

رئيس المجموعة: وعدنا المساهمين بالتوزيع ووفينا.. لكن خفضنا التوزيع لتسديد ديون وتخفيض نسبتها إلى حقوق المساهمين

## بودي لـ «الأنباء»: هدف «الجزيرة» المقبل زيادة الأرباح والتوزيعات

أحمد بومرعي ومنى الدغمي

إنها السنة الأولى التي توزع فيها مجموعة طيران الجزيرة أرباحا نقدية على مساهميها منذ تأسيسها، ورغم أنها توزيعية جيدة نوعا ما، وتُقارب 38٪ من أرباح المجموعة الصافية في 2013، إلا أن بعض المستثمرين في سهم «الجزيرة» عتبروا قليلا على إدارة الشركة، فكانت توقعاتهم أن تأتي التوزيع أكثر سخاء وقرب 50٪ من الأرباح كما وعد في وقت سابق رئيس المجموعة مروان بودي. يُدرك بودي هذا الأمر، ويجب في مقابلة مع «الأنباء» أن المجموعة «نجحت في تنفيذ استراتيجيتها وتمكنت من توزيع الأرباح كما وعدت المساهمين، وارتأت مجلس الإدارة تجنب نسبة من الأرباح لسداد بعض الديون وتخفيض نسبة

كان المستثمرون يسهم الجزيرة ينتظرون توزيع 50٪ من الأرباح كما اعلنت سابقا، لماذا تم توزيع نحو 38٪؟

● أود أن أقول بداية أن الشركة نجحت في تنفيذ ما وعدت به بتوزيع الأرباح على المساهمين وهذا مؤشر مهم على تمكن الشركة من تنفيذ استراتيجيتها. أما بخصوص نسبة التوزيع، فقد أرتأت مجلس الإدارة تجنب نسبة من الأرباح، وسددنا من خلال هذه السبيلة بعض الديون وخفضنا حجم القروض التي كانت تكلفتها عالية على الشركة. كذلك خفضنا من نسبة الدين إلى حقوق المساهمين من 1,7 في 2012 إلى 1,4 في 2013. كما تم شراء طائرتين سامت الشركة في تمويلها من احتياطيها بمبلغ 19 مليون دينار.

أصبحت «الجزيرة» اليوم أمام استحقاق ليس سهلا إذ المستثمرون ينتظرون المزيد من التوزيعات النقدية؟

● نعم التوزيعات أصبحت اليوم التزاما سنويا لاسيما أن شركائنا هي شركة خدمات أرباحا تشغيلية ونحو نعد المستثمرين والمساهمين بأننا سنستمر في عملية التوزيع، وفي الوقت، «الكاش مهم في نفس السبيلة في الميزانية يكون هناك عيب في كيفية استخدامها، إضافة إلى أن مجلس الإدارة لا يمكنه (بحكم مرسوم تأسيس الشركة) أن يتصرف في أي استثمارات إلا عن طريق ودايع فمن الأفضل توزيعها على المساهمين إلا إذا كانت هناك حاجة إليه في المرحلة القادمة.

هل توزيعكم للأرباح مؤشر على عدم وجود توسعات في الاستثمار القريب؟

● توزيع الأرباح هي إستراتيجية أساسية للشركة وطبيعية مثلنا كشركة للخدمات تلتزمنا بتوزيعات، لدينا تدفقات نقدية ضخمة ومن المؤكد أنه بزيادة الأرباح والاحتياطي أصبح من المواءمة توزيع الأرباح على المساهمين. هدفنا في المرحلة القادمة هو زيادة الأرباح وزيادة نسبة التوزيعات.

حاليا لدينا 40 مليون دينار كاش والذي وزعناه نحو 6,5 ملايين دينار، والباقي عبارة على كاش وهو مبلغ كبير والوجود يعتبر كافيا ويزيد على حاجتنا في المرحلة القادمة، فكل التمويل الذي احتجناه سدناه بالكامل، وهو يكفي لكل احتياجات «الجزيرة» لمدة سنتين قادمتين. وليس لدينا أي قروض جديدة والزيادة في النمو موجودة لاسيما بعد تسلم الطائرة الثالثة في شهر مايو من السنة الحالية فهذا يعتبر نموا وتوسعا، فالأسطول أخذ في التوسع.

