

**中東の物流・サプライチェーン
における
新型コロナウイルスの影響**

2022年5月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部

ドバイ事務所

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

〈目次〉

1. はじめに	1
2. 要旨	2
3. 調査方法	4
4. 調査対象者	5
5. 中東の物流およびサプライチェーンの特徴：コロナ禍前	8
5.1 中東の物流・サプライチェーンにおける e コマースの影響	8
5.2 中東の総合物流パフォーマンス指標	12
6. 中東の物流・サプライチェーンに対するコロナ禍の影響	15
6.1 新型コロナ拡大前後の GCC 諸国の貿易	16
6.2 ルート別貨物輸送重量の推移	25
6.3 アンケートの調査結果	26
6.4 貨物輸送および物流業務に対する制限	31
7. 中東の物流・サプライチェーンの現状と見通し	33
8. カタールとの国交回復が中東の物流・貿易に及ぼす影響	35
9. アラブ諸国とイスラエルとの国交正常化に伴う物流・貿易の変化	36
10. まとめ	38

1. はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大は、世界中で個人の生活、企業、市場、経済に甚大な影響を及ぼした。本レポートでは、新型コロナウイルスの感染拡大が、中東の物流およびサプライチェーンに及ぼした影響を明らかにしている。また、コロナ禍の影響に加えて、カタールと各国との国交回復、イスラエルとアラブ諸国の国交正常化といった中東の大きな情勢変化が、各国の物流・貿易に与えた影響についても記載している。

本調査は、ジェトロ・ドバイ事務所が現地の物流関連調査会社に委託した内容を取りまとめたものである。文中で論じた事実や情報を裏付けるため、文献調査（一次資料・二次資料）に加えて、中東域内で事業活動を行う現地の物流業者の経営陣に、アンケート調査や追加のインタビューを行い、様々な見識を得た。

調査の結果、コロナ禍は運賃の高騰に加え、貨物の停滞、減船・減便、主要港の混雑など、物流業務に現実的に大きなマイナスの影響を及ぼした。2020年の各国の貿易（輸出入）額は減少し、企業にも調達先の変更などの議論を引き起こした。その一方で、一部の企業はコロナ禍を e コマースの普及などの物流部門の積極的な変革、成長、発展のための契機として捉え、2020年度の収益が前年を上回ったと回答している。また、カタールとの国交回復やイスラエルとの国交正常化も、貿易やビジネスチャンスの拡大につながるとプラスに捉えている。

本レポートが、中東でビジネスを行う日系企業や、中東での物流業務に関連する日系企業にとって参考になれば幸いである。

2022年5月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 中東アフリカ課

ドバイ事務所

2. 要旨

輸送業者や物流業者はこれまで、サプライチェーンの管理を円滑化するため、計画、保管、輸送の適切なチャンネルを介して、商品の効率的な流れを確保するように努めてきた。中東に拠点を置く貨物運送業者や物流業者も、同地域での輸送技術等の進歩を受けて、業務の大幅な強化を図ってきた。

しかし、2020年3月以降の大規模なコロナ禍により、度重なるロックダウンや、厳格な安全対策などが実施されたことで、世界中の輸送・物流が大きくマイナスの影響を受け、世界経済も崩壊寸前となった。中東を拠点とする企業も例外ではなく、2020年の中東の物流部門の企業は様々な課題に直面した。貨物輸送に対する制限、商品・サービスの動きや需要の急激な変化、輸送コンテナの極端な不足、域内主要貨物港での貨物の滞留、予期しなかったソーシャルディスタンス確保の施策などは、中東の物流にも長期的な影響を及ぼすことになった。

DP WorldのCEOによれば、「経済がコロナ禍を脱し、ダメージから回復しつつある現在でもなお、物流部門は依然として大量の貨物の滞留を解消する必要があり、サプライチェーンの混乱に終止符を打つことができないでいる」という。アラブ首長国連邦(UAE)など、各国政府は2020年に、企業の操業停止を回避するための積極的な措置として、経済的側面からの各種コロナ対策を策定した。特にコロナ禍による規制が始まった当初は、ロックダウンや防疫上の備えとして市民が買いだめに走ったため、消費者需要が急激に増加した。そのため、中東のサプライチェーンにおける消費財の流れは、2020年を通して大規模な混乱に陥った。

この結果企業は、中東域内のサプライチェーンでは、将来の需要を綿密に分析・予測し、生産のロスに対応するという極めて困難な任務を強いられることになった。また、これらの混乱は、港湾のセキュリティの低下、貨物盗難の増加、犯罪者による貨物の違法入手、サプライチェーンでの不正行為の増加などももたらした。2020年度の中東各国の貿易(輸出入)総額は、2018~2019年度と比較すると明らかに減少している。

その他の最も大きなマイナスの影響として、運賃の高騰がある。航空貨物の運賃はコロナ禍初期に急騰し、以来高止まりしている。海上貨物の運賃への影響はさらに大きく、過去の水準を大幅に上回っている。運賃の高騰は数カ月間にわたって継続し、アナリストらが、この状況は多くの中小企業にとってもはや維持不可能と考えられる水準に達しており、企業に対しても、調達先の変更等の議論を引き起こしている。その他、政府や経営陣が検討すべき課題としては、貨物の停滞、減船・減便、主要港の混雑等が挙げられる。

ただし、その一方で、このような課題があった中でも、物流業者各社はワクチン等のコロナ関連必需品を各国に輸送するため、国際貿易を遂行してきた。このことは逆に、世界中のサプライヤーから最終消費者への商品提供という面において、物流が担っている重要な役割を浮き彫りにした。また中東地域でも、eコマース(オンラインショッピング)の普及が進んだことなどもあり、コロナ禍を契機に物流部門の改革・成長が見られるなど、

一部の物流業者は、2020年の利益は前年を上回ったとしている。

また、カタールとの国交回復やイスラエルとの国交正常化といった大きな情勢変化の影響についても、貿易やビジネスチャンスの拡大につながるなど、好意的に捉えている企業が多かった。実際に貿易データを確認したところ、2021年の関係国間での貿易額は、2020年と比べて大きく増加傾向にある。

最後に、現地物流企業によれば、コロナ禍に対する耐性を強化してさらに機動力を高めるために、企業にとって今後鍵となるのは、輸送量の管理、デジタル化の推進、供給ネットワークの多様化に加えて、BCP（事業継続計画）の見直しであるとしている。

3. 調査方法

本調査においては、現地調査会社は、コロナ禍が中東の物流・サプライチェーンに及ぼす影響に関して包括的に分析し、詳細な所見を提供するために、以下の方法で調査を実施した。

コロナ禍が中東の物流部門に及ぼす影響を明らかにするため、記述式のアンケート調査を実施するとともに、一次資料・二次資料を活用して、定性的および定量的データを収集することとした。

アンケートは、Google フォームを使用して自由回答形式の調査票を作成し、中東地域で事業活動を行う大手物流業者に配布した。これにより、調査対象企業の事業活動および物流部門全体に対するコロナ禍の影響に関する知見を得た上で、コロナ禍と中東の物流部門の関係を明らかにした。妥当な結論を導くために、回答者が十分な情報を収集できるよう、3~4 週間の期限を設定した。サンプル数は 17~18 社（設問により異なる）とし、本報告書に寄与し得るとみられる企業・組織を選定した。同回答者は、KIZAD、DHL、Agility、Etihad Cargo、EFM Global Logistics 等、大手企業やフリーゾーン事業者等の経営幹部職である。さらに対象企業には追加のインタビューも行い、調査を裏付けする識見を得た。

本報告書での会社名および役職の記載に関しては、本人および各企業の承認を得た。本調査の実施にあたってはコンプライアンスを遵守し、調査対象者には、本報告書の目的および意図、ならびにその協力が本調査報告書の作成に寄与することを事前に周知した。関係者の個人データは機密情報とし、すべてのデータを安全に収集・記録している。

インタビューでは、コロナ禍が各社の事業活動にどのような影響を及ぼしたか、コロナ禍によってどのような課題が発生したか、課題に対処するためにどのような戦略を策定したか、コロナ禍によって物流がどのように変容したか、コロナ禍における各種制限は輸送費等にどのような影響を及ぼしたか等について質問した。また、外交上の大きな動きとして、カタールとの国交回復後に物流部門にどのような変化がみられたか、アラブ諸国とイスラエルとの国交正常化を受けて関係各国の貿易・物流がいかに変化したかについても情報を得た。

本報告書では最後に、中東における物流およびサプライチェーンの現状および見通しについても意見を集め、企業を対象に提言を行った。

データ、グラフ、図表は、すべてウェブサイトの公開情報から引用した。

4. 調査対象者

本調査では、主に以下の物流業者およびフリーゾーン事業者各社から、コロナ禍前後の状況に関する識見を得た。各対象者の概略は以下のとおりである。

Amber Global DWC-LLC:

世界規模のサプライチェーンを介して世界各地に商品を輸送する航空会社。また、各社に物流ソリューションに関する助言を行い、より高い価値をもたらす企業へと変革させることで、ビジネスを後押しすることを目指している。ドバイに拠点を置き、世界の航空網の一員として、主要都市間の直接輸送を行う。

ウェブサイト：<https://amberglobal.ae/>

ASYAD Group:

オマーンの世界的な総合物流サービス業者。政府の 200 億米ドルのインフラ財政支出を受けて設立された 40 億米ドル規模の企業グループ。市場ニーズに応え、国内経済を後押しする総合サービスおよびエンドツーエンドの物流ソリューションを提供する。港湾 3 港、国内 5 空港および世界クラスの道路網を擁するフリーゾーン 2 カ所と経済特区 1 カ所を所有する。また、中東最大規模の乾ドック、60 隻の各種船舶を擁し、オマーンと域内および世界の主要港を結ぶ海上輸送網による総合的な海運サービスを提供している。

ウェブサイト：<https://asyad.om/>

EFM Global Logistics:

2000 年以來、ライブイベント向けに物流ソリューションを提供する企業。音楽、スポーツ、自動車、イベント、舞台、映画産業の大手ブランドや著名人の多くから、世界的なイベント物流業者として信頼を得ている。航空、海上、道路、鉄道での貨物輸送設備を提供する。

ウェブサイト：<https://www.efm.global/>

Scan Global Logistics

航空および海上貨物輸送、小包および速達便、鉄道および道路輸送、グローバルな倉庫・保管業務、配送および配達業務、大型重量物輸送、通関手続業務等を手がける事業者。

ウェブサイト：<https://www.scangl.com/>

Etihad Airways Cargo

UAE 国営の航空会社、エティハド航空グループの貨物・物流部門で、2004 年に設立された。早く信頼性の高い航空貨物輸送サービスを世界中に提供するとしている。

ウェブサイト：<https://www.etihadcargo.com/en>

Logistics Executive Group

コーポレートアドバイザー、エグゼクティブサーチ（経営幹部人材紹介事業）、サプライチェーンおよび物流の担当者向け研修など、物流ビジネス活動全般にまつわる一連のサービスを提供する。サプライチェーンおよび物流部門の人材のスキルやキャリアの強化を企図する包括的な教育訓練プログラムとして「物流アカデミー」を提供している。

ウェブサイト：<https://www.logisticsexecutive.com/>

Agility Abu Dhabi

企業と世界中のサプライヤーおよび市場をつなぐ貨物輸送、受託型物流（3PL）、サプライチェーンソリューションを提供する企業。戦略的に配置された地域の物流ハブとして、GCC、レバント、アフリカの顧客向けに、大規模かつ包括的なサービスを提供する。各種商品輸送のための航空、海上（FCL/LCL）、道路およびマルチモーダルなソリューション、スムーズな貨物輸送を支援する世界クラスの倉庫保管および配送業務、通関手続、仲介業務を提供する。展示会やイベント、化学薬品および危険物輸送、大型重量物輸送等の特殊輸送も手掛ける。

ウェブサイト：<https://www.agility.com/en/>

ALS Logistic Solutions

マテリアルハンドリング、貨物、駐車場システム等の自動化ソリューションを提供する大手事業者。20年以上にわたり、倉庫や駐車場での人間工学に基づく省スペースソリューションに関する専門知識を提供してきた。同社の製品・サービスには、空港コンサルティング、IT ソリューション、航空貨物荷役システム、自動倉庫システム（高天井倉庫）、倉庫管理システム、自動駐車場等が含まれる。

ウェブサイト：<http://www.alsworld.com/>

DHL

ドイツの物流業者 Deutsche Post の一部門で、宅配便、小包配送、速達郵便を事業とする国際的な企業。同グループの小包年間配送数は 16 億個口を超える。それぞれの分野に特化した事業部門を設置し、国内・国際小包配送から国際速達便、道路、航空、海上貨物、エンドツーエンドのサプライチェーン管理に至るまで、各種の物流商品およびソリューションを提供する。

