تشكيل لجنة تضم هيئة الاستثمار والكويتية للرد على استفسارات الديوان

مجلس الوزراء يمدد فترة مراجعة ديوان المحاسبة لآلية تقييم «الكويتية» حتى 31 أكتوبر تمهيداً لتخصيصها

■ «الخليج للاستثمار» قدرت القيمة السوقية لـ «الكويتية» بـ 280 مليون دينار بعد استبعاد المنشآت والامتيازات الحكومية

• «الكويتية» قطعت شوطاً متقدماً باتجاه تخصيصها

كتب سامي وادي:

علمت «الوطن» من مصادرها ان مجلس الوزراء وافق لديوان المحاسبة على تمديد الفترة المسموح بها لمراجعة آلية تقييم أصول مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية تمهيداً لتخصيصها الى 31 أكتوبر المقبل بناء على رغبة ديوان المحاسبة بدلا من الاسبوع الاخير من اغسطس الماضي، نظرا لصعوبة الانتهاء من التقرير خلال تلك الفترة الوجيزة.

وافادت المصادر انه تم تشكيل لجنة تضم كلا من الهيئة العامة للاستثمار، ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، للرد على استفسارات ديوان المحاسبة عن التقرير النهائي لمؤسسة الخليج للاستثمار «GIC»، وشركة روثشايلد حول طريقة واسلوب تقييم اصول المؤسسة والشركات التابعة لها، على ان تكون ملاحظات ديوان المحاسبة حول منهجية التقييم والمحاور التي تدور حولها عملية التقييم، لافتة الى ان هناك رغبة قوية لدى الجهات المعنية لتخصيص «الكويتية» خاصة ان الاتجاه نحو تخصيص «الكويتية» قطع شوطا كبيرا ووصل الى مراحل متقدمة.

وألمحت المصادر الى ان تقرير مؤسسة «الخليج» للاستثمار «GIC» لتقييم اصول «الكويتية» والشركات التابعة لها قدرت القيمة السوقية للمؤسسة عند تحويلها الى شركة مساهمة بنحو 280 مليون دينار تقريبا، لافتة الى ان هذا السعر التقديري الذي حددته الشركة لا يتضمن قيمة العقارات والمنشآت الحكومية التي تقوم «الكويتية» باستغلالها بنظام حق الانتفاع بموافقة وزارة المالية، وكذلك تمتع «الكويتية» حاليا كمؤسسة حكومية بالأسعار الرمزية للأراضي التي تقيم عليها منشآتها، وبالتالي ارتفاع سعر متر الأرض في حالة عرضها على المشتري الجديد المحتمل، بالاضافة الى بعض البنود الأخرى التي تسهم في تضخيم الايرادات مثل التذاكر الحكومية للوزارات والمؤسسات والهيئات التي يتم حسابها على اساس السعرالرسمي وليس السعر السوقي نتيجة المنافسة، وكذلك الدعم الحكومي للوقود بنسبة 10% الذي يستنزف ما يتجاوز 25% من اجمالي التكاليف التشغيلية لـ«الكويتية»، وغيرها من امتيازات حكومية ستنتفي في حالة تخصيصها، مشيرا الى أن هذا السعر التقديري روعي فيه الجدوى الاقتصادية لمن يرغب في استغلال الخطوط الكويتية كمشروع استثماري في المستقبل.

كلفة العمالة الزائدة

وقالت المصادر: إن عملية التخصيص ستتم على مراحل، حيث تشمل المرحلة الأولى تحويل المؤسسة الى شركة مساهمة، وستتضمن المرحلة الأولى للتخصيص كذلك كلفة الموظفين الذين يستحقون المعاش التقاعدي وكذلك حوافز الموظفين الذين لا يرغبون الاستمرار في العمل بـ «الكويتية» بعد تحويلها الى شركة ومكافآت نهاية الخدمة مقابل المعاش المبكر الاختياري طبقا للقانون رقم 6 لعام 2008، حيث رصدت بالفعل في الميزانية التقديرية للسنة المالية 2009/2010 وهي سنة التخصيص مبلغ 115 مليون دينار اضافية كتكلفة العمالة الزائدة من الكويتيين الراغبين في ترك «الكويتية» بالاضافة الى المبلغ المرصود بالميزانية السابقة للطيارين بقيمة تتجاوز 30 مليون دينار، وقد حددت «الكويتية» عدد الموظفين الكويتيين الذين تنطبق عليهم شروط التقاعد من كبارالسن والذين يحق لهم صرف معاشاتهم من هيئة التأمينات الاجتماعية بحوالي 638 موظفا، كما ان هناك حوالي 694 موظفا يحق لهم معاش مؤجل «مبكرا» نظرا لصغر سنهم، بالاضافة الى حوالي 155 موظفا تنطبق عليهم شروط التقاعد المقيدين في الشركة الكويتية لخدمات الطيران «كاسكو» المملوكة لـ «الكويتية»، وقد كفل قانون تخصيص المؤسسة ضمانات وحقوق العاملين مع عدم الاخلال بالمزايا المالية والعينية التي يحصلون عليها.

