

Рубрика 4. ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК [UDC] 338.4

DOI 10.17816/transsyst20206498-112

© Л. М. Чеченова

Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I
Санкт-Петербург, Россия

ПОВЫШЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ПЕРИОД ПАНДЕМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Обоснование: Наступающий период выхода мировой экономики из первой стадии пандемийного кризиса серьезно изменит ситуацию на в грузовом и пассажирском сегменте. По оценке текущей ситуации, на глобальном рынке отмечается нарушение привычных связей между производителями и потребителями, дисбаланс транспортных потоков, связанный с изменениями спроса. При этом, в условиях кризиса контейнерные грузоперевозки железнодорожным транспортом являются основным инструментом, т.к. значительное количество противозидемических средств защиты из Китая перевозилась именно поездами. Понятно, что в ближайшей перспективе динамика рынка зависит, прежде всего, от дальнейшего развития событий и мерами господдержки отраслей и бизнеса.

Цель: оценка факторов кризисной экономики, а также анализ и оценка инвестиционной привлекательности транспортных организаций, осуществляющих интермодальные контейнерные грузоперевозки на примере крупнейшего в России оператора.

Методы: для достижения поставленной цели были использованы стандартные методы научного исследования: теоретические, экспериментальные; комплексные методы анализа и оценки бизнес-процессов, методы качественного и количественного анализа данных.

Результаты: систематизированы факторы, существенно меняющие модель перевозочного бизнеса; проведен анализ потерь доходов компаний в результате кризисной ситуации на рынке; представлена методика оценки инвестиционной привлекательности крупнейшего российского контейнерного оператора на базе комплексного использования бухгалтерского подхода и рейтингового метода оценки; предложена аналитическая карта повышения инвестиционной привлекательности с обоснованными мероприятиями в виде блоков по постановке целевых планов организации, бизнес-модели контейнерных перевозок, дорожной карте и прогнозным результатам.

Ключевые слова: пандемийная экономика, контейнерные грузоперевозки, железнодорожный транспорт.

Rubric 4. TRANSPORT ECONOMICS

© **Liana M. Chechenova**

Emperor Alexander I Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russia)

INCREASING THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF TRANSPORT ORGANIZATIONS ENGAGED IN INTERMODAL CONTAINER TRANSPORT DURING THE PANDEMIC CRISIS

Background: The coming period of the world economy's recovery from the first stage of the pandemic crisis will seriously change the situation in the cargo and passenger segment. According to the current situation, the global market is marked by a violation of the usual links between producers and consumers, an imbalance in transport flows associated with changes in demand. At the same time, during the crisis, container cargo transportation by rail is the main tool, since a significant amount of anti-epidemic protection equipment from China was transported by trains. It is clear that in the near future, the market dynamics depends primarily on further developments and measures of state support for industries and businesses.

Aim: assessment of factors of the crisis economy, as well as analysis and evaluation of investment attractiveness of transport organizations engaged in intermodal container cargo transportation on the example of the largest operator in Russia.

Methods: to achieve this goal, standard research methods were used: theoretical, experimental; complex methods of analysis and evaluation of business processes, methods of qualitative and quantitative data analysis.

Results: systematize factors that significantly changes the model of the transportation business; analyze the loss of earnings as the result of a crisis situation on the market; given the method of evaluating the investment attractiveness of the largest Russian container operator on the basis of complex use of accounting approach and rating method of evaluation; introduced an analytical map of improvement of investment attractiveness with reasonable measures in the form of blocks for formulation of the plans of the organization, the business model of container transport, road map and forecasting results.

Key words: pandemic economy, container freight, rail transport.

ВВЕДЕНИЕ

Период пандемийной экономики существенно изменил ситуацию на национальных и глобальных рынках ввиду сокращения объемов производства и реализации, перераспределения производственных сил, что связано с закрытием границ между государствами, введением режима самоизоляции, сокращением спроса и покупательной способности, а также неопределенностью, присущей всем участникам рынка. Понятно, что для логистических бизнес-единиц не существует четких правил поведения в данной ситуации. Тем не менее, ряд стран перешагнул существующую проблему и восстановил частично объемы грузоперевозок. В результате

введенных ограничений, смещение транспортных грузопотоков произошло в пользу железнодорожного (ЖД) транспорта [1]. К примеру, 90 % китайских производителей к середине 2020 г. работали в полную силу, осуществляя поставки в Европу и Россию, увеличив объемы грузоперевозок ЖД сообщением.

