

فاخوري: «الميدل إيست» بطائراتها الـ 10 احتلت المرتبة الـ 18 بين أفضل 25 شركة عالمية من حيث الربحية

حوار المدير الإقليمي للناقلة الوطنية للجمهورية اللبنانية في الكويت

فواز كرامي

أوقات صعبة مرت في تاريخها وتحديات ضخمة وقفت أمام طموحها إلا أنها صمدت، غابت لفترات وتميزت لفترات، صعدت إلى العلو فعانقت الأرز. إنها شركة طيران الشرق الأوسط الشركة الوطنية للجمهورية اللبنانية التي نقلت الأرز على متن أجنحتها إلى كل أنحاء العالم، تلك الشركة التي تجاوز عمرها الـ 75 عاماً ما فتئت تصنع المعجزات رغم الظروف الصعبة التي واجهتها وتحقق الإنجاز تلو الإنجاز. وأخيراً كان تحقيقها المرتبة 18 بين أفضل 25 شركة من حيث النتائج والأرباح للعام 2009 واستطاعت أن تنافس بأسطولها المؤلف من 10 طائرات شركات عملاقة في صناعة النقل الجوي يبلغ أسطولها 750 أو 650 طائرة. وهذا الإنجاز غير العادي لم يأت من فراغ بل جاء من خلال طاقم إداري لشركة يمتلك فيها مصرف لبنان نسبة 99% هو الأفضل على مستوى العالم، فقبل 10 سنوات بالضبط طرحت مؤسسة الشرق الأوسط للخصخصة الآن احداً لم يهتم بالشركة الخاسرة ولم يدفع فيها أحد حتى دولاراً واحداً. كما قال رئيس مجلس إدارتها محمد الحوت، أما اليوم فقيمتها السوقية تتجاوز المليار دولار. كل ذلك بفضل إدارتها الجيدة والتميزية فأرباحها المتوقعة للعام الحالي تتجاوز الـ 100 مليون دولار. وهي ومنذ إعادة هيكلتها في 2001 واصلت تحقيق الأرباح. استحقاقات كثيرة تنتظر المؤسسة منها طرح 25% من أسهمها للاكتتاب العام في العام المقبل وتطوير أسطولها وزيادة عدد طائراتها لتتواكب مع زيادة سعة مطار رفيق الحريري الدولي المزمع تنفيذها لتساهم هذه الشركة في بناء لبنان الجديد وإعادة «باريس العرب» أو «سويسرا الشرق» المهمة التي لم تعد مستحيلة أمام هذه النجاحات للمؤسسات اللبنانية المختلفة والتي تعتبر طيران الشرق الأوسط أهمها. وفي لقاء مع «الأنباء» مع المدير الإقليمي لشركة طيران الشرق الأوسط في الكويت سيمون فاخوري الذي تحدث لنا بلغة لا تخلو من الفخر والاعتزاز بهذه الإنجازات المختلفة للناقلة، مؤكداً في مجمل حديثه ما ذهب إليه رئيس مجلس إدارة الشركة محمد الحوت بأن شركة طيران الشرق الأوسط بخير مادام لبنان بخير لاسيما مع استتباب الوضع الأمني والسياسي في بيروت. وقال فاخوري إن إعادة انتخاب الحوت لمنصب رئيس مجلس إدارة الشركة للمرة الأخرى هو مكافأة له على الإنجازات التي قام بها لنقل الشركة من شركة خاسرة إلى شركة رابحة بامتياز. وفيما يلي تفاصيل اللقاء:



سيمون فاخوري



27% الزيادة في عدد المسافرين على متن طائراتنا العام الحالي

سنسيّر 5 رحلات إضافية بمناسبة فترة الأعياد و70% من مسافرينا من الكويت هم كويتيون

منطقة الشرق الأوسط ونجح في إعادة هيكلة خطوطها ومحطاتها عن طريق اقبال الخطوط والمحطات ذات الربحية المتدنية أو التي ترتبت على الشركة خسائر مادية على مدى عقود طويلة، كما أنه نجح في تنفيذ الخطط التي تم اعدادها لتطوير الشركة بالتعاون مع مصرف لبنان وتحديدًا مع حاكم المصرف المركزي رياض سلامة على اعتبار أن المصرف هو المالك للشركة وهو الذي تولى إعادة تعويمها ماليًا بعد الخسائر القوية التي تراكمت عليها في العقود الثلاثة الماضية.

