

قال رئيس مجلس ادارة الخطوط الوطنية ثامر عرب انه رغم التحديات التي تواجهها الشركة من تسديد الديون ومحاولات عودتها للتشغيل، الا أن هناك تفاؤلاً كبيراً في هذا الصدد. وأكد في حوار مع «الأنباء» ان الشركة تحتاج الى ضخ استثمارات بحوالي 15 مليون دينار لعودتها للعمل، وان هناك مستثمرين جادين لضخ هذه الأموال، الا انهم يفضلون الشركة خالية من الالتزامات والديون. وأشار الى ان تحديات كبيرة كانت تقف في طريق عمل مجلس الإدارة، وان اتخاذ سيناريو التصفية كان يلوح في الأفق، الى ان جاءت صفقة «يوباك» والتي شكلت طوق نجاة من بيع محفظة الشركة فيها بأعلى من قيمتها الدفترية بـ 30٪. وأوضح ان المعادلة الأصعب حالياً تكمن في كيفية الوصول الى حلول مرضية مع كبار الدائنين لسداد الديون، وتنظيف الشركة لتكون جاهزة لدخول مستثمرين استراتيجيين، وعودتها للعمل مرة أخرى. وأعرب عن أمله في انعقاد الجمعية العمومية لـ «الوطنية» قريباً، حيث يمكن اتخاذ إجراءات الموافقة على قرارات تصب في صالح المساهمين.. وفيما يلي التفاصيل:

اجري المقابلة: احمد يوسف

رئيس مجلس إدارة الشركة أكد في حوار مع «الأنباء» استمرار المفاوضات مع الدائنين

ثامر عرب: «الخطوط الوطنية» تحتاج إلى 15 مليون دينار لإعادة تشغيلها

يمكن ان يشفع لها لديهم، بالإضافة إلى انه ومع العمل بانتظام ستعود هذه النسبة، وربما تجتذب شريحة جديدة لم تكن تسافر من قبل على متن «الوطنية». وبالنسبة للموظفين، فد «الوطنية» بالنسبة لهم كانت تجربة جميلة، وخلال الاتصالات معهم يتمنون العودة والعمل مرة أخرى، خصوصاً الذين تمت التسوية المادية معهم، وهناك نسبة صغيرة جداً هي من استمرت في التقاضي.

ما السيناريوهات التي يمكن ان يعتمد عليها مجلس الإدارة لضمان عدم تكرار توقف الشركة مرة أخرى؟

● هناك العديد من العوامل الخارجية التي ساهمت في التوقف القسري لـ «الوطنية»، اندلاع الأزمة المالية العالمية عقب تشغيل الشركة بفترة قصيرة، والذي كان له تأثير كبير على نشاط الشركة، بالإضافة الى الربع العربي الذي أثر بصورة مباشرة على أكبر محطتين للشركة وهما القاهرة، وجبروت، بالإضافة إلى ارتفاع كلفة التشغيل، وزيادة أسعار الوقود... الخ. واعتقد ان مجلس الإدارة سيأخذ بعين الاعتبار جميع الاحتمالات الواجبة لتلافي الأخطاء السابقة، حيث سيتم التركيز على الوجهات الأكثر جدوى وفعالية بصورة مرتبة ومدروسة، وخطة العمل في المرحلة الجديدة ستتم دراستها وتجربتها أكثر من مرة. ونجاح أي شركة طيران يعتمد على 3 نقاط، أولاً: توافيد تكاليف التشغيل، ثانياً: توقيت جداول الرحلات، ثالثاً: أسعار التذاكر.

فبعد تشغيل خط طيران إلى مدينة معينة لابد من تحليل بيانات وأرقام السفر إلى هذه الوجهة، وأفضل المواعيد التي يرغبها العملاء، بالإضافة إلى الأسعار المناسبة للمعمل وللشركة في الوقت نفسه.

