Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 1H20 Analysts / Investors Conference Call held on Monday 17 August 2020

Rita Guindy: Hello, everyone. Thank you for joining us today. This is Rita Guindy, and on behalf of Arqaam Capital, I'm delighted to welcome you to Jazeera Airways H1 2020 results conference call.

I have with me here today Mr. Rohit Ramachandran, CEO of Jazeera Airways, and Mr. Krishnan Balakrishnan, company's CFO. With no further delay, I'll now turn over the call to Mr. Rohit.

Rohit Ramachandran: Thank you very much, Rita. Good afternoon, everyone. It gives me great pleasure to welcome you all to Jazeera Airways Earnings Conference Call for the closing of the first half of financial year 2020 live from Kuwait.

I hope that you and your loved ones have been staying safe during these extraordinary times, which defines the existence and the dynamics of our performance in the first half. Over the next few quarters, it's likely to define us as well.

This time around, we will discuss both the first and second quarters along with the first half operational and financial results. Given that we did not disclose any figures for the first quarter of the year, I have been instructed by the Capital Markets Authority for all companies listed on Boursa Kuwait. Together, we will read along with the coming slides in order to dig deeper into the details of our operation and financial performance, as well as the outlook for the remainder of 2020. And of course, at the end we will have a Q&A session where we can dive into a little bit more detail.

Let's straightaway go into slide number eight. The first quarter of 2020 was a mixed bag for Jazeera. We started the year on a healthy note building on our growth plans that most of you are familiar with carrying on from a very good year in 2019, which we posted strong results. However, quite early into the year as the days went by we started getting a sense of some negative signals in terms of passenger demand. Clearly, this was linked to the spread of the COVID-19 virus, which we highlighted as well during our call covering the financial year 2019 results.

At the time, in let's say the month of February, neither us nor anyone else in the aviation sector was able to assess quite clearly the magnitude of the situation. However, towards the end of February, we began to take a very serious view on the way things would evolve. Once we moved into early March, there was a strong downward momentum as the Kuwaiti Authorities shutdown the airport for any commercial scheduled operations by the 13th of March. This had of course, at that point, a devastating impact on our operations.

Passenger-wise, we managed to carry 496,000 passengers during the first quarter, which is marginally less than the first quarter of 2019, largely because we had a strong January and a decent February. Our load factor and aircraft utilization were also affected by this negative environment with a load factor of almost 72% compared to 75.6% same quarter last year. And a utilization of just 9.5 hours compared to our usual 14 hour utilization that we had in the early part of last year. Yields were also affected negatively by the dwindling demand during the quarter, down 5.3% to 36.5 KDs versus 38.5 KD in the comparable period last year.

Moving onto slide nine. In line our numbers were affected financially, as you can see. Revenue in the first quarter of 2020 decreased by 11% to KWD 19 million, while operating and net profit were also in the red, registering a loss of 3.9 million and 6 million KD respectively. As you might imagine, the immediate hit came to our revenue side, while fixed cost continued to weigh heavily on our income statement.

You will all recall how we previously discussed that these costs were the fuel that drives Jazeera's growth engines the way we manage these costs. Once that expansion cycle is broken, these costs turned into a heavy burden with an expressively high bill. We will discuss that and its impact on the following quarter in greater detail as we go through the presentation.

Moving onto slide 10 for a discussion on the operating performance of the second quarter. You will easily spot the near standstill situation throughout the whole quarter. The figures presented in the slide are merely factual, and really there's no point comparing it with the same period last year. Our focus during this period starting mid-March right through today as a matter of fact, is on cashflow management and controlling our costs as opposed to driving our P&L.

Despite all of that, we opted not to stay idle and managed to conduct as much available business and opportunity that existed. I will share with you a few of those details. Once the airport shut in mid-March, we went after any available business that existed. Essentially, they were in three categories. One was the government mandated repatriation of Kuwaiti nationals who were stuck in various countries abroad. We carried a healthy share of that business. Second, we went after repatriation of expats who were in Kuwait and the limited number of charter flights that we were allowed to operate to take them back to their home countries. There were a small number of deportation flights as well for people who had overstayed their residencies.

We also began, in fact, starting a very steep learning curve when it comes to carrying cargo. As a core low cost carrier, cargo has not traditionally been our core business, but we learned very fast, and we started carrying significant amounts of cargo including loading it in the passenger cabin after getting the necessary certifications, thereby ensuring that the supermarket shelves of Kuwait were well stocked, and also earning revenue in the bargain.

