

Додаток А
Бізнес – план корпорації «АВТО-ЛЮКС»

Структура бізнес – плану (на прикладі стандартів UNIDO)

Структура повинна містити наступні розділи (стосовно до транспортної компанії):

1. Резюме
2. Опис підприємства і галузі
3. Опис послуг
4. Маркетинг і надання послуги
5. Виробничий план
6. Організаційний план
7. Фінансовий план
8. Ефективність проекту
9. Риси і гарантії

1. Резюме – це самостійний рекламний документ, який містить основні положення бізнес – плану. На підставі резюме надають оцінку всьому проекту, тому важливо розмістити в резюме коротку і ясну інформацію про проект. Резюме відповідає на основні питання інвестора: розмір кредиту (лізингу), мета кредиту (лізингу), строки погашення, гарантії, співінвестори, власні засоби проекту.

Всі інші пункти бізнес-плану розкривають інформацію із резюме та підтверджують правильність розрахунків.

2. Опис підприємства і галузі. Основні розділи:

2.1 Загальні відомості про підприємство:

- історія підприємства, форма власності;
- опис місцезнаходження підприємства;
- тип бізнесу;
- організаційна структура;
- досягнення та перспективи діяльності;
- фінансово-економічні показники діяльності підприємства;
- страхування.

2.2 Галузь економіки і її перспективи:

- розмір і характер конкуренції у галузі;
- законодавче регулювання;
- економічні тенденції;
- загальні обсяги продаж галузі на протязі останніх років;
- прогноз росту галузі.

3. *Опис послуги та її надання.* Основні розділи:

- найменування послуги, короткий опис і основні характеристики, призначення і область використання, відмінні особливості, патенти, торгівельні марки і ін.;
- опис перевізного процесу;
- ступінь готовності до виконання послуги;
- наявність сертифікату якості на послугу;
- безпечність і екологічність;
- умови надання послуги;
- гарантії та сервіс;
- експлуатація.

4. *Маркетинг.* Інформація цього розділу повинна переконати інвестора про існування ринку збуту для послуги. Основні розділи:

- опис конкуренції. Виявлення конкуренції, аналіз сильних та слабких сторін підприємства. Аналіз його можливостей;
- стратегія залучення споживачів виходячи із можливостей (рекламна компанія, участь у виставках та ін.);
- опис вимог споживачів до послуги і можливості підприємства їх задовольнити;
- конкурентоспроможність послуги, за якими параметрами перевершує конкурентів, за якими поступається їм.

5. *Виробний план.* Основні розділи:

5.1 Загальні відомості про підприємство:

- наявність необхідних транспортних зв'язків, ресурсів, інженерних мереж;
- технології, що використовуються;
- потреба у приміщеннях;
- кадрове забезпечення і рівень кваліфікації виконавців.

5.2 Обсяг виробництва.

5.3 Постійні витрати.

5.4 Перемінні витрати.

6. *Організаційний план.* У даному розділі пояснюється, яким чином організована керуюча група і дається опис ролі кожного її члена. А саме команда управління проектом, правове забезпечення, організаційна структура і графік реалізації проекту, механізм підтримки і мотивації керівників.

7. *Фінансовий план.* Основні розділи:

- витрати підготовчого періоду;
- витрати основного періоду;

- розрахунок надходжень від проекту;
- витрати пов'язані з обслуговуванням кредити (лізингу);
- розрахунок податкових платежів;
- інші надходження та виплати;
- звіт про прибутки та збитки;
- потік реальних грошей;
- прогнозний баланс.

8. *Ефективність проекту.* У розділі наводяться показники ефективності його реалізації, фінансові ризики: робиться аналіз чутливості проекту і безприбутковості.

9. *Ризики і гарантії.* Вказуються підприємницькі ризики і можливі форс-мажорні обставини, надаються гарантії повернення партнерам і інвесторам.



КОРПОРАЦІЯ «АВТО-ЛЮКС»

**БІЗНЕС – ПЛАН ПО ПРИДБАННЮ
АВТОБУСІВ ДЛЯ РОБОТИ НА
МІЖМІСЬКОМУ МАРШРУТІ
«ГОРЛІВКА - БЕРДЯНСЬК»**



ГОРЛІВКА 2015 РІК

1. РЕЗЮМЕ

Бізнес корпорації «АВТО-ЛЮКС» це сервісне і високоякісне обслуговування пасажирів з акцентом на відкриття нових можливостей для залучення потенційних пасажирів.

Цей бізнес-план представляє корпорацію «АВТО-ЛЮКС» інвестору «NIKA LTD» з метою залучення фінансової підтримки у вигляді лізингу для реалізації проекту придбання трьох автобусів МАЗ-5208. Ціллю придбання автобусів є намір корпорації «АВТО-ЛЮКС» брати участь у тендері з конкурсного продажу ліцензії на обслуговування маршруту «Горлівка - Бердянськ».

Тендер на право здійснення пасажирських перевезень проводять органи регіонального управління транспортом з метою адаптації міжміського автобусного транспорту до ринкових умов господарювання, формування конкурентного середовища на ринку пасажирських авто послуг.

Тендерний комітет визначив наступні умови для даного об'єкту:

- протягом доби повинно здійснюватися не менш одногооберту;
- рухомий склад повинний відповідати усім вимогам Європейського стандарту для даного типу транспортних засобів (Євро-4);
- розклад руху автобусів затверджується і контролюється органами регіонального керування транспортом;
- безумовне виконання усіх вимог безпеки руху на маршруті;
- тариф на проїзд не повинний перевищувати 8 грн. за один кілометр;
- концесійна угода складається на чотири роки.

При фінансуванні інвестицій в придбання автобусів скомбіновано власні і позикові засоби.

Власні засоби. Корпорація «АВТО-ЛЮКС» має у своєму розпорядженні тимчасово вільні фінансові ресурси в сумі 1050 тис. грн., які будуть спрямовані на фінансування даного проекту.

Позикові засоби (лізинг). Лізингова компанія «NIKA LTD» надає автобуси у лізинг. При цьому перший внесок у вигляді безвідкличного документарного акредитива складає 1000 тис. грн. Сума інвестиційних витрат без врахування першого внеску буде виплачена рівними частинами наприкінці кожного кварталу протягом усього періоду лізингу. Відповідно до умов лізингу, при закінченні лізингового періоду автобуси будуть передані у власність корпорації «АВТО-ЛЮКС». Сума винагороди за лізинг складає 12% від залишкової вартості автобусів виплачується наприкінці лізингового періоду (4 квартал 2017 року) одним платежем. Лізинговий період складає чотири роки.

2. ОПИС ПІДПРИЄМСТВА

Компанія «АВТО-ЛЮКС».

Тип організації: корпорація.

Юридична адреса: 84601, м. Горлівка, вул. Інтернаціональна, 81.

Телефон: 55 – 25 – 01.

Метою діяльності корпорації «АВТО-ЛЮКС» є: задоволення потреб населення в перевезенні пасажирів та створення умов для розвитку підприємства і підвищення добробуту його працівників.

Корпорація «АВТО-ЛЮКС» є ДП ТОВ «Горлівське АТП», яке було створено Наказом Мінавтотрансу України №262 від 30.03.1995 року. Реєстраційні документи надані в табл. А.1.

Таблиця А.1 – Реєстрація і ліцензії

Тип	дата	номер
Статут корпорації	04.05.1999 року	№15687
Ідентифікаційний код		03563927
Сертифікат, виданий Державним комітетом України по стандартизації, метрології та сертифікації Держстандарта України	30.08.1999 року	ВА №131817
Свідчення про державну реєстрацію	23.08.1995 року	№1869
Ліцензія на право надання послуг міжміських перевезень пасажирів автомобільним транспортом	02.04.2010 року	АТ №128563
Дозвіл на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування	01.05.2014 року	№1547

Корпорація «АВТО-ЛЮКС» має наступні рахунки у банках:

- відділення АТ Приватбанку м. Горлівки – основний р/рахунок 26008301550516, МФО 334464, ОКПО 03563927;
- відділення АТ Укрбізнесбанку м. Горлівки – валютний рахунок 260083015505516/810, МФО 334464, ОКПО 03563927.

В корпорації «АВТО-ЛЮКС» працює 12 співробітників та 1 консультант (табл. А.2). Організаційна структура надана на рис. А.1, кадрове забезпечення підприємства та їх кваліфікація – в табл. А.3.

