

# أكد خلال جولة نظمها الشركة للصحافيين داخل إدارة العمليات والهندسة ومطبخ «كاسكو» أن «الكويتية» أكبر من أن يسمح لها بالسقوط النصف: «الكويتية» اختارت «أياتا» لإعادة الهيكلة.. ومجلس الإدارة سيلتزم بمقترحاتها



سامي المصفر



النصف وقيادات «الكويتية» خلال المؤتمر الصحافي (محمد خلوصي)



## بورسلي: إحالة عقد التأسيس والنظام الأساسي لـ «الكويتية» إلى «التجارة»

قالت المستشارة المالية والإدارية في الإدارة العليا لـ «الكويتية» د.أماني بورسلي إنه تم إنجاز عقدي التأسيس والنظام الأساسي، وتمت إحالتهما إلى وزارة التجارة والصناعة، مشيرة إلى أن «التجارة» كان لديها بعض الملاحظات وتم التعامل معها. وذكرت بورسلي أن موضوع التأسيس شكلي للمرسوم الذي حول «الكويتية» إلى شركة فني حقيقة ونحن نتعامل مع الإجراء الشكلي للعملية وبحكم القانون أصبحت الكويتية شركة.

## تأجير الطائرات بأسعار مدعومة

بيّن النصف أن عملية تأجير الطائرات ستكون من الشركات المصنعة، لأنها تقدم الطائرات للتأجير بأسعار مدعومة، وهذا هو الإجراء المتبع في عالم الطيران، مشيراً إلى أن عملية التأجير من خارج الشركات المصنعة فيها تكاليف عالية للغاية. وذكر أن الشركة لن تتوانى دقيقة واحدة بعد تسلم رأس المال من الحكومة في تأجير طائرات، مشيراً إلى أن لدى الشركة عروض تأجير متعددة. وقال إن «الكويتية» ستركز على أن يكون الأسطول النهائي محدوداً جداً في أنواع الطائرات لتقليل المصاريف، مشدداً على أن الطائرات التي ستقوم الشركة بتأجيرها ستكون جديدة نسبياً.

## المسافر لا يهيمه عمر الطائرة

ذكر النصف أن المسافر لا يهيمه على الإطلاق عمر الطائرة، وإنما يركز على نوعية الخدمة ومدى التزام شركة الطيران بمواعيد إقلاع وهبوط الطائرة دون أي مشاكل، مشيراً إلى أن زيادة عمر الطائرة تكلف الشركة كثيراً لأن التشغيل مرتفع في الصيانة والوقود.

## خارطة طريق لموسم الصيف

قال النصف إن «الكويتية» وضعت خارطة طريق لموسم الصيف الحالي، حيث سيتم ترحيل بعض مواعيد الصيانة للطائرات إلى بعد الصيف، ويتم توفير الطائرات بالكم الجيد الذي يحافظ على الخطوط الحيوية التي عليها إقبال من المواطنين والوافدين.

## عالم الطيران ديناميكي

قال النصف إن عالم الطيران ديناميكي وليس استاتيكي، لأنه مرتبط بأموال الوقود والصيانة والتدريب. وأشار إلى أنه لا يمكن الانتظار في عالم الطيران إلى دورة مستندية تستغرق 6 أشهر لتنفيذ هذه الأمور.

## 17 طائرة لـ «الكويتية» تتراوح أعمارها بين 15 و20 عاماً

ذكر النصف أن أعمار أسطول «الكويتية» البالغ 17 طائرة يقدر بـ 15 و20 عاماً وهو عكس الحال في شركات الطيران العالمية التي تضع معدل 10 سنوات لأعمار الطائرة وتقوم بتبديلها.

