

Научная статья

Original article

УДК 339.56.055

doi: 10.55186/2413046X_2023_8_10_512

**ОСОБЕННОСТИ СОЗДАНИЯ ХАБОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА
РЕГИОН БАЗИРОВАНИЯ**
**FEATURES OF THE CREATION OF HUBS AND THEIR IMPACT ON
THE HOME REGION**



Молдован Артём Анатольевич, кандидат экономических наук доцент кафедры кафедры экономики Северо-Западный институт управления РАНХИГС, E-mail: virtonir@mail.ru

Moldovan Artem Anatolyevich, PHD of Economic Sciences Associate Professor of the Department of Economics North-Western Institute of Management RANEPА, E-mail: virtonir@mail.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрен механизм создания хабов, выявлены их особенности и влияние на местонахождения. Транспортно-логистические хабы являются важной составляющей развития логистики в масштабах региона, страны и всего мира в целом. Этому способствует расширение взаимодействия в области международной торговли, а также международное разделение труда. В связи с чем вопрос транспортировки становится одним из ведущих, так как от ее стоимости зависит конечная цена товара на рынке.

Abstract. In this article, the mechanism of creating hubs is considered, their features and influence on locations are revealed. Transport and logistics hubs are an important component of logistics development on the scale of the region, the country and the whole world as a whole. This is facilitated by the expansion of

cooperation in the field of international trade, as well as the international division of labor. In this connection, the issue of transportation becomes one of the leading ones, since the final price of the goods on the market depends on its cost.

Ключевые слова: хаб, транспорт, логистический центр, перевозчик, морской порт, груз, перевозки

Keywords: hub, transport, logistics center, carrier, seaport, cargo, transportation

Логистические хабы имеют складские помещения и иные средства, обеспечивающие их деятельность. Данные места объединяют разнообразных членов транспортных и логистических связей, а также призваны координировать функции транспорта. Стоит отметить, что хабы могут регулировать не только пассажирские и грузовые потоки по региону, но и по всей стране. Создание хабов тесно связано с усовершенствованием интермодальных и мультимодальных сервисов, так как спецификой современной экономики выступает использование нескольких видов транспорта для доставки грузов, а не одного, как это было ранее. Если принять транспортно-логистический комплекс за часть транспортного процесса, то его главной ролью является перераспределение грузопотоков, что помогает ускорить процесс обработки товаров в транзите. Принято считать, что хаб выступает в роли промежуточного пункта логической цепи поставок, а не начальным или конечным.

Теперь остановимся на самых распространенных видах хабов.

Порты-хабы

Такие хабы выступают в роли логистического центра, которые принимают и отправляют крупные партии грузов и позднее распределяют по пунктам назначения по не большим портам. При планировании транспортно-логистических комплексов данного вида следует брать во внимание пропускную способность подходов путей, а также описание акватории и имеющегося причального оборудования, например: глубина,

протяженность и так далее. Порты-хабы специализируются на контейнерных перевозках, благодаря чему свое развитие получили интермодальные перевозки, о которых более подробно будет рассказано ниже.

«Грузовые деревни»

Данного вида хабы должны располагаться на пересечении транспортных путей, рядом с большим центром потребления. Можно сказать, что «грузовые деревни» представляют собой порт, на который доставленные товары разгружаются, оформляются таможенными органами, при необходимости подвергаются обработке и отправляются к конечному получателю. Данные ТЛК в Европе появились достаточно давно и активно используются на территории таких государств как: Италия, Германия и другие. В России «первая грузовая деревня» появилась в 2012 году в Калужской области, в городе Ворсино.¹⁸

Сухие порты

Данного вида хабы представляют собой внутренний сухопутный транспортно-логистический терминал, который связан с морским портом благодаря имеющейся транс-портной инфраструктуре. Подобного рода связь может поддерживаться с помощью различных видов транспорта, таких как: железнодорожный, автомобильный и так далее. Можно сказать, что сухие порты являются перевалочным пунктом, с помощью которых происходит предоставление дополнительных возможностей и упрощение процесса до-

ставки грузов от одного звена к другому, которые находятся вдалеке от портов. Тем более, наличие сухих портов позволяет уменьшить нагрузку на терминалы морских портов, результатом чего является улучшение работы транспортно-логистической инфраструктуры в целом всей страны. Стоит отметить, что сухие порты, так же как и морские, выступают в роли таможенного терминала. [1]