Moving on to slide 11, having said that, we move to the following slide which reflects this restrictive business environment in financial terms. As you can see, there is a large expected decline on all financial metrics with revenue down by 70% year-on-year, with a net loss of 3.9 million compared to a net profit of 4.7 million in the second quarter of 2019.

In slide 12, we take a look at the comprehensive impact on Jazeera's operation metric for H1, the first half of the year. The number of passengers we carried is down by 50%, more or less in line with the drop in utilization rates, while load factor is down 8.3%. The yields are higher, which is driven by the extremely high yield we registered in the second quarter by carrying the government mandated repatriation and deportation flights that I spoke about just a minute ago.

Moving onto slide 13. From a financial performance perspective, H1 revenue came in at 26.7 million, which was down 44% from the first half of last year, coupled with an operating loss of 8.2 million and a net loss of 9.9 million. The next slide deals with some of the metrics regarding the terminal, which of course formed part of the results that I have spoken about so far.

Now, let's move on to slide 15. In the coming section, we will elaborate on some of the measures we took to safeguard the stability and sustainability of our financial position as well as our initiatives to support the government efforts to contain the spread of the virus and to transport passengers to and from Kuwait International Airport.

Slide 16. On the 13th of March, as the government announced the suspension of all commercial operations from Kuwait Airport, we were very swift in adopting several ruthless measures to protect our long term business continuity. Indeed, having a healthy balance sheet was a blessing during difficult times. Yet, we needed to be active, and immediately turned our focus to cashflow and cost management.

Jazeera's board, after monitoring the situation, opted to reverse its prior recommendation to distribute 13.5 million KD as dividends in order to preserve cash. In parallel, we activated the drawdown of several bank facilities that were not previously tapped to support the ongoing liquidity through the coming months. The focus, as mentioned, was to build a cash war chest.

On top of that, we took some severe cost control measures. I would like to highlight two main measures. Very early from the last week of February and the first week of March, we knew that this is going to affect our business significantly, and we were one of the very first airlines to dramatically reduce our manpower costs. It was an extremely unfortunate measure because the top notch team that we had built, which delivered the results of 2018 and 2019 suddenly needed to come under scrutiny, and we took the painful decision to let go of almost 37% of our pilots, crew and the rest of our team.

In addition, we negotiated with our aircraft lessors. As you know, we have an all leased fleet. Over the course of the last six months, Krishnan and I had more than 60 meetings with our aircraft lessors to ensure that we can bring down the fixed costs of our aircraft. As you know, aircraft lease contracts are air tight and bullet proof. We are liable to ensure continuity of aircraft lease payments regardless of events that we may consider force majeure.

In any case, as a result of very aggressive negotiations, the aircraft lessors agreed to delay and defer our payments. However, we did not accept delay and deferral of payments because that would simply mean that we don't pay the lease today. We end up paying it tomorrow. That is not acceptable to us. We were pushing for a waiver of aircraft lease costs. That, of course, was completely unacceptable to aircraft lessors initially. It took more than five to six months of hard negotiations.

I'm happy to report to all our investors and all the analysts listening in on this call that we have managed for all our aircraft to reach agreement with our lessors for in some cases complete waiver and in some cases significant partial waiver of aircraft lease costs going through for a nine month period from March to November of this year. Since most of these agreements have not been concluded in time for the H1 results, you will see the benefit of this in the upcoming quarters and H2.

I would like this opportunity to thank our staff, our management, our board for really their valuable contribution during this time for Jazeera. They have really stood by the company. Especially the team who voluntarily accepted, the entire staff who remained at Jazeera, they voluntarily accepted a 50% pay cut in an attempt to support the company, which continues to this day.

Let me now move on to slide 17. During the months that Kuwait was officially closed, we operated a number of flights that had been scheduled under the directive of the Ministry of Foreign Affairs, and coordinated by local embassies of Kuwait in different countries. These are one way charter flights for expats flying out of Kuwait as well as bringing Kuwaitis back from countries abroad back into Kuwait.

