

صعوبات جديدة وهائلة تواجه مشروع بناء مدينة "نيوم"

التغيير

يواجه مشروع بناء مدينة نيوم الذي اقترحه محمد بن سلمان منذ سنوات صعوبات جديدة وهائلة في عملية الإتمام..

واستعرضت مجلة "Spectator" أبرز هذه الصعوبات ومنها: صعوبة الحصول على المياه في الصحراء، الاستقالات المتكررة لأعضاء مجلس إدارة "نيوم"، صعوبة المواصلات عبر قطارات هايرلوب.

وقالت إن بن سلمان يائس من التخلص من إدمان المملكة على النفط. لم يتعافى سعره بعد من طفرة التكسير الهيدروليكي قبل سبع سنوات.

وأشارت إلى أن الحاكم الشاب يسعى إلى إعادة اختراع مملكته، وهو يبني مدينته الجديدة "نيوم" كمنافس لدبي المجاورة والتي لطالما كانت عاصمة الأعمال والسياحة في الشرق الأوسط.

ستكلف المدينة 360 مليار جنيه إسترليني، وستكون بحجم بلجيكا ومن المتوقع أن تكتمل بحلول عام 2030. أو على الأقل هذا الفكرة.

منذ البداية، كان المشروع محاطًا بالجدل والصعوبات حول من يعمل عليه وكيف سيتم بناؤه وما إذا كان ممكنًا ماديًا.

في أكتوبر 2018 مع تزايد المخاوف بشأن اختفاء الصحفي جمال خاشقجي، أعلنت الحكومة عن المجلس الاستشاري لنيوم.

كان رئيس التصميم في شركة Apple آنذاك جوني إيف والمستثمر الملياردير في وادي السليكون مارك أندريسن من بين 19 شخصية من المفترض أن اشتركوا.

لكن العديد منهم يدعون الآن أنهم لم يرغبوا أبدًا في المشاركة.

يقولون إنهم اتصلوا بهم من قبل مكتب محمد بن سلمان وربما عبروا عن اهتمامهم بالمشروع، ولم يسمعوا أي شيء عنه ثم شاهدوا أسمائهم متدفقة عبر وسائل الإعلام العالمية.

في الوقت نفسه، استقال بعض أعضاء مجلس الإدارة بسبب حادثة خاشقجي.

قام كارلو راتي من معهد ماسا تشوستس للتكنولوجيا والمهندس المعماري البريطاني نورمان فوستر بتعليق منصبيهما علانية (على الرغم من أن راتي، ووفقًا لما ذكره آخرون في المجلس، قد انضموا مرة أخرى بشكل سري).

تحت غطاء الاستقالات البارزة، غادر أولئك الذين تم دفعهم على السبورة بهدوء.

وقالت المجلة: إذا كانت هذه علامة مبكرة على أن نيوم ستدار مثل بقية الاقتصاد في المملكة، فلن تكون ملاذ الأعمال المفتوح الذي قال محمد بن سلمان إنه سيكون كذلك.

وأضافت: غالبًا ما تخضع الشركات في المملكة لفحص ما إذا كانت القوى العاملة لديها "سعودة" بدرجة كافية (ما إذا كان لديها عدد كافٍ من الموظفين المواطنين).

وفي فبراير الماضي، قررت المملكة أن أي شركة أجنبية ترغب في العمل مع الحكومة يجب أن تنتقل مقرهم الإقليمية هناك بحلول عام 2024.

وبصرف النظر عن الحكومة الصاغطة، هناك مشاكل عملية أيضا فأول تطوير لنيوم أعلن بن سلمان عن بناء مدينة "ذا لاين"

وُصفت بأنها مدينة على طراز حرب النجوم مبنية على خط مستقيم يبلغ 105 أميال.

أوضح محمد بن سلمان بهدوء عندما أعلن عن ذلك في يناير: "مع انعدام السيارات، وعدم وجود شوارع، وعدم وجود انبعاثات كربونية

يمكنك تلبية جميع متطلباتك اليومية في غضون خمس دقائق سيرًا على الأقدام، ويمكنك السفر من طرف إلى آخر في غضون 20 دقيقة".

للوصول إلى سرعات تصل إلى 317 ميلًا في الساعة - متوسط السرعة اللازمة لقطع 105 أميال في 20 دقيقة - سيتعين على الخط استخدام قطارات هايبرلوب أو ماجليف

وهما تقنيتان متشابهتان تستخدمان لإيقاع الركاب باتجاه وجهتهم. لكن لا يبدو أي منهما مقبولًا بحلول عام 2030.

من المحتمل أن تكون Hyperloop Virgin (تعاون بين Musk Elon من Tesla و Branson Richard) الخيار الأول - استثمر بن سلمان بالفعل في الشركة - لكن تم تأخيره مرارًا وتكرارًا.

أجرت المؤسسة المشتركة أول اختبار بشري لها في نوفمبر 2020، ولكن فقط أكثر من 550 ياردة بسرعة 99 ميلًا في الساعة.

في هذه الأثناء، كانت اليابان تحاول بناء خط مغناطيسي من طوكيو إلى ناغويا منذ عام 2014.

كان من المقرر افتتاحه في عام 2027 بتكلفة 36 مليار جنيه إسترليني (حوالي نصف ميزانية الخط بالكامل)

لكن توقف العمل بسبب مشاكل الأنفاق و تخفيضات فيروسات التاجية. يمكن لطوكيو الإدارة بدون مغناطيسها المغناطيسي ، لكن Line The بدون قطارها لا يعمل.

حتى فكرة النقل العام غريبة في المملكة. أي شخص لديه المال - مثل الأشخاص الذين تريد Line The جذبهم - يسافر بالسيارة.

أظهر فيديو اختبار Hyperloop في تشرين الثاني (نوفمبر) الركاب مربوطين بحزام في أنبوب أسطواني ضيق. عربات ماجليف الانسيابية ليست أفضل بكثير وإن جعلهم مرتاحين سيستغرق وقتًا أطول ويكلف أكثر.

هناك صعوبات أخرى أيضًا مثل إمدادات المياه يمر الخط عبر ركن شمالي غربي لم يمسه أحد من المملكة وبالتالي فإن الوصول إلى المياه وهو أمر ضروري لصنع الخرسانة محدود.