

ドバイの経済活動

吉見 昌宏



1. はじめに

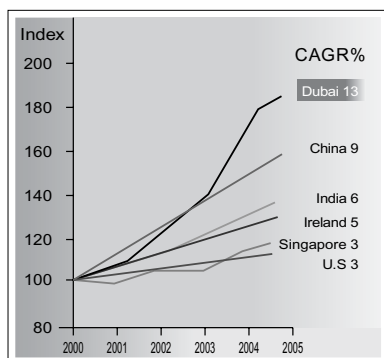
アラブ首長国連邦（UAE）を構成する7首長国の1つであるドバイは、近年の旺盛な投資活動・事業展開により、その名を目にする機会が増えている。グローバルターミナルオペレーターとして既に有名な DP World をはじめ、ドバイの経済急成長の原動力となっている政府系企業の活動について情報を収集したので紹介する。

UAE の 7 首長国の国土

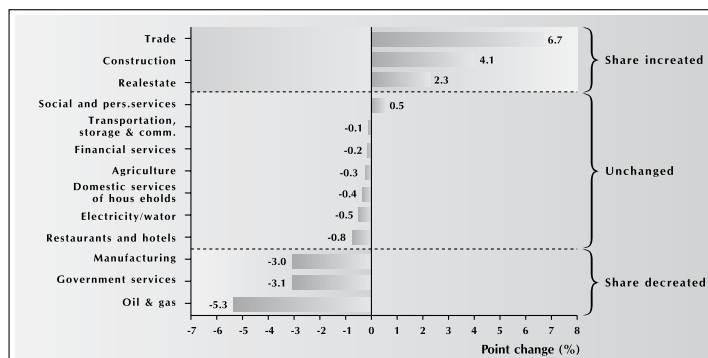
2. 近年の経済動向

ドバイの最近の経済成長は著しく、2000-2005年の実質 GDP 成長率は 13%/年で中国、インド等よりも高かった。2007年2月に発表されたド

バイ戦略計画 2015 では、メディアシティ、ヘルスケアシティ等の経済特区、ザ・パーム（ヤシの木をモチーフにした3つの人工島）、ドバイランド（世界最大面積 278 km²を誇るテーマパーク）等のメガプロジェクトやビジネス環境整備等の政策が功を奏したものと分析している。GDP への非石油部門の寄与度は、2005年の数字で 95% を占めており（2000年時は 90%）、資源枯渇に備え脱石油を目指した経済運営が着実に進んでいるといえよう。なお、2000-2005年のセクター別シェアの変化をみると、貿易が最も大きく増え、建設、不動産がこれに続いている。一方、石油・ガス、製造業がシェアを落としている。



2000-2005年の GDP 推移
出典：Dubai Strategic Plan (2015)



GDP のセクター別シェアの変化 (2000年 vs 2005年)

3. ドバイの行政組織

(1) 政治体制

ドバイの政治体制は、UAEの他の首長国と同様絶対君主制であり、現在の元首はシェイク・ムハンマド・ビン・ラシード・アル・マクトゥーム (Sheik Mohammed bin Rashid Al Maktoum) 首長である (首長は代々マクトゥーム家から輩出されている)。

(2) 政策決定

ドバイ政府では、ムハンマド首長がドバイ執行評議会 (Dubai Executive Council (DEC)) の補佐を得つつ政策決定を行っている。DECは、各庁長官等のメンバーで構成され、議長は首長の次男であるシェイク・ハムダーン氏、副議長は民間航空庁 (Department of Civil Aviation) の長官でエミレーツグループ総裁でもある首長の叔父、シェイク・アハマド氏である。DECでは、ドバイにおける諸問題 (治安維持、予算策定、経済問題等) を解決する際や立法文書作成の際にムハンマド首長への助言を行っている。

(3) 政府機関

ドバイ政府の公式ウェブサイトである dubai.ae には、政府機関 (Government Departments) として、26の機関が掲載されている。経済開発に関わる主な機関を下表に示す。

港湾・税関・フリーゾーン庁 (Dubai Ports, Customs & Free Zone Corp.)、観光・商業マーケティング庁 (Department of Tourism & Commerce Marketing)、経済開発庁 (Department of Economic Development) の代表 (chairman) は、ムハンマド首長が兼務しており、物流、観光などが経済開発戦略上重要視されてきたことが伺われる。

各機関は、海外からのドバイへの投資を呼び込めるよう、行政サービスに関する効果・効率の改善と利用者の利便性の向上を積極的に進めている。

(4) 政府系企業

ドバイの経済開発で重要な役割を果たしているのが、政府系企業群である。代表的な政府系企業を下表に示す。

ドバイの経済開発に関係する主な政府機関 (政策立案、執行、基盤整備の担当機関)