Moving onto slide 18. As part of our national duty and social responsibility, we have also played a major part in the repatriation program as I mentioned, to bring back 6800 Kuwaiti nationals stranded abroad to Kuwait. We had 60 special flights from 19 cities, including many that are outside of our usual network. Further, we built a passenger reception center called the KPRC for the Kuwait Passenger Reception Center. It was managed by the Ministry of Health as well as the Ministry of Interior. We provided COVID-19 tests for all passengers arriving on our repatriation flights. We converted our famous park-and-fly facility for use by the Ministry of Health to perform the first drive-through virus testing in Kuwait. It is the largest such facility in the Middle East.

Last but by no means the least, as a gesture of our appreciation for all personnel participating on the front lines, Jazeera offered 50,000 free roundtrip tickets to frontline workers like nurses, doctors, policemen and so on, the ones who had to fight the COVID-19 pandemic in Kuwait.

Let's now move to slide 19. The biggest challenge once all these regulatory restrictions are lifted is to ensure that passengers are convinced that flying in general and flying on Jazeera in particular are very safe. We took this as a responsibility to ensure the safety of our passengers and our crew. We took several precautionary measures in line with the directives of the WHO, the Ministry of Health and the Kuwait Director General of Civil Aviation Authority.

These measures include antiviral disinfection programs in the cabins where the aircraft is sprayed after each flight, fumigated using antiviral high pressure disinfection sprays on seats, as well as throughout the cabin, the use of chemicals and disinfectants that are internationally approved and safe for all passengers. An important thing to note is our aircraft air filters and onboard filtration systems are also replaced frequently, thereby removing dust, allergens, bacteria, virus and other irritating particles.

It's a little known fact that the constant airflow to make sure that the aircraft in-cabin air is refreshed every 90 minutes throughout the flight makes flying on new generation aircraft like ours actually much safer than even shopping in a supermarket. As you can see from some of the pictures on the presentation, our cabin crew now wear full protective gear, which is disinfected before boarding flights and again when disembarking. Passengers themselves are mandated to wear medical face masks and gloves at all times. Passengers receive a hygiene pack and our prepacked closed food bags to avoid risk of contamination, which are indeed donated by Kuwaiti non-profit organizations. For now, on short flights we have completely suspended the sale of hot food and beverages onboard.

Let's now move onto slide 21. From our end and within our control, we continue to work on our cost rationalization efforts in order to weather the storm and come out even stronger and healthier than when it started. It's interesting to note that our cash balance today is actually larger than when we began the year. I mentioned earlier that our lengthy negotiations with aircraft lessors have proved fruitful, and we've reached settlements to restructure all our aircraft leases with them creating significantly cash savings for us during the year.

We anticipate a slow and gradual recovery over the coming months as yields continue to be under pressure and aircraft utilizations remain very low. You will recall as part of our strategic plan, we had planned to take delivery of four A320 neos from Airbus at the end of this year. We have now renegotiated this with our lessors as well as with Airbus, and these aircraft will now be delayed until next year. Further, we're still in touch with our departed team members, and we have assured them that they will have priority in rejoining us once the

situation improves. Additionally, our gains in terms of cargo operations will not be short lived, and we have now decided to make sure that it becomes an integral part of our business moving forward.

Let's now move to slide 22. As for resuming operations within our network, we are continuing to be on high alert, monitoring minute-to-minute practically the updates on all airports in all countries that form our network. Travel restrictions, along with safety measures like mandatory quarantine, does and will restrict demand for the months ahead. We foresee a gradual resumption of operations over the coming months.

Before I close, I want to highlight that I'm really very proud of the efforts and measures that our team have undertaken during these past very difficult few months. We continue to be extremely confident in our business model, and I know that one day and one day soon, Kuwait will reopen for business. There's no doubt in my mind. When that day comes, Jazeera will be as strong as it has been before. The challenge and the trick is to ensure that from today until that day we protect our resources, we protect our cash, and we make sure that when the day comes that Kuwait is open for business, we are ready and we start strong.

With that, I'll hand you over to Krishnan for a more detailed discussion of the financial section. Krishnan, over to you.

Krishnan Balakrishnan: Thank you, Rohit, and a very warm good afternoon to all the participants on the call. I will take you to the next slide, would be first quarter '20 key parameters. One of the highlights is that compared to last year, we have added four aircraft by the first quarter, three in the last quarter of '19, and the last aircraft in the first quarter. That's why you see the jump from nine aircraft to 13.7 aircraft in Q1 '20. Other than that, if you see the utilization has dropped, I think the rest of the matter already was covered in detail by Rohit. So, I will not dwell too much on it. But March 13th was the last day of scheduled operations that we had.

