

迪拜的崛起与走向*

车效梅 杜雁平

内容提要 迪拜从 18 世纪末的一个小村庄发展为当今中东地区最大的自由贸易港、经济金融中心、购物中心和航运物流中心。其发展得益于经济繁荣、交通与公共设施改善、政府土地政策, 等等。这些因素交互作用, 使迪拜成为当今世界发展最快的城市之一。与此同时, 迪拜的发展也遭遇到移民与土著居民的矛盾、经济结构脆弱、交通与基础设施相对滞后、环境压力加重和土地政策偏差等问题。随着生产力发展和社会进步, 在未来发展中, 迪拜仍会取得更大的成就。同样, 迪拜的走向与城市能否科学规划、城市特点能否进一步凸显、现存问题能否得到合理解决密不可分。

关键词 迪拜 原因 问题 走向

作者简介 车效梅, 历史学博士、山西师范大学历史学院教授、亚非发展中国家研究所所长 (临汾 041000); 杜雁平, 山西师范大学社会学专业研究生 (临汾 041000)。

迪拜 (Dubai) 意为“熊屯”, 传说曾是熊的出没地。迪拜是阿拉伯联合酋长国第二大酋长国, 位于阿联酋东北沿海, 濒临海湾的南侧, 地处亚、欧、非三大洲的交汇点, 占地 3 885 平方公里, 人口 120 万 (2008 年), 约占阿联酋全国总人口的 30%。迪拜从 18 世纪末的小渔村发展为当今中东地区最大的自由贸易港、经济金融中心、购物中心和航运物流中心,¹ 其成就令世人瞩目。迪拜成功发展的秘诀何在, 未来走向如何, 本文仅就这两个问题进行探讨, 谈谈自己的看法。

迪拜崛起的历程

阿拉伯半岛东部诸酋长国所在的阿曼地区, 在一万年前处于后冰川时期, 地区环境良好, 气候条件适宜, 因而在公元前 8000~前 3000 年间出现晚期人类活动。^④ 公元前 2000 年阿联酋作为“历史阿曼”的一部分, 是该地区重要的贸易中心。^④

到 1799 年迪拜仍是个小村庄, 18 世纪, 沙

漠中的一些部落, 如波斯的卡西米族 (Qawasim) 部落和沙特阿拉伯纳加德 (Najd) 地区的雅西族 (Bani Yas) 部落, 开始移民到“历史阿曼”地区, 其中卡西米族逐渐成为控制迪拜的最主要力量。同时, 两个因素使英国对这个地区产生了兴趣, 即: 该地区是联系英国与印度的陆路与海路交通线; 为加强英国在波斯与沙俄争夺。于是卡西米族成为英国领土扩张的最主要威胁。^¼ 到 18 世纪中期, 迪拜的经济仍然是传统经济, 其最主要收入来自捕鱼和采集珍珠。由于迪拜统治者的宽容和开放政策使迪拜商业繁荣, 18 世纪末, 迪拜人口达 3 000 人。18 世纪末 19 世纪初, 英国商

*本文为笔者主持的 2007 年国家社科基金项目“全球化与中东城市发展研究”阶段性成果。

¹ 参见百度百科“迪拜”词条, <http://baike.baidu.com/view/17176.htm>

^④ 参见黄振编著:《阿拉伯联合酋长国》, 社会科学文献出版社, 2003 年版, 第 22 页。

^④ See Yasser E. Khashawy, *Planning Middle Eastern Cities: An urban kaleidoscope in a globalizing world*, London, New York, 2004, p. 173.

^¼ Ibid.