إحداث نقله نوعية كبرى في الشركة من خلال خصخصة ناجحة وقررت لبنان بعد انتهاء الخصخصة أن تكون ملكية الشركة للحكومة. وقال النصف: إن الدولة لا بد أن تضع أجندة للخصخصة وأن تعلم ما هو هدف الخصخصة فبعض الدول تلجأ للخصخصة لتوفير المال والبعض يذهب في هذا الطريق لدفع أداء القطاعات المختلفة، فيما تذهب دول أخرى إلى الخصخصة لإدخال مستثمرين جدد في الدولة لإدخال تكنولوجيا جديدة ومتطورة. وحول الهدف من خصخصة «الكويتية»، قال النصف: إن مساراتاً واحداً وهو تخفيف التكلفة وزيادة الإيرادات وتخفيض العمالة، مبيناً أن الشركة حافظت على إقلاع طائراتها من وقتها المحدد بالجدول وهذا الأمر انعكس إيجابياً على سمعة الشركة وهو سيعود لتحقيق إيرادات أعلى، كما أن طاقم الضيافة في الشركة حرص على تقديمه خدمة للمسافر أكثر من جيدة لأن هذه الخدمة ستزيد ولاء المسافرين للشركة.

## ترشيح الإنفاق

وأشار النصف إلى أنه لا يمكن أن ترشد الإنفاق بطريقة صحيحة في وجود طائرات قديمة تستهلك كما هائلاً من الوقود، بالإضافة إلى لجوء الطائرات لعمليات الصيانة المتكررة، فهذه الأمور تعتبر عائقاً أمام ترشيح الإنفاق. وحول مطالبة الشركة برأس المال يتراوح بين 900 مليون دينار ومليار دينار فقط على 250 مليون دينار، قال النصف: إن الشركة ستلتزم عن حجم رأس المال لإعادة الهيكلة فقامت الشركة بطرح هذا المبلغ كروية ولكن مجلس الوزراء وهو جهة سيادية له القرار المناسب والمطلق وسنعمل بما بيد مع الحكومة لأن الحكومة في النهاية لن تتخلى عن «الكويتية» في حالة نهاية رأس المال البالغ 250 مليون دينار، مبيناً أن الشركة ستعرض الوضع كما هو دون تغيير على مجلس الوزراء وستطلب منه أموالاً إضافية لتغطية العمليات.

## رأس مال ضئيل

وتابع النصف: «القيادة السياسية متحمسة للغاية لعملية الخصخصة، ولكن هناك أموراً إجرائية طويلة تطول الدورة المستندية وترهق الشركة، وينبغي لتصحيح مسار الشركة أن يتم استبدال الطائرات القديمة من الآن فصاعداً، فالطائرات الجديدة تحتاج إلى أموال، وحتى إذا تم تسلم المبلغ الذي خصص كرأس مال والبالغ 250 مليون دينار فسيذهب منها 200 مليون دينار للديون وسيكون المتبقي تقريباً 30 مليون دينار وهذا مبلغ صغير وبسيط وسيكون فيه معضلة لتغطية عمليات التأجير»، وذكر أن الشركة ستلتجأ للاقتراض من البنوك وتمت مخاطبة أكثر من بنك الكويت المركزي، مشيراً إلى أن عملية الاقتراض ليست سهلة كما يتوهم البعض.

وبيّن أن إحدى المشاكل التي تواجه «الكويتية» حالياً هي تنوع الأسطول وهذه عقبة كبيرة في أن كل نوع من الطائرات له طيارون ومهندسون مختلفون عن النوع الآخر. وحول خصخصة «الكويتية»، قال النصف: إن الهدف هو إعادة هيكلة الشركة ووضعها في المسار الصحيح مثلما فعلت شركة الجيدل إيست وعبر مديرها محمد الحوت في

كما هي، لأن رأس المال جبان ولا يدخل أي مستثمر على أي شركة خاسرة، مبيناً أن دور مجلس الإدارة الحالي يتحدد في وضع الشركة في الطريق الصحيح نحو الخصخصة وبمجرد دخول الشريك الأجنبي سينتهي دور المجلس. وأشار النصف إلى أن «الكويتية» تكبدت خسائر بمئات الملايين على مدار السنوات الماضية نتيجة التأخر في تحديث الأسطول، مشيراً إلى أن إحدى شركات الطيران المصنعة أقرت دراسة حديثة على أوضاع «الكويتية» وخلصت هذه الدراسة إلى أن «الكويتية» لو انتهت من تحديث أسطولها الجوي في عام 2007 كان يفترض أن تحقق الشركة سنوياً أرباحاً تقارب المليار دولار.