По прогнозам экспертов, ожидается сокращение объемов перевозимых грузов минимум на 40 %, несмотря на введение таможенного режима «зеленого коридора», активного использования фидерных сервисов для контейнерных перевозок «Port-to-Port» и прочих мероприятий, направленных на нормализацию торговых процессов. В результате экономических последствий эпидемии, транспортная услуга претерпевает вынужденную трансформацию, и переход на новые виды цифровых возможностей является скорее необходимостью [2, 3]. Компании, которые не могут себе позволить существенную реорганизацию бизнеса с использованием цифровых сервисов, будут вынуждены сокращать объемы работ или покинут рынок. Основные причины, позволившие нам сделать данные предположения, связаны с тем, что:

- потери доходов компаний, занятых созданием / эксплуатацией транспортной инфраструктуры к середине 2020 г. превысили 500 млрд руб. (Рис. 1) [4];

- потери выручки транспортных компаний к середине 2020 г. составили от 3 до 19 % (Рис. 2) [4];

- геополитика трансформируется с учетом тенденций будущего развития: введения санкционных мер, перемены международных экономических отношений, изменения таможенных правил и пр. [5].

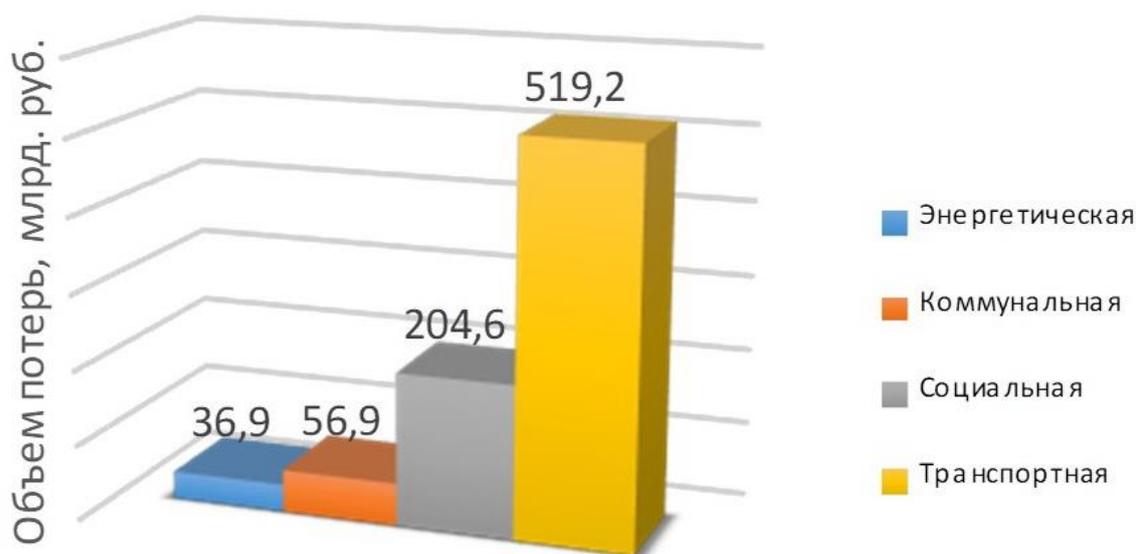


Рис. 1. Распределение потерь доходов компаний по видам инфраструктуры



Рис. 2. Распределение потерь в транспортной инфраструктуре

Таким образом, компании вынуждены пересматривать свои бизнес-ориентиры и возможности, поскольку работа в докризисном формате невозможна [6]. Следовательно, необходимость анализа и оценки инвестиционной привлекательности транспортных организаций, осуществляющих интермодальные контейнерные перевозки, является очевидной.

МЕТОДОЛОГИЯ

Основная миссия организации-грузоперевозчика – эффективное содействие бизнесу клиентов: быстро, надежно и комплексно решать задачи по логистике и доставке грузов. При выборе методики оценки инвестиционной привлекательности, основная цель инвестора - получение достоверной информации о компании.

Объектом данного исследования является ПАО «Центр перевозок грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер»» (далее – ПАО «ТрансКонтейнер») – крупнейший в России интермодальный контейнерный оператор с широкой сетью собственных терминалов, совместных организаций, зарубежных представительств и агентов, а также широким спектром регулярных контейнерных сервисов, который оперирует крупнейшим парком контейнеров и фитинговых платформ в России (Рис. 3) [7].