هل تعتقد ان أسعار السفر بين شركات الطيران في السوق الكويتي عادلة؟

● سؤال جيد، فممن بدأه عمل «الوطنية» في السوق لم تكن الأسعار عادلة، وإنما كانت هناك شبهة حرب تكسبير العظام، وكثير من هذه الشركات حكومية ومدعومة من حكوماتها، واعتقد أنها إلى الآن ليست عادلة.

كم كانت تبلغ الحصة السوقية لـ «الوطنية» من سوق السفر بين الشركات الكويتية الثلاث؟

● لم تحضرني الأرقام بدقة، لكن أخطر معلوماتي تؤكد استحوادها على نسبة تصل إلى 18٪ خلال فترة عملها.

كيف ترى تأثير خصخصة «الكويتية» على عمل «الوطنية» في حال تشغيلها؟

● إذا كان هناك تأثير سيكون ايجابياً.

بمعنى؟

● هناك حصة لتذاكر الحكومة تصل إلى نحو 40 مليون دينار سنوياً، «الوطنية» كانت محرومة من المنافسة على هذه الحصة، حيث كانت تحتكرها «الكويتية»، أما في حال خصصتها فستكون هناك منافسة على الأسعار، والذي سيساعد على ذلك «الوطنية» تمتلك نفس رخصة تشغيل «الكويتية».

هل تعتقد أن من تسبب في خسائر «الوطنية» سيمر دون حساب؟

● أعتقد لا، لكن لكل حادث حديثاً.

إلى شركة تقوم بهذا الدور، وذلك في ظل عدم وجود موظفين في «الوطنية» حالياً، ولم نرد ان تكلف الشركة بأي مصاريف وقتها.

هناك حديث عن أن هناك مستثمراً خليجياً وآخر محلياً يرغب في الاستثمار في «الوطنية» على وضعها الحالي، فما صحة ذلك الحديث؟

● خلال فترة رئاستي، تلقيت من 8 إلى 10 اتصالات بشأن الحصول على حصة إستراتيجية في «الوطنية» بعضها من داخل الكويت والبعض الآخر من الخارج، إلا أن الجادين بين هذه الاتصالات فقط كانوا مستثمرين، احدهما كويتي وله خبرة في قطاع الطيران، والمستثمر الآخر موجود في الكويت ووكيل لشركة أميركية تعمل في مجال الطيران، لكن لديهما شرط التخلص من الديون، وعلى ذلك فنحن ماضون في التخلص من الديون والقضايا حتى نجعل الشركة نظيفة وهو الهدف القصير لمجلس الإدارة، والهدف الثاني: عودة الشركة للعمل مرة أخرى.

ما حجم الاستثمارات المتوقع ضخها في «الوطنية» لعودتها؟

● حجم الاستثمارات بناؤه حسب خطط عمل الشركة والوجهات التي ستركز عليها، وحجم الطائرات المستخدمة، وقبل توقف «الوطنية» بفترة قصيرة كانت تحتاج إلى 15 مليون دينار.

اعتقد ان حجم الاستثمار المناسب للعمل مرة أخرى يتطلب بين 10 و15 مليون دينار، وان الوقت المستغرق قد يمتد إلى نحو 6 أشهر.

إذن، ماذا تستطيع «الوطنية» ان تقدمه من جديد في سوق الطيران المحلي الذي تعمل به نحو 170 شركة، وفي ظل سياسة الأجواء المفتوحة التي تتبعها إدارة الطيران المدني؟

● «الوطنية» قدمت سابقاً نموذجاً فريداً المستوى راقٍ ومتقدم من السفر المريح، وبأسعار معقولة ولها جمهورها، وإذا كانت هناك 170 شركة طيران تعمل في السوق المحلي، فمازالت هناك وجهات سفر غير مخدمة، بالإضافة إلى أن النموذج الذي قدمته «الوطنية» سابقاً جعل الكثيرين من المواطنين والمقيمين يفضلونها على غيرها، وبذلك فمكانها بين الـ 170 شركة طيران محفوظ، كما انه يمكنها أن تقدم المزيد، وهذا العهد بها. واعتقد أن فكرة عمل «الوطنية» من جديد ستكون تكاملاً لسد عجز ونقص في السوق، أكثر منها منافساً لـ 170 شركة، خصوصاً للطيران المحلي (الكويتية - الجزيرة) لأن هناك وجهات يمكن لهذه الشركات إحداث نوع من التكامل فيما بينها.