وذكر أن القيادة السياسية اختارت «الكويتية» كتحفة أولى لعملية الخصخصة التي ستنتقل بعد ذلك إلى وزارات وهيئات حكومية في الدولة، وقام مجلس الإدارة الحالي برسم خارطة طريق لعملية الخصخصة بالاستعانة بتجارب شركات الطيران العالمية التي قامت بتنفيذ مثل هذه الخصخصة وسيتم عرض هذا التصور على القيادة السياسية لأخذ القرار النهائي فيما يرويه مناسباً لـ «الكويتية». وأشار النصف إلى أن مرسوم الضرورة الذي صدر بخصخصة «الكويتية» مستحق لما آلت إليه أوضاعها من تقادم أسطولها الجوي وكثرة الأعطال الفنية التي أصابت بعض طائراتها نتيجة قدمها مما أعاق عمل «الكويتية» بالشكل الأمثل.

وذكر أن مرسوم الضرورة تضمن أن تتولى الحكومة تغطية خسائر «الكويتية»، المتراكمة منذ سنوات وذلك وفقاً للمادة 13 من القانون رقم 1965/21 ولوقتنا هذا لم تتسلم «الكويتية»، أي دينار واحد لدفع الدين الذي يقارب الـ 200 مليون دينار، مشيراً إلى أن ديون «الكويتية» معظمها للبنوك واستحقاقات لشركات الوقود والأغذية. وأشار النصف إلى أن الأموال التي استردتها الكويت

وذكر أن «الكويتية» لم تنصف منذ سنوات وهذه المشكلة ليست وليدة اللحظة، فمنذ عام 1991 و«الكويتية» تعتبر القطاع الوحيد في الدولة الذي لم يعرض عن خسائره وهو ما دفعها للذهاب إلى البنوك للاقتراض وهو ما أوقع الشركة في دوامة الخسائر السنوية، مشيراً إلى أن القانون الأساسي لـ «الكويتية» اشترط في أن تقوم الدولة بتعويض خسائرها إلا أنه وطوال السنوات الماضية كانت تعلق الحسابات الختامية والميزانيات السنوية وهو ما يدفع الشركة إلى اللجوء لأخذ قسروض لتغطية الالتزامات المالية.

## فكرة تحديث الأسطول

وبيّن النصف أنه في عام 2007 شغل منصب عضو مجلس إدارة في «الكويتية»، وأرتأى المجلس في هذا الوقت أن يقوم بتحديث الأسطول لاسيما أن هناك بعض الطائرات مر عليها أكثر من 15 سنة، ولكن الأمور لم تسر بنجاح في تحديث الأسطول وهو ما أثر سلباً على «الكويتية». وتابع النصف قائلاً: «لا يوجد غير مصنعي على مستوى العالم لتصنيع الطائرات للركاب وهذه المصانع مرتبطة بتطلبيات كبيرة للتسليم، وعندما تقرر أي شركة طيران شراء طائرات جديدة يتم طلبها قبل 6 سنوات من التسلم». وذكر أن البعض رفع شعار خلال الفترة الماضية في أن «الكويتية» سوف تنتهي من عمليات الخصخصة في غضون 10 أشهر وهذا الأمر بعيد المنال تماماً، فالكثير من شركات الطيران التي تأخذها كنموذج لعملية الخصخصة مثل الخطوط الجوية البريطانية ومصر للطيران والجيدل إيست قد استغرقت أكثر من 6 سنوات لاتمام عملية الخصخصة ووضعها على المسار الصحيح لتحقيق الربحية. وقال النصف إن البعض يذهب للتخلص من «الكويتية» كما هي بخسائرها وترهل إدارتها وأسطولها القديم وأنا أزد على هؤلاء بأنه لم يأت أي مشتر لشراء «الكويتية»

وقال رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب في شركة الخطوط الجوية الكويتية سامي النصف إن «الكويتية» اختارت (أياتا) لتنفيذ عملية إعادة الهيكلة، مشيراً إلى أن «أياتا» لها خبرة كبيرة ومتخصصة في إعادة هيكلة مئات شركات الطيران حول العالم. وأوضح النصف خلال مؤتمر صحافي عقده أمس الأول على هامش تنظيم «الكويتية» جولة إعلامية للصحافيين لزيارة قطاع الهندسة والعمليات ومطبخ كاسكو، أن «الكويتية» اختارت «أياتا» لتنفيذ عملية إعادة الهيكلة من بين 4 شركات متخصصة، مشدداً على أن مجلس الإدارة سوف ينفذ كل الاقتراحات التي ستقدمها «أياتا» لتعديل مسار الشركة في المستقبل.

