

الإمارات العربية المتحدة كدولة روابط



موجز: تتناول هذه الدراسة الشركات المملوكة لدولة الإمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية وعلاقتها بالدولة. تزعم الدراسة أن الاستثمارات في هذا القطاع قد حولت الإمارات لـ "دولة روابط" عن طريق التنوع الاقتصادي وتعزيز مكانة الدولة في النظام العالمي. ونتيجة لذلك، فإن هذا القطاع يتيح لنا فرصة رصد تطور السياسة الخارجية للحكومة الاتحادية التي تمتلك علاقات تبادلية مع تلك المصالح التجارية. وقد أتاح هذا التطور مسوغات مكانية وسياسية وتجارية من أجل تنسيق أكبر على المستوى الاتحادي، وقد ظهر هذا في السياسة الخارجية للدولة. وقد أجريت الأبحاث المتعلقة بهذا المقال خلال عشر مقابلات مع مسؤولين حكوميين ومدراء شركات ودبلوماسيين في الإمارات العربية المتحدة في مايو 2015.

مدخل

منذ عام 2000، أصبح اقتصاد الإمارات متنوعاً نسبياً. وقد كان قطاع النقل والخدمات اللوجستية أحد أكثر القطاعات التي تطورت بشكل سريع، وعليه فقد أصبحت الإمارات مركزاً عالمياً لحركة الشحن الجوي ونقل البضائع. وعلى الرغم من أن هذا القطاع يمثل أهمية متزايدة بالنسبة للإمارات وله صدى طبيعي في شؤونها الخارجية، إلا أنه أهمل في الكثير من الكتابات التي تتناول علاقات الإمارات الخارجية. وغالباً ما تُصور العلاقات الخارجية المعاصرة لدولة الإمارات على أنها ردة فعل، باعتبارها "دولة متناهية الصغر" معرضة للخطر وينصب تركيزها على بقاء النظام الحاكم.¹

يُعتبر الاحتياطي النفطي هو الأصل الاستراتيجي الرئيسي للإمارات، حيث أتاحت هذه الثروة لـ(أبو ظبي) تقديم مساعدات كبيرة لدول أخرى. وتتجلى المصالح التجارية في العلاقات الخارجية للدولة، ولكن في كثير من الأحيان لا تمثل شاغلاً رئيساً لها.

وفي سبيل سد هذه الثغرة، تتناول هذا الدراسة الشركات الإماراتية المملوكة للدولة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية وعلاقتها بالسياسات الخارجية للدولة. وتؤكد، في المقام الأول،

¹ Mashat, "Politics of Constructive Engagement: The Foreign Policy of the United Arab Emirates", The Foreign Policies of the Arab States, ed Korany and Dessouki (2008); Almezaini, The UAE and Foreign Policy: Foreign Aid, Identities and Interests (2012); Hellyer, "The Evolution of UAE Foreign Policy", in The United Arab Emirates: A New Perspective, ed. Hellyer and Al Abed (2001), pp. 161-79.

على أن الشركات المملوكة للدولة قد حولت الإمارات لـ "دولة روابط" تلعب دورًا جوهريًا في الاقتصاد وتنتج أيضًا نفوذًا دوليًا نتيجة لأهميتها الاستراتيجية.

وبسبب هذه الأهمية، تتيح "دولة الروابط" قوة دافعة لزيادة مستوى التنسيق على المستوى الاتحادي. فقد أصبحت الإمارات أكثر نشاطًا في إدارة قطاع النقل والخدمات اللوجستية على الصعيد الوطني.

ستتناول الدراسة بعد ذلك العلاقة بين الأنشطة الخارجية لهذه الشركات المملوكة للدولة والسياسة الخارجية الاتحادية، كما سيوضح التبادلية في هذه العلاقة.

هيكل "دولة الروابط"

استخدم مصطلح "دولة الروابط" لأول مرة مرتبطًا بدولة الإمارات من قبل الكاتب أفشين مولافي الذي ادعى أنها "دولة روابط على طريق الحرير الجنوبي، كما ظهرت أيضًا كدولة تجارية عالمية. وقد أصبحت عقدة اتصال تربط أوروبا والأمريكيتين بآسيا وأفريقيا والعكس"². وتهدف هذه الدراسة إلى توسيع مفهوم دولة الروابط، وتفسر كيف توفر نظرة متعمقة في الروابط المحكمة بين الإمارات ومظاهر هذا النهج في شؤون الدولة الخارجية.

ومن أجل التأكيد على أهمية التنسيق الاتحادي في السياسة الخارجية لدولة الإمارات، ستنتقل هذه الدراسة من مبدأ "دولة المدينة"³ لتطور الدولة. ويعتمد هذا جزئيًا على التصور التاريخي لكل إمارة على حدة، والذي يعتبر هذه الإمارات كيانات متفرقة ومتنافسة.

ومن هذا المنطلق، يُنظر إلى دبي على أنها مركز تجاري، و(أبو ظبي) على أنها العاصمة السياسية الغنية بالنفط.⁴ وغالبًا ما يُشار إلى هذه المزية على أنها عامل رئيس في تطوير قطاع النقل

² Molavi, "The United Arab Emirates and Africa: A Pivotal Partnership Amid a 'South-South' Commercial Revolution", John Hopkins School of Advanced International Studies (2014).

³ -الدولة المدينة هي دولة ذات سيادة، توصف أيضًا بأنها نوع من البلدان الصغيرة المستقلة، التي تتكون عادةً من مدينة واحدة والأراضي التابعة لها. تاريخياً، شمل هذا المصطلح مدناً مثل روما وأثينا وقرطاج، ودول المدن الإيطالية خلال عصر النهضة وغالبًا ما يشار حاليًا إلى هونغ كونغ وماكاو، إلى جانب الأعضاء المستقلين في دولة الإمارات العربية المتحدة، وأبرزهم دبي و(أبو ظبي).

