

رونق امارات و کمک‌های ما

◆ داوود اویسی

کم‌تر روزی است که در لابه‌لای اخبار رسانه‌ها نشانی از امارات متحده نباشد اما برای ما ایرانی‌ها این شیخ‌نشین از اهمیتی دوچندان برخوردار است. از یک سو هر از گاهی شاهد تحرکات آنها در قبال جزایر "همیشه ایرانی" تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی هستیم و در پاره‌ای از اوقات و در پی اوج گرفتن تنش‌ها با جامعه بین‌الملل، خبر از هجوم سرمایه‌های ایرانیان به سمت دبی، شارجه و ابوظبی داریم و گاهی از تاثیر بی‌چون و چرای ساکنان حاشیه جنوبی خلیج فارس بر قاچاق انواع و اقسام کالاها و بنجل به ایران می‌شنویم و در کنار اخبار اقتصاد سیاه می‌خواهیم که در هنگامی که ساخت پالایشگاه بنزین مقرون به صرفه نیست ۶۱ درصد از بنزین وارداتی (۲/۴ میلیون تن به ارزش ۱/۴ میلیارد دلار) به کشور توسط شرکت‌های اماراتی ممکن شود و یا خبری را می‌خوانیم که ایران بزرگ‌ترین بازار صادرات مجدد امارات است! در گزارش پیش‌رو با نگاهی به تاریخچه شکل‌گیری این شیخ‌نشین، تحولات اقتصادی این کشور را مرور می‌کنیم.

پس از جنگ جهانی دوم به دنبال تحولات سیاسی و اجتماعی مهمی که در جهان رخ داد دولت انگلستان به منظور حفظ سلطه خود بر این کشورها و برای سهولت اداره کشورهای مستعمره اعطای استقلال سیاسی ظاهری را در دستور کار قرار داد. طرح هلال سبز با سرانگشت انگلستان اما به دست نوری سعید پاشا نخست‌وزیر پادشاهی عراق مطرح گردید. این طرح به دنبال آن بود که با گردآوری بعضی از قبایل، طوایف و کشورهای عربی تحت یک

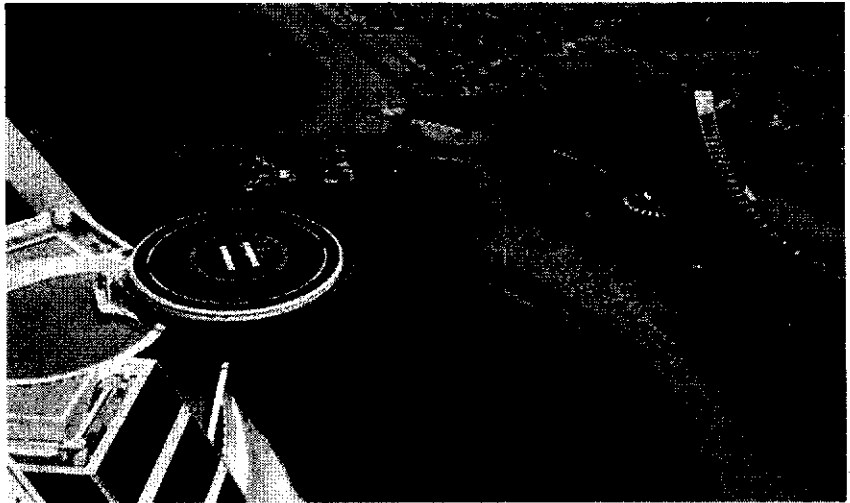
حکومت واحد ضمن پاسخ به برخی از تمایلات ناسیونالیستی اعراب اداره این مستعمره‌ها را با هزینه کم‌تری ممکن سازد. از سوی دیگر، انگلیسی‌ها به دنبال یافتن راه حلی برای مقابله با تلاش‌های ایران برای حفظ و اعمال حاکمیت در بعضی از جزایر خلیج فارس از جمله بحرین، تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی در گام نخست به دنبال شکل دادن به یک دولت عربی متشکل از کویت، شیخ‌نشین‌های خلیج فارس و ساحل عمان (شامل بصره و عدن) بودند که بنا به دلایلی این تئوری به مرحله اجرا در نیامد.

