анализа инвестиции состоит в объективной оценке возможности, целесообразности вложений, определение доходности проекта и риски осуществления долгосрочных и краткосрочных инвестиций. Также правильное определение направления инвестиционного развития организации, выявление факторов, которые могут негативно влиять на конечный результат.

Существуют два метода оценки экономической эффективности проекта:

- простой метод оценки эффективности (недисконтированный);
- оценка эффективность проекта с помощью метода дисконтирования денежных потоков.

Для начала рассмотрим простой метод оценки или как его еще называют, недисконтированный метод оценки инвестиционной привлекательности проекта.

В этот метод включены следующие показатели:

1. Чистый доход (NV);
2. Норма прибыли (ARR);
3. Недисконтированный срок окупаемости (PB);
4. Недисконтируемый индекс доходности (PI).

Простой метод оценки инвестиционной привлекательности проекта (недисконтированные показатели) [54]:

1. Чистый доход (NV) [54]

Данный показатель представляет собой сальдо денежных притоков по проекту за расчетный период и рассчитывается как разность суммы денежного потока и размера инвестиционных вложений и рассчитывается по формуле (1):

$$NV = \sum_{i=1}^T CF_i - \sum_{i=1}^T I_i, \quad (1)$$

где CF – денежный поток, на каждом шаге расчета;

I – размер инвестиций;

T – горизонт расчета.

Проект считается приемлемым, если $NV > 0$.

Данный показатель не дает полной объективной оценки, так как не учитывает фактор времени.

2. Норма прибыли (ARR – Average rate of return) [54]

Данный показатель показывает среднее значение прибыли проекта и рассчитывается по формуле (2).

$$ARR = \frac{\bar{P}_r}{I} \cdot 100\%, \quad (2)$$

где P_r – прибыль;

I – инвестиции.

Для данного показателя нет нормативных значений. Сравнение идет с показателями конкурентов похожей отрасли или же прямых конкурентов.

Как и все недисконтированные показатели оценки инвестиционной привлекательности, данный показатель не учитывает фактор времени, в результате чего дает не точные цифры.

3. Недисконтированный срок окупаемости (PB) [54]

Данный показатель говорит о том сколько времени потребуется чтобы инвестиции смогли окупить себя с помощью чистого денежного дохода и рассчитывается по формуле (3).

$$PB = \frac{I}{Pr}, \quad (3)$$

где Pr – среднегодовая прибыль;

I – размер инвестиций.

Конкретных норм для показателя нет, но для инвесторов понятно, что чем меньше срок, тем лучше и это значит, что проект эффективен. Показатель не может дать объективное мнение, так как не учитывает денежные потоки после окончания расчетного периода, не позволяет сравнивать разные проекты.

4. Недисконтированный индекс доходности (PI) [54]

Данный показатель характеризует эффективность проекта в сравнение чистого денежного потока проекта и инвестиций проекта и рассчитывается по формуле (4).

$$PI = \frac{NV+I}{I} = \frac{NV}{I} + 1, \quad (4)$$

где NV – чистых доход;

I – инвестиции.

Показатель должен быть больше 1, а также можно сравнивать показатель с показателем конкурентов.

Подведя итоги рассмотренных показателей, можно составить таблицу, с представленными критериями оценки эффективности и их характеристиками.

Таблица 1.1 – Недисконтированные показатели

Показатель, формула	Характеристика показателя	Критерий приемлемости проекта.
Чистый дисконтированный доход (NV)	Показывает накопленный эффект (сальдо денежного потока) за расчетный период без учета временной стоимости денег	$NV > 0$
Норма прибыли (ARR)	Показывает среднее значение прибыли проекта	Чем выше значение, тем лучше. Сравнение идет с данными по отрасли и конкурентам
Недисконтированный срок окупаемости (PB)	Рассчитывает время, которое потребуется для покрытия начальных инвестиций за счет чистого денежного потока	$PB < T$
Недисконтированный индекс доходности (PI)	Характеризует эффективность проекта в сравнение чистого денежного потока проекта и инвестиций проекта	$PI > 1$

У простого метода оценки инвестиционной привлекательности проекта есть свои минусы и плюсы, например один из плюсов является простота расчета этих показателей, но этот метод не учитывает такой фактор как время и ценность денежных средств с течением времени, т. е. инфляцию, что не дает достоверную и объективную информацию о эффективности данного проекта.

В связи с этим используют другой метод оценки инвестиционной привлекательности проекта. Следующий метод, который будет рассмотрен это метод дисконтирования денежных потоков, который учитывает размер ожидаемых потоков в любом периоде жизни проекта.

Метод оценки эффективности проекта с помощью метода дисконтирования денежных потоков:

Оценка эффективности инвестиционного проекта методом дисконтирования денежных потоков основано на предположении о том, что потенциальный инвестор не заплатит за данный проект сумму, больше, чем текущая стоимость будущих доходов от бизнеса этого предприятия. Собственник, скорее всего, не продаст свой бизнес дешевле текущей стоимости прогнозируемых доходов. В результате переговоров стороны придут к соглашению о цене, которая будет равна текущей стоимости будущих доходов предприятия. Важно понимать, что инвестор, вкладывающий деньги в действующее предприятие, покупает не активы этого предприятия, здания, оборудования и другие нематериальные ценности, а будущие доходные потоки, которые должны окупить те вложенные средства, получить прибыль и приумножить свое состояние. Поэтому все предприятия к каким бы отраслям экономики они не принадлежали, все они производят одну экономическую единицу – деньги.

Применение данного метода наилучшим образом подходит для оценки предприятий, имеющих определённую историю хозяйственной деятельности или находящихся на стадии роста или стабильного экономического развития. Данный метод не совсем подходит для оценки предприятий, которые систематически терпят.

Рассмотрим основные этапы оценки бизнеса методом дисконтированных денежных потоков.

1. Выбор модели денежного потока – для реализации проекта будет выбран собственный или инвестированный капитал.
 2. Определение длительности прогнозного периода – примерное прогнозирование будущих денежных потоков, которое определит этот прогнозный период. Обычно для оценки инвестиционной привлекательности проекта принято за прогнозный период брать 5–10 лет. В том случае, если рынок не стабилен и долгосрочно спрогнозировать доходы сложно, за прогнозный период берут 3 года.
 3. Ретроспективный анализ и прогноз валовой выручки от реализации – здесь рассматривается ряд факторов, которые повлияют на выручку, например перечень товаров(услуг) данной компании, спрос на данную продукцию, темпы инфляции, анализ рынка, в котором будет реализован проект, доля рынка, анализ конкурентов и т. д.
 4. Анализ и прогноз расходов – провести четкое структурирование расходов (переменные, постоянные), оценить влияние инфляции на каждую категорию издержек, определить единоразовые расходы и расходы на случай кризисных ситуаций.
 5. Анализ и прогноз инвестиций – определить амортизационные отчисления на основе будущих активов, их прироста и выбытия, определить количество затрат на процентные выплаты по задолженности, сравнить прогнозные расходы с текущими показателями конкурентов.
 6. Расчёт величины денежного потока для каждого года прогнозного периода – расчет примерных собственных оборотных средств.
 7. Определение ставки дисконта.
- Дисконтирование – одна из шести функций сложного процента, позволяющая привести ожидаемые будущие денежные потоки (поступления или платежи) к их текущей стоимости, т. е. в сопоставимый вид на сегодняшний день при заданном периоде и заданной процентной ставке [6].

Существует множество методов определения ставки дисконтирования, рассмотрим некоторые из них.

Первый метод, это метод расчета ставки дисконтирования на основе экспертной оценки, т. е. эксперт по требованиям инвестора определяет ее, основываясь на опыте работы и анализе рынка этой отрасли.

Второй метод заключается в определении средневзвешенной стоимости капитала (WACC). Данный метод используется если используются разные источники формирования инвестиционных вложений.

Третий метод – это расчет модели CAPM. В данной модели рассматриваются систематический и специфический риск. Рассчитывается ставка по данной модели по следующей формуле (5):

$$r = R_f + \beta(R_m - R_f), \quad (5)$$

где r – ставка дисконтирования;

R_f – безрисковая ставка дохода;

$(R_m - R_f)$ – премия за рыночный риск;

β – коэффициент, определяющий изменение цены на акции компании по сравнению с изменением цен акций конкурентов данного рынка;

R_m – среднерыночные ставки доходности на фондовом рынке.

8. Расчёт величины стоимости в пост прогнозный период – предполагается, что по окончании прогнозного периода доходы от деятельности данного проекта стабилизируются и будут иметь долгосрочные темпы роста.

9. Расчёт текущих стоимостей будущих денежных потоков и стоимости в постпрогнозный период.

Подразумевает суммирование текущей стоимости периодических денежных потоков, которые приносит объект оценки в прогнозный период, и текущую стоимость в пост прогнозный период, ожидаемую в будущем [6].

10. Внесение итоговых поправок.

Перейдем к рассмотрению самих дисконтированных показателей для оценки инвестиционной привлекательности бизнеса.

Дисконтированные показатели эффективности инвестиционного проекта включают в себя:

1. Чистый дисконтированный доход (NVP);
2. Дисконтированный срок окупаемости (DPP);
3. Индекс доходности (DPI);
4. Внутренняя норма доходности (IRR);
5. Чистая терминальная стоимость (NTV);
6. Модифицированная внутренняя норма прибыли (MIRR);
7. И т. д.

1. Чистый дисконтированный доход (NPV)

Чистый дисконтированный доход является основным показателем при оценке эффективности инвестиционного проекта. Он показывает в абсолютной величине, сколько принесет прибыли проект инвестору.

Чистый дисконтированный доход (NPV) – определяется путем сопоставления величины дисконтированных инвестиций с общей суммой дисконтированных денежных поступлений, порождаемых ими в течение расчетного периода [6].

Для произведения расчетов чистого дисконтированного дохода используется формула (6):

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t} \quad (6)$$

где CF – денежные потоки за t период;

r – ставка дисконтирования;

T – горизонт расчета;

I – инвестиции для реализуемого проекта.

Нормативным показателем является 0, точнее сказать, если NPV равен 0, то проект является доходным, если же NPV больше 0, этот проект может окупиться.

1. Дисконтированный индекс доходности (DPI) [17]

Дисконтированный индекс доходности (DPI) – показывает доход на один рубль инвестиционных вложений и считается путем соотношения дисконтированного денежного потока на дисконтированные инвестиционные затраты.

Для определения дисконтированного индекса доходности применяется следующая формула (7):

$$DPI = \frac{1+NPV}{\sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t}}, \quad (7)$$

где NPV– чистый дисконтированный доход;

I – первоначальные инвестиции;

r – ставка дисконтирования;

T – горизонт расчета проекта.

Для индекса доходности существует норма. На основании этой формулы можно сделать вывод, что данный показатель должен быть больше 1.

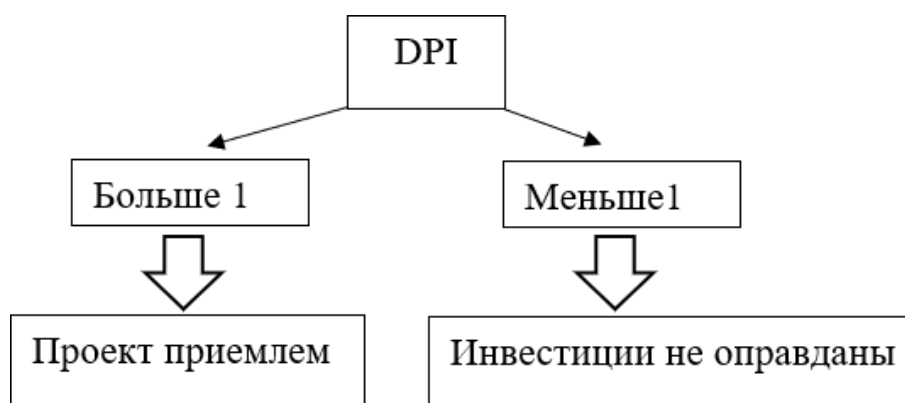


Рисунок 1.4 – Норма для дисконтированного индекса доходности

2. Дисконтированный срок окупаемости (DPB) [17]

Дисконтированный срок окупаемости (DPB) – время, за которое инвестиции покроются дисконтированным денежным доходом.

Для определения дисконтированного срока окупаемости используется следующее уравнение (8):

$$DPB = t, \text{ начиная с которого } \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} > \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t}, \quad (8)$$

где CF – денежный поток t периода;

I – инвестиции t периода;

r – ставка дисконтирования;

T – горизонт расчета проекта.

Дисконтированный метод показывает наиболее точный срок окупаемости, так как учитывает изменения уровня инфляции.

Инвестиционный проект считается приемлемым если выполняется следующие условие (9):

$$DPB > T, \quad (9)$$

Из этого условия следует, что проект считается приемлемым тогда, когда дисконтированный срок окупаемости больше, чем горизонт расчета проекта.

3. Внутренняя норма доходности (IRR) [17]

Внутренняя норма доходности (IRR) – ожидаемая доходность в процентах годовых при заложенных данных (сложный процент).

Формула расчета этого показателя выглядит следующим образом (10).

$$NPV(IRR) = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+IRR)^t} = 0, \quad (10)$$

Проект является инвестиционно привлекательным, если выполняются следующие условия:

$IRR > R \rightarrow$ проект считается приемлемым;

$r = IRR \rightarrow$ проект окупится и может принести небольшую прибыль;

$IRR < r \rightarrow$ проект считается неэффективным.

В Microsoft Excel есть встроенная функция «ВСД», с помощью которой можно быстро и легко посчитать данный показатель. Для этого нужно выписать денежные потоки за каждый расчетный период и инвестиционные вложения в проект.

Графически внутренняя норма доходности представлена на рисунке 1.5.



Рисунок 1.5 – График определения ВНД [17]

4. Чистая терминальная стоимость (NTV) [17]

Чистая терминальная стоимость показывает наращенную стоимость денежных доходов на конец прогнозного периода и рассчитывается по формуле (11).

$$NTV = \sum_{t=0}^T CF_t \cdot (1 + r)^{T-t} - \sum_{t=0}^T I_t \cdot (1 + r)^{T-t}, \quad (11)$$

где CF – денежные потоки;

I – инвестиционные затраты;

r – ставка дисконтирования.

Проект на основе данного показателя считается приемлемым если показатель больше 0, если NTV говорит о обратном, то проект лучше не принимать к реализации.

5. Модифицированная внутренняя норма прибыли(доходности)(MIRR) [17]

Этот показатель основан на предыдущем, с учетом корректировок на реинвестиции и рассчитывается по формуле (12).

$$\sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t \cdot (1+r)^{T-t}}{(1+MIRR)^T}, \quad (12)$$

Инвестиционный проект считается приемлемым, если выполняется условие, что MIRR больше длительности t – периода.

После проведения расчетов показателей эффективности инвестиционного проекта выполняется анализ рисков, который состоит из анализа точки безубыточности и анализа чувствительности.

1.3 Подходы к анализу рисков инвестиционного проекта

При осуществлении инвестиционной деятельности важно оценивать риски, с которыми можно столкнуться в данной отрасли. Каждый проект может оказаться рискованным и это должен понимать каждый инвестор, вкладывающийся проект.

Оценивая риски проекта, можно оценить надежность капиталовложений и внести ясность о доходности в пост прогнозных периодах.

В данном контексте риск следует понимать как вероятность неполучение прибыли и получение не в полной мере дохода от инвестиционной деятельности.

Методов по осуществлению оценки рисков инвестиционного проекта множество, рассмотрим некоторые из них.

1. Анализ точки безубыточности проекта

Точка безубыточности – это объем продаж, где сумма выручки и общие расходы одинаковы, нет чистой прибыли или убытков.

Анализ безубыточности основывается на равенстве выручки и текущих затрат, а также на разделении всех затрат на переменные и постоянные.

Для определения точки безубыточности важно правильно разделить постоянные и переменные затраты [62].

Разберемся, что такое переменные и постоянные затраты, для этого дадим определения этим понятиям.

Постоянные затраты – это такие затраты, которые не изменяются от объемов производства и реализации продукции.

Переменные затраты – затраты, которые изменяются при уменьшении или увеличении объемов производства или реализации продукции.

Рассмотри, что относится к этим затратам на примере, приведенном в таблице 1.2.

Таблица 1.2– Постоянные и переменные затраты [23]

Постоянные затраты	Переменные затраты
З/п сотрудникам повременной системы оплаты труда	Затраты на сырье и материалы
Страховые взносы во внебюджетные фонды с з/п сотрудников, работающих по повременной системе оплаты труда	Коммунальные услуги
Арендная плата	Комиссионные расходы
Выплаты по кредитам	Стоимость транспортных услуг
И т. д.	Сдельная оплата труда
	И т. д.

