

La Joya de Medio Oriente: Puntos clave de la transformación y consolidación de Dubái en un centro financiero y comercial a nivel global.

Autor 1

Nombre Completo: Jhonny Estiven Toca Salamanca

Correo Institucional: jhonnytoca@ustavillavo.edu.co

ORCID: https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0002282389

Afiliación Institucional: Universidad Santo Tomas–Facultad de Negocios Internacionales

Información del Artículo:

Versión del Documento: Preprint- No revisado por pares

Fechas de Elaboración: Agosto 2025

Idioma del Artículo: Español

RESUMEN

Dubái es uno de los siete emiratos que conforman los EAU, siendo esta ciudad la elegida por millones de turistas alrededor del mundo para sus vacaciones marcadas por el lujo y las excentricidades que ofrece la urbe. Desde su independencia el 2 de diciembre de 1971 hasta la actualidad esta nación ha pasado por una impresionante transformación económica, aprovechando su riqueza en combustibles fósiles para avanzar y reacomodar sus ingresos a unos enfocados en los servicios y el comercio internacional, logrando así una economía diversificada sin una fuerte dependencia a las exportaciones de gas, petróleo y sus derivados y sus precios volátiles, además de un intento de replicación en otros países de la región como Arabia Saudí, con el fin de combatir problemáticas parecidas.

Lo anteriormente dicho convierte a esta nación, pero sobre todo a la ciudad de Dubái en uno de los lugares predilectos donde los inversionistas depositan sus capitales, ya que ven con confianza el futuro de esta metrópoli y las facilidades que ofrece para todo tipo de proyectos. Este artículo de investigación tiene como propósito exponer los factores que han llevado a Dubái a consolidarse como un centro financiero y comercial de alcance global, así como el proceso que recorrió para alcanzar la posición que ocupa en la actualidad.

Keywords: Turismo, Planeación, Diversificación, Inversión, Transformación, Interconexión

ABSTRACT

Dubai is one of the seven emirates that make up the UAE, and it is the destination of choice for millions of tourists around the world for vacations marked by the luxury and eccentricities that the city offers. Since its independence on December 2, 1971, this nation has undergone an impressive economic transformation, taking advantage of its wealth in fossil fuels to advance and rearrange its economy to focus on services and international trade, thus achieving a diversified economy without a strong dependence on exports of gas, oil, and their derivatives and their volatile prices. It has also earned the admiration of many countries around the world and inspired attempts at replication in others, such as Saudi Arabia.

All of this makes this nation, but especially the city of Dubai, one of the favorite places for investors to put their money, as they are confident about the future of this metropolis and the facilities it offers for all kinds of projects. That is why this research article aims to highlight the main factors that make Dubai a global financial and commercial center and the path they had to take to get to where they are today.

Keywords: Tourism, Planning, Diversification, Investment, Transformation, Interconnection

INTRODUCCIÓN

El Emirato de Dubái ha destacado en los últimos años por ser una ciudad moderna, llena de excentricidades marcadas por el turismo de lujo y sus grandes proyectos arquitectónicos, perteneciente a los Emiratos Árabes Unidos, un país conformado por siete emiratos, incluida su capital Abu Dhabi, de los cuales uno es Dubái.

Esta joven nación, soberana desde el 2 de diciembre de 1971, ha destacado en la región de medio oriente por encima de sus vecinos debido a su rápida transformación económica, en específico en su emirato más famoso, Dubái, región que evolucionó de ser un pueblo dedicado a la pesca y recolección de perlas sin mucha proyección internacional ni potencial de crecimiento, a ser la perla de medio oriente debido a su concentración de la riqueza respecto a otras ciudades de la misma región, cumpliendo un papel determinante en la influencia de sus políticas y el desarrollo de sus instituciones de comercio. (Jack Dutton, 2024)

El modelo de crecimiento emiratí es caso de estudio no sólo para su entendimiento sino también para su replicación en países de medio oriente ya que este mismo convirtió a Dubái en lo que es hoy en día, una de las ciudades insignia en el mundo, líder en el turismo de lujo y un centro financiero y comercial en la región, estando en el año 2023 dentro de los 10 países con más ingresos provenientes del turismo en todo el mundo (Kumar, 2024) siendo así reconocido internacionalmente por inversores como una ciudad predilecta para invertir sus capitales.

A continuación veremos como un conjunto de factores tanto políticos como económicos ayudaron a esta ciudad y en general al país a salir adelante y como han podido superar cada obstáculo que se les ha presentado en el camino, como avanzaron de una economía cuya actividad principal era la pesca y cómo también pudieron dejar rápidamente su dependencia de las exportaciones de petróleo, representando estas menos del 2% de los ingresos del emirato de Dubái actualmente y desde mediados del año 2013; por lo que surge la pregunta ¿Cómo hizo Dubái para cumplir las metas de los políticos emiratís que permitió que su ciudad siga avanzando económicamente? y ¿cómo logro el reconocimiento de ciudad llena de excentricidades donde el negocio de los servicios es ahora su principal ingreso fiscal?.

Por último, veremos qué problemas afrontan en el presente y de qué manera esta nación ya está haciendo esfuerzos para mitigar estas dificultades.

OBJETIVOS

Objetivo general de investigación

Exponer los factores principales que convierten a Dubái en un centro financiero y comercial a nivel global para comprender el modelo de desarrollo de la metrópoli.

Objetivos específicos de investigación

- Comprender cómo y porqué las multinacionales dedicadas a la oferta de servicios ven a Dubái como un buen lugar para invertir sus capitales.
- Analizar cómo el plan de diversificación económica fue la base para que Dubái sea lo que es hoy en día.
- Exponer que papel ha jugado la logística internacional y sus afines en el crecimiento de la economía de Dubái.

MARCO TEORICO

La rápida transformación económica de los Emiratos Árabes Unidos en especial de Dubái, la cual se evidenciara más adelante en el desarrollo de los objetivos ha llamado la atención de diversas organizaciones

y estados que ven este proyecto de transformación y diversificación económica como un modelo potencialmente replicable en sus respectivos países, asimismo este modelo económico ejecutado por los dirigentes del país árabe ha sido de vital importancia para que el país sea uno de los líderes no solo económicos sino políticos de la región, pudiendo influir significativamente en las dinámicas geopolíticas de una de las regiones más tensas del mundo como lo es medio oriente y como se demostrara a lo largo del documento, por lo que este modelo económico basado en la diversificación de sus ingresos con un fuerte enfoque al sector de los servicios, generado por una serie de incentivos de todo tipo para las empresas que lleguen a sus fronteras ha otorgado un status de influencia económica y política en la región.

Para entender dicho modelo debemos tener en cuenta conceptos fundamentales a la hora de revisar la ejecución de este proyecto económico, tales como la inversión extranjera directa, zonas francas o la interdependencia económica, todos estos fundamentales en la operatividad e interconexión de la economía del emirato de Dubai.

Según el Banco de la República de Colombia, entendemos por inversión extranjera directa a los aportes de capital que realiza un inversionista no residente en una empresa residente, en donde el inversionista tiene una influencia significativa en la toma de decisiones de la empresa esto con el fin de desarrollar una actividad económica a largo plazo en una economía objetivo (Banco de la Republica de Colombia, 2025) por ende podemos deducir que estos movimientos de capitales extranjeros hacia los países receptores aseguran una estabilidad económica proyectada hacia el crecimiento a largo plazo.

Esto mismo lo asegura un estudio realizado por el Fondo Monetario Internacional, donde aseguran que la IED es de vital importancia para el crecimiento a largo plazo incluso por encima de la inversión nacional, se demuestra como la IED es un vehículo de transferencia tecnológica a través generalmente de empresas privadas y como esta tecnología asegura un crecimiento sostenido por el tiempo siempre y cuando el país receptor tenga las capacidades de absorción de dichas tecnologías y sea capaz de incorporarlas a su economía, dicha capacidad de absorción viene medida por el nivel de capital humano con el que cuenta el país. (E. Borensztein, 1998) este estudio nos demuestra la importancia de la IED a largo plazo y de como los países en vía de desarrollo deben crear las condiciones adecuadas para la atracción de esta misma y aun mas importante contar con el capital humano para poder absorber eficientemente dicha inversión.