كما تلتزم الحكومة بدعم العمالة الوطنية التي تقدر بحوالي 12 مليون دينار سنويا في حالة التزام «الكويتية» بعد تحويلها الى شركة بالحفاظ على نسبة العمالة الوطنية بها في حدود 42%.

قيمة الموجودات

وذكرت المصادر ان صافي اجمالي موجودات المؤسسة طبقا للقيمة الدفترية في الميزانية المالية لسنة 2009/2008 بلغت 502 مليون دينار، وهي تشمل الموجودات المتداولة بما فيها الاستثمارات قصيرة الاجل وحسابات البنوك التي تبلغ قيمتها نحو 293 مليون دينار، بالاضافة الى الموجودات غير المتداولة بما فيها الطائرات والاستثمارات طويلة الاجل التي تبلغ نحو 209 ملايين دينار.

وسجلت القيمة الدفترية لنحو 3 طائرات ايرباص من طراز A320 ضمن الاسطول الحالي للكويتية بالميزانية 2009/2008 بقيمة لا تتجاوز 15% من سعر شرائها الاصلي، نظرا لانتهاء عمرها الافتراضي الدفتري بمرور 15 عاما على تشغيلها، ويتوقع ايضا تسجيل 3 طائرات ايرباص من طراز A320 وكذلك 5 طائرات من طراز A300 بقيمة دفترية لا تتجاوز كذلك عن 15% من سعرها الاصلي خلال الميزانية 2009/2010، علما ان هذه الطائرات الاحدى عشرة كان يبلغ سعرها الاصلي نحو 350 مليون دينار، فيما يبلغ سعرها الدفتري نحو 52.5 مليون دينار، بينما يتجاوز سعرها السوقي نحو 140 مليون دينار طبقا لتقديرات شركة ايرباص في العام 2007 اثناء المفاوضات التي تمت بشأن تحديث اسطول الكويتية قبل اتخاذ قرار تجميد شراء الطائرات والتوجه الى نظام التأجير التشغيلي لحين الانتهاء من اجراءات تخصيص المؤسسة.

اما الطائرات الست المتبقية وهما اثنتان من طراز البوينج B777، واربع طائرات ايرباص من طراز A340 فتم تقييمها على اساس القيمة السوقية والمتعلق بمخصص انخفاض قيمة شراء الطائرات طبقا للمعيار المحاسبي 36 بناء على تعليمات قواعد المحاسبة الدولية، علما بأن هذه الطائرات الست متقادمة وتحتاج الى صيانة شاملة اي الى الصيانة الثقيلة بعد سنتين حيث تم شراؤها في العام 1995 ويمكنها الخدمة لمدة تصل الى 20 عاما.

وتابعت المصادر انه اعتبارا من اول يناير 2010 وبعد تحويل المؤسسة الى شركة مساهمة تؤول ملكية «الكويتية» الى الهيئة العامة للاستثمار، وتدخل «الكويتية» مرحلة جديدة في تاريخها واعفائها من الرقابة المسبقة لديوان المحاسبة، ومن احكام قانون المناقصات ومجلس الامة، ولا تكون تابعة لوزير المواصلات ويتم تحريرها من جميع القيود المفروضة عليها حاليا وافساح المجال لها للعمل على اسس تجارية ترفع من قدرة «الكويتية» على التشغيل وتحقيق الربح بعيدا عن هيمنة الحكومة التي كانت تتغاضى عن نزيف الخسائر على اعتبار ان دورها السياسي يتجاوز الاهمية الاقتصادية الا انها تيقنت من انه آن الاوان لكي تبدأ الكويتية بالعمل على اسس تجارية تجاوبا مع التغييرات الدولية.

وتوقعت المصادر بدء اعادة الهيكلة فور تحول «الكويتية» الى شركة مساهمة بهدف تطوير الاداء والارتقاد بجودة الخدمة وتطوير الاسطول مما سيؤدي الى نمو المبيعات بجانب نمو مستوى انتاجية الموظف وكفاءته، وتطوير شبكة الخطوط افقيا ورأسيا بهدف الحفاظ على مركزها التنافس، وبالتالي فإن القيمة التقديرية سوف تتضاعف عن التقييم الحالي «للكويتية» لتبدأ المرحلة الثالثة لعملية التخصيص بعد تحسن الاوضاع الاقتصادية العالمية وعندها يبدأ طرح الكويتية للاكتتاب.

يذكر ان ديون «الكويتية» ضئيلة جدا تتجاوز 5 ملايين دينار فقط تمثل قيمة المتبقي من قروض اقساط الطائرات حتى العام 2011.

