

نائب الرئيس والرئيس التنفيذي يتوقع ففزة عالمية للشركة مع الإدراج بيورصة لندن

الزبن لـ «الأنباء»: دراسة لبيع طائرات «الافكو» لصناديق استثمارية عالمية

تلاحظ تراجعاً في أرباح «الافكو» السنوية.. لماذا؟
 ● يجب أن نميز بين جزأين فيما يخص الأرباح، أولاً: أرباح ناتجة عن عمليات تشغيلية من تاجير الطائرات وهذا صميم عمل الافكو، ثانياً: أرباح استثنائية ناتجة عن تغيير في عقود شراء الطائرات والتنازل عنها للخير، ومجموع هذه الأرباح يشكل الأرباح الصافية للافكو. والجزء الأكبر من هذه الأرباح الاستثنائية سجلته الشركة في العامين الماضيين، ويرجع إلى عملية التغيير في العقود لطائرات سبق شراؤها وتنازلنا عنها للخير، وهي أرباح غير متكررة وبالنسبة لنا فرص استثمارية غير متكررة. أما العام المالي الجاري المنتهي في سبتمبر 2013 فقد شهد تعديل جزء بسيط لهذه الاتفاقيات، وهو ما أدى إلى حدوث فرق في الأرباح. ولكن لو نظرنا إلى الأرباح التشغيلية خلال 2013، فهناك زيادة بمقدار مليون دينار عن الأرباح التشغيلية مقارنة مع العام الماضي، وهذا يؤكد أن أرباحنا التشغيلية في ازدياد وليست في انحسار، وهذا ما يهمني في الواقع لأننا شركة تشغيلية بالدرجة الأولى.

تتردد معلومات في السوق عن توجه تغيير نموذج العمل؟
 ● لا تغيير في نموذج العمل الأساسي، لكن هناك في المنظور القريب تأسيس صناديق استثمارية عبر مؤسسات مالية وبنوك عالمية، تمتلك الأخيرة بموجبها بعض طائراتنا، على أن ندير نحن صفقات تاجير أو بيع الطائرات في هذه العملية، وبالتالي تحقيق بعض الأرباح من هذه العملية، حيث تستفيد هذه البنوك والمؤسسات من خبرتنا العالمية في هذا المجال، إن استراتيجيتنا في أن تكون طائراتنا حديثة الصنع، ومن ناحية أخرى ستفيدنا هذه العملية في إدخال سيولة جديدة للشركة عن طريق بيع الطائرات، ولا شك أن هذه السيولة ستعزز قوتنا المستقبلية لتمويل الطائرات الجديدة التي تعادنا عليها والبالغة 117 طائرة. لكن كل ذلك في إطار دراسة الجدوى.

ماذا عن نموذج العمل الحالي؟
 ● نموذج عملنا لا يزال قائماً بشكل رئيسي على شراء الطائرات وتاجيرها، ويتم بثلاث طرق: الشراء المباشر من المصنع، أو من شركات الطيران وإعادة تاجيرها لها، أو عبر شراء طائرات مؤجرة من شركات زيمية.
 في السنوات الأخيرة، وجدنا أن هناك رافداً جيداً لاتفاقيات الشراء، أي بالتنازل عن عقود شراء طائرات من المصانع لصالح شركات طيران. وهذا النوع من العمل وجدنا لها رغبة بالسوق، فيتم قبل شركات طيران، فيتم تحويل الاستثمار إلى شراء، وهذه تعد فرصة استثمارية جيدة حققتنا منها إيرادات عالية، ولا شك أن هذه الفرص الجيدة سببت خلخلة حميدة في نمط أرباحنا للسنوات القليلة الماضية، حيث نسعى إلى المحافظة على هذا المستوى من خلال تعزيز قدرتنا التشغيلية.



«الافكو» نحو العالمية عبر بورصة لندن وصناديق لتملك طائراتها. في الصورة نائب الرئيس والرئيس التنفيذي لشركة الافكو أحمد الزين في حوار مع «الأنباء»

عزمت الإدراج في بورصة لندن.. ما آخر ما توصلتم إليه؟
 ● حالياً، نحن في المراحل التمهيديّة، فقط حصلنا على الموافقات من هيئة أسواق المال، والموافقات اللازمة من المؤسسات المالية التي نتعامل معها، وأتوقع بنهاية ديسمبر الجاري وبداية يناير المقبل أن تبدأ الإجراءات الفعالة لبورصة لندن، عبر مستشار الشركة دويتشه بنك.