Формула расчета точки безубыточности будет следующая [62]:

$$TR = TC, \quad (13)$$

$$Q \cdot P = Q \cdot AVC + FC, \quad (14)$$

где TR– валовая выручка;

TC – общие затраты;

Q– объем реализации продукции (товаров, услуг и т.д.);

P – цена продукции (товаров, услуг и т. д.);

AVC – средние переменные затраты;

FC– общие постоянные затраты.

После преобразования формулы мы получаем расчет точки безубыточности как [62]:

$$Q_{кр} = \frac{FC}{P-AVC}, \quad (15)$$

где FC – постоянные расходы;

P – цена продукции;

AVC – средние переменные издержки.

Точка безубыточности в стоимостном выражении:

$$Q_{кр} = \frac{B \cdot FC}{B-VC}, \quad (16)$$

где B–выручка;

FC – постоянные расходы;

VC – переменные расходы.

Рассмотрим, как выглядят графики постоянных и переменных затрат на рисунке 1.6.

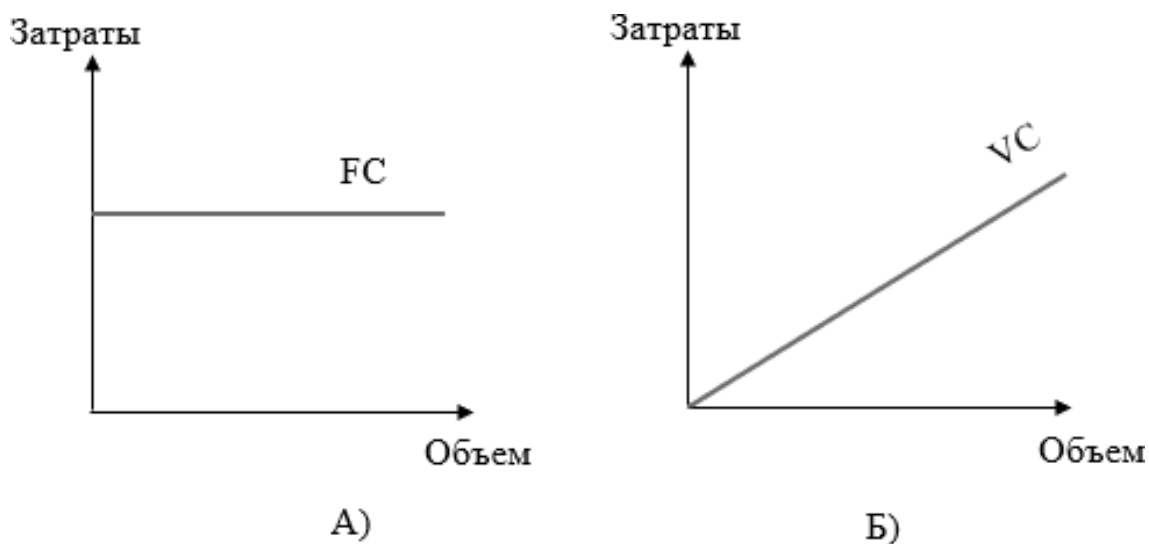


Рисунок 1.6 – График постоянных и переменных затрат. А) постоянные
Б) Переменные [62]

Точка безубыточности позволяет произвести контроль за рисками, взаимосвязь этих рисков в зависимости от каких-либо факторов.

Для наглядного примера в рисунке 1.7 представлен график точки безубыточности.

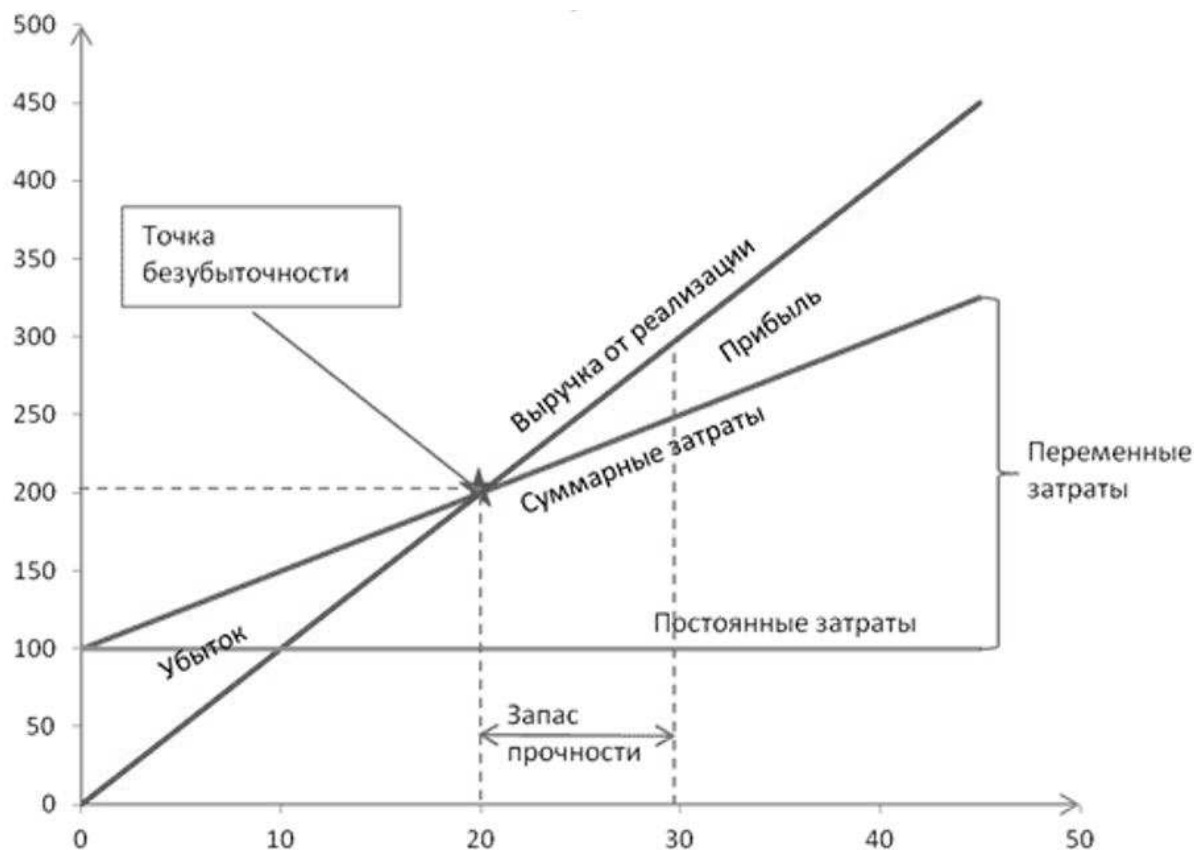


Рисунок 1.7 – График точки безубыточности [58]

2. Анализ чувствительности проекта

Следующим видом оценки рисков проекта является анализ чувствительности. С помощью него мы рассматриваем какие риски оказывают большее влияние на доходность и над какими нужно постоянно осуществлять контроль.

Анализ чувствительности происходит поэтапно:

1. Определяется показатель, по которому будет производиться анализ чувствительности. Обычно такими показателями являются внутренняя норма доходности и чистый дисконтированный доход.
2. Определяется фактор, который будет менять эти показатели (инфляция, рост цен, падение спроса и т. д.).
3. Производится расчет значений выбранного показателя с учетом фактора

изменения.

Т. е. например мы рассматриваем влияние увеличения цен или ее уменьшение на чистый дисконтированный доход.

Графически анализ чувствительности выглядит следующим образом.

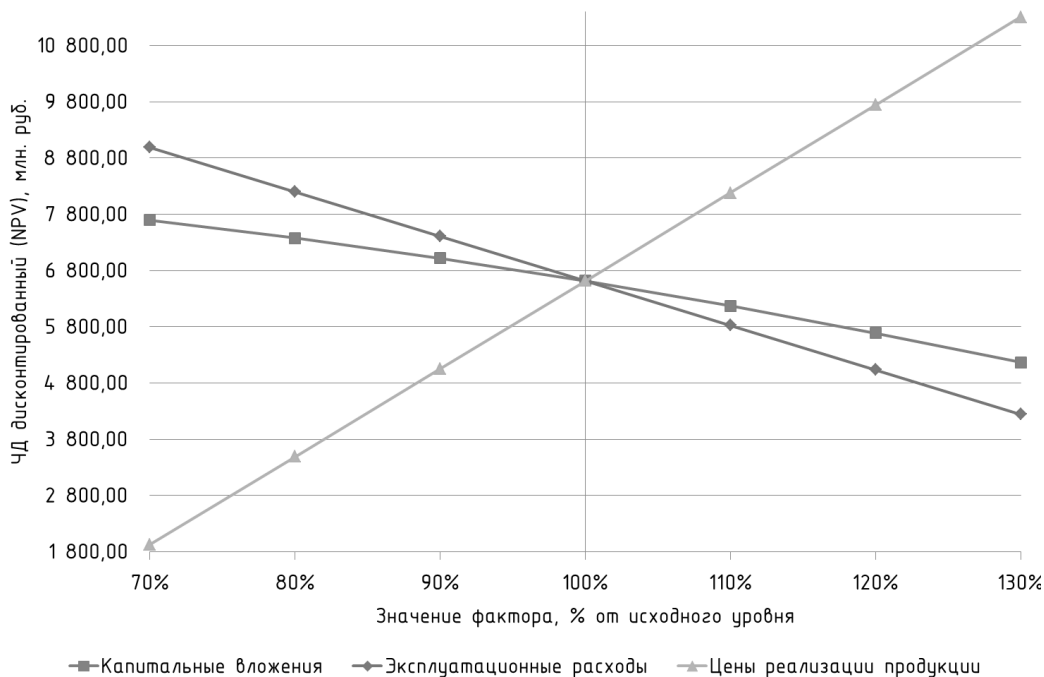


Рисунок 1.8 – График анализа чувствительности инвестиционного проекта [66]

На графике чувствительности, чаще всего рассматриваются те факторы, которые напрямую повлияют на будущее финансовое положение компании в нестабильных условиях экономики.

Выводы по разделу один:

1. Рассмотрев логистическую систему, ее функции, задачи и виды, можно сделать вывод о том, что данный вид деятельности оказывает большое влияние на стабильность экономики как стран, так и отдельных предприятий и организаций. Функционирование логистики очень важный процесс, ведь нарушение одного из элементов цепи поставки может вызвать сбой всей логистической цепи. Каждое звено в данной цепи отвечает за определенные функции и по-своему они важны.

2. Методы оценки инвестиционной привлекательности помогают инвесторам рассмотреть целесообразность вложений в данный проект, ведь как потенциальные инвесторы могут вложиться в бизнес, не имея общей картины

прибыльности этого проекта. Для оценки инвестиционной привлекательности подходит любой проект, любая организация, в нашем же случае транспортно-логистическая. Поэтому в данном случае каждый метод важен, будь он простым или дисконтированным, но проведя анализ было выявлено, что между этими двумя методами выигрышным и наиболее точным будет дисконтированный метод оценки инвестиционной привлекательности проекта.

3. Помимо того, что потенциальным инвесторам и самим предпринимателям важно узнать доходность от проекта, им важно узнать и проанализировать риски, с которыми они могут столкнуться на рынке данной отрасли и в целом, что их может ожидать в неопределенной зоне экономики. Для этого и существует оценка рисков, которая может дать полную информацию о том, как поведет себя бизнес при определенных факторах.

2 АНАЛИЗ РЫНКА ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

2.1 Анализ динамики развития рынка транспортно-логистических услуг: зарубежный аспект

В настоящее время рынок логистических услуг непрерывно растет, что оказывает положительное влияние на экономику разных стран. Сложно представить страну с хорошей экономикой и неразвитой логистикой.

Рассматривая современный рынок логистических услуг, таких как, перевозка, грузопереработка, складирование, хранение, экспедирование и сервисное обслуживание и т. д., радуется нас быстрыми темпами роста. На рисунке 2.1 мы можем увидеть, как на протяжении 8 лет происходил прирост логистических услуг.

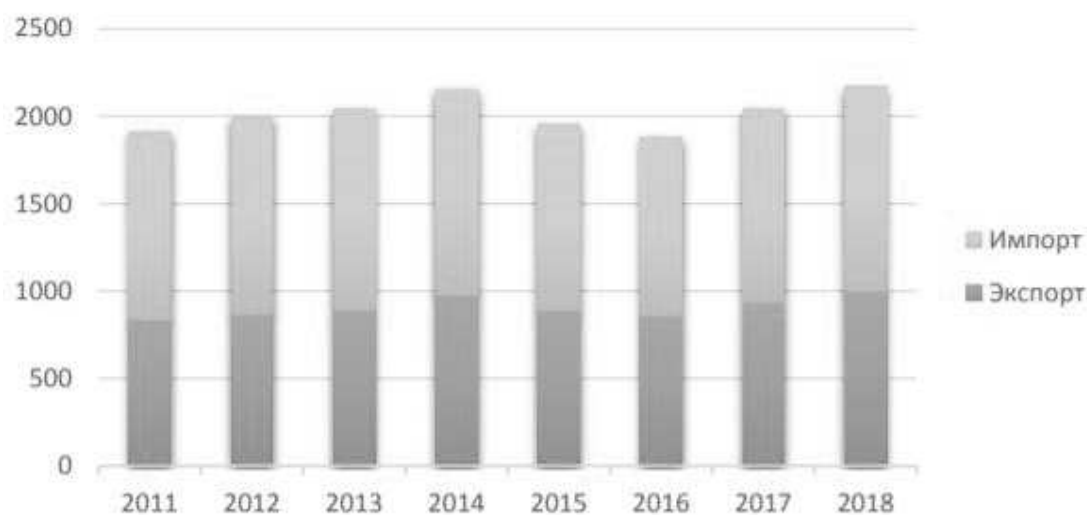


Рисунок 2.1 – Импорт и экспорт мирового рынка логистических услуг [57]

По рисунку видно, что в 2015 году замечается небольшой спад показателей. Вызван данный спад был мировым экономическим кризисом, который затронул все секторы экономики.

Но несмотря на это, в 2016 году ситуация на рынки стабилизируется и с этого года наблюдается только рост сферы логистики. Это явление можно объяснить тем, что происходит внедрение новых технологий, идет разработка различных программ для упрощения управления этими ресурсами, идет автоматизация производств и т. п.

На сегодняшний день страны Западной Европы и США большинство своих производств перенесли в такие страны как Индонезия, Китай, Вьетнам, Индия и т. д., что так же хорошо повлияло на развитие экономики, т. к. были сформированы обратные потоки обменом продукции. Как мы все знаем Китай является одной из ведущих стран по производству большинства товаров, поэтому многие товары идут с надписью «MadeinChina».

Рассмотрим лидеров экспорта логистических услуг на мировом рынке в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Лидеры экспорта мирового рынка логистических услуг в 2018 г [57]

Страна	Объем экспорта
1. США	92 млрд\$
2. Германия	69 млрд \$
3. Сингапур	51 млрд \$
4. Франция	48 млрд \$
5. Китай	42 млрд \$
6. Нидерланды	41 млрд \$
7. Великобритания	40 млрд \$



Рисунок 2.2 – Основные страны экспортеры [57]

Если говорить об импорте логистических услуг на мировом рынке, то неизменным лидером остается США с объемом импорта 108 млрд. \$, за ним следует Китай с объемом импорта в 106 млрд. \$. На третьем месте Германия с 72 млрд. \$; Индия – 66 млрд. \$; Сингапур 54 – млрд. \$.

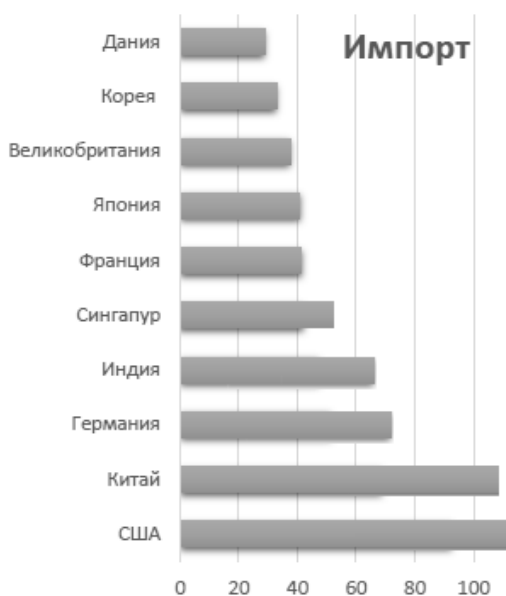


Рисунок 2.3 – основные страны импортеры [57]

По структуре весь мировой логистический рынок можно разделить на 3 вида:

1. Грузоперевозки и экспедирование, которые составляют больше половины всего рынка, а именно 58 %;
2. Складские услуги, которые составляют 25 %;
3. Управленческая логистика 17%.

