# Логистический городок в Дубае: качественный прыжок в логистике

 Смирнов И.Г., доктор географических наук, профессор,

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко,

Косарева Т.В., кандидат экономических наук,

ННЦ “Институт аграрной экономики”

21 век знаменуется ускоренным развитием логистики в странах Азии. К Японии, которая хорошо известна своими достижениями в сфере производственной логистики, в частности логистическими системами Канбан и Кайдзен, присоединяются т.наз. «азиатские драконы» (Республика Корея, Тайвань, Сингапур, Гонконг), а также крупнейшие страны мира – Китай и Индия, где ускоренными темпами создается современная транспортно-логистическая инфраструктура.

В последние годы крупномасштабные логистические проекты осуществляются и в странах Юго-Западной Азии, в частности, в государствах Персидского Залива, которые занимают исключительно выгодное транспортно-логистическое и транзитное положение. В первую очередь это относится к Объединенным Арабским Эмиратам, куда входит и Эмират Дубай. Именно здесь ныне сооружается крупнейший в мире аэропорт, а на его основе формируется один из крупнейших и наиболее современных международных логистических центров – Дубайский логистический городок.

Дубай в составе ОАЭ. Среди семи эмиратов, которые формируют Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ), городу Дубай принадлежит второе место как по площади, так и по величине ВВП. Исторически развитие Дубая проходимо медленно, но значительно ускорилось на протяжении второй половины ХХ ст. В 1967 году здесь был построен глубоководный порт, рассчитанный на 35 причалов. Позже, южнее города был сооружен второй порт, который ныне стал одним из крупнейших контейнерных портов мира. В 2004 г. грузооборот указанных двух портов Дубая составлял 6,42 млн. ТЕU\*. С открытием в 1966 г. залежей нефти началось быстрое развитие инфраструктуры, но руководители Дубая понимали, что нефть – это не вечно, когда-то ее залежи будут исчерпаны. Поэтому, чтобы диверсифицировать хозяйство эмирата и уменьшить его зависимость от нефтедобычи, в Дубае началось развитие торговли и туризма. В результате, в 2005 г. только 12% ВВП Дубая приходилось на добычу нефти, причем эта доля за последние годы продолжает уменьшаться. На протяжении 1990-х годов Дубай зарекомендовал себя как элитный туристический центр, для которого характерна международная атмосфера отдыха. Иностранные туристы предпочитают Дубай в связи с тем, что религиозные требования ислама здесь трактуются достаточно либерально, а английский язык распространен. С развитием туризма связано и развитие строительства крупных объектов. Последний известный строительный проект мирового уровня – “Burj Dubai” (“Дубайская башня”), которая должна стать самым высоким сооружением мира. Ее строят на искусственно созданном острове неподалеку от известного отеля “Burj Al Arab” (“Арабская башня”). Еще один всемирно известный проект — “Dubai Palm Islаnd” – искусственно сооруженные острова в форме ветви пальмового дерева, которые являются настолько масштабными, что их видно из космоса. На островах размещены отели, виллы и апартаменты. На сегодняшний день туризм вместе с проведением конференций обеспечивают около 5% ВВП Дубая.

Кроме добычи нефти и туризма Дубай также развивает обрабатывающую промышленность, торговлю, транспорт и дистрибуцию. За последнее время Дубай превратился в крупный торгово-дистрибъюторский центр, который обслуживает около 2 млн. покупателей во всем мире. Его порты, аэропорты и автодорожные магистрали, как и свободные экономические зоны (среди которых “Jebel Ali”, “Dubai Internet City”, “Dubai Media City”) имеют очень благоприятные условия для инвесторов, которые могут создавать здесь предприятия со 100%-ным иностранным капиталом. Кроме того, такие предприятия полностью освобождены от налогов на ближайшие 15 лет. Подобные условия способствуют увеличению международного товаропотока, который за последние годы более чем удвоился по сравнению с 1999 годом. Учитывая вышеприведенное, становится понятным, почему Дубай называют “арабской Швейцарией”. Этот титул также отображает нейтральный политический статус Дубая и его стабилизирующую роль в регионе Персидского залива.

Как и в других эмиратах Персидского залива, власть в Дубае принадлежит представителям определенной семьи. В Дубае это семья Аль-Мактумов, которая обладает абсолютной властью и всеми наиболее важными государственными постами. Политика правителей Дубая в целом имеет поддержку народа, поскольку обеспечила длительный период процветания этой страны. Официальный представитель правящей семьи — шейх Мактум Бин Рашид Аль-Мактум, старший сын шейха Рашида Бин Саида Аль-Мактума, который начал модернизацию Дубая в 1970-годах. После смерти последнего в 1990 г., шейх Мактум занял пост наивысшего руководителя в Дубае. В 1994 г. он назначил своего брата – шейха Мохаммеда Бин Рашида Аль-Мактума наследным принцем Дубая. С того времени шейх Мохаммед выступает гарантом стабильного политического состояния и движущей силой динамичного экономического развития Дубая.