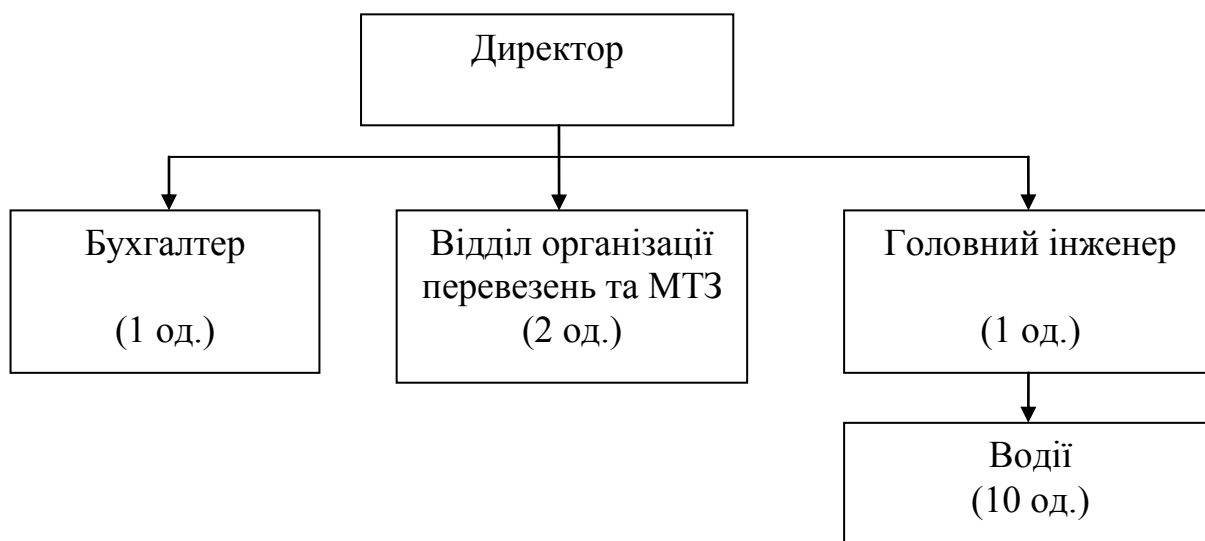


Рис. А.1. Організаційна структура корпорації «АВТО-ЛЮКС»

Таблиця А.2 – Консультанти корпорації

П.І.П, адреса	Посада	Освіта
Соболев Дмитро Костянтинович 84646, м. Горлівка, пр. Перемоги, 46	Юрист, стаж роботи юристом – 20 років	Харківський державний університет, юридичний факультет

- Корпорація «АВТО-ЛЮКС» надає послуги по перевезенню пасажирів:
- в міському сполученні на маршруті №2 «вул. Гречнева – ж/м будівельник» м. Горлівки. Працює 3 автобуси середнього класу марки Богдан А-09202 (номінальна місткість 43 пас., місць для сидіння - 22);
 - в приміському сполученні на маршруті «Горлівка - Єнакієве». Працює 2 автобуси малого класу марки Богдан А-06921 (номінальна місткість 41 пас., місць для сидіння - 28).

Автобуси мають страхові поліси.

У підприємства відсутня власна ремонтна база. Технічне обслуговування автобусів Богдан А-09202 та Богдан А-06921 виконується на спеціалізованій СТО ПП «СКЛЯРОВ-АВТО» (вул. Інтернаціональна, 53) на підставі договору №15 від 18.05.2000 року.

Медичний контроль водіїв та технічний огляд автобусів перед виїздом на маршрут та після повернення з нього, виконують працівники ТОВ «Горлівське АТП» на підставі укладених договорів.

Таблиця А.3 – Кадровий склад корпорації та їх кваліфікація

П.І.П	Посада	Рік народження	Освіта	Стаж роботи (років)
Посадові особи				
Смирнов Ігор Вікторович	Директор	1964	Київський інститут народного господарства, факультет економіки та управління	27
Петров Анатолій Васильович	Головний інженер	1967	Автомобільно-дорожній інститут, факультет автомобільного транспорту	24
Шебанов Олексій Вікторович	Спеціаліст організації перевезень	1984	Автомобільно-дорожній інститут, факультет транспортних технологій	7
Кірбаба Анатолій Володимирович	Спеціаліст МТЗ	1969	Донецька академія управління персоналом, факультет економіки і управління	20
Семчук Анастасія Павлівна	Бухгалтер	1971	Харківський інженерно-економічний університет, факультет бух обліку та аудиту	25
Виконавці				
Іванов Сергій Петрович	Водій	1980	Автомобільно-дорожній інститут, факультет автомобільного транспорту, категорія В, С, D	14
Петров Іван Іванович	Водій	1989	Горлівський автотранспортний технікум, категорія В, С, D	5
Гаврилов Олександр Володимирович	Водій	1965	Горлівський автотранспортний технікум, категорія В, С, D	29
Сидоров Олег Петрович	Водій	1970	Курси водіїв, категорія В, С, D	24
Кононов Михайло Вікторович	Водій	1977	Горлівський автотранспортний технікум, категорія В, С, D	17
Давидов В'ячеслав Леонідович	Водій	1985	Курси водіїв, категорія В, С, D	9
Савченко Олег Васильович	Водій	1982	Горлівський автотранспортний технікум, категорія В, С, D	12
Леонідов Костянтин Петрович	Водій	1979	Автомобільно-дорожній інститут, факультет автомобільного транспорту, категорія В, С, D	15
Міхненко Сергій Олександрович	Водій	1984	Горлівський автотранспортний технікум, категорія В, С, D	10
Олександров Петро Євгенович	Водій	1987	Курси водіїв, категорія В, С, D	7
ПРИМІТКА: Посадові особи корпорації не мають судимостей				

Фінансово-економічні показники діяльності корпорації «АВТО-ЛЮКС» у 2015 році:

- Чистий дохід (виручка) від реалізації послуг - 1000 тис. грн.;
- Собівартість одного кілометра пробігу – 7,09 грн.;
- Чистий прибуток – 200 тис. грн.;
- Необоротні активи – 150 тис. грн.;
- Оборотні активи – 500 тис. грн.

Основним досягненням корпорації «АВТО-ЛЮКС» є: якісне обслуговування пасажирів на міських та приміських маршрутах м. Горлівки, про що свідчать їх позитивні відзиви, зареєстровані в Книзі скарг та пропозицій; розвиток матеріально-технічної бази підприємства шляхом придбання нових автобусів; забезпечення соціальних гарантій працівникам підприємства; прибутковість діяльності.

Перспективою діяльності корпорації «АВТО-ЛЮКС» є: розширення сфери своєї діяльності на ринку міжміських пасажирських автотранспортних послуг шляхом обслуговування маршруту «Горлівка - Бердянськ»; забезпечення фірмового технічного обслуговування автобусів МАЗ-5208в спеціалізованій СТО ТОВ «МАЗ» у м. Донецьк (вул. Кірова, 7).

3. ОПИС ГАЛУЗІ, В ЯКИЙ ПРАЦЮЄ ПІДПРИЄМСТВО

Корпорація «АВТО-ЛЮКС» працює на ринку автотранспортних пасажирських послуг. Конкурентами автомобільному транспорту є залізничний, водний, авіаційний, трамвайний, тролейбусний транспорт та метрополітен. Характеристика ринку пасажирських послуг за видами транспорту надана в табл. А.4, А.5, за видами сполучення автомобільного транспорту в табл. А.6.

Таблиця А.4 – Ринок пасажирських послуг України

Вид транспорту	Перевезено пасажирів, млн. пас.			Пасажирооберт, млн. пас. км.		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Залізничний	430	429,6		50600	49443,9	
Автомобільний	3612	3448,7	3340,8	51500	50368,6	49091,7
Водний	8	6,6	7,3	100	85,1	77,9
Авіаційний	7	8,1	8,1	13800	14406	12568,2
Трамвайний	798	799,7	757,4	4400	4456,7	4124,2
Тролейбусний	1346	1345,5	1306,2	7800	7806,5	7613
Метрополітен	778	774,1	774,8	5900	5912,9	5934,9
Всіма видами транспорту	6979	6812,3	6620	134100	132479,7	128508,2

Таблиця А.5 – Ринок пасажирських послуг Донецької області

Вид транспорту	Перевезено пасажирів, млн. пас.			Пасажирооберт, млн. пас. км.		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Залізничний	41,3	40,7	40,7	2790,9	2727,5	2793,3
Автомобільний	521,1	505,4	479,3	5709,3	5793,2	5581,8
Авіаційний	0,11	0,02	0,009	197,1	53,7	10,9
Трамвайний	146,1	131,3	125,8	815	728	675,4
Тролейбусний	206,6	200,4	187	1093	1100,6	985,7
Всіма видами транспорту	914,4	877,8	832,8	10605,3	10403	10047,1

Таблиця А.6 – Ринок пасажирських автотранспортних послуг України

Вид сполучення	Перевезено пасажирів в Україні, млн. пас.			Перевезено пасажирів в Донецькій області, млн. пас.		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Міське	2813					
Приміське	643					
Міжміське	156					
Разом	3612					

Аналіз даних стану транспортної галузі України і Донецької області, дозволив встановити основні її тенденції:

- щорічне зменшення обсягів перевезення пасажирів за всіма видами транспорту;
- щорічне збільшення доли автомобільного транспорту в загальному обсязі перевезень в Україні та Донецькій області, як наслідок, практично відсутня конкуренція в перевезенні пасажирів для автомобільного транспорту;
- щорічне зменшення обсягів перевезення пасажирів в міжміському сполученні, при цьому їх доля залишається на однаковому рівні. Причинами є: більша вартість проїзду у порівнянні з залізничним транспортом; невисока надійність технічного стану автобусів, яка впливає на регулярність руху; санітарно-гігієнічний стан автобусів не відповідає нормативним вимогам, особливо при перевезенні на дальні відстані. Для усунення вищезазначених причин необхідно розвивати перевезення пасажирів в міжміському сполученні шляхом розробки зручних розкладів руху, підвищення регулярності руху, використання нових комфортабельних автобусів.