در سال ۱۹۵۲ "سراریک مکبث" حقوقدان انگلیسی طرح فدراسیون امارات خلیج فارس را دوباره ارائه کرد که این بار نیز این پروژه راه به جایی نبرد. "دفتر توسعه امارات ساحل عمان" در دبی با هدف متشکل کردن شیخ‌نشین‌ها تاسیس شد و با واگذاری این سازمان به "شورای اقتصادی و عمران امارات ساحل متصالح" انگلیسی‌ها گام به گام به هدف خود نزدیک شدند. نوزدهم ژانویه ۱۹۶۱ انگلستان ضربه نهایی را وارد کرد "گوجین روستو" معاون وزیر امور خارجه این کشور اعلام کرد که تا سال ۱۹۷۱ میلادی قوای پادشاهی بریتانیای کبیر شیخ‌نشین‌های منطقه را ترک خواهند کرد. این سیاست، ضربه‌ای کاری بر شیوخ منطقه بود و آنها را به سمت اتحاد و کنار گذاردن اختلافات سوق داد. انگلیسی‌ها در محافل خصوصی با اعراب، آنها را از قدرت و توان ایران می‌ترساندند و تنها راه مقابله با این خطر بالقوه را گرد هم آمدن این شیخ‌نشین‌ها و به وجود آوردن یک اتحادیه

می‌دانستند. ۱۹۶۸ میلادی و در پی اعلان سیاست‌های استعمار پیر مبنی بر خروج قطعی از کانال سوئز و خلیج فارس، شیوخ دبی و ابوظبی به طور جدی به دنبال تشکیل اتحادیه افتادند و در تاریخ ۱۸ فوریه ۱۹۶۸ شیخ زایدین سلطان حاکم ابوظبی و شیخ راشدین مکتوم حاکم دبی موافقت‌نامه‌ای را دایر بر تشکیل یک فدراسیون با ۹ عضو از ۷ شیخ‌نشین فعلی امارات به علاوه بحرین و قطر به امضا رساندند. اما در جلسه‌ای که یک هفته بعد قرار بود در دبی و با حضور تمام اعضای نه‌گانه برگزار شود به علت غیبت قطر و بحرین تشکیل نشد و در نهایت موافقت‌نامه جدیدی در ۲۷ فوریه ۱۹۶۸ تحت عنوان، امارات عربی خلیج فارس به امضا رسید. در این موافقت‌نامه ضمن شناسایی آزادی داخلی هر امیرنشین یک شورای عالی تشکیل دادند که در آن شیوخ همه امارت‌ها حضور داشته و مسوولیت تنظیم سیاست‌های فدراسیون را بر عهده بگیرد و ریاست این شورای عالی نیز هر سال بر عهده یکی از امارت‌ها و شیوخ حاکم آن قرار گرفت این موافقت‌نامه از ۳۰ مارس ۱۹۶۸ لازم‌الاجرا شد.

واکنش ایران

دولت ایران در گام نخست مخالفتی با شکل‌گیری این اتحادیه نداشت و از طرفی به علت تخلیه خلیج فارس از نیروهای خارجی امیدوار بود که بتواند با کمک کشورهای منطقه امنیت این آب‌راه بین‌المللی را تأمین کند. اما به دنبال بر ملا شدن سیاست‌های بریتانیا در خصوص جدا کردن بحرین



و به دنبال آن سایر جزایر استراتژیک از ایران در برابر آن موضع گرفت. در ۱۲ فروردین ۱۳۴۷ خورشیدی اطلاعاتی از سوی وزارت امور خارجه دولت ایران به شرح زیر صادر شد:

از زمانی که گفت و گوی مربوط به تاسیس اتحادیه امارات خلیج فارس پیش آمده است از وزارت امور خارجه سوالاتی در این خصوص به عمل می آید که از لحاظ حقوق بین المللی، فدراسیون و اتحاد چند شیخ نشین که دولت انگلستان حامی آنهاست و قرارداد تحت الحمایگی خود را با آنها کماکان معتبر می داند و هنوز مسوول امور خارجی و دفاعی آنهاست چه صورتی دارد؟ از نظر دولت ایران، دولت انگلستان نمی توان سرزمین هایی را که به شهادت تاریخ با زور و تزویر از ایران جدا کرده به دیگران ببخشد.

