

寄稿

躍進する国際都市ドバイ



三幣 利夫 (さんべい としお)
社団法人日本貿易会
常務理事

1. ドバイの先見性

日本ではビジネスよりも観光スポットとして有名になった感のあるドバイについて、最近までの駐在経験を基に紹介したい。

ドバイはアラブ首長国連邦に属する7首長国のひとつであり、面積は埼玉県とほぼ同じ広さを持ち、ペルシャ湾に面した平坦な砂漠にある。1980年にはわずか28万人だった人口は、現在150万人を超えるまでに急膨張し、居住する外国人の割合が9割以上を占め、観光客の多い国際色豊かでユニークな都市となっている。

ペルシャ湾には他にも似たような首長国や都市がありながら、なぜドバイが発展してきたのか。これにはリーダーの先見性と実行力の違いがある。

アラブ首長国連邦はOPECの有力メンバーで日本への原油安定供給国となっているが、同国原油のほとんど(95%)はアブダビで生産され、ドバイの原油生産は10万バレル/日程度しかなく、原油埋蔵量も小さいため産油国としての将来性は見込めなかった。よって、1970年代後半、ドバイ先々代首長ラシッドは、いち早く石油に頼らない交易立国をめざした国造りに取り掛かり、ドバイを物流の拠点とすべく港湾の整備を行い、さらに、クウェートから資金を借り入れ、同国の南部地区(ジェベルアリ)で新たな巨大港の建設に着手した。当時の周辺国からは無謀な巨額投資をすると冷ややかに見られ、今も躍進を続ける現在のドバイを想像した人は少ない。その後の空港拡張から大都市開発計画を立案・実行したのはラシッド首長の三男モハンマド(現首長)であり、彼のリーダーシップなくしてドバイの発展はなかったと断言できる。

2. 地の利

ここで、交易立国をめざしたドバイを地理的に見ると、右図のとおりユーラシア、アフリカ大陸の中心に位置しており、日本や東アジアはまさに極東にある。石油が発見される前から中東は東西交易の要地として重要な位置にあったが、マルコポーロが中東を経由して中国を往復したり、香辛料を得るためにオスマントルコの勢力圏だった中東を迂回するヴァスコダガマのインド航路発見や、その後



のスエズ運河の開通による紅海ルート開拓など、東西交易における中東の重要性は変わらない。また、ヴァスコダガマの新航路発見のはるか前からアラブ人はダウ船（三角帆の木造船）を操り、インド洋上を季節風に乗りながら東アフリカからインド、中国まで交易していた海洋民族の一面を持つ。ちなみに、モンスーンの語源は、アラビア語のマウスィム（季節）であり、インド洋では冬場は東から西に、春と初秋には西から東に風が吹く。

このような海路の歴史や操船の伝統もあって、地理的特性を活かしながらドバイから東アフリカやインド、パキスタンとの交易は今も盛んであり、インド洋上を貨物船が頻繁に往来している。ペルシャ湾岸に位置するドバイはイランにも極めて近く、日中、夜間を通じ多数の小型船が両国間を行き来しており、中央アジアにはイランを通ずると近い。したがって、ドバイは東アジアと欧州の中継基地だけでなく、アフリカや中央・西アジアに至る広範囲な地域の物流のハブとなり得る位置にある。

地図をより広範囲にユーラシア、アフリカに加え、オセアニアまで含めて眺めると、ドバイは東西南北の中心に位置しており、空路においても中継ポイントとなり得る。これについては後述する。