Para poder comprender que son las zonas francas debemos entender que este no es un concepto meramente dicho sino que más bien hace alusión a un lugar específico con características especiales, por lo que en términos generales y según el ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia “la zona franca es el área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. Las mercancías ingresadas en estas zonas se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones.” (MINCIT , 2021) consecuentemente estas zonas francas traen consigo propósitos para su creación, algunos de estos son:

1. Ser instrumento para la creación de empleo y para la captación de nuevas inversiones de capital.
2. Ser un polo de desarrollo que promueva la competitividad en las regiones donde se establezca.
3. Desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, bajo los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia, y buenas prácticas empresariales.
4. Promover la generación de economías de escala.
5. Simplificar los procedimientos del comercio de bienes y servicios, para facilitar su venta. (MINCIT , 2021)

Es de vital importancia entender la funcionalidad de estos conceptos en el desarrollo de las economías emergentes como lo es la economía de Dubái. Un ejemplo de esto es el estudio conjunto realizado por el Instituto Alemán de Estudios Globales y Regionales, la Universidad Georg-August de Göttingen de Alemania y la Universidad Bancaria de Ho Chi Minh de Vietnam donde demuestra como en este último país las zonas económicas especiales contribuyen a la atracción de inversión extranjera directa y un mejoramiento en las condiciones laborales de los trabajadores. (Tevin Tafese, 2025)

Este artículo resalta como Vietnam se ha ido acoplando a la cadena de suministro mundial mediante sus más de 300 zonas económicas especiales, logrando una transformación de la economía trasladando el empleo rural a la industria manufacturera, impulsando los ingresos de los trabajadores, contribuyendo en el crecimiento de la formalidad en el país y convirtiendo a Vietnam en el tercer país que más recibe IED en esta parte de Asia, solo detrás de China e India. (Tevin Tafese, 2025)

Este estudio presentado ejemplifica la importancia de las zonas francas en la estrategia de atracción de IED en el país y de cómo estas ayudan sustancialmente a la transformación de la economía de una región o país entero, generando no solo beneficios a las empresas sino también a los trabajadores y trayendo desarrollo y crecimiento para los pobladores de la zona.

Aunque el artículo menciona específicamente las ZEE (Zonas económicas especiales) y no las zonas francas, se toma como punto de partida para desarrollar la idea posteriormente en los objetivos planteados y entendiendo que una zona geográfica con características especiales en materia de infraestructura, aduanas y reglas fiscales pueden influir positivamente en el desarrollo de una región o país.

La interdependencia económica es un concepto de amplio espectro que encuentra su definición como el entrelazamiento que existe entre países, regiones o instituciones como resultado de la industrialización. Esto puede tener muchos efectos positivos, pero también puede verse fácilmente alterado. (Murphy, 2023) esto tiene su aplicación en Dubai debido a la interdependencia económica que hay entre sus sectores e incluso entre sus instituciones como el Centro financiero internacional de Dubai (DIFC) y la Jebel Ali free zone (JAFZA) donde aunque a simple vista no comparten un sector económico común, las operaciones y resultados de uno pueden impulsar o frenar el crecimiento del otro, y así como este ejemplo hay muchos más presentes en la dinámica económica del emirato.

“Un ejemplo de esto es la crisis inmobiliaria de 2008. La recesión comenzó en Estados Unidos, pero debido a la interdependencia económica, otros países se vieron afectados. Las naciones europeas perdieron un socio comercial importante y los países productores de bienes como textiles dejaron de tener grandes pedidos de ropa, por lo que muchos trabajadores de estos países quedaron desempleados.” (Murphy, 2023) este es resultado de la globalización y como bien se decía anteriormente puede tener un enfoque local, regional o global, hoy en día genera grandes beneficios para la cadena de suministros global pero posee de una estabilidad fácilmente alterable y la posibilidad de crear un efecto domino debido a su propia naturaleza.

Este concepto tiene su aplicación en diferentes teorías económicas de Michael Porter principalmente en el diamante desarrollado por el mismo, este diamante se describe como un modelo económico de 4 factores (Condiciones de los factores, Condiciones de la demanda, Empresas relacionadas horizontal y verticalmente, y la Estructura y rivalidad de las industrias). (Universidad del Istmo de Guatemala, 2005) siendo estos 4 apartados de vital importancia para entender a fondo la estructura organizacional del modelo de diversificación económica de la Dubai.

Esto teniendo en cuenta que el papel de sus componentes puede contemplarse por separado, porque se encuentran todos interrelacionados entre sí, y el desarrollo o actuación de uno siempre va a beneficiar o a afectar a los otros. (Universidad del Istmo de Guatemala, 2005)

En este artículo analizaremos el apartado de la estructura y rivalidad de las industrias, ya que en el caso de Dubái es de vital importancia para el desarrollo de su economía la inversión en infraestructura de último nivel, esto quiere decir que tienen como prioridad resaltar por cómo se crean, organizan y gestionan las compañías, así como la naturaleza de la rivalidad doméstica en este emirato.

Según Michael Porter “uno de los componentes que permiten conseguir y mantener la ventaja es una inversión sostenida. Las naciones tienen éxito en sectores en donde hay un extraordinario compromiso y esfuerzo” (Universidad del Istmo de Guatemala, 2005), esto se ve reflejado en el modelo económico de la ciudad de Dubai que apostaron por un plan de diversificación económica a largo plazo, invirtiendo en sectores específicos de la economía durante largos periodos de tiempo, contando con el apoyo sostenido de sus dirigentes nacionales durante varias décadas.

Asimismo, la teoría de “El diamante” en específico en su aspecto estructural sostiene que “este último no solo se refiere a la infraestructura física de una empresa sino también a su estructura organizacional o a la apreciación que se le da al talento humano, estos factores hacen poder alcanzar el éxito si se cumple también con las otras tres variantes dentro del diamante, lo que generara un prestigio”. (Universidad del Istmo de Guatemala, 2005) Después de haber obtenido dicho prestigio se puede asegurar en cierta parte un crecimiento sostenido gracias a este mismo, debido a que habrá una armonía entre los 4 aspectos principales que mantendrán un reconocimiento simplemente por su buen funcionamiento.

Una vez se tiene esta clase de éxito, se resalta mantener la innovación en todos los ámbitos, ya que la innovación puede incrementar significativamente la productividad de los recursos empleados en un sector, de una forma mucho más adecuada que las ganancias que podrían conseguirse de reasignarlos. Al mismo tiempo, se conservan los conocimientos teóricos y prácticos que se hayan desarrollado en el sector y se mejora la

ventaja competitiva de las empresas, que pasa a ser más sustentable. (Universidad del Istmo de Guatemala, 2005)

Recordemos que todas estas teorías acerca del crecimiento económico en especial la del diamante del desarrollo y las 5 fuerzas de Porter encuentran su aplicación en el desarrollo de Dubai debido a la visión de sus dirigentes en una economía integrada a la cadena de suministro global tomando ventaja del mundo globalizado en el que vivimos en la actualidad.

Es por esto que el gobierno de los EAU decidió que su plan de acción seguiría parámetros generales para el cumplimiento de sus objetivos macroeconómicos basándose en las teorías de Michael E. Porter descrito por Harvard Business School como “economista, investigador, autor, asesor, conferencista y profesor. A lo largo de su carrera en la Escuela de Negocios de Harvard, ha aplicado la teoría económica y los conceptos de estrategia a muchos de los problemas más complejos que enfrentan las empresas, las economías y las sociedades, como la competencia en el mercado y la estrategia empresarial, el desarrollo económico, etc.” (Harvard Business School, 2022) siendo así uno de los economistas más respetados en la actualidad y el cual sus teorías se enseñan en todas las escuelas de negocios del mundo, siendo el mejor punto de referencia para los dirigentes emiratíes en sus proyectos de diversificación y crecimiento económico.

Así lo demuestra un estudio publicado por la revista Scielo y encabezado por Pedro Nel Páez Economista con posdoctorado en Economía en Vrije Universiteit of Amsterdam y PhD en Economía en la Universidad Nacional de Colombia, haciendo una síntesis de las principales teorías de competitividad y resaltando que “Porter inicia su artículo titulado *The Competitive Advantage of Nations* con una frase poderosa: «National prosperity is created, not inherited» En ellas se incorpora la idea de estrategia empresarial, de modo que el objetivo central del agente productor de bienes o servicios es la obtención de la ventaja competitiva” (Pedro Nel Ruez, 2022) concluyendo así que la ventaja competitiva aporta significativamente a la obtención de una prosperidad económica nacional que a su vez no está presente de manera inherente en ningún sujeto sea una empresa o un país sino que por el contrario se debe crear en base a las diferentes características que presente esta misma.

“Las causas por las cuales algunas empresas tienen más éxito que otras para lograr la ventaja competitiva, sostenible en el tiempo, y un desempeño superior al promedio de la industria, se recogen en la formulación de una estrategia empresarial, concebida como un plan de largo plazo con el cual la empresa maximiza los beneficios y confronta a la competencia. El análisis de la competitividad recae sobre las características específicas de la empresa o la industria, pero no de algún país específico.” (Pedro Nel Ruez, 2022) trasladando lo dicho anteriormente por el autor al caso de estudio de la ciudad de Dubai podemos observar como la metrópoli implementó su plan de crecimiento y diversificación económica a muy largo plazo, siguiendo los puntos principales que resalta la teoría como lo son: inversión sostenida en el tiempo, estrategia empresarial clara, obtención de un prestigio definido y una inversión dirigida hacia a la innovación de los sectores que han obtenido cierto grado de éxito.

Lo anteriormente comentado es la teoría del crecimiento económico de Dubái en todos sus aspectos, donde igual que en el diamante y sus cuatro pilares codependientes los uno de los otros se encuentran las principales actividades comerciales del emirato, que como dice la teoría han recibido de manera constante y durante largos periodos de tiempo una inversión que les ha generado éxito y prestigio a nivel internacional, donde este último es también la clave misma para seguir atrayendo capital a sus fronteras y apostar por la innovación para mantener su ventaja sobre los demás países de la región.