البيعض يتخوف من احتمال اللجوء إلى زيادة رأس المال في فترة لاحقة؟

● حاليا وحتى الثلاث سنوات المقبلة ليست لدينا أي نية في رفع رأس المال، فعندما اتخذنا قرارا بزيادة رأس المال خلال السنة الماضية كنا محتاجين فعلا لهذه الزيادة لأنه كان لدينا التزامات وطلبات لطائرات جديدة، ولله الحمد الأرباح التي حققناها كان من الممكن تجاوزها حتى دون زيادة رأس المال، لكن في ظل التزامنا مع بنوك محلية وعالمية رفعا من رأس المال وتمت تغطيته بأكثر من مرتين.

خصصة «الكويتية»

سبق أن سألتكم عن خصصة شركة الخطوط الجوية الكويتية والتدريبات الأخيرة من البرلمان وقلت أن هناك اهتماما من «الجزيرة» باعتبارها فرصة جديدة فتحت في السوق المحلية، لكن هناك تخوفا في السوق أنه في حال استحوذت «الجزيرة» على «الكويتية» فسنعود إلى مرحلة احتكار لشركات طيران محلية؟

● اسمحو لي أن أوضح أمرا

الديون إلى حقوق المساهمين وشراء طائرتين ممولتين من احتياطيها». وفي الواقع، لقد أصبحت «الجزيرة» في الأعوام الأخيرة قصة استثمار ثروي. وربما التغييرات في سوق الطيران المحلي ساعدت على إضافة زخم للقصة. فمن خروج شركة الوطنية للطيران من السوق، مروراً بتعثّر شركة الخطوط الجوية الكويتية، وصولاً إلى القفزات المتتالية في الأرباح، كانت «الجزيرة» تُذكر في كل مرة، كنموذج في القطاع الخاص استطاع أن يتخطى عقبات السوق، وشركة استفادت من المتغيرات وربما جاءت الأخيرة لصالحها. لكن لبودي وجهة نظر أخرى، خصوصا عند التطرق إلى ما يجري في «الكويتية»، ويشرح أن تعثر الأخيرة ادخل منافسين كثر إلى السوق وأفق «الجزيرة»، فرصا في تشكيل ثنائي مع «الكويتية» بحيث تخدم الأخيرة الجهات البعيدة، بينما



رئيس مجموعة طيران الجزيرة مروان بودي ويبدو متفلا ما حققته «الجزيرة» من نتائج مالية وقفزات في الأرباح (محمد خلوصي)

للاقتصاد الحر. لكن في نفس الوقت نحن متفهمين التحفظ الموجود في الكويت، لأن هذه أول تجربة في الكويت للخصخصة على نطاق واسع. وفي العادة الحكومات هي التي تتقدم بطلب السهم الذهبي لكن في الكويت كان العكس، حيث أن مجلس الأمة هو الذي تقدم بالسهم الذهبي.

والتخوف نابع من أن هذه أول تجربة للخصيص مما أدى إلى اتفاق ضمني بين الحكومة والمجلس لتطبيق السهم الذهبي الذي له شروط، وهي ستظهر بعد ظهور المخكرة التفصيلية الإيضاحية لقانون خصخصة الكويتية، وللحالات التي سيطبق فيها السهم الذهبي، ولو كنا نرى أنه خاص بحفظ حقوق الموظفين الكويتيين على مدى الفترة الانتقالية المحددة في 5 سنوات وهذا لن يؤثر كثيرا على طبيعة الخصخصة. وبالنسبة لنا، لا نرى مشكلة في السهم الذهبي، لأنه لو افترضنا دخلنا في الخصخصة وفرننا، فحفظ حقوق الموظفين الكويتيين نراه أمرا ضروريا لنا كشركة وطنية.