كيف ستعالجون ثقة المسافرين والموظفين مرة أخرى على متن «الوطنية» بعد المعاناة التي لمسوها خلال الفترة الماضية؟

● اعتقد أن هناك نسبة كبيرة من عملاء «الوطنية» يتمنون عودة الشركة مرة أخرى للطيران، وقد لمسنا من الكثيرين الذي جاءوا للشركة للحصول على شيكات بقيمة تذاكر سفرهم، رغبتهم الجادة في عودة الشركة مرة أخرى، وهذا دليل على وجود امتنان من غالبية العملاء، إلا انه توجد نسبة أخرى، قد تحتاج إلى مجهود كبير لعودة ثقتهم مرة أخرى في الشركة، وهذا ما نعمل عليه في عدة أمور منها، تاريخ الشركة الذي

الاتفاقيات مع مؤسسات وهيئات دولية، هل مازالت الشركة ملتزمة معها ام انها توقفت مع توقف الشركة وصارت التزامات وغرامات على «الوطنية»؟

● هناك اتفاقيات مازالت سارية، وهناك أخرى تم تجديدها، وأخرى تم التوصل معهم الى تسويات ووقف التعامل السي حين عودة الشركة للعمل مرة أخرى، وهناك غرامات كبيرة فرضت على الشركة من قبل البعض الآخر، الا انها قد أسقطت هذه الغرامات بعد شرح أبعاد وموقف الشركة الحالي وقد تفهمت هذا الوضع.

وفق رؤيتكم لأبعاد الأمور، ما الوقت الذي تتوقع معه عودة «الوطنية» للعمل مرة أخرى؟

● المشكلة الأساسية في «الوطنية» ان تكوين مساهمينا عبارة عن 70٪ أفراداً والباقي كبار الملاك، ونسبة الـ 70٪ تشكل تحدياً كبيراً لمجلس الإدارة في الوقت الراهن، حيث انه من الصعوبة استكمال النصاب في أي جمعية عمومية والتي تم تأجيلها عشرات المرات وفقاً لنص القانون والذي يلزم اكتمال النصاب من أجل الموافقة على قرارات مجلس الإدارة بشأن خفض وزيادة رأس المال وعمل الشركة، لكن لم نحصل في أي مرة على نسبة الـ 51٪، فهناك عزوف من صغار المساهمين.

ما السبب في عزوف صغار المساهمين من وجهة نظرك؟

● كبار المساهمين في كل العموميات التي عقدت، قد حضروا، وهناك شهادة بذلك من المقاصة، اما السبب في عزوف صغار المساهمين، فربما يرجع الى عدم تذكر بعضهم انه من حملة أسهم «الوطنية» لكثرة الأسهم التي يمتلكونها، وربما تكون كمية الأسهم لديهم صغيرة ويرى ان حضوره لن يؤثر. ونحن عازمون في مجلس الإدارة على ان العام 2013 إذا ما كان عام إقلاع «الوطنية»، فإنه سيكون على الأقل عام تنظيف الشركة من الديون وتجهيزها للإقلاع.

وإذا تم العمل على حل جميع مشاكل الشركة من تسوية الديون، والسيولة، وإدراج الشركة، فببقي هناك إجراءات مع «الطيران المدني»، والإداري والصيانة، وأنواع الطائرات، وباقي العاملين، ومنها تعيين الهيكل الفني والإداري والصيانة، وأنواع الطائرات، وباقي العاملين، وهذه الإجراءات فقط تحتاج من 3 إلى 6 أشهر لإقلاع الشركة مرة أخرى. فإذا ما بدأت هذه الإجراءات مع «الطيران المدني» في شهر مارس، يعني أنه بإمكان «الوطنية» العمل والإقلاع خلال شهر سبتمبر المقبل، وهذه الفترة أقل بكثير من الفترة التي تحتاجها أي شركة جديدة، فـ «الوطنية» ستعيد تفعيل رخصتها فقط أي انها لن تبدأ من جديد.

