

новацій, сприяння експорту, залучення іноземних інвестицій, та в підсумку підвищенні конкурентоздатності держави. Розуміння конкурентних переваг нових виробничих систем й активне формування регіональних інноваційних кластерів відкриває перед регіонами нові перспективи динамічного соціально-економічного розвитку.

1. Войнаренко М. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні – 2000. – № 1. – С. 29-33 2. Бородин О., Бурлай Т., Горшкова Н., Гончар Н., Дубровський В. Конкурентоспроможність економіки України: стан і перспективи підвищення: монографія

УДК 911.3

/ Інститут економіки та прогнозування НАН України / І.В. Крючкова (ред.). – К.: Основа, 2007. – 488с. 3. Канищенко Н. Кластери в системі національної конкурентоспроможності / Н.Г. Канищенко // Вісник КНУ. Серія Економіка. – 2006. – Вип. 85. – С. 14–16. 4. Портер М. Международная конкуренция: Пер. с англ. /Под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с. 5. Семенов Г., Богма О. Створення кластерних об'єднань в умовах нової економіки: монографія / Класичний приватний ун-т. – Запоріжжя: КПУ, 2008. – 244 с. 6. Keeble D., Wilkinson F. High-Technology Clusters, Networking and Collective Learning in Europe. Aldershot, 2000. 7. Інформаційний портал Центру міжнародного промислового співробітництва ЮНІДО. – Режим доступу: <http://www.ecsocman.edu.ru>

Надійшла до редколегії 17.01.11

І. Смирнов, д-р геогр. наук

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ РОЗВИТОК ЕМІРАТУ ДУБАЙ: ПРОБЛЕМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Розкрито досвід Дубаю в розвитку та територіальній організації транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема в будівництві найбільшого аеропорту світу "Джебел-Алі" та Дубайського логістичного містечка. Розглянуто вибір місця розміщення останнього з декількох альтернативних варіантів.

Shown Dubai's experience in development and spatial organization of its transport and logistical infrastructure, especially construction of the world's biggest airport "Jebel-Ali" and Dubai Logistics City (DLS). Considered choice of DLS location out of several alternative variants.

Постановка наукової проблеми. XXI століття знаменується прискореним розвитком логістики в країнах Азії. До Японії, що добре відома своїми досягненнями системами Канбан та Кайдзен, приєднуються т.зв. "азійські дракони" (Республіка Корея, Тайвань, Сингапур, Гонконг), а також найбільші країни світу – Китай та Індія, де прискореними темпами створюється сучасна транспортно-логістична інфраструктура. В останні роки великомасштабні логістичні проекти здійснюються і в країнах Південно-Західної Азії, зокрема в державах Перської затоки, які займають виключно вигідне транспортно-логістичне та транзитне положення. В першу чергу це відноситься до Об'єднаних Арабських Еміратів, куди входить й Емірат Дубай. Саме тут нині споруджується один із найбільших та найсучасніших міжнародних логістичних осередків – Дубайське логістичне містечко.

Літературні джерела та публікації з теми статті пов'язані в основному з розробками автора щодо особливостей розвитку глобальної логістики, а також логістики в Японії, Китаї, Індії [1; 2; 3; 4; 5]. Значну увагу даній тематиці приділяють зарубіжні дослідники [6] та джерела Інтернету [7; 8].

Метою статті є розкрити досвід країн Південно-Західної Азії, зокрема Емірату Дубай, що належить до ОАЕ, у створенні сучасної логістичної інфраструктури світового рівня, зокрема Дубайського логістичного містечка, що безсумнівно буде цікавим і корисним для українських фахівців – економіко-географів, логістів, транспортників, міжнародників.