品大量倾销和迪拜成为特鲁西尔阿曼 (Trucial Oman)重要珍珠港口两个因素促进了迪拜的发展。¹

19世纪, 迪拜的发展围绕迪拜酋长国初步建立而展开。自近代起, 海湾诸国沦为西方列强角逐的目标。1820年, 英国殖民主义者入侵海湾后, 迪拜谢赫·沙赫布特之次子执政期间与英国签订最重要条约——《海上和约(“停止掠夺和海盗行为的总和平条约”)》^④。其他谢赫也在该和约上签字, 英国从海上强化了对海湾诸国的控制。1820年, 条约进一步分割该部落, 分为阿布扎比谢赫 (Sheikh Tahnoon Of Abu Dhabi) 和迪拜谢赫 (Sheikh Hazza bin Za' al of Dubai) 两部分。这为此后阿布扎比 (Abu Dhabi) 酋长国和迪拜酋长国的独立奠定了基础。1822年又签订条约。这些条约导致出现了下列后果: (1) “历史阿曼”分为两部分: 马斯快特阿曼 (Muscat Oman) 和特鲁西尔阿曼 (Trucial Oman); (2) 把该地区从阿拉伯世界其他地区分离出来。^⑤

1830年, 在迪拜附近的卡恩浩 (Kahnor) 建立了珍珠收集港和贸易站, 迪拜遂成为地区交易的主要场所。^⑥ 1833年, 阿布扎比统治家族由于争权发生内乱, 使雅西族的阿勒布·法拉萨 (Al-Bufalasah) 家族 800人在马克图姆 (Maktoum) 的率领下移民到迪拜, 马克图姆家族成为迪拜酋长国的统治家族, 迪拜与阿布扎比酋长国正式分离。从此, 迪拜进入了当地酋长和英国殖民统治者共同控制时期。1835年, 迪拜与特鲁西尔酋长国的其余部分和英国签订了海上停战协定, 并在 20年后签订《永久停战协议》。迪拜以其在 1892年所签订的秘密协议受到英国的保护 (主要是免于奥斯曼土耳其的侵略)。

珍珠业和捕鱼业为迪拜的支柱产业。来自印度、非洲等地的商人、珍珠采集者频繁出入于迪拜湾, 他们的商贸活动对迪拜发展为当时中东地区珍珠贸易中心起了巨大的推动作用。^⑦ 19世纪 70年代, 波斯帝国政局稳定, 促使迪拜在中东地区贸易中心地位提升。1902年, 波斯帝国提高税收, 导致波斯阿拉伯逊尼派商人大量移民到迪拜, 极大地促进了迪拜的繁荣。1904年, 迪拜废除了 5% 的海关税, 成为一个“自由港”。免税政策使贸易繁荣, 并使贸易成为了国家经济

支柱产业, 同时迪拜的“自由港”地位也吸引了大量国外投资与技术人员, 迪拜成为海湾沿线城市、内地乡村, 以及阿曼伊斯兰君主领地商品交流中心。20世纪初, 迪拜已拥有 1万人口。^⑧ 城市本身分为德瑞 (Deira) 和白尔迪拜 (Bar Dubai) 两部分。德瑞位于城市北部, 是商人居住区; 白尔迪拜位于南部, 是政府机关所在地。南北两部分相互通过摆渡联系。

20世纪初, 迪拜珍珠业因遭受日本养殖珍珠的冲击而衰落。港口贸易遂成为迪拜经济的支柱产业, 迪拜统治者为刺激经济发展不仅在城市建立商业中心、疏浚迪拜湾、扩大港口吞吐量, 而且推进法制改革以方便国际贸易。1925年, 波斯帝国的税收越来越重, 大量商人举家移居迪拜。这些来自不同地区的商人在港口建立家园。30年代, 迪拜的人口增至 2万, 其中 1/4 是外来人口。1937年, 迪拜建立了小型飞机场, 作为印度与亚历山大之间的供给站, 从而确立了英国在迪拜的地位。到 1955年, 迪拜城市面积为 3.2平方公里。

20世纪 50~70年代是迪拜经济发展的转折时期。1960年在迪拜发现石油, 1969年迪拜第一桶原油出口, 石油的发现与出口为迪拜向现代化城市过渡奠定了经济基础, 迪拜城市的发展几乎与石油工业的建立同步。1961年, 建立迪拜电气公司, 同年, 迪拜港口被挖深并建立挡水板。来自伊朗、印度、巴基斯坦、欧洲、阿拉伯国家的大量劳动力成为迪拜经济发展的生力军。1968年, 移民劳动力占迪拜人口的 50%。^⑨ 几乎与此同时, 迪拜在中东地区的商业城市地位, 通过一系列的政治措施和发展项目得到加强。如 1947年中东英国银行在此建立, 马克图姆 (Al-Maktoum) 医院落成; 1953年, 迪拜取代沙迦 (Sharjah), 成为英国政治代办处, 等等。

¹ See Yasser Elsheshtawy, op cit, p. 174.

