

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Инновации и инвестиции

ЭКСПРЕСС-ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ПО КОНТЕЙНЕРНОЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗКЕ

Лиана Мухамедовна ЧЕЧЕНОВА

кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики транспорта,
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I (ПГУПС),
Санкт-Петербург, Российская Федерация
liana1981-149@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2641-9454>
SPIN-код: 7593-2214

История статьи:

Рег. № 592/2021
Получена 25.10.2021
Получена в
доработанном виде
18.12.2021
Одобрена 27.01.2022
Доступна онлайн
15.03.2022

УДК 338.4

JEL: C53, C81, D24,
D25, R40

Ключевые слова:

контейнерные
перевозки,
железнодорожный
транспорт, оценка
инвестиционной
привлекательности

Аннотация

Предмет. Проблемы инвестирования в развитие системы грузовых железнодорожных перевозок.

Цели. Разработать алгоритм оценки финансовых результатов деятельности крупного интермодального контейнерного оператора с широкой сетью собственных терминалов.

Методология. Использован рейтинговый метод оценки.

Результаты. Разработан алгоритм экспресс-анализа операционных результатов деятельности интермодального контейнерного оператора. Систематизированы факторы, определяющие инвестиционную привлекательность. Предложена усовершенствованная методика многофакторной финансовой оценки с использованием рейтингового метода.

Выводы. Предложенный подход имеет практическое значение для экономического обоснования положений инвестиционных программ и проектов регионального развития.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2021

Для цитирования: Чеченова Л.М. Экспресс-оценка инвестиционной привлекательности национального центра по контейнерной грузоперевозке // Региональная экономика: теория и практика. – 2022. – Т. 20, № 3. – С. 559 – 578.
<https://doi.org/10.24891/re.20.3.559>

Введение

Разработка методической базы для оценки инвестиционной привлекательности капитальных вложений рассматривается как перспективная деятельность с точки зрения реализации научных проектов

развития, поскольку способствует поиску новизны, формированию современного научного видения рынка и бизнеса. Изменения современной экономической ситуации на мировом рынке грузоперевозок, связанные с пандемией коронавируса, существенно повлияли на текущее состояние транспортно-логистической системы, позволили дифференцировать и выявить ряд существенных недостатков логистического бизнеса, обозначили перспективы развития в соответствии с мировыми стандартами качества и потребительскими предпочтениями. Негативные последствия, вызванные пандемией COVID-19, отразились на грузовых перевозках всеми видами транспорта.

Однако на сегодняшний день наблюдается адаптация транспортных компаний к лимитированию деятельности и происходит восстановление транспортной активности. Наибольшую устойчивость и способность к трансформации с учетом новых предпочтений рынка показали железнодорожные контейнерные перевозки. Несмотря на текущие условия неопределенности и перебои в цепочках поставок, наблюдается восходящая динамика роста объемов контейнерных перевозок по железной дороге (рис. 1).

Сегмент контейнерных перевозок на протяжении нескольких лет остается самым перспективным для российских железных дорог, и в этом сегменте фиксируется самый быстрый рост. Контейнеризация транспортного бизнеса является источником роста конкурентоспособности, поскольку ориентируется на увеличение эффективности национально ориентированной логистики и встраивание России в глобальные логистические цепочки, обеспечивает транспарентность и продуктивность транспортно-логистической сферы посредством использования инновационных технологий управления цепочками поставок, оптимизирует «зеленые» тенденции развития за счет снижения углеродного следа вследствие уменьшения доли автомобильного транспорта¹.

Существующая научная база исследований отрасли контейнерных перевозок сводится в основном к аналитическому обозначению возможных и ожидаемых экономических эффектов^{2, 3} [1–4], а также к отдельным экспертным суждениям о влиянии текущей экономической ситуации на

¹ Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

² Гулый И.М. Оценка влияния инвестиций в цифровую транспортную инфраструктуру на финансовые результаты транспортных компаний. В кн.: Развитие экономической науки на транспорте: новые векторы в постпандемийный период. Сборник научных статей международной научно-практической конференции. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2020. С. 87–91.

будущее контейнерного бизнеса в России^{4, 5} [5–7]. Вместе с тем наукой пока недостаточно проработаны вопросы улучшения и стабилизации финансового состояния предприятий, а также повышения эффективности деятельности в кризисных условиях, что является ключевой проблемой для контейнерных перевозчиков. В статье раскрывается авторский подход к оценке инвестиционной привлекательности контейнерного оператора, что позволит оптимизировать показатели финансового состояния компании и выйти на новый уровень в бизнесе, связанном с железнодорожными грузоперевозками.