Виклад основного матеріалу. Дубай у складі ОАЕ. Серед семи еміратів, що формують Об'єднані Арабські Емірати (ОАЕ), місто Дубай є другим як площею, так і за розміром ВВП. Історичний розвиток Дубая розпочався повільно, проте значно прискорився протягом другої половини ХХ ст. У 1967 році тут був побудований глибоководний порт, розрахований на 35 причалів. Потім, на південь від міста був споруджений другий порт, що нині став одним з найбільших контейнерних портів світу. В 2004 р. вантажообіг зазначених двох портів Дубая становив 6,42 млн. TEU*. З відкриттям у 1966 р. покладів нафти розпочався швидкий розвиток інфраструктури, але керівники Дубая розуміли, що нафта – це не вічно, колись її поклади будуть вичерпані. Тому,

щоб диверсифікувати господарство Емірату та зменшити його залежність від нафтовидобутку, в Дубаї розпочався розвиток торгівлі та туризму. В результаті, в 2005 р. тільки 12% ВВП Дубаю припадало на нафтовидобуток, причому ця частка останніми роками продовжує зменшуватися. Протягом 1990-х років Дубай зарекомендував себе, як елітний туристичний центр, для якого характерна міжнародна атмосфера відпочинку. Іноземці віддають перевагу Дубаю, оскільки релігійні вимоги ісламу тут трактуються досить ліберально, а англійська мова розповсюджена. З розвитком туризму пов'язаний і розвиток будівництва. Останній відомий будівельний проект світового рівня – "Burj Dubai" ("Дубайська вежа"), що повинна стати найвищою будівлею світу. Її будують на штучно зробленому острові недалеко від відомого готелю "Burj Al Arab" ("Арабська вежа"). На сьогоднішній день туризм разом із проведенням конференцій забезпечує біля 5% ВВП Дубая. Ще один всесвітньо відомий проект "Dubai Palm Island" (англ. – "Пальмові острови") – штучно зроблені острови у формі пальмового дерева, що є настільки великими, що їх видно з космосу. На островах побудовані готелі, вілли та апартаменти.

Крім видобутку нафти та туризму Дубай також розвиває обробну промисловість, торгівлю, транспорт та дистрибуцію. За останні роки Дубай перетворився на провідний торговельно-дистрибуторський центр, що обслуговує біля 2 млн. покупців в усьому світі. Його порти, аеропорти та автодорожні магістри, так як і вільні економічні зони (серед яких "Jebel Ali", "Dubai Internet City", "Dubai Media City") мають дуже сприятливі умови для інвесторів, які можуть створювати тут підприємства із 100%-вим іноземним капіталом, що повністю звільнені від податків протягом найближчих 15 років. Такі умови сприяють збільшенню міжнародного товаропотоку, а імпорту Дубаю останнім часом більш, ніж подвоївся у порівнянні з 1999 роком. Отже, враховуючи вищенаведене, стає зрозумілим, чому Дубай називають "арабською Швейцарією". Цей титул також відображає нейтральний політичний статус Дубая та його стабілізаційну роль в регіоні Перської затоки.

Як і в інших Еміратах Перської затоки влада в Дубаї належить представникам певної родини. В Дубаї це родина Аль-Мактумів, якій належить абсолютна влада

та всі важливі державні пости. Політика правителів Дубаю в більшості підтримується народом, оскільки забезпечила період процвітання. Офіційний очільник цієї родини – шейх Мактум Бін Рашид Аль-Мактум, який є старшим сином шейха Рашида Бін Саєда Аль-Мактума, що розпочав модернізацію Дубаю в 1970- роках. Після смерті останнього в 1990 р., шейх Мактум зайняв пост найвищого керівника в Дубаї. У 1994 р. він призначив свого брата – шейха Мохаммеда Бін Рашида Аль-Мактума спадковим принцом Дубая. Від того часу шейх Мохаммед є гарантом стабільного політичного стану та рушійною силою динамічного економічного розвитку Дубаю.

Всі політичні та економічні рішення шейха спрямовані на сталий розвиток та процвітання країни. За думкою дубайських джерел, саме завдяки системі монархії стало можливим застосування довготермінового планування та координація всіх проектів і політики країни. Слід також зазначити особливості фінансових та торговельних умов Дубаю, де фактично відсутні податки на прибутки корпорацій та приватних осіб. Крім того, в країні скасований контроль валютних операцій та немає митних бар'єрів. Водночас вартість енергії та оплата праці відповідають міжнародному рівню конкуренції. Разом із тим, адаптування до арабських умов ведення бізнесу може викликати певні труднощі для західних інвесторів. Так, під час переговорів арабські партнери свідомо уникають відкритого обговорення переваг та недоліків певного проекту, що розглядається. Натомість вони переривають переговори, обговорюють між собою проблему та після цього інформують західних бізнес-партнерів щодо прийнятого рішення.