政府機関名	業務内容
Dubai Ports, Customs & Free Zone Corp.	税関業務、港湾・フリーゾーンの規定整備
Department of Civil Aviation	航空行政、事業認可、免税店
Dubai Airport Free Zone Authority	ドバイ空港内フリーゾーンの管理、事業認可
Roads & Transport Authority	道路、鉄道、公共交通等の政策・計画立案、プロジェクト実施
Dubai Electricity & Water Authority	電力・水道の供給
Department of Tourism & Commerce Marketing	観光振興、誘客活動の計画・実施
Dubai Development Board	民有地を利用した賃貸住宅開発
Land Department	土地取引の登録業務、土地関係データの管理
Real Estate Department	各種不動産関連サービス
Dubai Municipality	都市計画、建築管理、環境保全、公園整備
Department of Economic Development	経済計画・政策立案、商工業事業免許
Dubai Chamber	商工会議所

代表的な政府系企業

企業名	主な傘下企業	備考
ドバイ・ワールド (Dubai World)	DP ワールド ジャフザ (フリーゾーン運営) ナヒール (ザ・パーム等の開発) イステスマール (投資、QE II 購入等) ドバイマリタイムシティ (海事産業都市開発)	代表者の Sulayem 氏は、DEC メンバー及び港湾・税関・フリーゾーン庁長官兼任
エマール (Emaar)	エマール・ドバイ (国内不動産開発) エマール・インターナショナル (海外不動産開発)	代表者の Al Abbar 氏は、DEC メンバー及び経済開発庁長官
エミレーツ・グループ (Emirates Group)	エミレーツ航空	代表者の Shk. Ahmad 氏は、DEC 副議長及び民間航空庁長官兼任
ドバイ・ホールディングス (Dubai Holdings)	ドバイ・インターナショナル・キャピタル (投資) テコム投資会社 (メディアシティ等の開発) タトウィール (ドバイランド等の開発)	代表者の Garawi 氏は、DEC メンバー及び開発・投資局局長兼任

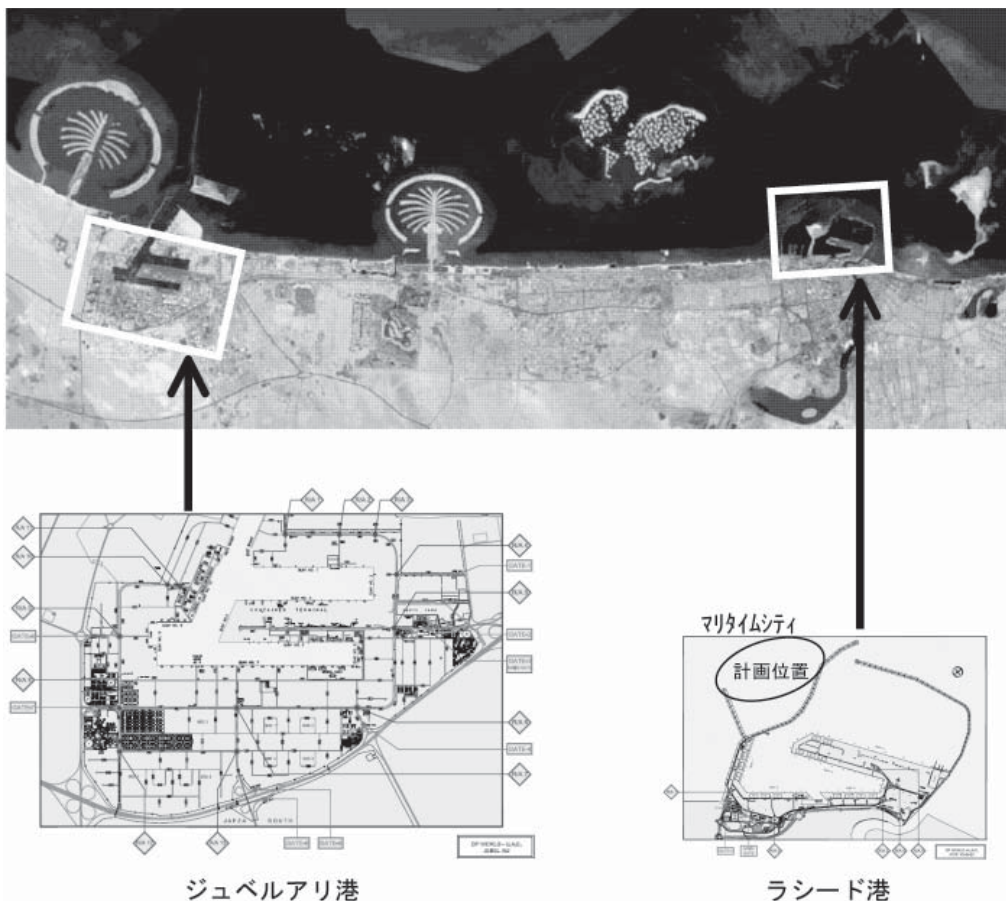
多くの政府系企業の会長がドバイの政府機関の長官及びDECのメンバーとなっていることが特徴である。ドバイ政府の目標達成のために、これらの政府系企業のそれぞれが意欲的に事業を展開している。

以下の図は、DPワールドが属するドバイワールド傘下の企業群を示したものである。ジャフ

ザ（Jafza）は、DPワールドの旗艦港であるジュベルアリ港の隣接地におけるフリーゾーンの開発運営会社で、ジュベルアリでの成功の経験を基礎に、海外での物流団地運営を展開している（海外はジャフザインターナショナルが担当）。ジブチ等のようにDPワールドが運営するコンテナターミナルに隣接する物流団地だけではなく、ドバイ港湾と競合しかねないようなサララ港背後やロ



