

قالت شركة المسار للإجارة والاستثمار أنها حصلت على موافقة هيئة أسواق المال على بياناتها المالية عن الثلاثة أشهر المنتهية في 31 مارس 2011، حيث تكبدت الشركة خسائر بلغت 1.08 مليون دينار بخسارة للسهم 6.76 فلوس، مقارنة مع أرباح بلغت 42.45 ألف دينار بربحية للسهم 0.26 فلوس حققتها الشركة في الربع الأول 2010.

«المسار»: 6.76 فلوس
خسارة الربع الأول



دراسة متخصصة لشركة اكسبر للاستشارات

مطار الكويت الدولي: طائرتان من كل ثلاث تصلان أو تقلعان متأخرتين!



المطار يستقطب 25.3% فقط من إجمالي شركات الطيران العالمية

95.4% نسبة التأخير في الإقلاع عن الوقت المحدد من إجمالي الرحلات

27 دقيقة متوسط التأخير في أغلب الرحلات المتخلفة عن المواعيد

35% نسبة التأخير في رحلات الوصول.. بمتوسط دقيقة واحدة فقط

«الجزيرة» و«ناس» و«فلاي دبي» و«يوناييتد» الأكثر في المواعيد

«الكويتية» و«السعودية» و«المصرية» بين الأسوأ في الالتزام بالمواعيد



أعلن نايف بستكي، الرئيس التنفيذي والمؤسس لشركة اكسبر للدراسات والاستشارات وإدارة الأعمال، أن الشركة أعدت دراسة تهدف إلى قياس مستوى الجودة والتحكم بعامل الوقت بالنسبة لشركات الطيران العالمية المختلفة، والتي تتخذ من السوق الكويتي هدفاً لها. وأضاف بستكي أن مثل هذه الدراسات تعد خطوة أولى لتلك الشركات للوقوف حول الأسباب المؤدية لعملية التأخير، والتي ستؤثر في النهاية على راحة الزبائن وبالتالي حجم الأرباح والحصة السوقية المحققة بالنسبة للشركات المختلفة.

وقالت الدراسة أن مطار الكويت الدولي يستقطب 25.3% فقط من إجمالي شركات الطيران العالمية المختلفة. وعلى الرغم من محدودية عدد شركات الطيران العالمية المستهدفة لمطار الكويت الدولي، فإن هناك طائرتين من بين كل ثلاث طائرات تصلان/تقلعان متأخرتين عن الوقت المحدد. وتشير نتائج البحث إلى أن نسبة التأخير في الإقلاع من مطار الكويت الدولي، عن الوقت المحدد، هي 95.4% من إجمالي رحلات الإقلاع، وبمعدل بلغ 27 دقيقة تأخير عن الوقت المحدد. وفي حين كانت نسبة التأخير بالنسبة لرحلات الوصول لمطار الكويت الدولي، هي 35% وبمعدل دقيقة واحدة فقط تأخير. وتعتبر شركات الطيران الجزيرة وناس وفلاي دبي ويوناييتد على رأس شركات الطيران التي تقلع/تصل قبل الوقت المحدد. وقد جاءت شركات الطيران السورية والعمانية وكي إل أم والخليج في مقدمة شركات التي تقلع/تصل في إطار الـ 10 دقائق الأولى. أما بخصوص مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، فقد كانت 44% من إجمالي رحلاتها تصل/تقلع قبل 10 دقائق عن الوقت المقرر.

نظام الجودة

أشارت شركة اكسبر إلى أن مشروع الدراسة تم على ثلاث مراحل أساسية للوصول للنتائج المرجوة وهي مرحلة التجميع للمعلومات، مرحلة تحليل النتائج، مرحلة تحليل نتائج الشركات المتنافسة، ثم مرحلة النتائج النهائية والتوصيات. وفي حين جاءت نسبة حركة الطيران المختلفة من حيث أن عمليتي الإقلاع والهبوط بالنسبة لعينة هذا المشروع

أفضل شركات الطيران من حيث معدل الوصول/الإقلاع على الوقت المحدد

| الترتيب | اسم شركة الطيران | النسبة عن الوقت المحدد | عدد الرحلات |
|---------|-------------------|------------------------|-------------|
| 1 | فلاي دبي | 6% | 49 |
| 2 | يوناييتد | 4% | 14 |
| 3 | طيران الجزيرة | 3% | 178 |
| 4 | طيران الخليج | 4% | 38 |
| 5 | الخطوط البريطانية | 5% | 11 |
| 6 | كي إل أم | 6% | 11 |
| 7 | الاتحاد | 6% | 30 |
| 8 | الخطوط الأنثوية | 8% | 12 |
| 9 | العربية | 8% | 26 |
| 10 | لوفتهانزا | 9% | 8 |

