

ТЕОРИЯ КЛАСТЕРОВ

Что такое кластеры?

Существует множество определений понятия "кластер". Самое известное определение принадлежит профессору Майклу Портеру, который по праву считается одним из самых уважаемых экспертов в области стратегического планирования в XX веке.

По утверждению Портера, кластеры – это ...географические сосредоточения взаимосвязанных предприятий, компаний, специализирующихся на поставках определённого типа продукции, обслуживающих организаций, компаний, работающих в смежных отраслях, и связанных с ними институтов (например, университетов, устанавливающих стандарты агентств и торговых объединений) в конкретных отраслях промышленности, конкурирующих, но также сотрудничающих между собой.

Кластер – это не лоббисты или группа компаний, которые объединяются, чтобы достичь общих целей. Обычно это просто реальия, незапланированное явление. Кластеры существуют, развиваются под влиянием действий государства и частных лиц, но создать их сложно. В этом разделе вкратце будет рассказана, с чем связана “кластеризация” (в большинстве случаев это естественный процесс), как правительство может помочь создать условия для процветания и конкурентоспособности на мировом рынке этих структур. Финский институт экономических исследований выделяет следующие виды кластеров

Таблица 1. Типы кластеров

Тип	Краткая характеристика типа кластера
Высокоэффективный	Эффективное кластерное образование, отражающее основные стадии производственного цикла, интенсивная конкуренция и сотрудничество между участниками кластера
Стабильный	Сотрудничество между участниками кластера, кластер и его структура стабильно развиваются, однако на данный момент не накоплено критической массы индустриального потенциала, позволяющей получать значительную прибыль.
Потенциальный	При создании благоприятной деловой среды кластер начнёт интенсивно развиваться
Неявный	При существовании независимых кластерных

	структур между участниками кластера нет стабильных связей
--	--



Как функционируют кластеры

Кластеры развиваются постепенно; это не такое явление, которое внезапно появляется или исчезает. В то время как полное понимание развития кластеров всё ещё отсутствует, на основе изучения конкретных случаев и концептуального мышления был сделан ряд наблюдений.

Развитие многих кластеров началось много лет назад. Объективные факторы, такие как наличие природных ресурсов или расположение на главном торговом пути, может способствовать образованию определённых кластеров, присутствие которых ощущается в течение многих лет после потери ими своего непосредственного влияния. Другим фактором, способствующим развитию кластеров, может стать существование институтов, таких как компании или университеты, которые со временем способствуют появлению новых видов экономической деятельности в пределах кластера и помогают привлечь инвестиции компаний, расположенных за пределами региона.

Появление и развитие кластеров включает шесть этапов:

1. Появление кластера часто связано с историческими обстоятельствами, такими, как наличие природных ресурсов, научно-исследовательских институтов или традиционных знаний, особыми потребностями группы

расположенных в непосредственной географической близости друг от друга предприятий и наличием компаний или частных предпринимателей, внедряющих важные технологические инновации, которые стимулируют развитие многих других предприятий. Первый этап в развитии кластера часто включает образование новых акционерных компаний, что приводит к концентрации в одном районе предприятий, находящихся практически на одинаковой стадии производства.

2. После образования конгломерата предприятий экономика становится более открытой, происходят процессы интеграции. На начальном этапе экономическая структура предприятий часто включает ряд компаний, специализирующихся на поставках определённого типа продукции, и компаний, предоставляющих услуги; при этом экономика часто ориентирована на вертикальную дезинтеграцию компаний и создание специализированного рынка труда.

3. Образование новых организаций, которые обслуживают несколько компаний в растущем кластере, к примеру, научных учреждений, специализированных образовательных учреждений и бизнес-сообществ.

4. Развитие внешне ориентированной экономики и появление новых местных организаций способствуют росту престижа и привлекательности кластера. Это может привести к тому, что большее число компаний присоединится к кластеру и большее число квалифицированных специалистов перейдёт на работу на предприятия кластера, ещё более повысив его привлекательность; также это будет способствовать появлению новых местных компаний.

5. Создание нерыночных, относительных активов, которые способствуют обмену информацией и знаниями, например, через неформальное сотрудничество, и помогают координировать экономическую деятельность. Таким образом, в развитых региональных кластерах могут существовать особые, дифференцированные и локализованные отношения между людьми и организациями, регулируемые правилами поведения, зачастую применимыми лишь при условии непосредственной географической близости участников.

6. Несмотря на то, что кластер может успешно функционировать в течение десятилетий или стать частью нового кластера, для многих региональных кластеров рано или поздно начинается период упадка. Считается, что упадок кластеров зачастую отражает технологический, институциональный, социальный и/или культурный 'застой' в бизнесе.

