

ندوة «الأبناء» عن واقع قطاع الطيران في الكويت بعد ثلاث سنوات على الأجواء المفتوحة

سياسة الأجواء المفتوحة زادت عدد شركات الطيران وحركة المسافرين والشحن وجعلت الكويت محورا للمواصلات في المنطقة



عبد الله الراجحي والزميلان فواز كرامي وأحمد مغربي يتابعون ملاحظة ليدر العميري



رئيس قسم العلاقات الدولية في الإدارة العامة للطيران المدني عبد الله الراجحي

◀ **الراجحي: الزيادة في عدد الركاب بالمطار وصلت إلى 8% خلال النصف الأول من العام الحالي و65 شركة طيران عالمية عاملة في المطار حتى اليوم**

◀ **جميع الشركات العاملة في المطار حققت أرباحاً بفضل سياسة الأجواء المفتوحة وجرار وضع الترتيبات النهائية لمشروع مبنى المطار الجديد**

أدار الندوة وأعداه للنشر فواز كرامي وأحمد مغربي
منذ أن كانت الرغبة السامية من صاحب السمو الأمير وتوجيهات من سمو رئيس مجلس الوزراء بتحويل الكويت الى مركز مالي وتجاري عالمي بدأت القطاعات الاقتصادية المختلفة بالتجاوب مع هذه الرؤية أفقياً وعمودياً ليتم تطبيقها على أرض الواقع. واختلفت درجة تجاوب القطاعات الاقتصادية مع هذه الرؤية بدرجة أو بأخرى مع بقاء العديد من العوائق المشتركة التي أثرت على القطاعات الاقتصادية جميعاً دون استثناء.

ولم يكن قطاع النقل الجوي المحلي بعيداً عن التجاوب وإن كان بدرجة أكبر من باقي القطاعات الاقتصادية الأخرى ليرى المتابع أن قطاع النقل الجوي كان أكثر القطاعات الاقتصادية تجاوباً مع تحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري سواء كان من حيث عدد الركاب الذين سافروا عبر المطار الوحيد في الكويت أو من جهة عدد شركات الطيران التي تحط في مطار الكويت الدولي والتي وصل عددها إلى 65 شركة بين دائمة وموسمية أو من ناحية عدد شركات الطيران الكويتية التي وصل عددها إلى ثلاث شركات طيران تقوم بتشغيل أكثر من 35 طائرة تحمل علم الكويت أو من جهة الناقل الوطني مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والتي رغم الظروف الاستثنائية والتي لا تخفى على أحد استطاعت أن تقوم بعمل استثنائي ترك بصمته أينما ذهبت طائرات الناقل المحدودة العدد واستطاعت أن تفرض نفسها كلاعب أساسي في سوق النقل الجوي المحلي من خلال منافستها الشرسة حيث أصبحت معظم شركات الطيران العاملة في الكويت تنتظر قرار الكويتية وعروضها السعريّة لتقوم بمجاراتها.

وكان المفصل الرئيسي في تبوء النقل الجوي مكانة الريادة في تحويل الكويت إلى مركز مالي وتجاري هو قرار تبني سياسة الأجواء المفتوحة ذلك القرار

الذي فتح الأفق أمام جميع شركات الطيران بتسيير العدد الذي تريده من الرحلات ودخول أي من شركات الطيران العالمية إلى الكويت مما ضاعف الأعباء على الإدارة العامة للطيران المدني التي بذلت جهوداً جبارة باعتراف الجميع لانجاح هذه السياسة وجعل الرؤيا واقعاً. شوط كبير قطع وما زال هناك أنشطة أخرى يجب أن تقطع في هذا المضمار كي تعود ذرة الخليج 'الكويت' إلى المكانة التي لطالما نواتها على مدار عقود القرن المنصرم في الأفكار المبدعة والتجارب الخلاقة فالخطوط الكويتية من أعرق شركات الطيران ومطار الكويت الدولي من اعنى المطارات في المنطقة وأهمها لموقعه الاستراتيجي وحيويته ونشاط موظفيه.

وبعد سنوات ثلاث على تطبيق سياسة الأجواء المفتوحة ارتأت 'الأبناء' أن تسال أصحاب الاختصاص عن مدى نجاح تطبيق هذه السياسة والتجارب والدروس المستفادة من خلال ندوة استضافت فيها الناقل الوطنية للكويت والتي رفعت راية الكويت أينما ذهبت لاكثر من نصف قرن (الخطوط الجوية الكويتية) والجنود المجهولون في إنجاح النقل الجوي في الكويت 'الإدارة العامة للطيران المدني'.

واحدثت النقائلات في المنطقة وأكثرها حيوية 'الخطوط الوطنية' التي لم تستطع حضور الندوة لأسباب فنية بحتة إلا أنها رأت ضرورة إبداء رأيها في الموضوع.

ويسرنا من خلال الطرح الجيد والبناء من خلال الآراء المتعددة أن نلقي الضوء جيداً على هذه القضية الاقتصادية التي تحمل في طياتها الكثير من الهموم والتطلعات، ولعلنا نخلص في النهاية إلى مجموعة من الحلول المناسبة للتحديات التي سيتم إلقاء الضوء عليها خلال النقاش في الندوة.