Все политические и экономические решения шейха направлены на устойчивое развитие и процветание страны. По мнению дубайских источников, именно благодаря системе монархии стало возможным применение долгосрочного планирования, а также координация всех проектов и политики страны. Следует отметить особенности финансовых и торговых условий Дубая, где фактически отсутствуют налоги на прибыль корпораций и частных лиц. Также в стране отменен контроль валютных операций и нет таможенных барьеров. Кроме того, стоимость энергии и оплата труда отвечают международному уровню конкуренции. Вместе с тем, адаптация к арабским условиям ведения бизнеса может вызывать определенные трудности для западных инвесторов. Так, во время переговоров арабские партнеры сознательно избегают открытого обсуждения преимуществ и недостатков рассматриваемого проекта. Вместо этого, они прерывают переговоры, обсуждают между собой проблему и после этого информируют западных бизнес-партнеров о принятом ими решении.

В целом жизнь Дубая характеризуется переплетением различных культур и представляет собой модель толерантности, для которой присущи дружественные и доброжелательные отношения, несмотря на то, являются ли иностранцы просто туристами, шоп-туристами или бизнесменами. При этом остаются некоторые отличия в отношении к иностранцам по сравнению с местным населением. Прежде всего экспаты, т.е. граждане иностранных государств, невзирая на то, являются ли они арабскими гражданами, приехавшими на заработки, или богатыми западными менеджерами, не имеют политического представительства в стране. Кроме того, они не имеют права требовать аудиенции у Шейха во время так называемого Маджилз (встречи руководства страны с ее гражданами, что представляет, по мнению дубайских источников, неформальную систему народного представительства).

Мусульманская религия играет важную роль в повседневной жизни страны. Ислам является официальной религией государства, а мусульмане составляют около 50% населения. Соответственно, на коммерческую этику и жизнь международных специалистов существенное влияние оказывают религиозные правила. С другой стороны, высокие стандарты жизни исключают проявление исламского радикализма. Поэтому, риск террористических атак в Дубае сравнительно низок.

Логистическая деятельность в Дубае. Рассмотрим основания для развития логистики в Дубае. В 1959 г. по указу шейха Рашида Бин Саида Аль-Мактума был построен международный аэропорт Дубай и соответствующий грузовой терминал (Dubai Cargo Village, DCV). В настоящее время, этот аэропорт находится в центре города, что объясняется бурным развитием последнего. Мощность Дубайского аэропорта составляет 25 млн. пассажиров в год, что по сравнению с такими аэропортами, как Франкфурт или Лондон, мощностью 60 и более млн. пассажиров, является небольшой. Однако, есть возможности и планы относительно увеличения пропускной способности аэропорта Дубай до 75 млн. пассажиров. Еще одна особенность этого аэропорта заключается в том, что дважды в сутки имеют место пиковые увеличения пассажиропотока (с 12 ночи до 1 часа и с 7 до 8 часов утра), что объясняется существующими расписаниями полетов в аэропортах Европы и Азии. Этот феномен усиливается в связи с тем, что Дубайский аэропорт используется как транзитный пункт полетов на дальние расстояния. На данное время никаких логистических проблем, связанных с деятельностью аэропорта по перевозке пассажиров не наблюдается.

Совсем по-другому сложилась ситуация в грузовом терминале, возникновение которого было связано с динамичным ростом грузовых перевозок. Так, в 2004 г. по сравнению с 1999 г. объемы грузовых перевозок увеличились более чем в два раза – соответственно с 480 тыс. т до 1,2 млн. т. На рис. 1 изображена динамика грузовых перевозок в аэропорту Дубай и двух других важных аэропортах ОАЭ – Шарья и Абу-Даби.

Существующее оснащение грузового терминала считается наилучшим в регионе и потому обеспечивает наиболее быструю обработку грузов. Тем не менее, это не избавляет терминал от логистических проблем, которых насчитывается по крайней мере, две.