⁴ Bassens, Derudder, and Witlox, "The Making and Breaking of Dubai: The End of a City-State?", Political Geography 29.6 (2010), pp. 299–301; Bloch, "Dubai's Long Goodbye", International Journal of Urban and Regional Research 34.4 (2010), pp. 943–51; Derudder, Bassens, and Witlox, "Political-Geographic Interpretations of Massive Air Transport Developments in Gulf Cities", Political Geography 36 (2013), pp. A4–7; Shaw and Sidaway, "Making Links: On (Re)Engaging with Transport and Transport Geography", Progress in Human Geography 35.4 (2010), pp. 502–20.

والخدمات اللوجستية في الإمارات. ووفقاً لديرودر وباسنز وفرانك: "إن مبدأ التنافسية بين النظراء يجعل من الطبيعي وجود تطورات في البنية الفكرية على مستوى كل دولة أو مدينة على حدة"⁵.

مع استمرار التنافس بين الإمارات، يعطي قطاع النقل والخدمات اللوجستية صورة جلية عن التنسيق الذي أوجد دولة الروابط. ويعزى هذا التنسيق جزئياً إلى الحاجة للحفاظ على دولة الروابط والشركات الخارجية المملوكة لها التي تعتمد عليها.

وقد تمت الإشارة إلى منحى المصالح المتبادلة المتصاعد من قبل علماء آخرين علّقوا على الدور الاقتصادي المكمل للإمارات المختلفة إذ يضمن أن تكون الدولة "مرنة ومزدهرة حتى في أوقات انخفاض أسعار النفط"⁶.

وعلى مستوى أكثر عمومية، فإن تطور مشاريع البنية التحتية في دولة الإمارات لا يمكن أن يتم إلا من خلال الدولة الاتحادية، لأنها تحدث على المستوى الوطني. لاحظ هارفي هذا المفهوم الذي أشار إلى أن الاستثمار في رأس المال الثابت يتطلب في كثير من الأحيان إدارة من الدولة. ووفقاً له، "يصبح التنظيم الإقليمي للدولة هو التكوين الجغرافي الذي تُحدد من خلاله ديناميكيات الاستثمار"⁷.

وهناك عامل آخر كثيراً ما يُستشهد به في مسار تطوير هذه الإمارات، وهو نظام الريع. فوفقاً لأساس نظرية الدولة الريعية⁸، أدت إعادة توزيع الحكومة لعوائد النفط في المجتمع إلى ازدواجية البنية التحتية والمشاريع الصناعية. وقد كان هذا نتيجة لاستراتيجيات التنمية التي حددها دور البحث عن الريع في تخصيص الدولة للموارد، بدلاً من الاستراتيجية التي يحددها السوق. وعلى الرغم من أن عواقب النظام الريعي لا تزال وثيقة الصلة بالموضوع، فإن هذه المقالة ستشير إلى أن هذه الازدواجية لعبت دوراً في خلق دولة الروابط، حيث إنها خلقت عمقاً ومرونة في البنية التحتية للبلد.

⁵ Derudder, Bassens, and Witlox, "Political-Geographic Interpretations", *Political Geography* 36 (2013), p. 5.

⁶ Davidson, "The Emirates of Abu Dhabi And Dubai: Contrasting Roles in the International System", *Asian Affairs* 38.1 (2007), pp. 33-48.

⁷ Harvey, *The Limits To Capital* (1982), p. 404.

⁸ See the essays in Beblawi and Luciani (eds), *The Rentier State* (1987).

وكما سيتضح فيما بعد، هناك علاقة وثيقة بين الشركات المملوكة للدولة والسياسة الخارجية الاتحادية، كما أن للدولة دورًا فعالاً في الدفاع عن هذه المصالح. ولفهم وتفسير هذه العلاقة، من المهم الإشارة إلى أنه في الإمارات (بالإضافة إلى العديد من الدول الأخرى) تتشابه الطبقات الاجتماعية والدولة بشكل وثيق.

ومع وضع ذلك في الاعتبار، فإن الشركات المملوكة للدولة ليست كيانات مستقلة، فإدارتها تخضع لمستويات عالية من المساءلة والشفافية العامة. وفي حالة شركات النقل والخدمات اللوجستية المملوكة للدولة، غالبًا ما يكون المالكون النهائيون لهذه الشركات هم نفس الأفراد الذين يسيطرون على السياسة الخارجية أو على الأقل هم أقارب للمسؤولين الذين يقومون بذلك.⁹ وهذا يتطلب فهمًا لدولة الإمارات التي تستمد جذورها من نموذج الدولة الريعية، حيث يتم فهم الدولة على أنها تتمتع ببعض الاستقلالية عن المصالح الطبقية. ووفقًا للناشط آدم هنية، يجب فهم "الطبقة الرأسمالية" في مجلس التعاون الخليجي على أنها تشمل موظفي الدولة وأفراد الأسرة الحاكمة. ومن هذا المنظور، فإن مفاهيم الاستقلالية النسبية التي تستخدمها عادة نظريات الدولة الريعية في غير محلها¹⁰.

من دولة المدينة إلى دولة الروابط

لقد نشأت دولة الروابط بالنسبة للإمارات في دبي التي استثمرت بكثافة في البنية التحتية منذ الستينيات فصاعدًا، وأدت موانئها ومطاراتها الجديدة إلى تطوير اقتصاد الخدمات الذي قاد المنطقة. وبمرور الوقت، بدأت إمارات أخرى بالاستثمار في الخدمات اللوجستية والسفر. وفي عام 2000 أنشأت (أبو ظبي) شركة الطيران الوطنية "الاتحاد" بالإضافة إلى منشآت أخرى. وقد كان مطار الشارقة هو الأول من نوعه في الإمارات، لكن هذا المطار أصبح مؤخرًا مرفقًا مهمًا للركاب ولشركة العربية للطيران، التي انطلقت عام 2003 معتمدة على هذا المطار.

الطبيعة الدولية المتأصلة لدولة الروابط هي نتيجة لحجم الطيران الإماراتي وشركات الخدمات اللوجستية المملوكة للدولة. ذلك لأن شركتي النقل الإماراتيين المملوكتين للدولة، الإمارات والاتحاد، تعد "موصّلات فائقة" نظرًا لخطوطها العابرة للقارات التي تربط دولة الإمارات ببقية

⁹ Hanieh, Capitalism and Class in the Gulf Arab States (2011), p. 14.