شركات الطيران التي يزيد معدل التأخير عن الموعد لأكثر من 60 دقيقة

| الترتيب | شركة الطيران | النسبة من الرحلات | عدد الرحلات |
|---------|--------------------|-------------------|-------------|
| 1 | الطيران المصري | 27.4% | 62 |
| 2 | الخطوط الباكستانية | 25% | 12 |
| 3 | الخطوط السيرلانكية | 25% | 8 |
| 4 | الطيران العماني | 13.3% | 15 |
| 5 | طيران الشرق الأوسط | 12.5% | 32 |
| 6 | الإيرانية | 12.5% | 16 |
| 7 | الخطوط السعودية | 11.8% | 17 |
| 8 | الخطوط القبرية | 10% | 239 |
| 9 | العربية-مصر | 10% | 10 |
| 10 | طيران ناس | 10% | 10 |

على سعيد عدد رحلات الوصول إلى مطار الكويت الدولي بالنسبة للوقت المحدد للوصول، يتبين أن معدل التأخير في رحلات الوصول لإجمالي الرحلات هو دقيقة واحدة فقط. وتعتبر 95.4% من إجمالي الرحلات القادمة إلى مطار الكويت الدولي هي في نطاق الفترة ما بين ناقص 59 دقيقة وزائد 60 دقيقة وصول. وفي حين كانت نسبة التأخير عن موعد الوصول هو 35% من إجمالي عدد رحلات الوصول الكلية، وذلك يعني أنه من بين كل 3 طائرات تصل إلى مطار الكويت الدولي، هناك طائرة واحدة فقط تصل متأخرة عن الوقت المحدد.

أفضل الشركات

وتعتبر شركات الطيران المذكورة في الجدول المرفق من الشركات الواعدة في مجال الإقلاع والوصول عن الوقت المحدد وذلك بالنسبة لجميع رحلاتها. فعلى سبيل المثال، حصلت شركة الطيران فلاي دبي على المركز الأول بالنسبة لبقية شركات الطيران المختلفة، وذلك من حيث معدل الإقلاع/الوصول قبل الموعد المقرر بـ 6 دقائق، مقارنة بعدد رحلاتها الكلية والتي كانت 49 رحلة مختلفة. ويوضح الجدول ذاته ترتيب أولى شركات الطيران في الشأن ذاته، إضافة لذلك وتعتبر عامل الوقت وأهميته من العوامل المهمة بالنسبة لرجال الأعمال، لما لهذه الشريحة من تعظيم لهذه القيمة، لذلك لا بد لمثل تلك الشركات من التركيز على هذه الشريحة في أعمالها.

وتعتبر شركات الطيران: الجزيرة وناس وفلاي دبي ويوناييتد الأكفأ مما جعلها تصل/تقلع قبل الموعد المحدد بالنسبة لأغلب رحلاتها. لذلك يمكن لمثل تلك الشركات أن تخفف العبء عن إدارة رحلاتها للوصول في الوقت المحدد، وبالتالي منافسة الشركات الأخرى التي كانت تصل في الوقت المحدد، أو أنها تعلن تميزها عن غيرها من الشركات بالوصول قبل الوقت المحدد. وعلى الرغم من أن بعض الرحلات لدى عدد من الشركات تعتبر نسبة محدودة من رحلاتها، التي تقع في نطاق التأخير الكبير لأكثر من 60 دقيقة، لكنه يجب عليها أن تحلل الأسباب المؤدية لمثل هذه التأخيرات خصوصاً شركات الطيران العمانية والسعودية والكويتية، وذلك لتترك انطباع جيد لدى زبائنهن.



• نايف بستكي

بالتساوي إلى حد ما، فإن نسبة الوصول لمطار الكويت الدولي كانت 52% من إجمالي الرحلات.

أما بشأن قدرة شركات الطيران المختلفة على تطبيق نظام Quality Control عمليتي الإقلاع والوصول في الوقت المحدد، فإن النسبة تكاد تكون الضعيف بالنسبة لشركات الطيران التي تصل/تقلع متأخرة عن الوقت المحدد، والتي كانت 64%. وذلك يعني أن من بين كل ثلاث طائرات (وصول/إقلاع) إلى/من مطار الكويت الدولي، هناك طائرتان اثنتان تصلان/تقلعان متأخرتين عن الوقت المحدد، بينما هناك طائرة واحدة فقط تصل/تقلع قبل الوقت المحدد. إضافة إلى ذلك، فإن معدل وصول/إقلاع شركات الطيران المختلفة إلى/من مطار الكويت الدولي هو من 20-11 دقيقة تأخير.