^④ 参见黄振编著: 前引书, 第 44页。

^⑤ See Yasser Elsheshtawy, op cit, p. 174.

^⑥ See Economic and Social Commission For Western Asia Urbanization and the Changing Character of the Arab City, New York, 2005, p. 26.

^⑦ Ibid.

^⑧ Yasser Elsheshtawy, op cit, p. 178.

^⑨ Ibid.

1971年,随着英国势力的撤离,迪拜地域边界重新划分,迪拜联合阿布扎比和其他5个酋长国成立了阿拉伯联合酋长国(阿联酋)。随着石油工业发展和经济繁荣,迪拜城市的发展速度明显加快。

1971年,英国建筑师约翰·亨利继1960年为迪拜设计了总体规划后,又设计了新总体规划。该计划倡导建立连接德瑞与白尔迪拜之间的地下隧道(Shindagha Tunnel),建立马克图姆(Maktoum)和嘎豪德(Gahoud)两座大桥,另外设想建立拉希德港(Rashid)。杰拜勒·阿里(Jebel Ali)附近大片地区规划为居民区,即现在著名的杰米瑞(Jumeirah)区,较远地方作为工业区,城市南部剩余地区用于保健、教育和休闲。¹

20世纪70年代以后,迪拜彻底摆脱英国的殖民统治,实现独立,这为城市发展提供了政治保障。迪拜开始有计划地向郊区发展,城市人口快速增加,特别是杰拜勒·阿里周边地区发展更为迅速。80年代,迪拜已成为阿联酋和整个中东地区的金融、经济、贸易、商业和旅游中心。

这期间,建设国际性的旅游城市和世界贸易中心成为迪拜的战略抉择,阿拉伯塔(Burj Al - Arab Hotel)、棕榈岛、迪拜码头(Dubai Marina)、孪生的酋长塔(Emirates Towers)、迪拜媒介城市(Dubai Media City)、迪拜国际网络中心(Dubai Internet Center“DIC”)、迪拜国家间财政中心(Dubai International Financial Center“DFC”)、健康城市、纺织城市、国际城市(起初称为“中国城镇”)等大量豪华建筑拔地而起。这使迪拜不仅拥有世界上第一家七星级酒店、全球最大的购物中心、世界最大的室内滑雪场,而且使迪拜成为中东地区的贸易、金融、商业和旅游中心、全球最大的人工港、中东最繁忙的货运中心、全世界最壮观的超大客机航线,等等。各种国际会议、展览、节日庆典、体育赛事在这里轮番举办,无人否认迪拜在中东地区是一个明星般的自由港。这里不仅有漂亮的城市轮廓线,而且繁荣、开放和国际化,并尊重传统,富有生气。《纽约时报》记者托马斯·弗里德曼说,也许迪拜会为世界的未来提供一个文化上和经济上的模板。^④