Antecedentes

Los diferentes estudios que se han realizado entorno al proceso de transformación y diversificación económica de Dubái han expuesto algunas de las claves de su exitoso proyecto, que aunque no es perfecto permitió a esta ciudad pese a sus muy limitadas reservas petroleras (comparadas con las reservas del emirato de Abu Dhabi) lograr utilizar sus beneficios temporales para planear y ejecutar dicho plan.

Esto lo demuestra un escrito realizado por la Escuela de estudios Orientales y Africanos (SOAS) de la Universidad de Londres, donde se centran en como la Logística permitió a Dubai convertirse en un hub internacional destacándose en su infraestructura de transporte y eficiencia logística, subrayando que los puertos presentes en la ciudad (puerto de Rashid, puerto Hamriya y puerto Jebel Ali) fueron el catalizador del crecimiento exponencial de las actividades comerciales en el emirato, haciendo énfasis sobre todo en el puerto

de Jebel Ali que se pensó desde un principio para funcionar como una ciudadela logística intermodal, ofreciendo diferentes servicios más allá de los que podría ofrecer un puerto por sí solo. (Ziadah, 2018) esto generó que Dubai se empezara a proyectar en la región como un punto neurálgico en el transporte de mercancías gracias a la planeación de los proyectos arquitectónicos de fines logísticos llevada a cabo por sus dirigentes y siendo pensados estos proyectos para destacar en su carta de servicios al comercio internacional.

El estudio también destaca otros factores de vital importancia para el éxito de la infraestructura logística en el crecimiento del comercio en Dubai como lo son la internacionalización del DP World empresa encargada de la gestión del puerto de Jebel Ali y actualmente una de las principales terminales marítimas del mundo, moviendo más de 61,7 millones de TEUs en el año 2015 o su posición geográfica privilegiada para intereses político/económicos ya que se encuentra muy cerca de puntos neurálgicos para el comercio y la política internacional como el estrecho de Ormuz y el subcontinente indio, siendo consecuentemente un corredor marítimo para los movimientos Europa/Asia Oriental. (Ziadah, 2018) lo que nos lleva a pensar que todos estos megaproyectos y políticas neoliberales se llevan a cabo tomando en cuenta no solo contextos económicos, sino también contextos políticos y características geográficas específicas de las cuales se pueda sacar provecho.

Asimismo, los Emiratos Árabes Unidos vienen proyectando una política exterior neutral la cual está justificada en un pensamiento pragmático, que ayuda a dar una imagen al país de seguridad económica donde priman los beneficios financieros sobre su postura internacional o si el potencial cliente ya sea un país, empresa o persona tiene diversas sanciones aplicas generalmente por el “bando occidental”.

Así lo demuestra un estudio realizado por la revista “The Economist” expone como este país y principalmente el emirato de Dubái se ve beneficiado de esta postura neutral en el ámbito internacional, relatando casos específicos de cómo el gobierno emiratí utiliza su posición de manera ventajosa, aprovechando las diferentes sanciones impuestas principalmente por la Unión Europea y los Estados Unidos de América para convertirse en un salvavidas de los países objetivos de estas sanciones. (The Economist, 2022)

Las diversas disputas internacionales y las sanciones que acompañaron a estas desde la invasión de Ucrania por parte de Rusia cayeron bien en oriente medio, la subida en los costos de la energía ha beneficiado a la gran mayoría de los países de la región, un ejemplo de esto es que desde el inicio de la invasión rusa a Ucrania hasta septiembre de ese mismo año las bolsas de valores de Riad y Dubái subieron un 2% y 9% respectivamente. De manera consecuente el número de rusos que compraron vivienda en 2022 supera con creces las estadísticas de años anteriores, comprando más viviendas durante el primer semestre del 2022 que todo el año anterior, pasando de ser los novenos compradores más activos en 2021 a los cuartos en 2022, esto es inmensamente beneficioso para Dubái ya que el sector inmobiliario representa aproximadamente el 8% de su PIB lo que genera unos ingresos adicionales beneficiándose así de las sanciones internacionales impuestas a Rusia. (The Economist, 2022)

“Empresas, tanto locales como multinacionales, están reorientando sus operaciones. Bancos como Goldman Sachs y Bank of América han trasladado a sus empleados de Moscú a Dubái. Las empresas de materias primas están considerando trasladarse desde Suiza, que se ha sumado a las sanciones de la UE contra Rusia”(The Economist, 2022) Esto demuestra una tendencia de las grandes empresas a la reorientación de sus capitales para no verse afectadas por las sanciones impuestas por occidente, buscando un lugar fácil y seguro para continuar sus operaciones, lo que desemboca en un beneficio importante para Dubai.

“En Fujairah, en la costa este de los Emiratos Árabes Unidos, las empresas locales se están adentrando en el negocio del arbitraje, pueden comprar petróleo ruso con grandes descuentos, refinarlo y luego vender los productos terminados a precio de mercado. Todo esto es posible gracias a la postura neutral de los Emiratos Árabes Unidos respecto a la guerra. Aunque son aliados occidentales desde hace mucho tiempo, se han negado a sumarse a las sanciones occidentales contra Rusia.” (The Economist, 2022) Esto demuestra que no solo Dubai se ve beneficiada de la política exterior de los EAU sino que otros emiratos como el de Fujairah están aprovechando la situación para poder generar ganancias a partir del contexto geopolítico mundial.

Durante un tiempo Abu Dhabi quiso apostar por un política internacional más firme y comprometida con los lineamientos de sus aliados occidentales, en 2015 los Emiratos Árabes Unidos se unieron a la invasión de Yemen liderada por Arabia Saudita y durante el año 2017 impulsó el embargo a Qatar, ambas acciones perjudicaron al país de manera directa, los Hutíes lanzaron varios misiles hacia la capital emiratí, lo cual es muy grave para un país que depende de la reputación de su estabilidad y el embargo a Qatar resultó en un golpe al sector inmobiliario ya que muchos cataríes hacían compras de bienes raíces. (The Economist, 2022) dichos resultados repercutieron en la posterior toma de decisiones de los dirigentes del país emiratí,

entendiendo que su modelo de crecimiento económico no era compatible con acciones dejen al país con una imagen comprometida frente a los inversores internacionales.

Tras estos resultados los Emiratos Árabes Unidos volvieron a una postura más neutral, retiraron sus tropas de Yemen en 2019 y levantaron el bloqueo a Qatar en el año 2021, entrando así en un período de diplomacia económica que llega hasta nuestros días. (The Economist, 2022)

Esto nos demuestra que la política internacional de los EAU es de vital importancia para el crecimiento de su economía ya que esta se ve beneficiada de la neutralidad que goza el país para ser un receptor de grandes capitales sin importar su origen y sin tener algún conflicto de intereses, aprovechando su posición política para hacer negocios con cualquier país del mundo que ellos deseen, primando su crecimiento económico por encima de su compromiso con los intereses de sus aliados occidentales.

METODOLOGIA

Tipo de Estudio

En este artículo he utilizado una técnica de estudio combinada apoyada en referencias observacionales, donde convergen los conocimientos teóricos y prácticos brindándome una comprensión más amplia y con diferentes puntos de vista de los factores determinantes que hacen que Dubái sea un centro financiero y comercial a nivel global.

Los conocimientos teóricos me ayudan a tener una comprensión del tema basada en datos macroeconómicos y poder sacar conclusiones partiendo de esos datos, con los conocimientos prácticos enfoco la información recopilada teóricamente hacia una visión más local apoyada por profesionales de la región. Al integrar las fortalezas de ambos métodos puedo darle profundidad y amplitud a la investigación, basándose en datos macroeconómicos integrándose con la opinión por parte de profesionales de la región.

Diseño Metodológico

Este artículo está desarrollado con bases a un tipo de investigación cualitativa y explicativa, específicamente a un análisis documental de fuentes secundarias, las cuales son complementarias para contrarrestar el análisis de datos y estudios teóricos con la realidad local.

Se tuvo como objeto de estudio la ciudad de Dubái donde durante la misión académica desarrollada en dicha ciudad y con ayuda de expertos locales se buscaron patrones para el inicio del desarrollo de los objetivos planteados, asimismo esta información cualitativa se fue complementado con datos macroeconómicos cuantitativos como estadísticas de crecimiento del PIB, porcentajes de crecimientos de sectores clave como el turismo o la aviación, inversión extranjera, etc.

Se llevaron a cabo dos entrevistas enfocadas a el desarrollo de los objetivos, la primera fue con el administrador de la tienda y café Juan Valdez, establecimiento comercial que se visitó durante la misión académica a medio oriente, quien nos contó un poco de cómo fue el proceso de entrada, establecimiento y expansión de esa empresa extranjera al mercado emiratí, así mismo él nos socializó cuáles son las ventajas que ofrece Dubái y como una empresa colombiana tiene la oportunidad de abrirse al mercado internacional, la segunda entrevista fue con Naser Alarash Alkahal, director general de NAFFCO para Latinoamérica, con el que pude abordar temas más específicos como lo son la importancia de las zonas francas para la ciudad, como los puertos de la ciudad son las grandes puertas del comercio y cuales beneficios ofrece tanto el gobierno central emiratí como la ciudad de Dubái para que las empresas nativas de esta nación sean competitivas a nivel internacional.