ماذا فعلتم من أجل ضمان حضور صغار المساهمين للجمعية العمومية؟

● خاطبنا شركة «المقاصة» وبدورها أمددتنا بكشوف تتضمن أسماء وبعض أرقام تلفونات صغار المساهمين، والبالغ عددهم نحو 12 ألف مساهم من 27 ألف مساهم، حيث قمنا بإرسال رسائل نصية لإعلام بعضهم بضرورة حضورهم الجمعية العمومية وحددت فيها المكان والزمان، مرتين في 8 أغسطس الماضي، و17 ديسمبر الماضي، كما قمنا بالإعلان في إحدى الصحف اليومية، وحالياً نفكر في إرسال الرسائل النصية



رئيس مجلس ادارة الخطوط الوطنية ثامر عرب

وذلك عند عودة الشركة الى التشغيل.

وأمل ان نصل قريباً إلى اتفاقية بهذا الشأن، إذا ما مضت الأمور وفق الخطة التي أعدها مجلس إدارة «الوطنية». واعتقد انه إذا ما أبدى جميع الدائنين المرونة في التفاوضات فجميع سيحصل حتماً على حقه بصورة او بأخرى، فالكسب للجميع، والعكس للعمل من جديد، وهناك رغبة حقيقية وجادة من بعض كبار مساهمي الشركة لهذا الاتجار، والاستثمار استراتيجي

دخول مستثمر استراتيجي جديد يتوافق مع فكر مجلس الإدارة بعودة العمل وفق رؤية تضمن عدم تكرار سيناريو التوقف مرة أخرى.

إذن، إلى أين وصلت مفاوضاتكم مع كبار الدائنين حتى الآن؟

● انتهينا من المفاوضات مع بنك برقان، فبعد ان حكمت المحكمة لصالح البنك برد أصل الدين وهو 16 مليون دينار تبقى قيمة فوائد الديون والتي بلغت 1,2 مليون دينار، وتم الاتفاق على سداد نحو 530 ألف دينار من الفوائد مقابل التنازل عن باقي القضايا المرفوعة على الشركة، ووقعنا على اتفاقية بذلك.

وبالنسبة لـ «يوباك» فنحن في مراحل متقدمة جدا من التفاوض، فبأبقي مطالباتهم حوالي مليوني دينار من أصل الدين والبالغ 2,6 مليون دينار، والذي ساعد في ذلك عدم حصول «الوطنية» على الأرباح التي حققتها لـ «يوباك» وقت تملك «الوطنية» فيها، ونعمل حالياً على جدولة تسوية المتبقي عند عودة عمل «الوطنية» مرة أخرى كجزء من الخدمات الأراضية التي تقدمها لـ «يوباك» والتي تتبع حالياً مجموعة «ناس» التي تقدم خدمات المناولة الأرضية وأعمال الصيانة وغيرها

منها «الوطنية». والحقيقة ان النجاح والفضل في ذلك يعود الى الطريقة التي استخدمها بنك «برقان» لإتمام صفقة البيع، فالحكم الذي حصل عليه، لم يكن يتضمن البيع عبر مزاد في البورصة، لكن طريقته في بيع المحفظة كتكتة واحدة، وهو الذي جعل «الوطنية» تستفيد منه في شقين، أولاً: بيع الأسهم مرة واحدة، وثانياً: حققنا منه أعلى سعر ممكن ويزيادة 30٪ عن قيمة المحفظة الدفترية، مما وفر سيولة لدى الشركة.

وهذه الصفقة شكلت منعطفًا وتحولاً كبيراً في مسار الشركة من التصفية الى محاولة العمل والتشغيل مرة أخرى.