ドバイワールド傘下の企業群



ジスティクス先進地の米国の物流団地についてもプロジェクトを進行中である。

ドバイ港コンテナ取扱量（ジュベルアリ港+ラシード港）
（単位：TEU）

	2004年	2005年	2006年
輸入（実入り）	1,228,630	1,350,303	1,586,970
輸出（実入り）	670,105	736,389	812,910
空コンテナ	1,758,413	2,146,497	2,464,004
トランシップ	2,771,732	3,386,032	4,059,581
合計	6,428,881	7,619,221	8,923,246

4. ドバイ港概要

(1) 現況

ドバイ港（Dubai Ports。ジュベルアリ港とラシード港の2つの港湾を併せた呼称）は、2006年の年間コンテナ取扱量が892万TEU（世界第8位）の中東の拠点港湾でDP Worldが港全体を管理運営している。

ジュベルアリ港は、-17m岸壁をはじめとする大水深岸壁を擁する中東地域随一の施設、取扱量を誇る大港湾である。同港周辺には、ジュベルアリフリーゾーンがあわせて開発され、外国企業の積極的な誘致が行われた。2007年現在日本企業約100社を含む約6,000社が進出している。

一方、ラシード港は、ジュベルアリ港の開港（1979年）に先だって開発された港湾（1972年完成）で

ターミナル2計画概要

	第1段階	第2段階	T2全体
岸壁延長	1,600 m	1,000 m	2,600 m
バース数	4バース	3バース	7バース
水深	17m	17m	17m
取扱能力	2百万TEU	3百万TEU	5百万TEU



2007年4月時点のターミナル2の状況

あるが、岸壁の最大水深が-12.8mしかなく、中心市街地に近くジュベルアリ港のような広大な背後用地の確保ができないなど等の制約があるため、2008年8月頃までには、物流機能をジュベルアリ港に移転させることが検討されている。防波堤の外側を埋め立て、マリタイムシティという海事関連産業の集積する都市開発の計画が進められている。

(2) コンテナターミナル拡張計画

ジュベルアリ港では、港口部の埋立地においてターミナル2（T2）のコンテナターミナル拡張計画が進められている。2005年に着工し、事業費はUS\$17億（AED62億）、水深17m 7バースの岸壁（延長2,600m）を整備し、新たに5百万TEUの取扱能力を増強する計画である。この拡張計画は2段階に分けて実施されており、2百万TEUの取扱能力を有する第1段階は、2007年に供用開始した。

ターミナル2に設置される8基のガントリークレーン（2008年3月納入予定）は、20ftコンテナ4個または40ftコンテナ2個を同時に荷役可能である（同種のクレーンは既存ターミナルにも導入済み）。ゲートは電子的読取機能を有する自動ゲートシステムにより円滑なコンテナ流動を確保することとしている。このシステムは、既存ターミナルとも接続することとなっている。

(3) 長期構想

ジュベルアリ港では、ターミナル2計画地の更に沖合に人工島形式の用地を造成中であり、ターミナル2以降のコンテナターミナル拡張用地とすることが構想されている。



ターミナル2および長期構想の位置



ジュベルアリフリーゾーンと新空港の位置

(4) フリーゾーン拡張と新空港

ジュベルアリフリーゾーンは、港湾直背後の既存用地内への企業立地が進んできたため、南側の隣接地区への拡張工事を進めている。計画では、更なる南側の地区に建設中のアルマクトゥーム国際空港（2007年11月にドバイワールドセントラル国際空港から名称変更）までの面積40km²の区域を開発することとしており、完成時には、新空港と港湾が直接接続する1つの保税地域とする構想である。なお、新空港は最終的には6本の滑走路を建設する予定で、2008年には1本目の供用を開始する計画となっている。

トの抑制、生活の質の改善、法令の整備等が不可欠であり、これらの課題に積極的に取り組むこととしている。

前述の dubai.ae への掲載内容からは、効率性改善、質の高いサービス提供等による競争力向上に関する意識は政府機関に十分に浸透していることが窺われる。積極的な投資、事業の多角化は今後も継続されるであろうが、経済開発一本槍ではなく、成熟した社会の実現に向けた取り組みも開始されるであろう。

(よしみ まさひろ 政策研究室長)

5. ドバイの課題と今後の政策の方向性

急速な経済成長を見せるドバイであるが、それに伴い、様々な社会問題も顕在化している（深刻な交通渋滞、不動産価格を筆頭とする生活費の上昇及びこれに起因する外国人労働者の生活の困窮、労働力コストの上昇による経営の圧迫、ドバイ国民の未就労、品質の高い労働力の不足、等々）。

ドバイ戦略計画2015では、観光、金融、プロフェッショナルサービス、運輸、貿易、建設が世界標準に照らし競争力があり、今後も成長させていくべきセクターであるとしているが、柱となるセクターの成長を持続させるためには、同時に、柱を安定させる梁となる人材資源開発、各種コス