¹⁰ Ibid.

العالم¹¹. وبالإضافة إلى طيران الإمارات والاتحاد للطيران، تعمل العربية للطيران وفلاي دبي أيضًا في جميع أنحاء المنطقة، حيث تجذب حركة المسافرين وتوفر مجالًا للتواصل. وفي قطاع الخدمات اللوجستية، تلعب موانئ دبي العالمية أيضًا دورًا في توجيه حركة الشحن عبر دبي. والشركة هي المشغل لجبل على وهي واحدة من أكبر الشركات المملوكة للدولة في دبي مع مجموعة من خمسة وستين ميناءً في جميع أنحاء العالم.

ونتيجة لشركاتها الجوية، أصبحت الإمارات نقطة تقاطع عالمية لنقل الركاب والبضائع. وفي عام 2014، ذكرت التقارير أن مطار دبي الدولي قد تخطى مطار هيثرو كأكثر المطارات ازدحامًا في العالم حيث بلغ 68.9 مليون مسافر¹².

وبالإضافة إلى مطار دبي الدولي، استخدم 20 مليون مسافر مطار أبو ظبي¹³ و9.5 مليون مسافر مطار الشارقة في نفس العام¹⁴. ويعتبر جبل علي الميناء الرئيسي في البلاد، والمركز التاسع كأكثر ميناء ازدحامًا في العالم، وهو أكبر ميناء في العالم خارج آسيا¹⁵. وبالقرب من جبل علي، يوجد مطار آل مكتوم الدولي، وهو مطار مخصص في الغالب للشحن وتشير التقديرات أنه سادس أكبر مطار للشحن في العالم¹⁶. وفي أماكن أخرى في دولة الإمارات، شيدت أبو ظبي ميناء خليفة، كما تعد إمارة الفجيرة على ساحل خليج عمان ثاني أكبر مركز لتزويد السفن بالوقود (المعروف في صناعة الشحن باسم تموين السفن) في العالم بعد سنغافورة.

إن البنية التحتية للخدمات اللوجستية في دولة الإمارات استراتيجية بالنسبة للقوى العسكرية والمؤسسية. إذ لا توجد قواعد عسكرية أجنبية دائمة في دولة الإمارات العربية المتحدة ولكن موانئها ومطاراتها الجوية تستخدمها القوات الغربية بانتظام. فعلى سبيل المثال، جبل علي هو واحد من أكثر الموانئ الأجنبية التي تترادها البحرية الأمريكية¹⁷. وميناء زايد في (أبو ظبي) هو ثاني أكثر الموانئ زيارة في الخليج الفارسي من قبل البحرية الأمريكية، كما يستخدم ميناء

¹¹ Anon., "Super-Connecting the World", The Economist, 23 Apr. 2015.

¹² Macalister, "Heathrow Airport Overtaken by Dubai as World's Busiest", The Guardian, 31 Dec. 2014.

¹³ Anon., "Abu Dhabi International Airport Marks Highest Passenger Traffic Increase in Airport's History", Abu Dhabi Airport Website, 25 Jan. 2015.

¹⁴ Anon., "Sharjah International Passengers up 11.76% in 2014", Gulf News, 14 Jan. 2015.

¹⁵ Rapoza, "The World's 10 Busiest Ports", Forbes, 11 Nov. 2014.

¹⁶ Anon., "Largest Cargo Airports of the World", Geohive (2013).

¹⁷ Davidson, Dubai: The Vulnerability of Success (2008).

الفجيرة أيضًا بشكل منتظم¹⁸. وأما عن قاعدة المنهاد الجوية في دبي، فقد تم استخدامها من قبل القوات الأمريكية والكندية والبريطانية والأسترالية ونيوزيلندا، كما لعبت دورًا في الإمداد اللوجستي للقوة الدولية للمساعدة الأمنية في أفغانستان¹⁹. وعليه فإن أهمية دولة الإمارات تتمثل في عدد الشركات متعددة الجنسيات التي يوجد مقرها الرئيسي في دبي بالإضافة إلى أهمية دورها في التجارة العالمية والأعمال التجارية²⁰. وفي هذا السياق، تعد المنشآت الموضحة سلفًا المحور الأساسي لمكانة دولة الإمارات العربية المتحدة في الاقتصاد العالمي، كما تسمح للبلد بالحفاظ على العديد من الروابط الدولية.

في البداية، تم تنفيذ الاستراتيجيات التي أوجدت دولة الروابط من قبل حكام الإمارات، كما كان هناك القليل من التنسيق على المستوى الاتحادي. ولكن على مدى العقد الماضي، هناك دلائل تشير إلى أن الدولة الاتحادية أصبحت أكثر نشاطًا في إدارة هذا القطاع، وهناك مستوى متزايد من التعاون²¹. ومن الأمثلة على ذلك "هدية" (أبو ظبي) التي تبلغ 100.000 برميل من النفط يوميًا إلى دبي، وهي مبادلة مهمة بالنظر إلى أهمية الوقود الرخيص لصناعة الطيران في دبي²².

وقد كان تطوير صناعة الطيران علامة أخرى على التنسيق المؤسسي المتزايد. ففي عام 2015، تم إعلان أن صندوق مبادلة في (أبو ظبي) قد أطلق شركة ستاراتا، وهي شركة مصنعة في مجال الفضاء لديها عقود مع إيرباص و بوينغ²³. كما توضح هذه العقود تطور مؤسسة تلبية احتياجات شركات الطيران الإماراتية. وقد سبق أن عبّر مسئولو حكومة دبي عن دعمهم لهذا المشروع. ففي عام 2016، نُقل عن رئيس مجلس إدارة شركة طيران الإمارات، الشيخ أحمد آل مكتوم قوله:

¹⁸ Davidson, "Gulf Security Today: A UAE Perspective", Eurasia Review, 17 Feb. 2011.

¹⁹ Anon., "United Arab Emirates Facilities", Global Security (2017).