Рис. 3. Доля ПАО "Трансконтейнер" на рынке ЖД-контейнерных перевозок за 2019 г.

Предметом исследования является предложенная нами методика оценки инвестиционной привлекательности ПАО «ТрансКонтейнер» на базе комплексного использования бухгалтерского подхода и рейтингового метода оценки.

1. Применение бухгалтерского подхода позволяет получить наиболее достоверные данные о компании, так как он включает анализ наиболее значимых финансово-экономических показателей хозяйственной деятельности организации (Рис. 4) [8].



Рис. 4. Динамика основных финансовых показателей за 2016-2019 гг.

В основе представленного подхода лежит принцип оптимизации баланса компании, который предполагает структурирование источников финансирования и направлений их использования. В Табл. 1 приведены результаты расчета показателей финансовой устойчивости за 2016-2019 гг., на основании которых можно сделать следующие выводы:

Таблица 1. Показатели ликвидности и финансовой устойчивости

Показатели финансовой устойчивости	Годы			
	2016	2017	2018	2019
Доля собственного капитала в общей сумме пассивов компании	0,69	0,72	0,66	0,57
$K_{\text{автономии}}$	0,46	0,39	0,51	0,57
Коэффициент финансирования	2,19	2,54	1,96	1,33
Коэффициент инвестирования	0,87	0,89	0,89	0,74
$K_{\text{маневренности}}$	0,06	0,03	0,16	0,10
Доля собственных источников в финансировании оборотного капитала компании	0,2	0,13	0,4	0,23

Составлено автором на основе данных источника [8]

- компания способна погашать краткосрочные обязательства за счет использования оборотного капитала, денежных средств и дебиторской задолженности;
- наблюдается положительная динамика роста финансовой устойчивости – темпы роста собственного капитала не превышают темпов роста общей суммы пассивов;
- структура источников финансирования компании – надежна, поскольку доля собственного капитала составляет более 60 %.

Анализ структуры баланса, проведенный с помощью расчета коэффициентов инвестирования, маневренности и доли собственных источников в финансировании, говорит о том, что собственные источники примерно на 90 % покрывает постоянные активы, при этом доля собственного капитала, направляемая на финансирование оборотных активов, увеличивается с 3 % в 2016 году до 17 % в 2019 году. Доля собственных источников в финансировании оборотного капитала компании растет с 13 % до 40 %, что подтверждает том, что доля собственного капитала, направляемая на финансирование оборотных наш вывод о финансовой устойчивости компании.

2. Проводя анализ инвестиционной привлекательности ПАО «Трансконтейнер» рейтинговым методом, на первом этапе для каждого коэффициента устанавливаем группу и балл, далее производим расчет общей суммы баллов (Табл. 2).

Таблица 2. Результаты расчета общей суммы баллов

Показатели	2016	2017	2018	2019
Коэффициент абсолютной ликвидности (К1)	1,00	1,00	1,00	1,00
Коэффициент срочной ликвидности (К2)	2,00	1,50	2,00	1,00
Коэффициент текущей ликвидности (К3)	1,50	1,00	1,50	0,50
Коэффициент финансовой независимости (К4)	2,25	3,00	2,25	2,50
Рентабельность продаж (К5)	0,75	0,75	0,75	0,75
Рентабельность собственного капитала (К6)	2,00	2,00	2,00	2,00
Рентабельность активов (К7)	1,50	2,00	2,00	2,00
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (К8)	0,25	0,25	0,25	0,25
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (К9)	0,00	0,00	0,00	0,00
Соотношение роста прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизации (ЕБИТДА) к росту выручки (К10)	1,00	1,00	1,00	1,00
Итого сумма баллов	12,25	12,50	12,75	11,00

Составлено автором на основе данных источника [8]

По результатам расчета общей суммы баллов видим, что ПАО «Трансконтейнер» имеет положительную динамику развития, а также среднее значение уровня риска. Далее необходимо определить рейтинг финансового состояния компании путем установки соответствующих весов показателям, используемым при расчете (Табл. 3).