لكن هناك فائضا في عدد الموظفين داخل «الكويتية»؟ ● في الواقع إن الفائض الموجود في «الكويتية»، من الموظفين غير الكوئيين، فالكويتية تشغل نحو 7800 موظف. والمفترض بالنسبة للمستثمر الاستراتيجي أن يفكر في كيفية المحافظة على الخبرات الموجودة والكوادر. فهذه الأخيرة إذا تركت «الكويتية»، فالأمر سيضر أكثر مما ينفع، ويجب المحافظة عليها.

أسعار «الجزيرة»

لننتقل لموضوع آخر، البعض يقول إن «طيران الجزيرة» لم تعد طيارا منخفض التكاليف وإنما أسعارها أصبحت مثل الشركات الأخرى، فما قولكم؟

ليس هناك في الطيران عالميا ما يصدد الطيران المنخفض التكاليف، فالمفهوم العام للطيران المنخفض التكاليف ان يكون لديك أسطول موحد وتضغط على مصاريفك وتخفض من تكاليف تقديم الخدمة من المحافظة على قيمة جيدة للخدمة المقدمة، فالطيران المنخفض التكاليف يقدم الدرجة السياحية ودرجة رجال الأعمال في شركات الطيران العالمية. بالنسبة لنا، حافظنا على هذه المعايير العالمية، ولم نغير من نوعية الطيران بل طرأ تغيير فقط على طبيعة الأنظمة فيها من حيث زيادة الوزن ومجانبة الوجبات الغدسة على متن الطائرة، وهذا الأمر نتج بعد دراسات عدة أجريتها على طبيعة المستهلك في المنطقة، فلكل سوق نمط معين من التفكير لدى المستهلكين. وقد وجدنا متطلبات لدى المستهلك في المنطقة، وناقمنا مع هذه المتطلبات. ففي النهاية نحن نقدم خدمة يطلبها المستهلك بالسعر المناسب ومازالت أسعارنا متفاوتة، وهي متغيرة وفق المواسم وحسب الطلب وكذلك مرتبطة بتغير أسعار الوقود، فهذه تكلفة متغيرة. وبناء على ذلك، فإنه ليس لدينا سعر ثابت فهناك تذبذب نقرضه قواعد العرض والطلب.

هل هناك احتمال تغيير استراتيجيتكم نحو المسافات البعيدة؟ ● على المدى القصير سيبقى تركيزنا فقط على المحطات الحالية، لكن لما لا في المستقبل.

كيف تنظرون إلى التغييرات على قانون خصخصة الكويتية في الشق المتعلق ببقاء الحكومة بمجلس الإدارة عبر امتلاكها سهم ذهبي؟ ● السهم الذهبي أصبح من النظام الاقتصادي القديم أو الاشتراكي أن صرح التعبير، بينما انتهى في الدول المتقدمة المؤمنة بالخصخصة كحل نهائي

تنتهي هذه السنة الاستراتيجية الثالثة التي وضعتها «الجزيرة»، هل سارت حسب ما هو مخطط له؟

● بالنسبة للإستراتيجية الحالية للشركة سنتتهي مع نهاية 2014 وقد حققنا الأرباح ضمن المتوقع حسب الإستراتيجية التي باشرنا في تطبيقها مع آخر سنة 2012 وستستمر إن شاء الله إلى نهاية 2014 في الزيادة نفسها في تحقيق الأرباح.

ماذا عن ملاح الاستراتيجي الجديدة؟

● مع بداية الربع الثاني سيباشر فريق طيران الجزيرة في إعداد الإستراتيجية الجديدة. واتفق أن تنتهي من وضع الملاح العامة للإستراتيجية الجديدة

عن خصصة

«الكويتية»: مجلس

الإدارة سيدرس ما

إذا كانت فرصة

أو لا

لا احتكار في حال

دخلنا بخصصة

«الكويتية»..

لأن الحوص

السوقية موزعة

حاليا على شركات

عدة

بناء على الإستراتيجية الجديدة للشركة ما هي النسبة المستهدفة للخصصة

السوقية للجزيرة؟

● حسب النمو الطبيعي فقد تصل إلى نسبة 15٪، وإذا كان تطبيق الخطة أكثر قوة (aggressive)، فمن الممكن أن تصل إلى 17٪ لكن هذا متوقف على تغيرات السوق وحجمه، المفترض أنه سيكون أكبر بعد 3 سنوات.