Во-первых, компании – логистические операторы ощущают операционные сложности при обработке грузов. Во-вторых, нет возможности увеличить мощность терминала в будущем, несмотря на растущий спрос на логистику. Указанные проблемы объясняются, прежде всего, нынешним размещением аэропорта в черте города и соответствующим дефицитом площадей. Именно поэтому, значительные объемы грузов сохраняются на паллетах на открытом воздухе, что возможно благодаря засушливому климату Дубая. Вместе с тем, иногда случаются дожди и тогда груз может пострадать, особенно если это компьютерное или другое сложное оборудование. Такая ситуация не влияет на своевременность авиационных перевозок грузов, но вместе с тем создает все большие проблемы по их складскому хранению. Дубайский грузовой терминал расположен между скоростными шоссе, именно поэтому в связи с отсутствием свободной площади здесь нет возможности построить новые складские мощности. На рис. 2 и 3 изображена ожидаемая потребность в логистических площадях в Международном аэропорту Дубая, определенная на основании анализа потребностей компаний-провайдеров логистических услуг. Уже сегодня потребность в логистических площадях более чем в два раза превышает имеющиеся. Кроме того, на ближайшую перспективу ожидается увеличение объема логистического обслуживания в Дубайском аэропорту и расширение ассортимента предоставляемых логистических услуг.

Перспективы развития объема грузовых перевозок в ДМА и его логистического и земельного обеспечения

Для решения проблемы недостатка площадей для дальнейшего развития Дубайского международного аэропорта (ДМА) и создания Дубайского логистического городка (ДЛГ) вначале было принято решение о поиске необходимых площадей вблизи аэропорта. Со временем такое предложение было отвергнуто, в связи с тем, что не было оптимальным. Принятие такого решения привело бы к нехватке земельных площадей уже в ближайшем будущем. Руководство Дубая приняло решение построить Дубайский логистический городок (ДЛГ) возле существующего морского порта Джебель-Али, создать еще одну свободную экономическую зону и включить ДЛГ в состав Дубайского центра международной торговли, вблизи которого расположить новый международный аэропорт Джебель-Али (JXB) (рис.4). Такое радикальное решение относительно нового места размещения ДЛГ объяснялось следующими аргументами.

Потребность в площадях для логистических компаний в ДМА

Во-первых, политическая система Дубая позволяет принимать решения относительно долгосрочных инвестиционных проектов (в отличие от Европы, где следует учитывать ситуации связанными с выборами). Поэтому, вдобавок к таким значительным проектам, которые уже осуществлены, (среди них — отель “Бурж-Аль-Араб”, башня “Бурж-Дубай” и “Пальмовые острова”) дубайские шейхи решили построить новый логистический объект, чтобы продолжить осуществление грандиозных строительных проектов в Дубае, способных и в дальнейшем улучшать имидж города. Во-вторых, размещение нового международного аэропорта Джебель-Али и Дубайского логистического городка в пустынной части страны обеспечивает значительные преимущества в части их территориального расширения в будущем. В-третьих, соседство Дубайского логистического городка и аэропорта Джебель-Али предоставляет возможность логистическим компаниям воспользоваться преимуществами свободной экономической зоны. Таким образом, становится возможным при перевозке грузов без лишних проблем менять один вид транспорта на другой (воздушный, морской, наземный).

Новый вариант размещения Дубайского логистического городка

Следует также отметить, что транспортировка грузов может осуществляться как морским транспортом из порта Джебель-Али, так и грузовыми автомобилями или самолетами. При этом в случае доставки груза в соседнюю страну чаще используются не большие корабли-контейнеровозы, а значительно меньшие баржи.

Важным преимуществом для Дубая является его выгодное территориальное размещение по сравнению с соседними Оманом и Йеменом, так как в окрестностях города нет гор, которые бы препятствовали наземной транспортировке грузов. Еще одним преимуществом, в частности для авиационных перевозок, является то, что аэропорт Дубая связан со всеми значительными европейскими аэропортами. Кроме того, наявность в аэропорту Джебель-Али свободной экономической зоны устраняет какие-либо сложности и препятствия для деятельности компаний — международных логистических операторов. На рис. 5 показано запланированное размещение аэропорта Джебель-Али и Дубайского логистического городка, расположенных вблизи морского порта Джебель-Али.

Размещение аэропорта Джебель-Али и Дубайского логистического городка

По указанию руководства страны составлен план дальнейшего развития Дубайского логистического городка (до 2050 г.) с учетом возможных внешних изменений и развития логистического сектора. Примером внедрения новых технологий являются улучшенные системы безопасности. Вместе с тем, критическим вопросом остается ограниченная площадь международного аэропорта Джебель-Али. Поэтому важное значение приобретает эффективная территориальная организация логистической инфраструктуры, позволяющая эффективно транспортировать и обрабатывать грузы. Именно поэтому развитие свободной экономической зоны будет осуществляться в виде отдельных модулей. Кроме Дубайского логистического городка также предусмотрено сооружение офисных, исследовательских и других структур, а также жилищных массивов.