If you go to the next slide please, you will see that because of the closure of the airport and the forward impact even in the operation until the closure, the loss for the first quarter '20 was six million net, as compared to a profit of 1.5 million in the first quarter of '19. Two major things which happened were the yield drop and the passenger number drop. Those two primarily contributed to this loss of revenue in this first quarter.

Of course, we also had the operating expenses, which were higher. Yes, because of the fixed cost which were continuing and also because there were more aircraft in the fleet during this first quarter of '20 as compared to '19. The cash position was 33.445 million as of end of March 2020. I'll take you now to the next slide, which is on the second quarter '20 parameters.

Here, we had a flat 14 aircraft fleet as compared to 9.3 in the last year. The rest of the parameters are really not very comparable for the reasons which Rohit already explained. The airport was totally closed during this quarter, and the only operations were for the repatriation and cargo primarily. If I take you to next slide on the financials for second quarter '20, we had a net loss of four million KD as compared to a profit of 4.7 million in the previous year same quarter.

At the end of this quarter, our cash balance was 28 million KD, and our equity was down to 26.1 million. The terminal, of course, being closed totally ended up with a loss in this quarter as compared to a profit in the previous year. The operating expenses were lower mainly because of this level of operations being very, very small. Let me take you to the next slide, which summarizes the whole performance of the first half of '20.

Here, as we see, the average aircraft we had was 13.8 as compared 9.2 in the previous year. The utilization on average was only 5.7 despite two months of full operations. The rest of the four months obviously brought down the average to 5.7 compared to 13.7 in the previous year. The loss for the first half of the year was 9.9 million KD against a profit of 6.2 in the previous year. The cash position, we already saw, was 28 million at the end of this half year, and the totally equity was 26 million.

I'll quickly take you through the reasons for the movement of swap in the next slide. The brent] has been on the lower side from the first quarter '20, and right now it is slightly on the increase, and it has touched about mid 40 as we see. If I go down to the next slide on the balance sheet of the first half '20, the cash balance did reduce. It impacted the end of 2019, but as you see as of 2019 2000 H1, we had an increase in the cash balance. That was primarily because of the profit being made in 2019 and also we drew down the loan in 2020 first half. However, the cash losses in the first half have been offset, and therefore we still have increased the cash value as compared to the first half of 2019.

The fixed assets decreased because we did the pay release back of two engines in the last year. The total assets and liabilities increased mainly because we added four aircraft between Q4 of 2019 and Q1 of 2020. The retained earnings decreased as we already saw. With that, I conclude my section of the presentation.

Operator: Perfect. Thank you for that. So, ladies and gentlemen, if you would like to ask a question, please press star followed by one on your telephone keypad now. If you're joining us via the web, please click the request to speak flag icon. If you change your mind, please press star followed by two. When preparing to ask a question, if you could please just make sure that your phone is unmuted locally. Thank you.

Our first question comes from ----- from -----, please go ahead.

------: Yes, thank you for the call. Presentation was very informative. I have two questions. First, on the lease cost waiver. Is it possible to quantify exactly how much is it a benefit from this March to November waiver partial and full in some cases because you got multiple lessors. What can we expect in terms of any reversal for the first half that you booked and what will happen for the third quarter in terms of numbers? That will be helpful. And second, on the Forex loss that we saw, huge Forex loss, coming in first quarter of 1.2 million, what was that regarding? More color on that. Something on the hedging. I mean, you've got a huge negative raw hedge. What levels are you hedged at? A bit more color on that. Thank you.

Rohit: Thank you, -----. Good to hear from you again. I will answer all your three questions the best I can. Regarding quantifying the impact of the lease, -----, I won't be able to go into specific figures for two reasons. One, since you've been listening to my investor calls now for almost four years, you know that I don't go into specific line items on the P&L. Secondly, we've had to sign very strict agreements including confidentiality clauses that I cannot, for obvious reasons, reveal the details of the agreements that we have with the lessors.

I can tell you two things regarding this. One is that it's going to have an impact of eight figure US dollar positive on our P&L for this year. Second, in a non-bankruptcy situation, we probably have the best outcome of negotiations with aircraft lessors in the world. Not in the region. In the world. I hope that gives you some indication of what I'm talking about.