Данное исследование показывает, что развитие кластеров может продолжаться несколько лет, зачастую десятилетий. Многие кластеры развивались без приложения их участниками особых усилий для их развития.

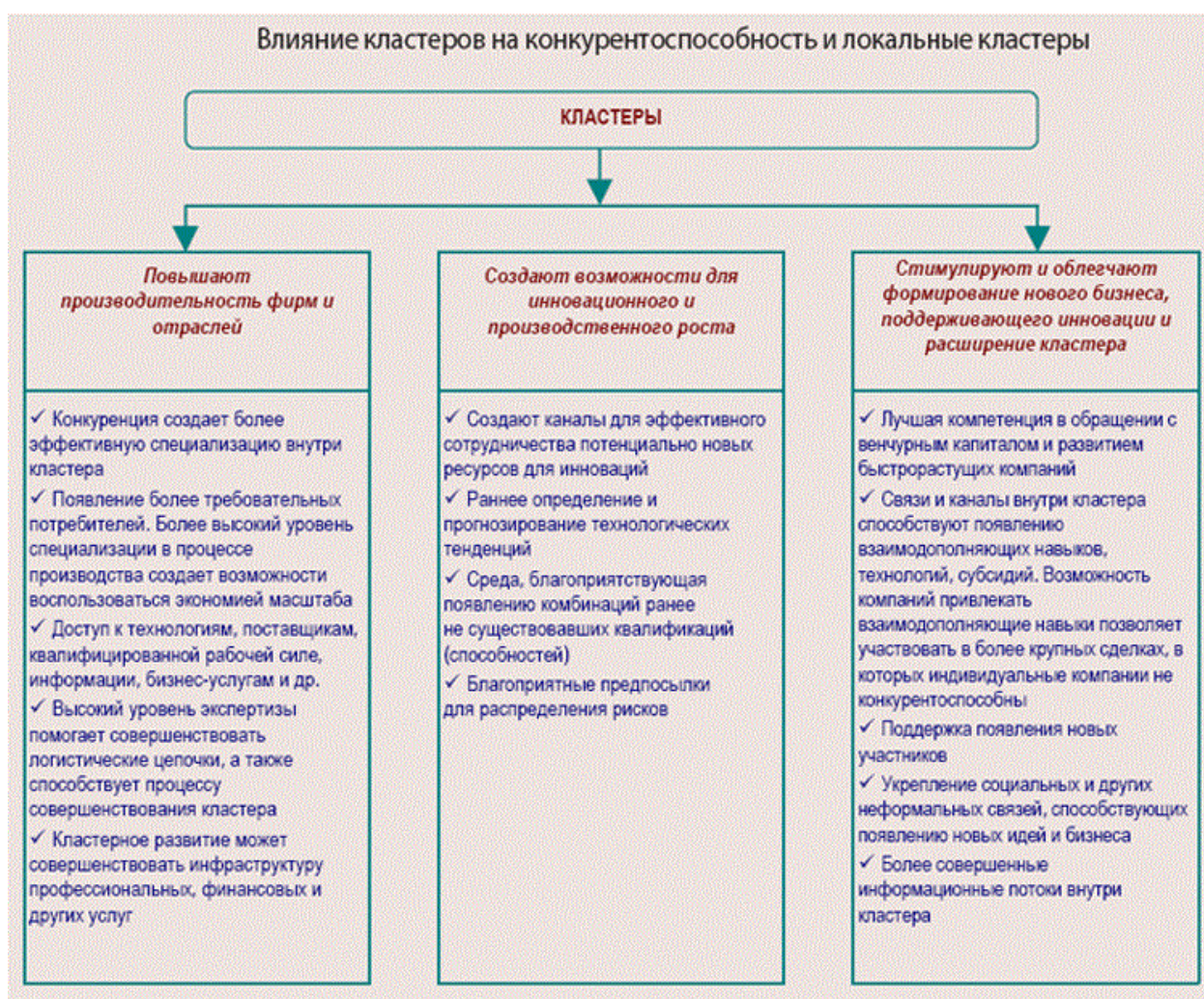


Присущая расположенным в непосредственной близости друг от друга предприятиям экономика с течением времени способствовала привлечению ряда компаний и других институтов, что привело к возникновению самоупрочняющегося цикла, причём причиной его появления зачастую было случайное событие. Но другие кластеры развивались гораздо быстрее благодаря целенаправленным действиям региональных руководителей, заметивших потенциал региона для развития кластера. Для отраслей промышленности характерна тенденция к кластеризации. Это может показаться парадоксом, но успешной международной конкуренции могут способствовать местные конкурентные преимущества. Если не вдаваться в детали, географическая близость предприятий даёт следующие преимущества:

- Облегчает доступ к поставкам определённого вида продукции, услугам и человеческим ресурсам
- Облегчается обмен информацией
- Гибкость и быстрота реакции на изменения благодаря узкой специализации
- Обмен опытом способствует более быстрому внедрению инноваций

Участники кластеров могут повышать производительность труда, скорость внедрения инноваций и конкурентоспособность компаний. Кластеры позволяют малым предприятиям совмещать свои преимущества с преимуществами крупных предприятий.

В целом кластер позволяет малым и средним предприятиям успешно конкурировать на мировом рынке благодаря более широкому доступу к информации и специализированным ресурсам, гибкости и быстрому внедрению инноваций.
власти и широкие круги общественности.



Кластерное развитие на практике

Все определения, даваемые учёными, достаточно широки, как определение, предложенное Портером. Так как приходится принимать практические решения для продвижения вперёд, на деле можно найти практически любое объединение предприятий, именуемое 'кластером'.

Такие расплывчатость и разнообразие, возможно, связаны с характеристиками самого определения. Итак, существуют два варианта. Во-первых, можно выработать точное определение и затем применять его по отношению исключительно к объединениям предприятий, соответствующих этому объединению. Во-вторых, акцент можно сделать не на самом понятии, а на кластерном подходе, который мог бы стать своего рода философией бизнеса. Первый подход означает приверженность кластерной концепции; второй- приверженность кластеризации. Говоря об индустриальной политике, речь идёт о выборе между образованием и развитием кластеров. Предпочтение отдаётся последнему.

Подводя итоги, можно сказать, что целью процесса определения кластеров должно стать определение объединений предприятий, соответствующим неким минимальным критериям, на которые может оказать большее влияние философия кластеризации.

Каким минимальным критериям должен соответствовать кластер?

"... Всегда существовали различные по размеру и форме типы кластеров... Было бы ошибкой дать такое строгое определение кластера, которое можно было бы отнести лишь к определённому типу... Мы должны рассмотреть все возможные компоненты и сосредоточиться на кластере как на явлении, основанном на экстерналиях среди предприятий, чем на каком-то конкретном объединении..."

Michael E. Porter. TCI Conference. 2002.

Несмотря на то, что это не аксиома, можно выделить следующие критерии, которым должен соответствовать кластер:

- **Критическая масса предприятий.** Необходимо, чтобы они могли извлечь выгоду из динамики конкуренции и сотрудничества, которую подразумевает кластеризация. В зависимости от отрасли промышленности и производимой продукции требуется различное количество предприятий (от пяти до двадцати).

В целом можно сказать, что, если в состав кластера входит менее 15- 20 предприятий, он не является значительным кластером.

- ***Критическая масса деятельности.*** Данный критерий дополняет предыдущий. Минимального количества предприятий недостаточно. Можно ли назвать с другой стороны, разве нельзя назвать кластером объединение 5 предприятий, на которых трудятся 3,000 человек и которое производит 70% ВВП?
- ***Сосредоточение предприятий в непосредственной географической близости друг от друга.*** Часто кластеры определяют на региональном уровне (напр., предприятия, производящие обувь в Арагоне), не учитывая тот факт, что они должны располагаться в непосредственной близости друг от друга. Предприятия должны располагаться достаточно близко друг к другу, чтобы добиться всех положительных экстерналий, сделать возможным обмен информацией и социальные связи, вытекающие из феномена кластеризации.
- ***Компании должны конкурировать в одной отрасли промышленности.*** Технопарк нельзя назвать кластером. Большинство описанных нами преимуществ (обмен технологиями, информацией, специалистами) становятся возможными, только если участники кластера заняты в одной отрасли промышленности или у них много общих черт.
- Так как кластер является также социальным явлением, ожидается определённая степень специализации местной экономики в основном виде деятельности кластера.
- Кластер должен также считаться, по крайней мере, в перспективе, с разнообразными действующими лицами. Важным фактором, который поможет оценить это, будет отрасль промышленности, в которой специализируются участники кластера.