ウェブサイト：<https://www.dhl.com/ae-en/home.html>

Swftbox

UAE の新興のラストマイル配送業者で、域内の大企業・中小企業の双方に、早くて効率的な配送ソリューションを提供する。ドバイに中央倉庫を有し、在庫管理、商品のピッキング・梱包、保管等、信頼性の高い倉庫業務も提供している。

ウェブサイト：<https://www.swftbox.com/>

IQ Fulfilment

MENA（中東・北アフリカ）地域初とされるロボット配送センターで、中小企業、インキュベーター、アクセラレーター、e コマース企業のニーズを満たし、その成長を推進することを目的に、2019 年にドバイで創業した。世界中の先端技術および業界専門家を集結して、e コマース各社に、急速に進化する業界で勝ち抜くために必要なエッジを提供し、物流業界全体を後押ししている。

ウェブサイト：<https://www.iqfulfillment.com/>

PEOPLE

人、場所、商品をつなぐ革新的でスマートなコネクテッド IoT 技術に焦点を当てたソリューションを開発する企業。同ソリューションは、同社独自の軽量設計で、あらゆる輸送手段に搭載可能としている。物流各社は同社の追跡ソフトウェアを使用することで、年中無休での業務監視が可能となる。

ウェブサイト：<https://www.container2.com/supply-chain>

KIZAD (Khalifa Industrial Zone Abu Dhabi)

アブダビ初の貿易、物流、工業、フリーゾーンの総合特区で、2010 年に設立。市場アクセス、安価な事業運営費、域内および世界に向けた事業展開の容易さに定評がある。同特区は工業・フリーゾーンのハブとして、道路、港湾、航空から将来的には鉄道網に至るまで、マルチモーダルな接続性を備えた世界クラスの輸送インフラ等、数々の利点を提供する。アブダビ港の子会社であることから、UAE の多様化政策を促進するために戦略的に連携し、海上貿易ビジネスの実現に不可欠なインフラとサービスを提供するアブダビ港の役割をサポートする。

ウェブサイト：<https://www.kizad.ae/>

Gulfmec DMCC

カタールを拠点とするエンジニアリング・サービス企業で、建設、石油・ガス、石油化学、海洋産業等、多岐にわたり広範なエンジニアリングソリューションを提供する。単なる金属加工業者ではなく、専門性とリソースを備えて複数のプロジェクト、複数の分野を同時に引き受ける能力を有する。大規模なモジュール化を進め、各種プロジェクトを成功させてきた豊富な実績を持つ。

ウェブサイト：<https://www.gulfmec-industrial.com/>

Compass Global Logistics

ドバイに本社を置く国際的な物流企業グループ。物流専門業者として、幅広い事業部門の企業に物流サービスを提供する。CLI グループ傘下には、コントラクト物流

(3PL)、製薬・医療、貨物輸送、軍事・大型重量物輸送等の事業部門がある。

ウェブサイト：<https://www.compasslog.com/>

RV Consultancy

顧客サービス業務の改善、最適化に向けた物流管理サービス、およびサプライチェーン、倉庫、配送、マテリアルハンドリングに費用対効果の高いソリューションを提供する企業。

ウェブサイト：<https://rv-consultancy.com/>

Hanan Al Ali (法律研究者／法務顧問)

UAE 連邦関税庁での勤務経験を持つ法律研究者兼法務顧問。過去の経験から、関税部門と緊密に連携し、本レポートの調査テーマ（物流、通関等）に関して豊富な知見を持つことから、アンケート対象先として含めた。

5. 中東の物流およびサプライチェーンの特徴：コロナ禍前

中東地域は、近年は技術革新などにより、企業に幅広いイノベーション機会を提供してきた。物流各社はこの目まぐるしく変化する時代において、石油に依存していた戦略を多様化するため、各種の効果的な対策を講じてきた。政府は、高度な経済多様化イニシアチブに基づき、多角的な構造の発展に力を注いできた。

物流部門は、最新技術を事業構造全般に積極的に取り入れ、自動倉庫の開発、自動運転車の使用、効率的なラストマイル配送サービス、域内でのフリーゾーン等を実現し、それによりカナダ、シンガポール、米国、GCC、欧州等、世界各国との間で免税を実現してきた。

5.1 中東の物流・サプライチェーンにおける e コマースの影響

中東地域では、コロナ禍前からオンラインショッピングがトレンドとなっていた。近年では特にラストマイル配送、航空輸送を介した国際注文、国際海上貨物輸送が著しく増加した。健全なデジタルインフラの開発に伴い、中東地域においては e コマース分野での起業も多く見られる。

現地のデジタル・データ分析企業 MAGNiTT のデータによると、図 1 の通り、2016～2019 年の中東全域の e コマースのスタートアップへの投資額は 6 億 8,400 万ドルだった。これは、同期間に創業した新規企業に投入された投資総額の約 20%に相当する金額である。また、急増する e コマース需要に対応するために、オンライン購入者と小売業者を橋渡しして、商品を購入者に配送するための物流ソリューションが必要とされていたことから、新たな物流部門の成長および発展も進むことになった。

Acumen Research and Consulting が発行する報告書によると、世界の e コマース物流市場の年平均成長率（CAGR）は 20%で、2028 年までに市場規模は 3 兆 6,060 億ドルを上回る見通しとされている。この数字からも、e コマースのブームにより、物流市場が急速に伸びていることが分かる。UAE の貨物輸送各社は、航空、海上、道路、鉄道輸送をうまく組み合わせることで、世界各地へと事業を拡大した。ラストマイル配送業者は、オンライン購入者への効率的な配送を促進すべく配送体制を整えてきた。このような実績が、物流業界に成長および発展の機会をもたらしている。

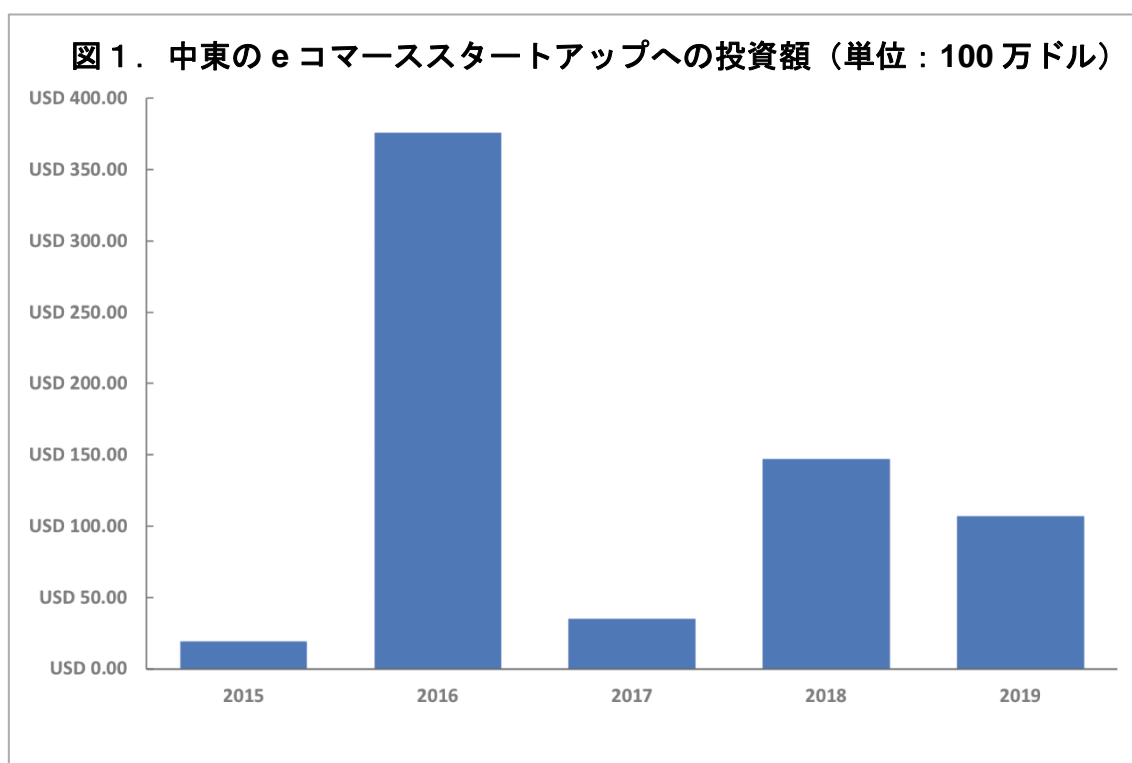
マーケットウォッチ社の「中東 e コマース物流市場に関するプレスリリース」によれば、成長を続ける e コマース物流市場において、高い競争力を有するトップ企業としては、Emirates Logistics、Global Shipping and Logistics、Consolidating Shipping Services、Gava Forwarding LLC、Honeywell、Aramex 等が挙げられる。

Emirates SkyCargo 発行のニュースによれば、同市場において利益を生み出す機会が高まっていることから、Emirates AirCargo は 2021 年 11 月に、MENA 地域および西アジア地域の市場に特に焦点を当て、世界規模のエンドツーエンドの物流プラットフォームを共同で構築することを目的に、Emirates Post Group と覚書を締結した。覚書に関するメディア対応の中で、貨物部門担当上級副社長は同協定の重要性について、「六大陸にまたがる世界規模のネットワーク、大量の e コマース貨物の取り扱いが可能なドバイの最先端ハ

ブ、貨物航空の容量および頻度により、Emirates SkyCargo は e コマースの商品を世界各地に迅速に輸送できる能力を有している。加えてこの協定により、EPG Emirates Post の物流やラストマイル配送に関する専門能力を利用できるようになるため、ドバイを中心とした世界規模の e コマースプラットフォームの構築を実現することができる」とコメントしている。

業界大手 Aramex もまた、ピーク需要を満たす配送を担う人材を確保するため、「Aramex Fleet」と呼ぶクラウドソーシングモデルを立ち上げた。2021年9月、Aramex は自社を「エクスプレス」部門と「物流」部門に分割した。DHL の発表によれば、グループ CEO の Othman Aljeda 氏は、e コマースの伸び、サプライチェーンの混乱、デジタル化の波を受けて、物流部門は「抜本的な改革」の最中にあるとして、「成長機会を逃すことのないよう、当社の核となる事業を分割する決断を下した」と語った。また、「アラブ首長国連邦 (UAE) は今や、中東で最も急速な成長を見せている e コマース市場の 1 つになろうとしている。国内の e コマース部門は今後も成長を続け、2023 年には GDP のうち 120 億 AED (約 28 億ユーロ) を占めることになるだろう。これまでにない物流のやり方とシームレスな接続性、これらが業界の成長を強く後押しするゲームチェンジャーになる」と付け加えた。

しかし、コロナ禍による移動制限を発端とするオンライン購入への過度の依存は、多くのラストマイル配送業者の適応力に対しては、脅威となった。

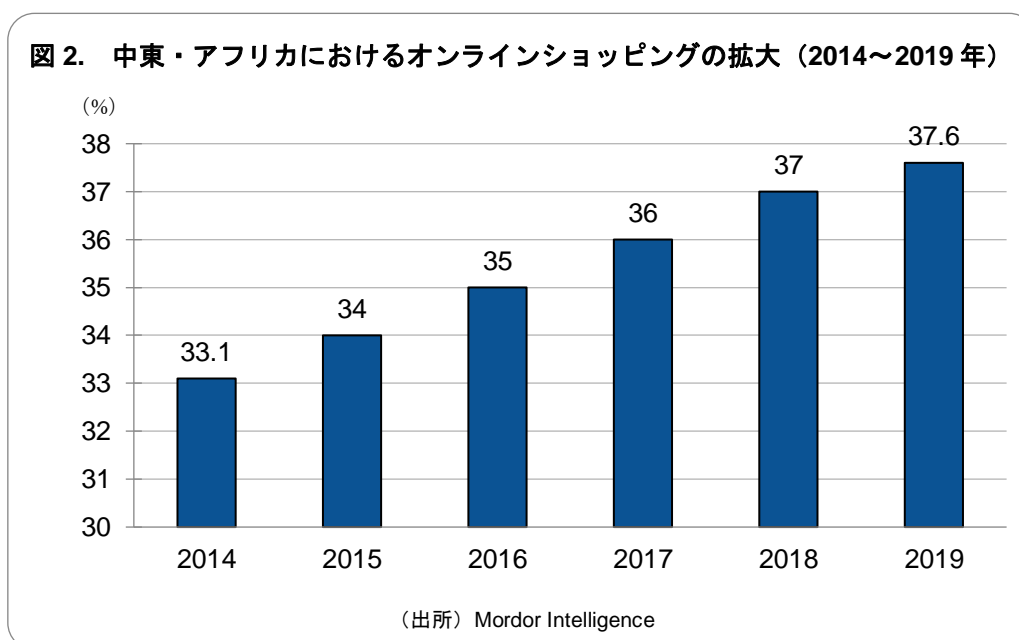


(出所) MAGNiTT (2020 年)