ما حصل

لـ «الكويتية»

انعكس سلباً

على «الجزيرة»..

وشركات خليجية

واقليمية دخلت

المنافسة

ربما تكون صفقة

طيران «الكويتية»

الجديدة لمرحلة

انتقالية فقط

شراء طائرات

جديدة لا يعني

أن الشركة

أصبحت قوية..

فالسوق

معدد جداً

استثمار

1,5 مليون دينار

لإنشاء 4 بوابات

بمطار الكويت

الدولي

لتسهيل مهمة

المسافرين

بوابتان جسريتان

لتسهيل الانتقال

إلى الطائرات

تخدم «الجزيرة» الجهات القريبة. لكن هل يتشكل هذا الثنائي مع فتح باب لـ «الجزيرة» للمنافسة على حصة المستثمر الاستراتيجي في «الكويتية» عند طرحها للخصخصة؟ السؤال يبقى معلقا إلى حين لدى بودي، رغم تأكيد ان هناك اهتماما بـ «الكويتية» كفرصة في السوق، وستتم دراستها في مجلس الإدارة للتوصية بالدخول أو لا. ثمة أسئلة أخرى في سياق المقابلة منها إذا ما كان السوق سيعود إلى الاحتكار في حال تشكل الثنائي، ورأي «الجزيرة» من صفقة «الكويتية» المرتقبة وغيرها. أما السؤال الأهم فهو عن استراتيجية «الجزيرة» المقبلة، إذ تنتهي هذه السنة الاستراتيجية الثلاثة التي وضعتها الشركة وفذتها بكفاءة كما تقول بيوت الاستثمار العالمية. ويبدو أن «الجزيرة» مقبلة على نقلة جديدة كما يشرح بودي ملاحج الاستراتيجية الجديدة:

بناء على الإستراتيجية الجديدة للشركة ما هي النسبة المستهدفة للخصصة

السوقية للجزيرة؟

● حسب النمو الطبيعي فقد تصل إلى نسبة 15٪، وإذا كان تطبيق الخطة أكثر قوة (aggressive)، فمن الممكن أن تصل إلى 17٪ لكن هذا متوقف على تغيرات السوق وحجمه، المفترض أنه سيكون أكبر بعد 3 سنوات.

ما حصل

لـ «الكويتية»

انعكس سلباً

على «الجزيرة»..

وشركات خليجية

واقليمية دخلت

المنافسة

ربما تكون صفقة

طيران «الكويتية»

الجديدة لمرحلة

انتقالية فقط

شراء طائرات

جديدة لا يعني

أن الشركة

أصبحت قوية..

فالسوق

معدد جداً

استثمار

1,5 مليون دينار

لإنشاء 4 بوابات

بمطار الكويت

الدولي

لتسهيل مهمة

المسافرين

بوابتان جسريتان

لتسهيل الانتقال

إلى الطائرات

التي سترسم لنا المرحلة القادمة.

وأهم الملاح العامة لها ان نظل في تركيزنا على التشغيل الإقليمي وستكون لدينا زيادة في عدد الطائرات، وستأخذ بعين الاعتبار التحولات الإقليمية، حيث نتوقع ان يرتفع الطلب المحلي على اسواق مجاورة، حيث ستدخل إيران ضمن معادلة جديدة في المنطقة، كما ان جمهورية مصر في طريقها إلى الاستقرار، وهذا سيرفع الطلب بلا شك. وإذا ما تمت التغييرات كما هو متوقع، فإن ذلك سيكون عاملا إيجابيا لنمو أرباح الشركة، إذ ستتغير المعطيات بين الدولتين على مستوى السياحة والعمالة.

ونحن نأمل أن يحسن الوضع في الجمهورية السورية لسنستأنف من جديد عمليات الطيران. وستعتمد استراتيجيتنا في المرحلة القادمة على متغيرات وضع المنطقة أكثر من وضع الكويت.

التي سترسم لنا المرحلة القادمة.