В цілому життя Дубаю характеризується переплетенням різних культур і являє собою модель толерантності, для якої притаманні дружні та доброзичливі стосунки, незважаючи на те, чи іноземці є просто туристами, шоп-туристами, чи бізнесменами. При цьому залишаються деякі відмінності в трактуванні іноземців в порівнянні з місцевим населенням. Перш за все експати, незважаючи на те, чи вони є арабськими заробітчанами, чи багатими західними менеджерами, не мають політичного представництва в країні. Крім того, вони позбавлені права вимагати аудієнції в Шейха під час так званого Маджілз (це зустріч керівництва країни з її громадянами, що за думкою дубайських джерел, є неформальною системою народного представництва).

Мусульманська релігія відіграє важливу роль у повсякденному житті країни. Іслам є офіційною релігією держави, а мусульмани становлять біля 50% населення. Комерційна етика та життя міжнародних фахівців знаходяться під істотним впливом релігійних правил. З іншої сторони, високі стандарти життя виключають прояви ісламського радикалізму. Тому ризик терористичних атак в Дубаї є порівняно низьким.

Логістична діяльність в Дубаї. Розглянемо підстави для розвитку логістики в Дубаї. У 1959 р. за наказом шейха Рашида Бін Саїда Аль-Мактума був побудований міжнародний аеропорт Дубай та відповідний вантажний термінал (Dubai Cargo Village, DCV). Нині, цей аеропорт знаходиться в центрі міста, що пояснюється бурхливим розвитком останнього. Потужність Дубайського аеропорту складає 25 млн. пасажирів на рік, що в порівнянні з аеропортами Атланти, Чикаго чи Лондону потужністю понад 60 млн. пасажирів, є небагато. Проте, є можливості і плани щодо збільшення потужності аеропорту Дубая до 75 млн. пасажирів. Ще одна особливість зазначеного аеропорту полягає в тому, що двічі на добу мають місце пікові збільшення пасажиропотоку (з 12

ночі до 1 год. та з 7 до 8 годин ранку), що пояснюється відповідними регуляціями портів Європи та Азії. Цей феномен посилюється через те, що Дубайський аеропорт виступає як транзитний пункт польотів на далекі відстані. На даний час жодних логістичних проблем, пов'язаних з діяльністю аеропорту не існує.

Інша справа – Дубайський вантажний термінал. Його виникнення було пов'язане з динамічним зростанням вантажних перевезень. Так, в 2004 р. порівняно з 1999 р. обсяг вантажних перевезень збільшився більше ніж в два рази – відповідно з 480 тис. т до 1,2 млн. т. Існуюче оснащення Дубайського вантажного терміналу вважається найкращим в регіоні і тому забезпечує найшвидшу обробку вантажів. Проте, це не дозволяє терміналу уникнути логістичних проблем, яких є принаймні дві.

По-перше, компанії – логістичні оператори відчувають операційні складнощі в обробці вантажів. По-друге, немає можливості збільшити потужність терміналу на майбутнє, незважаючи на зростаючий попит в логістиці. Зазначені проблеми пояснюються, насамперед, сучасним розміщенням аеропорту в центрі міста та відповідним дефіцитом площ. Саме тому значні обсяги вантажів зберігаються на палетах на відкритому повітрі, що є можливим завдяки засушливому клімату Дубаю. Разом із тим, інколи дощі мають місце і тоді вантаж може бути зіпсований, особливо якщо це комп'ютерне чи інше складне та цінне устаткування. Така ситуація не впливає на здійснення авіаційних перевезень вантажів, проте створює складнощі та проблеми щодо їхнього складського зберігання. Дубайський вантажний термінал розташований між швидкісними шосе, саме тому через брак площі відсутні можливості створити нові складські потужності. Вже сьогодні потреба в логістичних площах більш, ніж в два рази перевищує наявні. Крім того, на найближчу перспективу передбачається збільшення обсягу логістичного обслуговування та розширення асортименту логістичних послуг, що надаються.