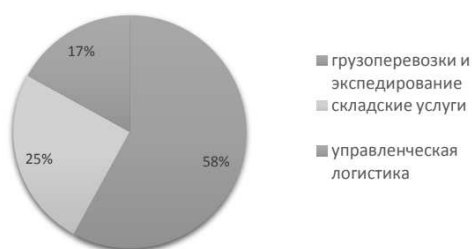


Рисунок 2.4 – Структура мирового рынка логистических услуг [57]

Но, несмотря на все положительные тенденции развития рынка 2019 год стал для многих секторов экономики упадочным.

Как мы все знаем в 2019 году весь мир был охвачен пандемией COVID-19, пришедшей к нам из Китая.

Введение жестких ограничений, закрытие границ, введение карантина во многих странах, повлекли за собой такие последствия как остановка заводов, прекращения наземных и авиапоставок, падение спроса и общий спад экономики.

Пандемия COVID-19 привела к сбоям в работе большинства глобальных поставок, таких как фармацевтика, пищевая промышленность, электроника, автомобильная промышленность. В отличие от предыдущих серьезных сбоев, COVID-19 негативно повлиял на цепочку глобальных поставок на всех их этапах, вызвав серьезные потрясения в производстве, переработке, транспортировке и логистике, а также значительные сдвиги в спросе. В настоящее время повышение устойчивости цепочки поставок является основным фактором снижения уязвимости в столько нестабильное для экономики время.

С тех пор, как было впервые объявлено о вспышке COVID-19, более 210 стран сообщили о более чем одном случае заражения. Мир переживает спад экономики и, по прогнозам, в 2020 году мировая экономика сократится на 3%. Это говорит о том, что объем мировой торговли снизится с 13% до 32%.

Предполагаемые объемы мировой торговли в основных экономических регионах показаны на рисунке 2.5, где «О-2020» и «Р-2020» представляют собой оптимистичный и пессимистический сценарии на год.

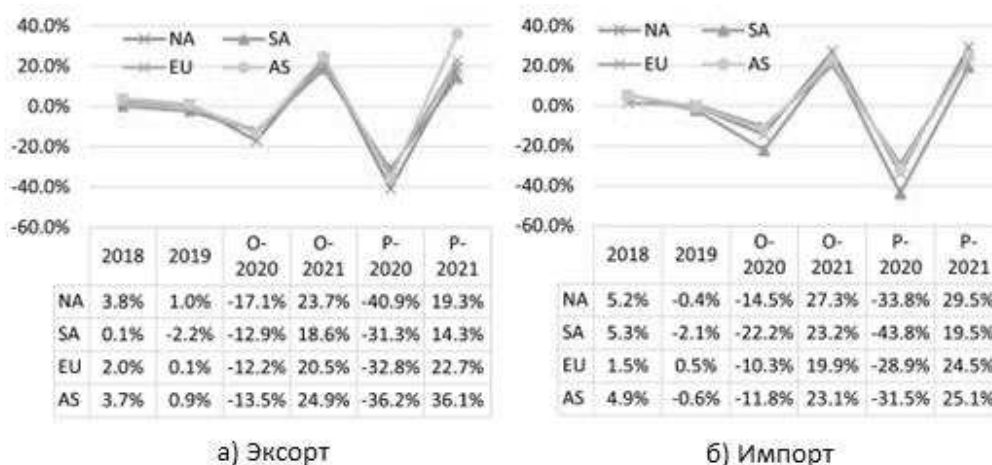


Рисунок 2.5 – Объем мировой торговли в 2020 и в 2021 гг.

(NA: Северная Америка; SA: Южная и Центральная Америка; ЕС: Европа; AS: Азия) [1]

Чтобы избежать худших последствий, страны предприняли ряд ограничений, что привело к нехватке рабочей силы, продукции и сырья. Более того, эта ситуация усугублялась ужесточением контроля над логистическими системами.

Следовательно, глобальные цепи поставок сталкиваются с задержками и нехваткой запасов. Воздействие COVID-19 оказало большое влияние и, по мнению некоторых аналитиков, оно не исчезнет до конца 2022 года.

Заводы были временно закрыты из-за вируса, с введением дистанцирования. Закрытие заводов в Китае и многих других странах, таких как Северная Америка и Европа, привело к нарушению импорта основных ресурсов, которые использовались в процессе производства. Перед местными и мировыми предприятиями стоит задача справиться с перебоями в цепочке поставок, которые произошли в результате распространения пандемии. Еще один важный вывод исследования касается индексов в международной торговле. Индекс экспортных заказов и экспорта новых услуг составил 43,3 и 35,5 соответственно по сравнению с базовым значением 50 [2]. Это значение индекса явно указывает на резкий спад в экономике, что означает замедление темпов роста мировой экономики и приближающийся кризис, который вскоре ударит по мировой экономике.

При пессимистическом исходе событий можно ожидать:

1. К замедлению экономического роста;
2. Неуверенное восстановление, т. е. нельзя точно сказать к какому году экономика множества стран восстановится;
3. Негативное влияние на торговлю, т. е. чтобы вывести мировую экономику на путь восстановления, необходимо открыть рынки и вложить в рынок необходимые инвестиции, чтобы он мог обеспечить желаемое восстановление.

Рассматривая оптимистический исход данной ситуации на мировом рынке, можно ожидать:

1. Расширенную логистику: существующая практика изоляции и социального дистанцирования ясно дала понять, что экономика свободна от зависимости от физических ресурсов. Теперь экономика станет технологически развитой и

получит улучшенную логистику и управление цепочкой поставок в соответствии с текущими ситуациями.

2. Переход от физических средств к цифровым: предприятия перейдут от физических средств производства и транспортировки к электронным и цифровым средствам. Чтобы быть технически подкованными и использовать цифровые средства, компании могут воспользоваться преимуществами различных технологий, таких как искусственный интеллект, машинное обучение, технология блокчейн, дроны и многие другие. Существует острая потребность в переводе существующих производственных линий с традиционных на модульные. Ожидается, что экономика сможет восстановиться после COVID-19 только с помощью технологий и цифровых средств [2].

2.2 Анализ развития российского рынка транспортно-логистических услуг

В российской экономике транспортно-логистическая отрасль играет важную роль, ее доля в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объемы инвестиций в основной капитал[8].



Рисунок 2.6 – Позиция транспортной системы России в мире [63]

Существующие на российском рынке могут быть разделены по множеству факторов, по размерам компании, по тому какие технологии они используют, и какие виды перевозок они осуществляют.

По размеру можно выделить такие компании, которые специализируются на перевозках по городу и состав команды не больше 2–3 диспетчеров. У данных компаний два пути развития, либо они перерастают в более крупные и переквалифицируются под другой вид перевозок, либо просто исчезают с рынка из-за давления конкурентов или компаний крупнее.

Другой вид компаний – это целые предприятия, которые осуществляют различные виды перевозок не только по стране, но и зарубежом. Такие компании имеют большой штат персонала, они имеют отлаженные технологии работы. Заказы у таких компаний осуществляют множество клиентов.

Разделение рынка транспортно-логистических услуг на сегменты может быть проведено по различным направлениям. Например, по одному из главных видов услуг, перевозка грузов



Рисунок 2.7 – Виды перевозок грузов [34]

Следующим видом сегментирования транспортно-логистических услуг является разделение по направлениям тех или иных услуг, которые предоставляет компания.



Рисунок 2.8 – Услуги транспортно-логистических компаний [34]

«В условиях стабилизации российской экономики грузооборот транспорта в России в 2018 году увеличился на 2,8%. Структура грузооборота по видам транспорта с 2014 по 2018 год изменилась незначительно. Как видно из диаграмм более 90% грузооборота приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, однако им перевозится только треть всех грузов. Автомобильный транспорт занимает менее 5% в структуре грузооборота, при этом на него приходится две трети объема перевозок. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота продолжает увеличиваться, несмотря на рост конкуренции со стороны развивающейся системы нефтепродуктопроводов и внутреннего водного транспорта. Ответами на эти вызовы стало увеличение дальности железнодорожных перевозок, а также активизация работы в сегменте низкодоходных грузов.» [11]

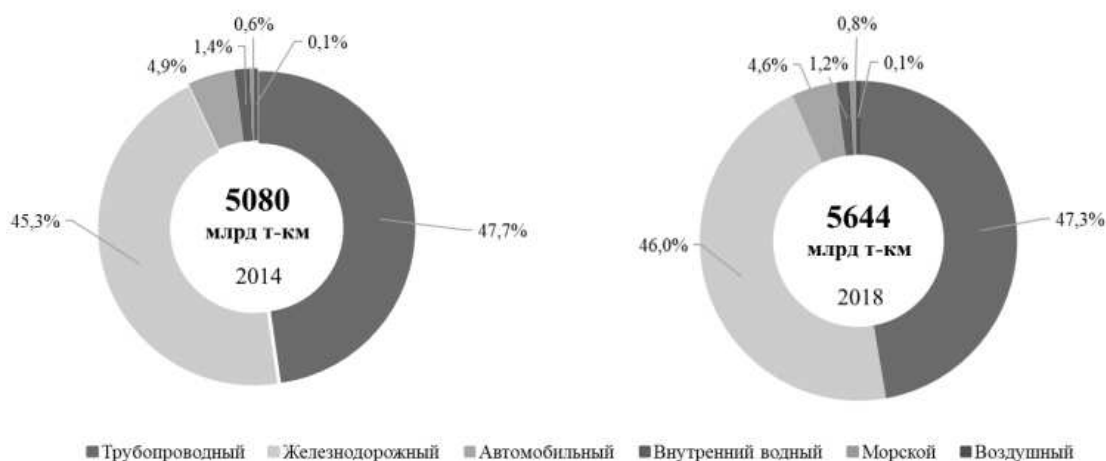


Рисунок 2.9 – Доли грузооборота по видам транспорта в 2014 и 2018 гг. [11]

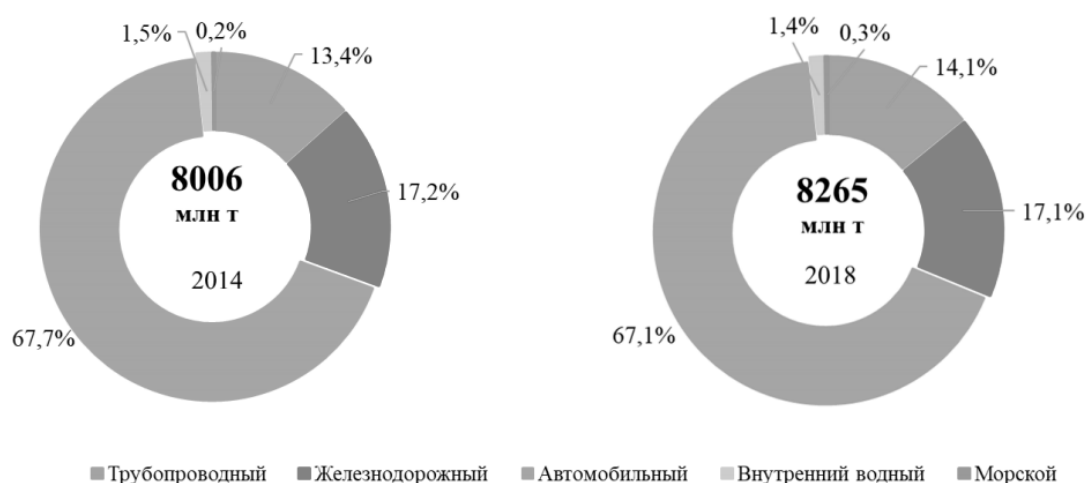


Рисунок 2.10 – Объем грузоперевозок по видам транспорта в 2014 и 2018 гг. [11]

Крупными логистическими центрами становятся Ростов-на-Дону для Юга России, Самара для Поволжья, Екатеринбург для Урала, Новосибирск для Сибири, Хабаровск для дальнего Востока.

Транспортно-логистические услуги развиваются стремительным образом, России пока что не удается быть в топе. На сегодняшний день по экспорту и импорту транспортно-логистических услуг Россия находится на 22 и 15 месте соответственно.

Таблица 2.2 – Баланс услуг России [22]

Раздел	2015г.	2016г.	2017г.	2018г	2019г
Экспорт услуг, млн. \$ США	51,6 млн.	50,6 млн.	57,6 млн.	64,7 млн.	62,8 млн.
Транспортные услуги, млн. \$ США	16,6 млн.	17,1 млн.	19,8 млн.	22,1 млн.	21,5 млн.
Поездки, млн. \$ США	8,4 млн.	7,8 млн.	8,9 млн.	11,6 млн.	10,9 млн.
Прочие услуги, млн. \$ США	26, млн.	25,7 млн.	28,8 млн.	30,9 млн.	30,3 млн.
Импорт услуг, млн. \$ США	88,8 млн.	74,6 млн.	88,9 млн.	94,7 млн.	99 млн.

С точки зрения географического положения и располагаемой территории наша страна имеет большую возможность по осуществлению транспортно-логистической деятельности, получая прибыль от осуществления транзитные

перевозки иностранных партнеров. Однако, из-за того, что Россия находится на пересечении Европы и Азии, не может в полной мере осуществлять и реализовывать все свои возможности в данной сфере из-за ряда причин. Доля российских транспортно-логистических услуг в мировом экспорте составила 22, 1 млн. \$ и 15 место в мире.

Проблемы, с которыми сталкивается Россия на мировом рынке транспортно-логистических услуг различны, рассмотрим некоторые из них.

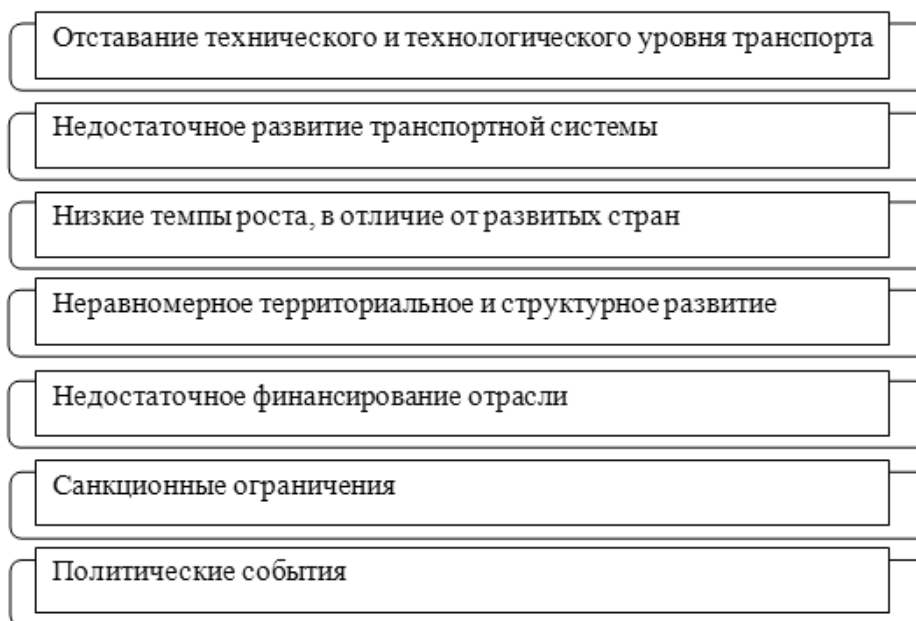


Рисунок 2.11 – Основные проблемы России на мировом рынке [8]

За последние годы Россия столкнулась с множеством санкций, вызванные политической борьбой, ограничение на ввоз и вывоз иностранных товаров, все это вызвало изменение о внешней торговле России. Экспорт товаров стал ниже на 19,2 %, импорт на 25,5 %, что, безусловно, повлекло за собой уменьшение спроса на многие виды услуг транспортно-логистических услуг.

Один из факторов падения спроса стала пандемия.

В 2019 году Россия, как и весь мир, подверглась эпидемии коронавируса, что так же сказалось на транспортно-логистической системе страны.

Пандемия изменила привычный образ жизни компаний и заставила их адаптироваться под новые реалии мира.

Рассмотрим несколько проблем, с которыми столкнулась Россия.

Российские логистические компании в период эпидемии столкнулись с рядом проблем, например, падение потребления услуг 3PL операторов. 3PL операторы – это компания, способная выполнять все вопросы в логистике для своих клиентов. Практически во всех направлениях появились трудности: транспорт, складская логистика, таможенные услуги: это произошло, в частности, из-за падения продаж в супермаркетах.