Методология

За последние десять лет среднегодовые темпы прироста железнодорожного контейнерного грузооборота России составляют около 8%. Следует отметить непростой 2015 г., когда произошел спад контейнерных перевозок на 8% вследствие сложной экономической и геополитической ситуации. Начиная с 2016 г., ситуация стабилизируется, и за два последующих года темпы роста достигают 19% (рис. 2).

В настоящее время, с учетом влияния эпидемиологических ограничений на экономику, наращивание либо сохранение объемов железнодорожных перевозок возможно главным образом за счет транзита. Объемы экспортных, импортных и внутренних перевозок имеют тенденцию к снижению, что коррелируется с сокращением экономики. Следует отметить, что незначительное повышение курса национальной валюты тормозит возможность роста в сегменте экспорта, но эти процессы связаны в том числе с политическими, таможенными и иными предпосылками регулирования трансграничного оборота товаров.

В основе предлагаемой методики оценки финансовых результатов деятельности на примере ПАО «ТрансКонтейнер» – применение

³ Клименко А.Ю., Гулый И.М. Оценка влияния пандемийных ограничений на операционные параметры деятельности организаций различных видов транспорта. В кн.: Развитие экономической науки на транспорте: новые векторы в постпандемийный период. Сборник научных статей международной научно-практической конференции. СПб.: Институт независимых социально-экономических исследований – оценка, 2020. С. 145–149.

⁴ Лашков А.А., Мансуров О.В., Казанская Л.Ф. Современные тенденции и перспективы развития контейнерных перевозок в России. В кн.: Тенденции развития транспортной отрасли региона 2019. Материалы III Всероссийской научно-практической конференции студентов, молодых ученых и специалистов. Тула: Тульский государственный университет, 2019. С. 58–69.

⁵ Подвербных А.С., Кузьменкова Т.А., Казанская Л.Ф., Дривольская Н.А. COVID-19 и российский рынок перевозок: анализ и предложения. В кн.: Развитие экономической науки на транспорте: новые векторы в постпандемийный период. Сборник научных статей международной научно-практической конференции. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2020. С. 189–194.

рейтингового метода оценки с определением основных параметров и обоснованием мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности компании. Предлагается следующий алгоритм оценки: исследуется динамика объемов железнодорожных контейнерных перевозок вагонным парком ПАО «ТрансКонтейнер»; оценивается доля компании в общем объеме перевозок контейнеров по сети АО «РЖД» по видам сообщений; анализируются показатели операционной эффективности [8].

Далее проводится анализ финансовых результатов деятельности в контексте основных финансовых показателей, динамики и структуры доходов и расходов, структуры образования капитала^{6,7}. Исходя из полученных значений, после установления причинно-следственных связей между показателями оцениваются эффекты и предлагаются прогнозные мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности компании.

Результаты исследования

В ходе исследования сформирован алгоритм экспресс-анализа операционных результатов деятельности, определяющих инвестиционную привлекательность ПАО «ТрансКонтейнер» с учетом тенденций последних лет. Несмотря на глобальные изменения в мировой экономике, вызванные последствиями пандемического кризиса, компания по итогам 2020 г. показала положительную динамику операционных показателей (рис. 3–6).

Таким образом, объем железнодорожных контейнерных перевозок вагонным парком увеличился на 17,3%, при этом во внутреннем сообщении прирост составил 11%, в импорте и экспорте – 24,9% и 25% соответственно, рост транзитных перевозок составил 109,5%. В сравнении с 2019 г. рыночная доля компании увеличилась на 0,4%, перевозки осуществляются контейнерами собственного и арендованного парка подвижного состава, а также привлеченными на рейс. Вместимость собственного парка фитинговых платформ увеличилась на 7%, средний возраст парка снизился и составил 10,4 года.

В ходе исследования была также модифицирована методика многофакторной финансовой оценки на базе рейтингового метода. Методика оценки дает комплексное представление о финансовом состоянии

⁶ ПАО «ТрансКонтейнер». Годовые отчеты.

URL: <https://trcont.com/investor-relations/reporting/annual-reports>

⁷ ПАО «ТрансКонтейнер» Консолидированная финансовая отчетность в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности и аудиторское заключение. 31 декабря 2020 года. URL: https://trcont.com/documents/20143/824060/formatted_TC+IFRS+Cons+2020-r_1803+-+ES.PDF/b5807739-9f18-ae5f-859f-9cb330485730

организации; выявление сильных и слабых сторон компании позволяет принять решение об инвестировании (табл. 1).

