

أكد مدير دائرة الهندسة في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية م. خالد الحليل أن المؤسسة تقدم الخدمات الهندسية لأكثر من 90 شركة طيران حول العالم، وأن إجراءات الصيانة تتم وفق معايير دولية وعالمية، وذلك نتيجة المستوى الرفيع للصيانة في المؤسسة وتمتعها بالكفاءات الوطنية. وأوضح الحليل في لقاء مع «الأنباء» أن مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية تولي الصيانة والسلامة أهمية قصوى، إذ إن نسبة تطبيق إجراءات السلامة تصل إلى 100٪، وأن اهتمام المؤسسة منذ نشأتها يتركز على قضية السلامة، ولقد حرصت على تكريس هذا المفهوم في جميع مرافقها الهندسية. وأكد أن المؤسسة أثبتت استعدادها لجميع التغييرات مما أكسبها مكانة وسمعة علمية متميزة لتقديم كل ما هو جديد، مبينا أن التدريب الهندسي يعد من أهم القطاعات في شركات الطيران العالمية وذلك لتأثيره بصورة مباشرة على سلامة الطيران وجودته. وفيما يلي التفاصيل:

كتاب: أحمد يوسف

الحليل: 14 مليون دينار حجم ميزانية صيانة محركات «الكويتية» في 2010



م. خالد الحليل متحدثاً لـ «الأنباء»

الذين طلبنا من الشركة المصنعة إجراءات فحص للطائرات، وكان يوجد استفسارات على نوعية الفحوصات، ولما جاء الرد من الشركة تزامن مع نهاية مدة الفحص المحددة وهو الأمر الذي أدى لارتباك رحلات المؤسسة. كثيراً ما ترجع طائرات لمختلف الشركات الخاصة بعد إقلاعها من مطار الكويت ولن نسمع هذه الضجة، فلماذا يحدث هذا فقط على طائرات المؤسسة؟

ومع العلم، فإن 91٪ من الأخطاء التي تحدث للطائرات هي أخطاء بشرية.

وما سبب تأخر الكويتية عن باقي الشركات المنافسة في دول الخليج، رغم أنها أقدم شركة طيران في الخليج؟

● نحن شركة حكومية بنسبة 100٪، ولذلك نخضع لقوانين وتشريعات ومراقبة مالية من قبل الدولة، وقد تقدمت المؤسسة بمشروع تحديث أسطولها بعد دراسة مستفيضة قبل 6 سنوات، وتم أخذ جميع الموافقات اللازمة، إلا أنه تم رفض المشروع من قبل مجلس الأمة، مما انعكس سلباً على تطور أسطول المؤسسة، والتي ما زالت تعاني من ذلك الرقض.

ما تفسيركم للخسائر المستمرة للمؤسسة؟

● يعود سبب الخسائر المستمرة للمؤسسة إلى امرين: 1- تضخم الرواتب بسبب الزيادات التي أقرت مؤخراً للكوادر من قبل الدولة. 2- ارتفاع تكاليف صيانة الطائرات بسبب تقادمها.

إذن في حال تم تحويل

البقية ص 41

أن القرار يعود بالكامل إلى قائد الطائرة الذي تتوافر لديه جميع المعلومات والإمكانات ويحدد على أساسها العودة واضعاً سلامة الركاب في المقام الأول. ولعل أفضل رد على ذلك هو الثقة الكبيرة التي يولينا إياها كخبر من شركات الطيران الخاصة حيث تم تحقيق أعلى معدلات الالتزامات في الإقلاع بنسبة فاقت الـ 99٪، فضلاً عن الصيانة العادية التي تتم على كل رحلات الإقلاع في مطار الكويت.

وبالرجوع إلى أسطول الكويتية الذي يتكون من 17 طائرة، ويعرض طائرات المؤسسة وتوعيتها نجد أنه منذ العام 1992 تسلمت المؤسسة 3 طائرات 320 «صغيرة البدن»، وهي تعد الأفضل من ناحية الكفاءة والصيانة، حيث إن تصميمها الفني يجعلها من الطائرات التي لا تزال تصنع حتى الآن، وهناك 8 طائرات في المؤسسة تعد الأقدم من طرازات الأيرباص 300، حيث إن وقت تسلمها كانت قد تم تصميمها بالطرق القديمة، وهذه التي يحدث فيها بعض المشكلات.

