

Рубрика 4. ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК [UDC] 656.07

DOI 10.17816/transsyst20239494-107

© Н.А. Журавлева, А.Б. Никитин, Л.М. Чеченова

Петербургский государственный университет путей сообщения

Императора Александра I

(Санкт-Петербург, Россия)

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
МАНЕВРОВОГО ОПЕРАТОРА ПОРТА НА ОСНОВЕ РОСТА
ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Обоснование: в условиях новой геоэкономики деятельность компаний - маневровых операторов порта, становится важнейшим процессом формирующихся транспортно-логистических цепей поставок. Несмотря на санкционные ограничения экспорта-импорта значительной номенклатуры товаров, ограничений морских перевозок российским флотом, отсутствия страхования грузов и прочих негативных факторов, российские морские порты работают с максимальной загрузкой. Экономическая безопасность транспортно-логистической системы страны существенно определяется эффективностью и конкурентоспособностью деятельности портовых операторов. Аналитические данные по обрабатываемым товаропотокам за период с 2022 года по настоящее время и прогноз объемов грузов, которые будут предъявлены к перевозке в ближайшие несколько лет, свидетельствует о росте потребности мощностей, способных быстро и по оптимальной цене переваливать грузы в морских портах.

Цель: обеспечение экономической безопасности организации-маневрового оператора, осуществляющего доставку грузов в морские порты, на основе роста инвестиционного потенциала деятельности.

Методы: методология исследования построена на анализе деятельности АО «ПУЛ Транс» – организации, обеспечивающей эффективную маневровую работу в МП «Усть-Луга» и бесперебойную обработку грузопотока на стыке «Железная дорога – Порт – Море», с использованием основных положений методик рейтинга. Информационная база исследования опирается на отчеты и нормативно-правовую базу АО «ПУЛ Транс».

Результаты: определена система показателей факторов оценки инвестиционного потенциала с апробацией на примере деятельности АО «ПУЛ Транс», применен и апробирован рейтинговый метод в дополнение к оценке инвестиционного потенциала, установлены ключевые параметры оценки инвестиционного потенциала и их соответствие уровню экономической безопасности.

Заключение: исследование подтверждает, что изменение геоэкономики и геополитики расширило понимание экономической безопасности, дополнив его элементами обеспечения перевозок в условиях жесточайших санкционных ограничений, что является основой обеспечения инновационных решений по перевалке грузов, определяющих потенциал роста.

Ключевые слова: экономическая безопасность, инвестиционный потенциал, маневровый оператор, морской порт.

Rubric 4. TRANSPORT ECONOMICS

© N.A. Zhuravleva, A.B. Nikitin, L.M. Chechenova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russia)**ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF THE PORT SHUNTING
OPERATOR BASED ON THE GROWTH OF THE INVESTMENT
POTENTIAL OF THE ACTIVITY**

Background: in the conditions of the new geo-economy, the activity of companies - shunting operators of the port, becomes the most important process of the emerging transport and logistics supply chains. Despite the sanctions restrictions on the export and import of a significant range of goods, restrictions on sea transportation by the Russian fleet, lack of cargo insurance and other negative factors, Russian seaports are operating with maximum load. The economic security of the country's transport and logistics system is significantly determined by the efficiency and competitiveness of the activities of port operators. Analytical data on processed goods flows for the period from 2022 to the present and the forecast of the volumes of goods that will be announced for transportation in the next few years indicate an increase in the need for capacities capable of handling cargo in seaports quickly and at an optimal price.

Aim: to ensure the economic security of the shunting operator delivering cargo to seaports, based on the growth of the investment potential of the activity.

Methods: the methodology of the study is based on the analysis of the activities of JSC "POOL Trans" – an organization that provides effective maneuvering work in the MP «Ust-Luga» and uninterrupted handling of cargo traffic at the junction «Railway – Port – Sea», using the main provisions of the rating methods. The information base of the study is based on reports and the regulatory framework of JSC "POOL-Trans".

Results: a system of indicators of investment potential assessment factors was determined with testing on the example of the activities of JSC "POOL Trans", a rating method was applied and tested in addition to the assessment of investment potential, key parameters of investment potential assessment and their compliance with the level of economic security were established.

Conclusion: the study confirms that the change in geo-economics and geopolitics has expanded the understanding of economic security, supplementing it with elements of ensuring transportation under the most severe sanctions restrictions, which is the basis for providing innovative solutions for cargo transshipment that determine the growth potential.