Técnicas de Análisis

Los datos expuestos en este artículo de investigación están apoyados en estudios de fuentes académicas confiables y revisadas, estos estudios están basados principalmente en la planeación económica, así como factores socioeconómicos que llevaron al desarrollo y componentes político-económicos que ayudaron a convertir ese desarrollo en una constante exponencial. Se seleccionaron más de 10 fuentes variadas entre artículos, reportes institucionales y sitios web oficiales y verificados que cumplieran con los requisitos (actualidad, procedencia de sus fuentes, temática principal, etc.) para poder ser tomados en cuenta en este artículo de investigación.

Toda la información de estas fuentes fue organizada y sintetizada a partir de un análisis documental de fuentes que parte de una técnica de análisis cualitativo debido a que el punto principal es la interpretación, descripción y comprensión de la información, identificando los puntos claves para el desarrollo de los objetivos planteados en este escrito, asimismo el análisis de estos datos se llevó a cabo de una manera complementaria con lo aprendido durante la visita a la ciudad de Dubái en la misión académica por parte de la institución.

Limitaciones

La información y el desarrollo de los objetivos propuestos en este artículo de investigación proviene en su mayoría de fuentes digitales, de la capacidad de análisis y alguna información obtenida por el autor durante la misión académica, aunque se tuvieron algunas opiniones de residentes locales en la materia y ayudaron a dar el enfoque territorial que se buscaba, el artículo de investigación está basado y respaldado en su mayoría por fuentes académicas y periodísticas, lo que resulta en estudio enfocado en los aspectos macroeconómicos de las dinámicas financieras de Dubái.

Consideraciones Éticas

El contenido de este artículo está destinado meramente para fines educativos y de formación. Cualquier información recopilada en este material tiene como objetivo mejorar el conocimiento y la comprensión de los temas abordados, y no debe ser utilizada con fines comerciales sin el debido consentimiento.

De igual manera el uso de enlaces, textos, imágenes, gráficos y/o recursos externos está protegido por las leyes de derechos de autor. Queda prohibida la distribución o modificación del contenido sin el previo consentimiento por escrito del titular de los derechos de autor.

RESULTADOS

Objetivo específico 1

Comprender cómo y porqué las multinacionales ven a Dubái como un buen lugar para invertir sus capitales.

Es bien sabido por todos que el auge y la fama estratosférica que está obteniendo Dubái gracias a sus grandes proyectos arquitectónicos dirigidos a sectores como el turismo, el comercio o los servicios financieros no podrían hacerse si un factor fundamental de cualquier economía en la actualidad, y esa es la inversión extranjera.

Desde el comienzo de su proceso de diversificación económica en la década de los 80 el emirato de Dubái ha llevado a cabo un plan sólido, con metas claras y un propósito en específico, atraer una gran inversión extranjera para así poder financiar algunos de sus grandes proyectos arquitectónicos, estas medidas que generaron éxito fueron siendo aprobadas paulatinamente, un ejemplo de esto es que aunque el plan de atracción de inversión extranjera empezó en los años 80, hubo leyes creadas con este fin hasta comienzos de este siglo, como el permiso a extranjeros de adquirir tierras en zonas específicas del emirato del año 2002. (Universidad Autónoma de Nuevo leon , 2016)

Este plan de diversificación económica para salir de la dependencia de las exportaciones de petróleo y gas era un plan nacional que tenía que ejecutar cada emirato, pero esto para el emirato de Dubái era casi que una obligación ya que este a comparación de su emirato vecino y capital de este país Abu Dhabi, no poseía la producción ni las reservas para ser competitivo por un largo periodo de tiempo a nivel internacional (Tabla 1) y por otro lado las grandes fluctuaciones de los precios internacionales del petróleo hacían ver al país y en específico a Dubái como una ciudad con una economía inestable (Figura 1) , lo cual no es buen indicativo para los inversores extranjeros.

Tabla 1. Producción y reservas de petróleo y gas en 1998

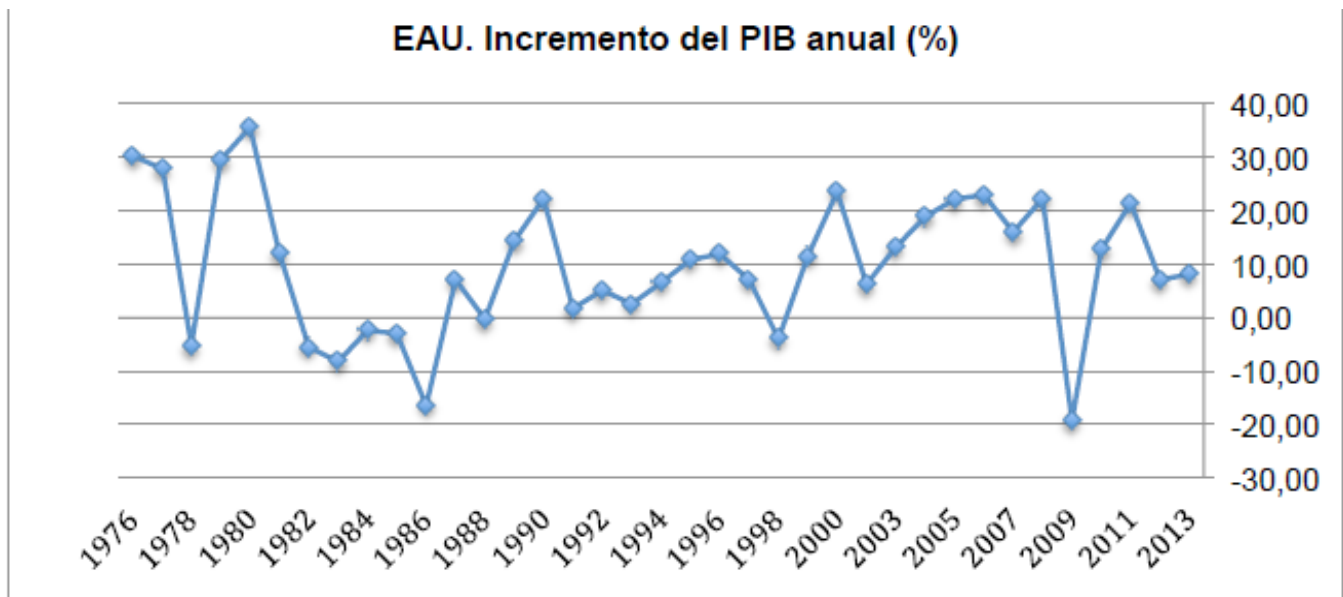
Tabla 1. Emiratos Árabes Unidos. Producción y reservas de petróleo y Gas. 1998.

	Producción (miles de barriles/día)	Reservas (billones de barriles)	Producción (millones de m ³ /año)	Reservas (billones de m ³)
	Petróleo		Gas	
Abu Dhabi	1,990	92,200	14,300	6.003
Dubai	0,230	5,900	1,700	121
Sharjah.	0,058	-	0,200	303
Ras Al-Khaimah	-	-	0,0400	31
Total	2,278	98,100	48.860	5.779

Fuente: Evolution and Performance of the UAE Economy 1972–1998.

Nota. Adaptado de (Hernandez, 2015)

Figura 1. Incremento del PIB anual de los emiratos árabes unidos



Fuente: Banco de estadísticas de Emiratos Árabes Unidos

Nota. Adaptado de (Hernandez, 2015)

Es por esto que, en Dubái aprovecharon el dinero de la bonanza petrolera para invertir en estos grandes proyectos arquitectónicos, ampliar su infraestructura ya existente, como el aeropuerto de Dubái que fue remodelado y expandido después de la creación de la aerolínea Emirates y esto acompañarlo de unas políticas fiscales atractivas para la captación de capitales extranjeros y la llegada de multinacionales para colocar sus sedes en la ciudad.

Esto la coloca hoy en día y desde mediados de 2013 cuando la economía del emirato ya solo dependía en un 2% de las exportaciones de crudo (Tabla 2) como una ciudad predilecta para la llegada de marcas extranjeras.

Tabla 2. Porcentaje de ingresos generados por el petróleo en el PIB de Dubái

Tabla 2. Porcentaje de ingresos generados por el petróleo en el PIB. Dubái

Año	1980	1995	1997	2005	2006	2007	2013
%	50%	18%	12,5%	5,4%	5,1%	5%	2%

Fuente: United Arab Emirates Yearbook 2013

Nota. Adaptado de (Hernandez, 2015)

Esto debido también a que la ciudad posee infraestructura de primer nivel para la llegada de todo tipo de empresas, excelentes beneficios fiscales gracias a las políticas tomadas por el emir Mohamed Bin Rashid Al Maktum y una economía estable gracias a su casi nula dependencia de sus exportaciones de energías fósiles como el petróleo y el gas y los precios volátiles con los que se manejan este tipo de exportaciones, el conjunto de estos y otros factores hacen que la economía basada en los servicios que se convirtió Dubái sea vista por buenos ojos por las multinacionales dedicadas a la oferta de estos mismos para convertir a este emirato en su centro de operaciones en medio oriente.

Objetivo específico 2

Analizar cómo el plan de diversificación económica fue la base para que Dubái sea lo que es hoy en día.

