



# نائب المدير العام لشؤون سلامة الطيران والنقل الجوي وأمن الطيران المدني بالتكليف المتحد الرسمي باسم الهيئة العامة للطيران المدني أكد مرونة خطة العودة وقابلية تعديلها لتسريع الانتقال مرحليا

## عبدالله الراجحي لـ «الأنباء»: 3 مراحل لتشغيل المطار بالكامل

### تضرر بعض عناصر البنية التشغيلية وفي مقدمتها أنظمة الرادار وخزانات الوقود نتيجة الاعتداء الإيراني الآثم جعل العودة إلى التشغيل الكامل تتم بصورة تدريجية

لقاء: علي إبراهيم

كشف نائب المدير العام لشؤون سلامة الطيران والنقل الجوي وأمن الطيران المدني بالتكليف المتحد الرسمي باسم الهيئة العامة للطيران المدني عبدالله الراجحي، أن تعليق حركة الطيران لمدة 57 يوما إثر الاعتداءات الإيرانية الآتمة أثر على نحو 22.8 ألف رحلة جوية خلال تلك الفترة. وأضاف الراجحي في لقاء مع «الأنباء» أن فترة 57 يوما كانت مرحلة عمل مكثفة لإدارة الأزمة والتجهيز الشامل لمرحلة العودة التدريجية عبر دراسة آليات التشغيل الآمن، وتجهيز الإجراءات التنظيمية، وتحديد مسارات العمل، بما يضمن إمكانية فتح المطار تدريجيا وفق أعلى درجات السلامة والأمن. وأشار الراجحي إلى أن الهيئة وضعت خطة العودة من 3 إلى 4 مراحل لتكون مرنة وقابلة للتعديل، بحيث يمكن تسريع الانتقال إذا كانت النتائج مطمئنة، أو التريث إذا استدعت الظروف ذلك، لضمان أن تتم العودة بصورة آمنة ومنظمة ومستقرة، تحفظ سلامة المسافرين والعاملين، وتراعي احتياجات الدولة، وتضمن استمرار التنسيق بين جميع الأطراف، وأوضح الراجحي أنه سيتم العمل خلال المرحلة الثانية على تطوير عدد الرحلات وزيادة الوجود التدريجي، متى ما توافرت مؤشرات الاستقرار المطلوبة، سواء فيما يتعلق بالوضع الإقليمي وتطوره، أو بجاهزية الوضع الداخلي في مطار الكويت من الناحية التشغيلية والفنية والتنظيمية، وإلى تفاصيل اللقاء:



عبدالله الراجحي متحدثاً لـ «الأنباء» (أحمد علي)

- 22.8 ألف رحلة جوية تأثرت بتعليق حركة الطيران على مدار 57 يوماً
- تقييم مستمر للمعطيات والمتغيرات وفي مقدمتها الوضع الإقليمي وتطوراتها
- اختيار وجهات المرحلة الأولى جاء وفق اعتبارات إنسانية وتنظيمية واضحة
- عودة الحركة حملت مؤشرات إيجابية وأثبتت وجود إمكانية للتوسع التدريجي

واحدة، فحركة الطيران لا تعتمد فقط على جاهزية المطار من حيث المسافرين وشركات الطيران، بل ترتبط بمنظومة فنية متكاملة، ومن هذا المنطلق، فإن أي تأثر في هذه العناصر ينعكس مباشرة على الطاقة التشغيلية للمطار وعدد الرحلات والوجهات الممكنة تشغيلها. وفي ما يتعلق بالرادار، لا تزال بعض أعمال الإصلاح والتطوير جارياً لمعالجة الأضرار ورفع كفاءة النظام، بحيث يتمكن تدريجياً من استيعاب أعداد أكبر من الرحلات والحركة الجوية، ولذلك كان من الضروري أن تبدأ المرحلة الأولى بطاقة محدودة، إلى حين اكتمال التقييمات الفنية والتأكد من قدرة الأنظمة على التعامل مع زيادة التشغيل بآمان. أما ملف الوقود، فيعد من الملفات المؤثرة جداً في عودة الحركة الجوية، لأن انتظام الرحلات يتطلب ضمان توافر الإمدادات بالكميات المناسبة، وتعمل الجهات المختصة، ومن بينها شركة كافكو، على وضع خطط بديلة لضمان استقرار الإمداد، ومع تحسن جاهزية الرادار واستقرار ملف الوقود، يمكن التوسع تدريجياً في عدد الرحلات والوجهات وصولاً إلى التشغيل الكامل.