توسعة مطار بيروت

هل يتناسب مطار بيروت مع الخطط التوسعية التي تلمح إليها «الميدل إيست»؟
كما ذكرت سابقاً هناك توجه لزيادة القدرة الاستيعابية للمطار إلى 12 مليون مسافر سنوياً، كما أنه ومنذ مطلع عام 1995 تاريخ البدء بمشروع إعادة تأهيل وتطوير مطار بيروت الدولي وما شهدته تلك الحقبة من إنشاء محطة جديدة ومدرج للمطار ساهمت في رفع مستوى الخدمات التشغيلية بشكل عام وتطوير الخدمات الملاحية بشكل خاص، حيث جهز المطار برادارين من الطراز الحديث تم تركيبهما في محطة الرادار في المطار وتعزيزهما بنظام مراقبة وتحكم لأجهزة الملاحة الجوية إضافة إلى تركيب أنظمة هبوط آلي وأجهزة مساعدة للملاحة الجوية مع أجهزة الاتصالات حديثة تم تركيبها في محطة بيبور وشكا التابعة للمديرية العامة للطيران المدني والتي تساهم في تغطية معظم الأجواء اللبنانية وتؤدي إلى رفع مستوى الأمان.

هناك توجه طرح 25% من أسهم «الميدل إيست» للاكتتاب العام، ما جدية هذا التوجه؟

هنا ألفت النظر إلى تصريحات رئيس مجلس إدارة الشركة السابقة في هذا الموضوع إذ إن الجمعية العمومية لـ «ميدل إيست» أصدرت قراراً سنة 2000 لطرح 25% من أسهم الشركة في بورصة بيروت على أن يتم طرحها للمعموم إلا أن الخيارات التي كانت مطروحة ذاك العام كانت تنطلق من فكرة أن الشركة تشكل عبئاً على الدولة ويجب التخلص من آثارها السلبية في أسرع وقت حينها حاولت مؤسسة التمويل الدولية والحكومة إيجاد شريك استراتيجي للشركة أو شريك مالي ولم تنجح العملية والجميع يعرف أن المؤسسة ملزمة بقرار الجمعية العمومية بالتهيئة لطرح الأسهم أما القرار وتوقيته فيعود إلى المساهم الأكبر أي مصرف لبنان مع الإشارة إلى الظروف العالمية بعد الأزمة المالية التي أقرت في تنفيذ القرار، والمصرف المركزي يملك حالياً توجهها مختلفاً فبدلاً من الشريك الاستراتيجي ل شراء 25% يتجه «المركزي» لطرح 25% من الأسهم التي يمتلكها في البورصة للمعموم، وليست زيادة رأس المال، أما توقيت القرار فيتوقف على وضع الأسواق أولاً.

ان تحالفات «الميدل إيست» مع شركات أخرى ساهمت في تسهيل حركة السفر من وإلى لبنان، كما أن هناك تحضيرات لتطوير مطار رفيق الحريري الدولي لتصل قدرته الاستيعابية إلى 12 مليون مسافر سنوياً مما يساهم في تطوير «الترانزيت» في لبنان ويعاود بيروت لتحصل موقعها الريادي في المنطقة كواجهة سياحية عالمية وتعاود سويسرا الشرق رونقها وحضورها الذي اشتاق له كل محبي لبنان. تم إعادة انتخاب رئيس مجلس إدارة «الميدل إيست» محمد الحوت لثلاث سنوات جديدة فما تعليقكم؟
إن جهود الحوت لتطوير الناقله تستدعي انتخابه لست سنوات وليس ثلاث سنوات فقط، حيث أنه نجح في إعادة هيكلة الشركة وتحولها من مؤسسة خاسرة بفعل وطأة الديون وتحولها إلى شركة رابحة حققت 100 مليون دولار هذا العام واقفال ملف الديون المتراكمة والوفاء بجميع التزاماتها المالية تجاه الجهات الدائنة.

