

9. Средние цены производителей сельскохозяйственной продукции в Алматинской области в 2017 году в тенге за 1 тонну. Алматинская область в 2017 году / Статистический ежегодник. Департамент Статистики Алматинской области, Комитет по статистике МНЭ РК. – Алматы, 2018.

10. Методика расчета валового выпуска продукции (услуг) сельского, лесного и рыбного хозяйства. Утвержден приказом Председателя Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 9 ноября 2015 года, № 175.

11. Стовба, Е. В. Оптимизация структуры отраслей растениеводства сельскохозяйственных организаций региона // АгроЭкоИнфо. 2011. № 2. – С. 1–12.

12. Ахметов, К. А., Бекбосынова А. Б. Технология расчета производственного потенциала сельскохозяйственной организации Алматинской области на компьютере. Проблемы экономики, организации и управления в России и мире:

Материалы XIX международной научно-практической конференции (26 декабря 2018 года). – Прага, Чешская Республика: WORLD PRESS s. r.o., 2019.–117с.

13. Лешиловский, П. В., Киян Т. В. Методы оценки совокупного производственного потенциала сельскохозяйственных предприятий и использование их результатов в практической деятельности. АПК Белорусский экономический журнал. №4, 2008. – С. 36-45.

14. Нормы и рационы кормления сельскохозяйственных животных. Справочное пособие. 3-е издание переработанное и дополненное. / Под ред. А. П. Калашникова, В. И. Фисинина, В. В. Щеглова, Н. И. Клейменова. – М.: 2003. – 456 с.

15. Лукьянов, Б. В., Лукьянов П. Б. Новая информационная технология оптимизации рационов для сельскохозяйственных животных (Компьютерные программы «КОРАЛЛ»): Учебно-методическое пособие – М.: Изд-во РГАУ - МСХА имени К. А. Тимирязева, 2009.

Gzhibovska N.V.
associated professor
Doctor of Economic Sciences
Baltic International Academy
Daugavpils Latvia

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE LATVIAN TRANSIT INDUSTRY

Гжибовская Н. В.
Ассоциированный профессор
Доктор экономических наук
Балтийская Международная Академия
г. Даугавпилс Латвия

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОЙ ОТРАСЛИ ЛАТВИИ

Annotation. The article discusses the possible prospects for the development of Latvian transit, as well as the direction of financing for the main transport projects of the European Union in 2021-2027.

Аннотация. В статье рассматриваются возможные перспективы развития латвийского транзита, а также направления финансирования на главные транспортные проекты Евросоюза в 2021-2027 годах.

Keywords. Transit, ports, development prospects, financing directions

Ключевые слова. Транзит, порты, перспективы развития, направления финансирования.

Транзит в Латвии переживает не самые простые времена – отчасти из-за чрезмерной политизации отрасли, но в большей мере в результате осуществления Россией масштабной программы развития собственных портов, в которую вкладываются миллиарды и последствием которой становится переориентация экспортных российских грузопотоков на собственные порты.

Международная конференция *TransBaltica*, которая проходит в Латвии уже 22 года, в мае 2019 года вновь собрала в Риге экспертов из разных стран, которые обменялись информацией и мнениями относительно нынешней ситуации и перспектив развития латвийского транзита.

Россия развивает собственные портовые мощности в Усть-Луге и Приморске, которые забирают грузы у Латвии. Ожидается, что в этом году в Усть-Луге начнёт строиться очередной новый перегрузочный комплекс, в который войдут терминалы по перевалке генеральных и навалочных грузов. Комплекс должен начать работу в 2024 году. Ожидается, что туда из Балтии, скорее всего, переведут свои перевалочные комплексы российские производители минеральных удобрений. Порты Балтии теряют грузы и из-за логистического комплекса в Приморске, мощность которого будет доходить до 70 млн. тонн в год. Кроме того, Россия интенсивно развивает дальневосточное, северное и арктическое

направления транспортировки своих экспортных грузопотоков.¹

На главные транспортные проекты Евросоюза в 2021-2027 годах планируется выделить 1,4 млрд. евро. Средства планируется выделить из фонда Connecting Europe Facility (CEF). Их направят на строительство недостающих транспортных связей в ЕС, при этом приоритетное финансирование получат устойчиво развивающиеся виды транспорта.

