



الحكومة ليست لديها القدرة على التطوير وتعامل مع البلد بعقلية السبعينيات وعليها التحرك لوضع برامج تمكنها من الاستفادة من المطار كمورد اقتصادي



تشريع الـ «B.O.T» غير جاذب ويجب تعديله كي يعطى القطاع الخاص مجالاً للاستفادة من المشاريع التنموية

ماجد موسى: العمر الافتراضي للمطار الحالي انتهى وأن الأوان لبناء مطار جديد وعصري يليق بدولة الكويت



عملية التنمية تتأخر نتيجة للانهامات والإشاعات المتبادلة والخوف من الإعلام والكويت تعود إلى الوراء بسبب المحسوبيات

لا يمكن لأي مركز مالي أو تجاري أن يتم إلا بشركة طيران متمكنة ومطار ضخم بالبنية التحتية التابعة له

توسعة المطار ترقيع.. و9 ملايين راكب سنوياً بحاجة لمطارات مساعدة



(سالم الشمري)



رئيس التحرير الزميل يوسف خالد المرزوق والنائب ماجد موسى وفواز الفرح وسامي النصف ونبيهة العنجري والزملاء عفاف مختار ومسعد حسني ودارين العلي

من أوجه الندوة

- رحب رئيس التحرير الزميل يوسف خالد المرزوق بالحضور في الندوة، حيث حضر جزءاً من محاورها، متسائلاً عن بعض القضايا الخاصة بالمطار وبشركة طيران الكويتية وتحديثها، كما حضر الندوة رئيسة قسم المحليات الزميلة عفاف مختار والزميل مسعد حسني.
- قدمت نبيهة العنجري خلال الندوة معلومات خاصة بالتنافس بين المطارات عالمياً وأوردت إحصائية تشير إلى المطارات العشر الأوائل في العالم حيث يحتل مطار شانغي سنغافورة المركز الأول يليه مطار إنشيون الدولي في كوريا الجنوبية، ثم على التوالي مطارات سخيبول أمستردام في هولندا ومطار هونغ كونغ الدولي ومطار بكين الدولي ثم مطار ميونيخ في ألمانيا ومطار زيورخ في سويسرا، ومطار فنكوفر في كندا ومطار طوكيو الدولي في اليابان وأخيراً مطار لندن هيثرو في بريطانيا.
- اعتبر النصف أن الكويت باتت بلد الفرص الضائعة، قائلاً في هذا الشأن أننا وبعد خمسين سنة لو جلسنا في المكان نفس حول الموضوع نفسه فسنستعيد تكرار الكلام نفسه ولن يحصل أي تغيير أو تطوير.

أبرز توصيات الندوة

- الإبقاء على مشروع توسعة المطار الحالي ووضع خطة لإنشاء مطار آخر في منطقة أخرى من البلاد يعمل بالتوازي مع المطار الحالي وينفذ على أعلى المستويات.
- أخذ الشق التجاري وما يمكن أن يدره المطار من موارد بعين الاعتبار في عملية التوسعة الحالية وترك مجال للأسواق التجارية في المبنى الجديد وإدخالها إلى المنطقة المحظورة أسوة بالأسواق الحرة في المطارات الأخرى.
- تخصيص بوابات خاصة بالكويتية في التوسعة الجديدة نظراً لما تعانيه اليوم من قلة البوابات المخصصة لها.
- التشاور بين الطيران المدني وشركات الطيران المحلية حول طريقة إدارة المطار الجديد والأنظمة العاملة فيه.
- إصدار قانون السياحة الذي مازال حبيس أدرج مجلس الأمة بهدف تنشيط السياحة باعتبارها نغمة المستقبل.
- تعديل قانون نظام الـ «B.O.T»، لكي يصبح جاذباً ويساهم في تنمية البلاد كون القطاع الخاص شريكاً أساسياً في التنمية.
- تفعيل كافة الحلول اللازمة لتسهيل المعوقات التي تعترض سير عمل الطيران المدني والإسراع في تحديث كيانها التنظيمي لتحويلها إلى هيئة عامة تتمتع بقدر كاف من المرونة الإدارية والمالية لتطوير أعمالها أسوة بما تم في دول مجلس التعاون.