Hoy vemos a la ciudad-estado de Dubái como un lugar aspiracional para vacacionar o incluso vivir en un futuro, todo asociado a lujos y excentricidades, pero esto no siempre fue así. analizaremos los puntos claves que hacen hoy a esa ciudad ser el diamante de la península Arábiga, empezando por su punto de inflexión el cual es la diversificación de su economía.

Desde la década de los 80 todos los emiratos del país, pero principalmente Dubái, iniciaron un plan de diversificación económica, el cual ya abordamos a profundidad anteriormente, esto dio como resultado una nula dependencia de sus exportaciones de petróleo y gas, dejando una impresión a los inversores de una ciudad segura para depositar sus capitales. Básicamente lo que hicieron los dirigentes de esta ciudad fue trasladar los cimientos de su economía a otros sectores menos volátiles, utilizando los grandes beneficios que estaba generando de manera temporal la bonanza petrolera de la época

Según Emirates Group “Se calcula que, en 2023, el sector de la aviación de Dubái, formado por Emirates Group, Dubai Airports (incluidos los aeropuertos Dubai International y Dubái World Central - Al Maktoum) y otras entidades del sector de la aviación, habrá generado un valor añadido bruto de 137.000 millones de AED (37.300 millones de USD), equivalente al 27 % del PIB de Dubái. (Emirates Group, 2024) Demostrando que uno de los pilares principales de la economía del emirato esta ligada a los servicios de transporte aéreo ya sea de carga o de pasajeros, siendo esto consecuente con las políticas implementadas desde el inicio de la diversificación económica para obtener los resultados generados en la actualidad.

Esto incluye el impacto económico principal de 94.000 millones de AED y 43.000 millones de AED del impacto catalizador del turismo generado por la aviación. Se prevé que estas cifras aumenten de manera progresiva, y que la actividad aérea generada por Emirates y los aeropuertos de Dubái aporte 196.000 millones de AED, es decir, el 32 % del PIB previsto de Dubái para 2030. El sector de la aviación generó más de 630.000 puestos de trabajo en 2023 y se prevé que sume otros 185.000 de aquí a 2030” (Emirates Group, 2024). Lo que nos lleva a pensar que, según las cifras, se esperan grandes inversiones en este sector económico y otros que lo puedan complementar como el turismo debido a sus proyecciones de crecimiento, lo que al final desembocara en la llegada de mas capital extranjero y un crecimiento económico asegurado para la ciudad mientras esta sector se mantenga estable.

Con este informe presentado por la aerolínea emiratí nos podemos dar cuenta de la interconexión de varios grandes campos de la economía de Dubái, ya que los proyectos de infraestructura asisten a la operatividad de los servicios que se prestarán allí, como es el caso de los aeropuertos de Dubái donde ya hace varios años se viene construyendo el nuevo aeropuerto Dubai World Central - Al Maktoum, pensado para ser el aeropuerto más grande del mundo permitiéndole recibir a más de 260 millones de pasajeros al año, actualmente funciona parcialmente como un aeropuerto de carga y como un aeropuerto “asistente” al DXB, pero sus planes son reemplazar totalmente al DXB para mediados de 2032-2034 y así poder tomar el control total de las operaciones aéreas del emirato. (Salim, 2024)

Este proyecto beneficiará a diferentes sectores de la economía de Dubái en sus diferentes fases de desarrollo, ya que en su planeación y construcción abrirá miles de vacantes de trabajo e impulsará el área de la construcción y una vez este megaproyecto haya finalizado beneficiará enormemente actividades económicas tales como la aviación y el turismo, ya que estos tienen un papel codependiente en el desarrollo de ambos sectores.

Esto demuestra la interconectividad de la economía de Dubái ya que un solo proyecto de estos beneficia directamente a 3 grandes sectores de la economía de esa ciudad, sin contar muchas otras actividades económicas (Comercio, Inversión extranjera, Logística.) que se ven beneficiadas indirectamente gracias a esta obra.

Otros proyectos de las mismas magnitudes como el Burj Khalifa poseen esta misma característica de interconexión económica, beneficiando a otro de los grandes sectores de la economía de Dubái como lo son los servicios financieros, el cual se hizo fuerte debido a los beneficios jurídicos y fiscales que tiene la ciudad con estas empresas y las personas que llegan a dirigirlas.

Algunos de estos beneficios son la exención del impuesto sobre la renta a personas que tengan un estado de residencia en la ciudad, complementándose con otros como bajas tasas impositivas y las facilidades para la entrada de las empresas en el mercado, esto hace que esta actividad represente cerca del 10% del PIB de Dubái y sea una actividad importante para la captación de inversión extranjera y el crecimiento empresarial acelerado. (Autoridad Reguladora de Telecomunicaciones y Gobierno Digital, 2025)

Objetivo específico 3

Exponer que papel ha jugado la logística internacional y sus afines en el crecimiento de la economía de Dubái.

La logística es la actividad insignia de la globalización en la que vivimos actualmente, permite interconectar al mundo entero por casi cualquier medio, facilitando así el envío de mercancías desde y hacia cualquier país del mundo, lo que conlleva a que sea un sector donde se mueven grandes capitales y genere grandes beneficios a los países que más emplean tareas de logística dentro de sus fronteras.

Dubái entendió esto y a lo largo de su plan de diversificación económica fue posicionando a la logística como uno de sus pilares principales de la economía, aprovechando su posición estratégica entre Asia y Europa, siendo actualmente sus zonas francas y los puertos de Jebel Ali y Rashid los principales actores en la logística del emirato, convirtiendo así a la ciudad en el principal centro logístico, de transporte, comercial, financiero y ferial de la región. (Tenjo, 2018)

Aunque Dubái cuenta con aproximadamente 12 zonas francas o free zone, las dos más importantes son la zona franca de Jebel Ali (JAZFA) y la zona franca del aeropuerto de Dubái, siendo estas unos casos de éxito rotundo para la atracción de empresas y el movimiento de mercancías. (Tenjo, 2018)

La zona franca de Jebel Ali es la más grande en todo Dubái y según Jebel Ali Free Zone “Es la zona franca insignia de DP World y la zona aduanera más grande de Oriente Medio. De 19 empresas en 1985, crecimos a más de 500 en 1995 y, hoy en día, a más de 10.700, incluyendo más de 100 empresas de la lista Fortune Global 500. Nuestra proximidad al puerto de Jebel Ali, el Aeropuerto Internacional Al Maktoum y la Expo 2020 de Dubái nos ha convertido en un centro ideal para el comercio global y en un proveedor integral

de soluciones para la creación de empresas. (Jebel Ali Free Zone, s.f.) Esto sugiere que detrás de este crecimiento económico acelerado y la relevancia que han tomado estas zonas económicas especiales en la cadena de suministro global se debe a una gran planeación, supervisión y ejecución por parte de sus dirigentes, que supieron aprovechar la posición estratégica en la que se encuentra su país y complementarlo con las condiciones aptas para la llegada de las empresas a su territorio.

“Hoy en día, JAZFA se enorgullece de ser una base dinámica para miles de empresas de más de 150 países, proporcionando más de 130.000 puestos de trabajo y atrayendo el 23,9% de las inversiones extranjeras directas de Dubái.” (Jebel Ali Free Zone, s.f.) Todo esto generando puestos de trabajos formales continuamente, lo que genera un ambiente de formalidad laboral puro y siendo uno de los mayores captadores de capital extranjero en todo el emirato, asegurando así una entrada constante no solo de capital a su territorio sino asegurando trabajo formal a los habitantes de la ciudad.

De esta forma JAFZA y el puerto de Jebel Ali tienen una simbiosis económica casi perfecta, donde son complementarias la una con la otra para el alcance de los objetivos de cada una, recordando la importancia de JAFZA para la atracción de empresas y/o capital extranjero y el puerto de Jebel Ali posicionado como el más importante en toda la región y uno de los puertos con mayor tráfico del mundo moviendo en 2018 alrededor de 14.95 millones de TEUs (Icontainers, s.f.).

Esto es un factor diferencial a la hora de tener una zona franca contigua al puerto ya que el tránsito de mercancías será mucho más grande y eficiente, recordando que según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2018, Emiratos Árabes Unidos ocupa el puesto número 11 en el mundo en cuanto al desempeño logístico (Tabla 3), siendo esto también un gran atractivo para las empresas que se encuentran o tiene planes de abrir operaciones en JAFZA. (Procolombia , 2022)

Tabla 3. desempeño presentado por Emiratos Árabes Unidos en cada uno de los diferentes aspectos

Logistics Performance Index de Emiratos Árabes Unidos

LPI	Puntaje	Puesto
	3.96	11
Aspectos evaluados		
Eficiencia aduanera	3,63	15
Calidad de la infraestructura	4,02	10
Competitividad de transporte internacional de carga	3,85	5
Competencia y calidad en los servicios logísticos	3,92	13
Capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos	3,96	13
Puntualidad en el transporte de carga	4,38	4

Fuente: The World Bank 2018.

El índice varía entre 1 y 5, donde 5 representa el mejor desempeño

Nota. Adaptado de (Procolombia , 2022)

Por otro el otro lado encontramos a el aeropuerto internacional de Dubái (DXB) y a la zona franca que lleva su mismo nombre (DAFZA) los cuales poseen un papel muy importante en la logística y su representación al PIB de ese emirato.