Ринок пасажирських автотранспортних послуг регулюється:
Законами України: «Про транспорт» (№232/94-ВР від 10.11.94 р.), «Про дорожній рух» (№3353-ХІІ від 30.06.93 р.), «Про ліцензування деяких видів господарської діяльності» (№1775-ІІІ від 01.06.2000 р.), «Про автомобільний транспорт» (№2344-ІІІ від 04.04.2001 р.); «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» (№340 від 07.06.2010 року); «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» (№1175 від 17.11.2009 р.); «Про страхування» (№86/96-ВР від 07.03.96 зі змінами і доповненнями); «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (№5459-ВІ (5459-17) від 16.10.2012);
— Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (№176 від 18.02.97 р.);
— Порядком та умовами організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом (№21 від 21.01.98 р.);
— Порядком проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом (№1081 від 03.12.2008 р.).

4. МАРКЕТИНГ

Споживачами послуги з перевезення пасажирів за маршрутом «Горлівка - Бердянськ» корпорації «АВТО-ЛЮКС» є:

- 1) пасажири, які проживають або навчаються у м. Бердянську, м. Донецьку, м. Волноваха, м. Маріуполі;
- 2) пасажири, які слідуєть за маршрутом «Горлівка - Бердянськ» у літній період.

Основними вимогами споживачів є:

- робота на маршруті комфортабельних автобусів;
- регулярність перевезень (виконання запланованих рейсів);
- щотижневе обслуговування маршруту;
- низька вартість проїзду.

У корпорації «АВТО-ЛЮКС» на ринку міжміських пасажирських перевезень є конкуренти, характеристика яких надана в табл. А.7 (данні отримані у Донецькому обласному об'єднанні автостанцій).

З метою виявлення конкурентних позицій перевізників зроблено їх ранжирування на підставі вимог споживачів.

Таблиця А.7 – Характеристика конкурентів корпорації «АВТО-ЛЮКС» при обслуговуванні пасажирів на маршруті «Горлівка - Бердянськ»

№ п/п	Маршрут	Перевізник	Марка автобусу (номінальна місткість, пас.)	Кількість автобусів, од.	Вартість проїзду, грн.
1	«Бердянськ - Лисичанськ»	Приватний перевізник	БАЗ А09214 (27 пас.)	1	150
2	«Бердянськ - Артемівськ»	Приватний перевізник	MERCEDES BENZ SPR INTER 416 CDI (19 пас.)	2	130
3	«Бердянськ - Стаханів»	Приватний перевізник	БАЗ А202.10 (30 пас.)	1	145
4	«Бердянськ - Білокуракине»	Приватний перевізник	Ford Transit VAN Jumbo 460(27 пас.)	1	135
5	«Бердянськ — Северодонецьк»	Приватний перевізник	MERCEDES BENZ SPR INTER 416 CDI (19 пас.)	1	160
6	«Бердянськ — Єнакієво»	ТОВ «Єнакієвське АТП»	БАЗ А079.34 (28 пас.)	1	120
		Приватний перевізник	Ford Transit Van (17 пас.)	1	120
7	«Бердянськ - Краматорськ»	ТОВ «Краматорське АТП»	БАЗ А079.29 (34 пас.)	2	170
8	«Бердянськ - Луганськ»	ТОВ «Луганське АТП»	БАЗ А079.34 (28 пас.)	1	165
		Приватний перевізник	Volkswagen Crafter 50 Kasten (19 пас.)	1	160
9	«Бердянськ - Ростов»	ВАТ «Автотранс»	ХМQ6798Y (29 пас.)	1	200
10	«Бердянськ - Горлівка»	Приватний перевізник	MERCEDES BENZ SPR INTER 416 CDI (19 пас.)	1	120
		ТОВ «Горлівське АТП»	БАЗ А079.29 (34 пас.)	1	120

Вихідні дані для ранжирування:

- натурні дослідження на автостанції м. Горлівки та м. Бердянська працівниками корпорації «АВТО-ЛЮКС» (2 чол. з відділу організації перевезень та МТЗ) на протязі одного місяця з 1 по 30 червня 2014 року;
- транспортна документація, надана працівниками автовокзалу м. Горлівки та м. Бердянська (2 касира, які обслуговують маршрут «Горлівка - Бердянськ») за період з 1 по 30 червня 2014 року;
- опитування пасажирів працівниками корпорації «АВТО-ЛЮКС» на автостанції м. Горлівки та м. Бердянська на протязі одного місяця з 1 по 30 червня 2014 року (опитано 350 чол.);

Ранжирування проводилося за трьохбальною шкалою: 1 бал – показник не відповідає вимогам споживачів; 2 бали – відповідає частково; 3 бали – відповідає вимогам споживачів (таблиця. А.8).

Таблиця А.8 – Критерії оцінювання конкурентних позицій перевізників

Рівень відповідності вимогам споживачів (бали)		
Відповідає (3 бали)	Відповідає частково (2 бали)	Не відповідає (1 бал)
Область порівняння (вимоги споживачів)		
Комфортабельний рухомий склад		
новий автобус, чистота кузова, салону (підлоги, вікон, оббивки, наявність багажних сіток, крічків), акуратність об'єктів і т.п.	відсутність пошкоджень транспортного засобу, незначні недоліки салону	забрудненість кузова, салону, сидінь автобусу, пошкодження транспортного засобу та ін.
Регулярність перевезень		
рівень регулярності 100%	регулярності 95 –99,9%	рівень регулярності 93 –94,9%
Щотижневе обслуговування маршруту		
7 днів на тиждень	4 – 6 днів на тиждень	3 дні на тиждень
Вартість проїзду		
До 100 грн.	Від 100 до 150 грн.	151 грн. і вище

Результати ранжирування надані в табл. А.9.

Таблиця А.9 - Ранжирування конкурентних позицій перевізників, які обслуговують напрямок «Горлівка - Бердянськ»

Сегмент міжміських пасажирських перевезень	Область порівняння				Загальна сума балів	
	Комфортабельний рухомий склад	Регулярність перевезень	Щотижневе обслуговування маршруту	Вартість проїзду, грн.		
Конкуренти	1	2	2	2	2	8
	2	2	2	1	2	7
	3	2	1	2	2	7
	4	2	2	1	2	7
	5	2	2	1	1	6
	6	2	1	2	2	7
	7	2	1	1	1	5
	8	1	2	2	1	6
	9	1	2	1	1	5
	10	1,5	2	1	2	6,5
Середній бал	1,75	1,7	1,4	1,6	6,45	

Найбільш конкурентоздатним є приватний перевізник, який обслуговує маршрут «Бердянськ - Лисичанськ».

Обсяг перевезень у напрямку м. Бердянськ (через м. Горлівку та м. Донецьк) за 2011, 2012 та 2013 роки склав 451400 пас., середній обсяг перевезень – 37617 пас. (табл. А.10).

Таблиця А.10 – Обсяг перевезень пасажирів на маршруті в передісторії

Роки	Обсяг перевезень фактичний за кварталами, пас			
	1 квартал	2 квартал	3 квартал	4 квартал
2011	25400	36200	58400	34100
2012	21500	38200	60200	37600
2013	28900	37700	55400	17800
Середній обсяг перевезень у t -тому кварталі	25267	37367	58000	29833
Середньоквартальний обсяг перевезень за весь період (a_o)	37617			
Індекс коливань пасажиропотоків у t -тому кварталі (I_t)	0,672	0,993	1,542	0,793

Згідно прогнозованої моделі $Q_{np} = (a_0 + a_1 \cdot t) \cdot I_t = (37617 - 19,93 \cdot t) \cdot I_t$, очікуваний обсяг перевезень у напрямку м. Бердянськ складає:

1 квартал: 25104 пас.;

2 квартал: 37056 пас.;

3 квартал: 57481 пас.;

4 квартал: 29529 пас.

Враховуючи те, що рівень конкуренції на маршруті складає 55...60%, на першому етапі реалізації проекту необхідно орієнтуватися приблизно на 40...45% із загального обсягу перевезень. У подальшому структура пасажиропотоків може змінюватися в результаті дії ринкових детермінант (ціна, якість, безпека тощо). Таким чином, можливий пасажиропотік, який необхідно освоїти корпорації «АВТО-ЛЮКС» складає:

1 квартал: 10042 пас.;

2 квартал: 14822 пас.;

3 квартал: 22992 пас.;

4 квартал: 11812 пас.

Для освоєння визначеного пасажиропотоку вирішено придбати автобусівітчизняні автобуси виробництва Львівського автобусного заводу (ЛАЗ) з огляду наступних причин:

- за техніко-експлуатаційними характеристиками і комфортабельністю автобуси ЛАЗ не уступають автобусам такого класу виробництва закордонних компаній;
- в Україні є розвинута мережа технічного сервісу, чого не можна сказати, поки, про автобуси закордонного виробництва;
- високі ціни, мита й акцизний збір на придбання імпортованих автобусів істотно збільшують балансову вартість і собівартість перевезень.

Зробивши аналіз характеристик різних моделей автобусів Львівського автобусного заводу, корпорація «АВТО-ЛЮКС» вирішила придбати автобуси марки ЛАЗ-5208.

Для освоєння очікуваного обсягу перевезень вирішено придбати три автобуса. При цьому буде спостерігатися дефіцит провізних можливостей (від 12,23% до 61,66%), але у корпорації «АВТО-ЛЮКС» не буде збитків (табл. А.11). Для ліквідації дефіциту необхідно буде залучити додаткові автобуси.

