

-العائد الفعلي.
-العائد المتوازن.
-العائد المريح.

وهذا المعدل إذا تحقق فإن الشركة سوف تحقق توازنا في الدخل ومن ثم العودة إلى الربحية.

الدمج : نعم أم لا!

إذا كان الأمر كذلك.. وإذا كانت تلك المحاور تمثل تصورا مبدئيا لمشروع انقاذ محتمل.. فهل دمج طيران الخليج مع طيران البحرين يمكن أن يساهم جزئيا في علاج مشكلة أي منهما؟

طبعاً.. الدمج هي عملية اقتصادية محمودة - لا أحد ينكر ذلك - لكن السؤال المطروح هنا: إذا تم الدمج ما هو مصير العمالة في كلتا الشركتين؟ وما هو سلم الرواتب في كليهما؟ هل رواتب الموظفين ستبقى على ما هي عليه الآن أم سيتم رفع رواتب موظفي طيران البحرين لتتساوى مع رواتب موظفي طيران الخليج؟

في تلك الحالة التكاليف ستزيد والنزيف سيتواصل.. لذا فإن دمج الشركتين قد لا يكون مجدياً.

إذا كان ذلك يمثل تصورا محليا لشركة اقليمية بطبيعتها حتى لو كانت ملكيتها تعود إلى مملكة البحرين وحدها.. كيف ترى الوضع خليجياً؟ هل يمكن تحقيق التعاون والتنسيق مع الشركات الشقيقة حتى يكتمل المشروع؟

كنت أتمنى ومازلت أن يكون لدى دول مجلس التعاون الخليجي شركتان أو ثلاث شركات طيران حتى لو احتفظت كل دولة بحقها في تأسيس شركة طيران وطنية خاصة بها.. لا يمكن أن تكون بالمنطقة 12-14 شركة طيران - السوق لا يتحمل - معدل الحركة الوافدة يمثل نحو 70% من إجمالي حركة الطيران بالمنطقة.. عدد السكان مازال محدوداً.. في جميع الأحوال التعاون مهم إن لم يكن التقليل ممكناً وتقريب السياسة التسعيرية للتذاكر مهم - إذا لم يكن التوحيد منطقياً.

لا يمكن أن يكون

لدى الشركة 300

أو 400 مدير

حاليا حيث نسمع عن مديرين بالمئات وعن رواتب خيالية وعن مصروفات غير ضرورية.

محاور العودة

والحل؟

في نظري أن أي مشروع إنقاذ مثلما ذكرت لا بد أن يقع على المحاور الآتية:

أولاً: البدء فوراً في إنجاز ما طرح سابقاً بضرورة خصخصة طيران الخليج إما بنسبة 100% أو بنسبة 50%. على الأقل لا بد من بيع نصفها للقطاع الخاص - هذا الأمر سوف يعزز رقابة مجلس الإدارة على إدارة الشركة وسوف يساعد على الاستعانة بخبراء في صناعة النقل الجوي للإشراف الخارجي على أداء الشركة كما أنه سيساهم في عمل كشف حساب دوري للخسائر والأرباح.. من دون أن تأتي إلينا الإدارة كل سنة أو أكثر لتفاجئنا بخسائر مكررة طلب الدعم.. ربما لا يستحسن البعض تلك الفكرة حالياً نظراً لما تمر به أسواق المال العالمية من أزمات - لكن هذه الأزمة قد تشجع أصحاب رؤوس الأموال من ناحية أخرى على شراء أسهم شركة رغم الخسائر المتراكمة تمتلك رصيذاً تاريخياً يتجاوز الستين عاماً وماركة مسجلة في عالم الطيران لا يمكن غض الطرف عنها إلى جانب فرص كبرى للنمو والعودة إلى الربحية.

ثانياً: تشكيل لجنة محايدة لدراسة أوضاع الشركة تضم خبراء في صناعة النقل الجوي.

ثالثاً: تشكيل لجنة تنفيذية مشتركة من مجلس الإدارة والإدارة العليا لمتابعة إدارة شؤون الشركة في البحث مع اللجنة المحايدة في وضع آلية النهوض.

رابعاً: دراسة أسعار الوقود وتكاليف الصيانة والتمويل ومحاولة التنسيق مع الشركات الخليجية الشقيقة في الشراء الموحد لتلك الخدمات إلى جانب قطع الغيار.

خامساً: إعادة النظر في سلم رواتب كبار الموظفين ودراستها باستفاضة وإذا ما كانت تماثل السائد في تلك الصناعة بالمنطقة والعالم أم لا.

سادساً: إعادة هيكلة القطاعات الإدارية في الشركة بحيث يمكن اختصار إدارات عديدة يقال أنها وصلت إلى المئات.