الاتجاه لبورصة عالمية.. لماذا الآن؟
 ● الإدراج في بورصة لندن سيكون ذراعاً يأخذ الشركة نحو العالمية، فـ «الافكو» لم تعد شركة محلية الطابع أو إقليمية، بل تعدت الحدود في نشاطاتها وأعمالها، لذا كان مهماً الآن أن تدرج في بورصة عالمية، أضف إلى ذلك أن السوق الكويتي يغلب عليه الطابع المضاربي والسيولة فيه لا تركز على الشركات التشغيلية بقدر الشركات المضاربية، وهذا ما تقوله التقارير من البورصة نفسها عن واقع التداولات، لذا فإن السوق المحلية ليست مقياساً عادلاً لسهم الافكو المتخصصة في قطاع مختلف عن قطاعات السوق التقليدية، أما سوق لندن فهو سوق مؤسسات مالية عالمية قادرة على قراءة أرقامنا بفضل وجود شركات شبيهة بالافكو هناك كما هناك عرض آخر، وهو القرب من اسواق التمويل العالمية التي تعتبر «الافكو» من زبائنها.

هل يفهم من ذلك أن سعر سهم «الافكو» في البورصة الكويتية غير عادل؟
 ● الأمر يحتاج إلى دراسة، واعتقد أن السعر العادل سيظهر عند الإدراج في بورصة لندن، من قبل مؤسسات مالية عالمية.

قد تكون مؤسسات عالمية مهتمة بنسبة الـ 30% المفترض طرحها في بورصة لندن؟
 ● سيظهر ذلك عند الطرح، وفعلياً نحن نتطلع إلى طرح المزيد في بورصة لندن، لكن نسبة الـ 30% ليست اختيارية للافكو، وإنما هي النسبة المسموح بها وتنص عليها قوانين هيئة أسواق المال الكويتية من الأسهم الحالية، لشهادات إصدار عالمية، وإذا زادت على نسبة الـ 30% تتحول إلى عملية استحواذ، وهذا الأمر يحتاج

إلى إجراءات طويلة لسنا بصدد القيام بها الآن. مصادر التمويل مسألة مهمة هنا في ظل وجود طلبات كبيرة. كيف ستقوون ذلك؟
 ● نتمتع بسيولة جيدة، وقدرة كبيرة على السداد، فنحن نوفر جزءاً كبيراً من أرباحنا التشغيلية لتمويل العمليات التجارية، أضف إلى ذلك أن هناك جزءاً آخر يقوم على التمويل من البنوك، وهناك هامش كبير. فمعدل السيولة من حقوق المساهمين منخفض ونحن متحفزون قسي الاقتراض وتمويل الشركة ديوناً كبيرة. لذا فهناك هامش كبير للتمويل من البنوك العالمية المستعدة لتوفير السيولة لنا في أي وقت، وهناك ضمانات توفرها لنا هيئات الضمان الأوروبية وبنك الصادرات والواردات الأميركي.

مادامت تتمتعون بسيولة عالية، لماذا لا ينعكس ذلك على توزيعاتكم النقدية؟
 ● بعض المساهمين «زعلانين» علينا من التوزيعات.. واتفهم هذا «الزعل»، لكن لو علموا أن هناك مؤسسات مالية تمتلك فوائض ولا تعرف كيف تديرها ربما أدركوا لماذا نقوم بذلك. فكما ذكرت نحن في «الافكو» نقوم بسداد جزء من المطلوبات عن طريق مصادر الدخل الذاتية، والجزء الآخر عن طريق تمويلات من بنوك عالمية تحترم اننا شركة إسلامية وتعملنا بالطريقة الإسلامية. لذا نريد الاحتفاظ بالسيولة لأجل تأمين دفع مستحققاتنا المستقبلية مع زيادة حجم أسطولنا لنصل إلى 100 طائرة في 2020 حسب استراتيجيتنا المذكورة آنفاً. ونحن نتحوط كثيراً لزيادة حجم الأسطول، فكلما زاد الحجم، زاد التحوط كما أننا نتحوط تداركاً لتعثر أي عميل لدينا قد استأجر طائرانا، فتم من يقوم بهندسات مالية لا نرغبها، كان يرفع التوزيعات النقدية باعتباره قراراً شعبياً يسعد المستثمرين والمساهمين، لكنه يقوم من ناحية أخرى بزيادة رأس المال، أي يعطي بالميمين ويأخذ باليسار، وهذه سياسة لا نحبها. نريد أن نكون واضحين وشفافين مع عملائنا ومساهميننا، وأكد أن لدينا دراسة تفصيلية لوضعنا المالي لتغطية آخر طائرة نتسلمها في 2022، لذا فالمستثمر معنا سيحصل عوائد على المدى البعيد. واعتقد أن 5 فلولس