Співвідношення очікуваного попиту на поїздки і надані провізні можливості приведено на рис. А.2.

Таблиця А.11 - Визначення необхідної кількості автобусів

Квартали	Очікуваний обсяг перевезень, пас	Потенційна провізна спроможність одного автобуса, пас	Розрахункова кількість автобусів, од	Прийнята кількість автобусів, од	Сумарна потенційна провізна можливість автобусів, пас	Надлишок (+), дефіцит (-) провізних можливостей, пас	Фактично освоєний обсяг перевезень, пас	Очікуваний коефіцієнт використання місткості	Рівень надлишку (+) або дефіциту (-) провізних можливостей, %
t	Q_{np}^t	W	A_t	A	$\sum W$	ПМ	W_{ϕ}	γ_{ϕ}	%ПМ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	10042	2938	3,4	3	8814	-1228	8814	1,0	-12,2
2	14822	2938	5,0	3	8814	-6008	8814	1,0	-40,5
3	22992	2938	7,8	3	8814	-14178	8814	1,0	-61,7
4	11812	2938	4,0	3	8814	-2998	8814	1,0	-25,4

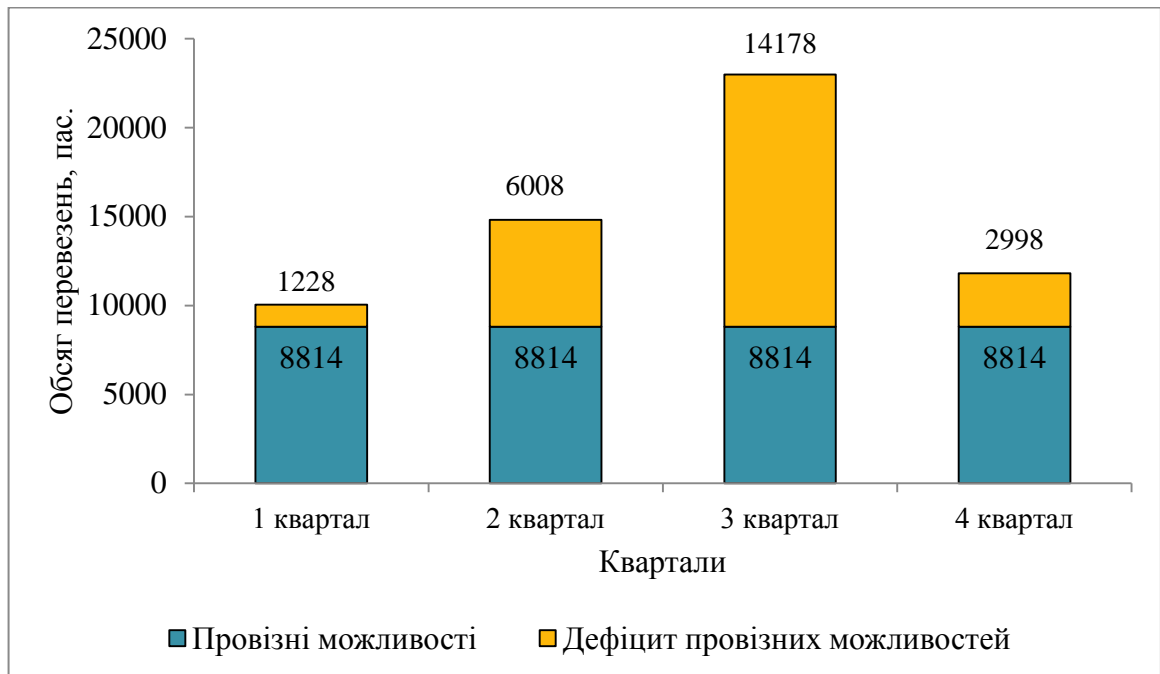


Рисунок А.2 – Співвідношення спросу та пропозиції на маршруті «Горлівка - Бердянськ»

5. ОПИС ПОСЛУГИ ТА ЇЇ НАДАННЯ

Послуга з перевезення пасажирів за міжміським маршрутом «Горлівка - Бердянськ» буде здійснюватися 3 автобусами МАЗ-5208. Автобуси відповідають екологічним стандартам ЕВРО III. Один автобус буде виконувати 2 оберта у тиждень. Перший рейс виконується з м. Горлівки, другий – з м. Бердянськ на наступний тиждень. При цьому у понеділок рейсу не буде із Горлівки до Бердянську, а у вівторок із Бердянську до Горлівки. Схематично це буде мати наступний вигляд (рис. А.3).

Розклад руху автобусів надано в табл. А.12. У розклад руху покладено наступні техніко-експлуатаційні показники: час оберту – 15 годин, час рейсу – 7,5 годин, швидкість експлуатаційна – 65 км/год., довжина маршруту – 485 км., час у наряді 18 годин за оберт та 9 годин за рейс, час простою на кінцевих зупинках – 30 хв., на проміжних – 15 хв.

На одному автобусі буде працювати один водій. Час його перебування на маршруті (7:30 год.) відповідає «Положенню про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів». Працювати він буде 4 дня, 3 вихідних. Баланс робочого часу за місяць складе 120 годин. Для надання послуги з перевезення пасажирів за маршрутом «Горлівка - Бердянськ» необхідно буде прийняти на роботу трьох водіїв.

Корпорацією «АВТО-ЛЮКС» забезпечено фірмове технічне обслуговування автобусів МАЗ-5208 в спеціалізованій СТО.

Таблиця А.12 – Розклад руху автобусів за маршрутом «Горлівка - Бердянськ»

Прибуття, год.:хв.	Стоянка, год.:хв.	Відправлення, год.:хв.	Відстань у прямому напрямку, км.	Найменування зупинок	Відстань у зворотному напрямку, км.	Прибуття, год.:хв.	Стоянка, год.:хв.	Відправлення, год.:хв.
7:00	0:30	7:30	0	Горлівка	243	21:30	-	-
9:00	0:15	9:15	38	Донецьк	203	19:45	0:15	20:00
9:40	0:15	9:55	61	Оленівка	180	19:05	0:15	19:20
10:40	0:15	10:55	91	Волноваха	150	18:05	0:15	18:20
11:50	0:30	12:20	122	Маріуполь	119	16:40	0:30	17:10
12:40	0:15	12:55	184	Мангуш	57	16:05	0:15	16:20
13:35	0:15	13:50	213	Урзуф	29	15:10	0:15	15:25
14:30	-	-	242	Бердянськ	0	14:00	0:30	14:30

Після опису послуги та процесу її надання, порівняли планові конкурентні позиції корпорації «АВТО-ЛЮКС» з іншими перевізниками (табл. А.13).

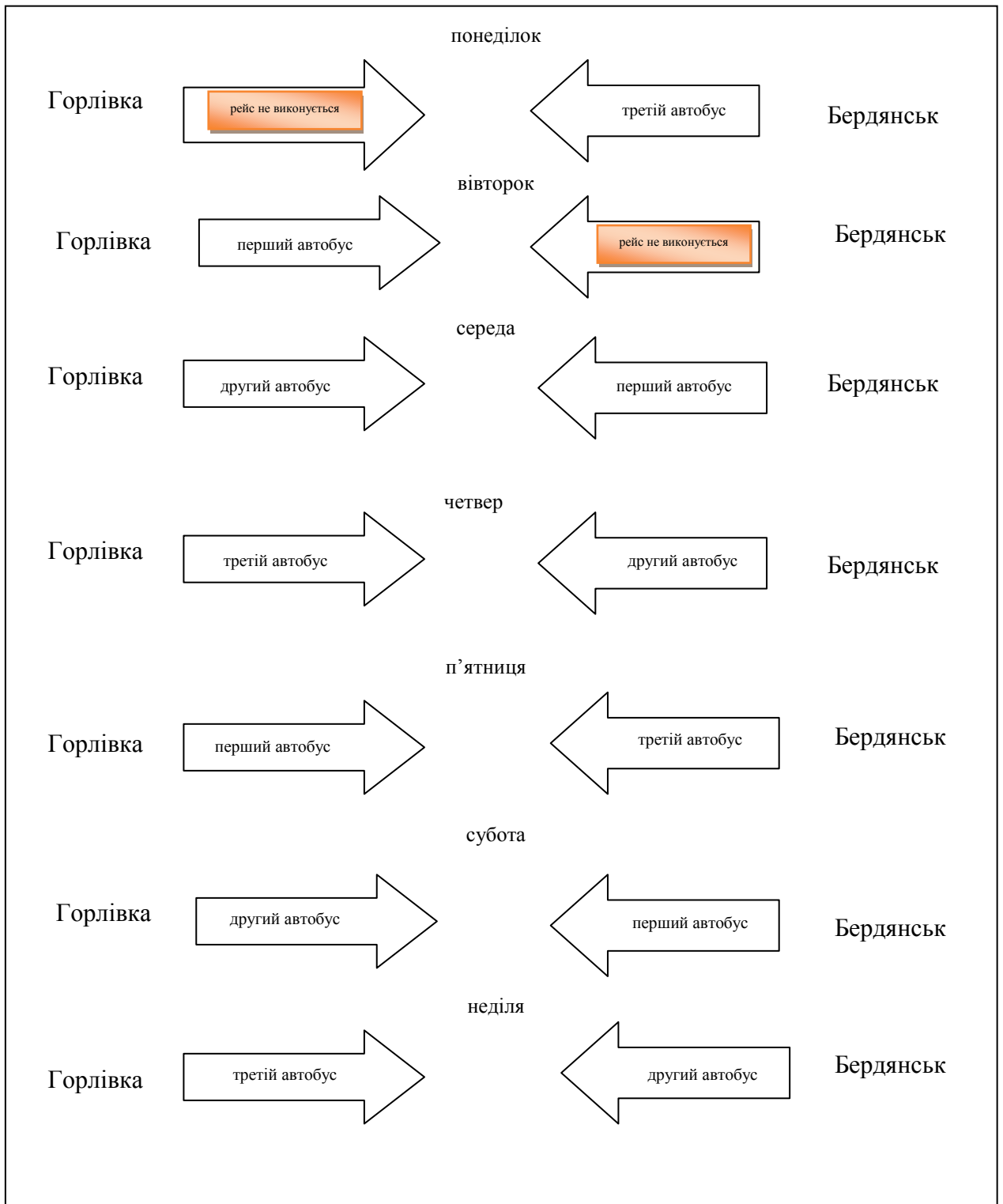


Рис. А.3. Схема руху автобусів за маршрутом «Горлівка - Бердянськ»