迪拜城市崛起的原因

推动迪拜城市快速发展有下列3个主要因素。^④

(一) 经济繁荣

石油、商贸、旅游业、现代服务业成为迪拜城市快速发展不可或缺的因素。迪拜酋长国已探明石油储量40亿桶,产量在阿联酋仅次于阿布扎比酋长国,居第二位,约占阿联酋全国石油总产量的15%,2000年日产原油约30万桶;天然气储量为1160亿立方米。^⑤随着新油田的不断开采,1975年,迪拜政府开始全面监督石油工业,迪拜石油公司全部股权归迪拜政府所有,政府通过该公司与美、法、德、西班牙等外国公司合作进行石油勘探和销售,1998年,迪拜石油公司石油利润为1.15亿迪拉姆(约3142万美元)。^⑥大面积油田的发现,大规模石油的开采活动,给迪拜带来巨额外汇收入,为迪拜城市的崛起奠定了物质基础。但是迪拜与其他酋长国相比,对石油的依赖程度较轻。事实上,1995~2005年,迪拜的国内生产总值增长了230%,其中石油收入仅占6%。^⑦更重要的是迪拜石油储存在2010年将枯竭。^⑧于是迪拜政府通过扶持非石油工业来寻找发展经济的办法。^⑨这样,商贸、旅游业、现代服务业等逐渐成为迪拜经济繁荣的生力军。

迪拜一直以作为邻近海湾国家活跃的转口贸易中心而闻名。对那些装满各种货物转口到海湾地区、印度次大陆和东非等地区的船只来说,迪拜港湾是个安全、重要的海港。如今,迪拜的经贸活动非常活跃,既包括转口贸易、进出口贸

¹ See Yasser Elsheshtawy, op. cit., p. 179.

^④ 杨冀编译:《迪拜——世界最公开的秘密》,载《世界博览》,2005年第3期,第16页。

^④ See Yasser Elsheshtawy, op. cit., p. 178.

^⑤ 黄振编著:前引书,第96页。

^⑥ 同上书,第97页。

^⑦ 潘峰:《创11项世界记录的全球商业中心》,载《楼市·财经地产》,第82期,2006年12月18日。

^⑧ See Economic and Social Commission For Western Asia, op. cit., p. 25.

^⑨ Ibid.

易,也包括传统的黄金交易等。迪拜转口贸易已经覆盖 202个国家和地区,重要的国家和地区有伊朗、印度、沙特阿拉伯、科威特、土耳其、安哥拉、英国、伊拉克、利比亚和香港特别行政区。2001年转口贸易已占迪拜总进口的 27.1%,占整个阿联酋转口贸易的 75.2%,除去杰拜勒·阿里自由区的转口贸易,迪拜 2001年的转口贸易总额达 225.75亿迪拉姆。迪拜 2001年进口贸易约占整个阿联酋的 74.2%,是第一大进口酋长国。2001年,迪拜的进口来自全世界 191个国家和地区,主要是中国、英国、日本、印度、法国、美国、韩国、德国、意大利和瑞士。从这些国家的进口约占迪拜总进口的 65.4%。迪拜的出口占阿联酋总出口的 78.4%,在各酋长国的出口中居首位。迪拜非石油商品进口从 2000年的 723.92亿迪拉姆增至 2001年的 831.86亿迪拉姆,增长 13.1%。^① 2002年,美国是迪拜商品的第一进口国,对美国出口约占迪拜总出口的 4.4%;对海湾合作委员会国家的出口占迪拜总出口的 7%。^② 2006年,迪拜非石油经济部门贸易额为 5 235 亿迪拉姆,比 2005 年增长了 9.15%。在迪拜自由贸易区之外的非石油产品的净出口达到了 3 165 亿迪拉姆,比 2005 年增长了 12.8%。2006 年迪拜总进口额 2 198 亿迪拉姆,比 2005 年增长 15.5%。^③ 这样,在进出口贸易区域中,迪拜被认为是继香港和新加坡之后的第三大城市。《纽约时报》记者优素福·易卜拉欣评价道,“这里就是世界贸易的麦加”^④。

黄金贸易是迪拜的传统贸易,年出口逾 300 吨。2000年,黄金交易额达 10亿美元。由于政府对黄金免征销售税,在节日或促销期,甚至连 4% 的关税也会一并取消,这些措施促使黄金贸易繁荣。技术精湛的印度、巴基斯坦工匠,根据阿拉伯国家、亚欧美国国家消费者的不同品味,加工各类黄金制品;同时,当地政府对黄金交易的管理相当严格,坚决杜绝伪、假、欺诈行为。因此,迪拜的黄金饰品价格便宜、品种繁多、质量上乘。^⑤