والأخطاء التي تحدثت عنها والمشاكل في طائرات المؤسسة، يمكن أن نردها إلى عاملين: الأول: بشري وهذا يحدث في كل الدنيا بنسبة متفاوتة ومتعارف عليها ونحن هنا لا نتهاون فيها. والثاني: اتخاذ إجراءات غير صحيحة تنتج عنها أخطاء.

أخيراً حدث ارتباك في حينه لجدول رحلات «الكويتية» نتيجة تأخير فحص الطائرات وإجراء صيانة لها يطلب من الشركة المصنعة، فيما تزدون على ذلك؟

● الحقيقة غير ذلك، فنحن

90 شركة طيران حول العالم تستفيد من الخدمات الهندسية لـ «الكويتية»

28 شركة منحتمؤسسة الخطوط الكويتية شهادات اعتماد لصيانة طائراتها

عدم وجود تجاوزات في المؤسسة وكل التعاقدات تسير في القنوات الرسمية

أود أن أؤكد هنا على أن الإعلام قد يتناول بعض حوادث المؤسسة بطريقة غير مهنية، بالإضافة إلى عدم التأكد من المصادر الرسمية بالمؤسسة عن طبيعة ونوعية الحوادث، حيث تتعامل المؤسسة مع كل حادث على حدة لمعرفة الظروف والأسباب التي أدت إليها، حيث إن هناك كثيراً من التحقيقات لم يتم الانتهاء منها لمعرفة أسبابها لاتخاذ الإجراءات اللازمة حيالها.

والتعامل مع عودة أي طائرة إلى المدرج بعد إقلاعها على أساس أنها لا تصلح للطيران يعتبر انطباقاً غير صحيح، إذ

لكن ما شهدته بعض طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية مؤخراً لإعطال أدت إلى عودتها بعد الإقلاع إلى المطار ولد إحساساً لدى البعض بأن صيانة الطائرات لم تتم بالصورة المطلوبة وذلك رغم تأكيدات وزير المواصلات على سلامات الإجراءات المتبعة بهذا الشأن حيث بلغت إجراءات تطبيق نظام السلامة إلى أقصى الدرجات... فيما تزدون على ذلك؟

أود أن أؤكد هنا على أن الإعلام قد يتناول بعض حوادث المؤسسة بطريقة غير مهنية، بالإضافة إلى عدم التأكد من المصادر الرسمية بالمؤسسة عن طبيعة ونوعية الحوادث، حيث تتعامل المؤسسة مع كل حادث على حدة لمعرفة الظروف والأسباب التي أدت إليها، حيث إن هناك كثيراً من التحقيقات لم يتم الانتهاء منها لمعرفة أسبابها لاتخاذ الإجراءات اللازمة حيالها.

والتعامل مع عودة أي طائرة إلى المدرج بعد إقلاعها على أساس أنها لا تصلح للطيران يعتبر انطباقاً غير صحيح، إذ

لكن ما شهدته بعض طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية مؤخراً لإعطال أدت إلى عودتها بعد الإقلاع إلى المطار ولد إحساساً لدى البعض بأن صيانة الطائرات لم تتم بالصورة المطلوبة وذلك رغم تأكيدات وزير المواصلات على سلامات الإجراءات المتبعة بهذا الشأن حيث بلغت إجراءات تطبيق نظام السلامة إلى أقصى الدرجات... فيما تزدون على ذلك؟

أود أن أؤكد هنا على أن الإعلام قد يتناول بعض حوادث المؤسسة بطريقة غير مهنية، بالإضافة إلى عدم التأكد من المصادر الرسمية بالمؤسسة عن طبيعة ونوعية الحوادث، حيث تتعامل المؤسسة مع كل حادث على حدة لمعرفة الظروف والأسباب التي أدت إليها، حيث إن هناك كثيراً من التحقيقات لم يتم الانتهاء منها لمعرفة أسبابها لاتخاذ الإجراءات اللازمة حيالها.