Вторая проблема, с которой столкнулись компании – это кризис в складской логистике. Он очень негативно отразился на всех операторах, которые не имели в собственности складских помещений, потому что арендные ставки выросли, а прибыль снизилась. Во время кризиса должны находить общее согласие по основным вопросам между логистическими компаниями и арендатором помещений. Чтобы сохранить имеющего арендатора склада, нужно прислушиваться к его мнению и реагировать на ситуацию на рынке. Нестабильная экономика в логистической отрасли выражается в перераспределении финансовых потоков и ресурсов. Для компаний этот процесс отличается повышенной конкуренцией.

Третья проблема – это кризис на рынках экспресс-доставки, потому что этот сегмент рынка имеет огромную конкуренцию. Рост продаж в интернет-магазинах не оправдал ожидания, из-за этого упал спрос на курьерские услуги. В такой ситуации компания пытается сохранить существующую клиентскую базу или пытается ее увеличить, но не у всех это получается.

Потери транспортно-логистического сектора экономики на май 2020 года составил больше 230 млрд. \$, а самая большая доля потери приходится на авиационные перевозки. Согласно статистическим данным, объем экспорта в Китай упал на 27,6 процентов в 2020, в сравнении с 2019 годом [10].

В первую очередь пострадали компании, которые непосредственно работали с экспортными и импортными поставками. Т. к. основной грузопоток был из Китая и ЕС, большинство авиакомпаний сократили или отменили большинство рейсов, что привело к сокращению объема авиаперевозок.

Разберем последствия влияния ковида на разные виды перевозок в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Влияние пандемии на перевозки грузов разным видом транспорта на 2020 год [10]

Вид перевозок	Последствия
1. Авиаперевозки	По оценочным данным потери составили 260 млрд. руб. Расписание рейсов постоянно менялось, многие авиакомпании работали по чартерному расписанию. Тарифы повышались на 2–3 коэффициента.
2. Железнодорожные перевозки	Экспортный поток уменьшился на 7,3 процента по сравнению с 2019. Однако не все так плохо. Железнодорожные перевозки считаются самыми надежными и эффективными. Постепенно восстанавливается грузопоток со странами Азии, происходит перераспределение объемов на сухопутные перевозки.
3. Морские контейнерные перевозки	Корабли, осуществляющие грузоперевозки в Азию, приостановили множество рейсов. Но, несмотря на закрытие границ, в первом квартале наблюдается положительная динамика. Отрицательное влияние на морские перевозки оказывает нестабильная ситуация на некоторых пограничных пунктах. Порты работают медленно и из-за этого наблюдается «зависание» грузов в море.
4. Автоперевозки	Ставки из России в страны СНГ повысились примерно на 50 %. Очереди на границах стран ЕС увеличивают сроки перевозки грузов. Из-за дополнительных санитарных проверок на границах возникают задержки, что сдвигают сроки доставки.

Несмотря на все отрицательные стороны влияния COVID-19, стоит отметить и положительные тренды постковидного времени.

В первую очередь, данный «кризис» помог отчистить рынок логистических услуг, путем ухода с рынка слабых игроков.

Следующим трендом является внедрение новых технологий. Они будут направлены на оптимизацию и повышению конкурентоспособности за счет нововведений.

Еще одним положительным трендом станет развитие внутренних грузоперевозок. Большинство грузопотоков были направлены на импорт и экспорт товаров, забыв о том, что можно развивать производство внутри страны.

2.3 Рынок транспортных компаний в городе Челябинск

Для рассмотрения рынка отрасли транспортных компаний был выбран город Челябинск так как проект по открытию транспортно-логистической компании будет реализован в этом же городе.

На сегодняшний день по данным АвтоТрансИнфо (АТИ) в городе Челябинск имеется 2 454 участника из них: перевозчиков – 972, грузовладельцев – 311, диспетчера – 28, экспедиторы-перевозчики – 563, грузовладелец-перевозчик – 482 [43].

Челябинская область занимает удобное логистическое положение, ведь она имеет Границы с Казахстаном, Поволжьем и Сибирью.

Огромным преимуществом является протяженность дорог, которая составляет более 15 тысяч километров, из них 9 тысяч – дороги регионального значения.

Еще одним бонусом для транспортно-логистической системы Челябинска является наличие Южно-Уральской железной дороги, протяженностью свыше 8 тысяч километров. Ко всему этому у Челябинской области имеется транспортно-логистический комплекс «Южноуральский», расположенный в Увельском районе.

Общая площадь для обработки и хранения грузов составляет 14 га, площадь склада «А» 82 м². За счет этого многие доставки грузов по направлениям из Китая и Казахстана сокращаются в 2–3 раза.

Рассмотрим некоторые имеющиеся транспортно-логистические компании на рынке Челябинска.

Таблица 2.4 – Транспортно-логистические компании Челябинска

Название	Виды деятельности	Тоннаж	Страны, с которыми сотрудничает
Согруз	Авиаперевозки, автоперевозки по России, международные перевозки, перевозка негабаритных грузов, перевозка опасных грузов, региональные перевозки, контейнерные перевозки, железнодорожные перевозки.	Грузы от 500 кг до 50 т.	Россия, Абхазия, СНГ, Европа, Китай, США и остальные страны мира.
Деловые линии	Авиаперевозки, региональные перевозки, автоперевозки, доставка документов, контейнерные перевозки, перевозки фурой, рефрижераторные перевозки, доставка для супермаркетов, доставка для интернет-магазинов.	Грузы от 1 кг до 20 т.	Россия, Армения, Беларусь, Казахстан, Китай, Европа, Турция, Юго-Восточная Азия, Северная Америка, Южная Америка.
ПЭК	Автоперевозки, авиаперевозки, перевозка фурой, рефрижераторные перевозки, экспресс доставка, доставка для супермаркетов, доставка для интернет-магазинов.	Грузы от 1 кг до 20 т.	Россия, Армения, Беларусь, Казахстан, Украина.
CDEK	Доставка для интернет-магазинов, экспресс доставка, доставка документов, автоперевозки по России, авиаперевозки, международные перевозки.	Грузы от 100 г.	Россия, Китай, Беларусь, Казахстан, Чехия, Турция, Южная Корей, США, Армения, Узбекистан, Монголия, Литва, Польша, Латвия, Германия, Великобритания, Италия, Тайланд.
CAR-GO	Автоперевозки по России, Железнодорожные перевозки, Авиаперевозки, Сборный груз, Перевозка фурой, ответственное	Грузы от 1 кг до 20 т.	Россия

Окончание таблицы 2.4

	хранение, доставка для супермаркетов, доставка для интернет-магазинов.		
DPD Рус	Автоперевозки, региональные перевозки, железнодорожные перевозки, сборный груз, негабаритный груз, международные перевозки, доставка для супермаркетов, экспедирование	Грузы от 0,3 кг до 1 т,	Россия, Мир.

1. Согруз– компания, предоставляющая различные перевозки грузов по России, странам СНГ и в Европе, работающая с 2010 года. У компании имеется сайт со всей нужной информацией для потенциальных клиентов. Большое количество положительных отзывов, говорит о доверии потребителей к данной компании и надлежащем выполнении своих услуг. Стоимость всех перевозок рассчитывается индивидуально, например это можно сделать на сайте.



Рисунок 2.12 – Главная страница сайта Согруз [49]

2. Деловые линии – компания, оказывающая огромный спектр услуг, связанный с транспортировкой грузов. Компания, появившаяся в 2001 году, является одной из крупнейших транспортно-логистической компанией России. Ее подразделения находятся в 190 городах России, а терминалов более 230, из них 3

терминала приходится на Челябинск. У компании имеется официальный сайт, где можно найти нужную информацию и рассчитать примерную стоимость поездки.

На рисунке 2.13 представлен расчет перевозки груза тентованной евро фурой из Челябинска, точка отправления из центра города по адресу Ленина 38, а конечной является город Казань.

The screenshot shows the 'Расчет и оформление заказа' (Calculation and order placement) page on the 'Деловые линии' website. The page is in Russian and displays a form for calculating the cost of a truck transport order. The form includes the following fields and options:

- Способ перевозки** (Transport method): Сборный груз, Выделенный транспорт, Контейнер
- Услуга** (Service): Перевозка еврофурой, Прямая машина, Почасовая аренда
- Тип полуприцепа** (Trailer type): Изотермический, Тентованный, Жесткий борт, Съемная верхняя балка, Съемная боковая стойка, Рефрижератор
- Откуда*** (From): Челябинск г. (Челябинская обл.)
- Адрес:** Проспект Ленина 38
- Время работы:** 09:00 — 17:00

On the right side, there is a summary box with the following information:

Распечатать расчет	Сохранить
Перевозка: Челябинск – Казань	39 000 р.
Услуги при выгрузке: выгрузка на пандус	4 000 р.
Услуги экспедирования: пересчет мест	1 500 р.
Стоимость заказа *	44 500 р.
С учетом страховых	
* Указана ориентировочная стоимость	

Рисунок 2.13 – Расчет заказа по перевозке груза из Челябинска в Казань [46]

Но несмотря на все плюсы, описанные выше, отзывы о данной компании оставляют желать лучшего. На сайте отзовик [47] из 2353 отзывов 1879 получают оценку «ужасно». Многие пишут о задержке груза, о хамстве, наглости персонала.

3. ПЭК– компания, основанная в 2001 году, осуществляет множество перевозок сборных грузов, транспортирует груз авиа–, авто–, железнодорожными и морскими способами. Их филиалы охватывают более 100 тысяч населенных пунктов России. С их ценами можно ознакомиться на сайте. Пример ценообразования компании на перевозки из города Челябинск представлен на рисунке 2.14.

Город Отправитель	Город Получатель	от 3000	до 3000	до 2500	до 2000	до 1500	до 1000	до 700	до 500	до 400	до 300	до 200	до 100	Мин. Стоим.
Абакан	Челябинск	14,29	14,69	14,69	15,19	15,59	15,79	15,99	16,09	16,09	16,19	16,19	16,19	550
Акса́й	Челябинск	13,89	14,09	14,29	14,49	14,79	14,99	15,09	15,29	15,39	15,49	15,99	16,69	550
Алматы	Челябинск	23,99	24,59	24,89	25,29	25,49	26,09	26,39	26,79	27,09	27,69	28,49	29,79	690
Альметьевск	Челябинск	11,29	11,49	11,49	11,79	11,99	12,09	12,19	12,39	12,39	12,59	12,79	12,99	470
Ангарск	Челябинск	13,69	13,99	13,99	13,99	14,29	14,29	14,29	14,79	14,79	14,79	15,19	16,09	580
Арзамас	Челябинск	13,49	13,69	13,79	13,99	14,09	14,19	14,39	14,49	14,69	14,79	15,19	16,49	500
Армавир	Челябинск	13,19	13,59	13,59	13,89	14,19	14,39	14,39	14,79	14,79	14,79	15,29	15,79	540
Артем	Челябинск	22,49	22,69	22,89	23,29	23,49	23,79	23,99	24,09	24,19	24,29	24,89	26,89	760
Архангельск	Челябинск	15,59	15,99	16,19	16,29	16,69	16,79	16,89	16,99	17,19	17,29	17,79	18,79	540
Астрахань	Челябинск	15,49	15,79	15,79	16,09	16,19	16,69	16,69	16,99	16,99	16,99	17,79	18,59	540
Балаково	Челябинск	11,99	12,19	12,19	12,49	12,59	12,69	12,69	12,99	12,99	12,99	13,69	14,39	500
Барнаул	Челябинск	10,59	10,69	10,79	10,89	11,09	11,09	11,19	11,39	11,39	11,59	11,79	12,29	530
Бата́йск	Челябинск	14,09	14,19	14,39	14,49	14,89	15,09	15,19	15,29	15,39	15,49	16,09	16,79	550
Белгород	Челябинск	15,29	15,39	15,59	15,99	16,19	16,39	16,49	16,59	16,69	16,79	17,39	19,19	620
Березники	Челябинск	10,59	10,69	10,69	10,99	11,19	11,39	11,49	11,59	11,59	11,79	11,99	11,99	500
Бийск	Челябинск	11,59	11,79	11,79	11,99	12,29	12,49	12,69	12,89	12,89	13,09	13,29	13,39	530
Благовещенск	Челябинск	18,69	18,89	19,19	19,39	19,69	19,99	20,19	20,39	20,59	20,99	21,39	22,79	720
Бор	Челябинск	12,19	12,39	12,49	12,69	12,79	12,89	13,09	13,19	13,39	13,49	13,89	15,19	500
Борисоглебск	Челябинск	15,49	15,69	15,69	16,09	16,49	16,69	16,79	16,99	16,99	17,19	17,59	17,69	600
Братск	Челябинск	16,89	16,99	16,99	17,39	17,69	17,89	17,89	18,19	18,19	18,19	18,69	19,59	670
Брянск	Челябинск	13,69	13,89	14,09	14,29	14,39	14,59	14,79	14,89	14,99	15,09	15,69	17,29	530
Буденновск	Челябинск	16,59	16,69	16,89	17,49	17,59	17,79	17,89	17,99	18,19	18,39	18,79	19,99	550
Великий Новгород	Челябинск	13,89	14,19	14,29	14,49	14,59	14,89	15,09	15,39	15,59	15,69	16,09	17,59	580
Владивосток	Челябинск	23,09	23,49	23,49	23,89	24,39	24,59	24,99	25,39	25,39	25,79	26,39	26,99	750

Рисунок 2.14 – Тарифы на перевозку автотранспортом из Челябинска [48]

Также на сайте был произведен расчет по авиаперевозке шкафа весом 67 килограммов из Челябинска в Москву. Пример расчета представлен на рисунке 2.15.

Рисунок 2.15 – Расчет авиаперевозки груза ПЭК [48]

Отзывы на сайте отзовик составили 1835, из которых 849 получили оценку «ужасно», оценку «отлично» поставили 422 человека [47]. Из недостатков выявляются: долгая доставка, неправильные тарифы на груз из-за неправильных замеров грузов, высокая стоимость, очереди в терминалах.

4. CDEK – компания основанная в 2000 году, имеет более 36 тысяч терминалов по всему миру, охватывающие 21 страны, 6 терминалов приходится на город Челябинск. Как и большинство компаний, данная компания имеет сайт, на котором представлена вся информация необходимая для клиентов и инвесторов. Сайт предлагает ознакомиться со всеми тарифами на услуги и рассчитать индивидуальную стоимость перевозки.

На сайте был произведен расчет перевозки груза, а именно шкафа весом 67 килограммов, экспресс доставкой тяжеловесом от двери до двери, которая составила ориентировочно 6630 рублей.

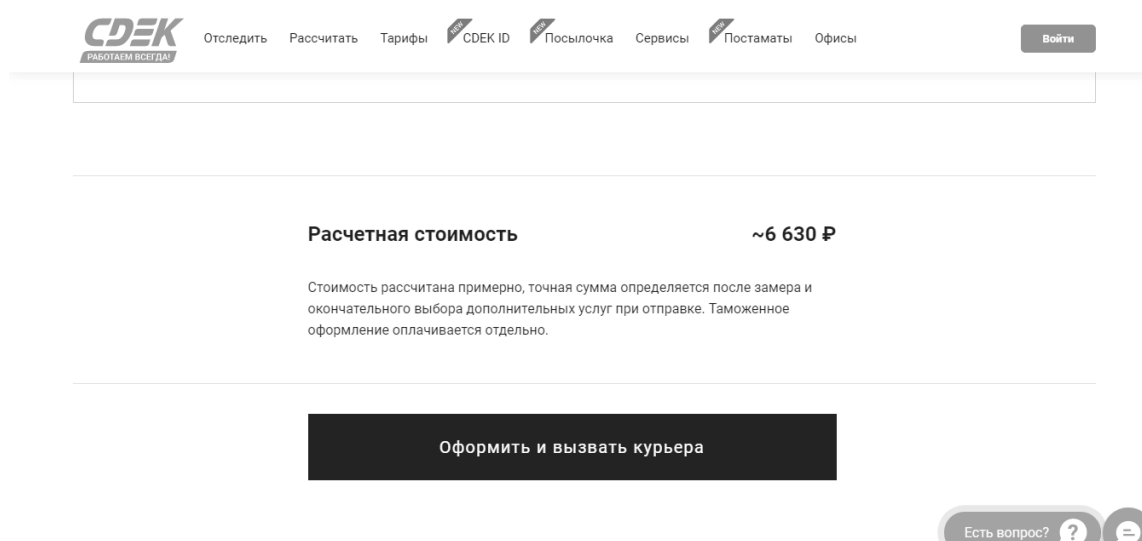


Рисунок 2.16 – Расчет перевозки груза CDEK [39]

Также на сайте «Отзовик» были просмотрены отзывы о данной компании. Из 5959 оценок 4898 пользователей оценивают работу компании как «ужасно». Основные проблемы, о которых пишут авторы: потеря посылки, задержка доставки, поврежденные посылки.