Мультимодальные хабы

Мультимодальный хаб (также называемый мультимодальным транспортным узлом) - это логистическая система, где происходит пересадка между несколькими видами транспорта, такими как автомобили, грузовики, автобусы, поезда, самолеты и т. д. Он обычно расположен в центре города или на стыке нескольких главных магистралей. [2]

Интермодальные хабы

Интермодальный хаб - это аналогичная мультимодальному хабу логистическая система, где происходит пересадка между несколькими видами транспорта. Однако в отличие от мультимодального хаба, в котором обычно происходит пересадка между различными типами транспорта в пределах одного транспортного режима (например, автобусы на поезда), в интермодальном хабе происходит пересадка между различными транспортными режимами (например, автомобиль на поезд или на судно). Интермодальные хабы могут обеспечивать связь между крупными транспортными сетями различных режимов, таких как автотранспорт, железнодорожный и водный транспорт. Они играют важную роль в обеспечении безопасности и эффективности транспортной инфраструктуры путем создания интегрированных транспортных систем. [1]

Таким образом, существует несколько отличий между мультимодальными и интермодальными хабами, а именно:

- мультимодальная транспортировка предполагает полную ответственность одной компании за сохранность товара, а при интермодальной происходит ее распределение между компаниями;
- интермодальный хаб обеспечивает пересадку между различными транспортными режимами (например, автотранспорт, железнодорожный и морской транспорт), в то время как мультимодальный хаб предназначен для пересадки в различных режимах одной и той же транспортной системы (например, автобус на поезд);
- мультимодальные хабы обычно являются частью

городской инфраструктуры и располагаются в центре города, в то время как интермодальные хабы обычно создаются на открытых пространствах за городом, таких как: контейнерные порты, аэропорты и железнодорожные станции;

- мультимодальные хабы, как правило, имеют более широкий спектр транспортных средств, доступных для пассажиров и грузов и, соответственно, позволяют более гибко комбинировать виды транспорта, чтобы уменьшить время поездки и затраты на транспортировку. В свою очередь, интермодальные хабы обеспечивают более широкое соединение между грузовыми или пассажирскими транспортными режимами, что обеспечивает более эффективную и безопасную перевозку грузов и пассажиров;

- интермодальные хабы обычно имеют более сложную инфраструктуру и требуют больших капиталовложений для своего строительства и обслуживания, чем мультимодальные хабы;

- при интермодальной перевозке конечному потребителю будет достаточно трудно установить, в какой момент времени случилось повреждение груза для того, чтобы понять на какую компанию писать жалобу.

Примером грузовой деревни можно считать «Bologna Freight Village», которая одной из первых наладила транспортную связь между северной Италией и прочими европейскими странами. Данная деревня существует более чем 35 лет и продолжает успешно выполнять поставленные перед собой цели, совмещая в себе отлаженную систему контроля и современные технологии. [3]

Расположенный на территории США транспортный хаб «Kansas City SmartPort» является схожим примером. Его контролируют группы, задачей которых является улучшение транспортной инфраструктуры штата. Данный интермодальный транспортно-логистический центр интересен тем, что развивает транспортные коммуникации, которые соединены с

местами для хранения товаров. Стоит отметить, что хаб считается крупнейшим железнодорожным центром в США. [4]

Еще один известный контейнерный терминал находится недалеко от столицы Южной Кореи Сеула, именуемый «Uiwang Inland Container Depot». Данный хаб был возведен в 1992 году. На сегодняшний день его грузооборот составляет более миллиона контейнеров каждый год. Вышеупомянутый транспортно-логистический центр является

звеном при транспортировке контейнеров между столицей и иными большими портами, а также выступает ключевым аспектом перемещения грузов по главному транспортному коридору Республики Кореи. [3]

Активное распространение сухих портов происходило в Европе и Северной Америке, так как с их помощью возможен раздел грузопотока контейнеров, что позволяет не вводить ограничения на ускоряющийся грузооборот, приходящий на морской путь. Это облегчает ситуацию в Европе, в которой располагаются самые крупные порты всего континента – Гамбург и Роттердам. Каждый из возведенных сухих портов несет ответственность за определенную географическую зону. [5]

Рассмотрим более подробно порт-хаб. Он играет существенную роль в экономическом развитии региона. Этот вопрос - предмет изучения многих ученых, таких как: В.Джейкобс, Д.Берд, Т.Ноттебум, А.Вудберн, А.Вербек, Э.Хайзендок и других. Они пытались увязать региональную политику с морским транспортом, географическим расположением и анализом деятельности порта. В этом направлении написано много работ. Они касаются роли порта: в мировой транспортной системе, как логистического центра, в развитии контейнерных перевозок. Но до сих пор является спорным вопрос об оценке влияния порта на экономику внутренних регионов. Е.А.Заостровских считает, что необходимо учитывать взаимосвязь инфраструктуры, транспорта и морского порта. Рассмотрим мнение других ученых по данному вопросу.