از سال ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۱ میلادی شیوخ خلیج فارس به دفعات و با یاری دولت انگلستان کنفرانس هایی را برای ایجاد کشوری واحد شکل دادند و در نهایت اتحاد هفت گانه ای در تاریخ ۱۸ ژانویه ۱۹۷۱، با حضور شیخ نشین های ابوظبی، دبی، شارجه، عجمان، ام القوین، فجیره و راس الخیمه (با تاخیر چند ماهه) در مورد تاسیس امارات متحده عربی به تصویب رسید و در دوم دسامبر ۱۹۷۱ کشور جدید امارات متحده عربی در جنوب شرقی آسیا و بر بستری از شن های داغ صحرای سوزان متولد شد.

قطب اقتصادی منطقه چگونه شکل گرفت؟

ایران و ایرانیان نقشی بسیار پررنگ در رونق اقتصادی امارات متحده عربی بر عهده داشتند. گذشته از آن که ایران ها بزرگترین اقلیت ساکن در

گزینه های اصلی برای سرمایه گذاران جهان در آمد و مردمان آن نیز از این خوان گسترده بی نصیب نماندند به گونه ای که در سال ۲۰۰۴ میلادی امارات متحده عربی دارای درآمد سرانه ای نزدیک به ۲۰ هزار دلار شد که نسبت به سال ۲۰۰۳ میلادی در حدود ۳ هزار دلار به آن افزوده شد و این افزایش درآمدها در حالی صورت می گیرد که تولید و صنعت ایران ضررهای جبران ناپذیری از قاچاق کالا از سوی امارات به ایران متحمل شد. انواع و اقسام کالاهای ارزان قیمت و بعضاً تقلبی چینی از مسیر امارات به سمت ایران سرازیر می شود. چندی پیش هفته نامه استاندارد به نقل از به دفتر بازرسی کالا و امور صادرات و واردات موسسه استاندارد در گزارشی اعلام کرد که ۶۲ درصد از کالای قاچاق غیراستانداردی که به ایران وارد می شود (در مرداد ۸۴) از مبدا امارات متحده عربی است. طبق این گزارش ۷۶ درصد این کالاها چینی است و به عبارتی می توان گفت که بخش عمده ای از صادرات مجدد امارات به ایران را کالاهایی تشکیل می دهد که تهدیدکننده مالی و جانی مشتریان ایرانی این گونه از کالاهاست.

صادرات ایران به امارات در سال گذشته بارشده ۱۵۰ درصدی نسبت به سال ۱۳۸۲ به ۲/۳ میلیارد دلار رسید. براساس آمار سازمان توسعه تجارت ایران در سال ۱۳۸۳ واردات ایران از امارات رشد چشمگیری داشته و با ۷۴ درصد رشد از مرز ۳/۵ میلیارد دلار در سال ۱۳۸۲ به ۶/۱ میلیارد دلار در سال ۱۳۸۳ افزایش یافته است. بدین ترتیب تراز منفی مبادلات تجاری ایران و امارات باز هم پیش تر شد. البته در این آمار و ارقام به کالاهایی که به صورت قاچاق و از مبادی غیر قانونی وارد کشور شده اشاره ای نشده است. قابل ذکر است که طبق برآوردهای کارشناسی قیمت یک کیلوگرم کالای صادراتی از ایران به امارات ۲۴ سنت است در حالی که یک کیلوگرم کالای وارداتی از امارات ۸۶ سنت قیمت دارد.

بازارهای بی در و پیکری چون ایران و سیاست های غلط اقتصادی و ادامه تنش با جهان پیرامون شرایطی را رقم زده است که کشور مینیاتوری امارات، اولین اقتصاد اعراب و هجدهمین اقتصاد در کل جهان شناخته شود. این رتبه بندی که بر اساس ارزیابی موسسه همایش جهانی اقتصاد دلووس بر اساس سه معیار "محیط اقتصادی"، "وجود مؤسسات لازم" و "آمادگی تکنولوژیک" صورت گرفته است. در حالی که اماراتی ها در ۳۰ سال پیش فاقد