关于旅游业,早在 20 世纪 80 年代,迪拜就计划要建设成为一个具有国际标准的旅游目的地。在过去的十年中,旅游及相关产业逐渐成为国民经济的重要部门。近年来,每年有 500 万旅

游者到访,旅游业收入占到国民收入的 15%。政府预计到 2010 年,将有 1 500 万旅游者,旅游业收入将占国内生产总值的 20%。^⑥ 迪拜已成为中东乃至世界的旅游中心之一,宾馆入住率居世界首位,2005 年达到 86% 的平均入住率,年收益已超过 10.9 亿美元。迪拜还有 47 个大型购物中心,2005 年,迪拜购物节吸引旅游者 330 万人。一年一度的迪拜旅游博览会吸引了 59 个国家的 1 750 个参展商参会。迪拜已成为中东地区最兴旺的旅游城市。^⑦ 区域贸易的增长和旅游业的兴旺,进一步刺激了城市化进程。^⑧

在现代服务业领域,据 2005 年统计,在迪拜的产业结构中,贸易和修理服务业是迪拜经济的第一大产业部门,约占迪拜国内生产总值的 22.8%,运输、仓储和通信产业约占 12.9%,房地产和商业占 10.4%,金融行业占 9.6%,酒店餐饮业占 3.3%,社会个人服务业约占 2.6%,水、电气和政府占 7.9%,服务业约占迪拜国内生产总值的 68%,居主导地位。^⑨ 2006 年,迪拜房地产的投资达 1 783 亿美元,占整个阿联酋房地产投资的 46%;同年,迪拜发布的地产项目有 155 个。迪拜的会展业已在西亚地区首屈一指。迪拜世界贸易中心为世界展览行业最活跃的中心之一。2005 年,迪拜共有展会 91 个,其中,中东五大行业展是在迪拜世贸中心举行的规模最大的专业性展会,参展的有中国、德国、新加坡、西班牙、英国等 50 多个国家的 2 118 家公司。对于各国生产商与贸易商而言,参加中东五大行业展已被公认为是企业进入中东市场的最佳

^① 中国驻迪拜总领事馆经济商务室:《迪拜经济概况》
http://dubai.mofcom.gov.cn/aarticle/ddgk/zw/jingji/200310/20031000136774.htm 2003 年 10 月 18 日。

^② 同上。

^③ 乐正:《迪拜永远要做第一名——阿联酋迪拜高端发展国际化城市的启示》www.szass.com/newscenter/newscotent 2007 年 3 月 7 日。

^④ 杨冀编译:前引文,第 16 页。

^⑤ 参见黄振编著:前引书,第 133 页。

^⑥ Economic and Social Commission For Western Asia op. cit, p. 32.

^⑦ 乐正:前引文。

^⑧ See Yasser Elsheshtawy op. cit, p. 180.

^⑨ 乐正:前引文。

捷径之一。¹

旅游业和现代服务行业作为一种劳动密集型产业，将成为吸纳社会就业、缓解社会矛盾的主要产业之一，还将大大增加迪拜的国民收入，加速迪拜城市产业升级，优化迪拜的产业结构。1997~ 2001年，迪拜国内生产总值增长了 34%，到 2001年非石油产业占国内生产总值的 91. 5% (见下表)。

表 1 1997~ 2001年迪拜国内生产总值统计
(单位: 百万迪拉姆^④)

年份	1997	1998	1999	2000	2001
国内生产总值	47 879	49 876	55 810	62 335	64 415
非石油产业	42 810	46 248	51 068	55 970	58 941

资料来源:《迪拜经济概况》, 中华人民共和国驻迪拜总领事馆经济商务室, <http://dubaimofcom.gov.cn/aarticle/ddgk/zwjingji/200310/20031000136774.htm> 2003年 10月 18日。