والتعامل مع عودة أي طائرة إلى المدرج بعد إقلاعها على أساس أنها لا تصلح للطيران يعتبر انطباقاً غير صحيح، إذ

بصفتك المسؤول الأول عن صيانة طائرات «الكويتية»، توجه إليكم العديد من الاتهامات بالتقصير في الصيانة والذي ينتج عنه حوادث كثيرة شهدها الركاب مؤخراً.. فيما تزدون على ذلك؟

● بالفعل ترد إلينا بعض الاتهامات بالتقصير، ونود أن نوضح أن لكل طائرة برنامجاً للصيانة تحت إشراف الجهات الرقابية المختصة سواء داخل المؤسسة أو الجهات الخارجية المتمثلة في سلطات الطيران المدني، حيث إن إجراءات الصيانة تتم على عدة مراحل، وإجراءات الفحص والتصليح لا تتم بصورة عشوائية ولكن وفق الخطوات الفنية المعتمدة من المصنع والجهات الرقابية، وتتم الصيانة داخل حظائر معدة لذلك، وفي حالة اكتشاف أي خلل لم يظهر خلال مراحل الصيانة تتم معالجته عبر الرجوع إلى قسم الخدمات الفنية بالمؤسسة أو عبر ممثل للشركة المصنعة للطائرة، وهذا يؤكد على أن صيانة الطائرات في حظائر المؤسسة يتم بصورة منظمة ومنضبطة وغير عشوائية، بل بالتطبيق وفق أحدث وسائل التكنولوجيا في عالم صيانة الطائرات مع مراعاة اتباع خطوات الجودة وفقاً للمعايير العالمية والتي حددتها الشركة المصنعة.

لكن ما شهدته بعض طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية مؤخراً لإعطال أدت إلى عودتها بعد الإقلاع إلى المطار ولد إحساساً لدى البعض بأن صيانة الطائرات لم تتم بالصورة المطلوبة وذلك رغم تأكيدات وزير المواصلات على سلامات الإجراءات المتبعة بهذا الشأن حيث بلغت إجراءات تطبيق نظام السلامة إلى أقصى الدرجات... فيما تزدون على ذلك؟

● أود أن أؤكد هنا على أن الإعلام قد يتناول بعض حوادث المؤسسة بطريقة غير مهنية، بالإضافة إلى عدم التأكد من المصادر الرسمية بالمؤسسة عن طبيعة ونوعية الحوادث، حيث تتعامل المؤسسة مع كل حادث على حدة لمعرفة الظروف والأسباب التي أدت إليها، حيث إن هناك كثيراً من التحقيقات لم يتم الانتهاء منها لمعرفة أسبابها لاتخاذ الإجراءات اللازمة حيالها.

والتعامل مع عودة أي طائرة إلى المدرج بعد إقلاعها على أساس أنها لا تصلح للطيران يعتبر انطباقاً غير صحيح، إذ



م. خالد الحليل مكرماً عبدالمناحم الصوان بحضور حمد العتيبي وخالد الخياط وعماد الجولي وسعود الفريخ



جانب من صيانة أحد محركات «الكويتية»



حمد العتيبي وعبدالله القطاني وعبدالمناحم الصوان في منجر الطائرات

RUWWAD GUST CARNIVAL

31,30 من مارس
March 30th and 31st
من 10 صباحاً إلى 10 مساءً
From 10 AM To 10 PM

سننضمّن الفعاليّة
Event Activities
فقرات تراثيّة
Traditional Segments
مشاريع شبابيّة
Small Businesses
أنشطة عائلية
Family Activities

Organized by تنظيم

الرعاية Sponsors
أبراج Abraj
الأنباء
chocolateness
Designed by

المرأة في الاقتصاد

إعداد وتقديم غادة بلوط زبون

الأنار الاجتماعية والاقتصادية لنورة مصر
مع الدكتور أبحار حجازي نائب الأمين التنفيذي-الاسكوا
"تمكين الشباب اللبناني محفلاً"
مع الأب مروان ثابت-المدراس العائليّة-لبنان
كل أربعاء، في التاسعة مساءً

المرأة العربية

على بابلسات الزهراء 12130، الاستقبال: عمود

عدد محركات الطائرات 70
محركاً و33 محركاً APU
ومتوسط عدد الرحلات
السبوعية 19 ألف رحلة