وفي المقابل تمتلك «الكويتية» شركة «كاسكو» بنسبة 100% والشركة الكويتية للانظمة الالية وهي مدرجة في سوق الكويت للاوراق المالية بنسبة 68.5% بينما تستحوذ ايضا على حصة بنسبة 11.4% من شركة تمويل وشراء وتأجير الطائرات (الافكو) وتستحوذ على 4.9% من شركة مجموعة خدمات الحج والعمر «مشاعر» المدرجة في البورصة والشركة المصرية لخدمات الطيران في مصر بنسبة 11.6% وشركة سيتا وكذلك شركة لتمويل الطائرات بالوجبات في لندن.

اما موضوع التعويضات العراقية فيرى المراقبون انها لا تدخل ضمن عملية التقييم حيث انها لم تحسم بعض بصفة نهائية وما زالت تنظر في المحاكم الدولية كما ان القيمة تتضمن ارباح التأخير خلال تلك الفترة وكذلك اتعاب المحاماة بالاضافة الى ان هذا الموضوع يأخذ الطابع السياسي وبالتالي يصعب التكهن عما ستسفر عنه المفاوضات بين الطرفين.

يذكر ان الخطوط الجوية الكويتية تمتلك 17 طائرة منها طائرتين بوينج B777 و4 طائرات ايرباص A340 و3 طائرات A320 و3 طائرات A310 و5 طائرات A300 وطائرتين مؤجرتين لنهاية العام الجاري ولدى الكويتية 302 طيار و312 مهندسا أرضيا وطائراتها حققت 18122 عملية اقلاع وهبوط خلال العام 2008.

502 مليون دينار قيمة موجودات المؤسسة بحسب ميزانية 2009/2008

ديون الكويتية محدودة للغاية وتتجاوز 5 ملايين دينار

اقترح تلبية احتياجات التمويل العقاري في الخليج عبر المؤسسات التي يمكن ان تتحمل الاستحقاقات الطويلة

«المركز»: الكويت بلا خطط تنموية واضحة وحكومتها قد تتدخل للسيطرة على اتساع الائتمان

تناولت الدراسة الصادرة اخيراً عن شركة المركز المالي الكويتي "المركز" الهيكلة الحالية للتمويل العقاري، وعلقت على مخاطرها، الى جانب اقتراح بدائل. ومن خلال بيانات مقتبسة يرى التقرير ان العقار يكّون نسبة مئوية كبيرة في الميزانيات العمومية للشركات في دول مجلس التعاون الخليجي وتمثل 6.5%، كما يمثل فئة أصول استثمارية، اذ يشكل 4% من اجمالي الثروات المستثمرة، وهو من الأهمية بمكان بحيث يجب ألا يترك ليتحمل بنفسه عبء احتياجات التمويل.الى هذا، تشير تقديرات القطاع مستقبلاً الى وجود مستوى من النشاط، ويحتاج تنفيذ هذه الانشطة العقارية بفعالية نظام تمويل مناسب.

هيكلة الاقراض

يقول التقرير انه استناداً الى هيكلة الاقراض الحالية، يعاني القطاع من شح التسهيلات الائتمانية، التي يحتاج اليها كثيراً في هذا الفترة من الركود. ويعود السبب الرئيسي في هذا الى تغلغل الاقراض المصرفي المنكشف بنفسه على ثروات القطاع من خلال اقراض سلسة القيمة الكاملة. ويعود مصدر أموال البنوك الخليجية من ودائع المقيمين والتمويل الخارجي الذي لا يتطلب مشاطرة الاتجاه ذاته كما يحتاج الاقراض.وخلال انخفاض النشاط الاقتصادي، تضطر البنوك الى تصيد الودائع مع انسحاب التمويل الخارجي مما عطل قدرتها على توفير الائتمان. وتعاني البنوك أيضاً من مشكلة تقليدية في طول مدة الاقراض وقصر أجل الاقتراض في ميزانياتها العمومية، خاصة وان نحو 90% من آجال الودائع تستحق في أقل من عام كمعدل متوسط.

بدائل مقترحة

وقال التقرير انه لمعالجة القضايا المذكورة يقترح تقرير "المركز" وجود نظام يمكن من خلاله تلبية احتياجات التمويل ذات المدى الأطول من قبل المؤسسات التي يمكن ان تتحمل الاستحقاقات الطويلة وتجعل عمل البنوك قاصراً على التمويل على مدى أقصر وتمويل رأس المال العامل.