(二) 交通与公共设施改善

1. 海港建设 20世纪 50年代, 迪拜酋长拉希德·本·赛义德·阿尔·马克图姆意识到港口运输对迪拜发展的意义, 于是领导迪拜人, 开始挖掘淤泥堵塞的迪拜港口, 疏浚后的迪拜港口不仅使货运能力大大提升, 而且为迪拜成为中东地区转运贸易中心奠定基础, 不久, 迪拜港便成为中东大宗石油出口和其他商贸活动中心。^④ 拉希德港 1979年投入使用, 是西亚北非地区最大的人工深水港口之一, 1991年上岸货物 460万吨, 绝大多数属集装箱运输。^{1/4} 杰拜勒·阿里是海湾地区最大自由贸易区。

2. 空港建设 由于迪拜位于欧洲和远东之间, 是联系欧洲和远东的重要枢纽, 所以迪拜国际机场是阿联酋最繁忙的机场。迪拜国际机场始建于 1989年, 1991年投入使用, 为 24家航空公司提供服务, 年运送旅客 450万人次, 并多次扩建增容。1998年 5月 1日建成 2号厅, 耗资 8 000万迪拉姆, 客运量达 1 000万人次。2000年 5月, 该机场拉希德国际航线头等舱大厅建成, 耗资 540万美元, 客运量增至 1 200万人次。1991年, 机场货运村建成, 年运量 47万吨货物。1998年 6月又进行了扩建, 预计 2018年货运总量将达到 2 700万吨。迪拜国家空运公司, 是中东地区最大的运输服务公司, 年运旅客

800万人次左右。1998年盈利 1. 09 亿迪拉姆 (约合 3 000万美元)。^{1/2} 交通运输业为城市国内生产总值贡献了 13. 3%, 迪拜成为继香港和新加坡之后的世界第三大进出口地区。^{3/4}

为了吸引众多跨国公司在迪拜落户, 迪拜建有大量住宅和办公场所, 沙漠中的绿洲、人造岛、高尔夫球场和赛马场等应运而生。^⑧ 基础设施的进步增强了迪拜的国际竞争力。20世纪 80~ 90年代, 世界上没有任何地方像迪拜的自由圈——杰拜勒·阿里那样, 使跨国公司能自由和无限制地运作。^(t) 迪拜基础设施改善为城市的快速发展奠定了坚实基础, 在 20世纪末, 迪拜城市通过为全球公司提供必需的基础设施, 演变为全球贸易和商业中心。^⑤

3. 土地政策 迪拜房地产需求旺盛。据阿联酋工业银行预测, 2004~ 2010年, 阿联酋房地产业的投资将达 2 300亿迪拉姆。¹⁰ 迪拜房地产需求旺盛, 基于两大原因: 一是人口增长快速, 近几年, 迪拜人口猛增, 大量外国人口进入, 推动了包括商业、住宅、宾馆, 以及公共设施在内的所有房地产投资项目的增加; 二是 2002年地产持有人的修法。这次修法准许非阿联酋国民在迪拜拥有地产, 虽然地产不包括地皮, 但不动产的永久所有权及 99年长期租赁权仍准许售与拥有私人公司的个人。在迪拜, 土地需求远超过供给, 使这个城市的发展在未来都没有停步的趋势。此外, 为鼓励工业企业的发展, 阿联酋向企业提供一系列优惠政策, 如无偿或低价批拨工业用地; 以优惠条件及象征性租金出租工业项目用地。¹¹

迪拜积极的土地政策减小了外来人员和公司

¹ 乐正: 前引文。
^④ 3. 67 迪拉姆相当于 1 美元。
^(四) See Yasser Elsheshtawy op cit, p. 180.
^{1/4} 黄振编著: 前引书, 第 117 页。
^{1/2} 同上书, 第 113 页。
^{3/4} See Economic and Social Commission For Western Asia op. cit, p. 26.
^⑧ Ibid, p. 30.
^(t) See Yasser Elsheshtawy op cit, p. 177.
^⑤ Ibid.
¹⁰ 彭树智主编: 钟志成著:《中东国家通史·海湾五国卷》, 商务印书馆, 2007 年版, 第 339 页。
¹¹ 参见彭树智主编: 钟志成著: 前引书, 第 333 页。

