انتخابات الغرفة..

كتلة واحدة و9 مستقلين والنساء يشكلن 18.5%

رصد وتحليل: علي عبدالخالق

تشهد انتخابات الدورة الحادية والثلاثين لـغرفة البحرين حضورًا انتخابيًّا متنوعًا، مع إعلان قائمة تضم 27 مترشحًا يتنافسون على مقاعد مجلس الإدارة، في مشهد يعكس تعددية في التوجهات بين العمل الجماعي والمستقل.

ووفق القائمة المعلنة، تتشكل الخارطة الانتخابية من كتلة رئيسية تضم 18 مترشحًا، في مقابل 9 مترشحين يخوضون السباق بصفة مستقلة، ما يعني أن نسبة المستقلين تبلغ نحو 33% من إجمالي المترشحين، مقابل 67% للكتلة المنظمة، حيث يعكس هذا التوزيع توازنًا نسبيًا بين العمل المؤسسي الجماعي والرغبة الفردية في الترشح خارج الأطر التكتلية.

انحسار الكتل وصعود المستقلين.. من سيحسم الأصوات الانتخابية؟

في الدورة الـ30 تنافس 33 مرشحا وكتلتان انتخابيتان و4 مستقلين..

وسيطرت كتلة واحدة بنسبة 85.2%

وعلى صعيد التمثيل النسائي، بلغ عدد المترشحات 5 سيدات من أصل 27 مترشحًا، ما يمثل نسبة تقارب 18.5%، وهي نسبة لا تزال دون الطموح مقارنة بحجم مشاركة المرأة البحرينية في القطاع التجاري والاقتصادي.

ورغم محدودية العدد، إلا أن المشاركة النسائية تكتسب أهمية نوعية، في ظل تزايد الدعوات لتعزيز دور المرأة في صنع القرار الاقتصادي، خصوصًا في المؤسسات التمثيلية للقطاع الخاص.

يعكس وجود كتلة كبيرة تضم 17 مترشحًا توجهًا نحو العمل ضمن رؤية موحدة وبرنامج انتخابي مشترك، وهو ما قد يمنحها أفضلية تنظيمية في إدارة الحملة الانتخابية وحشد الأصوات. في المقابل، يمثل المستقلون شريحة لا يُستهان بها، حيث قد يراهنون على قواعدهم الفردية وخبراتهم الشخصية، إضافة إلى استقطاب الناخبين الباحثين عن تنوع في التمثيل بعيدًا عن التكتلات.

وبين الكتلة والمستقلين، تبدو المنافسة مفتوحة على عدة سيناريوهات، خصوصًا في ظل طبيعة انتخابات الغرفة التي تعتمد على تصويت أعضاء الهيئة العامة، ما يجعل الكلمة النهائية مرهونة بمدى قدرة كل طرف على إقناع القاعدة الانتخابية ببرنامجه ورؤيته لمستقبل القطاع التجاري.

وتأتي هذه الانتخابات في وقت يواجه فيه الاقتصاد الإقليمي تحديات وتحولات، ما يضع على عاتق المجلس القادم مسؤوليات كبيرة في دعم بيئة الأعمال وتعزيز تنافسية مملكة البحرين كمركز تجاري ومالي في المنطقة.

تراجع في عدد المترشحين وتحول شكل المنافسة

عند مقارنة أرقام الدورة الحالية الـ(31) مع الدورة السابقة الـ(30)، تبرز عدة تحولات لافتة في المشهد الانتخابي، ففي الدورة الـ(30)، بلغ عدد المترشحين 33 مترشحًا تنافسوا على 18 مقعدًا، مقابل 27 مترشحًا في الدورة الحالية، أي بانخفاض قدره 6 مترشحين، ما قد يعكس تراجعًا نسبيًا في الإقبال على الترشح أو ارتفاع كلفة المنافسة الانتخابية.

كما شهدت الدورة السابقة وجود كتلتين انتخابيتين رئيسيتين هما «تجار 22» و«ريادة»، إلى جانب 4 مستقلين فقط، في حين تنحصر المنافسة في الدورة الحالية بين كتلة واحدة و10 مستقلين، وهو تحول نوعي يعكس تراجع العمل التكتلي مقابل صعود الحضور الفردي.

هيمنة سابقة.. هل تتكرر؟

أظهرت نتائج الدورة الـ(30) هيمنة واضحة لكتلة «تجار 22» التي استحوذت على نحو 85.2% من إجمالي الأصوات، مقابل 10.4% لكتلة «ريادة»، و4.4% فقط للمستقلين.

هذه الأرقام تعكس أن الناخبين في الدورة السابقة مالوا بشكل كبير نحو التصويت الجماعي للكتلة الأقوى، ما أدى إلى حسم شبه كامل للنتائج لصالحها.

