تشكيك واسع بنجاح النظام السعودي إطلاق شركة طيران ثانية



التغيير

شكك طيارون واقتصاديون بنجاح نظام آل سعود إطلاق شركة طيران وطنية ثانية في ظل المنافسة العالمية.

ويعتزم نظام آل سعود إطلاق شركة طيران في محاولة للصعود بالمرتبة الخامسة على مستوى العالم في حركة النقل الجوي لتصل إلى أكثر من 250 وجهة.

وقال محلل شؤون الطيران أليكس ماشيراس: "تأتي هذه الخطوة بعد فوات الأوان؛ ليست هناك حاجة لشركة طيران أخرى تكرر ما حققته الخطوط الجوية القطرية وطيران الإمارات بالفعل بكونها خطوط جوية عالمية".

وتهيمن الخطوط القطرية وطيران الإمارات على سوق الترانزيت بين الشرق والغرب، كما أن مطار دبي الدولي يتصدر المرتبة الأولى باعتباره المطار الأكثر ازدحاما في العالم للسنة السابعة على التوالي.

ولن يكون التحدي الوحيد الذي يواجه المملكة هو الافتقار لأي ميزة تنافسية، فقد تعرضت صناعة الطيران لـ"أسوأ عام في التاريخ" حين ضرب الوباء الطلب على سفر المسافات الطويلة.

وذكرت رابطة النقل الجوي الدولي أن طيران الإمارات أبلغت عن مرورها بأول سنة غير مربحة منذ أكثر من 3 عقود.

وقال "روبرت كوكونيس" رئيس شركة استشارات الطيران العالمية "اير تراف"، إن إطلاق شركة ناقلات جوية تستهدف سفر المسافات الطويلة في مثل هذه الظروف السوقية "اختيار غريب التوقيت".

وقد يتجنب بعض الركاب الأمريكيين والدوليين المهتمين بقضايا حقوق الإنسان شركة الطيران المملوكة للحكومة في المملكة خاصة مع تعرض صورة الرياض لكثير من الضرر

وخاصة عقب مقتل الصحفي جمال خاشقجي في عام 2018 داخل قنصلية المملكة في إسطنبول.

صراع الخليج

وتعتبر المنافسة الاقتصادية الشرسة، التي من المحتمل أن تفرض صراعًا بين شركة الطيران الجديدة وشركات الطيران الإماراتية والقطرية، جزءا من تنافس أوسع على القيادة الاقتصادية للخليج.

ويفسر المحللون هذه الخطوة على أنها محاولة لتقويض دبي التي اختارتها معظم الشركات الدولية النشطة في الأسواق الخليجية كمكان لمقرها الإقليمي.

وقالت نجاح العتيبي المحللة السياسية المقيمة في المملكة المتحدة: "ليس هناك شك في أن خطة التنويع للمملكة ستختطف الأعمال التجارية من الإمارات".

أما الاقتصادي والباحث في جامعة كامبريدج "فريدريك شنايدر"، فقال إنه "بدلا من مطاردة بعضها البعض في مشاريع بلا معنى، تحتاج كل دولة خليجية إلى استغلال نقاط الجذب الفريدة التي تميزها".

وبعد خلاف علني نادر بين المملكة والإمارات بشأن حصص إنتاج النفط، قررت المملكة من جانب واحد التخلي عن اتفاقية الجمارك الخليجية.

واستبعدت من الامتيازات الجمركية البضائع المصنوعة في المناطق الحرة (تعد المحرك الرئيسي لاقتصاد الإمارات) أو البضائع التي تحتوي على مكونات تصنعها الشركات الإسرائيلية.

ومع محاولات المملكة لكي تصبح مركز ثالث للرحلات الجوية في الخليج، تتجدد المناقشات بشأن الجدوى الاقتصادية للخطوط التي تعتمد على تمركز عدد كبير من الركاب في مكان واحد قبل نقل كلٍ إلى وجهته النهائية.

أما خارج منطقة الخليج، فمن المرجح أيضا أن تواجه المملكة منافسة من الخطوط الجوية التركية التي قدمت مركزها في إسطنبول كبديل لمراكز الخليج.

هناك تحدٍ آخر ينتظر شركة الطيران الجديدة بشأن تقديم الكحول على متنها، وخاصة في طائرات رجال الأعمال والطبقة الأولى، حيث تقدم الخطوط الجوية الإماراتية والقطرية والتركية جميعها الكحول.

كما أن الخطوط الجديدة ستكون أقل جاذبية للمسافرين الترانزيت الذين يرغبون في زيارة مكة، مما يقلل من ميزتها التسويقية لدى 1.8 مليار مسلم في العالم، لأنها ستقع بالتأكيد في العاصمة الرياض

بينما ستظل الخطوط الرسمية تعمل من جدة، التي تبعد ساعة واحدة عن مكة.

تحديات أخرى

ومع ذلك، فإن شركة الطيران الجديدة ستعتمد على أكبر مركز للسكان في الخليج، ومن المرجح أن يدفع الخطاب القومي المسافرين المواطنين للخطوط الجوية الجديدة على حساب شركات الطيران الأجنبية.

وتحاول المملكة التخلص من سمعتها المحافظة وقد استعانت بالمؤثرين على وسائل التواصل الاجتماعي.

واستثمرت المليارات في جذب الفعاليات الثقافية والرياضية رفيعة المستوى التي تضم مشاهير عالميين لتعزيز سمعة المملكة على المستوى الدولي.

وتعتقد الرياض أن الخطوط الجوية ستكون أداة قوية للترويج للبلاد.

لكن التجربة غير المبشرة لخطوط "الاتحاد للطيران" هي مثال يجب أن يوضع في الحسبان، حيث تلقت الشركة الإماراتية حوالي 22 مليار دولار من حكومة أبوظبي منذ أن بدأت في تسيير الرحلات في عام 2003.

ومع ذلك، فقد كافحت من أجل الحصول على حصة في السوق، واضطرت لتخفيض سقف توقعاتها في نهاية المطاف.

وأعلنت وزارة النقل في المملكة أن البلاد ستضخ 550 مليار ريال (147 مليار دولار) في النقل والخدمات اللوجستية بحلول عام 2030، بما في ذلك البنية التحتية للمطار وخطوط الطيران الجديدة،

لكنها أغفلت وضع استراتيجية للتعامل مع هبوط الطلب على السفر الدولي في ظل سوق متخم، مما جعل "ماشيراس" يقول "يبدو أن أحد الأهداف الرئيسية للمشروع الجديد هو التباهي".

وبالرغم من تعثر الإصلاحات الاقتصادية التي يقودها محمد بن سلمان، تؤكد المملكة على خططها لجذب 100 مليون زائر سنويا بحلول عام 2030 وترى أن ذلك سيخلق الطلب على شركة الطيران الجديدة.

لكن الطريق لتحقيق ذلك ما يزال طويلًا، فقد ركزت المملكة على السياحة في عام 2019 وجذبت 16.5 مليون زائر، لتزيد عن عام 2018 بحوالي 1.2 مليونًا فقط، وما زالت الزيارات الدينية تتصدر الطلب على السفر الجوي إلى المملكة.