امارات به شمار می روند (در دبی ۲۵ درصد جمعیت ایرانی است) بسیاری از بومیان این کشور نیز تباری ایرانی دارند. سیاست های ایران در طی سه دهه گذشته و تحولات منطقه ای و بروز جنگ های مختلف، موجب شد که امروز قلب اقتصادی منطقه خاورمیانه و خلیج فارس در امارات متحده عربی بتهد. براساس آمارهای موجود بیش از ۶ هزار و ۵۰۰ شرکت ایرانی (با حداقل ۱۰۰ هزار دلار سرمایه) در امارت های مختلف این شیخ نشین فعالیت اقتصادی دارند. در سال گذشته بیش از ۲/۷ میلیارد دلار کالا از امارات به ایران صادرات مجدد شده و با توجه به روابط تنش آمیز ایران، اروپا و آمریکا و برخی از دولت های دیگر و بسته بودن راه تجارت مستقیم بین آنها و ایران، امارات متحده عربی به خوبی توانسته است از این خلا بهره برداری کند. شاید بتوان آغاز جنگ تحمیلی عراق علیه ایران را "بهار امارات" بر شمرد. به دنبال تداخل رویدادهایی چون وقوع انقلاب اسلامی و آغاز جنگ و وقوع تحریم های اقتصادی شیوخ عرب ساکن در حاشیه جنوبی خلیج فارس خود را در موقعیت بسیار ممتازی برای ایفای نقشی همچون هنگ کنگ در این سوی قاره آسیا مهیا کردند. رهبران امارات با هدایت درآمدهای حاصل از فروش نفت خام به سمت برنامه ریزی و سرمایه گذاری در بخش های مختلف به خصوص در حوزه خدمات و تجارت، دروازه های پیشرفت را بر روی ساکنان این کشور باز کردند. دلارهای نفتی شرکت های مشاوره ای غربی را در این شیخ نشین به فعالیتی جدی و پایدار کشانید. سرمایه گذاری بر روی زیرساخت ها از یک سو و از سوی دیگر تسهیل و ثبات قوانین شرایطی را به وجود آورد که در کم تر از سه دهه امارات به یکی از



فرودگاه و خطوط هوایی بودند و ایران با "هما" برترین ایرلاین جهان محسوب می‌شد امروز فرودگاه دبی بر اساس آخرین نظرسنجی که توسط هفته نامه "بویینگ بیزنس تراول" در سراسر جهان صورت گرفته فرودگاه دبی به عنوان بهترین فرودگاه در امر خدمات به مسافری، خدمات به شرکت‌های هواپیمایی و امنیت شناخته شده است و این در حالی است که خطوط هوایی امارات نیز بهترین و امن‌ترین شرکت‌هایی هوایی جهان محسوب می‌شود. از سوی دیگر به گزارش رویتر مقامات دبی قصد دارند برای پروژه‌های توسعه فرودگاه دبی تا سال ۲۰۲ میلادی ۱۲/۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کنند. دبی برای تبدیل شدن به بزرگ‌ترین مرکز توریستی منطقه در حال سرمایه‌گذاری کلان در توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی برای جابه‌جایی سالانه ۶۰ میلیون مسافر تا سال ۲۰۱۰ است. جابه‌جایی مسافر در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۰۵ میلادی با ۱۴ درصد افزایش از ۱۶/۲ میلیون به ۱۸/۵ میلیون نفر رسیده است. این تحولات سریع و پربازده در حالی صورت می‌گیرد که سالیان سال است که فرودگاه بین‌المللی تهران بر روی کاغذهای افتتاح می‌شود!

از دیگر زیرساخت‌های مهم که در امارات در دست احداث است باید از متروی دبی نام برد که تا سال ۲۰۱۲ میلادی افتتاح خواهد شد. این مترو که با بودجه ۱۲/۵ میلیارد دلاری آغاز شده است طولانی‌ترین سیستم ریلی اتوماتیک در جهان خواهد بود.

در فروردین ماه سال ۱۳۸۴ ساخت "برج دبی" به عنوان بزرگ‌ترین برج جهان آغاز و ظرف دو سال هر هفته یک طبقه از آن احداث می‌شود. اسکلت این برج تا عمق ۵۲ متری زمین فرو رفته و مسافتی در حدود ۸ کیلومتر را به خود اختصاص می‌دهد. بیش از ۵۰ آسانسور برای حمل و نقل افراد در ساختمان وجود دارد و دورترین مسیری که هر یک از آسانسورها طی می‌کنند ۱۲۴ طبقه به مقصد "اسکای لابی" است که در آن استفاده‌کنندگان از سوئیت‌های برج باید آسانسور خود را عوض کنند تا به طبقات مورد نظر برسند برج دبی در زمان تکمیل رکورددار هر چهار ویژگی در نظر گرفته شده توسط شورای ساختمان‌های بلند نیویورک یعنی ارتفاع ساختمان، سقف، آنتن و طبقات قابل سکونت است.

