مبارك الخريتج مترئسا الجلسة

جانب من جلسة الأمس (تصوير: صالح محمد)

المجلس وافق على المرسوم بأغلبية 29 عضواً ورفض 9 وامتناع 6

«الكويتية» طارت نحو الخصخصة.. والآمال معلقة بالقانون الجديد

كتب عمر الرشيدي ومصطفى كامل

وسط تباين نيابي واتهامات متبادلة، أحال مجلس الامة في جلسته العادية أمس، على الحكومة قانون تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية الى شركة مساهمة، وجاءت نتيجة التصويت على تقرير لجنة الشؤون المالية والاقتصادية عن مرسوم القانون بموافقة 29 عضوا من اصل الحضور وعددهم 44 عضوا فيما رفضه 9 اعضاء وامتنع ستة اعضاء عن التصويت.

وفيما اكدت الحكومة ممثلة بوزير المواصلات سالم الاذينة اهمية إصدار القانون لإيقاف خسائر ومشكلات المؤسسة، رفض مجموعة من النواب قانون التخصيص، وطالبوا بسحبه وإحالته إلى لجنة المرافق العامة باعتبارها لجنة مختصة، وهو ما رفضته اغلبية النواب وصوتت بالموافقة على المرسوم.

من ناحية اخرى وافق مجلس الامة على قانون الشركات الجديد بموافقة 30 عضوا ورفض 5 وامتناع 9 وأجل إدخال تعديلات عليه لعدم وجود رئيس المجلس.

وقال نائب رئيس مجلس الامة مبارك الخريتج اثناء الجلسة ان المرسوم سيحال على الحكومة في جلسة المجلس المقبلة «بعد ان يقوم رئيس المجلس بالتوقيع على احالة التعديلات النيابية على المرسوم الى اللجنة المالية لمناقشتها واعداد تقرير بشأنها». واضاف انه «نظرا لعدم وجود رئيس المجلس حاليا فلا يمكن الاحالة الا في الجلسة المقبلة» في اشارة الى ان ذلك يعد اجراء لاحيا يجب العمل به. ورفض المجلس مناقشة تعديل قانون الجيش، وأجل مشروع قانون المتاجرة بالاشخاص وتهريب المهاجرين، وجاءت وقائع الجلسة كالتالي:

■ **الأذينة: لا بد من تحويل «الكويتية» إلى شركة مساهمة للنهوض بخدماتها والوصول بها إلى تحقيق الربحية**

الوزير الأذينة يدعو إلى خصخصة «الكويتية»

افتتح نائب رئيس مجلس الأمة الجلسة التكميلية الساعة التاسعة صباح امس الاربعاء الموافق 23 يناير 2013، وتلا الأمين العام اسماء الاعضاء الحاضرين المعتذرين والغائبين عن الجلسة دون اذن او اخطار.

مرسوم خصخصة الكويتية

وانتقل المجلس الى مناقشة تقرير اللجنة المالية عن مرسوم بقانون بتعديل بعض احكام قانون خصخصة الكويتية.

صفاء الهاشم «مقرر اللجنة»: هناك محاذير كثيرة تحدثنا عنها مع مجلس ادارة المؤسسة، فهي اصبحت مريضا يحتضر، وموافقتنا اليوم ستعيد إحياءها.

صالح عاشور: المبالغة في الشيء ستنعكس سلبا، ونود أن تبين الحكومة تصورها قبل أن نتكلم كنواب لأنه من الممكن ان يوضح المسؤولون اشياء تكون غائبة.

صفاء الهاشم: لا توجد مبالغة، بل «الكويتية» جسد متهالك، ولم يتم تكليف فريق فني لمجلس الادارة، واعادة هيكلة مؤسسة كحجم المؤسسة لابد ان يكون وفق نظرة تحليلية بحته.

الطائرات متهالكة، والشعب يعاني كثيرا من التاخير والأعطال فهل الأفضل نشتري طائرات ام نذهب للايجار؟، وما قدمه الاخوان في الادارة بين عرضا زمينا ولا يوجد به ميزانيات وطلبنا منهم لجنة تنفيذية مرتبطة بالعمل البنكي لتخلصين الشوائب المرتبطة في الميزانية، لان لا توجد سيولة نقدية، وما قدموه فقط هو الكلفة الحالية، لكن انا اتحدث عن نظرة مستقبلية، ولاننا لن نتمكن من التعديل عليه لكن على الاقل تجهيز التعديلات.

وزير المواصلات سالم الاذينة: ما تفضلت به ملاحظات مهمة ومجلس الادارة شكل في شهر 11 الماضي، وليسمح لي المجلس بتلاوة بيان تفصيلي.

وتلا الوزير بيانا جاء فيه اسباب صدور المرسوم: لا بد من تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية الى شركة مساهمة للنهوض بخدماتها والوصول بها الى تحقيق الربحية بما يساهم في خلق بيئة محفزة لدخول الشريك الاستراتيجي وتوفير فرص عمل للمواطنين.

واضاف الاذينة ان اصدار المرسوم بقانون جاء «نظرا لما آلت اليه الاوضاع في المؤسسة نتيجة تقادم أسطولها وكثرة الاعطال الفنية التي اصابت بعض طائراتها الامر الذي يعوق تشغيلها بالشكل الامثل ويؤدي الى تاخير الرحلات والغاء بعض منها مما يجعل مؤسسة خطوط دولة الكويت في وضع محرج امام جمهور المسافرين والجهات الاخرى المتضررة من هذا الوضع».