Key words: economic security, investment potential, shunting operator, seaport.

ВВЕДЕНИЕ

Благоприятный инвестиционный климат, способствующий росту инвестиционной активности бизнеса и экономической безопасности, а также оценка инвестиционной привлекательности являются значимыми не только для инвесторов, но и для организаций с целью прогнозирования перспектив развития, эффективного управления инвестиционными потоками с учетом нестабильности экономики и ее отраслей.

Изменения цепей поставок в последние два года особенно сильно повлияли на деятельность морских портов и транспортных компаний, обеспечивающих поставки грузов к ним. Меняется номенклатура грузов, объемы перевозок и механизм управления ими. На первое место выходят проблемы соответствия показателей эффективности деятельности и обеспечения ее безопасности. Традиционно, под экономической безопасностью деятельности транспортной организации мы понимаем ее способность обеспечивать конкурентоспособную перевозку грузов по конкурентоспособной для данного вида товара цене на соответствующем товарном рынке, в срок, и минимальными затратами на оформление. Однако, изменение геоэкономики и геополитики расширило понимание экономической безопасности, дополнив его элементами обеспечения перевозок в условиях жесточайших санкционных ограничений (невозможность перевозок российскими судами, отсутствие страховок и пр.), что является основой обеспечения инновационных решений по перевалке грузов, определяющих потенциал роста (он же инвестиционный потенциал), и обуславливает актуальность данной работы [1].

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Целью настоящего исследования является обеспечение экономической безопасности маневрового оператора, осуществляющего доставку грузов в морские порты, на основе роста инвестиционного потенциала деятельности.

Объект исследования – АО «Порт Усть-Луга транспортная компания» (АО «ПУЛ Транс») – организация, обеспечивающая эффективную маневровую работу в морском порту (МП) «Усть-Луга» и бесперебойную обработку грузопотока на стыке «Железная дорога – Порт – Море» [3].

Перечень оказываемых компанией услуг состоит из:

1. Основных:

- текущее содержание путей необщего пользования: текущее содержание подкрановых путей и инфраструктуры в зимний период, инструментальное обследование жд-пути;
- диспетчеризация - круглосуточный контроль и управление маневровой работой в порту;
- подача/уборка вагонов на терминалы порта и обратно собственным парком локомотивов.

2. Дополнительных:

- функции железнодорожного отправителя/получателя грузов в МП «Усть-Луга»;
- операторская деятельность на автомобильно-железнодорожном паромном комплексе (накат/ выкат вагонов). В настоящее время действует паромная линия по маршруту Усть-Луга (СПб) – Балтийск (Калининград) – Усть-Луга;

– услуги ПТОЛ - контроль обслуживания и ремонта локомотивов;
– аутсорсинг железнодорожного комплекса для терминалов порта - делегирование функций грузоотправителя/грузополучателя АО «ПУЛ Транс» позволит перегрузочному комплексу повысить оборачиваемость вагонов на терминале, улучшить экономические показатели деятельности, сэкономить затраты на содержание целого департамента.

3. Услуг по транспортной логистике – оказание комплекса экспедиторско-логистических услуг по принципу «единого окна»: внутрипортовое экспедирование, предоставление вагонов, оплата железнодорожного тарифа, подача/уборка вагонов, автомобильная доставка, таможенные услуги, организация проведения идентификации товаров Евразийского экономического союза (ЕАЭС), разработка оптимальных схем доставки грузов, разработка схем крепления грузов, изготовление и согласование чертежей и эскизов крепления, крепление грузов, формирование отправительских маршрутов, взвешивание, складская логистика, организация страхования грузов и сюрвейерских услуг.

Предметом исследования является рейтинговый метод оценки инвестиционного потенциала применительно к обеспечению экономической безопасности компаний в контексте следующих концептуальных подходов:

1. Связь с транспортными организациями, обеспечивающими доставку груза в порты. Бесперебойность обработки грузопотока обеспечена связью элементов (Рис.1).

2. Анализ внешней среды. АО «ПУЛ Транс» осуществляет обработку 100% грузопотока «МП «Усть-Луга», который, в свою очередь, является крупнейшим российским портом Северо-Запада с объемом в 124,1 млн. тонн переваленных грузов за 2022 г. и ростом в 135% по сравнению с 2021 г. – это наибольшие объемы по грузообороту в сравнении с другими морскими портами полигона ОЖД (Табл. 1).