Для вирішення проблеми недостатніх площ для подальшого розвитку Дубайського міжнародного аеропорту (ДМА) та Дубайського логістичного містечка (ДЛМ) спочатку було прийнято рішення про пошук необхідних площ поблизу аеропорту. Проте з часом таку пропозицію було відкинуто, оскільки вона не була оптимальною. Прийняття такого рішення означало б вичерпання площ в найближчому майбутньому. Керівництво Дубаю прийняло рішення побудувати Дубайське логістичне містечко біля існуючого порту Джебель-Алі із створенням ще однієї вільної економічної зони та включенням ДЛМ до складу Дубайського центру світової торгівлі, поблизу якого розташувати новий міжнародний аеропорт Джебель-Алі (JXB). Таке радикальне рішення щодо нового місця розміщення ДЛМ пояснювалося наступними аргументами. По-перше, за думкою дубайських джерел, політична система Дубаю дозволяє приймати рішення щодо довгострокових інвестиційних проектів (на відміну від Європи, де слід враховувати політичні зміни, пов'язані з черговими виборами). Тому, на додаток до таких значних проектів, що вже здійснені – готель "Бурж-Аль-Араб", вежа "Бурж-Дубай" та "Пальмові острови" – дубайські шейхи вирішили спорудити вагомий логістичний об'єкт, щоб продовжити здійснення великих будівельних проектів в Дубаї та в подальшому покращувати імідж міста. По-друге, розміщення нового міжнародного аеропорту Джебель-Алі та Дубайського логістичного містечка в пустельній частині країни забезпечує значні можливості їхнього територіального розширення в майбутньому. По-третє, сусідство Дубайського логістичного

містечка та аеропорту Джебель-Алі дозволяє логістичним компаніям користуватися перевагами вільної економічної зони. Отже, це надає можливість при перевезенні вантажів без перешкод замінювати один вид транспорту на інший (повітряний, морський, наземний).

Слід зазначити, що транспортування вантажів може здійснюватися як морським транспортом з порту Джебель-Алі, так і вантажними автомобілями або літаками. При цьому у випадку морської доставки вантажу до сусідніх країн частіше використовуватимуться не великі кораблі-контейнеровози, а значно менші баржі.

Важливою перевагою Дубаю є його вигідне територіальне розміщення порівняно з сусідніми Оманом та Йеменом, оскільки в місті немає гір, які б перешкоджали суходільному транспортуванню вантажів. Ще однією перевагою, зокрема для авіаційних перевезень є те, що аеропорт Дубаю пов'язаний з усіма значними Європейськими аеропортами. Крім того, існування в аеропорту Джебель-Алі вільної економічної зони позбавляє логі-

стичних операторів можливих митних складностей та інших перешкод.

За дорученням керівництва країни складений план подальшого розвитку Дубайського логістичного містечка (до 2050 р.) з урахуванням можливих зовнішніх змін та розвитку логістичного сектору. Прикладом впровадження нових технологій є покращені системи безпеки. Проте критичним питанням залишається обмежена площа міжнародного аеропорту Джебель-Алі. Тому, важливого значення набуває ефективна територіальна організація логістичної інфраструктури, яка б дозволила ефективно транспортування та обробку вантажів. Саме тому, розвиток вільної економічної зони повинен здійснюватися у вигляді окремих модулів. Крім Дубайського логістичного містечка також передбачено спорудження офісних, дослідницьких та інших структур, а також житлових масивів.

На рисунках 1 і 2 зображено основні елементи плану розвитку Дубайського міжнародного логістичного центру.