对居住、办公场所的忧虑,吸引大量优质资产和优秀劳动力到迪拜,从而为城市经济快速发展提供保证。

迪拜城市发展面临的问题

从 1799 年的小渔村到今天中东地区发展最快的城市,迪拜所取得的成就引人注目,然而迪拜在发展过程中难免存在一些问题,其在一定程度上对城市未来走向具有制约作用。

首先,传统与现代碰撞、移民与当地人口构成矛盾。在迪拜人口构成中,移民人口所占比例在世界上是最高的。“不同于世界的其他大城市,迪拜正在依靠其移民见证其人口发展”。¹在迪拜,当地人口只占 8% ~ 20%,^④阿拉伯人、亚洲人、欧洲人占迪拜人口大多数。独特的人口构成和位于阿拉伯半岛顶端的特殊地理位置,使迪拜变为一个边际地区,在其中能看到各种“冲突”:东方与西方、现代化与传统等。^④如何使之得以化解,是当地政府难以回避的问题。

迪拜城市的崛起与开发石油资源密不可分,在开发石油的过程中吸引了大量外来务工者,移民在迪拜经济发展中起到重要作用。而迪拜能从石油城市成功转型也正是因为利用了大量科技人才。当然,对外来人才的依赖,也使迪拜付出了高昂代价,在不少领域,阿联酋不得不用较高的工资和待遇,聘用外国人担任高级管理人员、专家和高级技术职务。^④这些人才的流动会对迪拜社会的正常发展造成巨大影响。迪拜以开放的态度广纳不同文化移民,这对社会、经济发展的促进作用是巨大的,然而,随着移民增多,外来人口在迪拜日常政治、社会生活中的作用越来越大,外来人员和本国居民,在一些公共设施的使用(例如交通、医院等)、一些发展和就业机会上(例如教育和就业)出现竞争,甚至产生矛盾。

其次,经济结构脆弱、抗风险能力弱。由于迪拜城的工业仍然是石油开采与加工的产业链条,单一的工业模式加深了迪拜对国际市场,特别是对国际石油市场的依赖。20 世纪 70~80 年代,国际原油价格大幅上涨,国民收入显著增加。1982 年后,由于受到国际原油价格陡降和

减产的不利影响,国民收入开始锐减。虽然迪拜目前大力发展现代服务业、金融业和科技行业,但是,“必须强调指出,不管条件发生了什么变化,工业化还是工业化,它永远是城市化、现代化的动力和基础……在人类发展中具有不可替代的地位和作用”^④。正是由于缺少坚实的工业基础,同时囿于自然环境,农业落后,造成迪拜城市经济对外依赖性强,经济结构脆弱、抗风险能力弱。

再次,交通与基础设施相对滞后。在城市建筑物中,新建筑项目相继立项和快速发展要求与之相配套的基础设施。但是,交通与基础设施总是扮演追赶者的角色,缺乏合理规划,例如一些商业街没有足够的基础设施,同时为适应新建筑而使基础设施大规模变更,导致大量的城市路桥重组,致使商业社区需求和城市规划间的矛盾。^④之所以如此,是因为规划专家评委会的缺失,而造成了迪拜建筑规划无序性。^⑧没有合理的发展规划,这种情况不但制约城市的科学发展,而且形成恶性循环,使大量资金在重复建设与拆除中消耗殆尽。

最后,环境压力加重和土地政策偏差。沙漠成为迪拜早期开发和发展的障碍,随着城市日益扩大,环境治理的压力也在加重。迪拜正在寻找更加有效的改变生态环境的途径。尽管对某些植物和非可再生能源潜能的最新研究有所突破,但是迪拜过多开发旅游资源,而忽视对垃圾处理等,城市与环境保护如何和谐发展仍是不可回避的重大挑战。^④迪拜的新土地政策,允许外籍公民购买这里的地产,一方面确实刺激了迪拜建筑、基础设施等一系列产业发展,但同时又带来房价攀升、房屋紧缺的问题,这将对迪拜的经济

¹ See John Irish, Cover Story “Dubai Light Rail”, *Middle East Economic Digest* 2005, 49 (45), p. 6.