Second, regarding your questions about the Forex clause and the hedge. I will ask Krishnan to give you more details, but a very quick summary. The Forex loss is not a Forex loss in its traditional sense. In other words, it's not, for example, that we had a huge balance of let's say Indian rupees or Egyptian pounds and we had to book a Forex loss. There was a marginal movement of the Kuwaiti dinar against the US dollar, if I'm not mistaken about 2%. Because of IFRS 16 and the impact of IFRS 16, it has consequences to the way the leases for the duration of the aircraft leases are valued. I think if there is a correspondingly opposite movement of that exchange rate between Kuwaiti dinars and the US dollar, you will find it being reversed, wiped out or even moving into the positive territory. It's not a loss in its traditional sense, but Krishnan can give you more details.

Regarding the hedge, now, you will recall that I don't discuss the details of at what level we were hedged, but I can tell you that it was very attractive at, let's say, January or February of this year. We hedged about 50,000 barrels, which is not more than 50% of our requirement at that time. Now, the thinking was that even if it moved into negative territory, we'd take the advantage of uplifting fuel at the lower price, thereby offsetting the hedge loss. Nobody would have possibly guessed that our level of operations would go to zero, and hence we'd be unable to take advantage of the very low market price that existed. It was like a double whammy at that point. I'm happy to report now that with Brent

back in the mid-40s, the hedge related losses, have now progressively declined significantly.

Krishnan, can you also add anything to what I have regarding the Forex loss and the hedge?

Krishnan Balakrishnan: You basically have covered the whole concept really clearly, Rohit. I'll just add one sentence. For the Forex loss, because the lease liability is a monetary asset as per IFRS, there was an ECL adjustment done, and that is why the Forex loss was booked. Like Rohit said, it is a book loss, and it gets worse as this currency strengthens.

On the hedge also, because to the extent that we could not utilize the full hedge quantity during the next few months until the end of the year, we had to take a fixed cost, the exposure, which is over and above what we are using. That was the hit we had to take in the first and second quarter.

-----: That's more or less a mark to market outcome, correct?

Krishnan Balakrishnan: Yes, that's correct.

Rohit: -----, does it answer your question adequately?

-----: Yes, it does. Yes, it does. Thank you, Rohit. Thank you Krishnan.

Rohit: Pleasure.

Operator: Thank you. Our next question comes from ----- from -----. Please go ahead.

-----: Hi, Rohit. Thank you for the call. I have a couple of questions. The first one is linked to your saying that the delivery of four planes has been delayed until next year. Assuming that is the situation continues to be the same that you have to run that 40% 50% offload factors next year, and it will be hard to find new route, how long can this be delayed? Can this be delayed by one more year? Can it be pushed to 2022 rather? That's number one.

Number two is can you throw some color on the second half of this year? Kuwait has provided a re-opening plan for the aviation sector. Considering that in mind, what sort of a utilization rate do you expect, load factors do you expect for the second half? What sort of cash burn are we talking about in the second half? Thank you.

Rohit: Thank you, Mr. -----. I will start with your first question regarding the four aircraft delivery. As you probably know, aircraft deliveries are also normally cast in stone because once the aircraft is delivered by the manufacturer, it needs to be accepted and delivered, most of the time, without any change permissible.

However, based on our relationship with Airbus and with the lessors, we have managed to push it to next year.

I doubt very much that we will be able to delay it beyond next year. Having said that, I'm also optimistic that by next year at any rate there will need to be a recovery in many of our key markets by necessity because it can't continue this way endlessly. There is talk of a vaccine, and I think once the vaccine is deployed in Q1 of next year. I take a realistic view, it will probably take another quarter to make any measurable effect. Then my expectation is that around middle of next year is when we will begin to see a decent recovery.

That also, by the way, partially answers your second question, which is how do I see the second half of this year looking? If I'm honest with you, I don't see a dramatic improvement in the second half of this year. I think there will be a gradual improvement. I think there will be incremental improvement, but the reality is you'll see significant improvement only once governments feel comfortable reopening their border restrictions, their immigration restrictions. That will happen only when infection rates go down. Infection rates will go down only when, I think, there are vaccines and therapeutics deployed successfully.