Кластерная политика сегодня

Кластерная политика европейских стран на государственном уровне. Кластеры часто встречаются в экономической структуре различных государств и отраслей промышленности. Несмотря на отсутствие точных данных, очевидно, что в Европе расположено большое количество кластеров. В ряде европейских стран кластерный подход является частью экономической политики государства. Примерами таких стран являются Нидерланды и Дания. Великобритания в последние годы очень активно проводит кластерную политику, там выделяются крупные суммы на кластерное развитие. Ирландия в течение многих лет проводит сознательную конкурентную политику и использует в данном контексте кластерную концепцию. Финляндия и с недавнего времени Швеция также очень активно используют кластеры для определения приоритетов своей экономической

политики. Ряд стран, где активно предпринимаются попытки развития кластеров, достигли больших успехов, чем можно было бы ожидать, учитывая общий уровень развития кластеров в этих странах. Речь идёт об Ирландии, Португалии, Швеции и Финляндии. Ирландия давно использует кластерный подход для структурирования инициатив в области кластерной политики, например, в районе привлечения прямых иностранных инвестиций. Кластеры Португалии стали объектом интенсивного изучения около 10 лет назад; важные кластеры, специализирующиеся на производстве обуви и вина, в настоящее время влияют на развитие кластеров. В Швеции были созданы особые институты, такие как Vinnova, задача которых – применение кластерного подхода в политике регионального развития. В Финляндии существует подробно разработанная стратегия и институциональная структура, позволяющая направить ресурсы на развитие нескольких национальных кластеров. В таких странах, как Франция, Германия, Италия и Испания нет эквивалентной национальной политики, но также наблюдается тенденция применения кластерной концепции в определённых регионах или отраслях промышленности. К примеру, в Германии в начале 1990-х годов был проведён очень интересный эксперимент. Федеральное правительство предложило финансовую поддержку трём региональным биотехническим кластерам, которые смогут наиболее убедительно доказать, что у них есть критические фонды и план развития кластера. Помимо финансового стимула, сам процесс объединения участников кластеров, как частных, так и государственных предприятий, способствовал тому, что Германия стала европейским лидером в области биотехнологии. Во многих присоединившихся к ЕС странах в последнее время при поддержке ЕС и других иностранных организаций были запущены кластерные инициативы. Наиболее ярким примером является Словения, страна, кластерная программа которой и роль, сыгранная кластерами в развитии словенской экономики, привлекли всеобщее внимание.

Кластерная политика на региональном уровне.

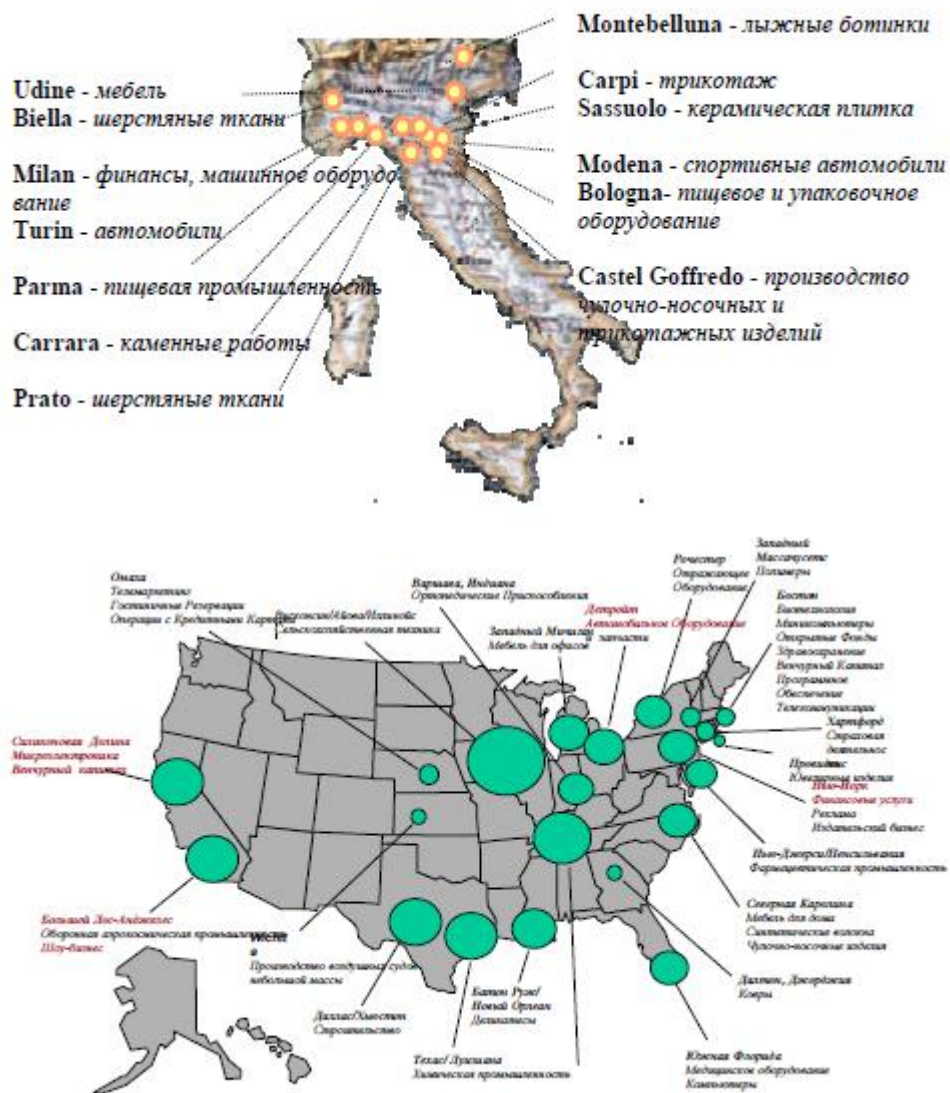
Одним из первых в мире регионов, применившим в своей экономической политике кластерную перспективу, была *Страна Баск (Basque)* в Испании. В период тяжёлого экономического кризиса её традиционных отраслей промышленности – производства стали и судостроения – руководители государственных и частных отраслей промышленности использовали кластерный подход для изменения своей экономической траектории. Десятилетие спустя регион стал одним из самых богатых в Испании, и ВВП на душу населения достиг среднеевропейского уровня. Тем временем во многих частях Европы развивались различные типы региональных кластерных инициатив, от керамической плитки в Каталонии до фармацевтической продукции в районе пролива *Эрессун*, автомобильной промышленности в *Штирии*, видео-игр в *Шотландии*, текстильной промышленности в *Эмилии-Романии* и многих других по всей Европе. Большинство таких инициатив принадлежит местным руководителям,

