

DUBAJ

MESEVILÁG, RETUSÁLATLAN KÉPEKBEN



„Mi szeretnék lenni a geográfusdiplomámmal? Terület- és ingatlanfejlesztő az Emírátságokban!” – mondta csodálkozásomra pár éve egy egyetemi hallgató Kölnben. Az ember ösztöntől vezérelve többre vágyik: hiába gondolnánk, hogy egy német diplomás számára az egyébként virágzó hazája is eleget tud nyújtani. Dubaj, az Emírátságok lüktető metropolisza tényleg az anyagi és technikai lehetőségek végső határait feszegeti – lett légyen szó akár a 828 méter magas Burj Khalifáról vagy a világ legnagyobb mesterséges szigeteiről. Persze a lehetőségek itt is végesek: a 2008-as pénzügyi válság az itteni ingatlanpiacot is megrengette – számos, már-már dubaji viszonylatban is teljesen irreális álmokról valószínűleg le kell mondani

A gyöngyhalásztól az olajig

Dubaj a világ egyik legdinamikusabban fejlődő metropolisza. Sokszínűségének köszönhetően minden idelátogató megtalálja a pénztárcájának megfelelő lehetőséget a csillogó plázáktól egészen a bazársoron lévő olcsó pakisztáni kifőzdékig. A bulvársajtóból merített „dubajozás” nyomán pedig egy itt eltöltött hétfője némely honfitársunk számára akár az anyagi felemelkedés záloga is lehet. Az olajprofitból épülő ingatlanparadicsom a sivatag közepén ugyanakkor sokféle meglepetést is rejteget, ami ki sem derül a médiában megjelenő meseképek sokaságából.

5000 kilométert kell utaznunk, ha el szeretnénk jutni Dubajba. Korábban nemcsak a nagy távolság, hanem az utazás költségei, a drága repülőjegy és a vízümbeszerzés nehézségei is visszatartó erőt jelentettek. Napjainkban azonban a diszkont légitársaságoknak köszönhetően már pár tízezer forintból eljuthatunk az Egyesült Arab Emírátságok lüktető metropoliszába, s csatangolhatunk az óváros vagy a régi bazárok kulisszái között, megismerkedhetünk az arab kultúra tradícióival, vagy rácsodálkozhatunk a modern építészet remekeire, és elmerülhetünk a globalizált világ forgatagában.

DUBAJ, MADÁRTÁVLABÓL

A modern városközpont felhőkarcolói a távoli óváros fölé tornyosulnak. Azontúl viszont ott a tenger és a tengeri homok

Az iskolai földrajzkönyvekben az olajsejkség klaszterikus iskolapéldájaként szereplő Dubaj a 19. század elején még egyike volt az egymással marakodó, szegényes Öböl-menti sejkségeknek. Az 1830-as évekig Abu Dhabi fennhatósága alatt állt, majd az Al Maktum-dinasztia hatalomátvétele után – immár önálló emírátsággal – egyre szorosabbra fűzte kapcsolatait a brit birodalommal. A brit jelenlét azonban a 20. század közepére már több gondot okozott, mint amennyit megoldott. A sejkségek közötti határok tisztázatlansága például gyakran fegyveres összecsapásokhoz vezetett.

A sejkség központját, Dubaj városát egészen az 1930-as évekig a gyöngyhalászat, valamint – mivel tevékenységének köztes megállója volt – a kereskedelem éltették. 1966-ban aztán megtalálták az olajat, és megindult az olajmezők feltárása. A britek kivonulása után, az 1971-ben hét emírátságot egyesítő Egyesült Arab Emírátságok devizatarthatóinak a kőolajár-robbanást követően óriásira duzzadtak. A térségbe nagy számban érkeztek olajipari vendégmunkások (főként Pakisztánból és Indiából), illetve sokan mentették át ide vagyonukat a libanoni polgárháborúban elpusztult Bejrútból is. Az „öslakók” hamar kisebbségbe szorultak, arányuk ma már alig éri el a 15%-ot, ám a gazdasági javakból főként ők részesülnek. A politikai döntéseket pedig még egy ennél is szűkebb elit hozza az uralkodócsalád vezetésével.