إذن، ما عوامل القوة الحالية التي تتركزون عليها لعودة «الوطنية»؟

● شكلت الصفقة عامل قوة في التفاوض مع كبار الدائنين، وهذا يأتي من وجود مليوني دينار فائض صفقة بيع حصة الشركة من الـ «يوباك»، كما أننا أقدمنا على تسويات كبيرة مقبولة مع غالبية الموظفين، والذين تعاونوا معنا كثيراً وتنازلوا عن كثير من مستحقاتهم أملياً في عودة الشركة مرة أخرى، فمن 500 موظف، تمت تسوية مستحقات 362 موظفاً، وهذا يشكل أكثر من 70٪ منهم، قيمة مستحقات الموظفين كانت أكثر من 3 ملايين دينار، تفاوضنا معهم على دفع نحو مليون دينار تسوية مقبولة للطرفين، والجزء المتبقي من الموظفين مستمر في التقاضي في المحاكم، وهذا حقه.

ما المعادلة الأصعب التي تحاولون الوصول إليها؟

● من وجهة نظري، المعادلة الأصعب حالياً كيفية الوصول

حجم المخاطر

كان ولايزال كبيراً والأحكام القضائية

يمكن أن تهدد مستقبل الشركة

بيع حصة «الوطنية» في «يوباك» بشكل منعطفًا وتحولاً

كبيراً في مسارها من التصفية إلى

سداد الديون

المعادلة الأصعب

حالياً تتمثل في

كيفية التوصل إلى

حلول مرضية مع

كبار الدائنين لسداد

الديون

التي تحاولون الوصول إليها؟

● من وجهة نظري، المعادلة الأصعب حالياً كيفية الوصول

إلى حلول مرضية مع كبار الدائنين لسداد الديون، حيث انه رغم التحديات التي تواجهها الشركة من تسديد الديون ومحاولات عودتها للتشغيل، الا أن هناك تفاؤلاً كبيراً في هذا الصدد.

وأكد في حوار مع «الأنباء» ان الشركة تحتاج الى ضخ استثمارات بحوالي 15 مليون دينار لعودتها للعمل، وان هناك مستثمرين جادين لضخ هذه الأموال، الا انهم يفضلون الشركة خالية من الالتزامات والديون.

وأشار الى ان تحديات كبيرة كانت تقف في طريق عمل مجلس الإدارة، وان اتخاذ سيناريو التصفية كان يلوح في الأفق، الى ان جاءت صفقة «يوباك» والتي شكلت طوق نجاة من بيع محفظة الشركة فيها بأعلى من قيمتها الدفترية بـ 30٪.

وأوضح ان المعادلة الأصعب حالياً تكمن في كيفية الوصول الى حلول مرضية مع كبار الدائنين لسداد الديون، وتنظيف الشركة لتكون جاهزة لدخول مستثمرين استراتيجيين، وعودتها للعمل مرة أخرى.

وأعرب عن أمله في انعقاد الجمعية العمومية لـ «الوطنية» قريباً، حيث يمكن اتخاذ إجراءات الموافقة على قرارات تصب في صالح المساهمين.. وفيما يلي التفاصيل:

بمعنى؟

● هناك حصة لتذاكر الحكومة تصل إلى نحو 40 مليون دينار سنوياً، «الوطنية» كانت محرومة من المنافسة على هذه الحصة، حيث كانت تحتكرها «الكويتية»، أما في حال خصصتها فستكون هناك منافسة على الأسعار، والذي سيساعد على ذلك «الوطنية» تمتلك نفس رخصة تشغيل «الكويتية».

هل تعتقد أن من تسبب في خسائر «الوطنية» سيمر دون حساب؟

● أعتقد لا، لكن لكل حادث حديثاً.