Рис. 1. Розміщення аеропорту Джебель-Алі та Дубайського логістичного містечка

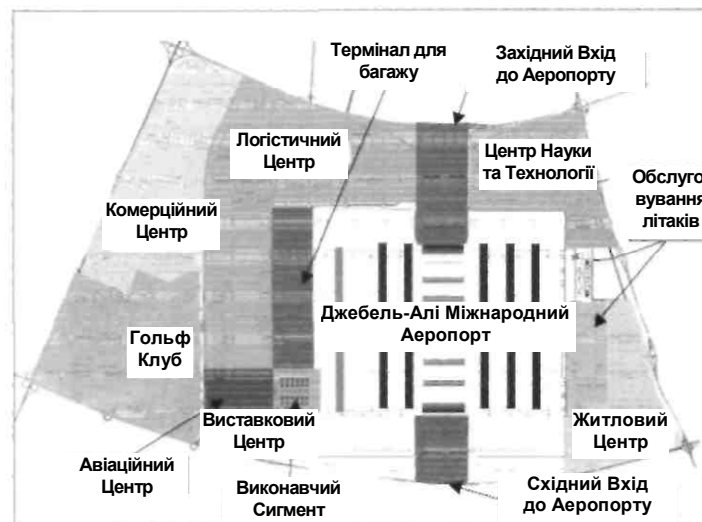


Рис. 2. Майстер-план розвитку та розміщення складових компонентів світового логістичного центру в Дубаї

Основними споживачами послуг Дубайського логістичного містечка є логістичні провайдери та виробники зі значними обсягами транспортування вантажів. При цьому ці компанії можуть тільки орендувати на тривалий термін (а не купувати) відповідні земельні площі та споруди логістичного сектору. Особливо важливого

значення Дубайське логістичне містечко набуває для провайдерів тримодальних логістичних послуг, що використовують для транспортування вантажів повітряний, морський та наземний транспорт. Потенційними галузями-клієнтами Дубайського логістичного містечка є виробництво побутової електроніки, фармацевтичних

виробів, високотехнологічної продукції, запасних частин та інших товарів, що використовують логістичні послуги в ланцюгах постачання.

Значення ДЛМ зростає ще більше, беручи до уваги масштаби нового аеропорту Дубаю – Джебель-Алі (JXB), який після завершення будівництва буде найбільшим у світі як за потужністю (120 млн. пасажирів та 12 млн. вантажів у рік), так і за площею (140 км², що більше ніж лондонський "Хітроу" та чиказький "О'Хара"

разом узяті). Він відсуне на друге місце нинішнього чільника – Міжнародний аеропорт Атланти "Хартфілд-Джексон" (США), що має пропускну спроможність 89,4 млн. пасажирів у рік (табл. 1). Аеропорт "Джебель-Алі" матиме не менше шести паралельних злітно-посадочних смуг та декілька залів очікування. Передбачається, що новий аеропорт зможе забезпечити зростаючі потреби Еміратів у пасажирських та вантажних перевезеннях аж до 2050 р.

Таблиця 1. Найбільші аеропорти світу (за пропускнуою спроможністю, млн. пасажирів у рік), 2007 р.1

№	Назва аеропорту	Міжн. код	Місто, країна	Кількість пасажирів, млн. чол.	Зміна до 2006 р., %
1	"Хартфілд Джексон", Міжнародний аеропорт Атланти	ATL	Атланта, США	89,4	5,3
2	"О'Хара", Міжнародний аеропорт Чикаго	ORD	Чикаго, США	76,2	0,2
3	"Хітроу", Міжнародний аеропорт Лондона	LHR	Лондон, Велика Британія	68,1	0,8
4	"Ханеда", Міжнародний аеропорт Токіо	HND	Токіо, Японія	66,7	1,3
5	Міжнародний аеропорт Лос-Анджелеса	LAX	Лос-Анджелес, США	61,9	1,4
6	"Шарль де Голль", Міжнародний аеропорт Парижу	CDG	Париж, Франція	59,9	5,4
7	Міжнародний аеропорт Даллас-Форт-Уорт	DFW	Даллас, США	59,8	0,7
8	"Рейн-Майн", Міжнародний аеропорт Франкфурту	FRA	Франкфурт-на-Майні, Німеччина	54,1	2,6
9	"Капітал", Міжнародний аеропорт Пекіну	PEK	Пекін, Китай	53,7	9,4
10	"Барахас", Міжнародний аеропорт Мадриду	MAD	Мадрид, Іспанія	52,1	14,0

* Складено автором за [7].