В.П.Орешин, С.А.Хейман, В.Г.Терентьев считают, что

инфраструктура – это сфера производства, представляющая собой комплекс условий, необходимых для развития структурообразующих отраслей для развития экономики региона.[6] Напротив, В.А.Жамин, В.Н.Лившиц, Е.А.Тараканова, Е.Шипка утверждают, что инфраструктура – это сфера услуг, выступающая как комплекс отраслей, основной функцией которых является предоставление разного рода услуг, обеспечивающих развитие профилирующих услуг.[7] Из данных определений прослеживается некоторая двойственность.

Рассмотрим одну из составляющих инфраструктуры – транспорт. Это отрасль, которая обеспечивает потребности общества по перевозке пассажиров и грузов. В свою очередь транспорт может быть сетевым, а именно: железнодорожным, автомобильным; и точечным – морской порт. При этом Л.И.Колесов подчеркивает, что «каждому виду транспорта присуща своя технология преодоления пространства, но конечная его цель – обеспечение доставки произведенной продукции».[8] Кроме этого, транспорт может делиться на федеральный и региональный. Каждый из них участвует в развитии экономики региона. Так, региональный транспорт больше тяготеет к базам с различным сырьем и промышленным районам. На самом деле, трудно провести грань между этим разделением транспорта, так как многое зависит от объекта и объема выполняемых работ, меры участия региональных либо федеральных властей, кто является потребителями данных услуг. Взаимное влияние транспорта и экономики региона вытекает из транспортно-экономических связей и связано с потоками грузов между производством и потреблением разных регионов страны с выходом на международный уровень. Следовательно, транспортно-экономические связи – это система, состоящая из нескольких уровней. Одной из важных методологических проблем является ведение единой статистической базы по ввозу-вывозу грузов и использование показателей для ее учета, так как одни предприятия ведут учет товаров в стоимостном выражении, а другие – в

натуральном. В некоторых странах такая база ведется. Так, Институтом развивающихся экономик при организации со- действия развитию внешней торговли Японии реализован проект «Азиатская международная база данных ввоза-вывоза (IDE-JETRO).[9] В нашей стране компанией «ГлобусВЭД» реализована «База данных таможенных деклараций». [10]

Можно сделать вывод, что:

- транспорт - это сложный элемент инфраструктуры;
- транспорт тесно взаимосвязан с производством;
- транспорту присущи изменения инфраструктуры и технологии в соответствии с углублением процесса разделения труда и ростом масштабов производства[11]

Создание хабов предоставляет право выбора способа доставки товара в конечный пункт назначения, которые могут быть более выгодными в финансовом плане за счет сокращения затрат на себестоимость и, как следствие, уменьшение конечной стоимости продукции.[12]

Если логистика в регионе развита слабо, то это негативно сказывается на всю экономику данной территории, например, дольше идет доставка готовой продукции, страдает импорт и экспорт страны в целом, товарооборот уменьшается и так далее. Регион становится бесперспективным и неинтересным для местных и иногородних инвесторов, что влечет за собой слабое развитие инфраструктуры и субъекта в целом[13]

Теперь рассмотрим морской порт - один из элементов транспорта. Порты бывают внутренние – каботажные перевозки между регионами одной страны; и международные – перевозки между разными странами. Деятельность порта зависит от его специализации, технической оснащенности, географического расположения и так далее. Одной из основных задач порта является обеспечение грузопотока от производства

до потребления между регионами и странами. Это могут быть нефть, газ, руда, уголь, лес, удобрения, строительные материалы, автомобили и прочее. Важной проблемой в данном случае является отсутствие общей статистической базы по перевозке грузов, которая будет выявлять взаимосвязь как региональную, так и отраслевую, и основываться на натуральных и стоимостных показателях. Дело в том, что не всегда номенклатура перерабатываемых грузов в порту совпадает с номенклатурой грузов, производимых в данном регионе. Нахождение общих пропорций между наземным и морским видами транспорта – одна из существующих проблем развития порта.