وأهم الملاح العامة لها ان نظل في تركيزنا على التشغيل الإقليمي وستكون لدينا زيادة في عدد الطائرات، وستأخذ بعين الاعتبار التحولات الإقليمية، حيث نتوقع ان يرتفع الطلب المحلي على اسواق مجاورة، حيث ستدخل إيران ضمن معادلة جديدة في المنطقة، كما ان جمهورية مصر في طريقها إلى الاستقرار، وهذا سيرفع الطلب بلا شك. وإذا ما تمت التغييرات كما هو متوقع، فإن ذلك سيكون عاملا إيجابيا لنمو أرباح الشركة، إذ ستتغير المعطيات بين الدولتين على مستوى السياحة والعمالة.

ونحن نأمل أن يحسن الوضع في الجمهورية السورية لسنستأنف من جديد عمليات الطيران. وستعتمد استراتيجيتنا في المرحلة القادمة على متغيرات وضع المنطقة أكثر من وضع الكويت.



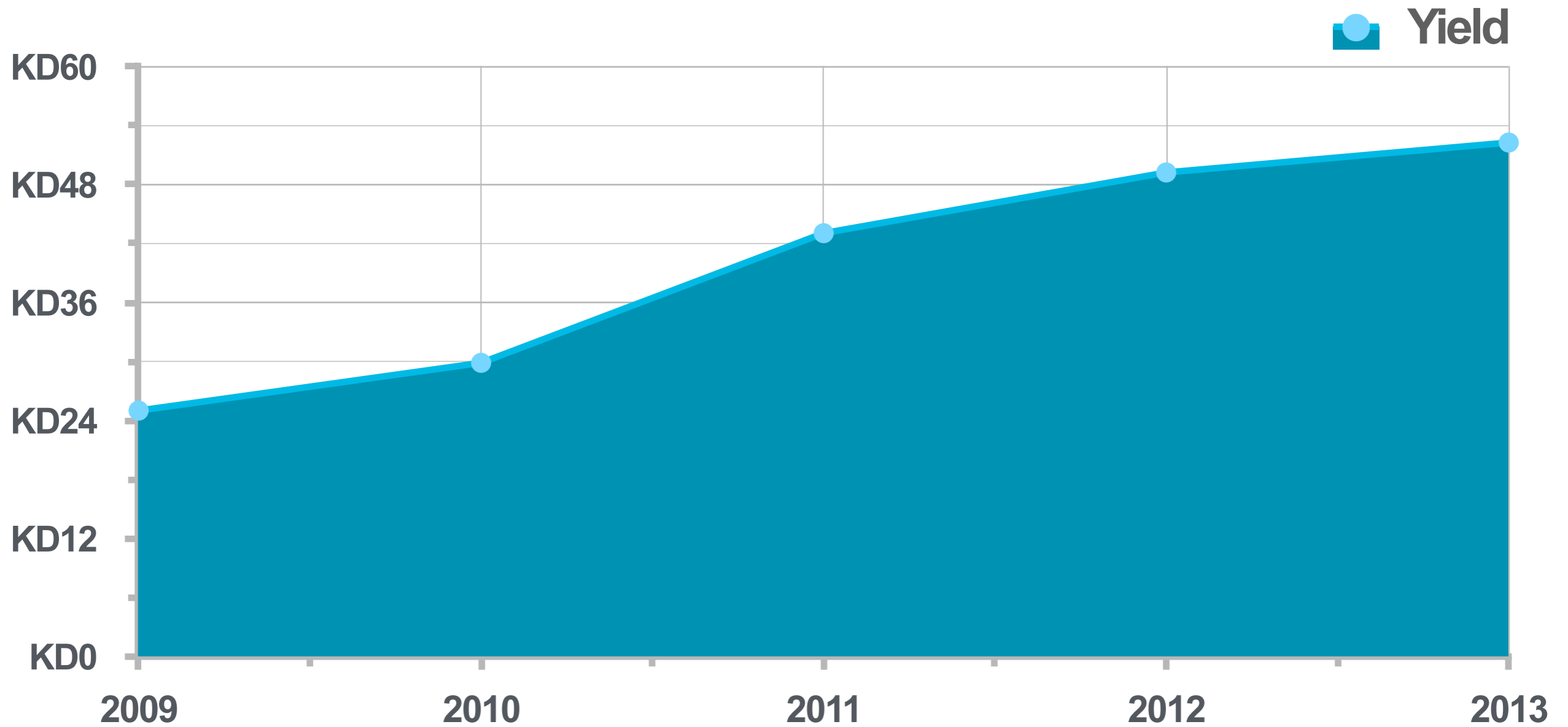
الرئيسان أحمد بومرعي ومنى الدغمي خلال مقابلهما مروان بودي