واوضح ان «عملية تخصيص المؤسسة وجدت صعوبات مختلفة تزامنا مع ازمة مالية عالمية واوضاع سياسية وامنية غير مستقرة اقليميا كانت قد اثرت ابلغ الاثر على حجم الاستثمار المباشر في المنطقة وكذلك على اوضاع قطاع السفر والنقل الجوي».

واشار الى ان «القانون رقم «6» لسنة 2008 بني على فلسفة تمثلت في تقييم جميع اصول وخصوم المؤسسة وتاسيس شركة مساهمة ومتابعة نقل جميع الأصول والخصوم الى الشركة الجديدة حيث ينطوي ذلك على اطالة وصعوبات في الاجراءات الادارية والقانونية التي تتطلبها عملية التاسيس ونقل جميع الأصول والخصوم الى جهات جديدة».

واضاف ان اصدار المرسوم جاء كذلك لتلافي الخسائر المالية التي منيت بها المؤسسة خلال السنوات الاربع الماضية والتي تجاوزت 105 ملايين دينار كويتي بالاضافة الى 180 مليون دينار كويتي سحبت على المكشوف من احد البنوك المحلية لسداد رواتب الموظفين وتكاليف الصيانة الباهظة.

واستعرض الاذينة بعض الاسباب الاخرى التي ادت الى اصدار المرسوم المذكور منها توقف بعض الشركات التي تقدم خدمات الصيانة والفحوصات الفنية لاسطول المؤسسة من طراز ايرباص 300 وايرباص 310 وعددها 8 طائرات من اصل 17 طائرة خاصة بالمؤسسة لاسيما في بعض المطارات الاوروبية مثل مطار فرانكفورت نظرا لقدمها اضافة الى عدم توفر قطع الغيار لبعض انواع طائرات المؤسسة في الاسواق بسبب خروج هذه الانواع من الخدمة في العالم وتوقف انتاجها مما يستوجب الحصول على هذه القطع من مصادر اخرى وبكلفة اكثر».

واضاف ان «زيادة استهلاك الوقود بسبب قدم التكنولوجيا الموجودة في طائرات المؤسسة وقدم محركاتها التي تستهلك نسبة وقود اعلى بكثير من محركات جديدة مما يترتب عليه زيادة المصروفات فضلا عن عدم قدرة المؤسسة على الالتزام بمواعيد تشغيل الرحلات نتيجة كثرة وتكرار الاعطال واستمرار تكاليف الوسائل التشغيلية السنوية نتيجة ارتفاع كلفة الصيانة والتكاليف المباشرة للتشغيل».

واوضح ان «من بين الاسباب كذلك انخفاض خدمة العملاء في منتج المؤسسة بسبب قدم المقاعد وتواضع الخدمات التنفيذية داخل الطائرات بالمقارنة مع نظيراتها في المنطقة وعدم مواكبة اسطول المؤسسة للنمو المطرد في «الحجم الحالي» في سوق الكويت والمقدر بنسبة 9 في المئة سنويا الامر الذي ادى الى استئثار الشركات الاقليمية المنافسة على نسبة كبيرة من هذه الزيادة السنوية وذلك نتيجة لقدرتها على توفير منتج جيد باسعار تشغيلية مناسبة».

واشار الى ان «من بين الاسباب نوعية وقدم طائرات المؤسسة التي لا تتناسب مع كونها المؤسسة الوطنية لدولة الكويت وتردد شركات التامين على الطائرات عن تجديد البوليصة او زيادة قيمتها والتاخر في تنفيذ القانون رقم 2008/6 بشان تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية الى شركة مساهمة وتعذر تطبيقه بشكله الحالي».

وذكر الاذينة انه عند صدور المرسوم بقانون الماثل والمعمول به اعتبار من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية نشر في «2012/10/23»، وبناء على حكم المادة الثانية منه تم اصدار قرار وزاري بشأن تشكيل مجلس الادارة وتعيين رئيس المجلس المباشر باعمال محددة له في المادة الثالثة من ذات المرسوم التي اوكلت الى مجلس الادارة مهام ترتيب اوضاع الشركة واعداد عقد تاسيس النظام الاساسي لها واعادة الهيكلة المادية والبشرية للشركة بالاضافة الى اعداد الشروط والضوابط الخاصة بالمزاد العلني لبيع حصة الشريك الاستراتيجي وطريقة اختيار المتقدمين وفقا لضوابط فنية تراعي مبدأ العدالة والشفافية والعلنية واحدث الممارسات المتعارف عليها في هذا الشأن.

■ **المؤسسة خسرت 105 ملايين دينار من 4 سنوات وسحبت 180 مليوناً على المكشوف للصيانة وسداد رواتب الموظفين**

■ **عملية التخصيص وجدت صعوبات مختلفة تزامناً مع أزمة مالية عالمية وأوضاع سياسية وأمنية غير مستقرة**

علي العمير تحفظ على إقرار القانون دون عودته إلى لجنة المرافق

■ **العمير: لابد من إحالة القانون إلى «المرافق» المختصة بالأمر .. لأن «المالية» درست الكلفة فقط**

■ **المليفي: «الشركات» مثل «بيض الصعو» وآن الأوان أن نراه ونطالب بمنظومة قانونية كاملة وإلا فنحن نطير بجناح مكسور**

■ **توقف بعض الشركات عن صيانة الأسطول نظراً لقدم الطائرات وعدم توفر قطع الغيار لبعض أنواعها**

أحمد المليفي متحدثا

يعقوب الصانع يطالب بإعادة قانون الشركات إلى اللجنة التشريعية