которые пытаются привлечь к ним промышленные объединения и отдельные компании. Систематизированных данных по результатам этих инициатив очень мало. Многие из них были запущены совсем недавно, и оценить их результаты сложно, однако растёт необходимость получения достоверных данных о том, какие структуры и направления экономической политики являются наиболее эффективными. Руководители частных секторов экономики реже проявляют инициативу. К примеру, в одном из регионов Восточной Германии руководители компаний предприняли попытку улучшить имидж и повысить уровень жизни в своём регионе. Они сосредоточили усилия на развитии определённых кластеров, таких, как автомобильная и химическая промышленность, и на некоторых вопросах, требующих комплексного решения. Они начали действовать, так как работа государственного сектора экономики была парализована плохой координацией действий трёх немецких федеральных земель и трёх крупных городов, заинтересованных в этом регионе. Когда ведущую роль в экономике взял на себя частный сектор, представителям государственного сектора было гораздо проще следовать этой инициативе. Некоторые примеры существующих кластеров:

- В Кастел Гоффредо, Италия (население 7 000) находятся около 200 компаний, которые вместе производят шестьдесят процентов чулочно-носочных изделий, продаваемых в Европе
- В Далтоне, штат Джорджия, Америка (население 25 000), находятся 174 фабрики по производству ковров, производящие 85% от общего объема производства ковров в США, и почти половину мирового производства ковров
- Монтебеллуна, Италия (население 25 000) производит 75% мирового производства лыжной и другой специальной обуви

На следующих рисунках можно увидеть примеры кластеров в Италии и США.

Рисунок 1.



Кластерная политика получила широкое распространение с начала 1990-х годов. Учитывая количество принимаемых мер и трудность определения степени их важности, мы не пытаемся определить, сколько существует возможных направлений кластерной политики, или подробно исследовать их природу. Однако, помимо примеров мер, принимаемых в разных странах, мы описываем в этом разделе некоторые общие модели кластерной политики, перечисляем их преимущества и недостатки. Что касается более конкретных наблюдений, правительства Нидерландов, Дании и Финляндии первыми внедрили брокерские программы, в которых приняли участие развитые средние и малые предприятия. Правительства Австрии, Австралии, Канады, Финляндии, Франции, Германии, Новой Зеландии, Норвегии, Испании, Португалии, Великобритании и США имеют программы, которые задействовали имеющиеся человеческие ресурсы и внедрили инновации, связанные с кластеризацией. Китай и Тайвань проводят в первую очередь брокерскую политику, связанную с технопарками и инкубаторами. Таиланд

поддерживает сотрудничество средних и малых предприятий, в то время как Филиппины имеют более традиционную институциональную инфраструктуру для поддержки средних и малых предприятий. Япония заменила меры по научно-исследовательской поддержке средних и малых предприятий мерами по поддержке инноваций в пределах кластеров в более широком масштабе.