صانع سوق مهما يتبعه شركات الطيران الأخرى، فد «الكويتية» تمتلك العديد من الخبرات وإذا أعطيتها المجال تحقق أرباح أكبر من ذلك، وبالفعل تقوم «الكويتية» بصفة دورية بدراسة السوق الداخلي خاصة أن الأوضاع العالمية أصبحت صعبة للغاية في ظل تفشي مرض أنفلونزا الخنازير وقدم موسم الحج والعمرة. وعبدالله الراجحي: مع احترامي لـ «الكويتية» إلا أنها تنظر للمسألة من منظور خاص بها، ففتح الأجواء خدم الشركات بشكل كبير، وبالفعل كما تحدث أخي بدر بأن «الكويتية» حققت 9 ملايين دينار أرباح العام الماضي، فالسياسة التي تتبناها الدولة ناجحة بكل المقاييس وبالتالي انعكس هذا النجاح على الشركات العاملة بالمطار، وأكبر دليل على هذا النجاح سعة المطار التي وصلت إلى أعلى من المعدل الطبيعي ودخول هذه الشركات في تنافس شريف مكن الشركات من إبراز الوجه الحقيقي لقدرتها على التنافس وبالتالي تقديم أفضل المستويات من الخدمة ما أعطي للمسافر اختيار الأفضل وبالتالي القدرة على الوصول إلى الجوى الاقتصادية المرجوة من الشركات وهذا ما حصل بالفعل فكل الشركات العاملة في المطار حالياً حققت أرباحاً بفضل اتباع سياسة الأجواء المفتوحة، وإن كان هناك بعض المشاكل الحدية تعوق سير العمل إلا أنه بشكل عام يوجد تنافس شريف بين الشركات العاملة وبالتالي يعود بالربحية على كل الشركات.

«الأبناء»: لكن سياسة الأجواء المفتوحة ضغلت بالأساس على «الكويتية» وعلى الطيران المدني؟
في البداية لابد أن نعلم أن المطار كله يعمل لتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة، فالطيران المدني وبعد تطبيق هذه السياسة بدأ يجمع مع عدد من الدول التي يجمع بينها وبينها اتفاقيات لتحقيق فتح الأجواء، فمسألة الاجتماع ليس بموضوع بسيط وإنما تتطلب منا جهداً كبيراً لاقتناع هذه الدول، وتم بالفعل بعد تطبيق سياسة الأجواء المفتوحة توقيع 22 اتفاقية من بين 84 دولة مع دول الخليج ما عدا السعودية والدول الآسيوية والأوروبية وأميركا والدول الأفريقية ولم تضغط هذه السياسة على الكويتية أو غيرها من الشركات وإنما ساعدت كل الشركات على تحقيق أعلى معدلات الربحية في ظل هذه السياسة.

«الأبناء»: محطة لندن أصبح عليها ضغط وأصبحت شركات نقل جوي خليجية تنافس «الكويتية» بأسعار أقل فسياسة الأجواء المفتوحة خلقت نوعاً من التنافس الشرس بين شركات الطيران؟
بدر العميري: سياسة الأجواء المفتوحة كما ذكرت هي خطوة جبارة ولكن كنت اتقنى في ظل تطبيق هذه السياسة أن

المفتوحة كما ذكر أخي عبدالله خطوة جبارة، لكني كموظف في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية منذ 30 سنة شعرت بظلم شديد، لأنه عندما فتحت الأجواء كان لابد أن تعطي الدعم الكامل للشركة الوطنية التي حملت علم البلد لـ 54 عاماً، انظر إلى عدد طائرات الـ 17 التي لا تستطيع أن تحرك بها، فأما أن تحولني إلى شركة خاصة قبل فتح سياسة الأجواء المفتوحة وأزيد عدد طائراتي إلى 60 واستغل خبرتي الممتدة لـ 60 سنة.

الشركات الجديدة أخذت مميزات عديدة وتسيير عدد رحلات تصل إلى أربعة أيام، وأنا على عدد طائراتي البسيط تحرك في مربع ضيق جداً بنساء على عدد طائراتي المتواضع الذي لا أستطيع أن أزيده، لك

8% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، إلا أن مسألة السماوات المفتوحة رغم أنها خطوة جبارة كان يتطلب معها الكثير من التغيير كإنشاء مطار جديد يستوعب حركة الطيران الكبيرة، حيث يجري حالياً وضع الترتيبات النهائية لمشروع مبنى المطار الجديد ولكن تطبيق هذه المسألة ليس بالأمر السهل، فنحن حالياً في الطيران المدني لدينا 84 اتفاقية لتنظيم الخدمات الجوية بين الكويت والدول الأخرى، ولكن بعد تطبيق سياسة الأجواء المفتوحة كان لابد من تعديل هذه الاتفاقيات لتتماشى مع هذه السياسة ليستسنى أيضاً السماح بدخول الشركات الجديدة وهذا ما حدث بالفعل بدخول شركة طيران الجزيرة والخطوط الوطنية واللود إير للشحن الجوي، فكان هذا يتطلب مجهوداً كبيراً لعقد اجتماعات مع دول عديدة لتغيير مواد هذه الاتفاقيات.