По итогам 2020 г. наблюдается снижение коэффициентов ликвидности и финансовой независимости, что объяснимо, поскольку задолженность компании на конец 2019 г. состояла исключительно из трех рублевых облигаций серии ПБО-01, БО-01, БО-02. В 2020 г. задолженность увеличилась за счет получения краткосрочного кредита от АО «Райффайзенбанк» на общую сумму в 3 003 млн руб. и долгосрочного кредита от ПАО «Сбербанк» на сумму 40 000 млн руб. на приобретение контрольного пакета акций⁸. Таким образом, компания увеличила размер обязательств в сравнении с 2019 г., что вызвало снижение капитала и рост рентабельности собственного капитала.

На основе сравнения рассчитанных значений коэффициентов с нормативными по каждому коэффициенту определяются группа и балл согласно стандартизированной группировке компаний по значению коэффициентов. Затем, на основе баллов для каждого коэффициента с учетом весов, предварительно установленных для коэффициентов, можно рассчитать общую сумму баллов [9]. По результатам оценки, ПАО «ТрансКонтейнер» демонстрирует удовлетворительное финансовое состояние, поскольку общий балл по результатам расчета рейтинга финансового состояния относится к категории «общество с удовлетворительным финансовым состоянием» при среднем уровне риска.

В настоящем исследовании систематизированы факторы, определяющие инвестиционную привлекательность ПАО «ТрансКонтейнер» с учетом текущих трендов развития. По итогам 2020 г., несмотря на нестабильную ситуацию в мировой экономике, сокращение грузооборота на железных дорогах и обесценивание курса рубля, российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок увеличился на 16,3% – операционные и финансовые результаты продемонстрировали рост. Компания увеличила свою конкурентоспособность за счет роста ее доли в общем объеме перевозок контейнеров, а также за счет увеличения парка контейнеров и флотов платформ на 7% и его оптимизации. Рост рентабельности инвестированного капитала и собственного капитала указывает на эффективное использование собственного капитала, рост прибыли заемного капитала и высокий уровень финансового рычага.

⁸ ПАО «ТрансКонтейнер». Устав и внутренние документы. Положение о долговой политике Группы «ТрансКонтейнер». URL: <https://trcont.com/investor-relations/charter-and-bylaws>

ПАО «ТрансКонтейнер» реализует проработанную стратегию развития, что увеличивает доверие инвесторов и обеспечивает информационную защиту акционерам при совершении сделок с ценными бумагами. Компания применяет эффективную кадровую политику с ориентацией на социальный фактор, результаты которой в 2020 г. по сравнению с 2019 г. показывают снижение текучести кадров на 1,3%, рост средней заработной платы на 2%.

Для оценки инвестиционной привлекательности важно обратить внимание на географию компании, которая располагает широкой сетью железнодорожных контейнерных терминалов вдоль основных маршрутов, в крупных населенных центрах России (Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Нижний Новгород и Екатеринбург), на основных пограничных переходах и контролирует пространство на сети железнодорожной колеи шириной 1 520 мм.

Важным фактором конкурентоспособности на рынке транспортно-логистических услуг, особенно в сегменте перевозок контейнеропригодных грузов, является качество. Помимо качественного сервиса следует отметить ориентацию на «зеленую» составляющую перевозок, поскольку компанией разработан ряд природоохранных мероприятий и нормативных документов:

- проекты предельно допустимых выбросов в атмосферу сроком на пять лет;
- проекты предельно допустимых сбросов сроком на три года;
- проекты нормативов образования отходов и лимитов на их размещение.

На *рис. 7* приведена наглядная группировка факторов по результатам 2020 г. в сравнении с 2019 г.

Разработан комплекс механизмов поддержки и развития железнодорожных контейнерных перевозок в целях повышения эффективности логистики. Компанией активно реализуется инвестиционная программа по наращиванию и модернизации ключевых активов, направленная на увеличение эффективности и расширение географии бизнеса – учтены целевые задачи по наращиванию объемов, росту операционной эффективности и по привлечению контейнеров и вагонов. В период 2016–2020 гг. объем инвестиционных потоков увеличился с 2,5 млрд руб. до 12,9 млрд руб. В частности, за последний год приобретено более 3 тыс. ед. фитинговых платформ, реконструирован ключевой терминал на станции «Забайкальск», проведены работы по улучшению терминальной

инфраструктуры, по модернизации ИТ-систем⁹. Сопоставив данные по реализации инвестиционной политики и задачи компании, мы составили схему, представленную на *рис. 8*.