ドバイ空港フリーゾーン庁 (DAFZA) は 2017 年、国営不動産企業 Wasl と共同で、8 億 7,000 万ドル規模の e コマース専用フリーゾーン「コマースシティ」プロジェクトに着工し

た。e コマース企業の成功には専用のインフラおよび施設が必要との政府の認識により、同プロジェクトが誕生した。同フリーゾーンの完成後、入居企業は、市場導入までの期間が短縮され、国際貿易が容易になると期待されている。

図 2 は、Mordor Intelligence による中東の物流調査報告書に掲載されているデータで、2014～2019 年にかけて、域内の購入者総数のうち、オンライン購入者の構成比が増加していることが示されている。e コマースの成長は商品量の増加、ひいては物流業界の見込み配送量の増加を意味するため、物流および輸送業界はこの需要拡大に大きな影響を受けてきた。コロナ禍の下でオンラインで買い物をする人が増加し、ラストマイル配送業者が注文を処理することが困難になるレベルまで、需要が急増した。そのためドバイ道路交通局 (RTA) は、はるかに高い配送費用となるものの、顧客への配送手段にタクシーを含めることを余儀なくされた。



Munch : On の Mohammed Zaben 氏は、「多くのプラットフォームは、コストの増加に迅速に対応することができなかった。そのため、ドライバーの供給と需要を効率的に調整することができず、経済的に大きな打撃を受けた」と語っている。そのため、バルク (バラ積み) 配送が魅力的なモデルとなった。

スムーズな配送が顧客の維持には不可欠だが、コロナ禍での倉庫および配送センターには、ソーシャルディスタンスの確保により、作業の遅滞、所要時間の増加という悪影響がもたらされた。その結果、各社とも物流インフラを進歩させるための新技術に投資する必要性が生じた。そのため、ライブでの経路制御、メッセージング機能のアップデート、非接触配送、受注から完了までのすべてを網羅する統合プラットフォーム等のデジタル機能が標準となってきた。

ラストマイル配送部門は、新規企業の創業により成長してきた。MENA やパキスタンの市民 5,000 人を対象に Statista の調査部門が実施した調査では、MENA ならびにパキスタ

ンの回答者の 40%が、2020 年は「コロナ禍」がオンライン購入の契機になったと回答している。また回答者の 45%が、コロナ禍以降オンライン購入の頻度が増加したと回答した。

Statista の 2020 年の世論調査では、UAE の回答者の 68%が、コロナ禍前と比較して、食料品のオンライン購入が増加したと回答した。同時に回答者の大多数は、衣類、靴、装飾品のオンライン購入は減少したと回答した。

2018 年に Aranca が実施した e コマースおよび e コマース物流調査によると、2018 年にオンラインで購入された品目の上位は、電子機器（55～60%）、ファッション用品（20～25%）、美容用品（15～20%）で、食料品は 5%未満だった。購入者が最も多かったのは、UAE とサウジアラビアだった。2020 年に Statista が、コロナ禍発生後の e コマースに関して UAE の市民 1,490 人を対象に実施した調査では、2020 年のオンライン購入の上位品目は、食料品・食品・飲料（82%）、医薬品（80%）、清掃用品（75%）、衣類、靴、装飾品（49%）、美容・パーソナルケア用品（51%）、家庭用電化製品（48%）となり、食料品の割合が大きく増加した。

e コマースの普及と消費者行動の変容に対応する効率的な物流サービスの需要の高まりを受けて、同業界では精度の向上、リードタイムの短縮、顧客行動の予測のために、デジタルトランスフォーメーション（DX）の加速を余儀なくされた。Agility のデジタル物流および e コマース事業部門である Shipa は、UAE、サウジアラビア、クウェート、カタール、バーレーンの顧客のオンライン購入・配送を管理する最先端の e コマース配送センターをドバイに設立した。また Amazon は、サウジアラビアでの物流網の拡大のため、オンライン販売の増加を機に、11 の新施設を設立し、1,500 人の従業員を雇用している。

他方、e コマースの出現に伴って、中東の物流部門にもたらされた課題は、以下のとおり分類することができる。

倉庫業務の課題：リアルタイムの在庫維持、補充の迅速化、技術スタンダードの欠如など、倉庫業務は e コマースの出現により大きな影響を受けている。これらの課題を解決するためには、倉庫の設計を見直し、新しい要件に従って内部プロセスを再構築し、e コマースサプライチェーンの効率化を実現する必要がある。

ラストマイル配送の課題：ラストマイル配送は、オンライン販売を手渡しで行うオフライン（リアル配送）に変える業務である。e コマース各社の注文と同日に配送してほしいという納期への期待や要求により、物流業者はプレッシャーを受けている。需要の増加に伴い、即時配送の実現はさらに困難になっている。

集荷の課題：中東の大手 e コマース店舗は、中小企業からのスムーズな製品調達という課題に直面している。中小企業は総じて、オンラインではなく地元の実店舗での販売を好む。集荷センターを中小企業やその他サプライヤーの近くに設置することで、集荷・注文処理の迅速化が可能になると専門家は指摘する。

返品管理：調査によると、e コマースプラットフォームで販売された商品のうち、最大で30%が返品されている。交換や返金に対する顧客のニーズは高まっており、e コマース企業にとって課題となっている。中東に限らず、e コマース各社の返品処理の鍵となるのは、返品のための流ルートの改善、配送センター・倉庫での入荷在庫の継続的な監視、交換の迅速化を優先的に進めることである。

5.2 中東の総物流パフォーマンス指標

中東の物流企業各社は、これまでうまく事業展開を進めてきたため、新しい技術の活用、高度な倉庫・配送センターの使用など、高まりつつあるニーズを満たす体制が整っていた。Tristar、CNS Logistics、LogSquare、Agility、Compass Logistics、DHL 等の大手物流業者は、フル稼働で迅速に業務を遂行しており、国際的なプラットフォームを用いて、中東の物流部門が信頼性・互換性において高い水準であることを体現してきた。3PL（サードパーティー・ロジスティクス）および 4PL（フォースパーティー・ロジスティクス）サービスから IT ソリューション、工場倉庫管理支援等、各社は世界中の企業に物流サービスを提供している。

中東には、UAE（ドバイ、アブダビ、フジャイラ、ラス・アル・ハイマ、アジュマンなどの各首長国）を初めとして、各地にフリーゾーンが設けられている。域内の多くのフリーゾーンでは、従業員が満足する設備を備えた宿泊施設も提供されている。

UAE に拠点を置く大手物流業者の DP World は、2005 年の創業以来、年間約 7 万隻の船舶によって持ち込まれる 7,000 万のコンテナを荷捌きしている。これは世界のコンテナ輸送量の約 10%に相当する。同社は調査時点で、40 カ国の同業者約 50 社と協力し、78 の海上および内陸ターミナルを有している。

Sharaf Group もまた、UAE を拠点とする世界的に認められた大企業であり、Emirates Logistics を始めとする海運・物流会社数社を所有し、世界中のインフラおよび戦略的ネットワークの開発に大きく貢献している。

表 1 「総物流パフォーマンス指標」報告書（2018 年：中東諸国の順位とスコア）

国	LPI	LPI	税関	税関	インフラ	インフラ	国際輸送	国際輸送	物流能力	物流能力	貨物追跡	貨物追跡	適時性	適時性
UAE	14	3.89	17	3.66	13	3.98	7	3.76	16	3.83	16	3.89	10	4.23
カタール	30	3.5	35	3.18	27	3.43	13	3.62	31	3.46	31	3.53	34	3.78
オマーン	46	3.16	52	2.82	37	3.18	34	3.29	50	3.06	60	2.96	44	3.61
サウジアラビア	52	3.08	60	2.7	38	3.18	52	3.05	57	2.94	47	3.19	56	3.43
バーレーン	54	3.06	50	2.88	57	2.89	49	3.09	51	3.03	50	3.16	66	3.31
クウェート	59	2.96	57	2.75	50	3	62	2.91	63	2.81	66	2.88	59	3.39
エジプト	60	2.95	65	2.67	55	2.91	59	2.94	55	2.95	64	2.91	67	3.3
ヨルダン	76	2.78	87	2.51	65	2.7	86	2.74	83	2.67	79	2.79	70	3.24

（注）各項目は左側が順位、右側がスコア。

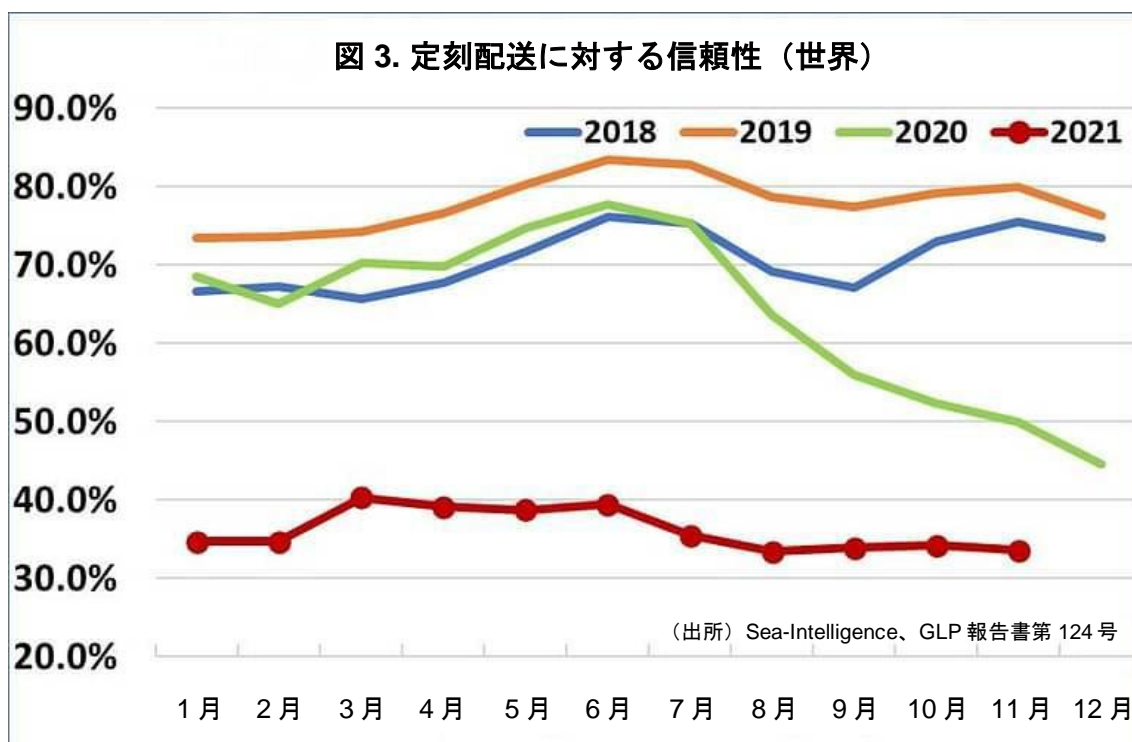
（出所）世界銀行

世界銀行は「総物流パフォーマンス指標」報告書を公開している。総物流パフォー

マンス指標は、4年分の物流パフォーマンス指標（LPI）を総合した指標である。2018年版は2012年、2014年、2016年、2018年のLPI調査から6項目のスコアを使用して、各国の物流パフォーマンスをより適切に示す「全体像」を形成している。LPIは、通関・税関手続の効率性、貿易・輸送関連インフラの質、競争力ある価格による国際貨物輸送手配の容易さ、物流サービス能力と質、荷物の追跡能力、予定または予想配送時間までに貨物が配送される頻度という6項目で各国を分析している。

表1は、世界銀行「2018年版物流パフォーマンス指標（LPI）報告書」において、世界167カ国のうちの中東各国の順位とスコアを表している。2018年のレポートの調査対象167カ国のうちUAEは第14位で、世界の物流のリーダーとしての地位を獲得した。このことから、中東の物流業界が、前述の様々な要素を考慮しながら、大きく前進してきたことが浮き彫りにされる。