Таблица 3. Результаты расчета показателей финансового анализа

Показатели	2016	2017	2018	2019
Коэффициенты ликвидности				
Коэффициент текущей ликвидности (К1)	1,25	1,12	1,67	0,58
Коэффициент срочной ликвидности (К2)	1,01	0,81	1,37	0,65
Коэффициент абсолютной ликвидности (К3)	0,62	0,4	0,92	0,61
Коэффициенты финансовой устойчивости				
Коэффициент финансовой независимости (К4)	0,69	0,72	0,66	0,57
Показатели рентабельности, %				
Рентабельность продаж (К5)	7,09	11,54	14,10	14,00
Рентабельность собственного капитала (К6)	8,10	14,60	21,20	26,00
Рентабельность активов (К7)	5,6	10,5	14,0	16,00
Коэффициенты деловой активности				
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (К8)	0,72	0,56	0,56	0,59
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (К9)	-1,22	-1,53	-1,62	-1,68
Прочие коэффициенты				
Соотношение роста прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизации (ЕБИТДА) к росту выручки (К10)	1,14	1,07	1,02	1,00

Собственная разработка автора на основе результатов исследования

Полученные результаты свидетельствуют о том, что:

- финансовое состояние компании можно назвать удовлетворительным – общий балл по рейтингу на протяжении 4 лет составляет от 11,75 до 12,75, что входит в диапазон группы с удовлетворительным финансовым состоянием;
- наибольшую долю активов составляют постоянные активы (78-85 %) за счет преобладания основных средств, что является спецификой отрасли. В текущих активах более 50 % занимают дебиторская задолженность и денежные средства;
- возможно погашение краткосрочных обязательств за счет использования оборотного капитала (значение коэффициента срочной ликвидности в 2019 г. – 1,37) и денежных средств - (значение коэффициента абсолютной ликвидности в 2019 г. – 0,92)
- отмечен высокий уровень финансовой устойчивости, поскольку по итогам 2019 г. доля собственного капитала в общей сумме пассивов составляет 66 %.

По итогам анализа финансового состояния и финансовых результатов компанию можно охарактеризовать как стабильно развивающуюся на протяжении исследуемого периода.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Очевидно, что глобальные изменения товарного рынка коснулись и России, которая успешно конкурирует с мировыми контейнерными операторами посредством существующей железнодорожной транспортной системы, которая сохраняет скорость доставки и не сильно варьирует по стоимости перевозки [9]. За девять месяцев 2020 г. железнодорожный контейнерооборот в России вырос на 15,7 % к прошлогоднему уровню, до 4,23 млн TEU. Из них груженых контейнеров перевезено 2,87 млн TEU (на 17,2 % больше), а общий объем перевезенных грузов в контейнерах увеличился на 17,3 %, превысив 44 млн тонн. Транзит контейнеров по российским железным дорогам за тот же период вырос почти на 50 %, до 521,6 тыс. TEU, в том числе в сообщении Китай—Европа—Китай — на 60 %, до 387,9 тыс. TEU (рост в сентябре — 80 %) [10].

На сегодняшний день стало очевидным, что существенное влияние на мировые товарные рынки оказывают Азиатские страны, которые способны быстро реагировать на изменения спроса, трансформировать транспортную логистику с конкурентоспособными потоками, а также предоставлять цифровые сервисы, ориентированные на новую номенклатуру грузоперевозок [11]. Это подтверждается аналитическими данными Container Trade Statistics, согласно которым в августе 2020 г. наблюдается прирост объемов импорта из стран Азии на 12 %, что

приводит к увеличению контейнерных перевозок на 1,5 % по сравнению с прошлым годом за аналогичный период.

Таблица 4. Аналитическая карта повышения инвестиционной привлекательности ПАО «Трансконтейнер»

Целевые планы			
Миссия		Стратегическая цель	
эффективно содействовать бизнесу клиентов: быстро, надежно и комплексно решая их задачи по логистике и доставке грузов в контейнерах		увеличение стоимости Компании за счет роста масштабов и эффективности развития бизнеса	
Бизнес-модель контейнерных перевозок			
Комплексные экспедиторские и логистические услуги	Железнодорожные контейнерные перевозки	Терминальные и агентские услуги, услуги СВХ	Клиентское обслуживание
↓	↓	↓	↓
Дорожная карта			
Трансформация услуги. Внедрение интеллектуальных электронных пломб	Внедрение новейших интеллектуальных систем	Повышение скорости и ритмичности продвижения партий грузов. Снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети	Повышение доступности транспортных услуг; развитие IT технологий в области клиентского обслуживания
↓	↓	↓	↓
Прогнозный результат			
Повышение уровня лояльности клиентов более чем на 10 %	Обеспечение роста производительности парка подвижного состава более чем на 30 % к уровню 2016 г. Лидерские позиции в тройке лидеров по объему перевозок в танк-контейнерах	Обеспечение роста производительности труда более чем на 60 % к уровню 2016 г.	Лидерские позиции в сегменте железнодорожных контейнерных перевозок на всем стандарте колеи 1520 мм