Таблиця А.13 –Ранжирування планових конкурентних позицій корпорації «АВТО-ЛЮКС»

Сегмент міжміських пасажирських перевезень	Область порівняння			
	Комфортабельний рухомий склад	Регулярність перевезень	Щотижневе обслуговування маршруту	Вартість проїзду, грн.
Корпорація «АВТО-ЛЮКС»	3	3	3	2
Середній бал по конкурентам	1,75	1,7	1,4	1,6

Послуга, яка буде надаватися корпорацією «АВТО-ЛЮКС» є більш конкурентоздатною у порівнянні з іншими перевізниками, так як:

- 1) для перевезення буде використовуватися новий комфортабельний рухомий склад, призначений саме для міжміських перевезень;
- 2) для пасажирів розроблена зручна схема та розклад руху автобусів, яка забезпечує щотижневий рух автобусів та відповідає вимогам тендерного комітету;
- 3) буде забезпечена висока регулярність руху рухомим складом.

Для залучення пасажирів здійснювати перевезення автобусами корпорації «АВТО-ЛЮКС» розроблено оповіщення для радіо з оголошенням його за 15 днів до початку руху автобусів за маршрутом та реклама - об'ява, яку буде розміщено на зупиночних пунктах міського пасажирського транспорту та автостанціях м. Горлівки, м. Донецька, м. Маріуполя, м. Урзуфа, м. Бердянська.

6. ВИРОБНИЧИЙ ПЛАН

У даному розділі надана собівартість виконання одного оборту одним автобусом, на підставі якої розраховано тариф на перевезення одного пасажера за маршрутом «Горлівка - Бердянськ» (табл. А.14, рис. А.4).

Таблиця А.14 - Динаміка собівартості одного обороту одного автобусу

Роки, квартали		Елементи витрат (на один оберт без податкового кредиту за ПДВ), грн.				Разом собівартість, грн.
		Фонд заробітної плати з відрахуваннями	Матеріальні витрати	Амортизаційні відрахування	Інші витрати	
1		2	3	4	5	6
2014	1	371,7	3293,9	2970	680,9	7317
	2	371,7	3293,9	2785	680,9	7131
	3	371,7	3293,9	2611	680,9	6957
	4	371,7	3293,9	2448	680,9	6794
2015	1	371,7	3359,8	2295	680,9	6707
	2	371,7	3359,8	2151	680,9	6564
	3	371,7	3359,8	2017	680,9	6429
	4	371,7	3359,8	1891	680,9	6303
2016	1	371,7	3427	1773	680,9	6252
	2	371,7	3427	1662	680,9	6141
	3	371,7	3427	1558	680,9	6037
	4	371,7	3427	1461	680,9	5940
2017	1	371,7	3495,5	1369	680,9	5917
	2	371,7	3495,5	1284	680,9	5832
	3	371,7	3495,5	1203	680,9	5751
	4	371,7	3495,5	1128	680,9	5676

Аналіз динаміки елементів витрат показує, що варто очікувати деяке зниження собівартості протягом планованого періоду. Це зв'язано з тим, що темпи зниження амортизаційної складової в собівартості вище, ніж темпи збільшення матеріальних витрат.

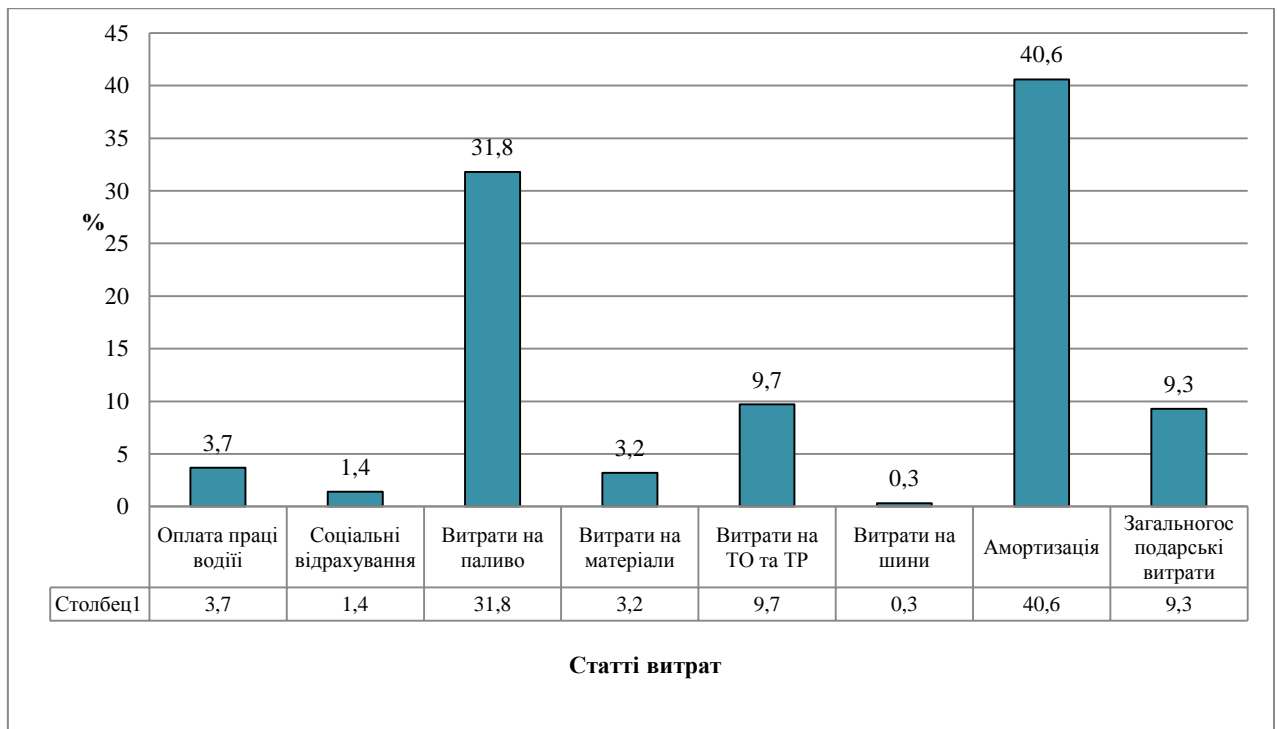


Рис. А.4. Структура собівартості перевезень за 1 квартал 2014 року

Собівартість одного кілометра пробігу - $S_{1км} = 7,09$ грн.

Граничні умови ціноутворення, обговорені в умовах тендера (не більш 6...8 грн.за км) у даному проекті дотримуються. Фактична вартість проїзду одного кілометра складає 7,09 грн.

Собівартість перевезення одного пасажиря на середню відстань поїздки - $S_{1п} = 79,9$ грн.

Розрахунковий тариф на проїзд одного пасажиря за маршрутом «Горлівка - Бердянськ» - $T = 115$ грн.

7. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ ПЛАН

Підготовкою та реалізацією бізнес-проекту займаються:

Петров Анатолій Васильович – головний інженер;

Шебанов Олексій Вікторович - спеціаліст з організації перевезень;

Кірбаба Анатолій Володимирович - спеціаліст з МТЗ;

Семчук Анастасія Павлівна – бухгалтер.

Соболев Дмитро Костянтинович.

Графік реалізації проекту та відповідальні за окремі задачі надано в табл. А.15.

Таблиця А.15 - Графік реалізації проекту

Задача	Виконавець	Неділя (липень, серпень 2015 р.)							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Ситуаційний аналіз	Шебанов О.В., Семчук А.П., Петров А.В., Кірбаба А.В., Соболев Д.К.								
Оцінка проекту	Шебанов О.В., Семчук А.П.								
Участь у тендері з конкурсного продажу ліцензії на обслуговування маршруту «Горлівка - Бердянськ»	Шебанов О.В.								
Оформлення документів на право здійснювати перевезення на маршруті	Шебанов О.В., Соболев Д.К.								
Лізингові операції, документальне та юридичне оформлення лізингової угоди	Семчук А.П., Кірбаба А.В., Соболев Д.К.								
Укладання договору зі сервісною СТО на обслуговування автобусів	Петров А.В., Соболев Д.К.								
Оформлення автобусів	Кірбаба А.В.								
Прийом на роботу 3 водіїв	Шебанов О.В.								
Інструктаж водіїв	Шебанов О.В.								
Початок роботи на маршруті	Водії								

Правове забезпечення бізнес – проекту: Закон України «Про автомобільний транспорт» (№2344-III від 04.04.2001 р.); Закон України «Про лізинг» (№01-8/104 від 23.03.1998 р.); Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом (№1081 від 03.12.2008 р.).