كما نجح الحوت في تحديث أسطول الناقله وجعل من «الميدل إيست» مالكة لأحدث أسطول جوي في

تعمل على خط بيروت - الكويت وهناك منافسة شرسة وشريفة على هذه المحطة بين هذه الشركات إلا أننا في طيران الشرق الأوسط نرى أن هذا الخط يستوعب كافة هذه الشركات ونطالب بتنظيم هذا الخط لأنه يتسع للجميع لاسيما أن الكويت ولبنان أول من طبق سياسة الأجواء المفتوحة ورغم هذه التحديات الكبيرة نحن لا نخشى المنافسة وإسعارنا مدروسة والراكب قادر على الاختيار.

موقع لبنان المتميز

موقع لبنان الجغرافي ساعده لأن يكون نقطة ترانزيت أساسية في المنطقة، هل عاد لبنان لأخذ هذا الدور من جديد لاسيما أنك نكرتم بوجود معدلات نمو عالية تحققت الشركة؟
هناك ملاحظة عامة بزيادة عدد المسافرين «الترانزيت» عبر مطار رفيق الحريري الدولي وهذه الزيادة أصبحت ملموسة من قبل جميع الجهات العاملة في المطار إذ أنه كما ذكرت الموقع الجغرافي للبنان ساعده من هذه الناحية، ورغم أن تركيزنا في الشركة يعتمد بالأساس على دول الشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا إلا

لم يصبح أسطول الشركة يحتوي على 16 طائرة حديثة ومتطورة تتناسب مع جهود الميدل إيست في توسيع شبكتها وفتح محطات جديدة، إذ أننا سنتسلم في مايو المقبل طائرة وشهر يونيو سيكون تسلم الطائرة الثانية وكلتاهما من طراز إيرباص. إذا كانت هناك طائرات جديدة فذلك يعني محطات جديدة هل تفكرون في افتتاح محطات جديدة؟
إن افتتاح الميدل إيست لأي خط جديد يأتي بعد دراسة متأنية ودقيقة للجدوى الاقتصادية لافتتاح هذا الخط وحالياً قمنا بافتتاح خط بيروت بغداد، حيث كنا نسير 4 رحلات أسبوعياً على هذه المحطة والآن ن فكر جدياً في تسيير رحلة يومية بين المحطتين بالإضافة إلى دراسات للجدوى الاقتصادية لتسيير خط جوي إلى أربيل ورحلات حج إلى النجف. كما أننا نجري دراسات لتسيير رحلات على خط موسكو.

يشهد سوق النقل الجوي في الكويت منافسة شرسة بين شركات الطيران لاسيما على خط الكويت - بيروت أين الميدل إيست من هذه المنافسة؟
نعم هناك أكثر من أربع شركات

حازت طيران الشرق الأوسط المرتبة 18 بين أفضل 25 شركة طيران عالمية حققت أرباحاً، كيف تقيمون هذا الإنجاز؟

لقد كان تأثير الأزمة المالية العالمية على شركات الطيران كبيراً وتعرضت بعضها إلى خسائر فادحة إلا أن نتائج شركات الطيران في العالم ATW أظهرت أن شركة طيران الشرق الأوسط جاءت في المرتبة 18 بين أفضل 25 شركة طيران عالمية من حيث النتائج والأرباح للعام 2008، ومن المتوقع أن تتجاوز أرباح الشركة 100 مليون دولار في نهاية 2009، مقارنة بنحو 92 مليوناً للعام 2008، وقد ذهب رئيس مجلس الإدارة محمد الحوت إلى هذا الموضوع عندما قارن بين مدى صغر حجم الشرق الأوسط وحصولها على هذا التصنيف المتقدم بين الشركات الأفضل من حيث الأرباح إذا ما قيس بحجم العائد على رأس المال، فشركة كـ «الميدل إيست» تملك عشر طائرات فقط تنافس شركات تملك أكثر من 650 طائرة، ولم يأت هذا النجاح من فراغ إذ أن نتائج الفترة الممتدة من يوليو 2008 ونهاية يونيو 2009 تعزز هذا الاتجاه إذ زادت نسبة المسافرين على متن طائرات الميدل إيست 27% أي بمعدل مليون مسافر مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق.