DAFZA funciona de manera parecida a cómo funciona JAZFA con el puerto de Jebel Ali, DAFZA posee más de 106.393 metros cuadrados de espacio de almacenamiento, más de 190.000 metros cuadrados de espacios de oficinas, 20.000 empleados propios de la zona y se encuentran aproximadamente 3100 empresas de diferentes sectores, la mayoría de las que se ubican acá se debe también a su cercanía con el aeropuerto internacional de Dubái, ya que sus requerimientos logísticos exigen el tránsito de sus mercancías por vía aérea. (Dubai Airport Freezone, 2025)

Complementariamente DAFZA ofrece tanto incentivos fiscales como incentivos de inversión para la atracción de las empresas, como los son: 100% de propiedad extranjera de la empresa, 100% repatriación de capital y utilidades, sin restricciones monetarias ni laborales, gestión orientada a inversores con despacho rápido y eficiente de cargas comerciales, sin impuesto de sociedades, sin impuesto sobre la renta, exención de

IVA. Estos beneficios sumados a su infraestructura de primer nivel convierten a DAFZA en su sitio predilecto para las empresas que buscan abrir actividades en la ciudad de Dubai. (Dubai Airport Freezone, 2025)

Por último, no hay que olvidar el rol que juega el DXB en esta interdependencia funcional económica mutua, ya que según Dubái Aiports “Desde su apertura en 1960, DXB ha experimentado un crecimiento anual promedio superior al 13%, convirtiéndose en el centro global por excelencia. En 2024, alcanzamos un máximo histórico: recibimos a 92,3 millones de pasajeros y manejamos 1,9 millones de toneladas de carga, consolidando nuestra posición como el aeropuerto internacional con mayor tráfico del mundo y uno de los mejor conectados.” (Dubaiairports, 2025). Esta posición de gran afluencia internacional, así como el prestigio del destino asegura no solo la llegada de mas pasajeros al aeropuerto ya sea por turismo o conexión, sino que también llama la atención de los inversores para depositar sus capitales en un lugar que le asegura afluencia de pasajeros como ningún otro.

Esto sin olvidar su terminal de carga que cuenta con una capacidad total de almacenamiento de mercancías de 7420 toneladas, 35 puertos para importaciones, exportaciones y carga perecedera. Adicionalmente cuenta con secciones especiales para objetos de valor, animales, perecederos, explosivos y bienes peligrosos. (Tenjo, 2018)

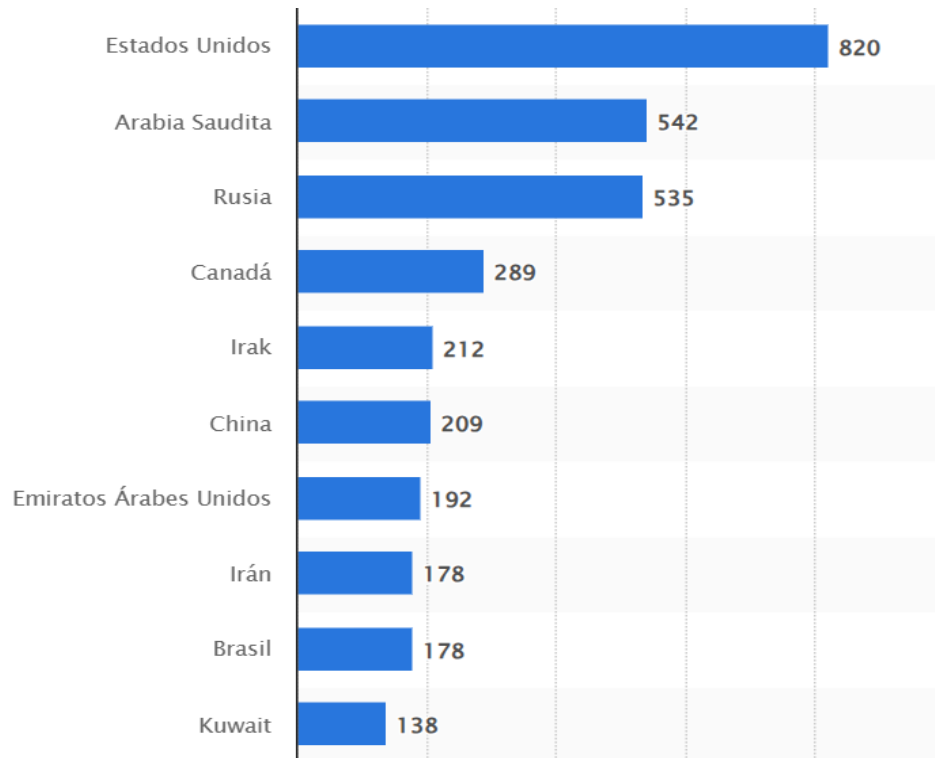
DISCUSIÓN

El camino que ha recorrido Dubái hacia la transformación y diversificación de su economía para poder convertirse en el centro financiero y comercial que es hoy en día ha sido uno lleno de retos y obstáculos, generalmente de índole económica. Pero en la actualidad esta ciudad enfrenta un nuevo reto de naturaleza diferente, que viene acompañado con el reciente enfoque mundial y que supone un desafío no solo para ellos sino para el mundo entero, la lucha contra el cambio climático es actualmente la prioridad en muchos países alrededor del mundo, el enfoque principal de la mayoría de ellos es hacia un desarrollo sostenible, donde la preservación de nuestro mundo y las especies que habitan en el vayan de la mano con el desarrollo económico, tecnológico y social de la humanidad.

Dubái siendo reconocida en todo el mundo como una ciudad moderna, llena de excentricidades y asociada siempre a la ostentación presenta un grado de complejidad mayor para afrontar y llevar a cabo políticas para la lucha contra el cambio climático y el favorecimiento del desarrollo sostenible, esto debido a que gran parte de su modelo económico está basado en sectores altamente contaminantes como lo son el turismo de lujo, la aviación y el transporte de mercancías, esto agregado a que las características naturales que definen el entorno donde se encuentra la ciudad hace que esta misma y por ende sus habitantes requieran de grandes cantidades de recursos para mantener su estilo de vida.

Este emirato y en general los EAU ha presentado varios proyectos y planes en cumbres internacionales relacionadas con el crecimiento económico sostenible como el compromiso de bajar sus emisiones como país en un 47% para el 2035 comparadas con los niveles de 2019, aunque esto podría considerarse importante y una muestra de intención de cambio por parte de los dirigentes de uno de los 10 principales productores de petróleo en el mundo (Tabla 4) la realidad es que mientras se presentan estos planes para abandonar la producción de combustibles fósiles mediante la energía civil nuclear, aumentos significativos en la capacidad solar y tecnologías de conversión de residuos en energía, los números y la contabilidad nos dice que los Emiratos Árabes Unidos siguen planeando aumentar la producción y el consumo de combustibles fósiles para 2030. Semanas antes de la cumbre climática del año pasado (2023), la compañía petrolera nacional de los Emiratos Árabes Unidos adjudicó contratos por valor de 17 mil millones de dólares para el desarrollo de Hail y. (Dickie, 2024)

Tabla 4. Ranking mundial de los países productores de petróleo en 2023 (en millones de toneladas).



Nota. Adaptado de (Fernandez, 2024)

Por lo que en palabras de Andreas Sieber, director asociado de políticas y campañas del grupo de defensa del clima 350.org “El supuesto objetivo climático de los Emiratos Árabes Unidos es, en esencia, un lavado de imagen ecológico. Las afirmaciones de reducción de emisiones carecen de credibilidad sin sólidas salvaguardias contra la contabilidad inflada y las compensaciones” lo que nos indica una clara contradicción entre sus proyectos de crecimiento sostenible y sus políticas actuales. (Dickie, 2024)

Aunque Dubái no es un gran productor de combustibles fósiles en la región, si es un gran dependiente de estos para el funcionamiento de su industria, un ejemplo de esto es la problemática que afronta para cumplir con sus proyecciones de sostenibilidad en el sector del transporte.