Предусматривается два направления финансирования. Первое в размере 650 млн. евро (предоставляемых из Фонда сплочения Евросоюза - Cohesion Fund) охватывает 15 стран - членов ЕС: Болгарию, Хорватию, Кипр, Чехию, Эстонию, Грецию, Венгрию, Латвию, Литву, Мальту, Польшу, Португалию, Румынию, Словакию и Словению.

Из этой суммы 610 млн. евро потратят на проекты в рамках коридоров базовой транспортной сети, включая ж/д и автодороги, внутренние водные пути, морские и сухие порты. Еще 40 млн. евро будет выделено в целях создания безопасной и защищенной инфраструктуры для дальних поездок, включая обустройство на автомагистралях парковочных зон для грузовых и используемых в коммерческих перевозках автомобилей с интервалом до 100 км.

Второе направление вложения средств объемом 750 млн. евро касается всех стран ЕС. Из них:

- 500 млн. евро направят на проекты развития транспортных коридоров,
- 50 млн. евро - на развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS,
- 20 млн. евро - на обеспечение безопасной и защищенной инфраструктуры отдыха на автомагистралях,
- 20 млн. евро - на внедрение интеллектуальной системы транспортного обслуживания на автодорогах (Intelligent Transport Services For Road, ITS),
- 20 млн. евро направят на программу исследований European sky (SESAR) по модернизации систем организации воздушного движения,
- 110 млн. евро планируется выделить на развитие транспортных узлов базовой сети, в том числе в крупных городах и сфере мультимодальных пассажирских перевозок,

- оставшиеся 30 млн. евро потратят на создание вариантов морских сообщений, которые смогут заменить наземный транспорт.

Последний день подачи заявок для участия в проекте - 26 февраля 2020 года, отбор проектов должен завершиться в июле 2020 года.

Доля интермодальных перевозок² с участием ж/д транспорта в ЕС к 2030 году может вырасти в три раза.

Согласно прогнозам экспертов, к 2030 году ожидается удвоение рыночной доли объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом на территории стран Евросоюза. Для этого необходимо в 3 раза по сравнению с текущим уровнем увеличить долю на транспортном рынке интермодальных перевозок грузов с участием железнодорожного транспорта.³

Сегодня 9 из 10 тонн грузов всех категорий, переваленных в латвийских портах, – это грузы из России или частично или полностью связанные с российскими грузовладельцами железнодорожные потоки из Беларуси.

2,5% латвийского ВВП создает отрасль транзита, которая более чем на 90% зависит от России. Включая грузопотоки из Китая, Казахстана и Беларуси, на которые также влияет Россия.

В 2018 году из 49,3 миллиона тонн грузов, перевезенных Латвийской железной дорогой (LDz), 66,5% - это доля РФ и 27,1% - Беларуси. При годовом росте железнодорожного транзита в 12,5% в 2018 году Латвийская железная дорога показывает рост грузооборота и в текущем году. Грузооборот портов Латвии только за первые два месяца увеличился на 11,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 11,43 миллиона тонн.

В портах Риги и Клайпеды хороший рост, но спад в Вентспилсе. Из Эстонии, скорее всего, уйдет грузопоток минеральных удобрений российской компании "Еврохим". "Уралхим" со своего терминала на Даугаве тоже уйдет.

Но если посмотреть на новые угольные терминалы на острове Криеву в Риге, которые только начали загружать, они работают с кузбасским углем эффективно – стивидоры⁴ Strek и RCT дали такие тарифы на перевалку и условия, что все с Кузбасса готовы идти в Латвию. В 2018 году ежегодная добыча угля в России выросла на 6% - до 433,6 миллиона тонн, а рост экспорта составил 6,4% при основном увеличении динамики спроса за счет Германии и Польши. Кузбасс работает на регион Азии с ценой 47-48 долларов за тонну угля средней калорийности, а в западном направлении цена

¹ TRANSBALTICA 2019 „О будущем транзита“ <http://www.portofventspils.lv/ru/novosti-i-sobitij/transbaltica-2019-o-budusem-tranzita/>

² Под интермодальной понимается перевозка с использованием нескольких видов транспорта, которая выполняется под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и оплачивается единой сквозной тарифной ставкой.

³https://cfts.org.ua/news/2019/10/21/es_vydelit_14_ml_rd_evro_na_podderzhku_osnovnykh_transportnykh_p_roektov_v_2021_2027_godakh_55821

⁴ Стивидор (stevedore) - в общем случае – физическое или юридическое лицо, ответственное за проведение погрузки и разгрузки стоящих в порту торговых кораблей.