²⁰ تتجلى أهمية دبي كمركز تجاري في مساحة المراكز التجارية المتاحة في المدينة، حيث إنها تبلغ ما يقرب من سبعة أضعاف المراكز التجارية الموجودة في البحرين والقاهرة

على المستوى العام، كان المثال الأكثر وضوحًا لهذا التنسيق دعم (أبو ظبي) لدبي بمبلغ 10 مليارات دولار أمريكي في عام 2009، بعد فشلها في سداد سندات شركة نخيل العقارية المملوكة للدولة. في ذلك الوقت كان هناك قدر كبير من التكهانات حول شروط حزمة الإنقاذ هذه، على الرغم من أن كلتا الإماراتين تدعيان أن الأموال لم تكن مشروطة. وكانت إحدى الشائعات أن (أبو ظبي) تسعى للحصول على حصة في طيران الإمارات، لكن لم يكن هناك دليل يثبت ذلك.

²² Davidson, "The Emirates of Abu Dhabi And Dubai", Asian Affairs 38.1 (2007), p. 43.

²³ هذه العقود هي في الأساس برنامج تعويض قائم على الطلبات الضخمة التي تضعها شركات الطيران الإماراتية مع هذه الشركات المصنعة.

تعد دولة الإمارات بالفعل مركزاً عالمياً للطيران، ولذلك فإن التقدم الملموس يكون برفع إمكاناتها وتوسيع أوجه التأزر عبر سلسلة قطاع الطيران القيمة. كما تعد شركة مبادلة مثلاً جيداً على كيفية مساهمة الابتكار في صناعة الطيران في الاقتصاد والمساعدة في إنشاء صناعة طيران متنوعة في كل من التصنيع والخدمات²⁴.

إصلاح تنظيم الطيران مثال آخر للتطور المؤسسي على المستوى الاتحادي. ففي عام 2015، أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني، وهي الجهة الوحيدة المسؤولة عن تنظيم الطيران في البلاد، أنها تراجع إدارة المجال الجوي للبلاد في ضوء تزايد حركة المرور. ونُقل عن أحد موظفي السلطة قوله إن الإصلاح يهدف إلى التأكد من أنه سيتم استشارة وتمثيل جميع الإمارات. ووفقاً للمدير: "بالنظر إلى حجم المجال الجوي وتعقيده وكثافته العالية، سيكون من الصعب إرضاء الجميع... وعلى الرغم من ذلك، فإن الجميل في الأمر هو أن الجميع جزء منه وأن جميع المصالح ممثلة"²⁵.

يتم أيضاً إنشاء مصلحة متبادلة من خلال المساهمات المشتركة في هذه الشركات المملوكة للدولة²⁶. وعليه فقد أصبحت بعض شركات النقل والخدمات اللوجستية في دولة الإمارات العربية المتحدة جزءاً لا يتجزأ من الأسواق المالية، ونتيجة لذلك توسع المساهمون وأصحاب الأسهم الآخرون إلى ما هو أبعد من مستوى الإمارة. فعلى سبيل المثال، إن أكبر مساهم في العربية للطيران هي حكومة الشارقة، ولكن من المساهمين الآخرين أبراج كابيتال، وهي شركة أسهم خاصة مقرها دبي ومن المساهمين فيها خالد بن زايد آل نهيان، أحد أفراد الأسرة الحاكمة في (أبو ظبي) ومدير شركة الاتحاد للطيران. ولهذا أهمية خاصة بالنظر إلى أن هذا القطاع قد شهد نمواً كبيراً في قيمته. وفي عام 2000، بلغت قيمة صناعات النقل والتخزين والاتصالات 6.9 مليار دولار أمريكي للاقتصاد الإماراتي، وبحلول عام 2014، ارتفع هذا المبلغ إلى 34.5 مليار دولار أمريكي²⁷. كما شهدت القطاعات الأخرى ذات الصلة مثل السياحة نمواً مماثلاً.

²⁴ Anon., "Maintaining an Edge", The Business Year (2016).

²⁵ Anon., "Collaboration the Key to UAE Airspace Restructure, Says GCAA's Al Jallaf", Arabian Aerospace, 7 July 2015.

²⁶ بصرف النظر عن التعاون التجاري، هناك أيضاً علاقات شخصية بين قادة الإمارات. فمكتوم و نهيان ينتميان إلى قبيلة بني ياس وهناك تزواج بينهما. وعلى سبيل المثال الشيخ منصور آل نهيان، نائب رئيس الوزراء الإمارات العربية المتحدة وشخصية قوية في (أبو ظبي) متزوج من ابنة الشيخ محمد آل مكتوم.

²⁷ Anon., "National Accounts Main Aggregates Database", United Nations Statistics Division, 20 Dec. 2015.

وعلى مستوى أقل من ذلك، ظهرت دولة الروابط بفضل النظام الاتحادي، وهذا يعزز مبرر استمرار التنسيق والتعاون. كما يوفر النظام الاتحادي الأمن لدبي وعدة إمارات أخرى في شكل عمق مكاني. وهذا يتطلب تسوية أقل بشأن السيادة، على عكس دول أصغر مثل قطر والكويت التي تستضيف قواعد عسكرية أجنبية دائمة من أجل مواجهة ضعفها. ونتيجة لذلك، يمكن لدولة الإمارات الاستفادة من الوصول لمنشآتها من أجل الحصول على أهداف لسياساتها الخارجية، وتعتبر واقعة رفض الإمارات وصول الجيش الكندي إلى قاعدة المنهاد الجوية في عام 2010 مثلاً جيداً، كما سيتم مناقشته بشكل أكثر عمقاً في الفصل التالي.