3. ジェベルアリ自由貿易地区

70年代後半から港湾整備・拡張を始めたドバイは、85年に画期的な2件のプロジェクトを立ち上げた。

1つは、ドバイ南部ジェベルアリ港を自由貿易地区にしたことである。この自由貿易地区の特長は、100%外国資本の会社設立が可能であり、スポンサーなしで労働ビザを取得でき、50年間の法人税が免除される（外国人の個人所得税もゼロ）。ドバイ政府はこれら特権を提供し、外国企業の誘致と交易の増大をめざしてきた結果、90年代の湾岸戦争や原油市況の悪化などの苦境を乗り越えて着実に進出企業を増やし続け、現在の登録企業数は5,500社以上に上る。当局の発表によると、フォーチュン誌トップ500企業のうち、既に100社以上が同地区に進出している。日本企業の進出は約150社と徐々に増えているものの、他国に比較するとまだ少なく、日本への期待は大きい。同港は自由貿易港なので保税のまま再輸出可能だが、倉庫だけでなく組立てや加工のための工場・設備を増やししており、進出企業も多岐に亘る。ドバイは、中継集積・加工基地として再輸出割合が圧倒的に大きい特色を持ち、貨物量は着実に増え続けており、同港のコンテナ取扱量は全世界のトップ

10に入りつつある。オイルマネーで潤う中東は人口も増え消費市場が拡大しているので、同港の貨物量は今後も増大し続ける可能性は高い。

4. エミレーツ航空

第2は、ドバイを拠点とするエミレーツ航空が発足したことである。エミレーツ航空は85年にわずか2機のリースにより運航を開始したが、ホテル設備や免税店を充実させながら観光客を集めることにより拡大し、最近ではビジネス客も増え毎年20%以上の成長を続けている。現在は航空機100機を保有し、発注残は127機に達しており、今後も毎月1機以上のペースで増えるため、やがて世界一の航空会社となりそうな勢いがある。同航空はドバイを拠点として、地図にあるごとく中東内だけでなくユーラシア、アフリカ、オセアニアに北米まで延長し、世界56カ国、80の目的地に就航している。ドバイと英国間にエミレーツ航空だけで驚くことに毎日12便が就航しており、英国からアフリカや豪州に行くためドバイで乗り継ぐ旅行者も多い。ニューヨークには昨年直行便が就航したが、1年も経過しないうちに毎日2便に増便され、貴重で効率的な北米ルートとなっている。東アジアでは大阪・名古屋、香港・上海、ソウルなど主要都市を結び、最近中国からの観光客が目立つようになった。ユーラシアの北部ロシアからの観光・ビジネス客も増えており、他方、南アフリカからは多数の出稼ぎ者がドバイに住んでおり、観光客と合わせ、北半球と南半球を結ぶルートは忙しい。

エミレーツ航空を支えるのは、ドバイのホテル等の整備されたインフラと最新式空港である。空港は24時間営業で、不夜城のごとく深夜も煌々とした照明の下を多数の乗降客が行き来する光景には圧倒される。ドバイ空港の利用客は毎年15%以上のペースで増えており昨年の利用客は2,500万人に達した。来年初め、エミレーツ航空専用の新ターミナルが開場するためドバイ空港の利用客数は大幅に伸びると予想され、成田空港（3,150万人）を抜くのは間違いない。

ドバイの^{すご}妻さは、現在の空港ターミナル拡張



7つ星バージ・アル・アラブ・ホテル

と併行して20年先を見据え、新たな巨大空港の建設に着手したことである。新空港は前述したジュベルアリ自由貿易地区に隣接し、6本の滑走路を有する計画だが、完成すると年間乗降客1.5億人と貨物1,200万トンを扱う世界最大規模の空港となる。2009年には最初の滑走路が出来、貨物便から営業開始する予定であり、海上輸送と合わせ空海ルートの一交易拠点をめざして進んでいる。

5. ドバイの将来

ドバイは、空港だけでなく新産業誘致のための諸施設やホテル・住宅・観光開発など建設ラッシュで活況を呈しバブルという説もあるが、言われ続けて既に久しい。ドバイの開発は地の利を活かしつつグローバル時代を先取りする先行投資、需要喚起型であり、他の中東諸国の開発モデルとなり地域経済を牽引している。躍進するドバイは、トップの先見性とリーダーシップがいかに大切かを教えてくれる。

地球規模でビジネスの動きを見ると、中東はエネルギーの供給基地だけでなく、物流面でも海上／航空両面から重要な位置を占めており、日本としては東アジアだけでなく中東にもっと注目すべきである。