لكن في الدورة الحالية، ومع غياب كتلة منافسة مماثلة، وارتفاع عدد المستقلين، قد نشهد سيناريو مختلفًا، إذ يصبح تشتت الأصوات أكثر احتمالًا، ما يفتح المجال لاختراقات فردية داخل النتائج النهائية.

سجلت الدورة الـ(30) نسبة مشاركة منخفضة بلغت 9.53% فقط، مقارنة بـ21% في الدورة (29)، وهو تراجع كبير يعكس فتورًا في الحماس الانتخابي آنذاك. وفي الدورة الحالية، تبدو التوقعات مفتوحة على احتمالين: ارتفاع المشاركة، مدفوعًا بتزايد عدد المستقلين، ما قد يحفز قواعد انتخابية مختلفة ويخلق تنافسًا أكثر حيوية. أو استمرار الانخفاض، في حال شعور الناخبين بأن النتائج قد تميل سلفًا لصالح الكتلة المنظمة، كما حدث في الدورة السابقة.

السؤال الأبرز في هذه الدورة يتمثل في: من يحسم الأصوات؟

في الدورة الـ(30)، لعبت الشركات الكبرى دورًا حاسمًا في ترجيح كفة الكتلة الفائزة، نظرًا لقدرتها على حشد الأصوات المرتبطة بها. أما في الدورة الحالية، فقد يكون للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة دور أكبر، خاصة مع زيادة عدد المستقلين الذين قد يخاطبون هذه الشريحة بشكل مباشر، ويطرحون قضايا أكثر ارتباطًا بتحدياتها اليومية.

تكشف المقارنة بين الدورتين عن انتقال الانتخابات من نموذج «الهيمنة الكتلية» إلى نموذج أكثر انفتاحًا وتعددية، مع تراجع عدد المترشحين، وارتفاع وزن المستقلين، واستمرار التحدي في نسبة المشاركة.

وبين خبرة الكتل وتنظيمها، ومرونة المستقلين وقدرتهم على استقطاب أصوات نوعية، تبقى انتخابات غرفة البحرين في دورتها الحادية والثلاثين مفتوحة على جميع الاحتمالات، وسط ترقب لما إذا كانت ستعيد إنتاج سيناريو الهيمنة السابقة، أم ستفرز مجلسًا أكثر تنوعًا في تمثيله للقطاع الخاص.

حيــن تتحول الأزمة إلى اختبار وطني.. هل كانت خطوات طيــران الخليج نعمة أم نقمة؟

○ بقلم:
حمد أمين

في أوقات الحرب، لا تُقاس كفاءة شركات الطيران بعدد الرحلات فقط، بل بقدرتها على اتخاذ القرار الصحيح تحت الضغط. فحين أُغلقت الأجواء البحرينية وتوقفت الحركة الجوية، لم تكن طيران الخليج أمام أزمة تشغيلية عابرة، بل أمام امتحان وجودي حقيقي: كيف تحافظ على دورها كناقل وطني، وكيف تبقي البحرين متصلة بالعالم، ولو بحدٍّ أدنى، دون أن تفرّط في السلامة أو السمعة أو الثقة؟

الواقع أن الشركة اختارت المسار الأصعب، وربما الأذكى في الوقت نفسه. بدلاً من الاستسلام الكامل لشلل المجال الجوي، ذهبت إلى حل استثنائي عبر الدمام، وفتحت حجوزات لعدد من الرحلات الدولية، ووفرت نقلًا بريًا ومساندة في تأشيرات العبور، ثم وسعت هذه العمليات إلى وجهات إضافية. على الورق، هذه خطوة تحسب لها: مرونة، وسرعة قرار، ورسالة واضحة بأن البحرين لن تُعزل بسهولة.

لكن في عالم الطيران، كل حل طارئ يحمل في داخله كلفة خفية. فالتحويل عبر الدمام ليس مجرد "خطة بديلة"، بل عملية أكثر تعقيدًا وأعلى كلفة وأشد إنهاكًا للراكب. هناك تنسيق بري وجوي، وتأشيرات، ومواعيد متحركة، وتكاليف تشغيل غير معتادة، ومخاطر أكبر على تجربة المسافر. ما يُنقذ الشبكة على المدى القصير قد يرهق العلامة التجارية على المدى المتوسط إذا شعر المسافر أن الرحلة أصبحت مغامرة لوجستية لا خدمة طيران مستقرة.

ومن هنا تبدأ المفارقة: الخطوة نفسها يمكن أن تكون نعمة أو نقمة.

هي نعمة إذا نظرنا إليها بعين الإدارة الوطنية للأزمات. لأن الأسوأ من التشغيل المكلف هو الصمت، والأسوأ من المسار الملتف هو انقطاع الدولة عن العالم. وطيران الخليج، في هذه اللحظة، لم تكن تنقل ركابًا فقط؛ كانت تنقل رسالة سيادية مفادها أن البحرين، رغم الضيق، لا تزال قادرة على إيجاد منفذ، وأن ناقلها الوطني لا يختبئ خلف البيانات الباردة، بل يحاول أن يعمل بما هو ممكن. هذا مهم جدًا في قطاع قائم على الثقة قبل المقاعد.