كما إن النصف الأول من العام الحالي شهدت الشركة فيه نمواً ملحوظاً في عدد الركاب بلغ 22% وهي الأعلى بين شركات الطيران الأخرى ورافق هذه الزيادة ارتفاع عدد المسافرين عبر مطار رفيق الحريري الدولي، حيث زادت حركة المسافرين في النصف الأول من العام الحالي إلى 2,1 مليون مسافر حصة الميدل إيست 635 الف مسافر مقارنة بـ 520 الف مسافر في الفترة نفسها من العام الماضي.

النمو المتوقع

وهل تتوقعون أن تواصل الشركة نمواً الحالي؟
إن نسب النمو التي حققتها الناقله جاءت في أوقات صعبة جداً من الناحية الاقتصادية إضافة إلى مرض Ni H1 الذي أدى إلى تراجع عدد المسافرين على المستوى العالمي بحسب تقارير «إيآنا» وهذا دليل على قوة الشركة وقدرتها على التأقلم مع أصعب الظروف إلا أن العامل الرئيسي لمواصلة الشركة نمواً وبارقام قياسية مرتبطة بصورة رئيسية باستمرار استقرار الأوضاع السياسية والأمنية الهادئة في لبنان وهذا ما أكده رئيس مجلس الإدارة عندما أوضح أنه مادام الاستقرار الأمني والسياسي موجوداً ولبنان بخير الميدل إيست بخير. وهنا أذكر محطة الكويت فهناك عائلات كويتية لديها حجوزات أسبوعية على بيروت وتقتضي جميع عطلاتها في لبنان حيث إن 70% من مسافري الشركة من الكويت وهم كويتيون. وما الجديد عن أسطول الناقله.. هل من طائرات جديدة؟
نعم هناك عدد من الطائرات الجديدة التي ستتسلمها الشركة خلال العام المقبل وطائرة أخرى في عام 2011



(سعود سالم)

فاخوري يتحدث للزميل فواز كرامي

عروضنا السعرية من الكويت تبدأ بـ 32 ديناراً خالية من الضرائب

درجات رجال الأعمال ابتداءً من 220 ديناراً خالية من الضرائب.
وقال فاخوري إن الميدل إيست بدأت بتسيير أربع رحلات أسبوعياً من مطار رفيق الحريري الدولي إلى مطار بغداد الدولي بعد توقف دام أكثر من 25 عاماً، حين حطت الميدل إيست في مطار بغداد يوم الخميس الموافق 29 أكتوبر الماضي بالإضافة إلى وجود دراسة جادة لفتح خط جديد إلى موسكو بعدما اتضح أن هناك زيادة في عدد رحلات رجال الأعمال اللبنانيين إلى موسكو.

كشفت المدير الإقليمي لشركة الميدل إيست في الكويت سيمون فاخوري عن عروض وأسعار تشجيعية تطرحها الناقله الرسمية للبنان انطلاقاً من مطار الكويت الدولي، مشيراً إلى أن أسعار الناقله ستكون منافسة على جميع المحطات التي تصل إليها طائرات الشركة بما فيها خط الكويت - بيروت - الكويت.
وبين فاخوري أن سعر التذكرة على رحلات الشركة المتوجهة إلى بيروت سيبدأ من 32 ديناراً خالية من الضرائب، فيما ستكون هناك ثلاث فئات لأسعار

2,1 مليون مسافر عبر مطار رفيق الحريري الدولي و635 ألف مسافر حصة «الميدل إيست»

16 طائرة أسطول الناقله في عام 2011 مع تسلمنا للطائرات الجديدة العام المقبل

فتحنا محطة جديدة إلى العراق بعد غياب 25 عاماً وندرس محطة موسكو بجديّة

100 مليون دولار الأرباح المتوقعة خلال العام الحالي رغم الظروف الصعبة التي تعصف بقطاع الطيران