Увеличивая объемы контейнерных перевозок с использованием собственных и привлеченных транспортных активов, ПАО «ТрансКонтейнер» стремится предоставлять клиентам комплексную транспортно-логистическую услугу с оптимальным соотношением цены и качества. Баланс между использованием собственных активов и активов, предоставленных третьими лицами, определяется экономической целесообразностью (рентабельностью или альтернативными издержками).

Выводы

Значимым итогом исследования является то, что предложенные подходы к оценке инвестиционной привлекательности дают возможность максимально эффективно и в короткий срок сформировать общее понятие относительно ключевых характеристик контейнерного перевозчика и определить степень надежности бизнеса, качества используемых финансовых инструментов. Правильная оценка позволяет компании не просто улучшить операционные и финансовые показатели, но и выйти на новый уровень развития, несмотря на сложную экономическую ситуацию в мире, сохраняя лидерские позиции в некоторых сегментах рынка контейнерных перевозок, расширяя сферу своей деятельности, осваивая и внедряя инновационные технологии. Все это создает потребность в качественной оценке и в гарантированных инвестиционных потоках для дальнейшего роста.

⁹ Гулый И.М. Цифровая платформа мультимодальных грузовых перевозок с участием российских железных дорог. В кн.: Актуальные вопросы экономики транспорта высоких скоростей. Сборник научных статей национальной научно-практической конференции. СПб.: Институт независимых социально-экономических исследований – оценка, 2020. С. 156–160.

Таблица 1

**ПАО «Трансконтейнер»: результаты финансовой оценки
на основе рейтингового метода**

Table 1

PAO Transkonteiner: The results of monetary assessment based on the rating method

Показатель	Значения коэффициентов финансового состояния		Баллы	
	2020 г.	2019 г.	2020 г.	2019 г.
<i>Коэффициенты ликвидности</i>				
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,46	0,55	1	1
Коэффициент срочной ликвидности	0,66	0,96	1	1
Коэффициент текущей ликвидности	0,9	1,3	0,5	0,5
<i>Коэффициенты финансовой устойчивости</i>				
Коэффициент финансовой независимости	0,2	0,57	0,75	2,5
<i>Показатели рентабельности</i>				
Рентабельность продаж	14%	19%	0,75	0,75
Рентабельность собственного капитала	73%	26%	2	2
Рентабельность активов	14%	20%	2	2
<i>Коэффициенты деловой активности</i>				
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности	0,46	0,59	0,25	0,25
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности	-1,98	-1,68	0,75	0,75
<i>Прочие коэффициенты</i>				
Соотношение роста прибыли до вычета уплаты процентов, выплаты налогов и амортизационных затрат (EBITDA) к росту выручки	1	1	1	1
Сумма баллов	–	–	10	11

Источник: рассчитано автором на основе данных финансовой отчетности
ПАО «Трансконтейнер»

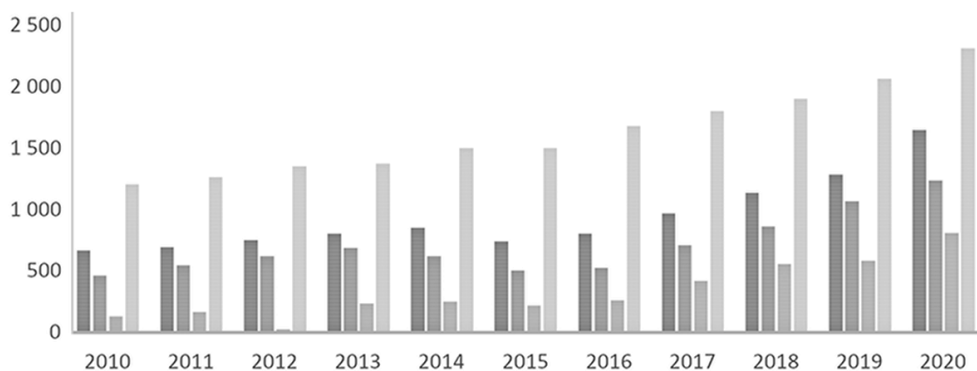
Source: Authoring, based on the financial statements of PAO Transkonteiner

Рисунок 1

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в Российской Федерации в 2010–2020 гг., тыс. ДФЭ

Figure 1

The Russian Federation: Volume of railway container transportation for 2010–2020, thousand TEU



Примечание. ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент. По каждому году указаны значения по следующим показателям (слева направо): экспорт, импорт, транзит, внутренние перевозки.