Если мы говорим о морских портах, то каждому из них присущ перечень услуг, среди которых:

- разделение процесса хранения и переработки груза на отдельные части, выполнять которые имеют право различные члены портовой деятельности;
- предоставление причалов, паромной переправы;
- лоцманское сопровождение судов;
- погрузка и разгрузка грузов, а также их хранение;
- организация и управление не только аварийно-спасательных, но и поисковых работ;
- предоставление судам возможности круглогодичной навигации при помощи ледокольного оборудования;
- предоставление сервиса пассажирам;
- предоставление специального оборудования: маяков, створных знаков и т.д.;
- обеспечение системами управления движением судов для безопасного мореплавания и другие.

В соответствии с международными исследованиями существует несколько стадий развития морского порта. Они определяются

стратегией развития порта, сферой его деятельности и интеграцией в международное транспортное пространство. [14]



Рисунок 1 Влияние технологических укладов на функции морских портов

Так, порты первого поколения в качестве основных функций выполняют перевалку, хранение грузов. Инвестиции направляются на строительство и развитие портовых сооружений, а не портовых функций. Отличительной особенностью является взаимодействие морских и сухопутных видов транспорта.

Порты второго поколения (1960-1980 годы) выполняют более широкие функции: упаковка, маркировка и распределение. Характеризуются увеличением портовой территории и связью с промышленностью внутренних регионов. В отличие от портов первого поколения ориентиром портов являются грузовладельцы.[15]

Портам третьего поколения (после 1980 г.) характерны создание и развитие транс-портных логистических центров, интермодальной

транспортной системы, введение электронного документооборота и направленность на контейнерные перевозки.

В перспективе функционирование морских портов будет дополнено развитием информационно-технологических направлений и, как следствие, создание интеллектуальной транспортной системы.[15]

Таким образом, можно отметить, что транспорт позволяет исполнить потребности хозяйствующих субъектов по транспортировке грузов различными способами, которые зависят от избранного вида транспорта. У каждого из них есть свои особенности, но в первую очередь при выборе транспорта нужно учитывать время доставки, вес груза, а также стоимость и наличие необходимой инфраструктуры для использования избранного транспорта. Для слаженной работы портов необходимо пристальное внимание органов власти различных уровней (федеральных, региональных и так далее). Кроме этого были перечислены основные виды услуг, оказываемые в порту, которые играют важную роль для многих: судов, пассажиров, работников порта и прочие. На данный момент существует большое количество разнообразных видов хабов. Образование какого-либо из них зависит от цели, которую преследуют его создатели.

Список источников

1. Скрыбин, Д. С. Методика планирования взаимодействия портов-хабов в магистрально-фидерной транспортной логистической системе: специальность 05.22.19 «Эксплуатация водного транспорта, судовождение»: диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук / Скрыбин Дмитрий Сергеевич. – Санкт-Петербург, 2012. – 209 с.
2. Дроздова, Е. И. «Грузовая деревня» - современная модель организации инфраструктуры транспортно-логистических центров / Е. И. Дроздова, Н. А. Клычева // Молодой ученый. – 2022. – № 35(430). – С. 82-83.
3. Галин, А. В. Сухие порты как часть транспортной инфраструктуры. Направления развития / А. В. Галин // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. –

2014. – № 2(24). – С. 87-92.

4. UNCTAD / [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctad.org/> (дата обращения: 30.04.2023).

5. Официальный сайт Bologna Freight Village / [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.interporto.it/en/> (дата обращения: 16.11.2022).

6. Официальный сайт КС SmartPort / [Электронный ресурс]. – URL:<https://kcsmartport.thinkkc.com/>

7. Внутренний порт Уиванг, Южная Корея | Экономика, управление и политика порта / [Электронный ресурс]. – URL:<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/uiwang-inland-port-south-korea/> (дата обращения: 10.11.2022).

8. Волынский И.А. Сухие порты как основные элементы транспортно-логистических кластеров: европейский опыт / И.А. Волынский, А.В. Титов // Вестник АГТУ. – 2019. – №2. – С.84-88.

9. Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы транспортной системы Сибири и Дальнего Востока/ Отв. редактор Р.И.Шнипер. Новосибирск: Наука, 1982. С.224.Jetro / [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.jetro.go.jp/> (дата обращения: 27.03.2023).

10. Customs Online / [Электронный ресурс]. – URL: <https://customsonline.ru/> (дата обращения: 27.03.2023).

11. Заостровских, Е. А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы / Е. А. Заостровских // Региональные проблемы. – 2017. – Т. 20, № 2. – С. 65-72.