Створення на підставі аеропорту Джебель-Алі та однойменного морського порту Дубайського міжнародного логістичного центру передбачає крім використання можливостей морського та повітряного транспортування вантажів також розвиток інфраструктури наземних видів транспорту. Зокрема до добре розвинутої мережі автошляхів Емірату Дубай вирішено додати залізниці (протяжністю понад 700 км), які пов'яжуть між собою головні міста ОАЕ та становитимуть частину широко-масштабної мережі залізниць, що охопить усі країни Перської затоки. При цьому проект "Emirates Railways" (англ. Залізниці Еміратів) повинен стати головною вантажною артерією регіону. Реалізація цього проекту розрахована на 5-7 років та вимагатиме щонайменше \$ 30 млрд. Також передбачається побудувати в Дубаї метро (до 2012 р.). Місцевий метрополітен матиме дві лінії (червону та зелену) загальною довжиною 72 км з 55 станціями. Це буде найдовша повністю автоматизована система метро в світі. Метою виконання цього інтегрованого транспортно-логістичного рішення в Дубаї є підвищення частки державної власності в транспортному секторі з 4,7 до понад 17 % протягом наступних 15 років. Будівництво Дубайського метро проходить в два етапи. Першу чергу закінчено в 2009 р., а другу – буде виконано до 2012 р. Червона лінія з'єднає Рашидію з Вільною зоною Джебель-Алі, а зелена – зв'яже Вільну зону Дубайського аеропорту з Містечком охорони здоров'я. Заплановано, що в 2012 р. Червона лінія перевезитиме 17 тис. пасажирів за годину, а Зелена – 10,7 тис., при цьому кінцевою метою є збільшення їхньої потужності до 27 тис. та 18 тис. пасажирів за годину відповідно. Контракт на будівництво цього екологічно чистого швидкісного метро має вартість 12 млрд. дірхам (\$ 3,5 млрд.), розрахований на 15 років

та підписаний з консорціумом, куди входять японські та турецькі компанії. Як передбачають автори проекту, послугами нової транспортної системи зможуть користуватися 88 млн. чол. у рік [8]. Для Дубаю, що очікує до 2020 р. потроєння свого населення (нині тут проживає дещо понад 1 млн. осіб) і вже нині відчуває утруднення руху на автошляхах, легке метро може стати непоганим виходом із ситуації.

Висновки. Об'єднані Арабські Емірати і зокрема, Емірат Дубай крім видатних споруд, що відносяться до туристичної сфери (готель "Бурж-Ель-Араб", башта "Бурж-Дубай", "Пальмові острови"), починає будувати світового мірила і транспортно-логістичні об'єкти. Це насамперед, найбільший у світі аеропорт "Джебель-Алі" та Дубайське логістичне містечко. Досвід розміщення та спорудження цих об'єктів та розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури Об'єднаних Арабських Еміратів без сумніву є цікавим та корисним для українських фахівців, передусім логістів, економіко-географів, транспортників, міжнародників, ураховуючи стратегічний курс України на інтеграцію в світову та європейську транспортно-логістичну систему.

1. Смирнов І., Косарева Т. Транспортна логістика: Навч. пос. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с. 2. Смирнов І. Рынок логистики в Азии: современные особенности // Logistics. – 2–7. – №3. – С. 14–16. 3. Смирнов І. Логистика по-японски // Logistics. – 2007. – №11. – С. 30–34. 4. Смирнов І. Азійський ринок логістики та Україна: площини взаємодії // Економічні інновації. Вып. 27. – Одеса: ИПР и ЭЭИ НАН Украины, 2007. – С. 266–274. 5. Смирнов І. Досвід японської логістики та його застосування в Україні: від Канбан до Кайдзен // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. – №1 (36). – С.11–17. 6. Mangan I., Lalasani C., Butcher T. Global logistics and supply chain management. – London: Wiley & Sons, Ltd. – 2008. – 372 p. 7. <http://rating.rbc.ru>. 8. www.polpred.com

Надійшла до редколегії 20.10.09