コロナ禍では特に、予定通りまたは予想配送時間内に配送する「定刻配送」が大きな影響を受け、輸送が遅延した。DP worldの「2020年度年次報告書」の市場概況によれば、同年（2020年）末、定刻配送に対する信頼性は、史上初となる低さまで落ち込んだ。船舶到着の遅延は平均5日となった。コロナ禍のピーク時には一時的に回復し、6月には定刻到着が同年最高値となる77.7%を達成したが、その後12月には44.6%に低下するなど、信頼性は大きく損なわれた。データによれば、コンテナ便の信頼性は2018年・2019年と比較して、7カ月連続で2桁減少した。これは運送業者の規律不足だけでなく、交通量の増加や港湾での待機時間の延長によるものである。



また、Sea-Intelligence の「GLP 報告書」によれば、定刻配送に対する信頼性は、2021 年 11 月は前月より 0.6 ポイント低下して 33.6%となり、2021 年は年間を通じて 33~40% となった。2021 年 11 月、定刻配送に対して信頼性の高い運送業者 14 社のうち、第 1 位は前年と同じく Maersk (46.3%) で、第 2 位は Hamburg Süd (40.4%) であった。30~40%であったのは MSC のみで、20~30%となった運送業者が 5 社あった。

6. 中東の物流・サプライチェーンに対するコロナ禍の影響

コロナ禍により、国際貿易が歴史的な落ち込みを見せ、中東のサプライチェーンおよび物流部門の運用システムの脆弱性が露呈したことは、各社が自社のセキュリティや適応能力に疑問を投げかける契機となった。各社とも、問題発生時における適応能力の構築に重点を置くようになり、供給ラインを短縮するなどの措置を講じることで、前年に発生した課題に打ち勝つための能力強化に取り組んだ。

新型コロナウイルスの急速な拡大により、政府は厳格なソーシャルディスタンス施策の確立、ロックダウンの強行、公衆衛生政策などを日々策定し、企業の事業活動を抑制した。これによって生産能力の大幅な減少、物流・輸送の混乱、各種完成品の需要の大幅な減少、ひいては供給・需要の急変などが引き起こされた。生産と輸出が世界的に大きく落ち込み、民間航空便の運航停止、貨物輸送サービスの縮小にもつながった。航空機を使用した旅行の制限と航空貨物市場の混乱により、中東地域への医療必需品（検査キット、コロナワクチン含む）の迅速な供給も中断された。既存の航空貨物運賃契約はすべて保留となり、貨物容量の減少に伴って航空貨物運賃の引き上げが強行された。

ユニセフが発行した報告書では、「世界的に実施された大規模な減便・減船により、船舶の空きが全くない状態となった。港湾に関する最近の調査によると、コンテナ船の寄港が通常の状態に比べて減少している港が、2020年4月には41%になった」とされている。しかし、「半数以上の港湾では『通常状態から変化なし』と回答しており、追加の航海日数は1~2週間と予想される」とも述べられている。

Scan Global Logistics の「2020年度財務報告」によると、「コロナ禍およびそれに続く社会のロックダウンにより、航空貨物の容量は一瞬で激減した。これは世界中の旅客便の運航中止が引き起こした結果である。というのも近年、航空貨物の約40~50%が定期旅客便で輸送されていたためである。3~5月にかけて、個人用の対コロナ用品（マスク等）の輸送の確保を目的に、顧客による大幅な価格引き上げが行われたことから、市場はかつてないほど不安定な状況となった。また、コロナ禍による需要の急激な減少を見越して、海上運送業者は輸送容量の大幅な削減を余儀なくされた。貨物容量の減少および仕向地での荷捌きの遅延は、海上貨物サービスに対する安定した需要と相まって、世界的なコンテナ不足をもたらした。運送業者が、高まる需要から利益を得ようとしたため、すべての主要航路で毎週のように運賃が値上げされた。2020年、船舶の信頼性は史上最低レベルに急落した。全船舶のうち定刻到着はわずか45%で、前年から30%も減少した」とされている。

Salalah Port Services (SPS) は、東アフリカ、紅海、インド亜大陸、アラビア湾の25億人を超える市場を抱えるオマーン最大の港湾で、76のターミナルのグローバルネットワークを持つ大手港湾オペレーターAPM Terminals が管理する。同社の「2020年度年次報告書」では、「2020年度のEBITDA（減価償却前営業利益）は1,802万1,000オマーン・リアル（保険収入等の特別要因は除く）、EBITDA マージンは27.5%だった」と報告されている。前年度のEBITDAは1,767万8,000オマーン・リアル（EBITDA マージン27.3%）だった。一般貨物ターミナルの貨物取扱量および海上収益については、船舶交通量および

港湾停泊の減少による収益低下により、営業利益に影響を及ぼしたものの、コンテナ輸送の増加により相殺された。また、燃料価格の低下は、主に人件費、コンセッション（公共施設等運営事業）関連費用、保険料の増加による経費の 2019 年からの増加分を、ある程度相殺したとされている。

Agility（大手物流企業）の「2020 年度年次報告書」の情報・データによると、同社の 2020 年度の純利益は 4,160 万クウェート・ディナール、前年比 52.1%減となった。同年度の収益は 2.7%増の 16 億クウェート・ディナール、EBITDA は 15.9%減の 1 億 6,240 万クウェート・ディナールであった。2020 年度実績には、コロナ禍対策としての企業再構築のための臨時支出 1,250 万クウェート・ディナール、Amghara の土地の喪失に関連する支出 2,800 万クウェート・ディナールが含まれる。これらの臨時支出を含めない場合、Agility の通年 EBITDA は前年比 5.1%増となる。航空貨物（トン数）および海上貨物（TEU）もコロナ禍の影響を受け、2020 年度はそれぞれ 15.6%、12.0%減少した。

物流業界トップ（「フォーブス」誌 2021 年リストによる）となる DP world は、コロナ禍のサプライチェーンおよび物流市場を分析して、以下のとおり指摘した。

- 在宅勤務により、電子機器、事務用品、家具の購入が増加した。この急激な需要増加は 2021 年まで継続し、船舶の容量および設備の不足、ならびに港湾の混雑、内陸部への輸送問題を引き起こすなど、サプライチェーンのボトルネックが発生した。
- 市場が減速する中にもかかわらず、海運各社は搭載容量の効率的な管理を進め、際立った収益性を示した。また、燃料油価格の低下、減便・減船による事業費の節約、2020 年度下半期の堅調な需要により、業界の営業利益は、200 億ドルの赤字見込みから、200 億ドル超の黒字に転じた。
- MSC、Evergreen、ZIM は、2020 年にオンライン予約プラットフォームを導入した。Maersk によると、2020 年度第 3 四半期の短期積荷量のほぼ半分がそのプラットフォームで処理されている。業界大手の Hapag Lloyd および CMA CGM も、オンラインの見積りシステムや予約システムを提供している。

6.1 新型コロナ拡大前後の GCC 諸国の貿易

2018～2020 年に中東で取引された貿易品目のうち、上位 10 品目は機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品、鉱物燃料・鉱物油・その蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟、テレビ・その他電気機器、養殖および天然真珠・貴石または半貴石、金属およびクラッド材、鉄道または路面電車以外の車両、鉄鋼、プラスチック製品、医薬品、食品、アパレル用品だった。国際貿易センターが提供する以下のデータでは、2018～2020 年の中東および GCC（湾岸協力会議）諸国の貿易総額だけでなく、上位の貿易品目の取引額も確認できる。

データから、2020 年度の中東の輸出入総額は、2018～2019 年度と比較して明らかに減少していることが分かる。以下の各表の「全品目」は、2018～2020 年の GCC および中東

各国の輸出入総額を示す。中東の全品目の輸入額は、2019年は10億354万5,928ドル、2020年は9億5,620万2,190ドルであった。コロナ禍により、輸入額は前年より3,834万3,738ドル減少した。

他方で、「医薬品」の輸入はコロナ禍前と比較して増加した。国内需要の増加により、各国とも医薬品の輸出を削減していたにも関わらずである。物流においては、マスク、ワクチン、検査キット、消毒剤等の医薬品の貨物量が、コロナ禍前のレベルを大きく上回った。一方で、ファッション・ライフスタイル関連の品目と、コロナ禍前より輸出額が増加した機械・機械設備、真珠（天然または人工）以外のすべての商品は、過去3年間の平均には届かなかった。

表2. 中東の貿易：2018-2020年
輸出入額（単位：1,000ドル）（上位10品目）

輸入総額および上位10品目	2018年 輸入額	2019年 輸入額	2020年 輸入額	輸出総額および上位10品目	2018年 輸出額	2019年 輸出額	2020年 輸出額
全品目	1,053,245,971	1,003,545,928	965,202,190	全品目	1,297,186,528	1,137,986,633	1,017,222,541
機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	118,579,635	107,616,419	111,093,180	鉱物燃料・鉱油・その蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟等	675,166,173	357,929,378	494,272,363
鉱物燃料・鉱油・その蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟等	111,677,571	105,943,661	103,053,524	天然または養殖真珠・貴石または半貴石・貴金属・金属クラッド等	73,287,195	75,402,698	73,580,755
電気機器および装置・その部品・録音機・再生機・テレビ等	104,987,123	102,357,615	100,220,970	電気機器および装置・その部品・サウンドレコーダー・再生機・テレビ等	49,209,935	51,992,941	49,689,307
天然または養殖真珠・貴石または半貴石・貴金属・金属クラッド等	85,779,760	88,182,647	89,707,019	プラスチックおよびその製品	47,944,385	41,448,944	43,551,129
鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	75,998,278	75,959,259	70,713,879	機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	42,747,324	43,745,529	40,475,249
鉄鋼	41,331,291	33,509,357	33,725,217	鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	44,486,301	41,455,500	34,360,912
プラスチックおよびその製品	36,858,760	32,984,631	32,769,984	有機化学薬品	26,364,655	23,355,179	21,203,667
医薬品	26,907,382	26,303,160	28,732,648	鉄鋼	22,616,347	9,783,318	20,669,606
穀類	21,870,826	19,002,181	22,515,096	アルミニウムおよびその製品	17,523,930	16,041,685	15,876,585
光学・写真・映画・測定・検査・精密・医療・外科用品等	20,773,721	20,157,588	20,954,929	医薬品	9,783,318	7,423,479	6,654,880

(出所) 国際貿易センター

表 3. パーレーンの貿易：2018-2020 年
輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	20,591,586	18,589,050	15,459,448	全品目	14,347,750	14,167,296	11,559,667
鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	6,127,277	5,632,493	3,031,111	鉱物燃料・鉱油お よびその蒸留製 品・瀝青物質・鉱 物蠟等	6,924,813	5,971,845	3,446,869
機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	1,977,178	1,680,753	2,170,221	アルミニウムおよ びその製品	2,069,833	2,048,544	2,792,708
電気機器および装 置・その部品・録 音機・再生機・テ レビ等	1,545,954	1,280,526	1,306,395	鉱石・スラグ・灰	991,039	1,355,621	807,872
鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	1,352,487	1,199,494	1,017,524	鉄鋼	695,604	468,716	615,752
無機化学薬品・貴 金属および希土類 金属の有機または 無機化合物等	998,835	999,945	972,349	機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	295,119	395,809	507,087
鉱石・スラグ・灰	744,232	101,6674	788,909	鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	403,331	497,287	447,426
鉄鋼製品	383,313	395,949	552,264	鉄鋼製品	341,918	359,594	289,708
プラスチックおよ びその製品	385,055	345,871	379,828	天然または養殖真 珠・貴石または半 貴石・貴金属・金 属クラッド等	240,955	532,913	264,025
医薬品	332,266	355,353	331,23	プラスチックおよ びその製品	188,160	206,676	234,883
乳製品・鶏卵・天 然蜂蜜・動物由来 食品・その他	287,999	255,861	279,745	医薬品	1,018	1,428	1,725

（出所）国際貿易センター

2020 年のパーレーンの輸入額は、2018 年比で 24.9%減、2019 年比で 16.8%減となつた。輸出入額が最も高かった品目は鉱物燃料・鉱油だが、輸出額は 2019 年の 597 万 1,845 ドルから、2020 年は 344 万 6,869 ドルに減少した（42.3%減）。車両と乳製品の輸入については、コロナ禍の影響をそれほど受けなかった。