طائرات الخطوط الكويتية
17 طائرة ويتراوح العمر
التشغيلي لها
ما بين 12 و26 عاماً

وقدم المحركات سبب ارتفاع كلفة الصيانة

الملاحظات التي تقدمها هذه الشركات لكم؟
● يتم تنفيذ برنامج الصيانة للشركات بحسب العقود المبرمة بيننا وبين عدد كبير من شركات الطيران وذلك وفق أعلى درجات الجودة، وللعلم فإنه لم ترد إلينا أي ملاحظات أو شكاوى من قبل تلك الشركات مما يدل على جودة أداء الخدمات المقدمة من قبل المؤسسة.

هل تعتقد أن 17 طائرة في «الكويتية» كافية للتشغيل التجاري على جميع وجهاتها؟
● هذا الأمر يرجع إلى دراسة متخصصة لدوائرها رؤية إستراتيجية وتم دراسة خطوط التشغيل وعملية نقل الأعداد من وإلى، وعلى أسس كثيرة يتم تحديد العدد والأحجام، واعتقد أننا نحتاج إلى أكثر من 20 طائرة جديدة.

تتمتع المنشور 40
المؤسسة إلى شركة ومن ثم تخصصتها، كيف سيكون الهيكل التنظيمي للشركة بعد عملية التحول والخصخصة؟
● تعكف المؤسسة حالياً على الاستعانة بكبرى الشركات الاستشارية العالمية والهيئة العامة للاستثمار على وضع خطة الانتقال بطريقة سلسة دون التأثير على عملية تشغيل أسطول المؤسسة. من جانب آخر، فإن عملية إدارة وتشغيل الأسطول متروكة لمجلس إدارة الشركة الجديدة ويتمثل دور المؤسسة في المحافظة على أصول وممتلكات وأسطول المؤسسة بحيث يتم تسليمه للشركة الجديدة في حالة جيدة.

ما التحديات التي تواجهكم في قسم صيانة الطائرات؟
● أول شيء نحن جهة حكومية، نخضع لجميع القرارات التي تخضع لها أي جهة حكومية، وكثير من القرارات التي اتخذناها من قبل، تم إيقافها، بناء على تعقيدات وروتين، ولك أن تتخيل أن إجراءات تغيير كراسي الطائرات، أخذت 4 سنين فقط بسبب الدورة المستندية. فكل القرارات التي أراها مناسبة وفعالة وفي صالح المؤسسة، تقف دونها جهات عدة منها ديوان المحاسبة، وتكررت هذه العملية مراراً وتكراراً إلى أن صار حال المؤسسة إلى هذه الدرجة.

تقومون بعمل صيانة لعدد كبير من الطائرات التابعة لشركات مختلفة، فما أبرز

الصوان يحصد شهادة الماجستير في «سلامة الطائرات»



عبدالمنع الصوان وبين يديه شهادة الماجستير

كرمت الدائرة الهندسية في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ممثلها لدى طيران الجزيرة والمكلف بالإشراف على فريق صيانة طائرات الجزيرة عبد المنع الصوان، وذلك لحصوله على شهادة الماجستير من كلية الهندسة والرياضيات التابعة لجامعة المدينة في لندن، ونالت الدراسة التي قام بها الصوان استحسان الجميع سواء مشرفو الرسالة أو من إدارة الهندسة في الخطوط الجوية الكويتية. وحملت شهادة الماجستير عنوان «إدارة أنظمة سلامة الطائرات وسبل الكشف المبكر عن عوامل الخطأ البشري في مراحل التصنيع والتشغيل والصيانة وكيفية معالجتها والحد منها».

وقد حصل الصوان على العديد من الشهادات العلمية في مجال الطيران المدني ويعتبر مهندساً معتمداً من قبل منظمات الطيران العالمية على جميع محركات وطائرات البوينغ والأيرباص العاملة في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية. وحصل الصوان في عام 2008 على شهادة إدارة الأعمال من منظمة العمل الأميركية، كما حصد شهادة التحقيق في حوادث الطيران في العام 2007. جدير بالذكر أن الصوان من العناصر والكفاءات النادرة في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، فضلاً عن كونه عمل بقطاع الطيران منذ قرابة 25 عاماً.