Состав Дубайского логистического городка

Основными клиентами — потребителями услуг Дубайского логистического городка являются логистические провайдеры и производители со значительными объемами транспортировки грузов. При этом эти компании могут только арендовать на длительный срок (а не покупать) соответствующие земельные площади и сооружения в логистическом секторе. Особенно важное значение Дубайский логистический городок имеет для провайдеров тримодальных логистических услуг, которые используют для транспортировки грузов воздушный, морской и наземный транспорт.

Потенциальными отраслями – клиентами Дубайского логистического городка могут быть производство бытовой электроники, фармацевтика, выпуск высокотехнологичной продукции, запасных частей и других товаров, которые используют логистические услуги в цепях снабжения.

Значение ДЛГ еще более возрастает, принимает во внимание масштабы нового аэропорта Дубая-Джебель Али (JХВ), которые после завершения строительства будет крупнейшими в мире как по мощности (120 млн. пассажиров и 12 млн. тонн грузов в год), так и по площади (140 км2, больше чем лондонский «Хитроу» и чикагский «О’Хара», вместе взятые). Он отодвинет на второе место сегодняшнего лидера – лондонский аэропорт «Хитроу», обладающий пропускной способностью 83,5 млн. пассажиров в год. Аэропорт Джебель-Али будет иметь не менее шести параллельных взлетно-посадочных полос и несколько залов ожидания. Предполагается, что новый аэропорт сможет обеспечивать растущие потребности Эмирата в пассажирских и грузовых перевозках вплоть до 2050 г.

Создание на базе аэропорта Джебель-Али и одноименного морского порта Дубайского Международного логистического центра предполагает, кроме использования возможностей морской и воздушной транспортировки грузов, также развитие инфраструктуры наземных видов транспорта. В частности к хорошо развитой сети автодорог решено добавить железные дороги (протяженностью более 700 км), которые свяжут главные города Эмирата и будут являться частью широкомасштабной железнодорожной сети, охватывающей все страны Персидского залива. При этом проект «Emirates Railways» (Железные дороги Эмиратов) должен стать главной грузовой артерией региона. Реализация всего проекта рассчитана на 5-7 лет и потребует не менее $30 млрд. Также предполагается построить в Дубае метро (до 2012 г.). Местный метрополитен будет иметь две линии (красную и зеленую) общей протяжностью 72 км с 55 станциями. Это будет самая длинная полностью автоматизированная система метро в мире. Целью реализации этого интегрированного решения в Дубае является повышение доли государственного транспортного сектора с 4,7 % до более 17 % за последующие 15 лет. Строительство Дубайского метро будет проходить в два этапа. Первая очередь будет закончена в 2009 г., а вторая – к 2012 г. Красная линия соединит Рашидию со Свободной зоной Джебель-Али. Зеленая свяжет Свободную зону Дубайского аэропорта с Городком здравоохранения. Планируется, что в 2020 г. Красная линия будет перевозить 17 тыс. пассажиров в час, а зеленая – 10,7 тыс., при этом конечной целью является повышение их мощности до 27 тыс. и 18 тыс. пассажиров в час соответственно. Контракт на строительство этого экологически чистого скоростного метро имеет стоимость 12 млрд. дирхам ($ 3,5 млрд.), заключен на 15 лет – с консорциумом, куда входят японские и турецкие компании. Как предполагают авторы проекта, услугами новой транспортной системы смогут пользоваться 88 млн. чел. в год. Для Дубая, ожидающего к 2020 г. утроения своего населения (сейчас здесь проживает чуть более 1 млн. чел.) и уже сейчас испытывающего затруднения в движении на автодорогах, легкое метро может стать неплохим выходом из ситуации.

Список литературы

1. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. пос. — К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.

2. Смирнов И. Рынок логистики в Азии: современные особенности // Logistics. – 2007. — № 3. – С. 14-16.

3. Смирнов И. Логистика по-японски // Logistics. – 2007. — № 11. – С. 30-34.

4. Смирнов І.Г. Азійський ринок логістики та Україна: площини взаємодії // Экономические инновации. Вып. 27. – Одесса: ИПР и ЭЭИ НАН Украины, 2007. – С. 266-274.

5. Смирнов І.Г. 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., Lalasanic C., Butcher T. Global logistics and supply chain management. – London: Wiley & Sons, Ltd., 2008. – 372 p.

7. www.polpred.com.