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

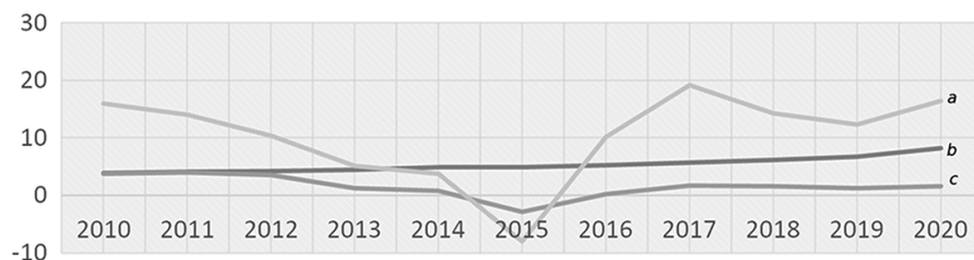
Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 2

Российская Федерация: взаимосвязь уровня контейнеризации, роста реального ВВП и железнодорожного контейнерного грузооборота в динамике, %

Figure 2

The Russian Federation: The relationship between the level of containerization, real GDP growth and railway container turnover in movements, percent



Примечание. График *a* – рост объемов железнодорожных контейнерных перевозок. График *b* – рост реального ВВП. График *c* – уровень контейнеризации.

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

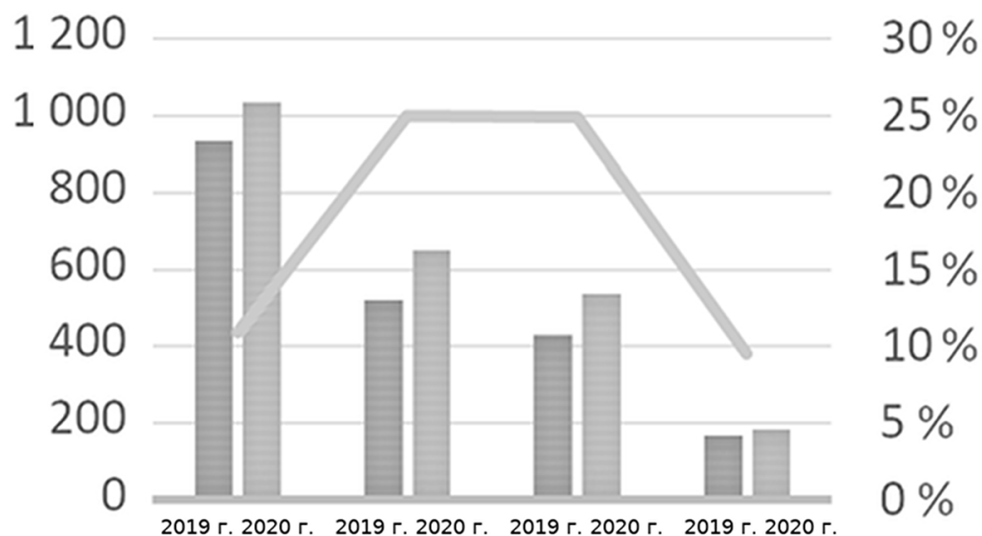
Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 3

ПАО «Трансконтейнер»: объемы железнодорожных контейнерных перевозок вагонным парком в 2019–2020 гг., тыс. ДФЭ

Figure 3

PAO Transkonteiner: Volume of railway container transportation by wagon fleet in 2019–2020, thousand TEU



Примечание. ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент. За 2019 г. и 2020 г. указаны значения по следующим показателям (слева направо): внутренние перевозки, экспорт, импорт, транзит. График – темп прироста, %.