Рис. 1. Взаимодействие элементов в процессе доставки грузов в морские порты [4]

Таблица 1. Уровень загрузки морских портов полигона ОЖД

Наименование морского порта	Припортовые ж/д станции полигона ОЖД	Структура грузооборота 2022 г., %	Уровень загрузки, 2022 г., %
Выборг	Выборг-эксп, Выборг	0,93	50,00
Высоцк	Высоцк-эксп, Высоцк	6,68	54,64
Санкт-	Новый Порт-эксп, Новый порт,	17,09	39,88

Наименование морского порта	Припортовые ж/д станции полигона ОЖД	Структура грузооборота 2022 г., %	Уровень загрузки, 2022 г., %
Петербург	Автово-эксп, Автово-перев, Автово		
Усть-Луга	Лужская-эксп, Лужская	61,28	74,33
Мурманск	Мурманск-эксп, Мурманск-перев, Мурманск	12,75	62,42
Кандалакша	Кандалакша-эксп, Кандалакша- перев,	1,27	55,88

Источник: составлено авторами по данным ОЖД

Несмотря на последствия санкционных ограничений, изменения в номенклатуре и структуре экспорта/импорта товаров, появления новых маршрутов перевозки и прочих дестабилизирующих факторов, динамика показателей нагрузки на жд-станции МП «Усть-Луга» является положительной (Табл. 2), что позволяет установить пороговые значения для последующей оценки эффективности обеспечения экономической безопасности маневрового оператора, осуществляющего доставку грузов в морские порты.

Таблица 2. Пороговое значение показателей нагрузки на припортовые жд-станции полигона ОЖД с долей в общем объеме перевозок (в порядке убывания степени нагрузки в 2022 году), %

Ж/д станции полигона ОЖД	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Лужская-эксп	43,0%	45,7%	48,1%	51,7%	54,4%
Мурманск-эксп	15,0%	14,8%	14,3%	12,6%	12,3%
Автово-эксп	15,1%	14,3%	14,5%	13,5%	8,8%
Высоцк-эксп	10,5%	9,9%	8,9%	7,1%	6,6%
Лужская	4,9%	4,6%	4,9%	4,6%	6,2%
Новый Порт-эксп	5,3%	5,0%	5,6%	6,3%	5,9%
Автово	0,8%	0,7%	0,7%	0,9%	1,9%
Кандалакша-эксп	1,5%	1,6%	0,5%	0,5%	1,0%

Источник: анализ авторов по данным ОЖД

Кроме того, проводится анализ основных грузоотправителей и грузополучателей, осуществляющих погрузку/выгрузку грузов на/с полигона ОЖД в МП «Усть-Луга». В состав крупнейших включены компании с указанием объемов грузооборота за 2022 г.:

АО «Усть-Луга Ойл» - 22,6 млн. тонн,

АО «Ростерминалуголь» - 21,6 млн. тонн,

ООО «Ультрамар» - 13,5 млн. тонн.

Высокий потенциал роста инвестиционного потенциала обоснован данными по темпам роста объемов грузооборота (2022/2021 гг.) стивидоров морского порта, что также свидетельствует об эффективности обеспечения

экономической безопасности маневрового оператора, осуществляющего доставку грузов в МП «Усть-Луга».

АО «Усть-Луга Ойл»: 104 %,

ООО «Ультрамар»: 102,5 %

ООО «Европейский серный терминал»: 110 %,

ООО «Портэнерго»: 132,5 %,

АО «Усть-Лужский контейнерный терминал»: 106 %,

Усть-Лужское управление Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»: 167 %.

3. Анализ внутренней среды предполагает оценку основных производственно-финансовых, организационно-управленческих и технико-технологических показателей с целью выявления потенциала роста. Кроме того, в основу оценки положен анализ показателей, характеризующих объемы и структуру грузов, перевалка которых осуществляется через припортовые ж/д станции ОЖД, как ключевых в обеспечении экономической безопасности.

Основными видами грузов являются каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, руда железная и марганцевая (Табл. 3), в совокупности они составляют больше 87 % от объемов перевалки через припортовые станции за рассматриваемый период и порядка 90 % от соответствующих объемов в 2022 г.

Все вышеназванные грузы относятся к основным и по результатам анализа объемов перевозок в целом по региональной транспортно-логистической цепи.