ويتبين عند دراسة عدد رحلات الإقلاع من مطار الكويت الدولي بالنسبة للوقت المحدد للإقلاع، أن معدل التأخير لإجمالي الرحلات قدره 27 دقيقة. في حين كانت 95.4% من إجمالي رحلات الإقلاع من مطار الكويت الدولي، تقع بين الفترة ما بين ناقص 37 وزائد 90 دقيقة عن الوقت المحدد. والجدير بالذكر أن 96% من رحلات الإقلاع من مطار الكويت الدولي تعتبر متأخرة عن موعد إقلاعها الفعلي.

كرمت وكالات السفر ورحلات الحج

الخطوط السعودية: مبيعات محطة الكويت ارتفعت 10% هذا العام

نهى فتيحي

قال مدير الخطوط الجوية السعودية في الكويت عبد الرزاق إبراهيم البحر أن محطة الكويت ساهمت في تحقيق إنجازات قياسية خلال الفترة من يناير إلى نوفمبر 2011، مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي، حيث شهدت المحطة زيادة بنسبة 10% في حركة المسافرين من الكويت.

وكانت الخطوط الجوية العربية السعودية في دولة الكويت، قد أقامت حفلاً كرمته فيه مكاتب السياحة والسفر الأعلى مبيعاً، ورحلات الحج والعمرة، ووكيل الخدمات الأرضية في مطار الكويت، وكذلك الموظفين المثاليين من الخطوط السعودية في دولة الكويت في فندق ريجنسي، وقد حضر الحفل من الإدارة العامة للخطوط السعودية - نائب مساعد المدير العام للمبيعات الدولية المكلف عبد الرحمن الفهد، ومدير عام خدمات الركاب والمبيعات - إقليم الشرق الأوسط والخليج - حسن بن صالح اليامي.

وقد تخلل الحفل توزيع دروع تقديرية، حيث أثنى البحر على جهود وأداء المحققين بهم التي ساهمت في تحقيق أعلى المبيعات، مؤكداً أن هذه الإنجازات جاءت أيضاً بفضل



• صورة تذكارية للمكرمين مع فريق عمل «السعودية»

عوامل أخرى، ألا وهي كبر وحدانية أسطول الخطوط السعودية بعد صفقة الطائرات الجديدة الأخيرة التي أبرمتها السعودية، والتي أدخلت على أسطول السعودية طائرات جديدة من طراز A320/A321/A330/B777-300/B787 مما ساهم في تسير أكثر من 800 رحلة مجدولة وإضافية، يتم نقل ما يقارب مائة ألف مسافر أو أكثر سنوياً، فضلاً عن الصمة التي تركها استخدام أحدث التقنيات والتكنولوجيا في طائرات وأنظمة الحجز، ليتم تسخيرها من أجل خدمة وراحة

العملاء، وهذا يتضح من خلال بدء تقديم خدمات استخدام الهاتف الجوال والانترنت على متن الطائرات الجديدة من طراز إيرباص (A330)، وأجهزة الترفيه المتنوعة على متن الطائرات وتفعيل خدمة إصدار بطاقة الصعود للركاب عن طريق موقع الخطوط السعودية الإلكتروني، ومن أجهزة الخدمة الذاتية، وذلك من السعودية إلى دول الخليج والشرق الأوسط. وأشار إلى أن الخطوط السعودية وقعت أخيراً اتفاقية للانضمام إلى تحالف «سكاي تيم» العالمي الذي يضم 13