5. CAR-GO – это достаточно молодая транспортно-экспедиционная компания, которая оказывает большой комплекс логистических услуг. Компания доставляет грузы в 150 тысяч населенных пунктов. У компании имеется сайт для ознакомления с компанией и ознакомления с услугами, которые она предоставляет. Там же можно ознакомиться с прайсом на услуги, для примера был взят прайс по перевозке грузов по «Золотому кольцу» России и представлен на рисунке 2.17.

Доставка грузов по городам и населённым пунктам «Золотого Кольца»

№ п/п	Областные центры и города		KM	Стоим/Вес/ объём/палл/ 1,5м/7м3/4палл/ max h=1.7м 3.0x1.9x1.7	Стоим/Вес/ объём/палл/ 3м/14м3/6палл/ max h=1.9м 4.0x2.0x2.0	Стоим/Вес/ объём/палл/ 5м/25м3/10палл/ max h=1.9м 5.0x2.0x2.0	Стоим/Вес/ объём/палл/ 10м/40м3/15палл / max h=2.2м 7.2x2.4x2.2	Стоим/Вес/ объём/палл/ 20м/82м3/33палл / max h=2.4м 13.5x2.4x2.4
1	Белгород	Белгородская	1340	38968	51563	55745	66888	72866
2	Алексеевка	Белгородская	1400	40120	57234	57987	69519	75691
3	Валуйки	Белгородская	1545	44017	62630	63403	75878	82521
4	Губкин	Белгородская	1300	37433	53513	54251	65134	70981
5	Старый Оскол	Белгородская	1250	36088	51652	52384	62941	68626
6	Шебекино	Белгородская	1440	41195	58722	59481	71274	77576
7	Брянск	Брянская	760	19369	31364	34077	41452	45545
8	Дятьково	Брянская	720	18601	29946	32584	39697	43661
9	Климово	Брянская	1180	34207	49048	49768	59871	65328
10	Клинцы	Брянская	1120	32595	46815	47527	57240	62502
11	Локоть	Брянская	880	26145	37884	38561	46714	51198
12	Новозыбков	Брянская	1180	34207	49048	49768	59871	65328
13	Вологда	Вологодская	920	22268	36856	40055	48469	53082
14	Тотьма	Вологодская	1430	40926	58350	59108	70835	77105
15	Устюжна	Вологодская	1020	29908	43094	43790	52854	57792
16	Череповец	Вологодская	1035	24476	40755	44351	53512	58498
17	Шексна	Вологодская	1140	33132	47559	48274	58117	63444
18	Калуга	Калужская	400	12651	18872	20629	26663	28587
19	Малоярославец	Калужская	240	9598	14176	14651	18647	21051
20	Обнинск	Калужская	240	9598	13378	14651	18647	21051
21	Боровск	Калужская	200	8830	11961	13158	16893	19167
22	Жиздра	Калужская	600	18793	27554	28100	34435	38009
23	Мещёвск	Калужская	310	10943	15771	17266	21717	24348

Рисунок 2.17 – Прайс-лист по доставке грузов CAR-GO [38]

Так же для ознакомления представлен прайс-лист по упаковке груза в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Прайс-лист по упаковке компанией CAR-GO [38]

Упаковка груза	
Жесткая упаковка (обрешетка груза), паллетный борт	900 р./1 м. куб.
Паллетный борт (возвратная тара)	550 р. /1 м. куб.
Паллетирование	350 р. /1 м. куб.
Воздушно-пузырчатая пленка	40 р. /1 м. куб.
Картонный короб	40 р.
Пломбирование (пломба-наклейка) Пломбирование(мешок+пломба) 55*100/100*150 см	10 р./1 шт. 40р./60р/80р.
Паллетирование + пломбирование	250р. /1 м. куб
Скотч и стрейч-пленка входящий в упаковку	бесплатно

Отзывов о компании не много, на альянс-каталог их всего 14, 6 отзывов – 5 звезд, 4 отзыва – 4 звезды, 1 отзыв – 3 звезды, 1 отзыв – 2 звезды и 2 отзыва – 1 звезда. Те, что поставили 2 и одну звезду говорят о том, что компания относится по-хамски к своим клиентам, задерживает доставку, а у одного украли технику.

6. DPD Рус– еще один лидер Российского рынка, которая сформировалась из компании «Армадилло», которая в 2007 году перешла в международный бренд DPD. У компании довольно информативный сайт, на котором можно узнать историю создания и многое другое. Можно узнать стоимость доставки нужного груза, как представлено на рисунке 2.18. Мы перевозили так же шкаф из Челябинска в Москву весом 67 кг.

Таблица сохраненных результатов ×

15.06.2021

Пункт отправления	Пункт назначения	Вариант доставки	Вес, кг	Объем, м3	Объявленная ценность, руб.	Название услуги	Стоимость доставки, руб.	Срок доставки раб. дни
г. Челябинск	г. Москва	от двери до двери	67	5		DPD OPTIMUM	19,451.88	3

Вернуться в калькулятор
Версия для печати
Очистить результаты

Рисунок 2.18 – Расчет перевозки груза DPD [40]

По отзывам компания имеет много плохих, по данным сайта «Отзовик» из 2582 отзывов 2263 имеют оценку «ужасно». Авторы отзывов пишут о том, что время доставки большое, персонал недобросовестно подходит к работе, так же говорится о высокой цене и многое другое.

В целом можно сказать, что рынок хоть и переполнен транспортно-логистическими компаниями, но не все компании выполняют свои обязательства и не всегда качественно оказывают свои услуги. На примере нескольких компаний можно увидеть, что сама компания позиционирует себя лучшими в качестве доставки, но, к сожалению, не всегда ожидания совпадают с реальностью.

Проведя анализ конкурентов, можно составить многоугольник конкурентоспособности, для наглядного сравнения компаний.

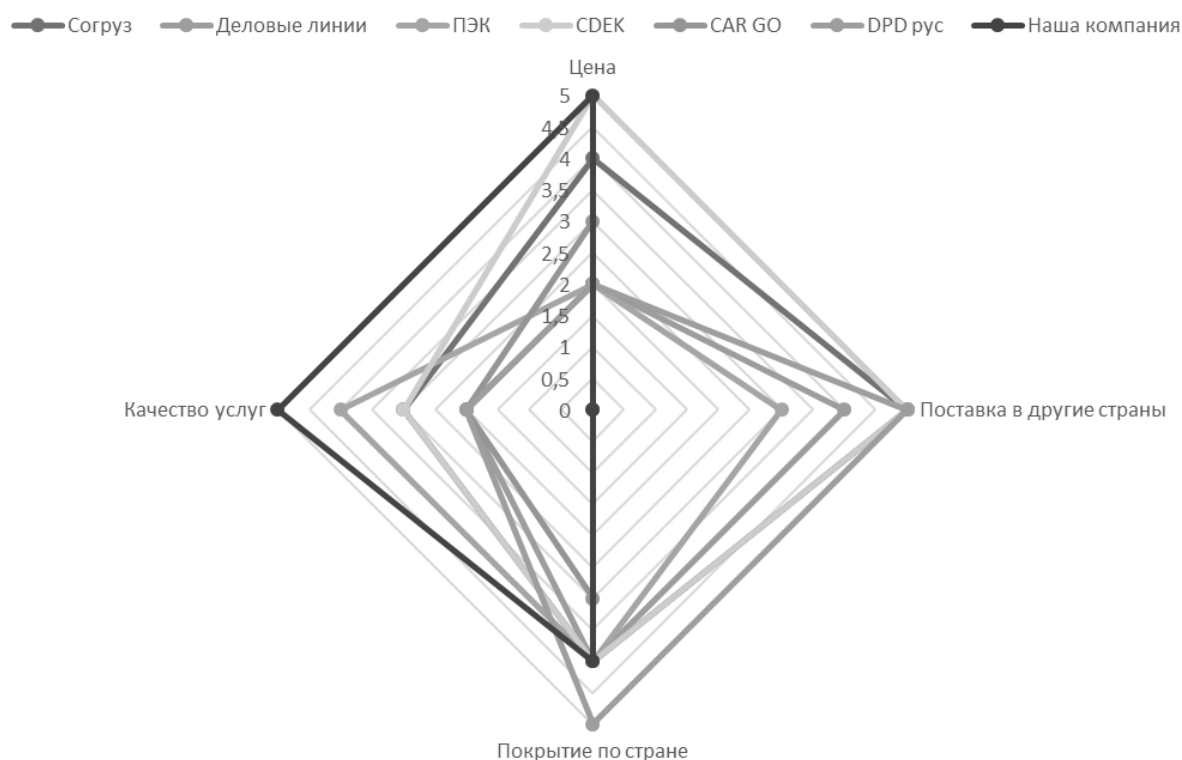


Рисунок 2.19 – Многоугольник конкурентоспособности

Для построения многоугольника были выбраны такие критерии как: качество услуг, цена, поставка в другие страны, покрытие по стране. В качестве конкурентов выбраны компании Согруз, CDEK, CAR-GO, Деловые линии, ПЭК, DPD рус. В данном многоугольнике преимущество выигрывают компании конкуренты, т. к. у них есть поставки по другим странам, в дальнейшем, наша компания будет расширяться и переходить на мировой рынок, но для начала старта хватит и России.

Вывод по разделу два:

1. Анализ зарубежного рынка транспортно-логистических компаний показывает, что рынок непременно растет несмотря на все происходящие кризисы. Темпы роста импорта и экспорта логистических услуг радует положительной тенденцией роста. Даже несмотря на кризис 2019 года, связанный с пандемией, которая вызвала спад экономики в целом, рынок логистических услуг совершенствуется и подстраивается под изменения рынка данной отрасли.

2. Анализ российского рынка транспортно-логистических компаний говорит о том, что у России есть огромный потенциал для развития своей логистики. У России большая сеть железнодорожных путей, огромная протяженность автодорог

и внутренних морских путей, отличное географическое местоположение для сообщений с другими странами. Но за последние годы Россия столкнулась с множеством санкций, вызванные политической борьбой, ограничение на ввоз и вывоз иностранных товаров, все это вызвало изменение о внешней торговле России. Одним из факторов как раз-таки стала пандемия COVID-19. Из-за нее многие транспортно-логистические компании были вынуждены покинуть рынок. Во всех видах перевозки грузов были существенные потери, но не смотря на это, экономисты ожидают восстановление к 2022 году, с совершенствованием логистических услуг и выведение их на новый уровень.

3. Так же был рассмотрен непосредственно рынок транспортно-логистических компаний города Челябинск. Рассмотренные компании являются одними из топовых в Челябинске, каждая компания проанализирована отдельно, описаны ее виды деятельности и рассмотрена стоимость на предоставления услуг. Рынок показал, что конкуренция на данном рынке высока, компаний очень много, но не все компании добросовестно выполняют свою работу, что может говорить о том, что в скором времени потребители могут от них уйти в поисках лучшего варианта.

3 АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ В ГОРОДЕ ЧЕЛЯБИНСК

3.1 Общая концепция проекта

Данный инвестиционный проект представляет собой открытие транспортно-экспедиционной компании грузов «ТрансГруз» в городе Челябинск, который будет рассмотрен как объект получения прибыли. Основной целью проекта является удовлетворение интересов потребителей данной отрасли и оказание качественных услуг.

Организационно правовой формой выбрана форма индивидуального предпринимателя (ИП). Выбрана данная форма, потому что данная компания только стартует и является новичком на рынке, в последующем планируется расширение, поэтому принято решение начать с малого.

Т. к. для открытия компании создается ИП, выбрана упрощенная система налогообложения со ставкой 6%.

Офис компании будет находиться в центральном районе города Челябинск, где развита транспортная система и есть парковка для клиентов, по адресу Сони Кривой 83, Общая площадь офиса составляет 36,3 м², стоимость аренды составит 23 600 рублей. В помещении потребуются провести косметический ремонт и обеспечить комфортные условия для работы сотрудников и клиентов, а также закупить офисную мебель и технику необходимую для работы.

Для бесперебойной работы компании штат работников будет состоять из менеджеров, работа которых будет разделена на 2 отдела:

- Коммерческий отдел;
- Транспортно-экспедиционный отдел.

Весь штат составит 5 человек.

Для открытия компании потребуются выполнить следующие задачи.

1. Регистрация ИП – для того, чтобы получить статус индивидуального предпринимателя необходимо выполнить следующие шаги.

- Написать заявление о государственной регистрации;
- Приложить ксерокопию паспорта;
- Оплатить и приложить квитанцию об оплате госпошлины (800 рублей);
- Сдать эти документы в налоговую службу;
- Открыть счет в банке.

2. Аренда и ремонт помещения – стоимость аренды помещения равно 23 600 руб., в нее также входят коммунальные услуги. Помещение требует косметических ремонт и закупку оборудования для работников.

Все затраты на ремонт и закупку оборудования представлены в таблице 3.1 и 3.2.

Таблица 3.1 – Затраты на косметический ремонт

Наименование	Сумма, руб.
Ремонтные работы	35 000
Краска	12 000
Линолеум	21 700
Освещение	10 000
Итого:	78 700

Таблица 3.2 – Затраты на приобретение оборудования

Наименование	Количество, шт.	Сумма, руб.
Стол компьютерный	5	10 710
Офисное кресло	5	14 135
Стул	5	5 900
Компьютер	5	98 500
Принтер	2	4 000
Кулер для воды	1	2 770
Диван	1	10 300
Зеркало	1	800
Коврик для ног	1	300

Окончание таблицы 3.2

Вешалка	1	1 500
Плечики	10	400
Часы настенные	1	800
Wi-fi роутер	1	1 200
Телефон	5	20 000
Итого:	167 315	

Итого общие расходы на ремонт и оборудование составит 250 015 рублей.

3. Подбор персонала. Как говорилось ранее штат сотрудников будет состоять из 5 человек с разделением на 2 отдела. Персонал состоит из квалифицированных и компетентных сотрудников, упор делается на менеджеров, которые имеют свою клиентскую базу.

Таблица 3.3 – Штат сотрудников компании «ТрансГруз»

Должность	Количество сотрудников	Обязанности
Менеджер коммерческого отдела	2	Прием заявок, оформление документации (выписка накладных, счетов-фактур, актов выполнения работы), оформление путевых листов, решение вопросов по страхованию грузов и т. п.
Менеджер транспортно-экспедиционного отдела	3	Оформление заявок по забору груза,

Окончание таблицы 3.3

		налаживание работы перевозчиков, координация грузов по видам транспорта и т. п.
Уборщица	1	Ежедневная уборка помещения после окончания рабочего дня.
Бухгалтер	1	Ведение бухгалтерской отчетности по деятельности компании.

Заработная оплата сотрудников представлена в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Штатное расписание и фонд оплаты труда

Должность	Сумма, руб.	Количество сотрудников
Менеджер коммерческого отдела	20 000	2
Менеджер транспортно-экспедиционного отдела	20 000	3

Бухгалтерские услуги будут находиться на аутсорсинге которые составят 10 000 рублей в месяц.

Услуги уборщицы будут заказываться у клининговой компании «Слон» [41], которые рассчитываются на основании квадратуры помещения.

Таблица 3.5 – Расчет стоимости услуг уборщицы

Наименование	Ставка	Одноразовая услуга, руб.	Общая сумма за месяц, руб.
Уборка помещения	30 р/м ²	1 089	32 670

С заработной платы сотрудников ежемесячно поступают отчисления в пенсионный фонд (ПФ РФ), в фонд социального страхования (ФСС РФ) и в федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС РФ). В таблице 3.6 представлен расчеты сотрудников за месяц, бухгалтер и уборщица не включены, так как они находятся на аутсорсинге.

Таблица 3.6 – Расчет страховых взносов сотрудников компании за месяц

Сотрудник	З/п, руб.	Отчисления в ПФ РФ (22%)	Отчисления в ФСС РФ (2,9%)	Отчисления в ФФОМС РФ (5,1%)	Общая сумма отчислений
Менеджер коммерческого отдела (2)	20 000·2	8 800	1 160	2 040	12 000
Менеджер транспортно-экспедиционного отдела (3)	20 000·3	13 200	1 740	3 060	18 000
Итого:	100 000	22 000	2 900	5 100	30 000

Общая сумма отчислений в год составит $30\,000 \cdot 12 = 360\,000$ рублей.

Независимо от того, есть ли у ИП наемный персонал, за себя предприниматель выплачивает страховые взносы. Это фиксированный платеж на пенсионное страхование и сумма платежа в 2021 году составляет 32 448 руб., а обязательное медицинское страхование 8 426 руб.