سابعاً: تقليص بعض المحطات والخطوط بعد دراسة جدواها مع فتح خطوط جديدة ذا مردود مؤكد.

أخيراً: دراسة ما يسمى «بالبيلد» أو yield أي العائد على كل كيلو متر.. بالنسبة لكل مسافر وضبط هذا المعيار بدقة على أساس:

جدواه وهناك العديد من الحلول التي يمكن أن تندرج ضمن مشروع كامل للإنقاذ لا يتوقف على مجرد منح التمويل من عدمه.. إنما يعتمد على حقيقة مفادها أن الشركة مازالت قابلة للحياة، وأن المشروع الذي يمكن أن يتجه بطيران الخليج نحو الاستقرار ومن ثم العودة إلى الربحية يمكن أن يقع على العديد من المحاور والعديد من المراحل والعديد من التجاذبات.

الأسباب أولاً

بمعنى؟

بمعنى أننا يجب أن نبحث أولاً عن أسباب تفاقم خسائر طيران الخليج وعن مبررات النزيف المستمر في عائداتها ورأسمالها وحتى في مبالغ الدعم التي تحصل عليها.

يقولون: إن طيران الخليج كانت تبيع في الماضي لأنها كانت تحصل على مساندة دائمة من حكومات الدول الأربع المالكة سابقاً.. وأنه لم يكن هناك هذا الكم الهائل من شركات الطيران الإقليمية.. و.. أنه لم يكن هناك أزمة اقتصادية عالمية ولا أسعار نفط وتكاليف وقود خيالية.. وهناك استطاع التأكيد - الكلام لنور سلطان على أن هذا صحيح لم تكن هناك أزمات تحمل نفس العناوين السالفة الذكر.. لكن كانت هناك تحديات من نوع آخر - أهمها - الحرب العراقية الإيرانية ثم الغزو العراقي للكويت وحرب تحرير الكويت، كل ذلك ساهم في استنزاف الموارد بل إنه كان يوفر مبرراً منطقياً وكافياً لطلب الدعم من الحكومات المالكة؟

كيف تغلبتم على المعضلة ولماذا لم تطلبوا الدعم؟

السبب بسيط يتمثل في توفر إمكانيات لا حدود لها من التعاون والبحث عن البدائل.. أهمها أن طيران الخليج كانت تتشارك مع شركات الطيران الخليجية الأخرى في الشراء الموحد للتمويل والوقود وقطع غيار الطائرات بل والتنسيق فيما بينها قبل إبرام صفقات شراء الطائرات من المصدر إلى جانب الصيانة المشتركة والتدريبات التعاونية الموحدة. كل ذلك وضع شركات الطيران بالمنطقة في موقف قوي أمام البائعين للخدمات وجعلها في موقف يمكنها من توفير احتياجاتها بأفضل الأسعار. في الوقت ذاته لم يكن لدينا مديرون بالمئات بل بالعشرات، ولم تكن مستويات الرواتب مبالغ فيها مثلما هو الحال في الوقت الراهن - الأمر الذي كان يمكننا باستمرار من ضبط التكلفة والسيطرة المبرمجة على المصروفات بخلاف ما هو حاصل

اختراع نمساوي في البحرين لإنقاذ البشر عند الحريق

من ناحية أخرى أكد المدير المسؤول عن المشروع في الشرق الاوسط وشمال افريقيا يورجن مصطفى بدوي أن هذا الجهاز هو عبارة سترة نجاة مرتبطة بحبل ورافعة مزودة بجهاز فرامل حديث حتى يكون الهبوط سلساً وبالتدريج وذلك لحماية مرضى ضغط الدم والقلب أثناء الهبوط السريع منوها بأن رودلف مارك صاحب براءة الاختراع هو متخصص في تزويد مشروعات مرسيدس وبي.ام دبليو واودي بفراملها المستحدثة.

وأشار إلى أن هذا الجهاز يشتمل على ضمان لمدة عشر سنوات وأن سعره في أوروبا لا يتجاوز الـ 600 يورو. وقد تم مؤخرا تعيين شركة يوكو للهندسة كوكيل معتمد لهذا الجهاز الذي يمكن أن تستفيد منه الفنادق والأبراج والبنائيات المرتفعة في البحرين بعد أن تم بيع نحو

رية من إدخال أول من مخاطر الحريق . 25 كيلوجراما يمكن من دون أية مخاطر

جموعة علي محمد بن اعتماده في البحرين من الدول الأوروبية قد حصلت عليه إحدى اسم «مارك» استنادا داث الحادي عشر من ت أن زيادة الضحايا علي لبرجي «التجارة