الزبن في حوار مع الزميلين أحمد بومرعي وأحمد يوسف (هاني عبدالله)

● نحن شركة لا تعتمد فقط على شركات إقليمية، إنما ملعبنا يتخطى ذلك إلى أسواق عالمية، فقد تجدنا في كل مكان. لكن رغم ذلك نحن مهتمون بالشركات الخليجية، ولدينا العديد من التعاملات مع شركات خليجية كبرى مثل الخطوط السعودية والعمانية والأردنية، ولدينا علاقات قوية مع شركات الاماراتية والقطرية، ولا شك ان المستقبل سيجول العلاقات إلى عمل حقيقي للطيران.

من يتنافسكم اليوم في المنطقة؟
 ● لا توجد شركات لتاجير الطائرات تنافسنا إقليمياً، لكن منافسينا كثر في الأسواق العالمية، وقد يدخلون قسماً أي مناقصة تطرحها شركات الطيران الإقليمية.

لم نر أي صفقة مع شركة «الجزيرة» للطيران؟
 ● علاقتنا ممتازة مع شركة الجزيرة، ونحن على اتصال دائم بهم. فسي الواقع لدى الجزيرة شركة سحب لتأجير الطائرات، التي توجر الطائرات لها، واعتقد ان فكرة إنشاء شركة لتأجير الطائرات كانت مخرجاً جيداً لهم ورافداً مالياً جيداً.

أين وصلت مفاوضاتكم مع شركة الوطنية للطيران؟
 ● مفاوضاتنا مع الخطوط الوطنية مستمرة لم تقطع، لكنها تتم على فترات بعيدة، فهي قدمت العرض، ولم نصل إلى صيغة توافقية معهم.

هل تتوقع عودة «الوطنية» مرة أخرى؟
 ● لا تعليق.

تعتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية تنفيذ صفقة طائرات ضخمة.. كيف ترى ذلك؟
 ● أتمنى لـ «الكويتية» كل التوفيق، فهي شركة وطنية يجب علينا جميعاً أن نتعاون لنهئتها.. واعتقد ان عملية تأخير تحديث الأسطول أثرت عليها كثيراً، فالكويتية قد تأخرت كثيراً عن ركب شركات الطيران الإقليمية بسبب التجاذبات الكثيرة التي تعرضت لها. اعتقد ان عملية التطوير الجارية ستخفيها كثيراً، وأرى انه يجب توفير الطائرات الحديثة للنقل المواطنين والمقيمين في البلد إلى جميع العواصم العالمية بدون توقف، خصوصاً ان الخطوط الكويتية لديها كل التراخيص المطلوبة. اليوم في عالم السفر، لا يفضل المسافرون الانتقال عبر عدة محطات للوصول إلى وجهتهم توفيراً للراحة والجهد والوقت. لذلك فالطائرات الكبيرة التي تصنع اليوم، تصنع لتسير مسافات أطول، فالإماراتية والقطرية تتشغل مسافات طويلة مباشرة ودون توقف، وهذا ما يبحث عنه الراكب في كل شركات العالم. في الواقع، اعرف كثيراً من رجال الأعمال الكويتيين أو المقيمين الذين يريدون إنجاز أعمال العقود التجارية بسبب ارتفاع الفائدة، فإن العميل هو الذي يتحمل هذا الارتفاع، وهو أمر مفهوم في قطاعنا.