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

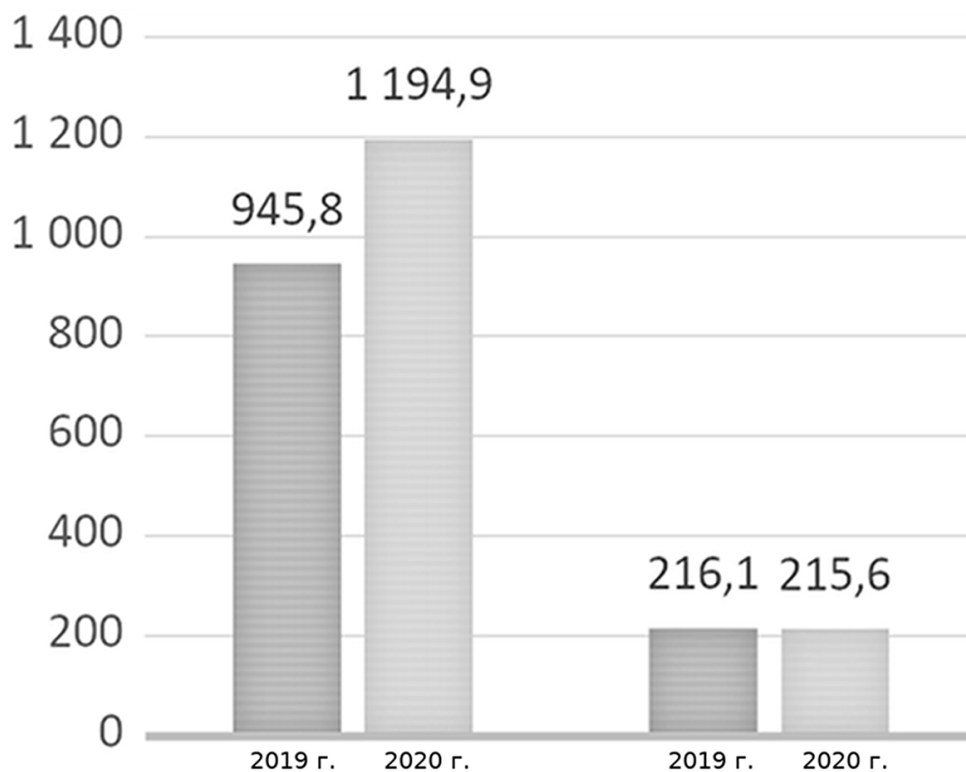
Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 4

ПАО «Трансконтейнер»: объемы перевозок в составе контейнерных поездов в 2019–2020 гг., тыс. ДФЭ

Figure 4

PAO Transkonteiner: Volume of transportation as part of container trains in 2019–2020, thousand TEU



Примечание. ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент. Два столбца слева – данные по грузевым поездам. Два столбца справа – данные по порожним поездам.

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

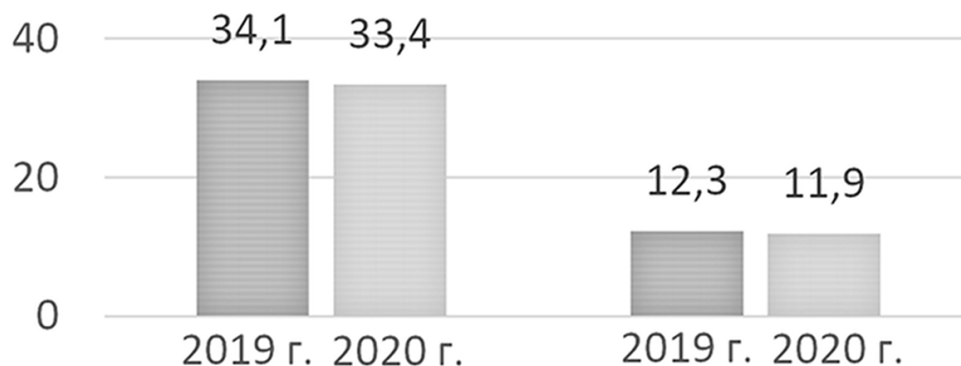
Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 5

ПАО «Трансконтейнер»: оборот контейнеров и фитинговых платформ в 2019–2020 гг., сут.

Figure 5

PAO Transkonteiner: Container and rail fitting platform round trips in 2019–2020, 24-hour period



Примечание. Два столбца слева – данные по контейнерам. Два столбца справа – данные по фитинговым платформам.