## استعرض النصف في حديثه الإعلامي للصحافيين

## التى تواجه «الكويتية» وقال أن البعض يختزل الخطوط الجوية الكويتية في بعض الأشخاص من الإدارة العليا

## ولكن «الكويتية» ليست كذلك فهي أكبر ألف مرة من أن تختزل في أشخاص معينين، فالكويتية مؤسسة ضخمة وعريقة منذ عام 1954 يستمر بها العمل على مدار الساعة.

## «الكويتية» لن تسقط وأصاف النصف قائلاً: «الكويتية» أقرب للشركات التي يفترض أن تكون أكبر من أن يسمح لها بالسقوط، وهذا ما حافظت عليه الدول الكبرى خلال الأزمنة المالية العالمية في الحفاظ على شركاتها الخاصة من الوقوع في براثن الأزمة المالية».

## وأشار إلى أن «الكويتية» ولاسفر تحملت موروثاً امتد لعشرات السنوات وهو ما شكل عبئاً كبيراً في طريق الخصخصة، ومن هنا لا ينبغي أن تقارن وضع «الكويتية» بشركات طيران مملوكة لدول ثرية تدعم شركاتها طوال الوقت أو بدون تعتمد على السياحة ويزورها سنوياً أكثر من 90 مليون سائح.

## تخلت شركة الخطوط الجوية الكويتية جولة للصحافيين اطلعوا خلالها على العمل داخل إدارة العمليات والتي تضم مركز التحكم وقطاع الهندسة حيث تمت زيارة عتابر الصيانة للطائرات بالإضافة إلى مطبخ الشركة الكويتية لخدمات الطيران «كاسكو».

## في بداية الجولة قال مدير العمليات فسي «الكويتية» أحمد الناهض إن عدد الطيارين في الشركة يبلغ 386 طياراً تقاعد منهم 36 حتى الآن وأن نسبة الطيارين الكويتيين تبلغ بنحو 90٪ من إجمالي عدد الطيارين، مشيراً إلى أن مركز التحكم في إدارة العمليات يقوم بمتابعة طائرات الكويتية على مدار الـ 24 ساعة سواء كانت الطائرة في الجو أو على الأرض.

## وأوضح الناهض أن مركز التحكم يقوم بتجهيز ملف لإجراءات خط سير الرحلات المسافرة والأتية من حيث استعداد الطائرات العالمية من استقبال الطائرة ومتابعة حركة الأرصاد الجوية والغيار والأمطار وإرسال هذا الملف إلى كابتن الطائرة للإحاطة بالتغيرات التي قد تطرأ على الرحلة.

## وفي استفسار حول تأخر رحلات الطيران سواء القادمة

## «الكويتية» لم تنصف وتعتبر القطاع الوحيد في الدولة الذي لم يعرض عن خسائره خلال فترة الغزو

## بلغ الـ 250 مليون دينار الذي حدد كرأس مال سيذهب منه 200 مليون دينار للديون والمتبقي سيصبح ضئيلاً للغاية

## لعمليات التأجير دور مجلس الإدارة يتحدد في وضع الشركة على الطريق الصحيح نحو الخصخصة وسينتهي بمجرد إتمام هذه العملية

## الشركة تكبدت خسائر بمئات الملايين على مدار السنوات الماضية نتيجة التأخر في تحديث الأسطول

## أى مشتر لشراء «الكويتية»

## أو المرافقة لأكثر من ساعة فما الخطوط التي تتخذها الشركة في هذه الظروف قال الناهض أنه في حالة تأخر رحلة الطيران يتم إرسال رسائل عبر التلغراف المحمول إلى المسافر تقوم بإخباره بتأخر الرحلة مع إرسال الموعد الجديد للإقلاع وفي حالة تأخر الرحلة لأكثر من 7 ساعات تقوم جيتا الهندسة بالشركة المطار للمسافرين، مشيراً إلى أن هناك إشكالية تحدث لدى كثير من المسافرين وهو أن حجوزاتهم تكون من خلال مكتب للسياحة والسفر وفي هذه الحالة تقوم «الكويتية» بإرسال رسالة إلى المكتب تفيد بتأخير الرحلات ومن هنا التقصير