سینمای جهان نیز به سمت دبی گرایش پیدا کرده است و "مدیا سیتی" دبی به دنبال ساخت "استودیو سیتی" در "دوبی لند" است تا زیرساخت‌های

کامل تکنیکی و انسانی لازم را برای تولید فیلم و موسیقی فراهم آورد. هدف استودیو سیتی تسهیل ایجاد زیرساخت‌هایی در حد و اندازه‌های بین‌المللی است. در حال حاضر نیز بیش از ۱۲۰ شبکه در مدیاسیتی دبی در حال کار می‌باشند.

بالاترین هزینه سرانه ساخت ساز جهان

بر اساس آخرین آمارهای ارزش پروژه‌های در حال انجام امارات بیش از ۲۲۳ میلیارد دلار است که هزینه‌های طرح‌های در دست ساخت کشورهای حاشیه خلیج فارس، ایران و عراق بیش از ۶۹۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود که ۳۲ درصد از این هزینه‌ها به امارات تعلق دارد و این در حالی است که به اعتقاد کارشناسان تقاضای بازار مسکن کشور نیز به بازار مسکن دبی منتقل شده است و بر اساس برآوردهای کارشناسی ایرانیان ۲۰۰ تا ۴۰۰ میلیارد دلار در دبی سرمایه‌گذاری کرده‌اند که حدود یک پنجم آن به بخش مسکن و ساخت و ساز روانه شده است و در سال‌های اخیر ایرانیان ۸۰ میلیارد دلار در دبی برای خرید خانه پرداخت کرده‌اند و در حدود ۱۰ درصد از ساخت و سازها در دبی توسط سرمایه‌گذاران ایرانی صورت می‌گیرد. سرمایه‌گذاران ایرانی ۳۱ درصد از ویلاهای منطقه النمره در راس الخیمه و ۲۰ درصد فروشگاه‌های امارات را در اختیار دارند و در پی رکود بورس تهران و سایر تحولات ناشی از مذاکرات اروپا با ایران سیل سرمایه‌های ایرانی به دبی و سایر امارت‌های این کشور سرازیر شده است. با هجوم روز افزون سرمایه‌گذاران ایرانی به بورس دبی و ابوظبی این بازارها رونقی دوچندان پیدا کرده و باعث صعود سهام

شده است. بانک استاندارد چارتر طی گزارش اعلام کرد که بازار سهام امارات با رشدی بالغ بر ۱۱۴ درصد به عنوان پر رونق‌ترین بازار سهام جهان در سال ۲۰۰۵ شناخته شد. در بازار سهام امارات سهام شرکت‌های پیمانکاری در امر ساخت و ساز و شرکت‌های وابسته به مسکن بیش از ۲۸۰ درصد افزایش سوددهی داشته است.

اقتصاد بدون نفت

اماراتی‌ها از سال پیش به دنبال قطع وابستگی درآمدی کشور خود از صدور نفت خام بوده‌اند. سرمایه‌گذاری فراوان برای جایگزین کردن بخش خدمات (از گردشگری تا دفاتر کمپانی‌های بزرگ) نیز بر همین اساس صورت گرفته است. شرایط اقتصادی این کشور به گونه‌ای است که حتی در پی خشک شدن منابع نفتی آن آینده‌ای بسیار روشن را در برابر خود دارد. آنها توانسته‌اند که خود را از زیر یوغ اقتصاد تک محصولی رها کرده و به یکی از مستقل‌ترین اقتصادهای جهان بدل شوند. بلندترین برج جهان، بزرگ‌ترین مرکز تفریحی جهان، بزرگ‌ترین جزیره مصنوعی جهان، بزرگ‌ترین دریاچه مصنوعی جهان، تنها هتل زیر آب جهان، تنها هتل هفت ستاره جهان، پیست اسکی داخل بیابان، بهترین و بزرگ‌ترین ایرلاین و فرودگاه جهان و دهها و صدها نمونه برتر دیگر موجب شده است که سیل گردشگران عرب و غیر عرب به ویژه ایرانیان از سراسر جهان به مناسبت‌های مختلف برای گردش، تجارت و سرمایه‌گذاری راهی آن سوی آب‌های گرم خلیج فارس شوند همان صحرای گرم و سوزان و بی آب علف سه دهه پیش!