وتشهد المرحلة المقبلة تطويراً أكبر في الخدمات، وتنظيماً أكثر دقة، ومعالجة لأي ملاحظات قد تكون ظهرت خلال المرحلة الأولى، بما يضمن تحسين تجربة المسافرين ورفع كفاءة التشغيل. وستتضمن المرحلة الثانية، وزيادة الوجهات تدريجياً، متى ما توافرت مؤشرات الاستقرار المطلوبة، سواء فيما يتعلق بالوضع الإقليمي وتطوراتها، أو بجاهزية الوضع الداخلي في مطار الكويت من الناحية التشغيلية والفنية والتنظيمية.

وقد أعطت المرحلة الأولى انطباعاً جيداً من حيث مستوى الالتزام بالتعليمات، وانسيابية التطبيق، وتعاون المسافرين وشركات الطيران والجهات العاملة في المطار، وهو ما يشكل عاملاً مهماً ومشجعاً للانتقال إلى المرحلة التالية. ونأمل، أن تكون المرحلة الثانية قريبة، خاصة إذا استمر هذا الالتزام واستقرت جميع العوامل المؤثرة في حركة الطيران، ومن المتوقع أن

الوصول على موافقات مطارات الدول الأخرى يمثل متطلباً مهماً ضمن خطة العودة، وكلما زادت هذه الموافقات وتوسعت الاستجابات، أصبحت إمكانية الانتقال إلى مراحل تشغيل أعلى أكثر واقعية. وتتراوح خطة العودة الكاملة بين 3 و4 مراحل، بحسب تطور المشهد العام ومستوى النجاح في كل مرحلة، فالخطة وضعت لتكون مرنة وقابلة للتعديل، وليست جامدة، بحيث يمكن تسريع الانتقال إذا كانت النتائج مطمئنة، أو التريث إذا استدعت الظروف ذلك، والهدف الأساسي ليس فقط زيادة عدد الرحلات، بل ضمان أن تتم العودة بصورة آمنة ومنظمة ومستقرة، تحفظ سلامة المسافرين والعاملين، وتراعي احتياجات الدولة، وتضمن استمرار التنسيق بين جميع الأطراف. وفي هذا الإطار، تبقى الأولوية في المراحل المقبلة لتحقيق توازن دقيق بين تلبية احتياجات السفر

وما زالت هناك عمليات إلغاء وإعادة جدولة بحجوزات جديدة للعملاء، فما الموقف الحالي تجاه الأمر؟ لا يزال الوضع التشغيلي في مطار الكويت وضعاً استثنائياً، ولم تعد حركة السفر إلى طبيعتها الكاملة حتى الآن، ولذلك فإن محدودية عدد الرحلات والوجهات انعكست بشكل مباشر على عمليات الإلغاء وإعادة الحجز، فالجدول الحالية ليست هي الجدول التي كانت قائمة قبل الأزمة، وبعض الرحلات التي كان المسافرون قد حجزوا عليها في شهر مثل مايو أو يونيو، لم تعد متاحة بنفس المواعيد أو بنفس عدد الرحلات، بسبب اختلاف الطاقة التشغيلية الحالية، فعلى سبيل المثال، كانت بعض الخطوط تشغل سابقاً عدة رحلات يومية إلى وجهات رئيسية، مثل الرحلات بين الكويت وبريطانيا، حيث كان التشغيل يصل إلى ثلاث أو أربع رحلات يومية، بينما أصبح التشغيل في المرحلة الحالية محدوداً بعدد قليل من الرحلات أسبوعياً، وهذا يعني أن المسافر الذي كان لديه حجز سابق على رحلة يومية قد لا يجد الرحلة نفسها موجودة الآن، لأن الجدول بالكامل تغير وفق خطة التشغيل التدريجي.

- العمل خلال المرحلة الثانية على زيادة عدد الرحلات والوجهات تدريجياً
- نأمل أن تكون المرحلة الثانية قريبة إذا استمر الالتزام واستقرت جميع العوامل
- عملية تطوير وتحديث شاملة لمبنى الركاب T1 بالتوازي مع معالجة آثار العدوان
- مشاريع تأثرت نتيجة الاعتداءات وأوقفت بعض الأعمال مؤقتاً لإعادة تقييم الوضع

والتنظيمية واضحة، شملت الدول التي يوجد بها طلبة كويتيون أو مقيمون يحتاجون إلى العودة، والحالات المرتبطة بالعلاج في الخارج، إضافة إلى الأشخاص الذين انتهت أوضاعهم النظامية أو تعذرت عودتهم خلال فترة الإغلاق بسبب ظروف التأشيرات والإقامات.