# النتائج المالية لمجموعة طيران الجزيرة في 2013

نسبة التغير*	2012	2013	
+4.7%	KD 62.6 m	<b>KD 65.6 m</b>	الإيرادات التشغيلية
+1.9%	KD 44.1 m	<b>KD 44.9 m</b>	التكاليف التشغيلية
+11.4%	KD 18.5 m	<b>KD 20.6 m</b>	الأرباح التشغيلية
+19.6%	KD 13.9 m	<b>KD 16.7 m</b>	صافي الربح

\*تعتمد جميع نسب الارتفاع على الأرقام الحقيقية الكاملة، وليس على الأرقام التقريبية المذكورة في الأعلى

# معدل العائد على المقعد من 2009 الى 2013

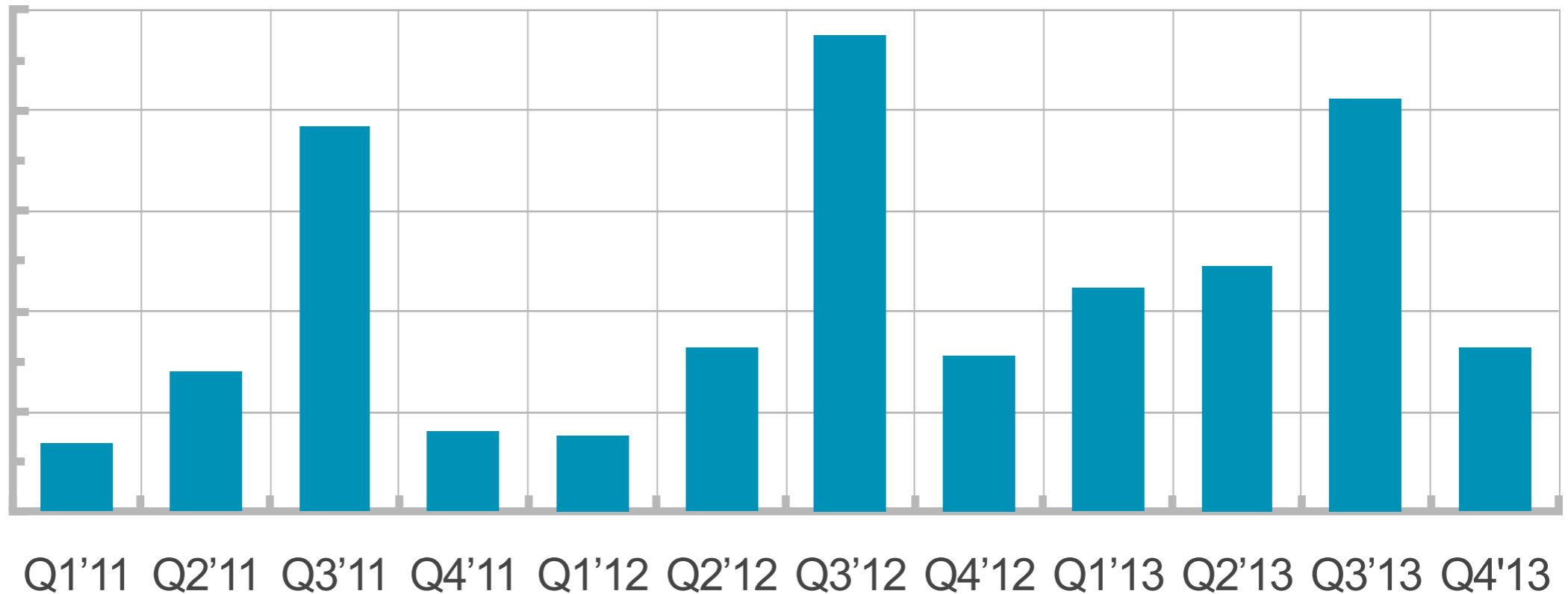


# الأرباح الصافية الفصلية

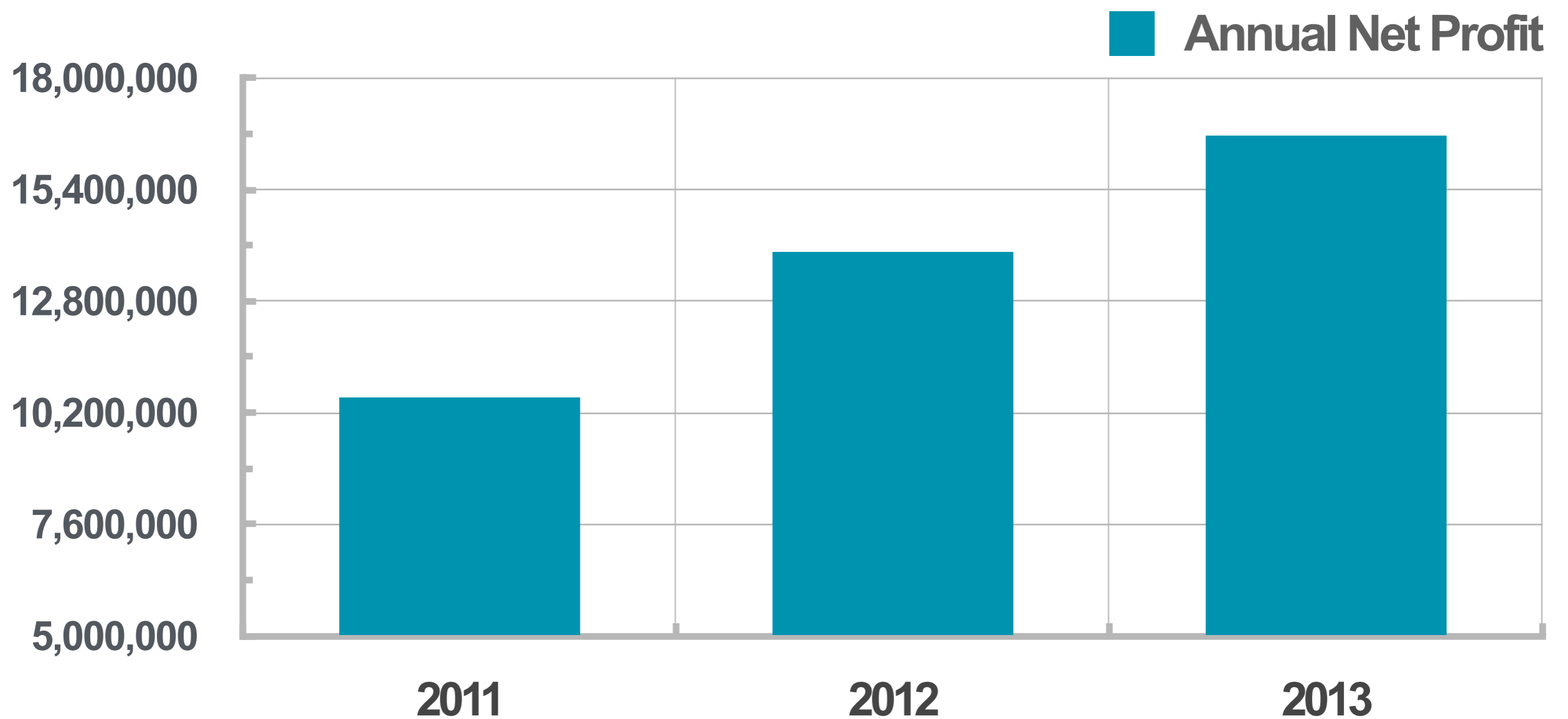