表 4. クウェートの貿易：2018-2020 年
輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	35,866,655	33,530,893	27,735,027	全品目	71,941,445	64,482,097	40,149,524
鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	4,142,623	4,397,341	3,275,524	鉱物燃料・鉱油・その蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟等	65,391,330	58,689,727	35,847,521
電気機器および装置・その部品・録音機・再生機・テレビ等	4,236,259	3,676,366	2,897,674	有機化学薬品	2,103,506	1,667,541	1,146,862
機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	4,759,942	3,921,283	2,601,413	鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	811,859	1,099,965	810,151
医薬品	1,326,662	1,390,646	1,502,957	機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	287,039	309,508	245,108
鉄鋼製品	2,155,297	1,912,846	1,122,528	電気機器および装置・その部品・録音機・再生機・テレビ等	202,005	216,717	127,451
天然または養殖真珠・貴石または半貴石・貴金属・金属クラッド等	1,389,136	1,094,903	960,983	鉄鋼	79,451	75,063	113,046
光学・写真・映画・測定・検査・精密・医療・外科用品等	1,084,681	899,667	876,966	その他の化学薬品	152,667	159,578	90,113
プラスチックおよびその製品	857,415	1,041,825	752,087	乳製品・鶏卵・天然蜂蜜・動物由来食品・その他	130,352	10,248	85,182
乳製品・鶏卵・天然蜂蜜・動物由来食品・その他	596,373	585,575	626,537	鉄鋼製品	87,718	76,606	79,242
穀類	597,480	675,448	602,808	医薬品	34,946	43,656	35,157

（出所）国際貿易センター

2020 年のクウェートの輸入総額は 17.3%、輸出総額は 37.7%減少した。医薬品や乳製品の輸入の増加が見られた。最上位の輸入品目は、鉄道または路面電車以外の車両だった。

表 5. オマーンの貿易：2018-2020 年
輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	25,770,092	31,715,735	28,403,646	全品目	41,760,976	42,022,794	34,790,061
機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	4,103,347	4,348,367	4,436,739	鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	28,961,599	29,345,507	23,028,200
鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	1,926,692	4,710,597	3,319,815	鉄鋼	1,304,477	2,533,159	2,709,836
電気機器および装 置・その部品・録 音機・再生機・テ レビ等	2,428,399	2,975,507	2,902,687	有機化学薬品	1,293,968	1,853,901	1,433,495
鉄鋼製品	1,443,132	1,544,192	1,483,235	肥料	721,218	1,051,985	1,147,738
鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	1,501,890	1,443,614	1,167,961	プラスチックおよ びその製品	692,724	1,107,370	934,797
鉱石・スラグ・灰	554,264	1,052,221	919,232	アルミニウムおよ びその製品	957,698	865,998	860,820
鉄鋼	1,774,396	616,051	869,219	鉱石・スラグ・灰	594,356	903,453	683,513
プラスチックおよ びその製品	843,439	837,149	849,967	塩・硫黄・砂利・ 漆喰材料・石灰・ セメント	638,955	606,454	572,712
有機化学薬品	137,688	716,834	702,170	船舶・ボート・浮 体構造物	373,074	758,173	362,713
医薬品	469,008	416,842	467,869	医薬品	84,732	77,471	110,256

（出所）国際貿易センター

2020 年のオマーンの輸入額は 2019 年比で 10.4%減、最上位の輸入品目は機械・機械設備だった。輸出は 2019 年比で 17.2%減となった。オマーンの最大の輸出品目は 2018～2020 年を一貫して鉱物燃料・鉱油だった。2020 年の医薬品の輸出額は 42.3%増加した。

表 6. カタールの貿易：2018-2020 年
輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	31,695,930	29,178,065	25,834,886	全品目	84,904,617	72,934,956	51,504,158
機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	4,975,581	5,218,734	4,834,225	鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	73,128,043	62,601,781	42,137,918
電気機器および装 置・その部品・録 音機・再生機・テ レビ等	2,934,351	2,552,019	2,230,693	プラスチックおよ びその製品	2,954,905	2,401,979	2,074,958
鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	1,968,540	1,691,080	1,218,238	肥料	1,475,682	1,413,138	1,319,888
鉄鋼製品	1,371,906	1,512,258	1,176,798	アルミニウムおよ びその製品	1,391,706	1,357,995	1,210,119
航空機・宇宙船・ その部品	2,851,687	1,586,821	942,808	船舶・ボート・浮 体構造物	888,195	232,287	775,055
その他	886,001	890,314	883,220	無機化学薬品・貴 金属および希土類 金属の有機または 無機化合物等	10,65,774	642,612	729,664
船舶・ボート・浮 体構造物	220,247	236,127	882,808	有機化学薬品	1,158,942	851,424	659,813
医薬品	664,750	638,882	727,660	機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	272,698	476,438	384,797
武器および弾薬・ その部品および付 属品	873,538	1,191,973	703,000	鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	430,058	325,261	314,412
家具（寝具、マッ トレス、マットレ スサポート、クッ ション、その他詰 め物）等	829,343	767,878	677,071	医薬品	2,763	3,338	6,309

（出所）国際貿易センター

2020 年のカタールの輸入額は前年比 11.5%減、輸出額は 29.4%減となった。輸出入ともに、最も顕著に増加したのは医薬品だった。最上位の輸出品目は鉱物燃料・鉱油で、輸入品目は機械・機械設備がトップとなった。

表 7. サウジアラビアの貿易：2018-2020 年
輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	135,211,178	144,334,893	131,328,602	全品目	294,535,553	251,800,458	176,507,506
機械・機械設備・ 原子炉・ボイラ ー・その部品	15,470,409	16,847,688	15,431,597	鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	231,587,236	n.a.	131,985,466
鉄道または路面電 車以外の車両・そ の部品および付属 品	11,873,375	14,968,893	14,091,565	プラスチックおよ びその製品	20,905,665	18,978,156	16,250,771
電気機器および装 置・その部品・録 音機・再生機・テ レビ等	13,676,895	14,363,752	12,715,579	有機化学薬品	14,302,917	12,664,393	9,696,670
その他	8,520,552	8,641,419	6,553,579	無機化学薬品・貴 金属および希土類 金属の有機または 無機化合物等	2,290,616	2,379,654	2,285,803
医薬品	5,533,613	5,308,534	5,614,563	医薬品	2,258,782	2,126,406	2,101,365
鉄鋼	3153226	4165390	4487810	天然または養殖真 珠・貴石または半 貴石・貴金属・金 属クラッド等	878,447	706,094	2,016,401
鉱物燃料・鉱油・ その蒸留製品・瀝 青物質・鉱物蠟等	3974566	3890963	4358133	肥料	1,258,167	1,132,164	1,247,296
光学・写真・映 画・測定・検査・ 精密・医療・外科 用品等	3565365	3765254	3742324	乳製品・鶏卵・天 然蜂蜜・動物由来 食品・その他	1,093,963	1,113,480	1,079,487
鉄鋼製品	3945363	3795640	3378224	電気機器および装 置・その部品・録 音機・再生機・テ レビ等	1,200,959	724,518	656,483
プラスチックおよ びその製品	3087755	3307075	3281606	鉄鋼製品	940,640	679,586	656,391

（出所）国際貿易センター

サウジアラビアの 2020 年の輸入額は、前年比 9.0%減となった。輸入の上位 3 品目は、機械・機械設備、鉄道・車両、電気機器・装置だった。2020 年の輸出額は同 29.9%減で、主な輸出品目は、鉱物燃料・鉱油、プラスチックおよびその製品だった。

表 8. UAE の貿易：2018-2020 年

輸出入額（単位：1,000 ドル）（上位 10 品目）

輸入総額および 上位 10 品目	2018 年 輸入額	2019 年 輸入額	2020 年 輸入額	輸出総額および 上位 10 品目	2018 年 輸出額	2019 年 輸出額	2020 年 輸出額
全品目	261,510,757	267,937,296	246,879,706	全品目	321,006,905	315,942,728	335,212,447
天然または養殖真珠・貴石または半貴石・貴金属・金属クラッド等	54,153,187	58,579,026	52,464,362	鉱物燃料・鉱油・その蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟等	92,538,259	93,958,869	173,347,554
鉱物燃料・鉱油およびその蒸留製品・瀝青物質・鉱物蠟等	15,427,252	16,469,395	42,449,015	天然または養殖真珠・貴石または半貴石・貴金属・金属クラッド等	45,877,117	47,830,970	45,111,021
電気機器および装置・その部品・録音機・再生機・テレビ等	34,227,191	36,721,009	33,194,202	電気機器および装置・その部品・録音機・再生機・テレビ等	27,320,813	30,490,681	28,583,097
機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	28,606,036	28,137,902	27,154,346	機械・機械設備・原子炉・ボイラー・その部品	17,617,718	18,650,568	16,579,754
鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	20,462,127	19,229,185	15,235,810	鉄道または路面電車以外の車両・その部品および付属品	12,888,554	12,153,674	10,049,595
医薬品	4,038,340	4,079,560	4,446,338	プラスチックおよびその製品	5,489,962	6,018,219	6,965,824
プラスチックおよびその製品	4,879,240	4,729,725	4,240,465	アルミニウムおよびその製品	6,379,975	5,539,326	4,446,737
光学・写真・映画・測定・検査・精密・医療・外科用品等	3,534,244	4,109,175	3,796,032	たばこ・製造たばこ代替品	4,530,812	4,652,185	4,351,611
鉄鋼製品	5,390,228	4,448,888	3,788,598	鉄鋼製品	3,383,249	3,773,633	3,402,553
鉄鋼	5,219,277	4,311,239	3,648,104	医薬品	1,349,498	1,138,989	1,547,878

（出所）国際貿易センター

UAE は GCC 諸国のうち、2020 年の輸出総額が前年比増（6.1%増）となった唯一の国だった。鉱物燃料・鉱油が最上位の輸出品目となった。他方、2020 年の輸入は前年比 7.9%減となり、最大の輸入品目は天然または養殖真珠・装飾品だった。医薬品の輸出入額は、いずれも 2018 年と 19 年の金額を上回った。

図 4-1. GCC 貿易額

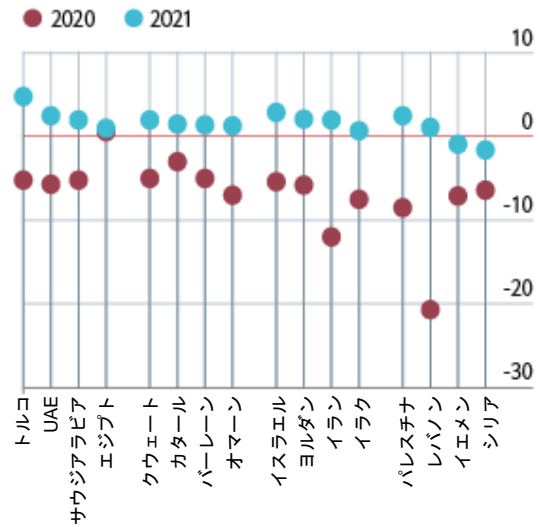
(商品およびサービス、前年比 (%))



(出所) The Economist Intelligence Unit

図 4-2. MENA の景気回復

(実質 GDP、前年比 (%))



(出所) The Economist Intelligence Unit

図 4-1 を見ると、GCC 諸国の 2020 年の貿易額 (推定値) は大きく落ち込んだが、各国では、経済を回復させてコロナ禍のピーク時にも事業を継続するため、またコロナ禍による制限が商品や貿易の流れに及ぼす影響を克服するため、真摯な取り組みを続けてきた。

例えばカタールは、新型コロナの感染拡大とその影響を克服するため、国家が施行した経済的予防措置の一環として、食品および医薬品 905 品目に関して、6 カ月間以上にわたり関税を免除した。同国はまた、これらの品目を迅速かつスムーズに提供するため、税関手続きに必要な書類の数を削減した。また、税関を出る前に貨物のリリースの許可に関する書類を提出することは不要とした。

バーレーン税関当局はコロナ予防措置として、「Fawateer」というシステムを導入し、システム上での関税および手数料の電子決済を可能とした。また「Fawateer」システムが、e 通関手続システムとリンクし、国内各銀行で決済できるようにした。

アルジェリア当局は、商品の輸入と到着後の搬出を容易にし、加速させることを目的とした例外的な措置を導入した。

オマーンでは、遠隔での通関手続が開始され、商品の所有者またはその代理人が、港湾および空港での検査に物理的に立ち会う必要がなくなった。

これらは、コロナ禍でもアラブ諸国が貿易とビジネスを促進するために講じた多くの例外的措置の一部である。これらの措置は、パンデミックと戦うための国家政策に沿った衛生用品、医療用品、その他の品目などの貿易に直接影響を及ぼした。

中東地域には様々な輸送手段があるものの、サプライチェーンや国際貿易の流れにおいて最も重要な役割を果たしているのは、船舶輸送および港湾である。海上輸送は世界経済の相互依存性を支える支柱であり、世界の商取引のうち、船舶および港湾の荷役貨物は数量ベースで 80%、金額ベースで 70%を構成する。しかし、コロナ禍のような事態が世界