Многие страны используют кластерную концепцию как инструмент для привлечения иностранных инвестиций в конкретные регионы. Австралия, Финляндия, Ирландия, Нидерланды и Чили принадлежат к странам, которые разработали амбициозную стратегию поддержки местных подрядчиков и других местных фирм, сотрудничающих с малыми и средними предприятиями. На этом список не заканчивается. В ряде других стран, включая страны с развитой, развивающейся и переходной экономикой, были проведены реформы, связанные с кластерными процессами. Традиционные государственные программы выплаты экспортных субсидий и оказания услуг были повсеместно переориентированы на обеспечение информацией малых и средних предприятий и кластерных структур. Кластерная концепция детально изучается в ряде стран Центральной и Восточной Европы, Ближнего Востока и Южной Азии, с целью повышения конкурентоспособности промышленного производства. Поддержка кластеров – это также способ повышения конкурентоспособности в ситуациях, когда рынок и соответствующие институты ещё не сформировались. В ряде стран кластерам придаётся большое значение как инструменту, подчёркивающему важность организационных изменений и интенсивных совместных усилий по построению более динамичного и инновационного общества. В данном контексте наибольшее внимание, в рамках кластерного развития, уделяется в первую очередь внедрению инноваций. С другой стороны, в некоторых странах наблюдается также и негативный опыт. Некоторые конкретные меры или программы, возможно, не дали результата, так как представляли собой поверхностные меры. Они также могли быть нереалистичными или встретить сопротивление. В некоторых странах кластерная концепция стала менее актуальной, уступив место дополняющим её концепциям, таким, как внедрение инноваций, в то время как в других странах её позиции продолжают усиливаться. Ещё один аспект проблемы заключается в том, что во многих странах продолжают действовать законы на рынке труда, проводится инвестиционная и налоговая политика, и предлагаются стимулы, которые нарушают условия конкуренции между иностранными и отечественными инвесторами (иногда даже между отечественными инвесторами) и препятствуют естественным процессам кластеризации. В некоторых случаях вопрос о кластерной реформе был расширен и включал обсуждение таких.

Проект «Казахстанская кластерная инициатива»

Введение

Окончательной целью данного проекта является повышение уровня жизни граждан Казахстана. Зная, что цены на нефть и минеральные ресурсы не могут всё время оставаться высокими и что многие богатые природными ресурсами страны не смогли добиться устойчивого долговременного повышения уровня жизни населения, правительство Казахстана приняло мудрое решение разработать и осуществить план экономической диверсификации в ненефтяных отраслях промышленности. Главная цель - способствовать быстрому росту и диверсификации недобывающих секторов казахской экономики. Об этом можно судить по росту добавленной стоимости в недобывающих секторах экономики, доле экспорта и количеству людей, занятых в недобывающих секторах экономики.

В настоящее время кластерные инициативы являются важной частью индустриальной, региональной и инновационной политики во всём мире. Сейчас это обычное явление не только в странах с высокоразвитой экономикой, но также в странах с переходной и развивающейся экономикой. Кластерные инициативы представляют собой организованные попытки усилить рост и повысить конкурентоспособность кластеров в пределах региона; в них принимают участие компании, входящие в кластеры, правительство и/или научные круги. Эксперименты проводятся по всему миру. В некоторых странах и регионах они начали проводиться уже в 1980-е и 1990-е годы, в других - только сейчас.

Развитие кластеров в Казахстане

Целью *данного* проекта является разработка плана действий для повышения конкурентоспособности ключевых кластеров. Работающая над проектом команда использует некоторые из наиболее точных аналитических приёмов, применяемых в мировой практике, для оценки конкурентоспособности. Местные партнёры также обучаются использованию этих приёмов. План разрабатывается в тесном сотрудничестве с представителями бизнеса и правительством. План действий включает стратегические действия, имеющие отношение непосредственно к кластерам, а также действия, направленные на общее улучшение деловой среды. Команда запускает устойчивый процесс, обеспечив дорожную карту и дав казахским специалистам возможность стратегически изменив положения отраслей казахской промышленности на мировом рынке. Проект сосредотачивается на недобывающих отраслях промышленности. Однако изучаются также возможности отраслей промышленности, которые могут способствовать повышению добавленной стоимости на продукцию нефте- и минералодобывающих отраслей на отечественном рынке. Проект занимается определением существующих, возникающих и потенциальных кластеров в сельском хозяйстве, промышленности и сфере услуг. Команда оценивает их потенциал и сотрудничает с их руководителями, чтобы помочь им разработать и реализовать стратегические инициативы, которые повысят их конкурентоспособность. Команда разрабатывает диагностику для 14-20