السياسات الخارجية لدولة الروابط

وبالنظر إلى أن قطاع النقل والخدمات اللوجستية هو أحد الأصول الاقتصادية والسياسية لدولة الإمارات على المستوى الاتحادي، فما هي العلاقة بين هذا القطاع والسياسة الخارجية لدولة الإمارات؟

تعتمد هذه العلاقة على نوع السوق الذي تعمل فيه شركات الخدمات اللوجستية أو وسائل النقل المملوكة للدولة. لكن بشكل عام، تعلمت هذه الشركات من التجربة أنه في الكثير من البلدان النامية، يمكن للشركات المملوكة للدولة أن تعمل بدعم أقل من الدولة، وفي بعض الحالات تكون هذه القوة التجارية شكلاً فعالاً للدبلوماسية. أما في الأسواق الأكثر تطوراً، يعتمد استثمار الشركات المملوكة للدولة على توجهات وزارة الخارجية، من أجل تحقيق النجاح. ووفقاً لمسؤول حكومي في دبي: "في العالم النامي، يكون الاهتمام التجاري أولاً. وقد تعلمنا في العالم الغربي أنه إذا لم يكن هناك شيء سياسي على الأرض، فهناك خطر حدوث نتائج عكسية، كما حدث مع موانئ دبي العالمية. ففي هذه الأسواق، يجب أن تكون الدولة هناك من أجل بذل العناية الواجبة والضغط"²⁸.

الدول المتقدمة

²⁸ Interview, Dubai, May 2015.

كدلالة على الطبيعة المتبادلة بين دولة الإمارات والشركات المملوكة للدولة، أدى الوجود العالمي لهذه الشركات إلى زيادة مكانة الإمارات في الغرب. حيث لعبت سمعة شركات الطيران الأعلى جودة التابعة لها دورًا في بناء ثقة المستهلك في الإمارات. كما طورت اتفاقيات الرعاية، مثل استاد الإمارات في لندن واستاد الاتحاد في مانشستر، العلامة التجارية لدولة الإمارات على المستوى الدولي. ووفقًا لموظف حكومي في دبي: "هناك عنصر من عناصر هذا الأمر يتعلق ببناء الثقة في دولة الإمارات. حيث مثل طيران الإمارات والاتحاد للطيران إلى حد ما تطورًا إستراتيجيًا. فقد أراد الحكام بناء الثقة فقاموا ببناء شركات الطيران الأفضل على الإطلاق"²⁹.

ومع ذلك، لم تُستغل هذه الثقة بشكل جيد، فقد كانت تجربة موانئ دبي العالمية في الولايات المتحدة في عام 2006 بالغة الأهمية³⁰. حيث إن الضجة التي نشأت عن امتلاك موانئ دبي العالمية لعقود الإدارة في الموانئ الأمريكية كانت بمثابة صدمة لدولة الإمارات العربية المتحدة واستجابت لها بتكثيف الضغط ولديها الآن واحدة من أكبر ميزانيات الضغط لأية سفارة في واشنطن³¹. كما أن سفارة (أبو ظبي) في واشنطن نشطة في محاولاتها للترويج للإمارات والدفاع عن أنشطة الشركات المملوكة للدولة.

وبقدر ما تحتاج الشركات المملوكة للدولة الإماراتية إلى دعم دبلوماسي في الأسواق المتقدمة، إلا أن قوتها التجارية تخلق أيضًا تأثيرًا يمكن أن يحمي أنشطتها. حيث تتمتع كل من طيران الإمارات والاتحاد للطيران بسلطة كبيرة في الولايات المتحدة ودول غربية صناعية أخرى نتيجة لمشترياتها الضخمة للطائرات³². ففي عام 2013، تقدمت طيران الإمارات بطلب لشراء بوينج 777 بقيمة

²⁹ Interview, Dubai, May 2015.

³⁰ استحوذت موانئ دبي العالمية على شركة الشحن البريطانية P&O وأصولها في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك عقود لإدارة أكثر من عشرين ميناءً أمريكيًا. وقد أثارت الصفقة جدلاً في الولايات المتحدة بسبب المخاوف من أن إدارة موانئ دبي العالمية تمثل خطرًا أمنيًا وقد دعم هذا الرأي اتهامات في وسائل الإعلام بأن الإمارات كانت دولة تدعم الإرهاب وتدمير إسرائيل. و على الرغم من أن الرئيس الأمريكي جورج بوش أعلن أنه سيستخدم حق النقض ضد أي محاولة من جانب الكونجرس لعرقلة الصفقة، إلا أنه في النهاية تراجعت موانئ دبي العالمية عن طريق بيع العمليات الأمريكية لموانئ دبي العالمية لشركة أمريكية.

³¹ Itkowitz, "Which Foreign Countries Spent the Most to Influence U.S. Politics?", The Washington Post, 14 May 2014.

³² إن تيم كلارك، الرئيس التنفيذي لطيران الإمارات، صريح بشأن الأهمية الاقتصادية لشركته في الولايات المتحدة، وقد نُقل عنه قوله إن الطلب [Anon., "CI VIEW: Westinghouse Risks Losing 50,000 Jobs if Congress Fails to Reauthorize EX-IM Bank, CEO Says", Capitol Intel Group (2015)].

76 مليار دولار، وفي نفس العام، تقدمت طيران الاتحاد بطلب مع الشركة بقيمة 25.2 مليار دولار³³.

ومن جانبها قالت شركات الطيران الإماراتية إنها ستستخدم هذا التأثير لمواجهة اتهامات شركات الطيران الأمريكية بأن دعمها الحكومي والقوة العاملة غير النقابية ينتهك اتفاقية الأجواء المفتوحة التي تمنح شركات الطيران الإماراتية إمكانية الوصول إلى المجال الجوي الأمريكي. ومن المرجح أن يستخدم مصنعو الطائرات مثل بوينج سلطات الضغط الكبيرة مع الحكومة الأمريكية لمحاولة حماية عملائها الإماراتيين وكذلك شركات الطيران الخليجية الأخرى التي قدمت طلبات شراء كبيرة إلى الشركة.