لكنها قد تصبح نقمة إذا جرى التعامل معها باعتبارها نجاحًا مكتملًا لا حلًا اضطراريًا. لأن الحرب لا ترفع فقط مخاطر الإلغاء والتأخير، بل ترفع أيضًا أسعار الوقود، وتربك حركة الطائرات، وتضغط على الطواقم، وتضعف الطلب، وتدفع بعض المسافرين أصلًا إلى تأجيل السفر. ومع تعليق أو تقليص شركات عالمية كبرى لرحلاتها إلى البحرين والمنطقة، فإن العبء على الناقل الوطني يصبح مضاعفًا: تشغيل في بيئة معادية، وتسويق في سوق خائفة، وتحمل كلفة في وقت تتآكل فيه الهوامش.

المشكلة الأعمق أن الناقل الوطني في دولة صغيرة لا يملك رفاهية الخطأ. شركات الطيران الكبرى قد تتضرر ثم تمتص الصدمة بحجمها وتحالفاتها واحتياطاتها. أما شركة مثل طيران الخليج، فكل اضطراب طويل يضغط مباشرة على نموذجها: مركزها التشغيلي، ربطها العابر، ثقة المسافر، وتنافسيتها أمام ناقلات أكبر وأغنى. لهذا فإن أي قرار في هذه المرحلة لا يجب أن يُقرأ كقرار تشغيلي فقط، بل كقرار اقتصادي ووطني في آن واحد.

ومع ذلك، يجب أن نكون منصفين: ما قامت به الشركة حتى الآن يعكس عقلية إدارة أزمة لا عقلية انتظار. تعليق العمليات حين استلزمت السلامة ذلك، ثم تقديم إعادة حجز ورد مبالغ، ثم بناء جسر تشغيلي عبر الدمام، كلها مؤشرات على أن الشركة حاولت تقليل الضرر بدل الاكتفاء بإعلان العجز. هذا جيد. لكن الجيد لا يكفي وحده. المطلوب الآن هو اتصال أكثر كثافة وشفافية، وتحديثات أسرع، وتبسيط أكبر لتجربة المسافر، لأن المسافر في زمن الحرب لا يريد فقط مقعدًا، بل يريد وضوحًا وطمأنينة وشعورًا بأن أحدًا يمسك بالدفة.

الخلاصة أن ما فعلته طيران الخليج حتى الآن ليس انتصارًا ولا فشلًا؛ بل هو مناورة بقاء. وقد تتحول هذه المناورة إلى نعمة إذا نجحت الشركة في حماية الثقة، وتقليل الفوضى، وإبقاء البحرين على خريطة الحركة ولو بأقل الإمكانات. لكنها ستصبح نقمة إذا طال أمد الحرب، وارتفعت الكلفة، وتآكلت تجربة المسافر، وتحولت الحلول المؤقتة إلى واقع دائم.

في الطيران، كما في السياسة، ليست المشكلة أن تعبر العاصفة؛ المشكلة أن تخرج منها وقد فقدت جمهورك. واليوم، التحدي الحقيقي أمام طيران الخليج ليس فقط أن تُسيّر رحلة، بل أن تُثبت أن الناقل الوطني يمكنه أن يبقى واقفًا حين تجلس المنطقة كلها في صالة الانتظار.

بنــك البحريــن الوطنــي يعلــن إعــادة فتــح شــبكة فروعــه في مختلــف أنحــاء المملكــة

أعلن بنك البحرين الوطني إعادة افتتاح واستئناف العمليات التشغيلية الكاملة لشبكة فروعه في مختلف أنحاء المملكة، وذلك بعد قراره السابق الصادر في 19 مارس. علمًا بأن جميع فروع البنك ستستأنف عملياتها، باستثناء فرع مطار البحرين الدولي، الذي سيبقى مغلقا حتى إشعار آخر.

وتأتي هذه الخطوة في أعقاب إجراء تقييم شامل لمشهد بيئة الأعمال والظروف التشغيلية، حيث اتخذ البنك جميع التدابير اللازمة لضمان سلامة موظفيه وعملائه، مع الحفاظ على استمرارية تقديم خدماته بكفاءة.

وأكد البنك أن فروعه ستستأنف العمل وفق ساعات العمل المعتادة، مع الالتزام بتطبيق الإجراءات الاحترازية في جميع الفروع. كما يشجع البنك العملاء على الاستفادة من قنواته المصرفية الرقمية وشبكة أجهزة الصراف الآلي التابعة له، بما يسهم في تيسير الوصول إلى الخدمات.

ويستمر البنك في التزامه وحرصه على متابعة المستجدات عن كثب، والتنسيق مع الجهات المعنية لضمان سلامة عملياته والمجتمعات التي يخدمها.