The good thing about those four aircraft is those four aircraft have been negotiated at the lowest lease cost in the history of Jazeera. Yes, it's always, in my opinion, not a good situation to have additional aircraft grounded. You will notice that we have one of the highest aircraft utilization rates in the world for Airbus narrow body aircraft until the beginning of this year. In my view, because we have negotiated hard and got these aircraft very cheap, it's not going to be a huge unsustainable burden for us when we get it next year, even if it's not fully utilized, even if they're partially utilized.

The second half of this year, as I mentioned, is going to be slow. It's going to show gradual incremental improvement and for precisely that reason, we have undertaken this month, in fact from last week onwards, another very painful and more aggressive cost control measure. That is another round of cuts in our crew and in our staff and at all levels of our management as well. We realize that for us to be strong and sustain ourselves when Kuwait opens in a meaningful way, I mean unrestricted, which I expect to be sometime next year, we need to have enough cash on hand. We have enough cash on hand, but we need to be strong. We don't want to burn it for no reason.

So what we've done is we've embarked on another round of cost control measures including manpower costs. Unfortunately, we have to take painful decisions such as this and approximately, I would say, another seven figure Kuwaiti dinar cost reduction in terms of our manpower is going to take place before the end of this month. That will affect permanent savings in that range of costs.

Our cash burn in broad terms, before the coronavirus impact on our industry, was approximately 4 million KD of fixed costs a month. Once we put in all these measures that I mentioned, cost control measures, we are now around 1.5 million KD a month. You can imagine. We've gone from four million to about 1.5 million. That shows how deep and aggressive we have cut our costs. I hope that adequately answers your question, Mr -----.

-----: Yeah, that was helpful. Can you just tell us how much is the total lease payment annually amounts to? You've not paid for the last few months, but in general, a 14 aircrafts that you have right now, how much is it? 18 million annually?

Rohit: As you know, Mr. -----, when I spoke to ----- earlier just before you, I don't get into individual line items of costs.

-----: Sorry, I'm not saying how much you have to pay this year, like what you have to pay after negotiate after the waiver, but in general, I'm asking the question. How much it would be in a normal condition?

Rohit: Those lease contracts are confidential, Mr. -----.

-----: Okay, all right. You have been talking about that you cannot delay the planes beyond next year. When exactly are these planes going to be delivered next year?

Rohit: It's progressive from Q2 onwards.

-----: Okay. All right. Thank you very much.

Rohit: Between Q2 and Q3. Most welcome.

-----: Okay, thanks.

Operator: Thank you. We have two more registered questions. Do we have time?

Rohit: I will take these two final questions. Please go ahead.

Operator: Perfect. Our next question comes from ----- from ------ Investments. -----, please go ahead.

-----: Yes, hi. Thank you for the call, and thank you for giving a lot of clarity on the current situation. Everything is clear. I think my question was just answered. Maybe if you could give some indication about what the timeline is for Kuwait International Airport in terms of reopening. My understanding was, according to the presentation, it's going to open with about 30% of its capacity, but then there were a lot of countries that were banned from entry or banning flights. Just in terms of timeline for the rest of this year, how do you see that playing out? Thank you.

Rohit: Thank you for your question, -----. I will try and answer your question as politely as possible because this is something that really raises my blood pressure. As you know, Kuwait authorities had said that Kuwait Airport would open for scheduled traffic from the 1st of August with a 30% restricted capacity, which would continue all the way until February. From February it would go up to 50% of capacity. Then only the following August it will go to 100%.

We had planned for that. We were ready for that. Just a few days before the scheduled reopening of the airport, they added seven countries from which passengers were not allowed to return to Kuwait, including several on our network including Pakistan, India, Nepal, Bangladesh and so on. If that was not bad enough, on the 1st of August, once the airport actually opened, they increased that to 31 countries including Egypt, Lebanon and so on. Now I understand, that these matters are governed by matters of public health, and the government has an obligation to modify and amend its restrictions as it sees fit in order to protect public health.

To answer your question, it depends on the government. What we can do is to be ready, be opportunistic wherever we see an opportunity and some places even when there are no obvious opportunities, we sneak in some flights. We put in some charters. We carry some cargo, and we operate. It's obvious that for us to scale up, we do need some of these countries to open.

Operator: Hello, we are unable to hear you.

-----: Yes, thank you. I was having connection issues. Thank you very much.

Operator: Thank you. Thank you for your questions. We currently have no further questions. If you would like to go ahead.