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

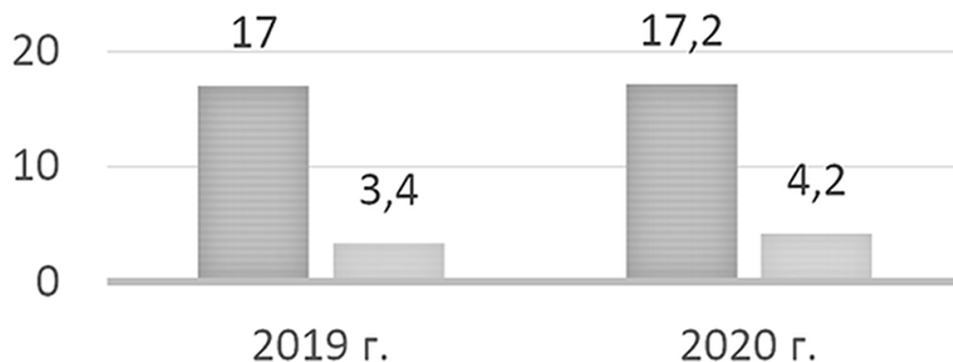
Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 6

ПАО «Трансконтейнер»: коэффициенты порожнего пробега контейнеров и фитинговых платформ в 2019–2020 гг., %

Figure 6

PAO Transkonteiner: Coefficients of empty container trips and rail fitting platforms in 2019–2020, percentage



Примечание. За каждый год указаны данные по контейнерам (слева) и фитинговым платформам (справа).

Источник: авторская разработка на основе: Федеральная служба государственной статистики. Технологическое развитие отраслей экономики. Транспорт.

URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189>

Source: Authoring, based on the Federal State Statistics Service data: Technological development of economic sectors. Transport. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (In Russ.)

Рисунок 7

Факторы, определяющие инвестиционную привлекательность контейнерного оператора

Figure 7

Factors determining the investment attractiveness of a container operator

Экономический фактор • рост железнодорожных контейнерных перевозок • рост операционных результатов на 17,3% • рост финансовых результатов (выручки) на 20% -увеличение и оптимизация парка контейнеров и фитиновых платформ на 7% • рост рентабельности инвестированного капитала на 0,5% • рост рентабельности собственного капитала на 180,8%
Информационный фактор • проработанная стратегия развития • предоставление достоверной информации участникам рынка ценных бумаг • прозрачность деятельности • информационная защита акционеров при совершении сделок с ценными бумагами
Кадровый фактор • снижение текучести кадров до 4,6 % • реализация молодежной политики для поддержания интереса нового поколения к сфере железнодорожных контейнерных перевозок • обучение и профессиональное развитие персонала
Социальный фактор • увеличение среднего уровня оплаты труда на 2% по сравнению с 2019 г. • подготовка и реализация социальных и благотворительных программ
Территориально-логистический фактор • контроль пространства на сети железнодорожной колеи шириной 1520 мм • новые сети маршрутов на внутренних и международных направлениях • расширение операционных офисов на зарубежных рынках
Экологический фактор • разработка и реализация природоохранных мероприятий • разработка нормативно-регламентных документов по выбросам в атмосферу и образованию отходов
Инновационный фактор • переход на онлайн-сервис платформу iSales • использование IT-инфраструктуры • использование электронного документооборота
Фактор качественного предоставления услуги • полный спектр логистических и экспедиторских услуг с постоянным расширением и модификацией • улучшение показателей по информированию клиентов на всех этапах производства

Источник: авторская разработка на основе анализа научных исследований

Source: Authoring, based on the analysis of scientific research

Рисунок 8**Сфера грузовых перевозок: мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности****Figure 8****Freight transportation: measures to strengthen the investment attractiveness**

Источник: авторская разработка на основе анализа научных исследований

Source: Authoring, based on the analysis of scientific research

Список литературы

1. Гулый И.М. Подход к оценке экономических эффектов инвестирования в цифровые технологии // *Финансы и кредит*. 2019. Т. 25. Вып. 12. С. 2878–2888. URL: <https://doi.org/10.24891/fc.25.12.2878>
2. Гулый И.М. Подход к экономической оценке инвестиционных проектов развития железнодорожной инфраструктуры // *Транспорт Российской Федерации*. 2021. № 1-2. С. 12–14.
3. Гулый И.М. Экономические последствия цифровизации железнодорожных контейнерных перевозок // *Экономические науки*. 2021. № 200. С. 57–61. URL: <https://doi.org/10.14451/1.200.57>