Составлено автором на основе данных источника [8]

Таким образом, наблюдается необходимость пересмотра бизнес-моделей операторов грузоперевозчиков в направлении расширения технологического потенциала с ориентацией на оказание конкурентоспособной услуги и с учетом оптимизации расходов. Целевая бизнес-модель ПАО «Трансконтейнер» представляет собой вертикально интегрированный транспортнологистический холдинг, который является как перевозчиком контейнерных грузов, так и поставщиком отдельных логистических услуг на территории евразийского континента. Для

решения задачи по оценке инвестиционной привлекательности компании предлагается аналитическая карта с обоснованными мероприятиями в виде блоков по постановке целевых планов организации, бизнес-модели контейнерных перевозок, дорожной карте и прогнозным результатам (Табл. 4).

Представленные блоки аналитической карты подвержены максимальному влиянию со стороны гравитации товарных рынков, смены ценностных предпочтений грузоотправителя и пассажира, появления новых видов конкуренции на транспортных рынках. Систематизация блоков дает возможность формирования следующих предположений в части развития компании по видам деятельности.

1. Повышение уровня качества контейнерных перевозок. Можно утверждать, что ПАО «Трансконтейнер» имеет положительную динамику развития в области клиентоориентированности, предлагая удобную и простую в обращении услугу, несмотря на внедрение и использование цифровых технологий. Компания использует электронные пломбы «Сириус» в составе системы контроля над транзитными перевозками «Глонасс-Транзит», что дает возможность отследить исключительно местонахождение груза. При ежегодном повышении количества перевозок, необходимо обеспечить внедрение электронных пломб – ридеров. Этот программно-аппаратный комплекс включает в себя пломбу и пишущесчитывающее устройство, которое позволит клиенту получить информацию во время транспортировки груза и после, что обеспечивает дополнительную защиту от возможных рисков.

2. Внедрение новейших интеллектуальных систем. Для автоматизации процесса транспортировки грузов в части фитинговых платформ и контейнеров рекомендуется внедрение интеллектуальных систем с использованием информационных и телекоммуникационных технологий в колесные пары фитинговых платформ и оборудование для обнаружения нарушений и неисправностей в работе, а для контейнеров – оборудование для обнаружения повреждений или пропажи. Соответственно, повышается качество работы железнодорожных контейнерных перевозок и увеличивается их надежность.

3. Повышение эффективности работы терминального сектора. Компании рекомендуется дальнейшее развитие сети терминалов в главных транспортных узлах, оптимизация терминального бизнеса с низким уровнем загрузки, увеличение эффективности терминального сектора, в том числе за счет внедрения IT-систем по управлению терминалами и грузоподъемной техникой. Такая кампания увеличит производительность труда не менее, чем на 35 % к уровню 2016 г.

4. Модернизация системы продаж и клиентского сервиса. В настоящее время компания работает на базе онлайн-сервиса «iSales», с

помощью которого отправитель груза совершает заказ на сайте. На основе анализа основных клиентов и содержания основных пунктов договорных условий для клиентов, можно утверждать, что компания работает по принципу B2B (Business to Business) [12]. Для увеличения доходных поступлений в части реализации данного мероприятия необходимо увеличить доступность транспортной услуги, развивать онлайн услуги, связанные с грузовой транспортировкой и IT-продуктами, а также IT-технологии в области обслуживания клиентов (CRM). В качестве примера, можно рассматривать услугу отслеживания целостности грузов во время перевозки, что ведет к недопущению спорных ситуаций при выдаче груза клиенту. При этом, в ближайшей перспективе железные дороги планируют своевременно отслеживать пути, на которых есть запас пропускной способности в отдельные промежутки времени и извлекать финансовую выгоду от них на специальных интернет-аукционах. Соответственно, у отправителей грузов появляется дополнительная возможность сократить затраты в периоды недозагрузки, тем самым позволив оптимизировать издержки производства и снизить окончательную цену товара с учётом доставки. Эта процедура позволит увеличить производительность парка подвижного состава минимум на 28 % к уровню 2016 г.