Деятельность данной компании связана с посредничеством, т. е. заключать сделки между двумя участниками перевозки (грузоотправителем и перевозчиком), учитывая интересы обоих, с процентами на собственный интерес. В услуги компании будут входить следующие обязанности:

- Выбор транспорта, которым будет осуществляться транспортировка;
- Выбор оптимального маршрута;
- Оформление необходимых документов;
- Ведение необходимых расчетов;
- Оформление таможенной документации;
- Контроль за движением груза;
- Организация погрузки и разгрузки;
- Организация хранения грузов и т. п.

Компания «ТрансГруз» не имеет своего автопарка, поэтому очень важно обратить внимание на то, кому продавать свои услуги.

Для этого будут использоваться следующие методы:

1. Регистрация на всевозможных транспортных порталах, например таких как, АвтоТрансИнфо, Везет всем, Страна Грузов, Попутный груз, Флагма и т. д.;
2. Размещение рекламы в интернете, с помощью контекстной рекламы на сайтах похожей тематики;
3. Посещение тендеров по выбору экспедитора;
4. Создание сайта компании «ТрансГруз»;
5. Ведение переговоров с потенциальными клиентами.

В приоритете компании являются перевозки на расстояния свыше 1,5 тыс. км. Рыночная стоимость таких перевозок варьируется от 80 000 до 140 000 руб.

Для того чтобы получить выручку и покрыть постоянные расходы, компания должна осуществлять в день по 3–4 сделки с клиентами. Так как в среднем от сделок выручка компании составляет примерно 3 500 руб., а рабочих дней в месяц насчитывается около 22, то в месяц планируемое

количество сделок составит 66–88 [61]. В таблице 3.7 представлены постоянные расходы компании «ТрансГруз».

Таблица 3.7 – Постоянные расходы

Наименование	Сумма, руб.	Сумма в год, руб.
З/п сотрудникам по повременной системе оплаты труда	100 000	1 200 000
Оплата работы сотрудников, находящихся на аутсорсинге	42 670	512 040
Арендная плата	23 600	283 200
Отчисления во внебюджетные фонды	30 000	360 000
Фиксированный платеж за ИП	40 874	490 488
Прочие расходы	5 584	67 008
Итого	242 728	2 912 736

В статью прочие расходы вошли расходы на канцелярию – 2 000, воду в кулер 2 584.

Перейдем к расчету выручки компании «ТрансГруз». Для этого проведем анализ цен конкурентов, основываясь на нем, установим свои.

Рынок цен конкурентов на перевозки из города Челябинск в города России показал следующую информацию.

Таблица 3.8 – Рынок цен конкурентов

		Цена за кг					
Оправл ение из Челяби нска	Цена минима льной отправк и	До 500 кг (руб.)	501–15 00 кг (руб.)	1501– 1300 кг (руб.)	3001–5 000 кг (руб.)	5001–1 0000 кг (руб.)	Более 10000 кг (руб.)
Цены:	От 250–200 0	От 5– 33,28	От 3– 28	От 2,8– 31,51	От 2,5– 30,59	От 2,5– 30,17	От 2,3– 29,87

Автотранспортные перевозки фурами по России имеют большой спрос, средняя грузоподъемность ее составляет 20 тонн. Компания совершает сделки с надбавкой 8%. За одну сделку компания получает 3 500 рублей выручки [61]. Если наша компания будет совершать по 4 сделки в день с такими параметрами, то минимальная выручка составит:

1. $4 \cdot 3\,500 = 14\,000$ рублей выручка в день
2. $14\,000 \cdot 22 = 308\,000$ рублей выручка в месяц.
3. $308\,000 \cdot 12 = 3\,696\,000$ рублей выручка в год.

Планируемое увеличение выручки за каждый последующий год ориентировочно составит 10%.

Таблица 3.9 – План доходов и расходов

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
1. Доходы в т. ч.:			
Выручка	3 696 000	4 065 600	4 472 160
2. Расходы в т. ч.:	3 198 234	3 317 692	3 579 207
2.1 Постоянные расходы	2 912 736	3 076 756	3 313 878
Аренда	283 200	311 520	342 672

Окончание таблицы 3.9

Заработная плата	1 200 000	1 320 000	1 452 000
Заработная плата сотрудникам на аутсорсинге	512 040	512 040	512 040
Отчисления во внебюджетные фонды	360 000	396 000	435 600
Фиксированный платеж за ИП	490 488	490 488	490 488
Прочие расходы	67 008	73 708	81 078
2.2. Переменные расходы	218 490	240 936	265 329
Отчисления в ПФР с сумм свыше базы	33 690	37 656	41 721
Средства на случай непредвиденных расходов	184 800	203 280	223 608
3. Прибыль до налогообложения:	497 766	747 908	892 953
4. Налог на прибыль 6%	110 880	121 968	121 968
5. Чистая прибыль	368 886	625 940	770 985

Для того чтобы рассчитать налог на прибыль воспользуемся онлайн калькулятором [53].

Отчисления в ПФР с сумм свыше базы представлены отдельно в таблице 3.10.

Таблица 3.10 – Отчисления в ПФР

Наименование	2022 год	2023 год	2024 год
Отчисления в ПФР	(3 696 000–300 000) · 0,01=33 960	(4 065 600–300 000) · 0,01=37 656	(4 472 160–300 000) · 0,01=41 721

Для того чтобы компания могла предусмотреть форс-мажорные ситуации и была финансово подкреплена на случай критических ситуаций, предполагается откладывать на счет по 5% от выручки. Т. е. в первый год компания закладывает $3\,696\,000 \cdot 0,05 = 184\,800$ рублей.

Рассмотрим инвестиционные затраты и перейдем к расчету движения денежных средств компании, для этого рассмотрим таблицу 3.11.

Таблица 3.11 – Инвестиционные затраты проекта

Наименование	Сумма, руб.
Регистрация ИП	800
Аренда	23 600
Ремонт и оборудование	250 015
Прочие расходы	5 584
Итого	279 999

Таким образом, инвестиционные затраты проекта составят 279 999 рублей.

Таблица 3.12 – Отчет о движении денежных средств

Поступления и выплаты	Годы			
	Прединвестиционный период	2022 г.	2023 г.	2024 г.
1. Денежный поток от инвестиционной деятельности	-279 999	–	–	–
2. Операционная деятельность		–	–	–

Окончание таблицы 3.12

Выручка	–	3 696 000	4 065 600	4 472 160
Постоянные расходы	–	2 912 736	3 076 756	3 313 878
Прибыль до налогообложения	–	497 766	747 908	892 953
Налог (6%)	–	110 880	121 968	121 968
Чистая прибыль	–	368 886	625 940	770 985
Денежный поток от операционной деятельности	–	368 886	625 940	770 985
3. Финансовая деятельность				
Вложение собственных средств	279 999	–	–	–
Денежный поток от финансовой деятельности	279 999	–	–	–

Расчет денежного потока от операционной деятельности на примере первого года выглядит следующим образом:

$$CF_1 = 497\,766 - 110\,880 = 368\,886 \text{ руб.}$$

Таким образом была рассмотрена концепция компания, представлены расчеты доходов и расходов, инвестиционные затраты. Перейдем к рассмотрению экономической эффективности этого проекта.

3.2 Экономическая оценка эффективности инвестиционного проекта

Начнем оценку инвестиционной привлекательности проекта с простого метода оценки, а именно недисконтированными показателями.

Оценка эффективности инвестиций на основе недисконтированных показателей предполагает расчёт показателей:

- чистого дохода (NV);
- средней нормы прибыльности (ARR);

- недисконтированный период окупаемости проекта (PB);
- недисконтированный индекс доходности проекта (PI);

Проведем расчет недисконтированных показателей для оценки эффективности проекта.

Прежде всего рассчитаем показатель чистого дохода. Для этого воспользуемся формулой (1).

1. Чистый доход (NV)

$$NV = \sum_{i=1}^T CF_i - \sum_{i=1}^T I_i, \quad (1)$$

$$NV = 368\,886 + 625\,940 + 770\,895 - 279\,999 = 1\,485\,722 \text{ рублей.}$$

Исходя из расчетов можно сделать вывод о том, что проект является приемлемым, т. к. $NV > 0$.

2. Норма прибыли (ARR—Average rate of return)

Данный показатель рассчитывается по формуле (2).

$$ARR = \frac{\bar{P}_r}{I} \cdot 100\%, \quad (2)$$

$$ARR = \frac{368\,886 + 625\,940 + 770\,895 / 3}{279\,999} \cdot 100\% = 210\%$$

Уровень приемлемости проекта по данному показателю, говорит о том, что проект приемлем для реализации, так как конкретной нормы нет, принято считать, что чем больше, тем лучше.

3. Недисконтированный срок окупаемости (PB)

Данный показатель рассчитывается по формуле (3).

$$PB = \frac{I}{\bar{P}_r}, \quad (3)$$

$$PB = \frac{279\,999}{588\,573} = 0,47$$

В результате расчета получается, что проект окупается примерно за полгода, что является хорошим условием для реализации проекта.

4. Недисконтированный индекс доходности (PI)

Данный показатель рассчитывается по формуле (4).

$$PI = \frac{NV+I}{I} = \frac{NV}{I} + 1, \quad (4)$$

$$PI = \frac{1\,485\,722}{279\,999} + 1 = 6,3$$

Результат отразил то, что на 1 рубль вложенных инвестиций, приходит 6,3 рубля прибыли. Что является целесообразным условием к реализации проекта.

Таблица 3.13 – Результат расчета недисконтированных показателей оценки инвестиционной привлекательности проекта

Показатель	Результат	Норматив
NV	1 485 722	NV>0
ARR	210%	Чем выше значение, тем лучше. Сравнение идет с данными по отрасли и конкурентам
PB	0,47	PB<T
PI	6,3	PI>1

Все рассчитанные показатели недисконтированным методом оценки эффективности инвестиционного проекта находятся в пределах нормы, что говорит о том, что проект приемлемы для реализации.

Следующим шагом, для того чтобы оценить инвестиционную привлекательность проекта, воспользуемся методом дисконтирования денежного потока. Он дает более четкие данные, за счет учета фактора времени и инфляционных изменений.

Перед тем как начать расчеты эффективности инвестиционного проекта с учетом фактора времени, необходимо рассчитать ставку дисконтирования, для этого воспользуемся моделью CAPM.

$$r = R_f + \beta(R_m - R_f), \quad (5)$$

Безрисковая ставка дохода на сегодняшний день, по данным Центрального банка составляет 5, 5% [33]. Премия за рыночный риск 6%. Коэффициент β 0,36. При расчете получается, что ставка дисконтирования равна:

$$r = 5,5 + 0,36 \cdot 5 = 7,3.$$

1. Определим чистый дисконтированный доход NPV по формуле (6)

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{CF_T}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t}, \quad (6)$$

$$NPV = \frac{368\,886}{(1+0,073)^1} + \frac{625\,940}{(1+0,073)^2} + \frac{770\,985}{(1+0,073)^3} - \frac{279\,999}{(1+0,073)^0} = 1\,231\,547 \text{ рублей.}$$

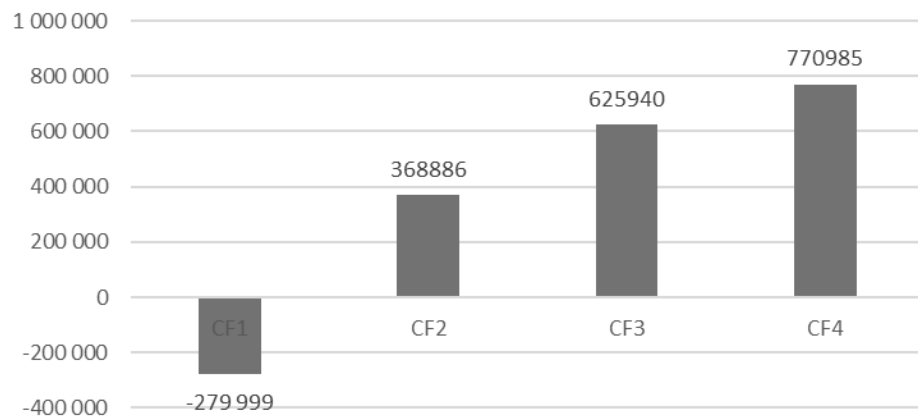


Рисунок 3.1 – Недисконтированные денежные потоки проекта

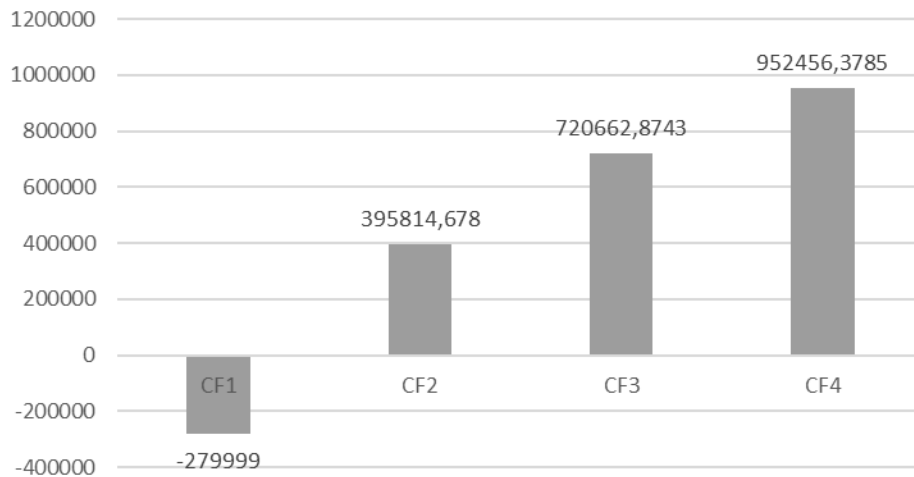


Рисунок 3.2 – Дисконтированные денежные потоки проекта

Расчет показал, что за 3 года, при ставке 7,3% проект заработает 1 231 547 рубль. Чистая приведенная стоимость, по проекту больше нуля, что говорит о приемлемости проекта.

2. Дисконтированный индекс доходности (DPI) определим по формуле (7)

$$DPI = \frac{1+NPV}{\sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t}}, \quad (7)$$

$$DPI = \frac{1 + 1\,231\,547}{279\,999} = 5,4$$

По данному показателю проект считается приемлемым, если показатель больше 1, у нас получилось 5,4, это значит, что наш проект является приемлемым, так как $5,4 > 1$.

3. Дисконтированный срок окупаемости (DPB)

Формула DPB имеет следующий вид:

$$DPB = t, \text{ начиная с которого } \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} > \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t}, \quad (8)$$

$$DPB = \frac{279\,999}{2\,068\,934/3} = 0,4$$

В нашем случае дисконтированный срок окупаемости составит 5 месяцев.

4. Внутренняя норма доходности (IRR)

Данный показатель рассчитывается по формуле (9).

$$IRR = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+IRR)^t} = 0 \quad (9)$$

Для того чтобы рассчитать его воспользуемся программой Excel, где при помощи встроенной функции мы найдем значения показателя.

Таблица 3.14 – Денежные потоки (дисконтированные, недисконтированные)

Период	Денежный поток	Дисконтированный денежный поток
1	-279 999	-279 999
2	368 886	395 814
3	625 940	720 662
4	770 985	952 456

Функция ВСД в Excel рассчитала показатель, который составил 159%. Данное число является показателем того, что проект приемлем.

5. Чистая терминальная стоимость (NTV)

Формула для расчета данного показателя выглядит следующим образом:

$$NTV = \sum_{t=0}^T CF_t \cdot (1+r)^{T-t} - \sum_{t=0}^T I_t \cdot (1+r)^{T-t}. \quad (11)$$

$$NTV = (368\,886 \cdot (1 + 0,073)^2 + 625\,940 \cdot (1 + 0,073) + 770\,985 \cdot (1 + 0,073)^0) - 279\,999 = 1\,587\,328 \text{ рублей.}$$

Таким образом на конец прогнозного периода чистый доход от проекта составит 1 587 328 рублей. Критерием приемлемости данного показателя является $NTV > 0$, что говорит о том, что проект готов к реализации.

6. Модифицированная внутренняя норма прибыли(доходности)(MIRR)

$$\sum_{t=0}^T \frac{I_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t \cdot (1+r)^{T-t}}{(1+MIRR)^T}, \quad (12)$$

$$(1 + MIRR)^3 NTV = (368\,886 \cdot (1 + 0,073)^2 + 625\,940 \cdot (1 + 0,073)^1 + 770\,985 \cdot (1 + 0,073)^0) / 279\,999 = 1\,867\,323 / 279\,999 = 6,6\%.$$

$$(1+MIRR) = \sqrt[3]{6,6}$$

$$1+MIRR=1,8$$

$$MIRR=1,8-1=0,8$$

Показатель составил 80%. Для того чтобы проект был приемлемым для реализации, показатель должен быть выше ключевой ставки ЦБ РФ, которая составляет 5,5%. Отсюда следует, что проект приемлем.