وما أخطر مستجداتكم بشأن خطط التطوير في مطار الكويت الدولي؟ تعرض مبنى الركاب T1 لاعتداء آثم خلف آثاراً استدعت التعامل معها بسرعة وسؤولية، حيث رأت الهيئة العامة للطيران المدني أن معالجة تلك الآثار يجب أن تقتصر على أعمال الإصلاح فقط، بل إن تتم بالتوازي مع عملية تطوير وتحديث شاملة للمبنى. وتهدف هذه الجهود إلى رفع كفاءة المرافق، وتحسين تجربة المسافرين، وتعزيز الصورة الحضارية للمطار، ولا تزال الأعمال جارياً حتى الآن وفق خطة منظمة، ليعود المبنى بحلة جديدة تلحق بمكانة الكويت قريباً، باعتباره إحدى وجهات الربحية أمام الزوار والمسافرين، ورمزاً لقدرة الدولة على تجاوز التحديات والبناء للمستقبل.



نائب المدير العام لشؤون سلامة الطيران والنقل الجوي وأمن الطيران المدني بالتكليف المتحد الرسمي باسم الهيئة العامة للطيران المدني عبدالله الراجحي والزميل علي إبراهيم خلال اللقاء

وماذا عن بقية المشاريع؟ بالنسبة للمشاريع، فقد تأثر بعضها خلال الفترة الماضية نتيجة الاعتداءات وما ترتب عليها من ظروف استثنائية، حيث توقفت بعض الأعمال مؤقتاً لإعادة تقييم الوضع وضمان سلامة مواقع العمل والعاملين.

تحدث عبدالله الراجحي عن عمليات الاسترداد من المكاتب الخارجية أو التطبيقات والمواقع الأجنبية، مبيناً أن سلطة الهيئة العامة للطيران المدني واضحة ومباشرة على مكاتب السياحة والسفر وشركات الطيران المرخصة داخل دولة الكويت، حيث تخضع هذه الجهات للقوانين واللوائح والتعاميم المحلية، ويمكن متابعة

وما تقييمكم للمرحلة الأولى من التشغيل؟ تم تقييم المرحلة الأولى من خطة العودة التدريجية لتشغيل مطار الكويت باعتبارها مرحلة إيجابية ومباشرة، فقد جرت الرحلات بانسيابية واضحة ومستوى عالٍ من التنظيم والتنسيق بين جميع الجهات العاملة في المطار. ورغم أن التشغيل بدأ بنسبة محدودة لا تتجاوز 10٪ من المعدلات السابقة، فإن اليوم الأول عكس مؤشرات مطمئنة على قدرة المنظومة التشغيلية على التعامل مع العودة بشكل منظم وآمن، وقد كانت معظم الرحلات شبه ممتلئة، وهو ما يؤكد أن هناك حافزاً من المسافرين لدينا حاجة حقيقية للسفر، سواء لأسباب دراسية أو علاجية أو إنسانية أو تنظيمية، وأن قرار إعادة التشغيل التدريجي جاء استجابة مدروسة لهذه الاحتياجات، وليس مجرد عودة تشغيلية تقليدية.

وفي المقابل، استمرت مشاريع أخرى قائمة باعتبارها ذات أهمية استراتيجية لمستقبل قطاع الطيران في الكويت، ومن أبرز هذه المشاريع مبنى الركاب الجديد T2، الذي يعد من أكبر المشاريع الحيوية التي تتابعها الهيئة، ولا يزال العمل فيه قائماً وفق الخطط المعتمدة.

ومتى تنتقل إلى المراحل الأخرى من تشغيل المطار؟ الانتقال إلى المرحلة الثانية من خطة التشغيل، ليس قراراً آلياً أو مرتبطاً بتداول زمني ثابت فقط، بل يعتمد على تقييم شامل لنجاح المرحلة الأولى، ويشمل هذا التقييم مدى نجاح الإجراءات داخل المطار، وانسيابية حركة المسافرين، والالتزام بشركات الطيران ومقدمي الخدمات الأخرى، واستجابة الجهات الحكومية العاملة في المطار للتعليمات والخطط الموضوعية، فإذا استمرت النتائج الإيجابية، وكان هناك توافق وتشغيل مستقر دون عوائق كبيرة، فإن ذلك يمنح الجهات المعنية مؤشرات قوية للانتقال إلى مرحلة أوسع من التشغيل. وتعتمد المراحل التالية كذلك على الوضع الإقليمي وتطوره، لأن قطاع الطيران يتأثر بشكل مباشر بأي تغير في المجال الجوي أو القدرات السيادية للدول أو جاهزية المطارات الأخرى لتوفير الخدمات المطلوبة، ولا يمكن العمل بمعزل عن محيطه، وتشغيل أي رحلة يحتاج إلى تنسيق وموافقات من الدول والمطارات المقصودة، سواء من ناحية استقبال الرحلات أو عبورها أو التعامل معها وفق الإجراءات المعتمدة، لذلك، فإن