Mesevilág születik a sivatag porából

Az 1958-ban trónra lépett új sejk modern Dubajt álmodott a régi helyébe, és az 1960-as évek elejétől megindultak az első komoly fejlesztések. Modernizálták és bővítették a nemzetközi repülőteret, kiépítették a várost kettészelő Dubaji-öblöt, az 1970-es évek végén pedig megnyitották a várostól délnyugatra fekvő Jebel Ali szabadkikötőt, amely korának legnagyobb mesterséges kikötője volt. A közelében felépült Jebel Ali Free Zone ipari vállalatai (gáz- és gőzturbinás erőmű, tengervíz-sótalanító, alumíniumkohászat) a szolgáltatászektor jelentős előretörése ellenére is a dubaji GDP negyedét termelik és a külföldi tőkebefektetések ötödét fogadják. Az 1979-ben alapított DubAl például valóságos óriás: az importbauxitot hasznosító alumíniumkohó mellett szénanódgyár és egy hatalmas alumíniumöntöde is működik. Évi több mint 1 millió tonnás alumíniumtermelésével csak az orosz RusAl bratszki és krasnojarszki olvasztói előzik meg méreteikben.

A grandiózus álmok megvalósítását az olajból befolyó pénz fedezte, ugyanakkor már az 1970-es évek közepén felvetődött az olaj utáni jövő, a hosszú távon is fenntartható egyéb bevételi források megalapozása. Dubaj figyelme egyre inkább a turizmus, a kereskedelem és az ingatlanfejlesztések felé fordult. A hatalmas iparfejlesztéseket a pénzügyi-szolgáltató szektor felfutása követte, különösen az első Öbölháború után, az 1990-es években, amikor Kuvait elveszítette a régió pénzügyi központjának szerepét. A 2000-es évek elejétől már egyre inkább az ingatlanbefektetések váltak a gazdaság motorjává, s rövid idő alatt helyi ingatlanfejlesztő cégek sora jött létre (Emaar, Nakheel). Adókedvezményekkel és a high-tech szektorra összpontosító offshore-területekkel csábították ide a befektetőket a világ minden tájáról. Így születtek meg a város északkeleti részén, az óvárostól távolabb magasba törő Dubai Internet City, Dubai Media City, vagy a tudásiparra alapozott Knowledge Village városrészek.



BURJ KHALIFA
A superlift egy perc alatt repít fel a világ legmagasabb épületébe, ha jó szélesre tárjuk a pénztárcánkat

NAPPAL A DUBAI MALL (BALRA), ESTE A DUBAI FOUNTAIN ÓRIÁSSZÖKÖKÖT
fény- és zenejátéka csábítja a látogatókat
(balra lent)



A VÁROS TELE PROPAGANDAPLAKÁTOKKAL
A demokrácia még igen messze van,
de ugyan ki firtatná ezt ilyen jólétben?

Turistaparadicsom a semmi közepén

A 2010-es évekre a beruházásoknak köszönhetően jelentősen felfutott a turizmus. Egy sor luxusszálloda épült, mint például a világ legdrágábbja, a vitorlára emlékeztető Burj Al Arab. Kéthavi átlagfizetésért már eltölthetünk itt egy éjszakát, vagy ha erre nem vállalkozunk, 12 ezer forintért ihatunk egy kávét a bárban, persze csak előzetes asztalfoglalással és szigorúan fényképezőgép nélkül. A turistákat tucatnyi bevásárlóközpont várja, köztük a világ legnagyobbja, a Burj Khalifa tözsomszédságában található Dubai Mall óriásakváriummal, jég- és játéksarnokkal. A legkedveltebb turistaprogram mégsem a bevásárlás, hanem a sivatagi szafari. A komplex programra berendezkedett, professzionális cégek saját luxusdzsipjeiken fuvarozzák a közeli sivatagba a turistákat, ahol egész délutános program várja őket: homokralival, teveléssel, folklórral és vacsorával. Az óriási turista- és üzleti forgalmat a világ legnagyobb Airbus A380-as flottáját birtokló légitársaság, a Fly Emirates szolgálja ki. Ezek után talán nem is lepődünk meg azon, hogy a Dubaji Nemzetközi Repülőtér terminálja a világ legnagyobb alapterületű épülete, amelyben gyorsvasút szállítja az utasokat az egyes részek között. De már épül a várostól délnyugatra fekvő második nemzetközi repülőtér, amelynek méretei a központi repülőtérét is felülmúlják majd.