Соберем все показатели в одну таблицу и сравним результаты с нормативными значениями.

Таблица 3.15 – Дисконтированные показатели инвестиционной привлекательности проекта

Показатель	Результат	Норматив
NPV	1 231 547	$NVP > 0$
DPI	5,4	Чем больше значение, тем лучше
DPB	0,4	$DPB < T$
IRR	159%	$PI > 1$

Окончание таблицы 3.15

NTV	1 587 328	NTV>0
MIRR	80%	MIRR> r_m

Расчет показателей оценки инвестиционной привлекательности дисконтированными показал, что проект приемлем по всем указанным показателям.

3.3 Анализ рисков проекта создания транспортно-логистической компании в городе Челябинск

Для оценки эффективности инвестиционного проекта немаловажным является анализ рисков проекта. В данном случае рассмотрим два анализа:

1. Анализ точки безубыточности

Для того чтобы приступить к анализу в первую очередь нужно рассчитать точку безубыточности или по-другому критический объем производства.

Для расчета критической точки объема производства воспользуемся формулой (15).

$$Q_{кр} = \frac{FC}{P-AVC}, \quad (15)$$

Средние переменные издержки за первый год у нас составляют 218 490/88=2483.

$$Q_{кр} = \frac{3\,696\,000}{110\,000 - 2\,483} = 27 \text{ клиентов в первый год.}$$

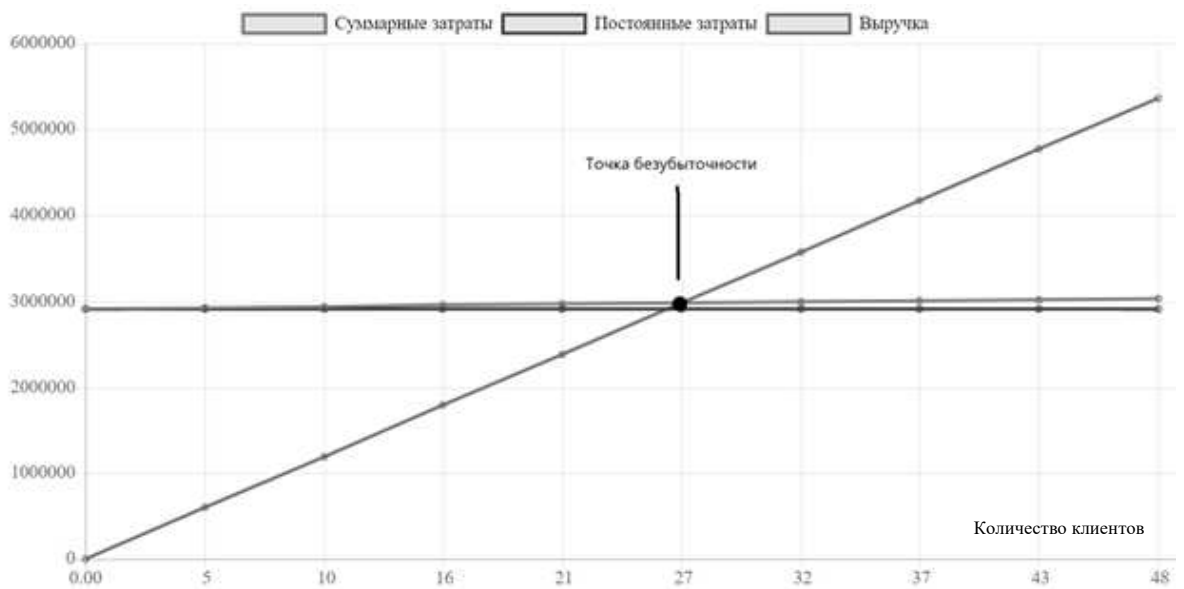


Рисунок 3.3 – Точка безубыточности первого года

$$Q_{кр} = \frac{4\,065\,600}{110\,000 - 2\,738} = 37 \text{ клиентов во второй год.}$$

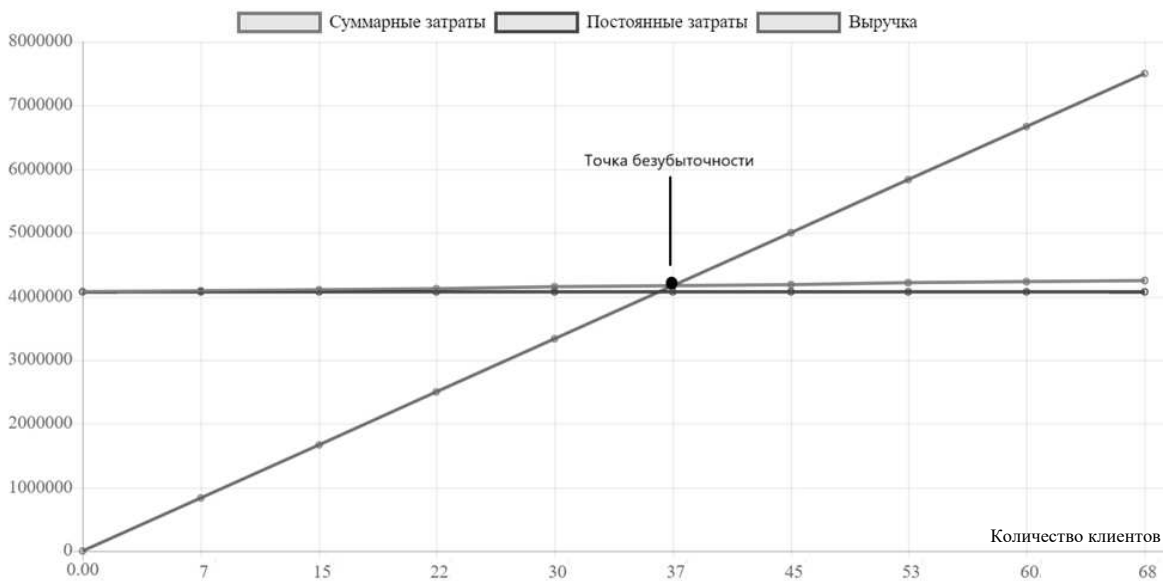


Рисунок 3.4 – Точка безубыточности второго года

$$Q_{кр} = \frac{4\,472\,160}{110\,000 - 3\,015} = 42 \text{ клиента в третий год.}$$

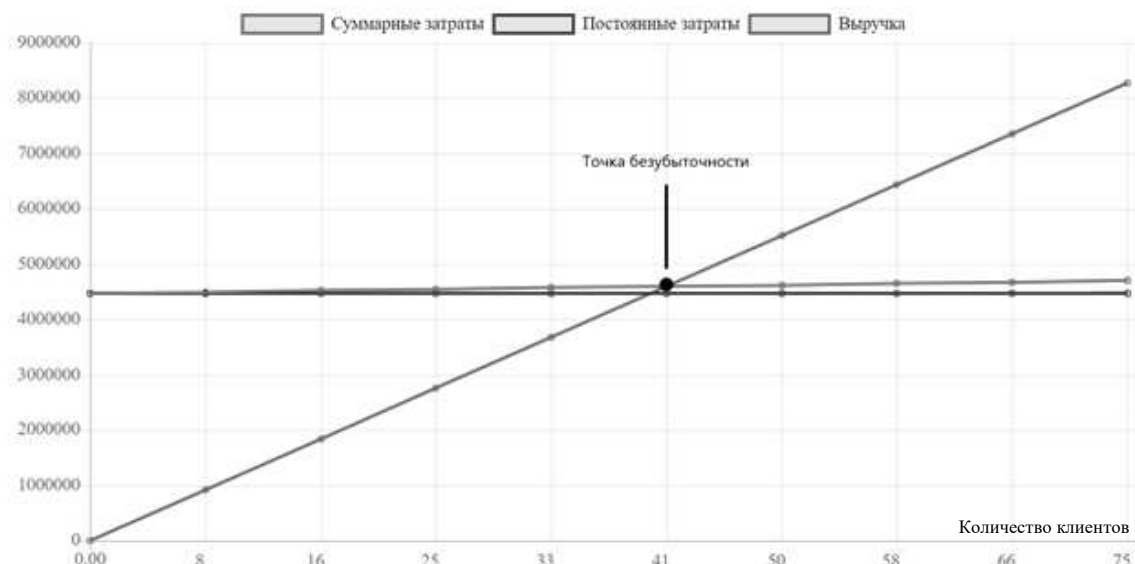


Рисунок 3.5 – Точка безубыточности третьего года

Для того чтобы узнать стоимостное выражение точки безубыточности воспользуемся формулой (16).

$$Q_{кр} = \frac{B \cdot FC}{B - VC}$$

$$Q_{кр} = \frac{3\,696\,000 \cdot 2\,912\,736}{3\,696\,000 - 218\,490} = 3\,095\,741 \text{ рублей за первый год.}$$

$$Q_{кр} = \frac{4\,065\,600 \cdot 3\,076\,756}{4\,065\,600 - 240\,936} = 2\,270\,577 \text{ рублей за второй год.}$$

$$Q_{кр} = \frac{4\,472\,160 \cdot 3\,076\,756}{4\,472\,160 - 265\,329} = 3\,270\,810 \text{ рублей за третий год.}$$

Анализ безубыточности помог определить нужный объем для реализации деятельности без убытков. Рассмотрены стоимостные и натуральные точки безубыточности каждого года инвестиционного проекта.

2. Анализ чувствительности проекта

Еще один способ анализа эффективности инвестиционного проекта является анализ чувствительности. С его помощью можно рассмотреть на конкретном показателе влияние различных факторов на него. В данном случае рассмотрено влияние повышения и уменьшения цен на NPV.

В таблице 3.16 представим исходные данные.

Таблица 3.16 – Исходные данные

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
Выручка	3 696 000	4 065 600	4 472 160
Постоянные расходы	2 912 736	3 076 756	3 313 878
Переменные расходы	218 490	240 936	265 329
Прибыль до налогообложения	497 766	747 908	892 953
Налог на прибыль (6%)	110 880	121 968	121 968
Чистая прибыль	368 886	625 940	770 985
Дисконтированный денежный поток	463 901	697 025	832 202

Рассчитаем чистый дисконтированный доход без изменений.

$$NPV = 463\,901 + 697\,025 + 832\,202 - 279\,999 = 1\,713\,129$$

Теперь рассмотрим показатель чистого денежного потока при увеличении цены на 10%.

Таблица 3.17 – Финансовые показатели при увеличении цены на 10%

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
Выручка	4 065 600	4 472 160	4 919 376
Постоянные расходы	2 912 736	3 076 756	3 313 878
Переменные расходы	218 490	240 936	265 329
Прочие расходы	67 008	73 708	81 078
Прибыль до налогообложения	867 366	1 080 761	1 259 091

Окончание таблицы 3.17

Налог на прибыль (6%)	121 968	134 165	147 581
Чистая прибыль	625 940	770 985	1 111 510
Дисконтированный денежный поток	697 025	832 202	1 173 430

$$NPV=697\,025+832\,202+1\,173\,430-279\,999=2\,422\,658$$

Процентное изменение:

$$NPV = \frac{2\,422\,658 - 1\,713\,129}{1\,713\,129} \cdot 100\% = 0,41$$

Далее рассчитаем NPV при повышении постоянных затрат 10%.

Таблица 3.18 – Финансовые показатели при повышении постоянных расходов на 10%

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
Выручка	3 696 000	4 065 600	4 472 160
Постоянные расходы	3 204 009	3 384 431	3 645 265
Переменные расходы	218 490	240 936	265 329
Прочие расходы	67 008	73 708	81 078
Прибыль до налогообложения	206 493	366 525	480 488
Налог на прибыль (6%)	121 968	134 165	147 581
Чистая прибыль	84 525	232 360	332 907
Дисконтированный денежный поток	192 444	341 589	447 799

$$NPV=192\,444+341\,589+447\,799-279\,999=701\,833$$

Процентное изменение NPV:

$$NPV = \frac{701\,883 - 1\,713\,129}{1\,713\,129} \cdot 100\% = -0,59\%$$

Рассчитаем дисконтированный денежный поток при повышении переменных затрат на 10%.

Таблица 3.19 – Финансовые показатели при повышении переменных издержек на 10%

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
Выручка	3 696 000	4 065 600	4 472 160
Постоянные расходы	2 912 736	3 076 756	3 313 878
Переменные расходы	240 339	265 029	291 861
Прочие расходы	67 008	73 708	81 078
Прибыль до налогообложения	475 917	650 107	785 343
Налог на прибыль (6%)	110 880	121 968	134 169
Чистая прибыль	365 037	528 139	651 174
Дисконтированный денежный поток	443 539	605 878	731 913

$$NPV = 443\,539 + 605\,878 + 731\,913 - 279\,999 = 1\,501\,331 \text{ рублей.}$$

Процентное изменение:

$$NPV(VC) = \frac{1\,501\,331 - 1\,713\,129}{1\,713\,129} \cdot 100\% = -0,12\%$$

Таблица 3.20 – Влияние факторов на чистый дисконтированный доход

Показатель	Чувствительность
NPV(P)	0,41%

Окончание таблицы 3.20

NPV(FC)	-0,59%
NPV(VC)	-0,12

На основании данных таблиц 3.16–3.20 построим график чувствительности чистого дисконтированного дохода проекта к изменениям уровня цен, постоянных и переменных издержек.

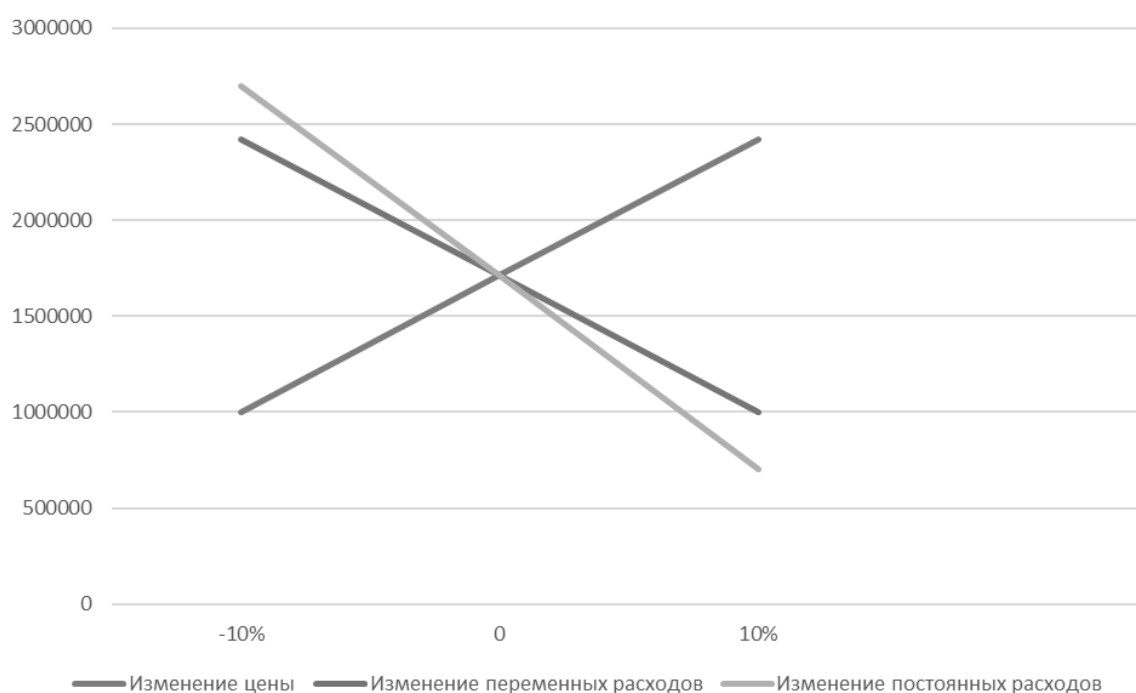


Рисунок 3.6 – График чувствительности проекта

Выводы по разделу три:

1. В данной работе рассматривается транспортно-экспедиционная компания, которая занимается посредническими перевозками, поэтому были описаны основные задачи, обязанности как отдельно сотрудников, так и целой компании. Рассмотрены основные концептуальные стороны компании, описаны все аспекты ее деятельности

2. Расчет производился как по простым, так и по дисконтированным показателям, что показало, что проект приемлемый в обоих случаях. Рассмотрены сроки окупаемости, чистые денежные потоки и в целом экономическая целесообразность проекта.