وكدليل على أهمية الشركات المملوكة للدولة مثل الإمارات والاتحاد، ثبت أن دبلوماسية الإمارات تتبنى موقفا صارما مع الحكومات الغربية عندما تتعرض هذه المصالح التجارية للتهديد. ومن الأمثلة على ذلك علاقة الإمارات مع كندا، حيث كانت السياسة الجوية سبباً في خلاف كبير. ففي عام 2007، طلبت شركة طيران الإمارات رحلات إضافية إلى مدن كندية مختلفة. وبعد عدة سنوات من المفاوضات الفاشلة، زادت الإمارات من الضغط على كندا من خلال عدم تجديد اتفاقية تسمح للجيش الكندي باستخدام قاعدة المنهاد لعملياتها في أفغانستان. وقد تجسدت أهمية القاعدة بالنسبة لكندا في تقرير صدر في أواخر عام 2010 مفاده أن الطائرة التي تقل رئيس الأركان ووزير الحكومة الكندي قد رُفض طلباً لهبوطها في القاعدة واضطرت إلى إعادة توجيهها إلى أوروبا.³⁴ وهذا مثال على الأهمية الاستراتيجية للإمارات باعتبارها مساحة لوجستية توفر منفذاً عابراً للقارات للقوى العسكرية، والطريقة التي يمكن للإمارات الاستفادة من هذه الأهمية. بالإضافة إلى ذلك، فقد رفعت الإمارات الرهان الإضافي عندما فرضت نظام التأشيرة على جوازات السفر الكندية، ورفعت رسوم الحصول على تأشيرة لمدة ثلاثين يوماً إلى 250 دولاراً وتأشيرة لمدة ستة أشهر إلى 1000 دولار³⁵. وقد انتهى النزاع في

³³ Jones, "Dubai's Emirates Air Orders 150 Boeing 777X Planes Worth \$76 Billion", The Wall Street Journal, 18 Nov. 2013.

³⁴ Leblanc, "UAE Banishes Canada from Base, Blocks MacKay from Its Airspace", The Globe and Mail, 11 Oct. 2010.

³⁵ Freeze, "UAE Embassy to Charge Canadians Steep Visa Fees", The Globe and Mail, 28 Dec. 2010.

نهاية المطاف باتفاق بين الدولتين، وعليه فإن شركة الاتحاد للطيران تمتلك اتفاقية الرمز المشترك³⁶ مع الطيران الكندي والتي تتيح لها الطيران في مسارات أكثر.

وقد أدت العلاقة المتبادلة بين الشركات المملوكة للدولة والسياسة الخارجية لدولة الإمارات إلى حصول شركة الاتحاد على حصص قليلة في شركات الطيران الأوروبية. ووفقاً لقنصل أوروبي في دبي، فقد عزز هذا من تأثير الإمارات في أوروبا سواء في صناعة الطيران أو على المستوى السياسي: "إنهم يحافظون على بعض شركات الطيران على قيد الحياة وهناك بعض القوة الناعمة التي تفعل ذلك. فأبو ظبي تحاول أن تُعدّد علاقاتها حتى تبحث دائماً عن فرص جديدة"³⁷.

وفي بعض الحالات، يبدو أن حصص الأقلية هذه تستند إلى إستراتيجية تجارية، فقد أدت استثمارات الاتحاد للطيران في طيران إيطاليا وطيران برلين إلى إبرام اتفاقيات الرمز المشترك التي تسمح لشركة الطيران بالوصول إلى أسواق جديدة. كما يمكن ملاحظة فوائد هذه الحصص في النزاع المستمر مع شركات الطيران الأمريكية. ففي عام 2015، انسحبت شركة طيران برلين وطيران إيطاليا من رابطة الخطوط الجوية الأوروبية بسبب رفضهما لما يعتبرانه معارضة المنظمة لشركات الطيران الخليجية³⁸.

وفي حالات أخرى، يكون لهذه الاستثمارات أيضاً بُعد سياسي وهي مؤشر على الطابع الشخصي للسياسة في الإمارات. فقد كان استثمار الاتحاد في طيران صربيا في عام 2013 إلى حد ما نتيجة للعلاقة بين الشيخ محمد بن آل نهيان ولي عهد (أبو ظبي) ورئيس الوزراء الصربي ألكسندر فوتشيتش. فبالإشارة إلى الصفقة، قال فوتشيتش في مقابلة إعلامية: "الشيخ محمد هو صديقي وطلبت منه المساعدة"³⁹. وقد تزامنت الصفقة مع زيادة في الاستثمار من الشركات المملوكة لدولة الإمارات وصناديق الدعم. وقد وقّع صندوق مبادلة الحكومي في (أبو ظبي) اتفاقيات مع الحكومة الصربية للاستثمار في البلاد. كما استثمرت شركات خاصة أخرى،

³⁶ يتم الاتفاق بين شركات النقل الجوي لاستخدام الطرف الأول مقاعد ومميزات لدى الطرف الثاني في الأسواق أو المحطات التي لا تصل إليها. ويتم جدولة هذه الحجزات عبر الإنترنت في معظم الحالات.

³⁷ Interview, Dubai, May 2015.

³⁸ Anon., "Etihad-Backed Air Berlin Quits European Airlines Group Over Gulf Row", Arabian Business, 21 Apr. 2015.

³⁹ Launey, "Why Gulf Airline Etihad Is Investing in the Balkans", BBC News, 15 Nov. 2013.

تدير استثمارات عائلة آل نهيان الحاكمة، مثل أبو ظبي كابيتال مانجمنت في البلاد. وتشير بعض التحليلات إلى أن هذا الاستثمار جزء من استراتيجية سياسية لتطوير نفوذ الإمارات في البلقان والوصول إلى صناعة الأسلحة في صربيا.⁴⁰

الدول النامية

وعلى النقيض من الاستثمارات في الغرب، أدى الاستثمار في العالم النامي من قبل شركات النقل المملوكة للإمارات إلى قيادة السياسة الخارجية للدولة. كما تعتبر الشركات المملوكة للدولة في الدول النامية شكلاً من أشكال التمثيل الدبلوماسي. ووفقاً لمدير موانئ دبي العالمية، يمكن لممثلي الشركة الوصول إلى المسؤولين على أعلى المستويات، وتعتبر وزارة الخارجية الإماراتية أن ذلك يمثل أحد الأصول للدولة الاتحادية. وقالت: "تعتبر أصول موانئ دبي العالمية سفارات لدولة الإمارات حيث لا يوجد تمثيل لها في الدولة".⁴¹

ومثال على الثقل الدبلوماسي لموانئ دبي العالمية هو دور الشركة في صياغة سياسة القرصنة في المحيط الهندي، حيث إن هذا أصبح مصدر قلق كبير لصناعة الشحن. فمنذ عام 2011، عقدت موانئ دبي العالمية مؤتمراً سنوياً بالاشتراك مع وزارة الشؤون الخارجية لدولة الإمارات بهدف إلى معالجة مشكلة القرصنة. وفي عام 2014، كان من بين المتحدثين في المؤتمر وزير الخارجية الإماراتي عبد الله بن زايد آل نهيان، ووزير الخارجية الصومالي عبد الرحمن دويل بيل، ورئيس قسم العمليات في الناتو ميشيل سولا.