промышленных кластеров и сотрудничает с 5-7 кластерами по разработке более глубокой стратегии и изначальному её проведению. Команда, работающая над проектом, добивается общественного понимания и поддержки правительственной программы повышения конкурентоспособности кластеров, принятой в соответствии с планом экономического развития “Казахстан 2030”. В команду входят многие ключевые заинтересованные лица, она сотрудничает со СМИ и надеется быстро достичь успехов. При реализации проекта подчёркивается, что в Казахстане, несомненно, существует много кластеров, которые потенциально могут добиться процветания. Избрание 23 кластеров для аналитического исследования и 7 кластеров для развития и реализации проекта основано на применении критерия вероятности того, что у них хороший потенциал для достижения успеха и извлечения выгоды в результате этого проекта. Это совсем не означает, что “избираются фавориты”. Нет гарантии того, что в конечном итоге избранные кластеры достигнут успеха, также как и нет повода сомневаться, что другие кластеры могут быть очень успешными. В этом смысле избранные кластеры следует рассматривать как пилотные для этого типа деятельности по повышению конкурентоспособности, то есть как первую когорту кластеров- участников. По 7-ми пилотным кластерам были разработаны и приняты планы развития кластеров, утвержденные постановлением Правительства РК №633 от 25.06.05г. Для успешной реализации проекта "ККИ" необходимо пять основных компонентов:

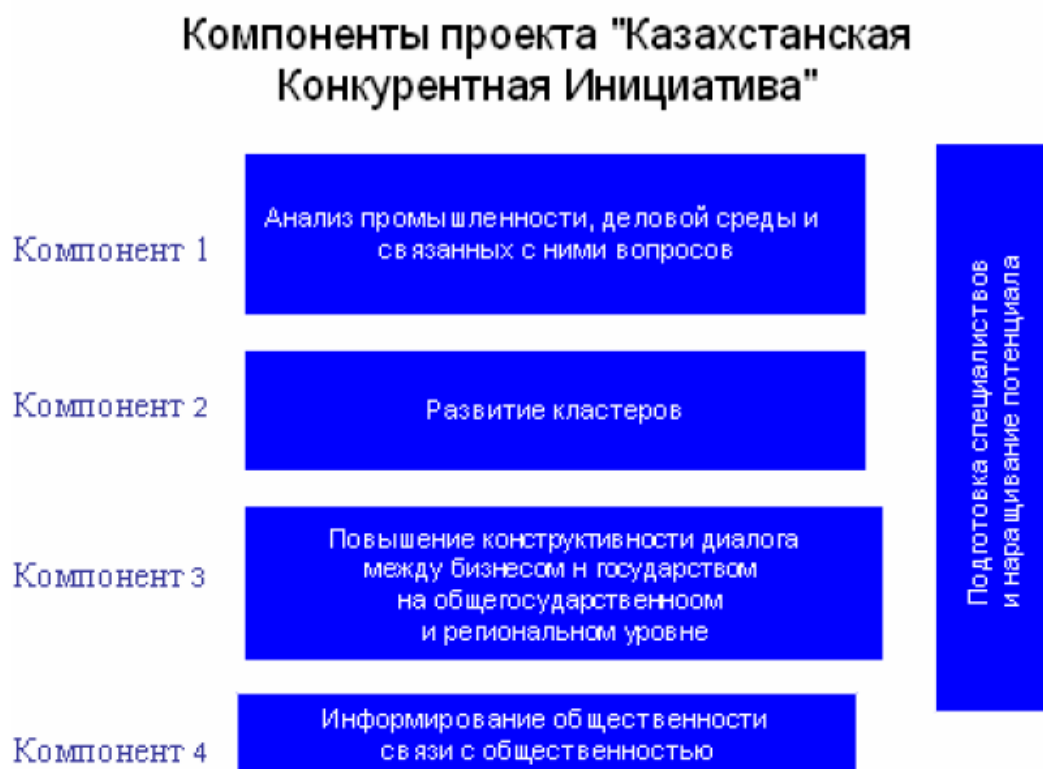
1. Изучение отраслей промышленности, деловой среды и связанных с ними вопросов
2. Сотрудничество с участниками кластеров и их развитие
3. Меры по повышению конструктивности диалога между государством и бизнесом
4. Информирование общественности и изменение её отношения к данному вопросу
5. Наращивание потенциала