Таблица 3. Доля от объемов грузоперевозок по жд-станциям МП «Усть-Луга»

Основные виды грузов	Доля от объемов грузоперевозок в 2022 г. полигона ОЖД по станциям МП Усть-Луга, %	
	Отправление - погрузка	Поступление - выгрузка
Нефть и нефтепродукты	—	Лужская-эксп – 50,0 % Лужская – 14 %
Каменный уголь	Лужская-эксп – 30,8 %	Лужская-эксп – 60,4 %
Химические и минеральные удобрения	—	Лужская-эксп – 20,4 %
Руда железная и марганцевая	—	Лужская-эксп – 10,7 %
Строительные грузы	—	Лужская – 5,3 %

Источник: анализ авторов по данным ОЖД

Контейнерные перевозки преобладают в перевозке таких видов грузов как бумага, метизы (доля контейнерных перевозок в данных видах превышает 90 %), лесные грузы (доля превышает 70 %), прочие грузы и цветные металлы (доля превышает 40 %). Контейнерными перевозками не осуществляется перевозка каменного угля и кокса, практически не

осуществляется нефти и нефтепродуктов, руды железной и марганцевой (менее 1 %), соответствующая доля мала у перевозок химических и минеральных удобрений и сахара (1–5 %) (Табл. 4).

Таблица 4. Темпы роста перевалки грузов в разрезе жд-станций порта «Усть-Луга», %

Показатель	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Лужская-эксп	100 %	110,28 %	116,83 %	131,82 %	132,31 %
в т.ч. контейнерами	100 %	98,31 %	90,07 %	65,55 %	21,88 %
доля контейнерных перевозок	0,8 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %	0,1 %
Лужская	100 %	97,53 %	104,17 %	102,59 %	130,93 %
в т.ч. контейнерами	100 %	4,53 %	41,11 %	102,00 %	3274,74 %
доля контейнерных перевозок	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %

Источник: анализ авторов по данным ОЖД

4. Оценка конкурентоспособности транспортной организации для оценки эффективности деятельности стивидорной компании.

5. Формирование целостной картины рисков для оценки инвестиционного потенциала.

Методы сбора информации и проведения анализа: количественные методы, контент-анализ информационных источников, сбор и анализ вторичной информации, статистические методы обработки информации.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Определена система показателей факторов оценки инвестиционного потенциала с апробацией на примере деятельности АО «ПУЛ Транс»

В процессе диагностики направлений и результатов деятельности установлены инвестиционные преимущества АО «ПУЛ Транс», учитывающие результативную деятельность на протяжении 15 лет:

- наличие внушительной клиентской базы с постоянно растущим спросом;
- достижение ЦУР в части социальных и экологических эффектов;
- позицию лидера по обработке грузопотока в МП «Усть-Луга»;
- положительную динамику показателей доходности;
- значение показателей ликвидности на уровне выше среднеотраслевых (Табл. 5).

Таблица 5. Система данных оценки инвестиционного потенциала АО «ПУЛ Транс»

Оцениваемый фактор	Показатели оценки	Характеристика/обоснование преимущественного фактора
Стабильность положения	Срок доходной работы, лет Темпы роста объемов грузооборота, %	2007 – создание организации; 2008–2015 – поступательное расширение спектра оказываемых услуг; 2022 – 15 лет успешной работы по обеспечению бесперебойной обработки грузопотока на стыке «Дорога – Порт – Море».
Позиция лидера	Доля обработки грузопотока в МП, % Доля загрузки в сравнении с МП, %	обработка 100 % грузопотока в МП «Усть-Луга», обеспечивающего перевозку грузов по МТК «Север-Юг», «Запад-Восток».
Обеспеченность клиентской базой	Структура клиентской базы, % Темпы роста по объему и структуре перевозимых грузов в разрезе клиентов организации, %	структура клиентской базы представлена исключительно активным сегментом клиентов с долей присутствия в %: АО «Усть-Луга Ойл» – 37,5 %, АО «Ростерминалуголь» – 27,83 %, ООО «Ультрамар» – 17,67 %, ООО «Нефтехимическая транспортная компания» – 6,36 %, ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» – 5,09 %, ОАО «Усть-Лужский Контейнерный Терминал» – 2,7 %, ФГУП «Росморпорт» – 1,33 %, Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» – 0,78 %, ООО «Европейский серный терминал» – 0,74 %.
Согласованность развития с ЦУР	Темпы роста по количеству корпоративных мероприятий, % Темпы роста по строительству и электрификации объектов инфраструктуры, % Коэффициент результативности управления и управленческих затрат	– социальная привлекательность: формирование корпоративной культуры и ценностей, путём проведения корпоративных мероприятий, а также создания и поддержания корпоративных традиций; – экологическая привлекательность: строительство очистных сооружений, полная электрификация путей, сертификация «Система экологического менеджмента ISO 14001»; – эффективность управления: более 15 лет успешной работы в отрасли, доля ОАО «РЖД» в уставном капитале организации – 50 %.
Положительная динамика показателей доходности и ликвидности	Темпы прироста чистой прибыли, % Коэффициенты общей, срочной и абсолютной ликвидности	за период с 2020–2022 гг. темпы прироста чистой прибыли – 68,91 % (Рис. 2); в 2022 г. коэффициенты общей, срочной и абсолютной ликвидности находятся на уровне предельно допустимых значений (Рис. 3).