Следует подчеркнуть, что давать однозначные прогнозы на будущее по изменению ситуации на товарных рынках пока не представляется возможным. Тем не менее, экономический эффект от реализации предложенных мероприятий возможен уже в ближайший год. Это позволит ПАО «Трансконтейнер»:

- закрепить лидерскую позицию в секторе контейнерных перевозок на железных дорогах, который обеспечивает сетевое покрытие и доступность транспорта на всем пространстве колеи стандарта 1520 м,
- войти в тройку лидеров по количеству перевозок в контейнерах специального назначения, в первую очередь, в танк-контейнерах,
- твердо закрепить рентабельность по чистой прибыли и EBITDA к скорректированной выручке на уровне не ниже 20 % и 40 % соответственно,
- твердо закрепить рентабельность капитала компании на уровне не ниже 15 %.

ДИСКУССИЯ

Результаты данного исследования имеют прямое отношение к эффективной оценке бизнес-процессов по грузоперевозкам организациями, осуществляющими контейнерные перевозки, в период пандемийного кризиса. Представленная карта повышения инвестиционной привлекательности является вектором развития для интермодального

перевозчика грузов в ближайшем будущем, несмотря на вторую волну пандемийного кризиса.

Мультимодальность – всеобщий тренд в логистике грузов и пассажиров, и ее экономическая оценка излагается с разных сторон. В частности, в статье Е.М. Волковой предлагается подход к оценке сокращения времени в пути, что расширяет наше представление относительно существующих оценочных мероприятий [13].

Дискуссии по проблемам оценки мультимодальных перевозок, а также вопросы по факторам, сдерживающим их эффективное развитие, представлены во множестве исследований. К примеру, в работе китайских ученых представлена система индексов оценки развития мультимодальных перевозок в Китае, модель оценки и возможности оценки конкретных сценариев на базе морских и ЖД перевозок [14]. Исследование соответствует логике нашего исследования в части ориентира при разработке планов и реализации инвестиционной политики.

Наши предположения относительно мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности контейнерного оператора подтверждаются исследованиями следующих авторов: D.D. Chen, Y. Zhang, L.P. Gao, R.G. Thompson. Результатом их работы является оптимизация маршрутов мультимодальных контейнерных перевозок ЖД транспортом с разработкой прогнозного плана, реализующего оптимальный баланс между временем и затратами на транспортировку груза [15].

Рассматривая результаты оптимизации грузопотоков на базе контейнерных перевозок, находим подтверждение перспективам развития, предлагаемой нами прогнозной карты. В частности, авторы предлагают модифицировать систему сбора и распределения данных на базе управления цепочками поставок [16].

Основные характеристики многоцелевой оптимизационной модели минимизации совокупных затрат в процессе транспортировки грузов посредством ЖД контейнерами, а также доказанная универсальность использования алгоритма, могут существенно расширить вектор нашего исследования [17].

На наш взгляд, последствия пандемии относительно грузоперевозок контейнерными операторами следует рассматривать также в направлении смещения номенклатурных позиций товарных рынков. Например, актуальность приобретает анализ ситуации на рынке углеводородов, нестабильности коммуникационных межрыночных связей, колебания цен на финансовых рынках и пр. аспекты [18]. Все это свидетельствует об актуальности данной темы и, тем самым, побуждает нас продолжать исследовать ее как сигнал к стратегическому согласованию экономики и потребностей рынка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оценка инвестиционной привлекательности является значимой не только для инвесторов, но и для организации с целью прогнозирования перспектив развития, эффективного управления инвестиционными потоками с учетом нестабильности существующей экономической действительности. Результаты проведенного нами исследования являются частью сложного процесса оптимизации оценки, так как реализация инвестиционных проектов и подготовка компаний к привлечению инвестиций в период мирового кризиса является достаточно сложным процессом. Необходимым условием, на наш взгляд, является формирование программы мероприятий для повышения инвестиционной привлекательности, исходя из своих особенностей и сложившейся ситуации на товарном рынке. Реализация данных мер поможет компании ускорить привлечение финансовых ресурсов и повысить эффективность её деятельности.