ومثال آخر على قيام الشركات المملوكة للدولة الإماراتية بدور رائد فيما يسمى الأسواق الناشئة، وهي أنشطتها في منطقة الحكومة الإقليمية الكردية في العراق، وهي دولة تتمتع بحكم شبه ذاتي. كما لعبت شركات الطيران المملوكة لدولة الإمارات دوراً واضحاً في توفير التوصيل الجوي إلى الدول الصغيرة. أما شركات الطيران الأربعة في الإمارات فإنها تشغل طرقاً إلى عاصمة إقليم كردستان أربيل بالإضافة إلى شركتي شحن إماراتيين. ولدى شركة دناتا التابعة لدولة الإمارات عقد إدارة المناولة الأرضية والشحن في المطار. كما يعتبر السفر الجوي الاقتصادي محورياً في استراتيجية التطوير لحكومة إقليم كردستان، كما أن صورة الاستقرار والأمن

⁴⁰ Donaghy, "The UAE's Shadowy Dealings in Serbia", Middle East Eye, 15 Aug. 2014.

⁴¹ Interview, Dubai, May 2015.

المرتبطة بالمواصلات الجوية مهمة من الناحية السياسية. ويمكن ملاحظة أهمية هذا الرابط الجوي لحكومة إقليم كردستان في مارس 2015 عندما أوقفت جميع شركات النقل الإماراتية رحلاتها إلى أربيل مؤقتاً بسبب المخاوف الأمنية، مما قوض الثقة في المنطقة.⁴²

وقد تزامن افتتاح هذه المسارات مع استثمارات الشركات المملوكة للدولة الأخرى. فبالترافق مع إطلاق خطوط طيران الإمارات إلى أربيل، كانت هناك زيادة كبيرة في استثمارات الإمارات في حكومة إقليم كردستان، وفي عام 2014 أشارت التقديرات أن الإمارات كانت مستثمراً أجنبياً كبيراً في المنطقة، باستثمارات إجمالية بلغت 2.5 مليار دولار.⁴³ وفي أكتوبر من عام 2013، أعلنت شركة إعمار المملوكة لحكومة دبي أنها ستستثمر 3 مليارات دولار في مشروع عقاري كبير في أربيل.⁴⁴ ومن ضمن الأمثلة الأخرى، إعلان في عام 2014 بأن شركة طاقة في (أبو ظبي) ستستثمر 1.2 مليار دولار في واحدة من حصص نفط حكومة إقليم كردستان.⁴⁵ وقد تم الاستثمار وسط تشديد في العلاقات السياسية بين أربيل و(أبو ظبي). ووفقاً لبعض التقارير، كان شرط خطة بيع الإمارات لمقاتلات ميراج للعراق بقاء المقاتلات في إقليم كردستان، ربما لحماية استثمارات الإمارات في إقليم كردستان.⁴⁶

ومن الأمثلة الأخرى على تقدم السياسة الخارجية لشركات النقل والخدمات اللوجستية المملوكة للدولة في الإمارات، استثمارات دبي في جيوتي. فابتداءً من أوائل العقد الأول من القرن العشرين، كان عقد موانئ دبي العالمية لإدارة ميناء ولاية البحر الأحمر بمثابة جسر رئيسي لاستثمارات الشركات المملوكة للدولة في دبي مثل شركة بتترول الإمارات الوطنية (إينوك) وهيئة المنطقة الحرة بجبل على (جافزا). وقد شملت الاستثمارات الأخرى بناء منتجع بـ 400 مليون دولار من قبل شركة نخيل المملوكة لدبي عام 2006، وشراء صندوق استثمار في دبي

⁴² McAuley, "Businesses Hit as Emirates, Etihad and Flydubai Suspend Flights to Erbil", The National, 9 Mar. 2015.

⁴³ Pironti, "Foreign Investment in Kurdistan at \$5.5 Billion; UAE Among Top Investors", Rudaw, 22 Jan. 2014.

⁴⁴ Anon., "Kurdistan Prime Minister Unveils 'Downtown Erbil': A Luxurious Lifestyle Development by Emaar", Emaar, 27 Oct. 2013.

⁴⁵ Carvalho, "UAE's Taqa Plans \$1.2 Bln Investment in Kurdistan Oilfield", Al Arabiya English, 20 Jan. 2014.

⁴⁶ وقال المصدر الذي نقل عنه التقرير إن الإمارات العربية المتحدة أرادت أن يقع هؤلاء المقاتلون في: "أربيل لأن هناك العديد من المصالح الإستراتيجية لدولة الإمارات فيما يتعلق باستثمارات النفط والغاز وكذلك غيرهم" [Lee, "UAE Offers Mirage Fighters to Iraq", Iraq Business News, 19 Jan. 2015]

لشركة جيبوتي للنقل الوطني في عام 2007⁴⁷. ومن المثير للاهتمام أن أحد العوامل التي ربما ساعدت الشركات المملوكة للدولة في دبي على الحصول على هذه العقود هو تاريخ (أبو ظبي) في تحويل المساعدات إلى الدولة، وفي السبعينيات من القرن الماضي، منح صندوق أبو ظبي للتنمية جيبوتي قروضاً ميسرة من أجل الاستثمارات في الميناء والمطار⁴⁸.