بداية، لماذا قبلتم تولية رئاسة مجلس ادارة «الوطنية» في ظل الظروف الصعبة التي تمر بها، علماً بأن احتمالات عودتها مرة أخرى للعمل كانت ضئيلة، وهذا يمثل تحدياً لأي رئيس يهدد تاريخه وسمعته؟

● سؤال جيد، اعتقد ان حجم المخاطر كان ولايزال كبيراً في تولي أمور الشركة حيث كان السيناريو الأبرز لها هو اللجوء الى التصفية، خصوصاً اذا علمنا ان الكثير من القضايا مازالت مرفوعة على الشركة، ومن المحتمل أن يصدر اي حكم يقضي بالحجز على الشركة ووقف جميع تعاملاتها، وهو ما يهدد مستقبلها.

وأنسا اعلم جيداً ان حجم التحدي الذي اقبل عليه كبير، خصوصاً اذا علمنا انه لا توجد اي أصول ملموسة تمتلكها الشركة، فجميع طائراتها كانت ايجاراً والأرض التي اقيم عليها المبنى كانت ملك الطيران المدني، لكن يوجد أصل تعتبره ملموساً وغير ملموس في نفس الوقت، بمعنى ان الشركة تمتلك رخصة تشغيل مثل التي تمتلكها «الكويتية»، ورخصة شحن جوية وأيضاً رخصة صيانة الا ان الرخصتين الأخرتين لم يتم تفعيلهما ومن الصعب الحصول عليهما مرة أخرى، حيث تم اصدار الرخصة برسوم أميرى، وتم الإعداد لتشغيل الشركة ما يقارب السنوات الخمس.

وبالنسبة لشخصي، فانا احد العملاء الذين سافروا على متن «الوطنية»، وتمتعت بالخدمات المميزة التي كانت تتوفر بتقديمها في السوق المحلي، هذا ما دفعني الى بذل الجهود لان تقف مرة أخرى على أرجلها، وتعود الى العمل، والى ان تصبح ذات قيمة تجذب المساهمين الحاليين او المستثمرين، حيث يمكنهم ضخ استثماراتهم فيها من جديد، وبالتالي تكون قد قدمنا شيئاً ايجابياً للجمهور الكبير الذي مازال يدعمنا ويؤكد على انه متحمس لتكرار تجربة السفر على متنها مرة أخرى.

وكان التحدي لنا في مجلس الإدارة هو كيف يمكن استئثار رخصة الشركة؟ حتى يمكننا إقناع المساهمين والمستثمرين بعمل الشركة مرة أخرى، مع العلم ان الشركة قد حصلت على العديد من الجوائز خلال الفترة القصيرة التي عملت بها.

واعتقد ان المهمة مازالت صعبة وملبئة بالأشواق، لكن العزيمة وتعاون مجلس الإدارة شكلاً حافزاً كبيراً للوصول الى انجازات كبيرة قياساً بفترة عمل المجلس الجديد.

وقد تغيرت الأمور فجأة منذ الإعلان عن بيع مساهمة «الوطنية» في محفظة استثمار تتبع شركة «يوباك» في مزاد علني عبر البورصة.

فكيف حدث ذلك؟

● نعم، الأمور تغيرت فجأة منذ الإعلان عن بيع مساهمة «الوطنية» في شركة «يوباك»، والتي اعتبرها سلاخاً ذات حدين، أولاً: هو الأصل الوحيد الذي له قيمة يمتلكه «الوطنية»، وهذا يؤكد على انه أفضل قرارات مجلس الإدارة في ذلك الوقت، حيث ان هذا الأصل هو من أنقذ «الوطنية» حالياً.

وثانياً: أفنقار الشركة لاستثمار مهم كانت تمتلكه، لكن ما يشفع لها، طريقة وسعر البيع، وما كنا في مجلس الإدارة نحلم بأن يتم البيع بهذا السعر السذي يزيد 30٪ عن قيمتها الدفترية الذي سجل 370 فلساً، في حين ان سعر البيع بلغ 510 فلس، في ظل ظروف الوضع الحالي، وكم المشاكل السني تعاني



ثامر عرب متحدثاً للزميل احمد يوسف