

World Watching 169

ワールド・ウォッチング

成長を続ける ドバイの港



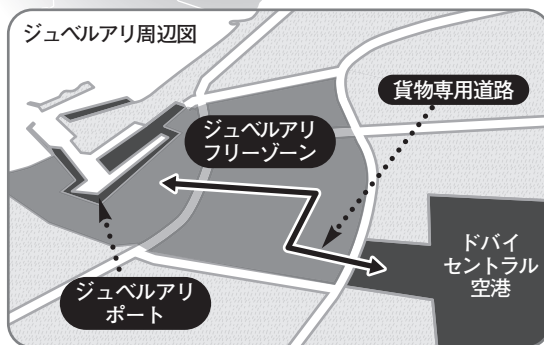
小山 真人

国土交通省港湾局
計画課課長補佐



是松 恭介

国土交通省中国地方整備局
広島港湾・空港整備事務所
企画調整課係長
(元 国土交通省港湾局
計画課技官)



イセンスの取得・更新時に、(実質的な税金として)手数料を徴収している。ドバイの戦略として、交易を盛んに行うことで企業や人を集めて、手数料を徴収するモデルを選択しているためであり、ドバイの歳入は、石油資源によるものが10%程度であるのに対し、手数料によるものが60%超を占めている。

また、世界から企業や人を集めるため、産業、医療、金融等の特区を設置している。一般的には、ドバイにも諸外国と同様の現地住民の雇用や外国資本の出資比率に係る規制はあるが、特区においては、外国人労働者を雇用することに制限はなく、100%外資の会社を設立することも可能となっている。その他、特区で得た全ての利益を本国に送金することが可能である等、各種の規制が緩和されている。



はじめに

アラブ首長国連邦(以下、UAE (United Arab Emirates))のドバイは、石油に依存しない国づくりの一環として、1970年代より大規模な港湾整備を行ってきた。その結果、ドバイ港における2012年のコンテナ取扱量は、世界9位(1,328万TEU)となるとともに、同港でターミナル運営を行う政府系企業のDP (Dubai Ports) World社は、同港のみならず、世界30カ国以上でターミナル運営を行うに至り、世界の4大メガターミナルオペレータの一翼を形成している。また、港湾の背後には、世界各地から商社や製造業、運輸業等、数多くの企業がドバイに進出している。

このたび、発展著しいドバイ港の現状等について、現地調査、情報収集を行う機会を得たので、その概要を報告する。



ドバイの戦略

UAEはドバイ、アブダビ、シャルジャ等の7つの首長国からなる連邦国家である。世界第7位(2012年)の生産量を誇る石油の殆どは同国の80%の面積を占めるアブダビで産出されており、ドバイの産出量はごく僅かである。石油資源に恵まれていないにも関わらず、ドバイは所得税や法人税等、一般的には主要財源となるものを無税としている。その一方で、事業所の設置や従業員の雇用等の際に必要なラ



ドバイ港の中核を担うジュベラルイ

(1) ドバイ港の概要

ドバイ港は、世界のコンテナ取扱量上位10港の中では、唯一、基幹航路から外れた港湾であるが、冒頭に記載したような積極的な先行投資が功を奏し、中東地域の貿易拠点として発展してきた。同港は、コンテナ貨物や一般貨物の取扱拠点であるジュベラルイ、クルーズ等の拠点として再開発中のポートラシード、対岸のイランをはじめとする中東諸国やアフリカへの貨物輸送の拠点であるハミリヤポートの三つの港区があり、全てのターミナルをDPWorld社が運営している。

	バース延長 (バース数)	水深	ガントリークレーン基数	
			合計	仕様*/基数
CT1	4,875m (15)	13.7m~16m	49基	SPP/24、PP/16、P/9
CT2	3,000m (8)	16m	29基	SPP/29
CT3	1,862m (6)	17m	19基	SPP/19

表1 ドバイ港ジュベラルICTの主な諸元

*SPP: スーパーポスト/ナマックス、PP: ポスト/ナマックス、P: /ナマックス

(2) ジュベラルICTの特徴

最大の物流拠点、ジュベラルICTについて報告する。

ジュベラルICTは、コンテナ取扱容量が年間1,500万TEUであるのに対し、取扱量が1,300万TEUを超えていることから、新たにCT（コンテナターミナル）3の整備が進められている。2014年末完成予定であり、取扱容量が年間1,900万TEUになる。2009年のドバイショック以前は、CT4を整備すべく人工島を造成していたが、現在は需要動向を伺っているところとのことである。