إنجازات ومشاريع

تحدث رئيس الطيران المدني فواز الفرح عن بعض الإنجازات والمشاريع التي انتهى الطيران المدني من إنجازها في المطار بهدف تحسين خدماته والتي تتمثل بمشروع المبنى التجاري الملحق بمبنى الركاب ومشروع تطوير مطار الكويتية ومشروع إدخال وكيل ثان للخدمات الأرضية بالمطار، ومشروع مبنى الطيران العام، ومشروع مبنى التحكم بالملاحة الجوية، ومشروع تحديث البنية التحتية الكهربائية ومحطة الطاقة الجنوبية في المطار، ومشروعات نظم وتجهيزات الارصاد الجوية، ومشروعى المواقف الجديدة للطائرات في المنطقتين الشمالية والجنوبية للمطار، ومشروع البنية التحتية ومواقف الطائرات لمدنية الشحن الجوي ومشروع الرادار الجديد وهو تحت الفحص التجريبي حالياً.

ولفت إلى المشاريع التي يجري تنفيذها وفق جدول زمني مدد وهي مشروع نظم الاتصالات اللاسلكية، ومشروع نظم وبرامج إدارة المراقبة الجوية، وشبكة تبادل المعلومات في المطار، ومشروع تطوير نظام محطات الإنذار المبكر، ومشروع التكييف وتحديث الواجهات الخارجية والأرضيات الداخلية لمبنى الركاب الحالي، ومشروع المبنى الرئيسي للإدارة العامة للطيران المدني ومحطة إطفاء إضافيتين في المطار.

أما برنامج عمل الإدارة المستقبلية فيضم عدداً من المشاريع أبرزها مشروع الخدمات الاستشارية الخاصة بإدارة مشاريع المطار والخاصة بتنفيذ مشاريع الحكومة فيه، ومشروع تطوير مدرج المطار الشرقي وإنشاء المدرج الثالث وإصدار قانون بشأن الطيران المدني، ومشروع شبكة تبادل معلومات المطار ومشروع رادار المراقبة والارشاد المتطور للحركة السطحية بالمطار ومشروع استبدال أجهزة الهبوط الآلي.

العالم للتسويق واعتباره وجهة حضارية تتكلم عن سياحة البلد فكل دولة تضع في حساباتها أعداد الركاب الواصلين إليها ونحن عندما نقراً أن الكويت يصلها 8 ملايين راكب سنوياً يخجل البنا أن ذلك يدر على البلد الكثير والواقع أن الأمر لا يتعدى كونه محطة ترانزيت لا تستفيد الكويت منها لغياب السوق الحرة في المنطقة المحظورة فالمطارات العالمية تتنافس اليوم بحجم السوق الحرة لديها وأهمية المراكات والمحلات الموجودة فيها.

السياحة الغائبة

وحول دور المطار في الشأن السياحي قالت العنجري انه في 2005 بدأت وزارة الداخلية بتطبيق نظام منح التصاريح لـ 37 جنسية على المطار واستبشرنا خيراً ولكن الأمر غير كاف فلا يوجد في البلد قانون سياحي ولا يوجد أي تخصيص لمواقع سياحية يمكن البناء عليها لعدد كبير من المشاريع وهناك عدة مشاريع للتطوير منذ كانت وكالة السياحة سواء الجزء أو الصحراء أو الشواطئ وكلها متوقفة لغياب القانون الذي يحكم ذلك، وشددت على أن الكويت بحاجة لقانون سياحي وهو موجود ولكنه حبيس الأدرج ولم يقر في وقت نحن نأبى الحاجة إليه في ظل التوجه لتحويل الكويت إلى مركز مالي واقتصادي وهذا الأمر لا يمكن تحقيقه إلا عبر منظومة متكاملة والعمل المتواكب في مختلف القطاعات.

في الشأن السياحي قالت انه علينا تسويق البلد سياحياً فكل المسؤولين في الدولة لا يحملون السياحة على محمل الجد مع انها تعتبر نغمة المستقبل، لافتة إلى أن الكويت لا تعمل على اجتذاب أكبر سوق يجب ان نجذب منه السياح هو السوق السعودي الذي لم تأخذ منه سوى 15% فقط مع انه سوق واسع وهم ممن يزورون أسره من من العاملين المحافظة التي لا تحب قضاء اجازتها في الدول الأجنبية وهذا الضعف سببه نقص الخدمات وضعف البنية التحتية للقادم سواء من المنافذ الجوية أو البرية وبالنسبة للمطار ما يحز بالنفس ان الكويت ساهمت بحكومتها وقطاعها الخاص ببناء عدد كبير من مطارات العالم على أحسن طراز بينما مازال يفتقر مطارها إلى التطوير والتحسين.