«عقار»: فوائض واستحوادات

عيسى عبدالسلام

ناقش الخبراء المشاركون في المؤتمر الفقهي الرابع للمؤسسات المالية الإسلامية في جلسات أمس، كل ما يتعلق بموضوع قلب الدين، والذي يعني إحلال دين جديد مؤخر محل دين سابق التقرر في الذمة بعد حلول أجله، وتأتي أهمية موضوع الجلسة (قلب الدين) وسط تعاقب العديد من الأقرار والشركات في سداد ديونهم متأثرين بالأزمة المالية العالمية ونقص السيولة فأصبحوا أمام خيارين، إما أن تجدد الوكالة أو المراجعة عن طريق الدول في وكالة ومراجعة أخرى جديدتين، وإما الذهاب إلى القضاء، مما يعني إفلاس الدين أو الشركة. وكانت أول ورقة طرحت ونوقشت في هذه الجلسة، ورقة مقدمة من عبدالله بن سليمان الخنيق، عضو هيئة كبار العلماء في السعودية، الذي ذكر أن بناء المصرفية الإسلامية قائم على حرمة الربا والصورة في العقود وانتفاء الجهالة والغرر والغش والتدليس والغبن وغير ذلك، فجاء التمويل عن طريقها في منتجات مستمدة من عقود التعاملات الإسلامية من بيع وإجارة ومشاركة وعقود مرابحات وبيع وبيع سلم وعقود استصناع وبيع وتوريق وتقسيم ومن ذلك التحويلات لأجل، وفي حال رغبة المدين للمصرف في تمديد أجل سداد مديونته فإن المصرف الإسلامي يطالب المدين بتسديد مديونته السابقة، ثم يتفق معه على إنشاء مديونية جديدة. وقد يكون المدين عاجزاً عن السداد ويطلب مديونية جديدة للسداد، فهذه المسألة معروفة لدى الفقهاء بقلب الدين على المدين، وهي طريقة بديلة عن إعادة هيكلة السداد في البنوك التقليدية، حيث يخير الدائن المدين السداد أو تمديد أجل السداد مع زيادة الدين على المدين.

ويعد أن شرح المنع ما جاء به بعض أهل العلم في موضوع قلب الدين، استند على المقاصد الشرعية ليستنتج في حكم قلب الدين على المدين ما يلي: أولاً: المدين العسر لا يجوز قلب الدين عليه لقوله تعالى: «وإن كان ذو عسرة فنظرة إلى ميسرة» (سورة البقرة، الآية 80)، فيجب إنظاره ولا تجوز مطالبته بالدين حتى يقدر على السداد.

ثانياً: من كان مديناً لغیره وكان ذا مال، إلا أن ماله مرتبط بما يحول دون تصرفه فيه، كان يكون محجوزاً

المؤتمر الفقهي يختم أعماله

الصيرفة الإسلامية: هيكله الديون محرمة .. إلا في حالات محددة

لدى الدولة أو مرتبط بدعاوى قضائية، وليس لديه غير ذلك للسداد، فهذا في حكم العسر، فلا تجوز مطالبته بالسداد ولا بقلب الدين عليه حتى تتم له القدرة على التصرف بماله.

ثالثاً: من كان مديناً لغیره، وكان ذا مال يقدر به على سداد دينه من غير أن يقلب الدين عليه، ولكنه أثر لمصلحته قلب الدين عليه باختباره ورضاه لاستخدام ما يقابل سداد دينه من ماله فيما يراه مصلحة له من دون استخدامه لسداد، فهذه الحال أرى جواز قلب الدين على المدين لقدرته على السداد، واختياره قلب الدين عليه من دون اضطراب ولا إكراه ولا التجاء.

رابعاً: هناك جملة من المدينين ممن لا يحسبون التصرف لأنفسهم وأسرهم، وإنما مهمهم أن يظهرها أمام الناس بمظاهر تزيينية لا تمثل واقعهم ولا مستواهم الاجتماعي، وهم عاجزون عن السداد إلا بقلب الدين عليهم، وقد يكونون ذوي دخول كافية، إلا أن تصرفاتهم تطغى على دخولهم فهؤلاء أرى إلحاقهم بالمعسرين وعدم جواز قلب الدين عليهم. وفي الورقة الثانية، التي قدمها الأستاذ الدكتور

زكية حماد في الجلسة، شرح أن تأخير الدين الذي حل أجله عن المدين مقابل زيادة في مقداره، يتوصل إليها عن طريق حيلة ظاهرياً، تتمثل في إبرام عقد أو عقود غير مقصودة لذاتها، ولا معنى لها إلا التحايل لبلوغ ذلك الغرض محرم فاسد شرعاً، سواء كان المدين موسراً ولا معسراً ويعتبر ذلك في حكم بيع العينة المحظور شرعاً - غير أن إلحاق الدائن بمدينه المعسر إلى ذلك أعظم فحواً له إلحاقاً وأكثر ظلماً، لأنه مأمور بإنظاره، فلا يجوز له إلحاقه إلى ذلك، وفي الورقة الثالثة المقدمة في الجلسة، والتي قدمها سامي بن إبراهيم السويلم من البنك الإسلامي للتنمية، شرح أقسام بيع الدين فقال انه يباع إما بدين، أو بعين، وأورد تفاصيل ذلك مبيناً جواز أو عدم جواز كل حالة.