A DUBAI MARINA TENGERPARTJA
hatalmas apartmanházakkal egy hűvös
februári délelőttön (balra lent)

AMÍG NEM JÖN A HELYI JÁRAT,
díszajnos, légkondicionált megállóban hűsölhetünk





**A VÁROS SZÓ SZERINT
A SIVATAGBÓL NŐ KI**
Építési területek között
kigyózik a magasvasút
(metró) a Dubai Internet
és Media City felé

**A VÍZ ERRE
NAGYOBB ÉRTÉK,
mint az olaj**

Gazdasági rádió FM 105.9
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
EGEDY TAMÁS
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.afoldgomb.hu/radio

Dubaji skyline – merre tovább?

Az 1970-ben még százezres, mára 2 millióra duzzadt Dubaj látványos grandiózussága mellett is kifejezetten túlméretezett városnak tűnik a sivatag közepén. Olyan benyomásunk támad, hogy a városnévtábla mögött a nagy semmi vár. Az építkezések háttérben óriási pénzpumpa áll, az infrastruktúra kiépítése alig bír lépést tartani a fejlesztésekkel, amelyek viszonylag nagy távolságra vannak egymástól. Könnyen legyalogolja az ember a lábát, ha nem figyel oda. A félkész építkezéseket szemét- és sítthegek, valamint a vendégmunkások konténertelepei kísérik. Mindez igencsak távol van attól az álomvilágtól, amit a média sugall Dubajról. A látványos felhőkarcolók, csillogó plázák, a tengerparti szállodák és luxusingatlan-fejlesztések, mint a Downtown Dubai, a Business Bay, a Jumeriah Lakes Towers vagy a Dubai Marina ugyan messze nagyobb területűek nyugati verseny-

társaiknál, ám a város területének egy részét továbbra is a jellegzetes, lapos tetejű, 1-2 szintes házak, illetve a „rég” városközpont 1970–80-as években épült, 5-6 szintes betontömbjei uralják.

A város hűtése és vízszükséglete több környezetvédelmi és finanszírozási kérdést is felvet. Az energiafogyasztás aránytalanul óriási, ezért a rendszer hosszú távú – olajkorszak utáni – fenntarthatósága igencsak kérdéses. Még a nyáron elviselhetetlenül felforrósodó tengerparti fővenyt is hűtik. A sivatagban az öntözött kertek, parkok, gyepek víz nélkül azonnal kistülnének, a látványos szökőkutak semmivé lennének. Mindehhez képest csupán úri hóbort, hogy a mindent behálózó, már-már önálló tömegközlekedési eszközt jelentő mozgójárdákat – az energiatakarékosság jegyében – napközben pár órára kikapcsolják.

A sztereotípiáktól a valóságig – multikulti arab módra

Köszönhetően multikulturalizmusának, az Emírátusok az egyik legliberálisabb arab ország. Udvariaságból követhetjük a hosszúnadrágos és inges viseletet, de ha feliratos pólóban és kockás rövidnadrágban megyünk az utcára, akkor sem néznek meg minket. A színes kavalkádban mindenki a kultúrája szerint öltözködik. Az óslakos arab férfiak földig érő, egyrészes fehér ruházatot, a thawbot viselik, fejükön a jellegzetes fejfedővel, az agallal. A nők a rekkenő hőségben is fekete nikabban járnak. Sokszor teljesen eltakarja őket valami márkás nap-szemüveg, csak alul villan ki egy-egy menő cipő, az oldalukon pedig méregdrága táska lóg. Leggyakrabban a bevásárlóközpontokban találkozhatunk velük, a csillagászati árfekvésű boltokban nézelődve. A bevándorlók derékhadát alkotó pakisztáni férfiak kétrészes, fehér vagy világos ruhát, a shalwar kamezt viselik, és az építkezéseken dolgoznak, vagy az utcasarkon próbálnak mindenáron eladni egy-

egy koppintott kínai 20 dolláros okostelefont. Az Óböl túlszárjáról érkező iráni kereskedők viszont kifejezetten európaiasak. Rengeteg bevándorló érkezik Fekete-Afrikából is – sokszor egy-egy gazdag, idősödő nyugati nő társaságában lépnek ki valamelyik luxusszálló ajtaján.