نبيهة العنجري:
التوسعة المفترضة للمطار يجب أن تشمل التوسع في الفكر السياحي لكي يكون جاذباً على عدة مستويات

المطارات العالمية تتنافس اليوم بحجم السوق الحرة لديها وأهمية المراكات والمحلات الموجودة ومطارنا خارج المنافسة

نحن بحاجة لقانون سياحي مازال حبيس الأدرج في وقت نحن بأبى الحاجة إليه لمواكبة التوجه لتحويل الكويت إلى مركز مالي واقتصادي

الكويت ساهمت بحكومتها وقطاعها الخاص في بناء بعض مطارات العالم على أحسن طراز بينما مازال يفتقر مطارها إلى التطوير والتحسين

الاقتصاد المحلي عبر تطوير تشريع الـ (B.O.T) الذي يجب أن يعدل كي يعطى القطاع الخاص مجال للاستفادة من المشاريع التنموية فلا يوجد دولة في العالم لا تطورها القطاع الخاص.

واعتبر ان مجلس الأمة كان سبباً في تأخير عملية التنمية إذ جاء تشريع الـ B.O.T غير جاذب، عدا وضع عدة عراقيل امام المشاريع المنفذة من الحكومة مشدداً على انه من المفترض ان يعطى القطاع الخاص فرصة للدخول بالمشاريع التي تصبح وفق هذا النظام ملكاً للدولة بعد 25 من تشغيلها، مبرها عن تمنياته ان يدخل القطاع الخاص في كثير من المؤسسات الخدمية التي فقد المواطن ثقته بها كالخدمات الصحية وغيرها مع تأمين كامل بحفظ المواطن من المصاريف، مقترحاً ان يتم الأمر بتجربة في محافظة من محافظات البلاد ثم يجري تعميمها في حال أثبتت نجاحها.

مطارات مساعدة

وكوكيلة سابقة لشؤون السياحة حضرت مدير عام شركة ليدرز غروب، نبيهة العنجري محاور الندوة معتبرة أن المطار فزوة من ثروات البلد وتغيير موقعه يحتاج إلى عقود من الزمن ومساحات ولو أخذنا بعض المطارات حولنا لوجدنا انها من أكبر المطارات كمطار القاهرة ولكنه وسط الامتداد العمراني، اذا التوجه إلى نقل المطار لا يجب ان يكون المقصود فيه إلغاء وإيقاف المطار الحالي وإنما بناء مطار مساعد، فلا ينشأ من وجود عدد من المطارات فهناك دول محيطة تعتبر اصغر من الكويت مساحة وعدد سكان ولديها أكثر من مطار وهذه المسألة ليست بالضارة.

أما بشأن التوسعة فقالت انه يجب النظر بها إلى عدة جوانب ليس بالخروج والدخول فقط وإنما أيضاً التوسعة للجذب السياحي ولجذب شركات الطيران فهناك عدد كبير من شركات الطيران لا تدخل الكويت ولا تتعامل مع مطار الكويت، مشددة على ان التوسعة يجب ان تشمل التوسع في الفكر السياحي للمطار لكي يكون جاذباً على عدة مستويات.

وقالت ان المطارات حالياً باتت واجهة الدول العظمى ونقطة تنافس فيما بين الدول فلم تعد مجرد مكان لإقلاع وهبوط الطائرات بل فرصة لاستقطاب

انه تم رفض التوسعة للمطار بناء على عدة أسباب اولها تلف مساحات واسعة وسط المناطق السكنية وعدم جهوزية المطار الحالي لاستقطاب الطائرات العملاقة.

وقال «نحن نعتبر ان العمر الافتراضي للمطار الحالي قد انتهى وان التوسعة تعتبر ترفيعاً ولا تفي بالغرض وقد أن الأوان لبناء مطار جديد وعصري يليق بدولة الكويت وببنى بفكر حضاري جديد عن طريق خبراء في التطوير العمراني وحجم الطائرات وازدياد أعداد الركاب»، لافتاً إلى ان هناك مشاكل وعيوباً كثيرة في المطار الحالي أبرزها انه يحجز مساحة 8 مناطق سكنية كما انه خلق العديد من مناطق الضجيج وحدد الارتفاعات في عدد من المناطق.