Необхідний перелік документів для отримання автобусів в лізинг

Фінансова частина:

1. Звітність за останній звітний період поточного року та попередній роки:

1.1 Ф.1 Баланс розшифрувати строки: Актив: 030 - по групам в грошах та за призначенням (приміщення - площа, обладнання – потужності,); 100 - 140 по групам товарів; 160 – ОС рах. 36,37 за поточний та попередній роки; та інші строки, які займають більше 10% від валюти балансу; Пасив: 440-470 ОС рах.

63,67,68(за необхідності) за поточний та попередній роки; та інші строки, які займають більше 10% від валюти балансу.

1.2 Ф.2 Звіт про фінансові результати (розшифрувати строки: 035 – ОС рах.70,71: за продукцією; за ринками (експорт/імпорт); за призначенням (групові/зовнішні); за клієнтами; Витрати – структура, %, ОС рах. 90-94.

1.3 Ф.3 Звіт про рух коштів.

1.4 Ф.4 Звіт про рух капіталу.

2. Декларацію на прибуток.

3. Інформація щодо оборотів по рахунках юридичної особи за останні шість місяців з наданням банківських довідок.

4. Кредитна історія підприємства за поточний та два попередні роки та інформація про лізингові зобов'язання юридичної особи.

5. Опис історії розвитку юридичної особи і групи, до якої входить юридична особа. Опис її структури (із зазначенням основних компаній, які входять в групу) та місця юридичної особи в групі, а також взаємодія компаній в середині групи.

6. Опис проекту, що фінансується, комерційна пропозиція на предмети лізингу, економічне обґрунтування, бізнес-план, cash-flow.

Юридична частина:

7. Статут (остання редакція).

8. Довідка щодо внесення юридичної особи в ЄДРПОУ.

9. Довідка з податкової про взяття на облік (4 ОПП).

10. Довідка платника ПДВ.

11. Свідоцтво платника єдиного податку (якщо обрано спрощену систему оподаткування).

12. Внутрішні положення та акти, що регулюють повноваження представників діяти від імені юридичної особи.

13. Схвалення, дозволи, погодження вищестоячого органу управління чи установи, якщо вимагається статутом чи законодавством.

14. Довіреність(ості), якщо представник(и) діє(ють) на підставі довіреності.

15. Наказ (рішення) про прийняття на посаду представника, якщо така особа діє на підставі статуту.

16. Копії паспортів представників, що підписують документи (1, 2 та сторінка з відміткою про реєстрацію) та відповідних довідок про присвоєння ідентифікаційних номерів.

17. Довідки з компетентних органів (податкова інспекція, фонди соцстрахування, пенсійний фонд, центр зайнятості) щодо відсутності заборгованості з податків, зборів та обов'язкових платежів.

18. Виписка з ДПУ про відсутність заборгованості.

8 ФІНАНСОВИЙ ПЛАН

Прогноз фінансових потоків за весь інвестиційний цикл, тобто 4 роки (16 кварталів) зведені до табл.А.16.

Підсумковий фінансовий результат аналізованого проекту позитивний і складає 2992 тис. грн. Однак, як і інвестиційні витрати, очікуваний чистий доход у проекті, також розосереджений у часі. У зв'язку з цим розраховано дисконтований фінансовий результат проекту. Результати розрахунків представлені в табл.А.17.

У 4 кварталі 2017 року поряд з чистим доходом 472 тис. грн. та фінансовим результатом у сумі 93 тис. грн., у власність корпорації «АВТО-ЛЮКС» перейдуть три автобуси вартістю 1616087 грн. (табл. А.18). Ця сума також може бути віднесена до дохідної частини проекту.

Таким чином, з погляду фінансової реалізуємості, аналізований проект може бути прийнятий до здійснення, тому що забезпечує позитивний фінансовий результат у сумі +4608 тис. грн., з них 2992 тис. грн. - грошові кошти, а 1616 тис. грн. - вартість майна. Сучасна вартість фінансового результату при нормі дисконту 0,32 також позитивна і складає 1719 тис. грн.

Діаграма фінансових потоків надана на рис. А.5.

Таблиця А.17 - Фінансовий результат проекту

Роки	Індекс періоду (<i>t</i>)	Коефіцієнт дисконтування при ($r = 0,32$) (<i>K</i>)	Значення, тис. грн.			Дисконтовані значення, тис. грн.		
			Вартість проекту (<i>ВП</i>)	Чистого доходу (<i>ЧД</i>)	Фінансового результату (<i>ФР</i>)	Вартість проекту (<i>ВП_д</i>)	Чистого доходу (<i>ЧД_д</i>)	Фінансового результату (<i>ФР_д</i>)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2013	0	1,000	1013	0	-1013	1013	0	-1013
2014	1	0,7576	872	2113	1241	661	1601	940
2015	2	0,5739	872	1888	1015	501	1083	583
2016	3	0,4348	872	1837	964	379	799	419
2017	4	0,3294	1034	1819	785	341	599	259
				1616	1616		532	532
Разом			4664	9272	+4608	2895	4614	1719

Таблиця А.16– Аналіз фінансових результатів проекту

№ п/п	Показники	Од. виміру	2013 4 кв.	2014 рік				2015 рік				2016 рік				2017 рік				Разом	
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1	Кількість обертів всіх автобусів		-	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	1528
2	Перевезено пасажирів	тис. пас	-	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	141
3	Валова виручка	тис. грн.	-	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	1014	16219
4	Податкові зобов'язання за ПДВ у складі валової виручки	тис. грн.	-	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	2703
5	Валові витрати на експлуатацію автобусів (без ПДВ)	тис. грн.	-	699	681	664	649	640	627	614	602	597	586	577	567	565	557	549	542		9716
6	Податковий кредит за ПДВ, що утвориться в процесі придбання матеріально-технічних ресурсів	тис. грн.	-	68	68	68	68	69	69	69	69	70	70	70	70	71	71	71	71		1111
7	Інвестиційні витрати (лізингові платежі), включаючи ПДВ	тис. грн.	1216	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	262	456		5597
8	Податковий кредит за ПДВ, що утвориться в процесі здійснення інвестиційних витрат	тис. грн.	203	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	76		933
9	Сума платежу в бюджет за ПДВ	тис. грн.	-203	-145	-87	-29	28	57	57	57	57	55	55	55	55	54	54	54	22		195

Продовження таблиці А.16

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
10	Грошові кошти, що залишаються на розрахунковому рахунку підприємства після виконання бюджетних зобов'язань за ПДВ	тис. грн.	-	1014	1014	1014	985	957	957	957	957	958	958	958	958	960	960	960	992	15560
11	Чистий грошовий потік	тис. грн.	-	599	599	599	570	536	536	536	536	531	531	531	531	525	525	525	558	8767
12	Амортизаційні відрахування в складі чистого доходу	тис. грн.	-	284	266	249	234	219	205	193	181	169	159	149	139	131	123	115	108	2923
13	Платежі в бюджет за податком на прибуток	тис. грн.	-	60	63	66	64	60	63	65	68	69	71	73	74	75	77	78	86	1110
14	Чистий дохід	тис. грн.	-	539	535	532	506	476	473	471	468	462	460	458	456	450	449	447	472	7656
15	Фінансовий результат проекту	тис. грн.	-1013	321	317	314	288	258	255	253	250	244	242	240	238	232	231	229	93	2992

Таблиця А.18 - Схема нарахування амортизації для трьох автобусів ЛАЗ-5208

Роки	Квартали	Балансова вартість автобусів на початок періоду, грн.	Нарахована амортизація, грн.		Балансова вартість автобусів на кінець періоду, грн.
			у квартал	у розрахунку на один оберт	
1	2	3	4	5	6
2014	1	4538625	283664	2970	4254961
	2	4254961	265935	2785	3989026
	3	3989026	249314	2611	3739712
	4	3739712	233732	2448	3505980
2015	1	3505980	219124	2295	3286856
	2	3286856	205429	2151	3081428
	3	3081428	192589	2017	2888838
	4	2888838	180552	1891	2708286
2016	1	2708286	169268	1773	2539018
	2	2539018	158689	1662	2380329
	3	2380329	148771	1558	2231559
	4	2231559	139472	1461	2092086
2017	1	2092086	130755	1369	1961331
	2	1961331	122583	1284	1838748
	3	1838748	114922	1203	1723826
	4	1723826	107739	1128	1616087
Разом			2922538	-	-