Источник: составлено автором по данным [3, 5]

Детализация значений прироста чистой прибыли и коэффициентов ликвидности по годам представлена на Рис. 2, 3.

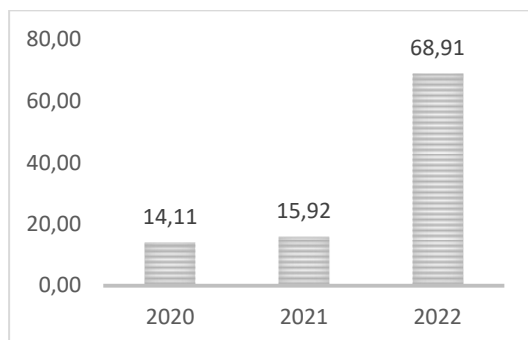


Рис. 2. Темпы прироста чистой прибыли, %



Рис. 3. Динамика значений коэффициентов ликвидности

Источник: составлено автором по данным [3]

2. Применен и апробирован рейтинговый метод в дополнение к оценке инвестиционного потенциала

Данный подход интересен тем, что он рассматривает инвестиционный потенциал через совокупность определения финансового состояния по уровню риска, путем представления показателей в 4-х балльной системе и присвоения каждому показателю весового коэффициента. Количественный анализ рисков предполагает оценку рисков и характеризующих их коэффициентов (Табл. 6).

Таблица 6. Результат расчета финансовых коэффициентов

Коэффициент	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Риск неликвидности активов - коэффициенты ликвидности			
Коэффициент абсолютной ликвидности (К1)	1,18	0,96	1,30
Коэффициент срочной ликвидности (К2)	1,58	1,36	1,52
Коэффициент текущей ликвидности (К3)	1,63	1,42	1,54
Риск снижения финансовой устойчивости общества - коэффициенты финансовой устойчивости			
Коэффициент финансовой независимости (К4)	0,53	0,53	0,51
Риск низкой рентабельности деятельности - коэффициенты рентабельности			
Рентабельность продаж (К5)	26,95	27,18	28,34
Рентабельность собственного капитала (К6)	41,25	45,63	58,23
Рентабельность активов (К7)	21,51	24,04	29,81
Риск снижения деловой активности общества - коэффициенты деловой активности			
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (К8)	0,45	0,64	0,29
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (К9)	2,09	2,65	3,13
Прочие коэффициенты			
Соотношение роста прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизации (EBITDA) к росту выручки (К 10)	1,17	1,03	1,66

Источник: составлено автором по данным [3]

На основе сравнения рассчитанных значений коэффициентов с нормативными по каждому коэффициенту определяются группа и балл. Далее на основании определенных баллов для каждого коэффициента с учетом весов, предварительно установленных коэффициентам, рассчитывается общая сумма баллов (Табл. 7).