هل لنا بنظرة على تأثيرات الحرب على الحركة في مطار الكويت الدولي؟ مع بداية الأحداث، اتخذت الكويت قراراً مسؤولاً بتعليق حركة الطيران في المطار، انطلاقاً من أن سلامة الأفراد والمسافرين والطواقم التشغيلية تأتي في أعلى درجات الأولوية، وتتقدم على أي اعتبارات تشغيلية أخرى. وبناءً على ذلك، توقفت الحركة الجوية حفاظاً على الأرواح وضماناً للتعامل مع المستجدات باقصى درجات الحذر والانتضاب، ومع استمرار تعليق الحركة لمدة 57 يوماً، انعكست تداعيات الأحداث بشكل مباشر على قطاع الطيران، حيث تأثرت نحو 22.8 ألف رحلة جوية، بمتوسط يقارب 400 رحلة يومية، في جانب الرحلات الخاصة ورحلات الشارتر (الطيران العارض) وكذلك رحلات الكارجو (الشحن) وقد شكل هذا التوقف تحدياً كبيراً للجهات المعنية وشركات الطيران والقطاعات المساندة، إلا أن القرار عكس التزام الدولة بتقديم السلامة العامة على استمرارية التشغيل.

وتواصل تنفيذها لما له من أهمية مباشرة في رفع كفاءة التشغيل وتعزيز الطاقة الاستيعابية للمطار مستقبلاً. وإلى جانب مشاريع البنية التحتية، تعمل الهيئة العامة للطيران المدني على تطوير عدد من الأنظمة والبرامج التشغيلية والفنية، سواء داخل المطار أو داخل إدارات الهيئة، بما يدعم تحسين جودة الأداء، ورفع مستوى الجاهزية، وتحديث آليات العمل بما يتناسب مع متطلبات المرحلة المقبلة.

نكر عبدالله الراجحي أن الهيئة العامة للطيران المدني تؤكد دائماً أهمية تعامل المسافرين مع المكاتب الأجنبية، مبيناً أن سلطة الهيئة العامة للطيران المدني واضحة ومباشرة على مكاتب السياحة والسفر وشركات الطيران المرخصة داخل دولة الكويت، حيث تخضع هذه الجهات للقوانين واللوائح والتعاميم المحلية، ويمكن متابعة

بعد 57 يوماً من التوقف عادت الحركة إلى مطار الكويت الدولي، كيف سار الأمر؟ امتدت فترة 57 يوماً كمرحلة عمل مكثفة لم تكن مجرد توقف للحركة الجوية، بل كانت فترة إدارة أزمة وتجهيز شامل لمرحلة العودة التدريجية، فقد عقدت الهيئة العامة للطيران المدني اجتماعات دورية بشكل يومي، وصلت في بعض الأحيان إلى اجتماعات متواصلة على مدار 24 ساعة دون توقف، لمتابعة المستجدات أولاً بأول، ووضع التصورات والخطط والتعليمات اللازمة للتعامل مع الوضع الاستثنائي، وركزت هذه الاجتماعات على دراسة آليات التشغيل الآمن، وتجهيز الإجراءات التنظيمية، وتحديد مسارات العمل، بما يضمن إمكانية فتح المطار تدريجياً وفق أعلى درجات السلامة والأمن.

وتواصل تنفيذها لما له من أهمية مباشرة في رفع كفاءة التشغيل وتعزيز الطاقة الاستيعابية للمطار مستقبلاً. وإلى جانب مشاريع البنية التحتية، تعمل الهيئة العامة للطيران المدني على تطوير عدد من الأنظمة والبرامج التشغيلية والفنية، سواء داخل المطار أو داخل إدارات الهيئة، بما يدعم تحسين جودة الأداء، ورفع مستوى الجاهزية، وتحديث آليات العمل بما يتناسب مع متطلبات المرحلة المقبلة.

أوضح عبدالله الراجحي أنه خلال فترة تعليق حركة الطيران، استمرت بعض رحلات الشحن الجوي «الكارجو»، بالتنسيق المباشر مع الجهات المعنية، وعلى رأسها وزارة التجارة والصناعة، وذلك لدعم الاقتصاد الاستراتيجي وضمان انسيابية

وشارك في هذه الاجتماعات جميع جهات الدولة العاملة في مطار الكويت، حيث كان الهدف الأساسي هو الوصول إلى نموذج تشغيل استثنائي يراعي الظروف القائمة ويحافظ على سلامة المسافرين والعاملين والمنشآت، لذلك، يمكن القول إن تلك الفترة كانت مرحلة إعداد دقيقة ومنظمة، مهدت للفتح