هل تخشون ارتفاع الفائدة في الأسواق العالمية في السنوات المقبلة مع بدء تحسن الاقتصاد؟
 ● في الواقع ان العقود التمويلية لدينا حسب الشريعة وأغلبها ثابتة، لكن إذا حصل تغير في أسعار العقود التجارية بسبب ارتفاع الفائدة، فإن العميل هو الذي يتحمل هذا الارتفاع، وهو أمر مفهوم في قطاعنا.

أين «الافكو» في ظل طلبات الطائرات الكبيرة لشركات مثل الإماراتية والقطرية وغيرها؟
 ● طلبات الطائرات الكبيرة لشركات مثل الإماراتية والقطرية وغيرها؟

الصناديق
 مستشترى
 الطائرات غير
 المتوافقة مع
 إستراتيجية
 «الافكو»

سيولة جديدة
 تعزز قوة الشركة
 لتمويل 117
 طائرة مستقبلاً

لا تراجع في
 الأرباح.. انظروا
 إلى أرباحنا
 التشغيلية
 الصاعدة دائماً

لم نتوقف عن
 التوزيع حتى في
 الأزمة المالية

أتفهم «زعل» بعض
 المساهمين من
 توزيعات قليلة..
 لكننا لا نعطي
 باليمين ونأخذ
 باليسار كالأخرين

للمساهمين
 والمستثمرين:
 المستقبل واعد
 لـ «الافكو».. وربما
 تزيد التوزيعات

بفضل الإدراج بلندن
 والصناديق الموعودة
 عن «الافكو»:
 «لا علامات
 استفهام.. سجل
 ناصع البياض..
 سيولة قوية..
 مستقرة.. فرصة
 استثمارية»

مخاطرنا مدروسة
 5/10 ونحن
 متحفزون..
 ومعدل الديون
 لحقوق المساهمين
 منخفض

نتمنى التوفيق
 لـ «الكويتية»
 في صفقتها..
 على الطائرات
 الجديدة أن تشغل
 لمسافات طويلة
 ومن دون توقف

منخفض
 نتمنى التوفيق
 لـ «الكويتية»
 في صفقتها..
 على الطائرات
 الجديدة أن تشغل
 لمسافات طويلة
 ومن دون توقف



الزبن في حوار مع الزميلين أحمد بومرعي وأحمد يوسف (هاني عبدالله)

للشباب.. قريباً موبايلات على الطائرة

عبر وسائل التواصل الاجتماعي. لذا فإن الطائرات الحديثة ستضمن ذلك، وحتى مسألة اللمبات من تشغيل الموبايلات التي كان يحذر من تأثيرها على الأجهزة الملاحة للطائرة فإن هناك حلولاً في الطريق بحيث يسمح بالاتصال، وقد بدأ ذلك في بعض الدول، حيث تم إلغاء القيود التشريعية القيدة لهذا الأمر، وباعتباره خيرياً في عالم الطائرات الذي يخيف البعض، فيرى الزبن أن بعض الناس تخاف من الارتفاعات وآخرون لا يحبون الأماكن المغلقة كما في الطائرة، لكن يطمئن أن الطائرات مصنعة بطريقة آمنة وبها أنظمة أمان متعددة بحيث إذا تعطل احدها، يتم تشغيل الذي يليه بصورة تلقائية، أما عن حوادث الطيران فأغلبها ناجم عن خطأ بشري.

لدى أحمد الزبن خبرة 40 عاماً في عالم الطيران الشائك والجميل والمخيف في آن معاً، فقد بدأ مشواره كمهندس شغل مناصب قيادية في مؤسسة الخطوط الكويتية قبل أن ينتقل إلى إدارة «الافكو» في عام 2000 مع طرحها للخصخصة. لذا طرحت «الأنباء» سؤالاً على الزبن: كيف يرى هذا العالم بين اليوم والأمس؟ يجيب: يصنف جيل الشباب اليوم بأنه جيل اللاحدود، وهذا التصنيف للزبائن الشباب ينطبق على قطاع الطيران كما يسرى على كل القطاعات. لذا فإن شركات تصنيع الطائرات تأخذ تطلعاتهم في الحسبان، وأصبحت أكثر اهتماماً بأفكارهم غير الحدودية. لا شك أن أغلب اهتمامهم هو البقاء على اتصال مع العالم الخارجي