Таблица 7. Порядок расчет общей суммы баллов методом рейтинга (R)

Коэффициент	Значение	Балл, К	Вес, W	R = К*W
Коэффициент абсолютной ликвидности (K1)				
2020	1,18	4	0,25	1
2021	0,96	4		1
2022	1,30	4		1
Коэффициент срочной ликвидности (K2)				
2020	1,58	4	0,5	2
2021	1,36	4		2
2022	1,52	4		2
Коэффициент текущей ликвидности (K3)				
2020	1,63	3	0,5	1,5
2021	1,42	3		1,5
2022	1,54	3		1,5
Коэффициент финансовой независимости (K4)				
2020	0,53	2	0,75	1,5
2021	0,53	2		1,5
2022	0,51	2		1,5
Рентабельность продаж (K5)				
2020	26,95	4	0,25	1
2021	27,18	4		1
2022	28,34	4		1
Рентабельность собственного капитала (K6)				
2020	41,25	4	0,5	2
2021	45,63	4		2
2022	58,23	4		2
Рентабельность активов (K7)				
2020	21,51	4	0,5	2
2021	24,04	4		2
2022	29,81	4		2
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (K8)				
2020	0,45	1	0,25	0,25
2021	0,64	1		0,25
2022	0,29	1		0,25
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (K9)				
2020	2,09	1	0,25	0,25
2021	2,65	1		0,25
2022	3,13	1		0,25
Соотношение роста прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизации (EBITDA) к росту выручки (K 10)				
2020	1,17	4	0,25	1
2021	1,03	4		1
2022	1,66	4		1

Источник: составлено автором по данным [3]

Подводя итог, отметим следующее:

- финансовое состояние организации – удовлетворительное и имеет перспективы стабильного развития, что обосновано неизменным значением общего балла по рейтингу на протяжении 3 лет – 12,50, что входит в диапазон группы с удовлетворительным финансовым состоянием;
- наибольшая доля активов представлена оборотными активами (60 %) за счет преобладания денежных средств; в постоянных активах более 70 %, имеют основные средства;
- способность погашения краткосрочных обязательств за счет денежных средств и дебиторской задолженности подтверждается значением коэффициента срочной ликвидности на уровне 1,52. Кроме того, значение коэффициента абсолютной ликвидности на уровне 1,3 свидетельствует о платежеспособности организации;
- высокий уровень финансовой устойчивости обеспечен долей собственного капитала в общей сумме пассивов на уровне 51 % по итогам 2022 г.

3. Установлены ключевые параметры оценки инвестиционного потенциала и их соответствие уровню экономической безопасности

Инвестиционный потенциал стивидорной компании представляет собой совокупность финансовых, производственных, ресурсных, инфраструктурных, кадровых, инновационных элементов, на которые оказывает влияние внутренняя и внешняя среда, что наглядно отображено на Рис. 4.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях геополитической и экономической дестабилизации транспортный организации как никогда заинтересованы в повышении эффективности деятельности, конкурентоспособности, рентабельности и стабильном финансовом состоянии, как на данный момент, так и в долгосрочной перспективе по причине того, что от данных результатов зависит продуктивность организации, по которым впоследствии она будет оцениваться инвесторами с целью дальнейшего финансирования [7]. Совокупность показателей, необходимых для оценки инвестиционной привлекательности организации, обусловлена многими требованиями: суммой инвестиций, характером деятельности организации, а также его коммерческой и кредитной репутацией. Имея высокий уровень финансовой устойчивости и стабильный рост показателей рентабельности, транспортная организация ставит перед собой такие приоритетные задачи, как рост чистых активов, расширение полигонов присутствия, обновление эксплуатационного парка, развитие транспортной инфраструктуры и пр.



Источник: составлено авторами по данным [3] за 2021/2022 гг.

Рис. 4. Ключевые параметры инвестиционного потенциала, соответствующие уровню экономической безопасности

Авторы заявляют, что:

1. У них нет конфликта интересов;
2. Настоящая статья не содержит каких-либо исследований с участием людей в качестве объектов исследований.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / References

1. Марченко Н.С., Конвисарова Е.В. Особенности диагностики уровня экономической безопасности морских портов // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2018. – Т.7. – №2(23). – С. 229–233. [Marchenko NS, Konvisarova EV. Osobennosti diagnostiki urovnya e`konomicheskoy bezopasnosti morskikh portov. Azimut nauchny`x issledovaniy: e`konomika i upravlenie. 2018;7(2):229-233. (In Russ.)]. Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-diagnostiki-urovnya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-morskih-portov>
2. Никитин А.В. Оценка эффективности маневрового оператора морского порта и железнодорожного узла // Материалы XVI МНПК: Логистика: современные тенденции развития (6-7 апреля 2017 г., Санкт-Петербург). – СПб:Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова. – 2017. – С. 170-174. [Nikitin AV. Ocenka e`ffektivnosti manevrovogo operatora morskogo porta i zheleznodorozhnogo uzla. Materialy` XVI MNPK: Logistika: sovremennye tendencii razvitiya (6-7 aprelya 2017 g., St.