を襲った場合、同部門は多くの課題に直面し、世界のサプライチェーン全体に衝撃をもたらす（国連貿易開発会議（UNCTAD）「2020年海上輸送レビュー」より）。

コロナ禍により引き起こされた混乱を受けて、必需品の配送を確保し、かつ貿易の流れを維持するためには、港湾を含む海上輸送網が開かれていることが極めて重要だということが、改めて認識されるようになった。船舶乗務員はコロナ禍による移動制限のため、船内での待機という被害に直面した。国連バイルートの輸送調査によると、これらの乗務員の多くは乗船契約を延長せざるを得ず、帰国が遅れる結果となった。

輸送需要の増加、コンテナ不足、港湾の混雑、船舶および港湾労働者の不足等の問題が相まって、世界のすべての航路で貨物輸送能力の低下が見られ、運賃が上昇した。中国等のアジアの輸出ハブでの新型コロナの感染拡大により、事態はさらに悪化した。

UAE で販売される全品目の 80%以上が海上輸送であるため、運賃の上昇は原材料、建築資材、IT 商品、電子機器、家電製品、自動車から食品に至るまで、あらゆる品目の価格を上昇させる恐れがある。アナリストの分析によると、UAE の小売業界では当該品目の値上げをする、またはコストを吸収して後に消費者に転嫁するという 2 つの選択肢しかなく、いずれも結果的には値上げを意味することになるとしている。

現地紙「Khaleej Times」によると、Nikai Group of Companies の責任者である Paras Shahdarpuri 氏は、「40 フィートコンテナを上海からドバイに輸送するのにかかる費用は今や 6,150 ドルであり、15 カ月間で 700%増という驚異的な値上げを記録した」として、「例えば、40 フィートコンテナの運賃は 2020 年 3 月の 800 ドルから、同年 10 月には 1,970 ドル、2021 年 6 月には 6,150 ドルに値上げされた。最も値上げ幅が大きかったのは、中国から東アフリカおよび中央アフリカへの航路だった」と述べている。また、BorgRollsWarner Middle East の CEO である Nazeer Veliyil 氏は、「コロナ禍で、原材料費の上昇、通貨の変動、労働力の不足等の様々な要因が生じ、商品の製造コストは 20～30%増加した」としている。

6.2 ルート別貨物輸送重量の推移

表 9. ルート別貨物輸送重量（CTK：貨物トンキロ）の推移（2020年）

前年同期比 (%)	2020年	2020年10月	2020年11月	2020年12月
中東-アジア	-7.5	5.1	2.5	5.0
中東-欧州	-18.1	-8.8	-12.5	-10.6
中東-北米	-8.5	-2.0	4.9	12.3
アフリカ-中東	-31.5	-29.3	-29.3	16.6

（出所）IATA Economics

2020 年末に向けての航空貨物業界を見ると、12 月の貨物輸送重量（CTK：貨物トンキロ）の減少幅は、世界全体では前年同月比 0.5%に留まった。表 9 の国際航空運送協会（IATA）の報告書に示されるように、2020 年の各航路の CTK は、いずれも前年比では大

大きく減少したが、中東の CTK は中東＝欧州ルートを除き、2020 年末にはコロナ禍前のレベルに回復した。12月の CTK は、中東＝アジアルートで前年同月比 5.0%増、中東＝北米ルートで 12.3%増、アフリカ＝中東ルートで 16.6%増となった。

ただし、同報告書では、規制の変更や新型コロナ拡大の中で、多くの航空会社が乗客需要に対応して迅速に搭乗率を調節することができなかったため、貨物の搭載率に課題が生じたことが強調されている。2020 年の中東の航空会社の乗客搭乗率 (PLF) は、2019 年と比べて半数程度に落ち込んだが、航空貨物搭載率 (CLF) は下部の貨物室の容量不足を受けて上昇した。2020 年 7 月の CTK は 2019 年 8 月と比較して、全世界で 7.7%増加した。アフリカと中東の航空各社の航空貨物搭載率 (CLF) は、それぞれ 44.2%、53.4%となった。2021 年 2 月現在、アフリカおよび中東に拠点を置く航空会社の 2021 年の配送量は、2020 年比でそれぞれ 50%増、30%増になると推定される。

6.3 アンケートの調査結果

コロナ禍が物流部門に及ぼす影響を明らかにするため、中東地域の大手物流業者を対象としたアンケート調査を実施した。物流業者 17～18 社（設問によって異なる）に対して、自由回答形式のアンケートを送付し、コロナ禍（2020～2021 年）の物流の現状に関する詳細な識見を得た。

図5. ロジスティクスに対するコロナ禍の影響

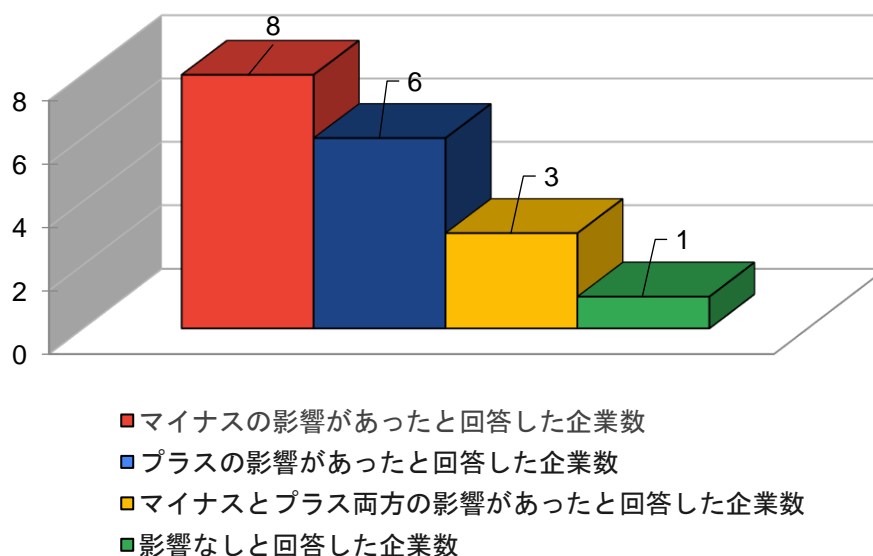


図 5 は、コロナ禍が本調査対象の物流業者に及ぼした影響の度合いを示す。調査結果から、各社は「マイナスの影響があった」「プラスの影響があった」「プラスとマイナス両方の影響があった」「影響はなかった」の 4 つに分類された。

うち 8 社は、需要の増加および事業構造強化の必要性という点で、コロナ禍は結果的に物流業務に有利に作用したと回答した。6 社は、コンテナ不足、貨物の滞留、減便・減船、高い感染率による人員不足等により悪影響を受けたと回答した。3 社は、この 1 年間に発

生じた課題により、今日的なニーズに応じた事業構造の強化を余儀なくされるなど、コロナ禍からプラスとマイナスの両方の影響を受けたと回答した。事業に大きな影響はなかったと回答したのは1社のみであった。

アンケートに対する回答の中では、以下のような声が聞かれた。

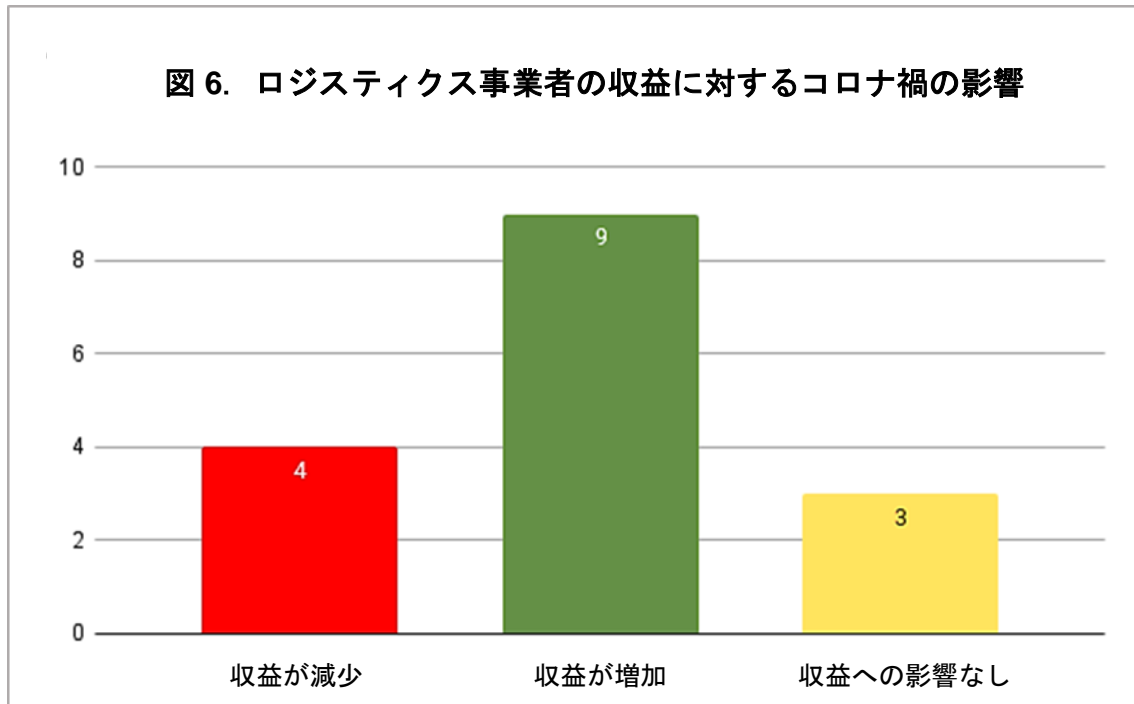
市民の移動制限、必需品の需要の増加、限られた貨物の容量により、物流業界は、史上最大規模の課題に直面した。そしてそれに打ち勝った（Amber Global DWC LLC 社長）。

サプライチェーンの重要な構成部分であるすべての物流業者が総じて影響を受けたが、振り返ってみると、業界の浄化プロセスとも言えるものであり、回復のスピードは速かった（EFM Global Logistics 商務担当取締役）。

コロナ禍は、何らかの形ですべてのビジネスに影響を及ぼしたが、今日皆が認識している通り、「物流」が世界貿易において不可欠な役割を果たしているという点にスポットライトを当てる結果となった。従来は「黒子」であった物流が、コロナ禍により、表舞台に躍り出ることになった。今では世界中の人々にとって、サプライチェーンが崩壊するとどのような影響がもたらされるかが自明になった。物流部門で働くすべての人は、PPE（個人防護具）、ワクチン、一般貨物が必要とされていた時期に、それらを配送するという重要な役割を果たしてきたことに誇りを持っている（Scan Global Logistics CCO&COO）。

コロナ禍は、物流各社に機会と課題の両方をもたらした。ロックダウンと移動制限のために外出できない人々にも、生活必需品を届けることが求められた。域内の多くの人々が、オンライン購入等の新たな習慣を身に着けたため、物流業界はそのニーズを満たせるようにステップアップする必要があった。注文量が増加する一方で、需要の増加やラストマイル配送の複雑な業務に対応するための準備態勢は、各社で異なっていた。コロナ禍の下で、顧客にサービスを提供するために必要な技術やネットワークが大幅に不足していることが露呈し、サービスの質などに重大な問題を生じさせた。このことは新種のスタートアップが出現し、物流部門を強化・サポートする機会を提供する結果につながった（Swiftbox 創設者兼 CEO）。

図 6. ロジスティクス事業者の収益に対するコロナ禍の影響



アンケートでは、2019年度と2020年度の収益を比較分析した上で、コロナ禍が各社の2020年の経済的利益にどのような影響を及ぼしたか（増加、減少、変化なし）について、対象企業のうち16社から回答を得た。

回答企業16社の56.3%（9社）は、コロナ禍で収益が増加したと回答した。これは需要の増加に加えて、感染症予防用品、ワクチン、医薬品等の世界各地への提供という物流業者の重要な役割に起因するものだったとしている。

全体の18.8%となる企業4社は、コロナ禍で発生した課題、それに打ち勝つための準備態勢が各社とも整っていないこと、業績回復のための戦略が十分でないこと、需要の急増によるコンテナ不足、減便・減船等により、収益が減少したと回答した。

サンプル数の25.0%を構成する3社の物流業者は、図6に示す通り、収益には「影響なし」と回答した。

AD Ports Groupの工業都市・フリーゾーン責任者によると、KIZADの投資額は継続的な拡大計画により、2020年の194億AED（53億ドル）から2021年には224億AED（61億ドル）に増加した。また Etihad Airways Cargo のマーケティング・コミュニケーションマネージャーによると、Etihad Cargo は2020年度上半期に、貨物量は前年比44%増の36万5,500トン、収益は前年比56%増を記録した。