A kulturális előírások szabadon értelmezése Dubajban a tömegközlekedésben a legszembetűnőbb: a metrón például külön kocsi áll a nők és gyerekek, illetve a férfiak rendelkezésére. Általában összeviszsa száll fel mindenki, de előfordult, hogy éppen egy női kocsiba toppantunk be, ahol a hölgyek összenéztek és halkán kuncogtak, mi pedig lógó orral mentünk át a férfírészlegbe. Az automata szerelvények amúgy egy óra alatt röptének végig az 50 km hosszú vonalon: a régi óvárosban és a 2000-es évek fényűző felhőkarcolóin át egészen a Jebel Ali ipartelepekig. A régi belváros alatt alagútban, az új részeken 20 méter magasan suhanhatunk a modern építészet bástyái

A CIKK MEGJELENÉSÉNEK
TÁMOGATÓJA AZ STA TRAVEL

STATRAVEL.HU



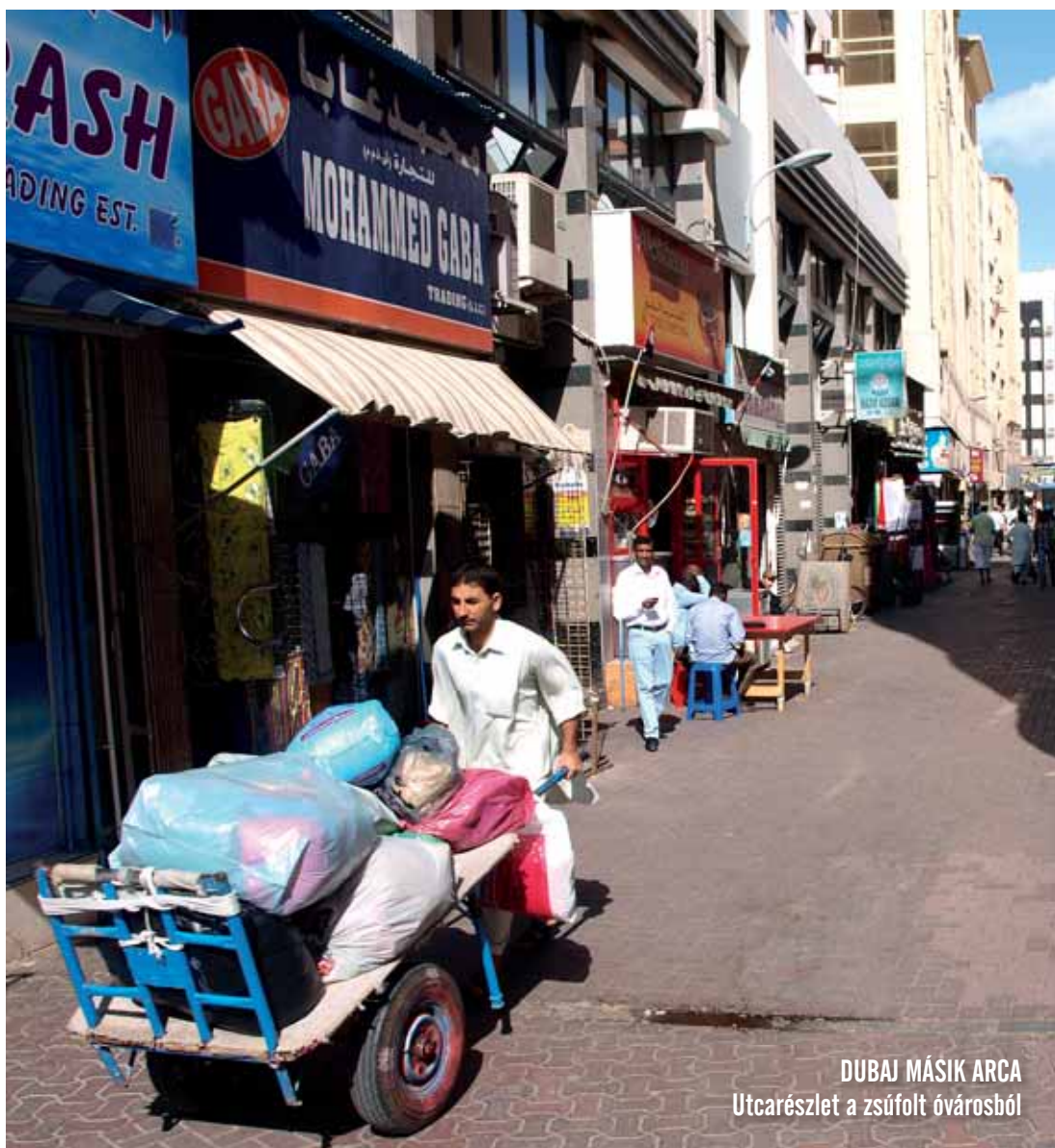
**A HELYI ÖLTÖZKÖDÉSI ELŐÍRÁSOKAT
feszegítő divat (jobbra fent)**