3. Проведение анализа чувствительности и безубыточности является неотъемлемой частью оценки инвестиционной привлекательности проекта. Анализ безубыточности выявил сколько должна производить компания сделок для осуществления безубыточной деятельности, в ходе анализа выявилось, что показатель варьируется от 28 до 42 сделок. Анализ чувствительности показал, что наиболее чувствителен проект к изменению постоянных затрат, потому что чистый денежный поток сильнее всего реагирует на него.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для того чтобы принять решение о реализации инвестиционного проекта, необходимо рассчитать показатели эффективности этого проекта, провести анализ рисков, которые дадут необходимую информацию о проекте и его приемлемость. Для оценки инвестиционной привлекательности проекта в основном используют показатели чистого дисконтированного дохода, дисконтированный индекс доходности, внутренняя норма доходности, дисконтированный срок окупаемости, чистая терминальная стоимость и модифицированная норма доходности. Эти показатели учитывают такой важным момент как время и инфляцию в нем, что дает более точную информацию об эффективности проекта.

Рассматривая транспортную-логистику, можно говорить о ее системах, видах и т. д. Транспортная-логистика связана со всеми отраслями экономики, т. к. без поставок продуктов или даже информации невозможно существование того или иного бизнеса.

Для того чтобы логистика компании и страны работала в целом, нужно чтобы каждая подсистема работала как часы.

В данной выпускной квалификационной работе была выполнена оценка инвестиционной привлекательности и оценка экономической целесообразности открытия транспортно-экспедиционной компании в городе Челябинск. Для этого были использованы следующие методы и выполнены некоторые задачи:

1. Анализ рынка транспортно-логистических услуг в зарубежном аспекте;
2. Анализ российского рынка транспортно-логистических услуг;
3. Анализ транспортно-логистических компаний в городе Челябинск;
4. Разработаны и описаны общие концепции транспортно-экспедиционной компании «ТрансГруз»;
5. Определены размеры инвестиционных вложений на начальном этапе проекта;

6. Проведены расчеты показателей эффективности простым и дисконтированным методом;

7. Анализ рисков проекта.

В ходе выполнения работы разработан и описан план инвестиционного проекта и его концепция. Проект содержит расчет всех затрат и прогноз движения денежных средств по горизонту расчета. Проведен анализ инвестиционной привлекательности и анализ возможных рисков проекта.

На основании расчетов, проведенных в главе 3, можно сделать вывод о приемлемости проекта, так как срок окупаемости всего 6 месяцев, инвестиционные затраты всего 279 999 рублей, а чистая прибыль 368 886 рублей за первый год. Основные показатели эффективности составили:

NPV проекта составил – 1 231 547 рублей;

DPI – 5,4 %;

DPP – 0,4 %;

IRR – 159%\$

NTV – 1 587 328 рублей;

MIRR – 80%.

Результатом выполненной выпускной квалификационной работы является оценка экономической эффективности проекта и его инвестиционная привлекательность, которая показала, что проект является приемлемым по всем показателям.

Все поставленные цели выпускной квалификационной работы были достигнуты, все задачи описанные выше были выполнены.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Anjumohan, S., 2020. Global Logistics Industry: Grappling with Supply Shocks Across Markets Amid COVID–19. Mobility: Automotive & Transportation Published in: IEEE Engineering Management Review (Volume: 48, Issue: 3, thirdquarter, Sept. 1 2020) [Электронный ресурс]. // <https://ieeexplore.ieee.org/abstract/document/9174793> (дата обращения 05.05.2021).
- 2 Journal of Information and Computational Science: Impact of COVID–19 on Trade and International Logistics ISSN: 1548–7741.
- 3 Абрютин М.С. Экономика предприятия. – М.: Инфра–М, 2007.
- 4 Беренс, В. Руководство по оценке эффективности инвестиций: пер. с англ. / В. Беренс, П.М. Хавранек. – М.: Интерэксперт: Инфра–М, 2012 – 203 с. Бизнеса / В.А. Коноплев. – Кемерово: Кузбассвузиздат, 2002 – 328 с.
- 5 Бизнес-план инвестиционного проекта / под ред. В. М. Попова – М.: Финансы и статистика, 2001 – 432 с.
- 6 Богомолов, А.Ю. Бизнес-план. Методика разработки / А. Ю. Богомолов, В. А. Горемыкин, – М.: Ось–89, 2012. – 864 с.
- 7 Бочаров, В. В. Инвестиции : учебник для вузов / В. В. Бочаров. – 2–е изд. – СПб.: Питер, 2009. – 384 с
- 8 Бударина Н.А., Казакова А.Ю. Современные тенденции развития международного рынка логистических услуг // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – № 2–1(60). – с. 36–39. – DOI: 10.24411/2411–0450–2020–10081.
- 9 Бутов А. Влияние коронавируса на российский рынок грузоперевозок. – 2020. – № 1 (7) НИУ ВШЭ. – С. 2 [Электронный ресурс]. // <https://dcenter.hse.ru/data/2020/07/07/1595403903/Влияние%20коронавируса%20на%20российский%20рынок%20грузоперевозок.pdf> (дата обращения: 22.05.2021).

10 Виленский, П.Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика: Учебное пособие / В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2012 – 888 с.

11 Влияние covid-19 на грузоперевозки России. Транспортные тренды после пандемии е. А. Кулешова, магистрант а.н. кусков, канд. Воен. Наук, доцент российская таможенная академия (россия, г. Люберцы) doi: 10.24411/2411-0450-2020-11073

12 Ворст Й., Ревентлоу. Экономика фирмы. – М.: Высш. шк., 1994.7.

13 Горбунов, В. Л. Бизнес-планирование с оценкой рисков и эффективности проектов: научно-практическое пособие / В. Л. Горбунов. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 248 с.

14 Грачева, Н.А. Инвестиционный анализ / Н. А. Грачева. – Курск, 2012.

15 Даниленко, М. И. Логистическое обеспечение жизненного цикла продукции: учебное пособие / М. И. Даниленко. – Кемерово: КемГУ, 2021. – 113 с. – ISBN 978-5-8353-2751-5. – Текст: электронный // Лань: электронно-библиотечная система. – URL: <https://e.lanbook.com/book/172671> (дата обращения: 10.06.2021). – Режим доступа: для авториз. пользователей.

16 Данные по инфляции за 2017 г. ЦБ РФ [Электронный ресурс] // <http://www.cbr.ru>. (дата обращения 20.05.2021 г).

17 Дегтяренко, В.Н. Основы логистики и маркетинга: учебное пособие /В. Н. Дегтяренко. – Ростов, 2015. – 128с.

18 Дисконтирование денежных потоков при оценке эффективности инвестиционных проектов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://investolymp.ru/diskontirovanie-denezhnyh-potokov-pri-oczenke-effektivnosti-investiczionnyh-proektov.html> (Дата обращения 14.06.2021)

19 Дроздов П. А. Управление запасами в цепях поставок: учебно-методическое пособие. – Минск: ИБМТ БГУ, 2014. – 103 с.

20 Инвестиционный анализ: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и

управление на предприятии (по отраслям)» / И. С. Межов [и др.]. Новосибирск: Изд-во Новосибирского гос. техн. ун-та, 2012.

21 Капустина Л. М. Россия на мировом рынке транспортно-логистических услуг // Сборник Уральского государственного экономического университета, Екатеринбург. – 2016. – С. 109–122.

22 Катаргин, Н. В. Анализ и моделирование логистических систем: учебник для вузов / Н. В. Катаргин, О. Н. Ларин, Ф. Д. Венде. – Санкт–Петербург: Лань, 2021. – 248 с. – ISBN 978–5–8114–5847–9. – Текст: электронный // Лань: электронно-библиотечная система. – URL: <https://e.lanbook.com/book/162375> (дата обращения: 21.06.2021). – Режим доступа: для авториз. Пользователей

23 Ковалев, В.В. Финансовый анализ: управление капиталом, выбор инвестиций, анализ отчетности / В. В. Ковалев. – М.: Финансы и статистика – Издание 2–е, перераб, и доп. – Москва, 2012. – 512 с.

24 Колмыкова, Т.С. Инвестиционный анализ: Учеб. Пособие / Т.С. Колмыкова. – М.: Инфра–М, 2011 – 204 с.

25 Костыгова, Л. А. Экономика фирмы: учебник / Л. А. Костыгова. – Москва: МИСИС, 2019. – 188 с. – ISBN 978–5–907061–49–1. – Текст: электронный // Лань: электронно-библиотечная система. – URL: <https://e.lanbook.com/book/129029> (дата обращения: 20.04.2021). – Режим доступа: для авториз. пользователей.

26 Кузьбожев, Э.Н. Логистика: учебное пособие – М: КНОРУС, 2004. – 224с.

27 Любушин, Н.П., Лещева, В.В., Дьякова, В.Г. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебник для вузов. – М.: ЮНИТИ, 2006. – 471с.

28 Международный научный журнал «Символ Науки» №12–1/2016 7. Буштрук Т. Н., Царыгин М.В., Буштрук А.А. Концептуальная модель информационного ресурса//Наука и образование транспорту. 2014. № 1. С. 145–148.

29 Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: (Вторая редакция) / Министерство экономики РФ, 37 Министерство финансов РФ, ГК РФ по строительству, архитектуре и жилищной политике. М.: Экономика, 2000.

30 Методические рекомендации по планированию, формированию и учету затрат на производство и реализацию продукции (работ и услуг) предприятий металлургического комплекса. Министерство промышленности и энергетики РФ. – М., 2004.

31 Миротин, Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: учеб. пособие. – М: Юрист, 2002. – 416 с.

32 Михайлов, Д.М. Мировой финансовый рынок. Тенденции развития и инструменты / Д. М. Михайлов. – М.: Экзамен, 2015. – 768 с.

33 Мое дело. Онлайн калькулятор [Электронный ресурс]. // https://www.moedelo.org/Main?_companyId=9811872 (Дата обращения 17.06.2021).

34 Мыльник, В. В. Инвестиционный менеджмент / В.В. Мыльник. – Деловая книга – Москва, 2013. – 272 с.

35 Неруш, Ю.М. Транспортная логистика: учебник для академического бакалавриата / Ю.М. Неруш, С. В. Саркисов. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 351 с.

36 Нерушников, Ю.М. Коммерческая логистика: учебник / Ю.М. Нерушников. – М.: Банки и биржи: ЮНИТИ, 2015. – 235 с.

37 Обзор отрасли грузоперевозок в России 2019 год [Электронный ресурс] // <https://www.ey.com/> (Дата обращения: 12.05.2021).

38 Онлайн расчет точки безубыточности [Электронный ресурс] // <https://komplemir.by/onlain-raschet-tochki-bezubytochnosti> (Дата обращения 17.06.2021).

39 Официальный сайт CAR-GO [Электронный ресурс] // <https://dostavkagruzov.com/> (Дата обращения 10.06.2021).

- 40 Официальный сайт CDEK [Электронный ресурс] // <https://www.cdek.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 41 Официальный сайт DPD [Электронный ресурс] // <https://www.dpd.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 42 Официальный сайт Firmika [Электронный ресурс] // https://chelyabinsk.cleaning.firmika.ru/p_firmPage_leaveToVk?i=183803 (Дата обращения 10.06.2021).
- 43 Официальный сайт International Trade Statistics [Электронный ресурс] // <http://www.intracen.org/> (Дата обращения: 28.04.2021).
- 44 Официальный сайт АвтоТранспортИнфо [Электронный ресурс] // <https://ati.su/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 45 Официальный сайт везёт [Электронный ресурс] // <https://www.vezetvsem.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 46 Официальный сайт Всемирной торговой организации [Электронный ресурс] // <https://www.wto.org/index.htm> (Дата обращения: 14.06.2021).
- 47 Официальный сайт Деловые линии [Электронный ресурс] // <https://www.dellin.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 48 Официальный сайт Отзовик [Электронный ресурс] // <https://otzovik.com/> (Дата обращения 10.06.2021)
- 49 Официальный сайт ПЭК [Электронный ресурс] // <https://pecom.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 50 Официальный сайт СОГРУЗ [Электронный ресурс] // <https://www.sogruz.ru/> (Дата обращения 10.06.2021).
- 51 Паюсов, А.А. Модель оценки инвестиционной привлекательности хозяйствующего субъекта / А.А. Поюсов, О. Б. Веретенников. – Изв. Ирк. гос.
- 52 Платежный баланс РФ за соответствующие годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru/> (Дата обращения: 11.06.2021).
- 53 Подшиваленко, Г.П. Инвестиционная деятельность / Г.П. Подшиваленко, Н. В. Киселёва Н. В. – М.: КНОРУС, 2012 – 432 с.

54 Проверьте ставку УСН в 2021 году [Электронный ресурс] // <https://www.e-kontur.ru>. (дата обращения 11.06.2021г).

55 Просвирина Н. В., Тихонов А. И. Факторы конкурентоспособности и перспективы развития российского гражданского авиастроения // Московский экономический журнал. 2017. № 3. С. 61.

56 Простые показатели оценки эффективности инвестиционных проектов. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://investolymp.ru/prostye-pokazateli-oczenki-effektivnosti-investiczionnyh-proektov.html?yrwinfo=1624848827150656-13223481698017020994-balancer-knoss-search-ур-man-4-BAL-777> (Дата обращения 14.06.2021)

57 Прусова, В. И., Тимофеева А. О., Булькина А.С. Проблемы логистических компаний в условиях нестабильной экономики // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. №12–2. С. 238–242.

58 Рынок транспортно-логистических услуг: итоги 2018 и перспективы до 2020 года // 4-я международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности 2019». – Москва. – 27 марта 2019 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <file:///C:/Users/annst/Downloads/AUTOZ2019Z1.pdf> (Дата обращения: 20.04.2021).

59 Сергеев, В. И. Корпоративная логистика: учебник / под общей и научной редакцией В. И. Сергеева; Гос. ун-т выс. шк. экономики. – Москва: ИНФРА–М, 2008. – 929 с.

60 Слепнева Т. А., Яркин Т.В. Экономика предприятия: учеб. – М.: ИНФРА–М, 2006.

61 Смоляк, С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов условиях риска и неопределённости (теория ожидаемого эффекта) / С.А. Смоляк. – М: Наука, 2012 – 160 с.

62 Старкова Н. О., Саввиди С.М., Сафонова М. В. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Научный журнал КубГАУ. – 2013. – №85 (01)

63 Типовой проект открытия транспортно-экспедиторской компании. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gejzer.ru/idei/transportno-ekspeditorskaya-kompaniya.html> (Дата обращения 14.06.2021).

64 Ткаченко, Д.И. Перспективы развития экспорта транспортно-логистических услуг России. 2020. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <file:///C:/Users/annst/Downloads/perspektivy-razvitiya-eksporta-transportno-logisticheskikh-uslug-rossii.pdf> (Дата обращения: 12.05.2021).

65 Точка безубыточности проекта: сущность, формулы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://investolymp.ru/tochka-bezubytochnosti.html> (Дата обращения 14.06.2021).

66 Транспортное экспедирование: учеб. пособие / под ред. А. И. Телегина. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2016. – 400 с.

67 Транспортные и логистические компании Челябинска. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mainmine.ru/transportnye-kompanii/chelyabinsk> (Дата обращения 10.06.2021).

68 Ултургашева, О.Г. Экономическая сущность и структура инвестиционного потенциала / О.Г Ултургашева. – 2011.

69 Шумаев В. А. Логистика в теории и практике управления современной экономикой. – М.: МУ им. С. Ю. Витте, 2014. – 212 с.

70 Шумаев В. А. Основы логистики. – М.: Юридический институт МИИТ, 2016. – 314 с.

71 Экономика фирмы: учеб. / Под ред. проф. Н. П. Иващенко. – М.: Инфра-М, 2007.

72 Экономический анализ инвестиционных проектов: пер с англ. / Г. Бирман, С. Шмидт, под ред. Л. П. Белых. – М.: ЮНИТИ – Дана, 2013.

73 Юхтанова, Ю.А. Сущность инвестиционной привлекательности предприятия и факторы, влияющие на нее / Ю.А. Юхтанова, А.В. Братенкова – М.: Молодой ученый. – 2015. – №10. – с. 883–887.

74 Яшин С. Н., Кошелев Е. В. Финансовый и инвестиционный анализ инноваций: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по на-

правлению подготовки 220600 «Инноватика» и специальности 220601 «Управление инновациями». Н. Новгород: Нижегородский гос. техн. ун–т им. Р. Е. Алексеева, 2010.

75 Яшин, А.А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем: учеб. пособие / А. А. Яшин, М.Л. Ряшко. – Екатеринбург: Изд–во УрГУ, 2014. – 52 с.