- Peterburg). 2017;170-174. (In Russ.)). Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: https://www.hse.ru/data/2020/02/11/1572958752/Сборник_ЛСТР2017_1.pdf
3. Официальный портал АО «Пул Транс». [Oficial`ny` portal АО «Pul Trans». [Internet]. (In Russ.)). Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: <https://pultrans.ru/?ysclid=lp9wkjohic461293611>
 4. Лахметкина Н., Щелкунова И., Фомичева О. Логистические взаимодействия в системе «станция-морской порт» // Мир транспорта. – 2018. – Т. 16. – №2. – С 178–187. [Laxmetkina N, Shhelkunova I, Fomicheva O. Logistics interaction within the system of rail station and sea port. *The world of transport*. 2018;16(2):178-187. (In Russ.)). Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: <https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/1445>
 5. Доклад руководителя АО «Пул Транс» Евстафьева И.Ю. [Doklad rukovoditelya АО «Pul Trans» Evstaf`eva I.Yu.. [Internet]. (In Russ.)). Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: <https://morproekt.ru/attachments/article/582/random-161013133639.pdf?ysclid=lp9wta08jk961878203>
 6. Гулый И.М. Интеллектуальный помощник маневрового диспетчера – цифровое решение в области использования искусственного интеллекта на железнодорожном транспорте // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2022. – № 11. – С. 428–431. [Gulyi IM. The intelligent assistant of the shunting dispatcher is a digital solution for the use of artificial intelligence in railway transport. *Competitiveness in the global world: economics, science, technology*. 2022;11:428-431. (In Russ.)). Доступно по: https://lib.rgups.ru/site/assets/files/5433/iskustvennyi_intellekt.docx Ссылка активна на 21.11.2023.
 7. Гулый И.М. Тенденции посткризисного восстановления портов балтийского бассейна // Экономика устойчивого развития. – 2023. – № 3(55). – С. 22–27. [Gulyi IM. Trends in post-crisis recovery of baltic basin ports. *Sustainable development economics*. 2023;3(55):22-27. (In Russ.)). Ссылка активна на 21.11.2023. Доступно по: http://www.economdevelopment.ru/ru_archive/issue55/

Сведения об авторах:

Журавлева Наталья Александровна, д.э.н., профессор;

eLibrary SPIN: 8599-5636; ORCID: 0000-0003-3566-9225; Scopus ID: 56583893700

E-mail: zhuravleva_na@mail.ru

Никитин Александр Борисович, д.т.н., профессор;

eLibrary SPIN: 5800-2656; ORCID: 0000-0002-9948-9867; Scopus ID: 57190230129

E-mail: nikitin@crtc.spb.ru

Чеченова Лиана Мухамедовна, д.э.н., профессор;

eLibrary SPIN: 7593-2214; ORCID: 0000-0002-2641-9454; Scopus ID: 57553177000

E-mail: liana1981-149@mail.ru

Information about the author:

Natalya A. Zhuravleva, Doctor of Economics;

eLibrary SPIN: 8599-5636; ORCID: 0000-0003-3566-9225; Scopus ID: 56583893700

E-mail: zhuravleva_na@mail.ru

Aleksandr B. Nikitin, Doctor of Technical Sciences;

eLibrary SPIN: 5800-2656; ORCID: 0000-0002-9948-9867; Scopus ID: 57190230129

E-mail: nikitin@crtc.spb.ru

Liana M. Chechenova, Doctor of Economics;
eLibrary SPIN: 7593-2214; ORCID: 0000-0002-2641-9454; Scopus ID: 57553177000
E-mail: liana1981-149@mail.ru

Цитировать:

Журавлева Н.А., Никитин А.Б., Чеченова Л.М. Обеспечение экономической безопасности маневрового оператора порта на основе роста инвестиционного потенциала деятельности // Инновационные транспортные системы и технологии. – 2023. – Т. 9. – № 4. – С. 94–107. doi: 10.17816/transsyst20239494-107

To cite this article:

Zhuravleva NA, Nikitin AB, Chechenova LM. Ensuring the economic security of the port shunting operator based on the growth of the investment potential of the activity. *Modern Transportation Systems and Technologies*. 2023;9(4): 94-107. doi: 10.17816/transsyst20239494-107