図7. 輸送費に対するコロナ禍の影響

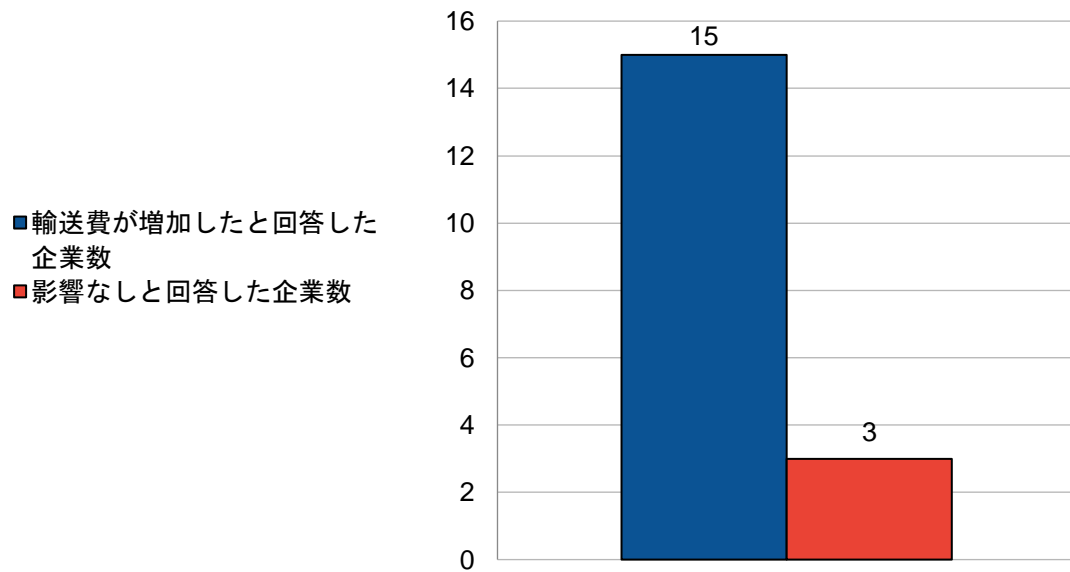


図7は、輸送費に対するコロナ禍の影響を示す。回答企業18社のうち15社（約8割）は、2020年は輸送費が大幅に高騰したと回答したが、3社（約2割）の企業は、輸送費には大きな影響はなかったと回答した。

RV consultancy 創設者兼 CEO の Robin Vermaat 氏は、「2020年には、輸送費は少なくとも50%高騰した」と回答した。

また、ALS logistics solutions の社長は、輸送費に関して次のようにコメントしている。「コロナ禍による厳しい状況が数カ月間継続した後、需要は力強くリバウンドし、輸送費が急騰した。特に、海上輸送の輸送費が大きく高騰した。アジアからの輸入に依存している企業は、この高騰に苦しめられた。利用可能なコンテナの不足、コロナ禍による中国主要港湾の封鎖により、この状況はさらに悪化した」

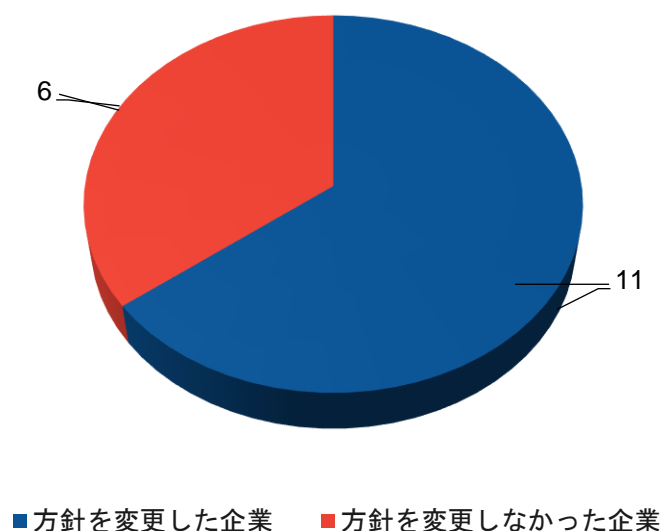
中東・アフリカ地域の DHL のイノベーション責任者もまた、輸送費が高騰したと回答し、次のようにコメントしている。「商用の航空便がないため、需要は海上貨物にシフトした。過去に類のない金額を、専用のチャーター便に支払うこともあった」

Agility Abu Dhabi の COO はまた、輸送費高騰の要因に関する見解として、「主なコストはPCR検査、夜間外出禁止令、PPE（個人防護具）の装着義務、人員・運転手不足、防疫や消毒にかかる費用だった」と回答している。

大手物流業者で、アブダビに貿易区域を擁する KIZAD もまた、コロナ禍での輸送費について次のように言及している。「コロナ禍でも、国内の輸送費は高騰することはなかった。これは輸送量が一時的に減少したのに対して、輸送サービスが余剰状態にあったためである。結果、需要の落ち込みを補うために、国内の輸送費は非常に競争力のあるレベルを維持していた。しかし、世界的なサプライチェーンの混雑や遅延により、国際輸送費には影響を及ぼした。AD Ports Group は、こうした世界情勢の中でも競争力を維持してきた。すなわち、輸送技術やグローバルなインフラへの投資、機敏かつ柔軟なアプローチの

維持による効率化を図り、輸送費の高騰を相殺してきた」

図8. ロジスティクス事業者の方針に対するコロナ禍の影響



予想していなかったソーシャルディスタンス確保の施策、世界的なコロナ禍における事業継続に対するプレッシャー、職場の人材の安全確保に対する絶え間ない脅威に対応しようにも、世界中の企業も業界も十分な準備態勢が整っていなかったため、各社とも方針および事業継続計画の見直し、ならびに回復に向けた戦略の強化を余儀なくされた。

本調査の対象企業に関して、コロナ禍で方針の見直しを実施したか否かを示したのが図8である。回答には以下のようなコメントがあった。

企業としての観点から、また Etihad Aviation Group や地方自治体のガイドラインに従って、Etihad Cargo では企業の全てのサポート部門において、在宅勤務を実施した。その後、在宅勤務は減少したものの、現在も 75%の稼働率で業務を進めている。また、当社のオフィスおよび施設において安全衛生対策を遵守し、従業員の保護に努めている。これらはすべて、UAE 民間航空総局 (GCAA)、世界保健機関 (WHO)、UAE 保健省、アブダビ保健局の厳格なガイドライン、および我々の国際チームの各国のガイドラインに準拠している (Etihad Airways Cargo マーケティング&コミュニケーションマネジャー)。

当社では、テクノロジーが常に重要な役割を果たしてきた。コロナ禍において、IT 技術を活用してデータやネットワークへの遠隔アクセスを提供し、ビデオ会議やクラウドサービスを導入した。従業員のリモートワークに向けて、当社のサービスが安全に展開されるように、データにアクセスするための VPN 技術および強力な多要素認証を使用して、すべてのデバイスをあらゆるリスクから保護する必要があった (ALS Logistics Solutions 社

長)。

状況の絶え間ない変化に対して、社の方針を機敏に適応させる必要があった。政府が対処している脅威に関する施策情報を知ることはほぼ不可能であったため、試行錯誤で方針を策定してきた。頻繁に変更される政府指針に注意を払い、当局に絶えず現場の実情をフィードバックし、迅速に適応、実施することを学んできた (Swiftbox 創設者兼 CEO)。

大きな変更点は、現場作業員以外の従業員を在宅勤務に切り替え、既存の HSE (衛生・安全・環境) 基準を見直すことだった。今でもなお、オフィスの配置には柔軟性を維持し、現場作業員以外の従業員には在宅勤務を許可している (MEA DHL イノベーション責任者)。

6.4 貨物輸送および物流業務に対する制限

コロナ禍においては、このウイルスのさらなる拡大を防止することが世界各国政府の最優先事項となり、そのために全世界的に人や商品の移動が制限された。

国際連合の「アラブ諸国の輸送に対するコロナ禍の影響に関する報告書」によると、中東域内の陸上の国境通過点 97 カ所、空港 66 カ所、海上国境通過点 (海、河川、湖の港を含む) 42 カ所のデータを見た場合、2020 年 6 月 4~11 日の間に、国際空港の約 65% が完全閉鎖、30% が部分閉鎖された。また、陸上国境通過点の約 60% が完全閉鎖、37% が部分閉鎖された。さらに、42 カ所の海上国境通過点の 60% が完全閉鎖、33% が部分閉鎖された。その間、旅客が全面的に利用することのできた海上国境通過点は 2 カ所のみであった。

その他の各社のコメントは以下のとおりである。

中東地域の貨物輸送業者にとって、国境閉鎖と貨物輸送の制限は最大の課題となった。増大する需要に対応し、供給不足を埋めようとする上で、ソーシャルディスタンスの確保等により労働力が不足する中で、各種輸送手段に対する制限に対処することはほぼ不可能であり、物流部門全体にパニックを引き起こすことになった。しかし、多くの企業がこの不安定な時期を脱するために最善を尽くした。これらの制限による影響は、貨物輸送業者各社が、サプライチェーンのどの部分を担っているかに左右される。国境を越える商品輸送は、国内輸送よりも困難なためである。国内物流に関しては、政府は人と物の両方の移動を制限することは不可能であることを速やかに認識した。人を家に閉じ込めたとしても、商品にはアクセスする必要があるためである。そのため政府は、ファーストマイルおよびラストマイルの配送車両の往来には柔軟性を持たせた。よって、これらの企業が直面した主な課題は、絶えず変化する制限を日々把握し、安全基準を確実に順守することだった (Swiftbox 創設者兼 CEO)。

新型コロナウイルス感染症の封じ込めのために UAE 政府が施行した制限により、調達

プロセスや配送業務に軽微な混乱が生じた。2020年のロックダウン時は、海上輸送の混乱によって、ほとんどのプロジェクトが遅延した。しかし、その後の経済活動および国内外の取引の活発化により、年末までには貨物輸送の緩やかな改善が見られた（ALS Logistics Solutions 社長）。

7. 中東の物流・サプライチェーンの現状と見通し

主要港湾の混雑により、サプライチェーンは今なお大きな影響を受けており、フォワーダーや企業は、自社の急ぎの案件に対応するため、航空輸送に目を向け始めている。このことは、自ら輸送手段を持つキャリアには好影響を与えている。各キャリアは、これまで海上輸送されていた貨物に対して、別な輸送手段の調整や追加チャーター便の提供などで対応している。しかし、航空貨物運賃はコロナ禍前より高騰し、以後高止まりしている。

2019年以降は、生鮮食品と医薬分野の貨物の輸送に焦点が移った。中東諸国は、かかる品目を可能な限りスムーズに輸送するために、港湾およびフリーゾーンで制限の緩和に踏み切った。2019年から2020年にかけて、コンテナおよび設備の不足によって、輸送費は驚異的に高騰した。その後、最低限の改善は見られたが、2020年第1四半期および第2四半期にUAE政府が厳格なコロナ対策を導入したことで、物流部門は大打撃を受けた。

UAEではコロナ禍により、国内外を問わず、あらゆる輸送手段が影響を受けた。給与カット等の理由から消費者の商品購入が激減し、輸送量は減少した。港湾等の混雑によって輸送ルートが変更され、特に遠距離の貿易では輸送費が大幅に上昇した。主要港湾の混雑から、物流コストが低下するまで在庫を確保するために、フリーゾーンに対する需要が高まった。また、在庫削減のための生産稼働率は下がり、運賃は総じてコロナ禍前より上昇した。運賃の上昇などで、運送業者および倉庫業者にとっては最終的には良い年となったが、フォワーダーは利益を確保するために事業投資を拡大する必要がある。

コロナ禍は、特に物流部門にとっては変化のきっかけとなった。その影響は世界規模であり、中東では調達から運賃、在庫管理、輸送技術などの大転換に至るまで、サプライチェーンの管理の仕方に大規模な変化が見られた。今後もこの変化は継続する見通しである。国際貿易において物流が果たす役割は、ますます重要性を帯びてきており、同地域では今後、サプライチェーンの統合がさらに進むことになるだろう。

物流プロセスにおけるアウトソーシング（外部調達）が一時的なトレンドではなく、現実のものとして確立されつつある。また、デジタルトランスフォーメーション（DX）は今や不可避である。新たな状況への適応の鍵となるのはデジタル化であり、「インダストリー4.0」が現実のものとなりつつある。デジタルサプライチェーンには、統合的なプランニング、スマート物流、スマート倉庫、デジタル調達、高度な予測分析などが含まれる。これらのすべてにより、各社はサプライチェーンの混乱を事前予測して対処することが可能となる。すなわち、エンドツーエンドでサプライチェーンを形成し、状況の変化に応じてリアルタイムで調整することが可能となる。