Автор заявляет, что настоящая статья не содержит каких-либо исследований с участием людей в качестве объектов исследований.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / References

1. Чеченова Л.М. Специфика инвестиционных проектов развития, реализуемых на железнодорожном транспорте / Сборник научных статей международной научно.-практической конференции «Управление проектами в новых реалиях». 3 июня 2020 года; СПб. Под ред. Журавлевой Н.А. – СПб.: ООО «ИНСЭИ – оценка», 2020. – С. 108–115. [Chechenova LM. Specifica investicionnih proektov razvitiya, realizuemih na jeleznodorozhnom transporte In: Zhuravleva NA, aditor. Collection of scientific articles of the International Scientific and Practical Conference “Upravlenie proectami v novih realiyah”. 2020 Jun 3; St. Petersburg. SPb: “INCEI-ocenka”; 2020. p. 108-115. (In Russ.)].
2. Тращенко К.С., Гулый И.М. Анализ индикаторов развития цифровой экономики в регионах, транспортном комплексе и российских железных дорогах / Материалы научной конференции с международным участием «Неделя науки СПбПУ». 19-24 ноября 2018 года; СПб. – СПб.: СПбПУ, 2018. – С. 308–311. [Trashenko KS, Gulii IM. Analis indikatorov razvitiya cifrovoi ekonomiki v regionah, transportnom komplekse I rossiskih jeleznihih dorogah. Materials of the International Scientific Conference with international participation “Nedelya nauki SPbPU”. 2018 Nov 19-24; St. Petersburg. SPb: SPbPU; 2018. p. 308-311. (In Russ.)]. Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36678732>. Ссылка активна на 01.12.2020.
3. Журавлева Н.А. Проблемы внедрения цифровых технологий на транспорте // Транспорт Российской Федерации. – 2019. – № 3(82). – С. 19–22. [Zhuravleva NA. Problems of introduction of digital technologies in transport. *Transport Rossiskoi Federacii*. 2019;3(82):19-22. (In Russ.)]. Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39448030>. Ссылка активна на 01.12.2020.
4. Аналитический отчет «InfraOne Research» № 9(33), 21.04 – 08.05.2020. [Analiticeskii

- otchet «InfraOne Research» № 9 (33), 21.04 – 08.05.2020. (In Russ.)). Доступно по: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/infraone_research_weekly_09_33_08_052020.pdf. Ссылка активна на 01.12.2020.
5. Журавлева Н.А. Влияние постпандемической экономики на бизнес-модель транспортных организаций // Транспорт Российской Федерации. – 2020. – № 34 (88-89). – С. 20–23. [Zhuravleva NA. Influence of the post-pandemic economy on transport organizations' business model. *Transport Rossiiskoi Federacii*. 2020;3-4(88-89):20-23. (In Russ.)). Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43909967>. Ссылка активна на 01.12.2020.
 6. Житинев П.Ю., Журавлева Н.А. Анализ влияния постпандемического кризиса на рынок железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов // Экономические науки. – 2020. – № 189. – С. 28–36. [Jitinev PU, Zhuravleva NA. Analysis of the impact of the post-pandemic crisis on the market for rail transportation of oil cargo. *Economicheskije nauki*. 2020;3-4189:28-36. (In Russ.)). Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43886254>. doi: 10.14451/1.189.28. Ссылка активна на 01.12.2020.
 7. Годовой отчет ПАО «Трансконтейнер» за 2019 г. [Godovoi otchet PJSC “TransContainer” za 2019 g. (In Russ.)). Доступно по: <https://trcont.com/investor-relations/reporting/annual-reports>. Ссылка активна на 03.12.2020.
 8. Бухгалтерская (финансовая) отчетность и Аудиторское заключение ПАО «Трансконтейнер» за 2016 – 2019 гг. [Buhgalterskaya (finansovaya) otchetnost' i Auditorskoe zakluchenie PJSC “TransContainer” za 2016-2019 gg. (In Russ.)). Доступно по: <https://trcont.com/investor-relations/reporting/financial-reports-under-ras>. Ссылка активна на 03.12.2020.
 9. Лашков А.А., Мансуров О.В., Казанская Л.Ф. Современные тенденции и перспективы развития контейнерных перевозок в России / Материалы III Всероссийской научно-практической конференции студентов, молодых учёных и специалистов «Тенденции развития транспортной отрасли региона 2019». 26-29 апреля 2019 года; Тула. Под ред. Анцева В.Ю. – Тула: ТГУ, 2019. – С. 58–69. [Lashkov AA, Mansurov OV, Kazanskaya LF. Sovremennye tendencii i perspective razvitiya konteinernih perevozok v Rossii. Ancev VU, aditor. In Materials of the III Russian Scientific and Practical Conference of students, young scientists and specialists “Tendencii razvitiya transportnoi otrasli regiona 2019”. 2019 Apr 26-29; Tula. Tula: TGU; 2019. p. 58-69. (In Russ.)). Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42550307>. Ссылка активна на 01.12.2020.
 10. Скорлыгина Н., Правительство загрузилось вагонами // Газета «Коммерсантъ». 20 октября, 2020. – № 192. [Skorligina N. The government is loaded with wagons. *Gazeta “Kommersant”*. 2020 Oct 20:(192). (In Russ.)).
 11. Гулый И.М. Опыт и перспективы применения технологий распределенного реестра (Blockchain) в транспортных системах / Материалы VIII международной научно-практической конференции «Стратегия и тактика реализации социально-экономических реформ: региональный аспект». 12-14 декабря 2018 года; Вологда. – Вологда: Вологодский научный центр РАН, 2019. – С. 370–375. [Gulii IM. Opit i perspective primeneniya tehnologii raspredelennogo reestra (Blockchain) v transportnih sistemah. In Materials of the VIII International Scientific and Practical Conference “Strategiya i tactica realizacii socialno-economicih reform: regional'nii aspect”. 2018 Des 12-14; Vologda. Vologda: Vologda Scientific Center of the RAS; 2019. pp. 370-375. (In Russ.)). Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41401429>. Ссылка активна на 01.12.2020.