Все эти компоненты вместе взятые помогут повысить конкурентоспособность Казахстана в трёх ключевых аспектах: экономическая деятельность, состав экономики и среда для конкурентного бизнеса и инвестиций. Компонент 1 выполняет основную работу по анализу составляющих промышленность отраслей, отбору кластеров и изначальной оценке деловой среды. Компонент 2 работает с избранной группой кластеров над расширением их кластерных связей и конкурентной деятельностью: осуществляются действия по проведению улучшенной стратегии и улучшению специфической деловой среды кластеров. Компонент 3 помогает представителям бизнеса и правительству определять и осуществлять конкурентные приоритеты, особенно по отношению к национальной и присущей кластерам деловой среде. Компонент 4 поддерживает этот процесс, обеспечивая достоверную информацию и меняя при необходимости

установки и ожидания. Компонент 5 делает упор на передачу навыков казахским бизнесменам, институтам и профессионалам, гарантируя продолжение повышения конкурентоспособности после завершения реализации проекта. Изначально деятельность участников проекта сводится к аналитической подготовке к работе, после чего наиболее существенными элементами проекта становятся сотрудничество с участниками кластеров и их развитие.

Диаграмма 2

Концептуальная диаграмма, показывающая отношения между главными компонентами



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.

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. 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). 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, нахождение в аэропорту Джебель-Али свободной экономической зоны устраняет какие-либо сложности и препятствия для деятельности компаний — международных логистических операторов.

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 (JXB), которые после завершения строительства будут 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 протяженностью 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.

Сингапурский морской инновационно-промышленный кластер

Условно сингапурский морской инновационно-промышленный кластер (МК) можно разделить на два сектора: основной, который объединяет традиционные сферы морских транспортных перевозок, и вспомогательный, который включает сферу обеспечения морского транспорта, а также производство оборудования для шельфовой нефтегазодобычи.



Последние 12 лет среднегодовые темпы роста сингапурского МК составляли около 12% (при ежегодном 7%-м росте занятости), а его доля в ВВП страны составляет 7.4%. Стремительный рост сингапурского МК, обеспеченный в условиях жесткой региональной и глобальной конкуренции, достигался за счет повышения производительности труда и ускорения инновационного развития ключевых секторов отрасли.

Так, в начале 2000-х годов Сингапурский порт столкнулся с жесткой конкуренцией со стороны малайского порта Tanjung Pelapas и ряда новых китайских морских портов, преимуществом которых являются дешевые рабочая сила и значительные земельные ресурсы.

Благодаря значительным инвестициям в автоматизацию портовой инфраструктуры и повышению производительности, Сингапурскому порту удалось защитить свою долю рынка морских транспортных перевозок. На

сегодня морской порт Сингапура является мировым лидером в сфере контейнерных перевозок и вторым в мире по общему грузообороту.

Другим сегментом МК, который сделал в своем развитии технологический и инновационный рывок, является судостроительная индустрия. В относительно короткие сроки она стала одним из мировых лидеров в сфере производства оффшорного нефтедобывающего оборудования.

Стратегия по диверсификации традиционной судостроительной и судоремонтной отрасли за счет освоения производства оффшорного нефтегазодобывающего оборудования дала чрезвычайно положительный результат.

В период с 2001 по 2006 гг. ежегодный рост сингапурской индустрии морского машиностроения составил 20.2% (в течение предыдущих 5 лет среднегодовой показатель роста отрасли был отрицательным и составил - 1.8%).

Сейчас сингапурские компании Keppel FELS, SembCorp Marine и Labroy Marine контролируют 70% мирового рынка по конверсии плавучих систем нефтедобычи, хранения и разгрузки, а также строительства оффшорных платформ нефтегазодобычи. Кроме того, Сингапур контролирует 20% мирового рынка судоремонтных услуг.

Роль государства в развитии МК

В 2003 году правительство поручило сингапурскому Управлению морского транспорта и портового хозяйства (Maritime & Port Authority, MPA) обеспечить трансформацию страны из обычного регионального морского транспортного узла в ведущий азиатский комплексный интегрированный Международный морской центр (ММЦ).

В рамках выполнения этой задачи МРА было введено несколько инициатив, которые легли в основу общей стратегии по созданию ММЦ.

Был расширен традиционный сервисный спектр сингапурской морской транспортной индустрии за счет дополнительных услуг дозаправки, фрахтования, логистической поддержки, страхования, правового и финансового обеспечения. С этой целью МРА были привлечены компании — мировые лидеры в указанных сферах, а также созданы условия для активного развития соответствующих местных бизнес структур.

[illegible]