4. Журавлева Н.А. Проблемы внедрения цифровых технологий на транспорте // *Транспорт Российской Федерации*. 2019. № 3. С. 19–22. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-vnedreniya-tsifrovyyh-tehnologiy-na-transporte/viewer>
5. Житинев П.Ю., Журавлева Н.А. Анализ влияния постпандемийного кризиса на рынок железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов // *Экономические науки*. 2020. № 189. С. 28–36. URL: <https://doi.org/10.14451/1.189.28>
6. Журавлева Н.А. Влияние постпандемийной экономики на бизнес-модель транспортных организаций // *Транспорт Российской Федерации*. 2020. № 3-4. С. 20–23.
7. Журавлева Н.А., Кльешистик Т. Проблемы финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры и основные инвестиционные тренды 2020 года // *Транспортные системы и технологии*. 2020. Т. 6. № 1. С. 129–145. URL: <https://doi.org/10.17816/transsyst202061129-145>
8. Чеченова Л.М., Волыхина Н.В., Егоров Ю.В. Особенности идентификации и экспресс-оценки рисков инвестиционных проектов в современных условиях // *Бюллетень результатов научных исследований*. 2019. № 1. С. 69–86. URL: <https://doi.org/10.20295/2223-9987-2019-1-69-86>
9. 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. URL: <https://doi.org/10.17816/transsyst20206498-112>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Innovation and Investment

RAPID ASSESSMENT OF THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE NATIONAL CENTER FOR CONTAINER CARGO TRANSPORTATION

Liana M. CHECHENOVA

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (PGUPS),
St. Petersburg, Russian Federation
liana1981-149@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2641-9454>

Article history:

Article No. 592/2021
Received 25 Oct 2021
Received in revised
form 18 Dec 2021
Accepted 27 Jan 2022
Available online
15 March 2022

JEL classification:

C53, C81, D24, D25,
R40

Keywords:

container traffic,
railway transport,
estimation, investment
attractiveness

Abstract

Subject. This article discusses the problems of investing in the railroad freight transportation system's development.

Objectives. The article aims to develop an algorithm for assessing the financial results of a large multimodal container operator with a wide network of its own terminals.

Methods. For the study, I used the rating method of estimation.

Results. The article presents an algorithm for rapid analysis of the operating results of the multimodal container operator and describes the systematized factors that determine the investment attractiveness. It offers an improved methodology for multi-factor monetary assessment using the rating method.

Conclusions. The proposed approach is of practical importance for the economic substantiation of the provisions of investment programmes and regional development projects.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2021

Please cite this article as: Chechenova L.M. Rapid Assessment of the Investment Attractiveness of the National Center for Container Cargo Transportation. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2022, vol. 20, iss. 3, pp. 559–578.
<https://doi.org/10.24891/re.20.3.559>

References

1. Gulyi I.M. [An approach to assessing the economic effects of investing in digital technologies]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2019, vol. 25, iss. 12, pp. 2878–2888. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.24891/fc.25.12.2878>

2. Gulyi I.M. [An approach to economic evaluation of investment projects of development of railway infrastructure]. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*, 2021, no. 1-2, pp. 12–14. (In Russ.)
3. Gulyi I.M. [Economic consequences of digitalization of railway container transportation]. *Ekonomicheskie nauki = Economic Sciences*, 2021, no. 200, pp. 57–61. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.14451/1.200.57>
4. Zhuravleva N.A. [Problems of introduction of digital technologies in transport]. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*, 2019, no. 3, pp. 19–22.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-vnedreniya-tsifrovyyh-tehnologiy-na-transporte/viewer> (In Russ.)
5. Zhitinev P.Yu., Zhuravleva N.A. [An analysis of the impact of the post-pandemic crisis on the market of rail transportation of oil cargo]. *Ekonomicheskie nauki = Economic Sciences*, 2020, no. 189, pp. 28–36. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.14451/1.189.28>
6. Zhuravleva N.A. [Influence of the post-pandemic economy on transport organizations' business model]. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*, 2020, no. 3-4, pp. 20–23. (In Russ.)
7. Zhuravleva N.A., Kl'eshtik T. [Transport infrastructure development financing problems and main investment trends in 2020]. *Transportnye sistemy i tekhnologii*, 2020, vol. 6, no. 1, pp. 129–145. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.17816/transsyst202061129-145>
8. Chechenova L.M., Volykhina N.V., Egorov Yu.V. [The specificities of risk identification and express estimation of investment projects in modern conditions]. *Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy = Bulletin of Scientific Research Results*, 2019, no. 1, pp. 69–86. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.20295/2223-9987-2019-1-69-86>
9. Chechenova L.M. [Increasing the investment attractiveness of transport organizations engaged in intermodal container transport during the pandemic crisis]. *Transportnye sistemy i tekhnologii*, 2020, vol. 6, no. 4, pp. 98–112. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.17816/transsyst20206498-112>

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.