Según Damien Gayle y The Guardian el aeropuerto de Dubai es el aeropuerto con más emisiones de partículas contaminantes al medio ambiente, la contaminación que genera las operaciones de este aeropuerto es tal que los residentes de la ciudad de Dubai están expuestos a 20,1 millones de toneladas de CO₂ en un solo año, así como 7531 toneladas de NO_x y 71 toneladas de PM_{2,5} lo que es equivalente a las emisiones de cinco centrales eléctricas de carbón o 2,78 millones de vehículos. (Gayle, 2024)

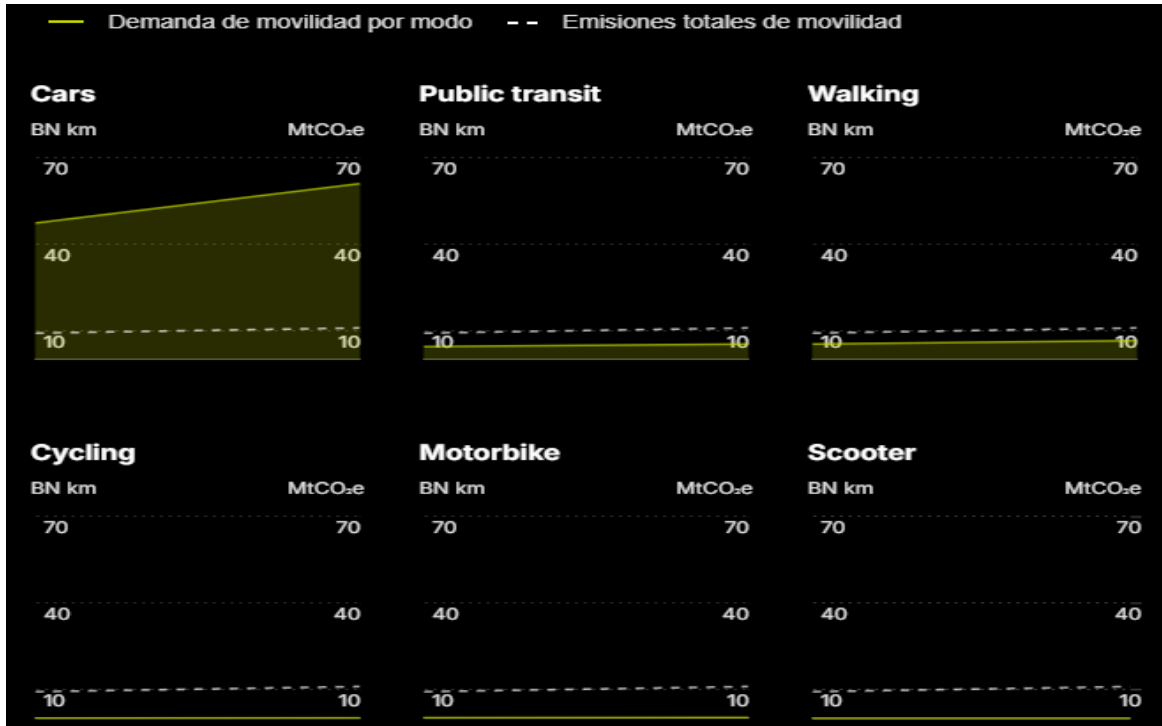
Hay que tener en cuenta que la planeación, construcción y funcionamiento de los aeropuertos de todo el mundo está pensada para el largo plazo, y el crecimiento de la industria en la ciudad de Dubái llevó a que sus dirigentes ejecutaran la construcción del aeropuerto de Al Maktoum con una capacidad para recibir 260 millones de pasajeros en el año, lo anteriormente dicho es incompatible con la lucha contra el cambio climático, el sector aeronáutico es un sector rezagado en la utilización de energías limpias pero impulsa exponencialmente el crecimiento de economías como la de Dubái. (Gayle, 2024)

La movilidad urbana también genera inconvenientes en la búsqueda del cumplimiento de los plazos establecidos para el desarrollo sostenible en Dubái, según el Oliver Wyman Forum “Dubái depende en gran medida del coche para su movilidad, ya que más del 80 % de los kilómetros recorridos por pasajeros se realizan en coche. La demanda de movilidad en Dubái alcanzó los 58 000 millones de kilómetros, generando 9,3 millones de toneladas de CO₂e en 2022” esto va en contra del objetivo de la ciudad alcanzar una subida de 1,5 C para 2030 y por el contrario se estima que esta suba hasta los 3,5 C para la misma fecha. (Oliver Wyman Forum, 2025)

Desafortunadamente las predicciones para el futuro tampoco son las mejores, según los planes de la ciudad, se espera que la demanda de movilidad crezca un 27% para 2030, mientras que se pronostica que las

emisiones de CO2 aumentarán un 19% , esto sumado a que como se muestra en la tabla (Figura 2) el crecimiento de medios de transporte alternativos más sostenibles tampoco es suficiente para cumplir la meta. (Oliver Wyman Forum, 2025)

Figura 2. Demanda de movilidad (por modo) y trayectoria de emisiones (2022-2030)



Nota. Adaptado de (Oliver Wyman Forum, 2025)

Pese a que se están haciendo esfuerzos para promover todo tipo de transportes alternativos como la construcción de una red de metro de 421 kilómetros y 197 estaciones para 2030 y la inversión en infraestructura de carga de vehículos eléctricos que probablemente aumentaría las cuotas de mercado de los vehículos de este tipo, para que Dubái pueda llegar a su objetivo en la fecha establecida debe tomar medidas mucho más drásticas y hasta cierto punto imposibles dependiendo del enfoque con el que intente revertir la situación. Por ejemplo, si se opta por un enfoque de movilidad activa, cada residente de la ciudad debería caminar en promedio siete kilómetros adicionales, lo que llevado a la práctica es imposible por las condiciones climáticas de la ciudad. (Oliver Wyman Forum, 2025)

Otros enfoques como el transporte multimodal o la electrificación, aunque más optimistas también requieren grandes esfuerzos para poder cumplir con los plazos establecidos en los acuerdos de París, esto nos deja con la incertidumbre de hasta qué punto llega el compromiso de los dirigentes emiratíes en su lucha contra el cambio climático y que tan dispuestos están a hacer un cambio hacia una economía sostenible.

En el año 2024 el DIFC (Centro Financiero Internacional de Dubái) principal centro financiero global de la región de Oriente Medio, África y Asia Meridional anuncio su estrategia de descarbonización del 100% de sus actividades para el año 2045 aportando de manera significativa para el cumplimiento en los objetivos Net Zero 2050 de los EAU, esta estrategia busca en palabras de su Excelencia Essa Kazim, Gobernador del DIFC “reducir las emisiones en las zonas que controla directamente en relación con sus operaciones, actividades de construcción y cadena de suministro, sentando así un ejemplo para los centros financieros de todo el mundo. La Estrategia del DIFC aspira a lograr un Net Zero real, sin compensar ni comercializar las emisiones de carbono” esto pone en tela de juicio el compromiso de los dirigentes y hasta qué punto de verdad están dispuestos a cumplir con sus planes en los plazos establecidos. (Dubai International Financial Centre, 2024)

Todo lo anterior es importante recalcarlo ya que el cambio climático es una lucha que pertenece y afecta a todos, por la cual debemos replantearnos como sociedad hasta qué punto puede llegar la búsqueda del crecimiento económico continuo por encima del equilibrio vital de nuestro planeta. Según el Foro Económico

Mundial abordar el problema de las emisiones globales podría ser más manejable de lo que parece a primera vista este afirma que según un nuevo estudio el 18 % de todas las emisiones globales provienen de tan solo 100 ciudades alrededor del mundo, Dubai se encuentra en el puesto de 11 de este ranking (Tabla 5), lo que le transfiere de manera directa una responsabilidad más allá de sus objetivos nacionales o su crecimiento económico exponencial, ya que las decisiones que allí se tomen pueden repercutir para bien o para mal en el clima de todo el planeta.

Tabla 5. These are the cities with the biggest carbon footprints

Urban Cluster	Country	Footprint/cap (t CO ₂)	Population	Footprint (Mt CO ₂)	Global ranking [▲]	Domestic ranking
Seoul	South Korea	13.0 ±2.4	21,254,000	276.1 ±51.8	1	1
Guangzhou	China	6.1 ±1.0	44,309,000	272.0 ±46.2	2	1
New York	USA	17.1 ±5.5	13,648,000	233.5 ±75.4	3	1
Hong Kong SAR	China	34.6 ±6.3	6,029,000	208.5 ±37.8	4	1
Los Angeles	USA	14.6 ±3.2	13,482,000	196.4 ±43.7	5	2
Shanghai	China	7.6 ±1.9	23,804,000	181.0 ±44.6	6	2
Country of Singapore	Singapore	30.8 ±6.5	5,235,000	161.1 ±34.1	7	1
Chicago	USA	21.1 ±5.1	7,260,000	152.9 ±37.2	8	3
Tokyo/Yokohama	Japan	4.0 ±0.6	32,999,000	132.8 ±21.4	9	1
Riyadh	Saudi Arabia	20.7 ±4.6	5,747,000	118.8 ±26.4	10	1
Dubai	UAE	22.3 ±6.2	4,971,000	110.8 ±31.0	11	1
Wuxi	China	9.2 ±2.1	12,010,000	110.4 ±25.8	12	3

Nota. Adaptado de (Moran, 2018)

CONCLUSIONES

Las políticas implementadas por los políticos emiratíes para convertir a Dubái en el centro financiero y global que es en la actualidad, aunque exitoso en el cumplimiento estricto de sus objetivos económicos no es ajeno a las críticas y podemos destacar dos grandes matices.

El tema principalmente abordado en este documento fue exponer los factores principales o la estrategia implementada por los gobernantes de la ciudad para convertir a Dubai en lo que es hoy en día, no cabe duda de que la implementación de sus políticas y los beneficios implementados en diferentes aéreas (beneficios fiscales, beneficios de infraestructura, beneficios para la creación de empresas, etc.) tuvieron un rotundo éxito en su aplicación, atrayendo grandes beneficios económicos a la ciudad y logrando una diversificación exitosa de su economía.

Sectores como el financiero, el aeronáutico, el turismo y el logístico son de total importancia para la economía de la ciudad no solo por lo que cada uno de estos sectores representa individualmente al PIB de Dubái sino también por la interdependencia funcional económica que tienen entre sí, el caso más evidente es el del sector aeronáutico con el turismo, pero, así como este hay muchos más casos que nos demuestran que esta particularidad está muy arraigada en la economía de la ciudad.