مضيفات من الكويتية في مطار الكويت الدولي



حركة المسافرين في مطار الكويت الدولي في تزايد مستمر

هذا التعديل؟
في البداية كان لابد من تعديل مادة التعيين، فالاتفاقيات السابقة كانت أغلبها تنص على تعيين شركة واحدة وكانت المعنية بحكم عدم وجود شركات طيران أخرى تابعة للدولة وبعد دخول هذه الشركات الجديدة كان يتطلب تغيير هذه المادة لتسمح بالتعيين المتعدد وتعديل جدول الطرق بالإضافة إلى الأحكام الخاصة بالتعيين والجدول بالإضافة إلى الأحكام التشغيلية خوفاً على شركاتها من دخول الشركات الأخرى وهذا بالطبع تصور خاطئ لدى بعض الدول ولعل خير برهان أنه بعد سياسة فتح الأجواء في مطار الكويت الدولي ومع دخول شركات وتخصيص أخرى إلى جانب مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، شهد المطار زيادة كبيرة في تشغيله، حتى الخطوط الكويتية نفسها شهدت زيادة غير طبيعية في تشغيلها حيث ارتفع عدد رحلاتها، فدخلت الشركات الجديدة ودخلها في تنافس شريف فيما بينها وارتفع أرباح هذه الشركات ما هو إلا خطوة للأفضل ووصولنا إلى العدد 7,2 ملايين راكب في 2008 يعني نجاحنا بفضل السياسة التحررية المتبعة.

«الأبناء»: السبب الرئيسي في ذلك يرجع إلى الشركات الكويتية؟
عبدالله الراجحي: السياسة التحررية والتنافس الشريف هو من الأسباب الرئيسية في هذا النجاح.
بدر العميري: خطوة فتح السماوات

«الأبناء»: يسرنا في البداية أن نسأل أي وصلت شركات الطيران في الكويت في ظل سياسة السماء المفتوحة؟
بدر العميري: سياسة السماء المفتوحة في الكويت فتحت الباب على مصراعيه سواء للشركات العاملة حالياً في مطار الكويت الدولي أو الشركات التي ستدخل في المستقبل القريب أو البعيد، فنحن في مؤسسة الخطوط الجوية عندما أرقام محددة لعدد الرحلات التي تقوم بها، وهذه النسبة لم تتغير حتى بعد الأزمة المالية العالمية، فشرعنا بوجود معرض كبير جداً من الكراسي بالإضافة إلى دخول شركات جديدة كشركة كويتية وغير كويتية وأيضاً الطيران المنخفض التكاليف، فالكويت بعد التحرير أصبحت محور مواصلات في المنطقة والكثير من الشركات العالمية خاصة الأميركية أصبحت تهبط في الكويت وتنتقل إلى العراق في دليل على أن الكويت هي محور مواصلات.

«الأبناء»: هل أصبحت الكويت «HUB»؟
بدر العميري: نعم أصبحت الكويت محور مواصلات جوية في المنطقة «HUB»، وحديثي هذا خير دليل عليه أن كثيراً من شركات الطيران ليس لديها عمل هنا في الكويت وتحط في مطار وتنتقل بعد ذلك إلى العراق عن طريق البر، فاصبح لدينا نسبة نمو عالية، ولكن السؤال الذي يطرح نفسه هنا هل هي مربحة اقتصادياً؟ فانا أستطيع أن أقول هنا واضعها بين قوسين (لا) وذلك بسبب التنافس العالي وتخفيض الأسعار، فنظرياً وكلنا نعلم ذلك إذا أزداد العرض انخفض السعر.

فمسألة المنافسة السعريّة بين شركات الطيران تصل في مصلحة الراكب ولكن انظر إليها من جانب الخدمة، فالراكب يريد خدمة ممتازة داخل الطائرة من حيث الخدمات على متن الطائرة ونوعية الطعام الذي يقدم، فلو نظرنا إلى مسألة السعر فقط فسوف نتفق جوانب أخرى مهمة.

عبدالله الراجحي: منذ اتينا سياسة الأجواء المفتوحة في عام 2006 والتي كانت رغبة سامية من صاحب السمو الأمير وتوجيهات من سمو رئيس مجلس الوزراء بتحويل الكويت إلى مركز مالي عالمي، فكان أحد أهم أهداف الدولة لتحقيق ذلك هو فتح وسائل اتصال مع جميع دول العالم، ولعل أهم وسائل الاتصال هي الطيران المدني بشكل عام، وعندما نتحدث عن فتح الأجواء فلا بد أن نركز على الإحصائيات، فمتذ الآن نتحدث عن 65 شركة طيران ما بين شركات شحن وركاب وحركة المطار وصلت إلى أكثر من 7 ملايين مسافر. وخلال النصف الأول من العام الحالي وصلت الزيادة في عدد الركاب بالمطار إلى