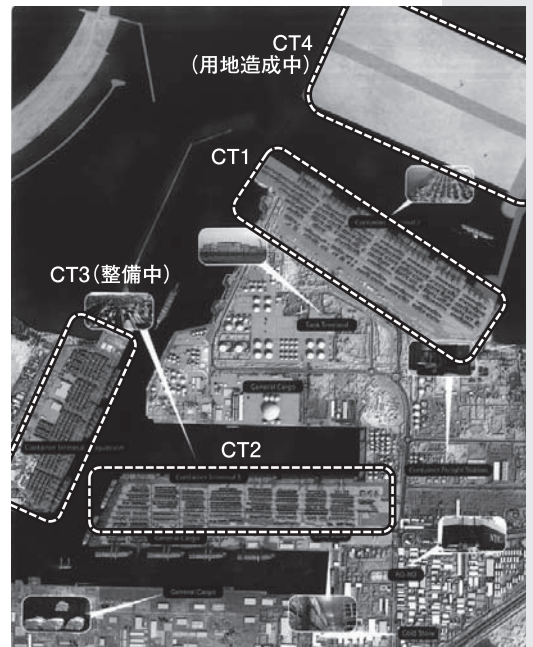
DPWorld社によると、ドバイ港のトランシップ率は50%とのことである。ただし、後述のジュベラルICTフリーゾーンへ一旦保管された貨物は、トランシップとして計上されていないため、実態としては50%以上の率があるものと思われる。方面別ではイランとの間のトランシップ量が多く、そのほかケニアやジブチ、クウェート、サウジアラビア等がある。

ジュベラルICTの各CTの主な諸元を表1に示す。

CT運営の特徴としては、CT2においてゲートが全て事前予約制であることや、セミオート方式（ターミナル内に作業員を配置せず、全て管理棟からの遠隔操作で荷役作業を行うもの）が一部で導入されていることがあげられる。整備中のCT3では、同方式を全面的に採用する予定とのことであり、将来的には、フルオート方式（荷役作業の全てを無人化するもので、管理棟での操作も生じない）の導入も検討されている。

港湾施設が充実しているジュベラルICTであるが、より大きな強みは、背後の産業特区や輸送インフラを含めた一大産業拠点としての一体運用にある。背後の産業特区であるジュベラルICTフリーゾーン（約1万ha）には既に7千社が進出しており、ゾーン内は保税扱であることから、集貨促進にも優位となっている。更にその背後に、現在は主に貨物便が就航するドバイセントラル空港（2010年供用開始）があり、ジュベラルICTとの間の距離12kmは一般車両進入禁止の専用道路で結ばれていることから、Sea & Airによる輸送等、多様な輸送モードを選択できる環境が整っている。最短40分で陸揚げした貨物を航空機に搭載することが可能とのことである。例えば、日本からロッテルダムまで貨物を海上輸送するには約4週間を要するが、ほぼ中間地点であるドバイで空輸に切り替えれば、海上2週間+航空3日間の輸送期間となることから、コスト

と時間の双方について、中間的な輸送サービスとなり得る。このような取り組みを通じ、投資対象としての魅力の向上を図っている。



ドバイ港ジュベラルICTの配置図
出典：DPWorld社パンフレット



ドバイ港の魅力に係る一考察

今回の現地調査において、同地に進出するいくつかの日系企業からドバイ港の利点について聴取したところ、①港湾施設が充実していること、②背後に広大なフリーゾーンがあること、③空港も近いこと、④成長著しい湾岸諸国やアフリカ、インド等のアジアに近く、航路も充実していること、⑤中東地域の中で政治・経済情勢が、長期にわたって安定していること、以上の5点に集約された。意見交換を通じ、中でも⑤を特に重視していると感じた。①から④については、最低限の現地政府の合意や施策の実施が必要となるものの、民間主導のプロジェクトとして進めることが不可能ではないが、⑤については民間側でコントロールできるものではなく、リスクに備えることしかできないためであると思われる。例えば、中東地域最大級の人口を抱えるイランは、人口7千万人の経済規模に加え、豊富な資源や、工業や農業の高い技術力を有しているが、⑤の観点で劣ることから進出に至っていないとの意見もあった。海外、特に中東地域のような場所でビジネスを行うにあたっては、⑤こそが必要不可欠の“基礎インフラ”であり、投資対象としての魅力に直結しているものと考えられる。



おわりに

今回の調査において、ドバイには基幹となる産業はないが、緻密に考えられた計画と、それに基づく積極的な投資を行う力強さがあること、また、地理的・地政学的に重要性が高い場所であることを認識した。常に先を見据えた積極的な投資を続けるドバイの港を、引き続き注視していきたい。