انهامات متبادلة

وأعرب عن ايمانه بوجوب التوجه للأفضل وتنقيده مهما بلغت التكلفة مؤكداً ان الدولة لن تخسر ابداً من موضوع نقل المطار لأنها بإعادة تأهيل أراضي المطار الحالي وبيعها فإنها ستستعيد كل خسائرها، لافتاً إلى ان الكويت تزخر بالكوادر الوطنية التي لديها استعداد للقيام بأنجازات عظيمة الا ان هناك ما يؤخرها دائماً كما تؤخر عملية التنمية نتيجة للاشاعات المتبادلة والخوف من الاعلام، معتبراً ان الكويت اليوم تعود إلى الوراء بسبب المحسوبيات ويسبب قرارات سياسية تتخذ، ونواب في مجلس الأمة لا ينظرون بمنظور الاولويات، فالكل سيقبنا في التنمية والتطوير ونحن نتأخر وهذا ما يجب الوقوف عنده وتداركه.

على الدور الاقتصادي والسياحي للمطار انه لا بد لوضع برامج تمكنها من الاستفادة من المطار كمورد اقتصادي في البلاد يمكن تنشيط السياحة عبره وفقاً لعدد من الاجراءات والقرارات التي يمكن اتخاذها سواء في نظام التأشيرات أو غيرها.

تطوير تشريع الـ «B.O.T»

وقال ان البلد متأخرة في كل شيء والحكومة ليس لديها القدرة على التطوير وتتعامل مع البلد بعقلية السبعينيات، وهي تمشي عكس الاتجاه، لافتاً إلى انه بالمقابل على المشروع دور كبير في شأن تطوير

سامي النصف:
عندما تسلمنا «الكويتية» لم يكن هناك أي صفقات للتحديث سوى واحدة عام 2007 تم إلغاؤها بسبب تسييس عالم لا يحتمل السياسة

لا نحن ولا الطيران المدني يقبل أن نقلع بطائرة يوجد فيها أي مشاكل يمكن أن تشكل أي خطورة على الركاب

استطعنا تقليص خسائر الكويتية السنوية حوالي 25 مليون دينار وفي طريقنا إلى تقليص عدد الموظفين واستقدام خبرات أجنبية تعيد «الكويتية» إلى المنافسة

نخاف على مشروع التوسعة من الإلغاء ففي كل مشروع عندما نقرب من النهاية نعود مجدداً لنقطة البداية بسبب إيقافه لإشاعات تصدر من هنا وهناك

في الكويتية على ذلك وكذلك مجلس الإدارة وتم رفع خطابات الى الجمعية العمومية ووزير المالية وإلى الهيئة العامة للاستثمار لإبلاغهم بان هناك فراً على المال العام في تحويل عملية تأجير هذه الطائرات الخمس سائلة الذكر إلى شراء.

الوضع التنافسي لـ «الكويتية» وعن وضع الكويتية التنافسي مع باقي شركات الطيران قال النصف ان سنوات وللمرة الاولى منذ 6 سنوات استطاعت تقليص خسائرها السنوية حوالي 25 مليون دينار ونحن في طريقنا إلى تقليص عدد الموظفين واستقدام خبرات اجنبية تعيد الكويتية إلى المنافسة، إذ يجب على شركات الطيران وكى تبقى في المنافسة ان يكن لديها فكر خلاق قادر على وضع اساليب في التسويق وغيرها عند كل صباح، ونحن لا نلحق أشكال العناء مع منافسينا بل نحاول ان نتقرب منهم خصوصاً اننا على مقربة من أكبر 3 شركات طيران في العالم وبالتالي نحن نتعامل مع هذه الشركات ورتب بشركات استراتجية مع بعض هذه الشركات واعلان مبادئ للاستفادة مما هو موجود لديهم علماً انه من المبكر ان نتحدث الكويتية اليوم عن تحالفات عالمية لإمكاناتها الضعيفة بحيث الاسطول مقارنة بالشركات العالمية، الا أنه لدينا اليوم عدد من التحسينات أبرزها الإقلاع والهبوط على الوقت والتعامل مع الركاب وتحديث الاسطول والشكل والعمليات التشغيلية كله يمكن ان يعيد الكويتية إلى العملية التنافسية.

التوسعة.. ترقيع

وشارك النائب في مجلس الأمة ماجد موسى في محاور الندوة معتبراً ان مسألة بناء مطار جديد ليست مستحقة وأمر التوسع ليس جديداً بل عرض على اللجنة الفنية في المجلس البلدي حين كان فيها وقد تم رفضه حينها وأجريت دراسة لنقل المطار إلى منطقة اللياح حيث يوجد مشروع كبير سيتم بناؤه في تلك المنطقة ويعتبر إنجازاً كبيراً للمجلس البلدي وهو مدينة الحرير إذ انه عبارة عن كويت مصغرة من مدن سكنية وتجارية وصناعية وسياحية وهو مؤلف من 18 ضاحية والمنطقة هناك تتسع لكل ذلك. ولفت إلى