Después de todos los datos presentados y beneficios económicos expuestos, podemos concluir en que el modelo de transformación y diversificación económica de Dubái fue un rotundo éxito, donde los sectores económicos mencionados anteriormente lograron convertir a la ciudad en un centro financiero y comercial a nivel global.

Sin embargo, los dirigentes de la ciudad deben trabajar de la mano con las máximas autoridades del país para poder desarrollar en conjunto estrategias efectivas en el cumplimiento de los objetivos planteados por ellos mismos en diferentes tratados internacionales en la lucha contra el cambio climático y así poder

revertir las situaciones anteriormente expuestas, lo que generaría una fama positiva adicional a Dubái como una ciudad verde y de la cual podría sacar provecho para generar beneficios varios.

IMPLICACIONES

Su contenido conceptual puede aportar enormemente como modelo comparativo en futuras investigaciones acerca de temas relacionados (transición energética, diversificación de la economía, atracción de inversión extranjera directa) en países de la región, como Qatar, Kuwait o Arabia Saudí.

También puede servir de apoyo a países fuera de la región con una gran posición estratégica en la cadena de suministro a nivel global como Colombia y México, explicando la importancia de saber aprovechar al máximo las ventajas de las zonas francas y sus puertas de salida y entrada como lo son los puertos y los aeropuertos, esto ayudará a investigaciones futuras a entender la relevancia de la interdependencia funcional que existe entre las estructuras logísticas anteriormente mencionadas.

Aporta los conceptos necesarios para abrir debate acerca del modelo económico de Dubái desde un punto de vista social ambiental donde chocan temas como la modernización, el turismo de lujo y el crecimiento económico exponencial, frente a temas como la desigualdad, condiciones laborales de migrantes ilegales y sobre todo la replicación de un modelo que más haya de exitoso, representa una carga ambiental enorme para nuestro planeta.

Por último, este artículo invita a sus lectores a seguir de cerca e investigar por propia cuenta el proceso de transformación económica de Dubái hacia una más verde y sostenible, haciendo un análisis de su política internacional y su compromiso con el cumplimiento de los objetivos ambientales planteados en cumbres de relevancia global.

REFERENCIAS

- AGB International Ltd. (2024, junio). *UAE now in top 10 tourism earners*. AGB International Ltd. <https://www.agbi.com/tourism/2024/06/uae-now-in-top-10-tourism-earners/>
- Al-Monitor. (2024, mayo). *Dubai crowned wealthiest city in Middle East, home to 72,500 millionaires*. Al-Monitor. <https://www.al-monitor.com/originals/2024/05/dubai-crowned-wealthiest-city-middle-east-home-72500-millionaires>
- Banco de la República. (2025). *Inversión directa*. <https://www.banrep.gov.co/es/glosario/inversion-directa>
- Borensztein, E., De Gregorio, J., & Lee, J.-W. (1998). *How does foreign direct investment affect economic growth?* *Journal of International Economics*, 45(1), 115–135. [https://doi.org/10.1016/S0022-1996\(97\)00033-0](https://doi.org/10.1016/S0022-1996(97)00033-0)
- Bradford, A. (2023, octubre 11). *Todo lo que sabemos sobre el nuevo aeropuerto más salvaje del mundo*. *Architectural Digest España*. Revista AD. <https://www.revistaad.es/articulos/todo-lo-que-sabemos-sobre-nuevo-aeropuerto-mas-salvaje-del-mundo>
- Castañeda Rodríguez, A. L., & Rodríguez Rodríguez, L. C. (2018). *Estrategias de internacionalización de empresas colombianas en Dubái* [Trabajo de grado, Universidad Piloto de Colombia]. Repositorio Institucional Universidad Piloto de Colombia. <https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/488/00004316.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- City Carbon Footprints. (s. f.). *Global Gridded Model of Carbon Footprints (GGMCF)*. <https://citycarbonfootprints.info>
- DIFC. (2024, marzo 5). *DIFC announces decarbonation strategy: Achieving net zero by 2045 at Future Sustainability Forum 2024*. Dubai International Financial Centre. https://www.difc.com/whats-on/news/difc-announces-decarbonation-strategy-achieving-net-zero-by-2045-at-future-sustainability-forum-2024?utm_source
- Dubai Airport Freezone (DAFZ). (s. f.). *Why DAFZ? Competitive advantages*. <https://www.dafz.ae/en/corporate/why-dafz/#competitive-advantages>

- Emirates Group. (2024, mayo 16). *Un nuevo informe de Emirates Group y Dubai Airports refleja la importante contribución de la aviación a la economía de Dubái*. Emirates. <https://www.emirates.com/media-centre/es/un-nuevo-informe-de-emirates-group-y-dubai-airports-refleja-la-importante-contribucion-de-la-aviacion-a-la-economia-de-dubai/>
- García, J. A. (2019). *La internacionalización de las empresas colombianas: Retos y oportunidades en mercados emergentes*. **Revista Republicana**, (27), 123–140. Corporación Universitaria Republicana. <https://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/view/780/583>
- Garzón Pinzón, P. A. (2018). *Realidad del comercio internacional en Dubái desde el desarrollo de la infraestructura portuaria y de los procesos logísticos* [Trabajo de grado, Universidad Piloto de Colombia]. Repositorio Institucional. <https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/455/00004285.pdf?sequence=1>
- Gayle, D. (2024, febrero 27). *London is city most exposed to air pollution from aviation, global study finds*. *The Guardian*. https://www.theguardian.com/environment/2024/feb/27/london-is-city-most-exposed-to-air-pollution-from-aviation-global-study-finds?utm_source
- Glifos (Universidad del Istmo de Guatemala). (2005). *Diamante de Michael Porter*. <https://glifos.unis.edu.gt/digital/tesis/2005/14070.pdf>
- Government of the United Arab Emirates. (s. f.). *Financial markets*. u.ae. <https://u.ae/en/information-and-services/finance-and-investment/financial-markets>
- Harvard Business School. (2022). *Perfil docente Michael Porter*. <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/profile.aspx?facId=6532>
- Icontainers. (s. f.). *Puertos más importantes del mundo*. <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>
- JAFZA. (s. f.). *Jebel Ali Free Zone*. Jafza. <https://www.jafza.ae/>
- Khaleej Times. (2024, mayo 3). *Dubai: Will DXB airport close once operations are moved to Al Maktoum International?* *Khaleej Times*. https://www.khaleejtimes.com/business/aviation/dubai-will-dxb-airport-close-once-operations-are-moved-to-al-maktoum-international?_refresh=true
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia. (s.f.). *CvLAC: Currículo del investigador*. https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurrículoCv.do?cod_rh=0002282389
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. (s.f.). *Zonas francas*. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. <https://www.mincit.gov.co/kids/haciendo-tesoros-desarrollo-empresarial/zonas-francas>
- Murphy, N. (s. f.). *Economic interdependence: Definition, causes & effects*. Study.com. <https://study.com/academy/lesson/economic-interdependence-definition-causes-effects.html>
- National Geographic. (2020, enero 22). *Dubai's ecological footprint challenges its sustainability goals*. *National Geographic*. https://www.nationalgeographic.com/environment/article/dubai-ecological-footprint-sustainable-urban-city?utm_source
- Nel Ráez, R; Jiménez, W y Buitrago, J. (2022). *Las teorías de la competitividad: Una síntesis*. *Revista*, 31, 119-144. <https://doi.org/10.21017/rev.repub.2021.v31.a110>
- Oliver Wyman Forum. (2023, junio 14). *How urban mobility can help cities limit climate change: Dubai*. https://www.oliverwymanforum.com/mobility/how-urban-mobility-can-help-cities-limit-climate-change/dubai.html?utm_source
- ProColombia. (2019). *Perfil logístico de Emiratos Árabes Unidos*. ProColombia. https://procolombia.co/sites/default/files/procolombia/trade/expo/profile-logistic/documents/perfil_logistico_de_emiratos_arabes_unidos_1.pdf
- Reuters. (2024, noviembre 7). *UAE pledges to cut emissions by 47% by 2035*. Reuters. https://www.reuters.com/world/middle-east/short-take-uae-pledges-cut-emissions-by-47-by-2035-2024-11-07/?utm_source
- Tafese, T., Lay, J., & Tran, V. (2025). From fields to factories: Special economic zones, foreign direct investment, and labour markets in Vietnam. *Journal of Development Economics*, 174(103467), 103467. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2025.103467>
- The Economist. (2022, septiembre 22). *Dubai is the world's resurgent entrepot*. *The Economist*. <https://www.economist.com/finance-and-economics/2022/09/22/dubai-is-the-worlds-resurgent-entrepot>

- World Economic Forum (WEF). (2018, julio 17). *These are the cities with the biggest carbon footprints..*
<https://www.weforum.org/stories/2018/07/these-are-the-cities-with-the-biggest-carbon-footprints/>
- Ziadah, R. (2018). *Transport infrastructure and logistics in the making of Dubai as a sea–air multimodal trading hub. International Journal of Urban and Regional Research*, 42(2), 182–197.
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.12570>