ويصل متوسط مدة مشاريع المطورين الرئيسيين الى 10 سنوات تقديرياً، ويجب ان يكون التمويل مرناً بما يكفي لاجتياز انخفاض الدورات الاقتصادية. أما المستثمرون على المدى الأطول مثل صناديق الثروات السيادية وصناديق التحوط وغيرها، فيجب دعوتهم للاستثمار في عمليات التمويل ذات المدى الأطول اما من خلال أسواق السندات أو مؤسسات تمويل مشاريع متخصصة تجعل عمل البنوك قاصراً على تمويل رأس المال العامل. وبالنسبة للمطورين، فان متوسط مدى المشروع يجب ان يتراوح ما بين 2 الى 3 سنوات، وبالتالي يمكن للبنوك الاستمرار بتمويل هذا القسم من السلسة القيمة. الى جانب هذا يمكن تمويل المستثمرين من قبل البنوك في حال تم تأسيس مكتب ائتمان لتسهيل قرار البنوك في خوض المخاطر المتجذرة في القروض. ويجب ان يكون هناك اشراف تنظيمي مشدد للتحكم باقراض البنوك لأغراض مضاربية.

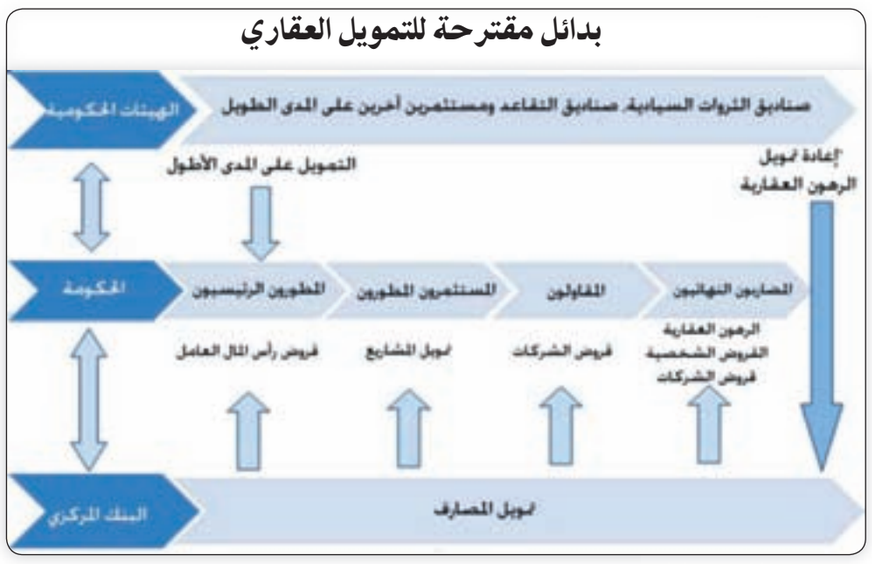
وبالنسبة للتمويل النهائي، درس التقرير الهيكلات في الأسواق الناشئة بالدول النظيرة، ووجد ان الهيكلة تنتقل من تلك التي يمولها البنك بالدرجة الأولى الى هيكلة توريق أكثر شمولاً بوجود أو بدون الاستعانة.

أما العوامل التي تقود العملية نحو التوريق فهي مدى نفاذ الرهون العقارية، والفوائض القابلة للاقراض في البنوك، وتوجيه الاصلاح وتخفيف الأزمة.

بدائل لدول المنطقة

يقول التقرير انه في حين يعد نفاذ أو اختراق الرهون العقارية ضئيلا اذ يصل الى 5.1% من اجمالي الناتج المحلي في حالة السعودية مثلاً، فان معدل الائتمان الى الودائع في البنوك يتجه الى الصعود أما اقراض الرهون العقارية فهو ثابت. ويشير الأمر هذا الى ان اعادة التمويل حتمية، ويجب على قانون الرهن العقاري الذي طال انتظاره تمهيد الطريق لذلك الى جانب توافر الرهون العقارية المتزايدة.

في السياق ذاته، من المتوقع نمو الحاجة الى الاقراض واختراق الرهن العقاري في الامارات نظراً الى الخطط المستقبلية في أبوظبي. ويعد معدل الائتمان الى الودائع في البنوك مرتفعاً، وتستلزم الحاجة الى تجاوز الأزمة المالية برنامج اعادة تمويل مدعوماً من الحكومة والذي بالامكان تحويله الى تمويل سوق السندات الناضج.

أما خطط التنمية ذات المدى الأطول في الكويت فتبدو غير واضحة، وقد تبادر الهيئة المشرفة على الائتمان باصدار معايير تشريعية للسيطرة على زيادة اتساع الائتمان. أما احتياجات التمويل في قطر فيمكن تلبيتها من خلال اعادة تمويل حكومي منظم، على عكس اعادة التمويل المستندة على الأزمة الحالية، أما في البحرين فيجب عليها اللجوء الى التمويل الخارجي، وهو ما سيكون أمراً استثنائياً على بنوكها التي تحتاج الى النمو بما يكفي لتوفير الائتمان المطلوب.

بدائل مقترحة للتمويل العقاري