2020年のロックダウンや移動制限により、外出せずとも物資を調達することができるということが広く認識されるようになり、消費者行動にも変化をもたらした。現実的に、リモートワークが新たな生活様式の一部として定着しつつある。今後必要なのは、「必要とする人に、必要とされる物が届くこと」となるだろう。小売店および宅配業者は、コロナ禍での新たな需要に対応するため、さらなる配送能力の向上が求められる。

中東地域では e コマースの力強い成長が見込まれ、またより技術力の高い物流サービス

事業者の出現によって、今後も物流部門の発展が期待されている。物流はサプライチェーンの重要な要素であるが、航空貨物の増加や海上輸送費の大幅な上昇など、多くの変化に直面し、サプライチェーンの力学を明らかに変化させた。コスト増とのバランスを取るため、各国は地元経済への貢献や現地生産に焦点を置いて、コスト軽減を図るとともに、物流コストを下げるために新規サプライヤーを求めるようになっている。貨物専用航空便の運航は、少なくとも2022年内まで継続される見込みが高く、生鮮食品と医薬品の輸送は、引き続き世界の物流の大事な要素となる見通しである。コロナ禍で伸長した e コマースはさらに成長を続け、物流関係者にも適応が求められるだろう。

貨物輸送の予約・追跡から顧客サービスに至るまで、あらゆるプロセスでデジタル化の推進が加速しており、今後も継続する見通しである。ワクチンの供給ニーズは、輸送状況のトラッキングや出荷状況の監視のための IoT デバイスの導入を後押しし、それにより、他の品目の供給においても IoT の導入が進むことになる。多くの企業にとって、サプライチェーン計画の策定や柔軟な適応力の構築が必要であることは今や明白であり、データ分析や人工知能 (AI) がその役割を果たす。その結果、物流業界は引き続き、よりデータ主導型へ移行していくことになる。コロナ禍で人員を最小限に抑制する必要性から、物流におけるロボットの導入も進んでいるが、中東ではその他の地域ほどには進んでいない。マルチソーシングも加速しているトレンドの1つで、今後も続くと思われる。

8. カタールとの国交回復が中東の物流・貿易に及ぼす影響

カタールの断交問題は、公式には2017年6月5日、UAE、サウジアラビア、エジプト、バーレーンの4カ国が各国の空海領域すべてにおいてカタール籍航空機および船舶の運航を禁止し、カタールとのすべての外交関係を断ったことに端を発する。カタール唯一の陸路もまた、サウジアラビアによって封鎖された。同事案は必然的に、カタールおよびその他中東諸国のサプライチェーンおよび物流業務に影響を及ぼした。

2021年1月4日、カタールとサウジアラビアはこの紛争を終結させ、相互の成長と発展のために、国交を回復することで合意した。この断交解消の合意はクウェートと米国が仲介した。カタールとの国交回復は、中東地域の物流業者にとっては朗報だった。カタール、サウジアラビア、バーレーン、UAE、エジプト間の国境封鎖の解除が景気を後押しし、貿易を増加する火付け役となる可能性があると考えられたためである。カタールは、サウジアラビアおよび近隣各国への商品および投資の流れを促進する可能性があり、物流業者にとっては好材料となった。ALS Logistics Solution の社長は「関係国のあらゆる分野において、ビジネスチャンスの増加が見込まれる」としている。

Etihad Cargo イノベーション責任者の回答によると、旅客・貨物の流れに対するニーズがあったことから、アブダビ＝ドoha間のフライトが再開された。Etihad Cargo は調査時点で、同航路で旅客便3便を運航し、下部貨物室にスペースを提供することで、両市場間の貿易を支援している。

また、Agility Abu Dhabi のCOOは、「カタールの大規模な石油・ガス産業は、サウジアラビア・UAEの生産能力の恩恵を受けて、コスト削減を実現し、港湾など物流部門での貨物往来を後押しするようになる」としている。

様々な報告によれば、カタールは断交の期間中、一部の食料品へのアクセスを喪失し、国民の平均収入が減少したとされている。国交回復を受けて、カタールは今や各国からの大量の食料輸入が可能となり、国民の収入増や新たな雇用機会の創出など、有益な関係をもたらすとみられている。ただし、本調査の段階では、この国交回復の影響について語るのは時期尚早であるとして、コメントを控えた企業も数社みられた。

カタール計画統計局(PSA)の報告によると、カタールとGCC間の貿易額は、2021年第1四半期の33億9,000万カタール・リヤルから、第3四半期には87億9,000万カタール・リヤルと、約2.6倍に増加した。ただし、コロナ禍により、GCC諸国の経済活動が中断されてきたため、昨年度(2021年度)の貿易に関する数値は、二国間貿易を完全に反映するものではない。ワクチン接種率の上昇や経済活動の再開に伴い、今年度(2022年度)は新型コロナの影響は減少すると予想される。

今後は湾岸協力会議(GCC)諸国の景気回復が加速し、カタール＝GCC間の貿易を後押しすることが期待される。カタールの現地紙「The Peninsula」によると、2021年度第3四半期のカタールからGCC諸国への輸出額は約79億カタール・リヤル、輸入額は8億4,600万カタール・リヤルだったが、同年度の第1四半期の輸出額は26億カタール・リヤル、輸入額は7億6,900万カタール・リヤル、第2四半期の輸出額は61億カタール・リヤル、輸入額は8億700万カタール・リヤルだったため、増加傾向にあることが分かる。

9. アラブ諸国とイスラエルとの国交正常化に伴う物流・貿易の変化

中東において注目すべき動きの1つが、アラブ諸国とイスラエルとの国交正常化である。新型コロナウイルス感染拡大による世界的混乱の中、UAE、バーレーン、スーダン、モロッコの4か国は、米国の仲介により、2020年8月以降、相互の発展と進歩を目指すとして、イスラエルとの外交関係の正常化に順次合意した。

アラブ諸国とイスラエルとの関係改善の契機は、1990年代まで遡る。当時、パレスチナ解放機構（PLO）とイスラエル間の「オスロ条約」（クラスター爆弾禁止条約）の締結を受けて、オマーン、カタール、バーレーン等の域内数カ国が、イスラエルとの関係を改善しようとしていた。

本調査では、イスラエルとの関係改善が中東地域の貿易・物流に及ぼした影響を明らかにするため、アンケートを実施した物流関係企業に対するインタビューを行った。

KIZAD 工業都市・フリーゾーンの責任者は、イスラエルとの外交関係の改善はプラスの影響を及ぼしたと強調している。「この変化は、UAE とイスラエル間の貿易機会を拡大した。実際に AD Ports Group は最近、イスラエル輸出研究所（IEI）と Bank Hapoalim が共催する『Beyond Business 2 delegation』の一貫として、アブダビ投資事務所（ADIO）指導の下、KIZAD および当社の物流本部に、大規模なイスラエル貿易代表団を招待した。このツアーでは、顧客となる可能性があるイスラエル企業各社に対して、アブダビの広大な市場の可能性を紹介するとともに、アブダビの工業地帯で事業を立ち上げた場合には、グローバルサプライチェーンのネットワークを利用することができるというメリットを説明した。両国間の協議は始まったばかりだが、今後も貿易関係のさらなる強化に期待している」とした。また、「アブダビは企業や投資家に戦略的な地の利、世界基準のインフラ、競争力ある投資環境を提供しており、多くの国、地域、国際事業者の国際的な架け橋として重要な役割を果たしている。AD Ports Group はイノベーション、物流機能、輸送ソリューション等へのアクセスを提供できるため、イスラエル企業が域内市場間の貿易を拡大し、成長を拡大するための環境を提供できる。両国での戦略的なパートナーシップを通じて、海上貿易や物流が持つ潜在能力を最大限に引き出し、両国の経済成長と価値創出を推進したいと考えている」と付け加えた。

Etihad Airways Cargo マーケティング・コミュニケーションマネージャーもまた、「アブラハム合意の締結後、関係する市場間の貿易に対する関心は高まりを見せている」と語った。これを支援するために、同社はテルアビブ＝アブダビ間で週2回の旅客機の運航を開始している。また、イスラエル市場における同社のプレゼンスをさらに拡大するため、イスラエルの航空貨物サービス会社 Rom Top Aviation を総販売代理店に任命した。「同社は専門運送業者として、経済・外交関係の変化を継続的に監視し、それに応じて運航網と運航スケジュールを調整している」とした。

国交正常化は、関係するすべての市場に相互利益をもたらした。UAE とイスラエルの間では、両国への大きな関心の高まりや、人・商品の流入が見られるようになった。これら

の市場の拡大に関与するために、物流業者各社は地域の変化を注意深く監視している。これらの物流事業者は、顧客および経営陣の期待に応えるべく、治安や外交に関する定期的な戦略・予測会議を開催している。物流部門外の事業者でも、地政学的な安定が維持されれば、世界各国に対して両国の投資魅力が向上し、様々な部門に新たな投資家を連れてくるのが可能になると理解している。また国交正常化は、地中海の港を利用している輸入品にも、代替となるルートを提供する可能性がある。

国交正常化により、イスラエルと関係国との貿易額は大幅に増加した。イスラエル中央統計局の貿易統計によると、貿易額が最大となった国は UAE で、表 10 のとおり 2020 年 1～7 月期の 5,080 万ドルから、2021 年同期には 6 億 1,390 万ドル（約 12 倍）に増加した。ヨルダンとエジプトは、2020 年のイスラエルと各国との合意より前に、すでにイスラエルとの国交正常化を行っていたが、2021 年のイスラエルとヨルダンとの貿易額は 1 億 3,620 万ドルから 2 億 2,420 万ドルに、エジプトとの貿易額は 9,200 万ドルから 1 億 2,240 万ドルに増加した。モロッコとの貿易額は 1,490 万ドルから 2,080 万ドルに増加した。バーレーンとイスラエルとの貿易額は、2020 年 1～7 月期はゼロだったが、2021 年の同期には 30 万ドルを記録した。

表 10. イスラエルの対外貿易（2020 年 1～7 月期、2021 年 1～7 月期）
（サービス、観光を除く）

国	2020 年 1～7 月	2021 年 1～7 月
UAE	5,080 万ドル	6 億 1,390 万ドル
ヨルダン	1 億 3,620 万ドル	2 億 2,420 万ドル
エジプト	9,200 万ドル	1 億 2,240 万ドル
モロッコ	1,490 万ドル	2,080 万ドル
バーレーン	0	30 万ドル

（出所）イスラエル中央統計局

10. まとめ

コロナ禍によって、企業にとっても機敏な対応力や、事業戦略の策定能力が重要であることが証明された。この歴史的にも不安定な世界のもとでは、予期せぬ事態を想定することに慣れる必要がある。物流業界ではここ数年、エンドツーエンドの物流サービスのデジタル化を実現し、物流を特別なサービスではなく、コモディティ化（一般商品化）しようとする傾向があった。しかしコロナ禍により、世界的なサプライチェーンの管理は非常に複雑であることが明確に示された。物流業者は、専門的な物流サービスこそが、顧客にとって戦略的な成功要因であると再び主張すべき時期に来ている。効率性の向上のみを考え、物流のコモディティ化を進めることと、物流が本来あるべき戦略的な成功要因になることとは相容れないと考えられる。

Scan Global Logistics の CCO&COO によれば、今後鍵となるのは輸送量の管理である。短期的なコンテナ料金の数ドル単位についての議論や交渉は、今後の焦点としては適切とは言えない。短期的な価格の上昇に焦点を当てるだけでは、今後立ち行かなくなるため、これを受け入れない企業は、長期的な損失にさらされることになるとしている。

Etihad Airways Cargo のマーケティングマネジャーは、物流業界全体のデジタル化がまだ道半ばであり、物流部門のすべての事業者が自社の能力を再評価し、必要な措置を講じて輸送プロセスを強化し、顧客にさらなる利便性を提供することで、市場競争力を維持することが可能となるとしている。

また、ALS Logistics Solutions 社長によれば、コロナ禍に対する耐性を強化するためには、供給ネットワークの多様化が必要である。そのためには、特定地域への過度の依存を回避し、サプライチェーンを危険にさらす可能性を有するサプライヤーを特定すること、サプライヤーとのコミュニケーションを改善し、サプライヤーのパフォーマンスを監視するためのプラットフォームを統合すること、ビッグデータやブロックチェーンなどの新しい技術を活用し、これらの情報を使って不確実な状況下でも戦略的な決定を予測し、リソースを最適化することなどが必要としている。

最後に重要なこととして、すべての事業者はより機敏で弾力的な対応を目指して、各社の「BCP（事業継続計画）」を見直す必要がある。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20220005>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 中東アフリカ課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5180
E-mail：ORH@jetro.go.jp