# «الكويتية».. صيانة للطائرات ودقة في المواعيد وقوائم طعام على أعلى المستويات

ولفت السى إن مطبخ «كاسكو» يعمل فيه نحو 250 فرداً على قدر عال من الخبرة والمهارة مشيراً إلى أن مبيعات الشركة تبلغ حوالي 11 مليون دينار سنوياً.

وذكر أن الشركة يوجد بها قسم للإرسال والاستقبال ويعتبر هذا القسم هو القلب النابض لعمليات «كاسكو» حيث يتم إخبار هذا القسم بعدد الرحلات اليومية لشركات الطيران وعدد الركاب ويقوم بإرسال ملف حول عدد الوجبات التي ينبغي تسليمها للطائرة قبل إقلاع الرحلة بدقائق معدودة.



جهاز الفحص الهيدروليكي لفحص المعدات في إدارة الهندسة



أحمد الناهض مستعرضاً إمكانيات جهاز التحكم في إدارة العمليات بـ «الكويتية»

الخطوط الجوية الكويتية تستحوذ على نحو 70٪ من عملياتها.

من جانبه قال الرئيس التنفيذي للمشاريع والتأمين في الشركة الكويتية لخدمات الطيران «كاسكو» عبدالعزيز البلوشي إن مطبخ الشركة يعد يومياً 25 ألف وجبة يتم فحصها واختبارها بشكل دقيق وعناية فائقة، مشيراً إلى أن «كاسكو» لديها حدود 175 قائمة طعام بين إفطار وغداء وعشاء، مشيراً إلى أن عدد الوجبات الشهرية تصل إلى 350 ألف وجبة. وأشار البلوشي إلى أن الشركة لديها أحدث الأجهزة والمعدات وتقوم بتزويد 10 شركات طيران بالطعام بشكل دائم في حين لديها تعاقدات مؤقتة مع 11 شركة أخرى وأن الشركة تستحوذ على 60٪ من الحصة السوقية وأن

الفنية مناور الحربي أن الدائرة تقوم بعمل صيانات دورية للقطع المختلفة داخل الطائرة وتضعها تحت اختبارات قوية للتأكد من جودة عملها لافتاً إلى أن العمر الافتراضي لإطارات الطائرات بين 120 إلى 160 إقلاع وهبوط. وأوضح الحربي أن دائرة الهندسة توجد بها ورش عديدة لتصليح المعدات حيث يوجد جهاز فحص هيدروليكي يقوم بفحص المعدات المختلفة وتشخيص الأعطال ومن ثم يقوم الفنيون بتصليح تلك الأعطال وإرسالها إلى الورش الأخرى للفحص ومن ثم تركيبها في الطائرة مرة أخرى.

يكون من المكتب في عدم إخبار المسافرين.

## صيانة الطائرات

من جانبه أشار مساعد مدير دائرة الهندسة للطائرات حمد العتيبي إلى أن الطائرات تتم صيانتها وفق جدول محدد وهي تقريبا بصفة شهرية لكل طائرة أو وفق ساعات عمل محددة لافتاً إلى أن دائرة الهندسة بالشركة لديها 56 عقداً مع شركات أخرى لإجراء الصيانة لها، مبيناً أن دائرة الهندسة للطائرات تقوم بصيانة 17 طائرة للكويتية و7 طائرات للجزيرة بالإضافة إلى عقود أخرى.

أحد مستعرضاً إمكانيات جهاز التحكم في إدارة العمليات بـ «الكويتية»

**صندوق الكويت لفرص الملكية الخاصة**

القيمة الصافية للوحدة كما في 31 مارس 2013

**0.662 د.ك**

للاستفسار: 185 26 26 @kamcotweets

KAMCO كاسكو kamconline.com