جعلت الاستثمارات التي قامت بها دبي منذ عام 2000 نفوذاً كبيراً لدبي في حكومة جيبوتي. فنتيجة لاستثمارات دبي، تشير التقديرات إلى أنه بين عامي 2004 و2008، أوجدت مؤسسات دبي 2000 وظيفة، وهو رقم كبير في بلد بلغ فيه الحجم التقديري للقوى العاملة 282.000 شخص في عام 2002⁴⁹. وقد سمح هذا التأثير لدبي بالدفع من أجل تنفيذ إصلاحات قانونية من شأنها أن تسمح بمناطق حرة ذات طبيعة مشابهة لتلك الموجودة في دبي.

استثمارات دبي في جيبوتي توضح المدي الذي ترغب دولة الإمارات في الذهاب إليه من أجل حماية المصالح التجارية لإماراتها. ففي صيف 2014، أعلنت حكومة جيبوتي أنها ألغت عقدها مع موانئ دبي العالمية بسبب مزاعم بأن الشركة قد قدمت رشوة لمسؤول حكومي للحصول على العقد. وقد ردت الإمارات على هذه المزاعم بشكل قاطع، وفي أبريل 2015 أغلقت الإمارات سفارة جيبوتي. وبعد ذلك بفترة وجيزة، جرى الإعلان عن خطط لإقامة قاعدة عسكرية لقوى دول مجلس التعاون الخليجي في إريتريا، المنافس الإقليمي لجيبوتي.

وقد كان لهذه القضية تداعيات بعيدة المدى. فوفقاً لأحد التقارير، طلب رئيس الإمارات الشيخ خليفة اعتذاراً من رئيس جيبوتي عن إلغاء عقد موانئ دبي العالمية⁵⁰. وقد أفادت الأنباء أن النزاع تسبب في خلاف بين الولايات المتحدة وجيبوتي بعد أن رفض وزير الخارجية الأمريكي جون كيري التدخل في النزاع نيابة عن رئيس جيبوتي إسماعيل عمر جيله. ورداً على هذا الإهانة المتخيلة، وافق الرئيس الجيبوتي على افتتاح قاعدة عسكرية صينية في البلاد، كانت سابقاً موقعاً للقاعدة العسكرية الفرنسية والأمريكية⁵¹.

⁴⁷ Chorin, Articulating a "Dubai Model" of Development: The Case of Djibouti (2010), p. 42.

⁴⁸ Ibid., p. 29.

⁴⁹ Ibid., p. 14.

⁵⁰ Anon., "Djibouti-UAE Diplomatic Crisis Brings Gulf States Closer to Eritrea", Madote (2015).

⁵¹ Anon., "Diplomat Dust-Ups in Djibouti", Africa Intelligence, 19 Oct. 2015.

خاتمة

تهدف هذه المقالة إلى توضيح مكانة الإمارات كدولة روابط، والتي يتمثل جزء أساسي منها في الأنشطة الخارجية لشركات النقل والخدمات اللوجستية التابعة للدولة. فهذه المكانة هي مصدر نفوذ للدولة الاتحادية، وأهمية مرافقها للقوة الأجنبية ستسمح لها بالحفاظ على هذا النفوذ. هذا مهم في وقت يتعرض فيه نموذج الحماية العسكرية الأمريكية وتعرض فيه الأهمية الاستراتيجية المبنية على احتياطات النفط للضغط. وقد يضمن قرب دولة الإمارات من إفريقيا وآسيا مكانتها كمركز خارجي لرؤوس أموال الشركات والعسكريين والعمالة والبضائع، بغض النظر عن مصدرها⁵². ويشير ذلك إلى العدد المتزايد من الشركات الصينية والهندية التي تستخدم الإمارات من أجل الوصول إلى الأسواق الأخرى، مثل الشرق الأوسط وإفريقيا.

وقد تلازمت أهمية دولة الروابط مع التحول في السياسة الخارجية للبلاد. فعلى النقيض من تصوير السياسة الخارجية كرد فعل، يكشف فحص شركات السفر والخدمات اللوجستية المملوكة للدولة أن الدولة مبادرة ولديها القدرة على الاستفادة من عدد من أصولها من أجل تحقيق أهدافها. وفي بعض الحالات، كما في حالة العلاقات مع جيبوتي أو كندا، تصاعد الأمر إلى نزاعات دبلوماسية خطيرة. وفي حالات أخرى، كان لاستثمارات الشركات المملوكة للدولة في الأسواق النامية فوائد دبلوماسية، وقد كان هذا النهج مدعومًا من قبل الدولة الاتحادية.

وفي حين لا تزال المنافسة بين الإمارات السبع تشكل عاملاً في سياسة البلاد، فإن المصالح التجارية والسياسية الراسخة في دولة الروابط تعني أن مستوى التنسيق والتعاون في تزايد. كما يتضح ذلك في الإدارة المؤسسية للقطاع على المستوى الاتحادي وكذلك في المستوى المتزايد للاستثمار المتبادل في القطاع، والذي لم يعد موجوداً في نطاق كل إمارة على حدة. وخارجياً، تكشف الحالات التي تم توضيحها هنا عن مدى استعداد السياسة الخارجية الاتحادية للعمل من أجل حماية مصالح الإمارات مثل دبي.

⁵² Scott, "China's 'One Belt, One Road' Strategy Meets the UAE's Look East Policy", The Jamestown Foundation, 29 May 2015.

إن البحث عن السياسات التي تحدد العلاقة بين الشركات المملوكة للدولة والسياسة الخارجية الاتحادية محبط بسبب الطبيعة الغامضة لعملية صنع القرار في الإمارات. وإحدى القضايا المهمة هي احتمالية حدوث توترات بين السياسة الخارجية الاتحادية والمصالح التجارية لكل إمارة على حدة وكيفية حل هذه الخلافات. هناك القليل من الأدلة على مثل هذه التوترات، رغم أن هذا بالتأكيد مجال يحتاج إلى إجراء مزيد من البحوث. ومع ذلك، بالنظر إلى أن الشركات التي جرى مناقشتها في هذه المقالة مملوكة لنفس الأفراد والعائلات الذين يصوغون السياسة الخارجية، فإن احتمالية وجود خلافات في المستقبل تبدو ضئيلة.