كم عدد الشركات التي تقدمون لها خدمات الصيانة سواء الفورية أو الدورية؟
● حوالي 90 شركة نقدم لها خدمات فورية ودورية، وبالنسبة لشركة الجزيرة فقد تم تجديد العقد للعام الخامس على التوالي، وقد حققنا نجاحات كبيرة معنا، من خلال محافظتهم على نسب الالتزام في مواعيد الإقلاع تتجاوز الـ 98%.

كيف تسببون العمل اليوم في أقسام الصيانة؟
● هذا سؤال جيد، فبدية نعقد اجتماعاً يومياً لمعرفة المخطط اليومي للصيانة، ويتم فيها مراجعة تنفيذ تعليمات الأوس أولاً، ثم معرفة المستجدات ووضع خطط سريعة وعاجلة لها، بالإضافة إلى الجدول المستمر في الصيانة الدورية، وأيضاً مناقشة الأمور العاجلة والتي جرت بخلاف جدول الأعمال، وبعد ذلك تراجع التقارير التي يسجلها قائد الطائرة بعد كل رحلة.

هل هناك شهادات مثل «الايرو» أو شهادات الجودة العالمية التي حصلت عليها؟
● نحن في قسم الصيانة حاصلون على شهادات الاعتماد المحلية من الإدارة العامة للطيران المدني، وهذه أهم شهادة من وجهة نظرنا، وأيضاً حائزون على تصريح اعتماد من الاتحاد الأوروبي، وكذلك الاعتماد الأميركي والذي تم توقيفه، حيث أننا لم نستخدم الطيران الأميركي وعدم الاستمرارية في استعماله، والذي يعيننا في هذا المجال هما شهادتا «الايرو» و«الايوسا»، والمؤسسة ككل حاصلة على شهادات «الايرو». لكن على مستويات التدريب والإجازة

تذكير



الشفافية
منتدى 2011



دعوة لحضور اجتماع الجمعية العامة العادية السابع والأربعون واجتماع الجمعية العامة غير العادية

يسر مجلس إدارة شركة الخليج للتأمين دعوة المساهمين الكرام لحضور اجتماع الجمعية العامة العادية السابع والأربعون ويعقبه اجتماع الجمعية العامة غيرالعادية والمزمع عقدهما في مقر الشركة الرئيسي المطابق الثاني يوم الأربعاء السادس من إبريل 2011 في تمام الساعة الحادية عشر صباحاً.

وترسيخاً لمبدأ الشفافية الذي تلتزم به مجموعة شركات مشاريع الكويت القابضة ستقوم الشركة بعرض التطلعات المستقبلية بعد الانتهاء من اجتماع الجمعية العامة غيرالعادية للمساهمين مباشرة.

لذا يرجى من المساهمين الكرام استلام بطاقات الدعوة وجدولي أعمال الاجتماعين من الشركة الكويتية للمقاصة في مقرها الكائن في الشرق - شارع الخليج العربي - برج أحمد - بجانب مستشفى الأميري - الدور الخامس - إدارة حفظ الأوراق المالية .

رئيس مجلس الإدارة



GC Subsidiaries & Affiliates

تحت رعاية وحضور / معالي وزير المالية
مصطفى الشمالي

مؤتمر الـ PPP الأول الشراكة بين القطاعين العام والخاص

الإثنين 4 إبريل 2011 - الساعة 9 صباحاً
فندق جي دبليو ماريوت - قاعة الجوهراء

الشريك الرئيسي



مجموعة الأنظمة الهندسية
حلول هندسية متكاملة



إتحاد مصارف الكويت
Kuwait Banking Association



الشركة الاحتكافية للتقاولات والتجارة
Ahmadiyah Contracting & Trading Co. KSCC

الشريك الفضي



RSM البزيع وشركاهم
محاسبون قانونيون



مكتب استثمار رأس المال الأجنبي
Kuwait Foreign Investments Bureau



الشريك الذهبي



الحليف الإعلامي

الراي الانباء

تنظيم



GULF GROUP
مجموعة الخليج

pppkw.com

Tel (+965) 25659470
Mob (+965) 65700227

info@pppkw.com