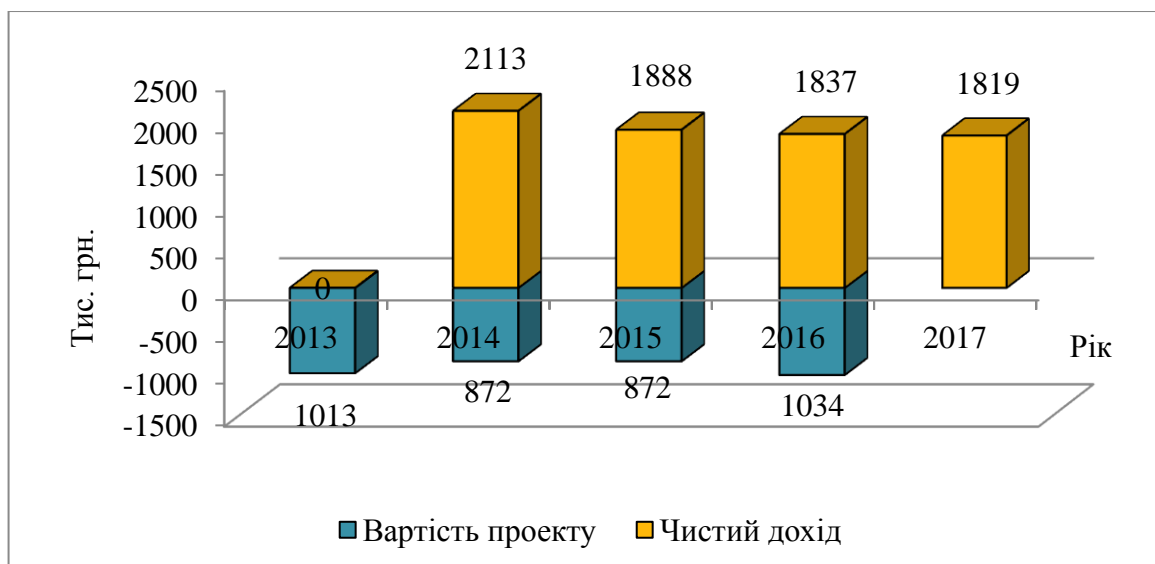


Рис. А.5. Діаграма фінансових потоків

9 ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРОЕКТУ, ФІНАНСОВІ РИСКИ

Ефективність інвестиційного проекту по придбання автобусів для роботи на маршруті «Горлівка - Бердянськ» визначена за ключовими економічними параметрами:

- показником внутрішньої норми прибутковості (IRR),
- періодом окупності ($T_{ок}$),
- індексом прибутковості (PI).

Фінансові ризики визначені за наступними показниками:

- коефіцієнтом стійкості (K_{cm}),
- мінімально припустимим обсягом перевезення пасажирів, який дозволяє забезпечити безприбутковий оборот (крапка безбитковості в натуральному вираженні) (Q_{min}).

Фінансові ризики оцінені також за допомогою аналізу чутливості проекту.

Показник внутрішньої норми прибутковості (IRR)

Дисконтовані значення фінансового результату за роками при різних ставках дисконтування надано в табл. А.19.

Таблиця А.19 – Результати розрахунку дисконтованого фінансового результату

Роки	Індекс періоду	Фінансовий результат, тис. грн.	Дисконтовані значення фінансового результату при нормі дисконту:					
			$r=32\%$	$r=38\%$	$r=48\%$	$r=58\%$	$r=65\%$	$r=72\%$
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2013	0	-1013	-1013	-1013	-1013	-1013	-1013	-1013
2014	1	1241	940	899	838	785	752	721,23
2015	2	1015	583	533	464	407	373	343,22
2016	3	964	419	367	297	244	215	189,5
2017	4	785	259	217	164	126	106	89,721
3 автобуси		1616	532	446	337	259	218	184,64
Разом (1)		4608	1719	1448	1086	808	650	515
Разом (2)		2992	1187	1002	749	549	432	330

Висновок. Значення внутрішньої норми прибутковості проекту більше за ставку дисконту ($IRR = 87\% - 89\% > r = 32\%$). Це свідчить про високу прибутковість проекту.

Період окупності ($T_{ок}$)

Період окупності визначено кумулятивним методом. Порядок розрахунку наведено в табл. А.20.

Таблиця А.20 – Розрахунок періоду окупності кумулятивним методом

Роки	Чистий дохід, тис. грн.	Дисконтований чистий дохід при $r=32\%$	Кумулятивне погашення інвестицій для потоку, тис. грн.	
			вихідного	дисконтованого
2013	-4664	-2895	-4664	-2895
2014	2113	1601	-2551	-1294
2015	1888	1083	-664	-211
2016	1837	799	1173	588
2017	1819	599	2992	1187
автобуси	1616	532	4608	1719

Висновок. Звичайний та дисконтований період окупності 2 роки. Таким чином, проект прийнятний.

Індекс прибутковості (PI)

Висновок. Індекс прибутковості (PI) показує відносну прибутковість проекту при розрахунку на одиницю вкладень. Так як $PI > 1$ та дорівнює 1,6, то можна зробити висновок, що інвестиційний проект є привабливим.

Коефіцієнт стійкості (K_{cm})

Вихідні дані та розрахунок коефіцієнту стійкості проекту (K_{cm}) наведено в табл. А.21.

Мінімально припустимий обсяг перевезення пасажирів (Q_{min})

Вихідні дані та розрахунок мінімально припустимого обсягу перевезення пасажирів (Q_{min}) наведено в табл. А.21.

Для візуалізації розрахунків точки беззбитковості використано графік (рис. А.6).

Таблиця А.21 - Вихідні дані та розрахунок коефіцієнту стійкості проекту та мінімально припустимого обсягу перевезення пасажирів

Рік	t	$W_{фт}$ тис. пас.	C грн.	$N_{об.кв.}$ од.	$У_{пост}$ %	FC_t тис. грн.	$У_{пер}$ %	VC_t грн.	$Q_{min t}$ тис. пас.	$K_{ст}$ %
2014	1	8,814	7317	96	14,4	101,2	85,6	68,4	3,68	58
	2	8,814	7131	96	14,8	101,3	85,2	68,0	3,65	59
	3	8,814	6957	96	15,1	100,8	84,9	67,8	3,60	59
	4	8,814	6794	96	15,5	101,1	84,5	67,5	3,57	60
2015	1	8,814	6707	96	15,7	101,1	84,3	67,3	3,55	60
	2	8,814	6564	96	16,0	100,8	84,0	67,1	3,51	60
	3	8,814	6429	96	16,4	101,2	83,6	66,8	3,48	60
	4	8,814	6303	96	16,7	101	83,3	66,5	3,45	61
2016	1	8,814	6252	96	16,8	100,8	83,2	66,5	3,43	61
	2	8,814	6141	96	17,1	100,8	82,9	66,2	3,40	61
	3	8,814	6037	96	17,4	100,8	82,6	66,0	3,38	62
	4	8,814	5940	96	17,7	100,9	82,3	65,7	3,35	62
2017	1	8,814	5917	96	17,8	101,1	82,2	65,7	3,35	62
	2	8,814	5832	96	18,0	100,8	82,0	65,5	3,32	62
	3	8,814	5751	96	18,3	101	81,7	65,3	3,30	63
	4	8,814	5676	96	18,5	100,8	81,5	65,1	3,28	63

Умовні позначення: $W_{фт}$ - фактично освоєваний обсяг перевезень за період t (квартал); C - витрати без врахування ПДВ, грн.; $N_{об.кв.}$ - кількість обертів всіх автобусів за квартал, од.; $У_{пост}$ - питома вага постійних витрат (оплата праці водіїв, відрахування на соціальні заходи, загальногосподарські витрати) у собівартості, %; FC_t - постійні витрати за період t , тис. грн.; VC_t - перемінні витрати за період t , тис. грн.

Висновок. Найбільш уразливим періодом інвестиційного циклу є 1 квартал 2014 року. У 4 кварталі 2017 року стійкість проекту підвищиться на 8% і складе 63%.