12. Кайгородцев А.А. Развитие «Сухих портов» в современной транспортно-логистической системе / А.А. Кайгородцев, И.А, Русинов // Транспортное дело России. – 2017. – №5. – С.105-106.

13. Шведов В.Е. Международное таможенное право в транспортно-логистической системе перевозок грузов: научная статья / В.Е. Шведов [и др.]. Санкт-Петербург: Интермедия, 2020.— 20 с.

14. РОСМОРПОРТ / [Электронный ресурс]. – URL:

15. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres // Economic and social commission for Asia and the pacific. New York, 2022.

References

1. Skryabin, D. S. Metodika planirovaniya vzaimodejstviya portov-xabov v magistral`no-fidernoj transportnoj logisticheskoy sisteme: special`nost` 05.22.19 «E`kspluatatsiya vodnogo transporta, sudovozh- denie»: dissertatsiya na soiskanie uchenoj stepeni kandidata texnicheskix nauk / Skryabin Dmitrij Sergeevich. – Sankt-Peterburg, 2012. – 209 s.
2. Drozdova, E. I. «Gruzovaya derevnya» - sovremennaya model` organizacii infrastruktury` trans- portno-logisticheskix centrov / E. I. Drozdova, N. A. Kly`cheva // Molodoj ucheny`j. – 2022. – № 35(430). – S. 82-83.
3. Galin, A. V. Suxie porty` kak chast` transportnoj infrastruktury`. Napravleniya razvitiya / A. V. Galin // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S.O. Makarova. – 2014. – № 2(24). – S. 87-92.
4. UNCTAD / [E`lektronny`j resurs]. – URL: <https://unctad.org/> (data obrashheniya: 30.04.2023).
5. Oficial`ny`j sayt Bologna Freight Village / [E`lektronny`j resurs]. – URL: <https://www.interporto.it/en/> (data obrashheniya: 16.11.2022).
6. Oficial`ny`j sayt KC SmartPort / [E`lektronny`j resurs]. – URL:<https://kcsmartport.thinkkc.com/>
7. Vnutrennij port Uivang, Yuzhnaya Koreya | E`konomika, upravlenie i politika porta / [E`lektronny`j resurs]. – URL:<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/uiwang-inland-port-south-korea/> (data obrashheniya: 10.11.2022).
8. Voly`nskiy I.A. Suxie porty` kak osnovny`e e`lementy` transportno-logisticheskix klasterov: evropejskiy opy`t / I.A. Voly`nskiy, A.V. Titov // Vestnik AGTU. – 2019. – №2. – S.84-88.
9. Kolesov L.I. Mezhotraslevy`e problemy` transportnoj sistemy` Sibiri i

Dal`nego Vostoka/ Otv. redaktor R.I.Shniper. Novosibirsk: Nauka, 1982. S.224.Jetro / [E`lektronny`j resurs]. – URL: <https://www.jetro.go.jp/> (data obrashheniya: 27.03.2023).

10. Customs Online / [E`lektronny`j resurs]. – URL: <https://customsonline.ru/> (data obrashheniya: 27.03.2023).

11. Zaostrovskix, E. A. Ocenka vliyaniya morskogo porta na e`konomicheskij rost regiona: metody` i problemy` / E. A. Zaostrovskix // Regional`ny`e problemy`. – 2017. – Т. 20, № 2. – S. 65-72.

12. Kajgorodcev A.A. Razvitie «Suxix portov» v sovremennoj transportno-logisticheskoy sisteme / A.A. Kajgorodcev, I.A, Rusinov // Transportnoe delo Rossii. – 2017. – №5. – S.105-106.

13. Shvedov V.E. Mezhdunarodnoe tamozhennoe pravo v transportno-logisticheskoy sisteme perevozok грузов: nauchnaya stat`ya / V.E. Shvedov [i dr.]. Sankt-Peterburg: Intermediya, 2020.— 20 с.

14. ROSMORPORT / [E`lektronny`j resurs]. – URL: https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_services/ (Data obrashheniya: 12.03.2023).

15. Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres // Economic and social commission for Asia and the pacific. New York, 2022.

Для цитирования: Молдован А.А. Особенности создания хабов и их влияние на регион базирования // Московский экономический журнал. 2023. № 10. URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-10-2023-36/>

© Молдован А.А., 2023. Московский экономический журнал, 2023, № 10.