## 2013 الى 2011

■ Quarterly Net Profit

KD8,000,000  
KD6,400,000  
KD4,800,000  
KD3,200,000  
KD1,600,000  
KD0

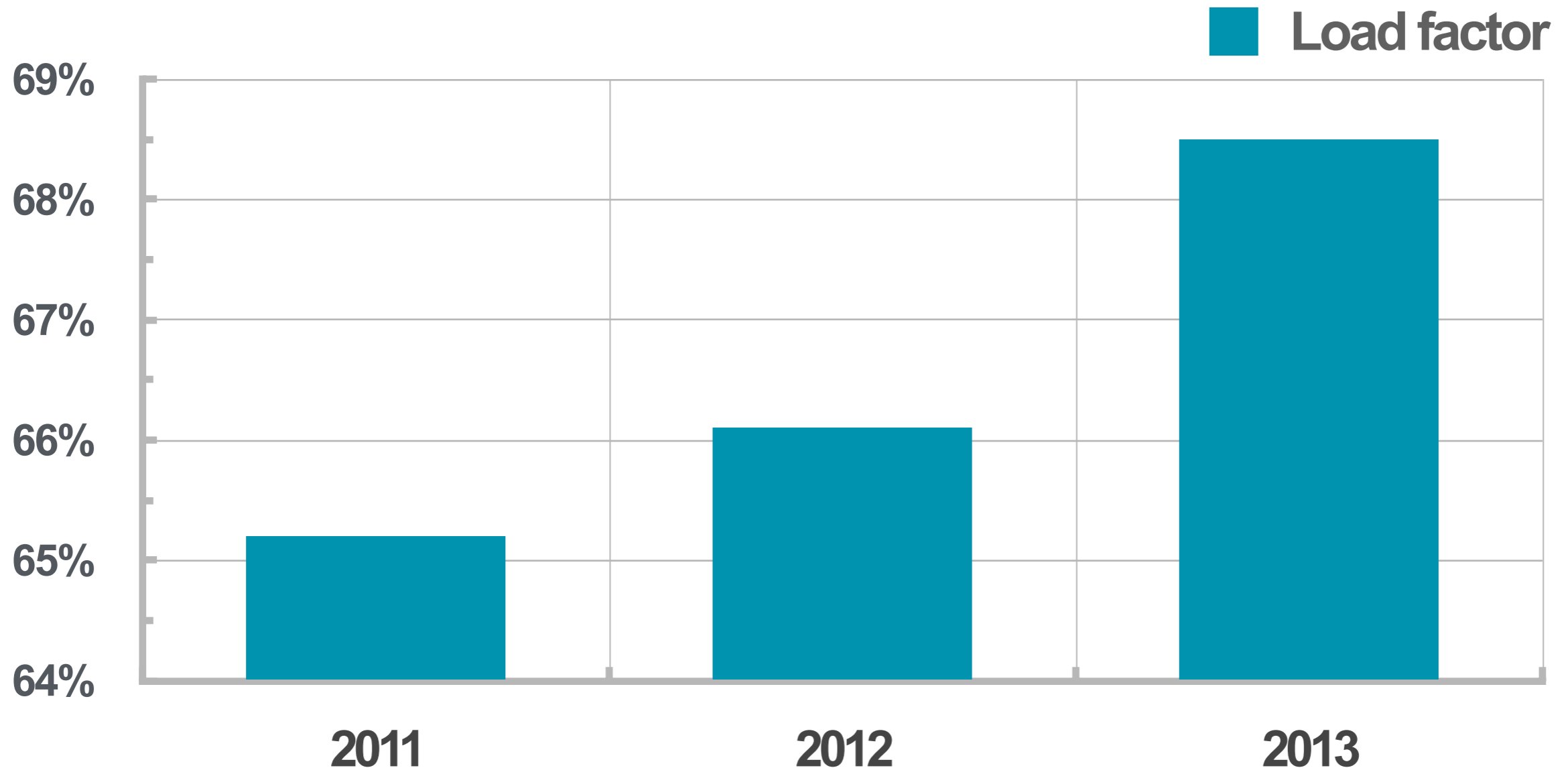


# الأرباح الصافية السنوية 2011 الى 2013



# نسبة الإثغال

## من 2011 الى 2013



# التوزيع الجغرافي للأصول والعملاء

## 2013