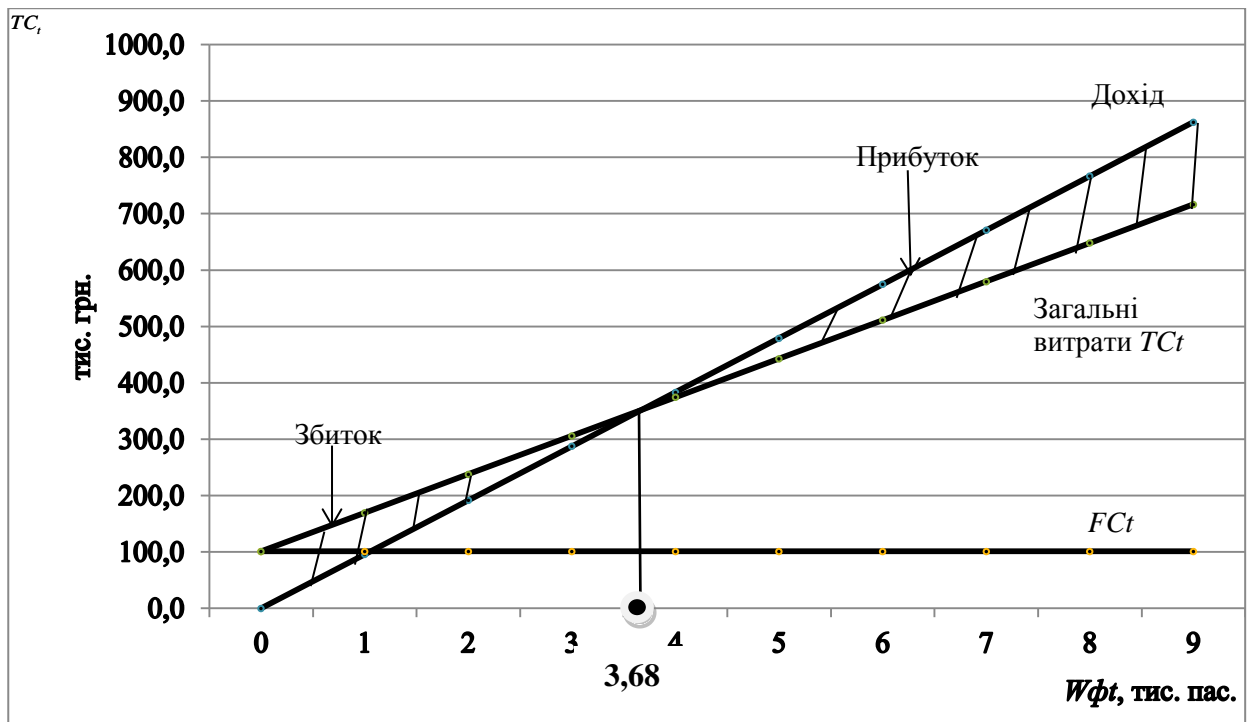


Рис. А.6. Графік беззбитковості на прикладі 1 кварталу 2014 року

Висновок. Мінімальний обсяг перевезень пасажирів, що забезпечить безприбутковий оберт у 1 кварталі 2014 року не повинний бути нижче 3,68 тис. пас., тому що це приведе до прямих фінансових збитків підприємства за даним видом діяльності. Наприкінці інвестиційного циклу (у 4 кварталі 2017 року) мінімальний обсяг перевезень складе 3,28 тис. пас.

Аналіз чутливості проекту

В якості показника ефективності інвестиційного проекту прийнято чистий дисконтований дохід (табл. 18), який дорівнює 4614 тис. грн. На його розмір впливає: тариф на перевезення одного пасажирів без ПДВ, грн. (T), собівартість перевезення одного пасажирів на середню відстань поїздки, грн. (S_{in}), обсяг транспортних послуг, тис. пас. (W_{ϕ}) (табл. 23).

Модель залежності чистого дисконтованого доходу ($ЧД_{д}$) від вищевказаних показників: $ЧД_{д} = [W_{\phi} \cdot (T - S_{in})] \cdot A_r^t$ $NPV = [AЧ_p \cdot (Ц - S)] \cdot A_r^t$,

где A_r^t - показатель приведения чистой (современной) стоимости в году

$$t: A_r^t = \frac{1}{1+0,32} + \frac{1}{(1+0,32)^2} + \frac{1}{(1+0,32)^3} + \frac{1}{(1+0,32)^4} = 2,0957.$$

Критичні значення показників, які впливають на ефективність інвестиційного проекту та їх зміна представлені в табл. А.22.

Таблиця А.22 – Критичні значення показників, які впливають на ефективність інвестиційного проекту та їх зміна

Показники, які впливають на ефективність інвестиційного проекту	Фактичні дані	Критичне значення показника	Зміна показника		Межа безпеки, %
			абсолютна	відносна, %	
Обсяг транспортних послуг, тис. пас. (W_{ϕ}), табл. 17	141	138,5	-2,5	1,8	5
Тариф перевезення одного пасажера, грн. (T)	95,8	96	-0,3	0,3	5
Собівартість перевезення одного пасажера на середню відстань поїздки, грн. (S_{1n})	79,9	80,2	0,3	0,4	5

Висновок. Результати зміни показників, які впливають на ефективність інвестиційного проекту знаходяться в допустимих межах безпеки. Як наслідок, реалізація його доцільна.

Результати розрахунку ефективності інвестиційного проекту по придбанню автобусів для роботи на маршруті «Горлівка - Бердянськ» та фінансових ризиків наведено в табл. А.23.

Таблиця А.23 – Результати розрахунку економічних параметрів інвестиційного проекту та фінансових ризиків

Параметри (показники) ефективності інвестиційного проекту	Умовне позначення	Значення показника
Економічні параметри		
Інтегральний показник внутрішньої норми прибутковості (дохідності), %	IRR	87% – 89%
Період окупності, роки	$T_{ок}$	2
Індекс прибутковості	PI	1,6
Показники фінансових ризиків		
Коефіцієнт стійкості, %	K_{cm}	58-63%
Мінімально припустимий обсяг перевезення пасажирів, тис. пас.	Q_{min}	3,28-3,68
Зміна показників, які впливають на ефективність інвестиційного проекту (межа безпеки 0 – 5%)	W_{ϕ}	1,8
	T	0,3
	S_{1n}	0,4

Таким чином, проект має високу конкурентоздатність. Індекс прибутковості вище процентної ставки по короткостроковому банківському кредиту ($IRR = 87\% - 89\% > r = 32\%$). Незважаючи на те, що концесійна угода розрахована на 4 роки, окупність проекту буде забезпечена через 2 роки. Це значно знижує ризик вкладення засобів у даний проект і підвищує його інвестиційну привабливість. Стійкість проекту дорівнює 58 – 63%. Зміни показників, які впливають на ефективність інвестиційного проекту знаходяться в допустимих межах безпеки (0,3-1,8%).

10. РИСКИ І ГАРАНТІЇ



Щоб установити рівень ризику інвестиційного проекту використано експертний метод. В якості експертів виступили 5 посадових осіб корпорації «АВТО-ЛЮКС» (табл. А.2).

Експерти встановили 7 основних ризиків інвестиційного проекту (табл. 25) та їх рівні: мінімальний ризик – 0 – 25%, підвищений – 26 – 50%, критичний – 51 – 100%, оптимальний – 30%.

Встановлення рівня ризику здійснювалось за бальною системою. Мінімальна кількість балів – 0, максимальна – 40, 1 бал – 2,5% (табл. А.24).

Результати експертного опитування надані в табл. А.25.

Таблиця А.24 – Карта оцінки ступеня ризику інвестиційного проекту

Риски інвестиційного проекту	Рівень ризику					
	Мінімальний		Підвищений		Критичний	
	характеристика ризику	кількість балів	характеристика ризику	кількість балів	характеристика ризику	кількість балів
1. Зміна рівня цін на автомобільне паливо	ріст до 10%	0-10	ріст від 10% до 15%	5-10	ріст понад 15%	10-20
2. Зміна витрат на оплату праці	ріст до 5%	0-5	ріст від 5% до 10%	5-10	ріст понад 10%	10-20
3. Конкуренція серед перевізників	низька	0-5	середня	5-10	висока	10-30
4. Зміна цін на автобуси	ріст до 10%	0-5	ріст від 10% до 15%	5-10	ріст понад 15%	10-30
5. Зміни у податковому законодавстві	ріст до 10%	0-5	ріст від 10% до 15%	5-10	ріст понад 15%	10-20
6. Зміна транспортної рухливості населення у міжміському сполученні	зниження до 3%	0-10	зниження від 3% до 5%	10-20	зниження більш ніж на 5%	20-40
7. Перевищення тарифу транспортних послуг над встановленим	0%	0	До 3%	5-10	до 5%	10-20
Всього балів	-	0-40	-	40-80	-	80-180
Середня сума балів	-	20	-	60	-	130

Таблиця А.25 – Результати експертного опитування спеціалістів про значимість основних ризиків

Основні ризики інвестиційного проекту	Кількість балів, які виставив кожний експерт					Сума балів
	Смирнов І.В.	Шебанов О.В.	Семчук А.П.	Петров А.В.	Кірбаба А.В.	
1. Зміна рівня цін на автомобільне паливо	5	3	2	5	6	21
2. Зміна витрат на оплату праці	3	5	10	3	4	25
3. Конкуренція серед перевізників	0	2	1	2	0	5
4. Зміна цін на автобуси	3	2	1	2	2	10
5. Зміни у податковому законодавстві	2	2	2	2	2	10
6. Зміна транспортної рухливості населення у міжміському сполученні	0	3	2	5	0	10
7. Перевищення тарифу транспортних послуг над встановленим	0	2	3	2	2	9
Разом	13	19	21	21	16	90

Середня кількість балів складає 18 (90:5). Як наслідок, ризик інвестиційного проекту знаходиться в межах мінімального рівня. Можливі втрати пов'язані із зміною рівня цін на автомобільне паливо та витратами на оплату праці.

Згідно розрахунків (табл. А.17), дисконтований фінансовий результат від впровадження інвестиційного проекту складі 1719 тис. грн. Рівень ризику, визначеного експертним шляхом, дорівнює 18 балам ($18 \cdot 2,5\% = 45\%$). Очікуємий фінансовий результат з урахуванням ризику складає: $1719 \cdot (1 - 0,45) = 945,45$ тис. грн.

З метою гарантійного забезпечення повернення позикових засобів перед лізинговою компанією «NIKA LTD», корпорація «АВТО-ЛЮКС»:

- надає банківську гарантію (контргарантію);
- надає гарантію зворотного викупу автобусів постачальником;
- відкриває цільовий рахунок у банку для покриття гарантії лізингових платежів (ці рахунки розблоковуються у міру погашення заборгованості за лізинговим договором або частково зараховуються в платіж).