**NAPI KÍNÁLAT A FÜSZERPIACON
A souq (piac, bazár) az arab mindennapok
fontos része (jobbra lent)**

**AHOL PÉNTEK A VASÁRNAP
Hétvégi lazítás pénteken
a felújított történelmi óvárosban (balra lent)**

között. Mindezt bagóért: a rövidebb utazások egy százasba kerülnek, de egy budapesti vonaljegy árért végigmetrözhatunk az egészen. Visszafelé felülhetünk valamelyik tengerparton közlekedő autóbuszra, de ha várakoznunk kell, az sem gond a zárt, légkondicionált buszmegállóknak. Az érkező járművek kényelme feltűnően elűti a pakisztáni vendégmunkaerőt szállító zsúfolt, fülledt munkásbuszokétól. A nagy építkezéseken fillérékért dolgozókat ezekkel viszik a sivatag szélén felállított konténerbarrakkjaikba, amelyeket sokan gúnyosan csak „labor camp”-nak, munkatábornak neveznek. A tömegközlekedést csak az alsóbb fizetési kategóriájú rétegek veszik igénybe – meg persze a külföldi turisták. Ha kerülni akarjuk a zsúfoltságot, beugorhatunk egy taxiba, ami magyar összehasonlításban olcsó és megbízható. Persze mindez 120 forintos benzinnél nem is csoda...





DUBAJ MÁSIK ARCA
Utcarészlet a zsúfolt óvárosból

Az alkoholfogyasztás és az étkezés terén viszont nyoma sincs a rugalmasságnak: alkoholt csak az arra kijelölt boltokban, engedéllyel lehet vásárolni, az élelmiszerboltok választékában pedig nyilvánvalóan nem találunk sertéstermékeket.

Az angol nyelv használata széles körben elterjedt, s nemcsak történelmi hagyományai okán, hanem azért is, mert az arab őslakosság létszáma mára eltörpült a más kultúrákból érkezőké mellett. Nem ritka azonban a német és az orosz szó sem: az újjgazdag, rúzsos orosz asszonyságok amúgy is szembetűnnek a bazároknak, ahol a végletekig mennek az alkudozással. Az orosz nőknek persze van egy másik, jóval fiatalabb csoportja is; feltűnően ledér

öltözkük messziről sugallja, hogy ők nem kifejezetten turisták... A nagy látogatótömeg és az általános jólét természetesen vonzza a szexuális szolgáltatásokat is. Amennyiben magunk választunk szálláshelyet a belváros környékén, érdemes előre tájékozódni, hogy nincs-e véletlenül két-három nightclub leendő szállásunk földszintjén...

Akit kevésbé vonz az europanizált világ, a régi óvárosban vagy a tradicionális bazároknak találhat menedékre. A 19. századi Dubaj épületei és zegzugos utcái műemlékvédelem alatt állnak, felújítottak, ragyognak a tisztaságtól, a közbiztonság pedig amúgy is tökéletes. Dubaj büszkén hirdeti magáról, hogy ő az arab világ legbiztonságosabb országa. ☺

MAGYAR TERMÉSZET-TUDOMÁNYI MÚZEUM

PATAGÓNIA ŐRIÁSAI
 ARGENTIN
DINOSZAURUSZOK

Budapest, VIII. Ludovika tér 2-6. | Telefon: 210-1085
 www.mttm.hu | www.facebook.com/mttmuseum

EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA | Grupo Cultural | OKI