должна составлять порядка 55 долларов на тонну. Но цена – около 50 долларов. И при таком спаде рентабельности рижские угольные стивидоры дают рост.⁵

Хорошие перспективы для Латвии могут быть, если будет развиваться сегмент брокерских услуг. Например, брать товары на переупаковку, ставить на консигнацию (форма комиссионной продажи товара, при которой его владелец (консигнант) передает консигнатору товар на склад, при этом товар остается собственностью консигнанта до момента его реализации) – важно, что, зайдя с грузом в Ригу, вы уже в единой еврозоне.

Генеральный директор исследовательского агентства *InfraNews* Алексей Безбородов уверен, что порты Балтии, в том числе латвийские, нужны и важны для России как альтернативные направления транзита, тем более что они находятся на территории Евросоюза.

По мнению Безбородова, латвийским портам необходимо наращивать мощности по перевалке контейнеров. По сравнению с нефтяными и другими массовыми грузами, контейнерные грузы не настолько политизированы, поэтому портовым властям и самоуправлениям не надо бояться вкладывать собственные средства в строительство контейнерных мощностей, так как инвестиции всегда окупятся или вернутся.

Реально оценивая перспективы латвийского транзита необходимо признать, что основные российские грузопотоки будут ориентироваться на собственные порты. Но всегда остаются небольшие грузопотоки, которые можно и нужно гибко привлекать в свои порты. Вентспилсу вряд ли стоит

конкурировать с такими титанами портового бизнеса, как Приморск или Усть-Луга. Но остаются другие игроки, на фоне которых Вентспилс выглядит намного привлекательнее.

Например, нефтехимические грузы, для которых в будущем прогнозируют большой спрос. Сейчас основной объем российского экспорта нефтехимии в западном направлении идет через порты Финляндии. Но, по мнению аналитика, с развитием производства нефтехимических продуктов будет расти и спрос на мощности по перевалке этих грузов. Эту нишу вполне может занять Вентспилс, имеющий для перевалки нефтехимии как достаточный опыт, так и всю необходимую инфраструктуру и хороший уровень обслуживания. Всегда есть узкие товарные группы, к которым нужен специфический подход, надо только искать и находить их.⁶

Литература

1. TRANSBALTICA 2019, „О будущем транзита”. <http://www.Portofventspils.lv/ru/novosti-i-sobitij/transbaltica-2019-o-budusem-tranzita/>
2. https://cfts.org.ua/news/2019/10/21/es_vydelt_14_mlrd_evro_na_podderzhku_osnovnykh_transportnykh_proektov_v_2021_2027_godakh_55821
3. Российский транзит через Латвию. <https://lv.sputniknews.ru/economy/20190417/11350656/transrussia-2019-latvia-tranzit.html> 17.04.2019.
4. Латвийский транзит: как вернуть упущенные грузы и шансы. <http://www.rmsforum.lv/ru/news/143/03.06.2019>.

Бунеева Раиса Ильинична,

*доктор экономических наук, профессор
Липецкий институт кооперации (филиал) БУКЭП*

Бунеева Мария Витальевна,

*кандидат экономических наук, доцент
Липецкий институт кооперации (филиал) БУКЭП*

Звягина Наталия Николаевна,

*кандидат экономических наук, доцент
Липецкий институт кооперации (филиал) БУКЭП*

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРОЦЕССА ЦИФРОВИЗАЦИИ В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ: МАРКЕТИНГОВЫЙ ПОДХОД

METHODOLOGICAL BASES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE PROCESS OF DIGITALIZATION IN HIGHER EDUCATION: A MARKETING APPROACH

Аннотация. В статье рассматриваются основные концептуальные положения по совершенствованию организационно-экономического механизма обеспечения стратегически ориентированного повышения уровня цифровизации управленческой деятельности вуза.

Abstract. The article deals with the main conceptual provisions for improving the organizational and economic mechanism for ensuring a strategically oriented increase in the level of digitalization of the University's management activities.

⁵ Российский транзит через Латвию. <https://lv.sputniknews.ru/economy/20190417/11350656/transrussia-2019-latvia-tranzit.html> 17.04.2019.

⁶ Латвийский транзит: как вернуть упущенные грузы и шансы. <http://www.rmsforum.lv/ru/news/143/03.06.2019>.