12. Волкова Е.М. Оценка экономических эффектов предоставления мультимодальных транспортных услуг// Экономика железных дорог. – 2020. – № 4. – С. 27–35. [Volkova EM. Ocenka ekonomicheskikh effectov predostavleniya multimodalnih transportnih uslug. *The Railway Economics*. 2020;(4):27-35. (In Russ.)]. Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42709017>. Ссылка активна на 01.12.2020.
13. Общие условия оказания услуг транспортной экспедиции при организации продаж услуг через веб-сайт ПАО «ТрансКонтейнер». [Obchie usloviya okazaniya uslug transportnoi expedicii pri organizacii prodaj uslug cherez web- site PJSC “TransContainer”. (In Russ.)]. Доступно по: <https://trcont.com/our-services/lite>. Ссылка активна на 01.12.2020.
14. Han B, Wan M, Zhou Y. Evaluation of Multimodal Transport in China Based on Hesitation Fuzzy Multiattribute Decision-Making. *Mathematical problems in engineering*. 2020; (1823068). doi: 10.1155/2020/1823068
15. Chen DD, Zhang Y, Gao LP, Thompson RG. Optimizing Multimodal Transportation Routes Considering Container Use. *Sustainability*. 2019;11(19): Article №: 5320. doi: 10.3390/su11195320
16. Yang JH, Guo L. Optimization of Marine Port Logistics Collection and Distribution Network: A Perspective of Supply Chain Management. *Journal of coastal research*. 2020;106:473-476. doi: 10.2112/SI106-106.1
17. Zhao JH, Zhu XN, Wang L. Study on Scheme of Outbound Railway Container Organization in Rail-Water Intermodal Transportation. *Sustainability*. 2020;12(4):1519. doi: 10.3390/su12041519
18. He PI, Sun YI, Zhang Y, Li T. COVID-19's Impact on Stock Prices Across Different Sectors-An Event Study Based on the Chinese Stock Market. *Emerging markets Finance and Trade*. 2020;56(10):2198-2212. doi: 10.1080/1540496X.2020.1785865

Сведения об авторе:

Чеченова Лиана Мухамедовна, кандидат экономических наук;
eLibrary SPIN:7593-2214; ORCID: 0000-0002-2641-9454;
E-mail: liana1981-149@mail.ru

Information about the author:

Liana M. Chechenova, PhD Economics;
eLibrary SPIN:7593-2214; ORCID: 0000-0002-2641-9454;
E-mail: liana1981-149@mail.ru

Цитировать:

Чеченова Л.М. Повышение инвестиционной привлекательности транспортных организаций, осуществляющих интермодальные контейнерные перевозки в период пандемического кризиса // Транспортные системы и технологии. – 2020. – Т. 6. – № 4. – С. 98–112. doi: 10.17816/transsyst20206498-112

To cite this article:

Chechenova LM. Increasing the Investment Attractiveness of Transport Organizations Engaged in Intermodal Container Transport During the Pandemic Crisis. *Transportation Systems and Technology*. 2020;6(4):98-112. doi: 10.17816/transsyst20206498-112