^④ Yasser E. Kheshtawy, op. cit., p. 179.

^④ See *ibid.*, p. 169.

^④ 参见黄振编著:前引书,第 111 页。

^④ 高佩义著:《中外城市化比较研究》(增订版),南开大学出版社,2004 年版,第 163 页。

^④ See Economic and Social Commission For Western Asia op. cit., p. 29.

^⑧ *ibid.*, p. 34.

^④ *ibid.*

产生重压。由于世界各地被迪拜免税政策吸引的专业人士及公司纷至沓来,迪拜的地租直线上升——虽然在酋长谢赫·穆罕默德的命令下,到2006年为止年均薪酬已经调涨15%。薪资的调涨,说明了租金的失控上涨对经济发展的挫伤。立法工作则详实反映了这里的资产市场仍处于新生阶段,多数契约及承租协定总是有利于出租人或贩售土地资产的公司。

迪拜城市发展展望

迪拜在过去几十年发展中所取得的成就令世人瞩目,而对未来发展所表现出来的雄心壮志更值得关注。世纪之交,迪拜制订了战略发展规划,该规划跨度为2000~2030年,旨在为今后发展提供一个长期有效的框架。到2010年,通过增加养殖业、高附加值制造业、服务业,特别是后勤业、金融业、旅游业、保健业和运输业中的科技含量促使经济发展。并且到2015年实现国内生产总值1080亿美元和人均国内生产总值4.4万美元的目标。¹ 迪拜能否实现其规划取决于下列主要因素。

首先,科学规划是城市发展的前提。迪拜现已成为亚欧板块的重要连接点,辐射西亚、南亚、南欧、东欧、北非等地区,同时迪拜也将目光瞄准了来自世界各地的游客和跨国公司,正在打造国际旅游中心和商贸中心。在迪拜制定自身对全球化发展战略的同时,必须认识到,全球化所带来的并不只是机遇,同时有巨大风险,因此,迪拜的全球化战略必须注意到风险的规避。对于这个问题,美国前国务卿基辛格提出过下列见解:“全球化对美国是件好事,对其他国家是件坏事……因为它加深了贫富之间的鸿沟。”^④ 全球化要求资源配置在全球范围内进行,但是发达国家凭借其强大的政治、经济实力,占据更多

资源,同时利用“剪刀差”对发展中国家进行盘剥。因此,如何利用机遇、规避风险、科学规划成为迪拜的战略抉择。

其次,提升城市实力地位,凸显城市特点是迪拜前进的动力。当前迪拜在世界经济中有相对优势。^④ 但是正如路易斯·芒福德在《城市发展史——起源、演变和前景》一书中所言:城市的功能行程是一个缓慢过程,而此过程就像“由锄耜向犁耕文化的转移一样,是在进行了很久很久之后,方才会有充分发达的城市最终出现”^{1/4}。迪拜城市要完善功能行程,同样是一个漫长的过程,是一个逐渐形成的过程。同时在当今信息化的国际分工中,全世界构成了一个统一的生产链条,如果要在其中发展,就必须有自身的特点,而迪拜在完善自身的功能行程中如何提升城市实力地位,保持城市已有的优势,使迪拜成为世界唯一的迪拜,仍需付诸努力。

最后,合理解决实际问题城市发展的保证。外来移民与本地人口的矛盾,经济结构脆弱、交通与基础设施滞后、环境压力与土地政策的偏差等问题成为制约城市进一步发展的瓶颈,如何解决这些问题,不仅是政府不可回避的课题,而且影响城市未来走向。

总之,迪拜要成为全球化城市,仍需付出努力。

(责任编辑:樊小红 责任校对:邢永平)

¹ Economic and Social Commission For Western Asia op. cit, p. 25.

^④ [德国]《新德意志报》,2000年7月22日。

^④ See Economic and Social Commission For Western Asia op. cit p. 26.

^{1/4} [美国]路易斯·芒福德著;宋俊岭、倪文彦译:《城市发展史——起源、演变和前景》,中国建筑工业出版社,2005年版,第101页。