Rohit: Thanks very much. -----, sorry about that. I got disconnected in mid-sentence. I think Krishnan is taking our cost control a bit too seriously and not paying my phone bills. Good to be back. I hope I answered your question. If there are no more questions, it was a great pleasure being with all of you, and look forward to being on another conference call with you in three months' time. We will close for today.

Rohit: If anyone has any questions that has not been answered, please write in to Mostafa, who is our Director of investor relations, and we'd be happy to get back to you privately on email. If there's nothing else, I look forward to speaking with all of you in three months' time. Stay healthy and stay safe. Thank you.

محضر مؤتمر المحللين والمستثمرين لشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. لنتائج النصف الأول من عام 2020 و الذى انعقد يوم الإثنين 17 أغسطس 2020

ريتا جيندي: مرحبًا بكم جميعًا. أشكركم على حضوركم معنا اليوم. معكم ريتا جيندي، يسعدني نيابة عن شركة أرقام كابيتال أن أرحب بكم في هذا البث الشبكي لعرض نتائج النصف الأول لسنة 2020 بشركة طيران الجزيرة.

معي هنا اليوم السيد/ روهيت راماشاندران، الرئيس التنفيذي لشركة طيران الجزيرة، والسيد/ كريشنان بالاكريشنان، المدير المالي للشركة. وسأقوم الآن دون المزيد من التأخير بتحويل المكالمة إلى السيد/ روهيت.

روهيت راماشاندران: شكرًا جزيلاً يا ريتا. مساء الخير جميعًا. إنه لمن دواعي سروري البالغ أن أرحب بكم جميعًا في هذا البث الشبكي للإعلان عن أرباح شركة طيران الجزيرة في نهاية النصف الأول من السنة المالية 2020 مباشرة من الكويت.

آمل أن تكونوا أنتم وأحبائكم في أمان خلال هذه الأوقات غير العادية، والتي تحدد بقاء وديناميكيات أدائنا في النصف الأول، كما أنه من المحتمل خلال الأرباع السنوية القليلة القادمة أن تحدد هويتنا أيضًا.

هذه المرة، سنناقش كلاً من الربعين الأول والثاني إلى جانب النصف الأول من النتائج التشغيلية والمالية. نظرًا لأننا لم نفصح عن أي أرقام للربع الأول من العام، فقد تلقيت تعليمات من هيئة أسواق المال لجميع الشركات المدرجة في بورصة الكويت. معًا، سنقرأ جنبًا إلى جنب من خلال الشرائح التالية من أجل التعمق في تفاصيل عملياتنا وأدائنا المالي، هذا بالإضافة إلى التوقعات لما تبقى من العام 2020. وبالطبع في النهاية سيكون لدينا جلسة أسئلة وأجوبة حيث يمكننا التعمق في مزيد من التفاصيل.

هيا بنا ننتقل مباشرة إلى الشريحة رقم ثمانية. كان الربع الأول من عام 2020 حقيبة مختلطة بالنسبة لشركة الجزيرة. حيث بدأنا العام بملاحظة صحية بناءً على الخطط التنموية لدينا التي يعرفها معظمكم من عام جيد جدًا في عام 2019، والذي حققنا فيه نتائج قوية. ومع ذلك، بدأنا نشعر ببعض الإشارات السلبية فيما يتعلق بطلب الركاب وذلك في وقت مبكر جدًا من العام مع مرور الأيام. وكان من الواضح أن ذلك يرتبط بتفشي جائحة فيروس كورونا، والذي ركزنا عليه أيضًا خلال مكالمتنا التي تغطي نتائج السنة المالية 2019.

في ذلك الوقت، خلال شهر فبراير تقريبًا؛ لم نتمكن نحن ولا أي شخص آخر في قطاع الطيران من تقييم حجم الوضع بشكل واضح. ومع ذلك وفي نهاية شهر فبراير، بدأنا في اتخاذ وجهة نظر جادة للغاية حول الطريقة التي ستتطور بها الأمور. بمجرد انتقالنا إلى أوائل شهر مارس، كان هناك تدهور بالغ حيث أغلقت السلطات الكويتية المطار أمام أي عمليات تجارية مجدولة بحلول 13 مارس. وكان لهذا بالطبع في تلك المرحلة أثر مدمر على عملياتنا.

وفيما يتعلق بالركاب، تمكنا من نقل 496,000 مسافر خلال الربع الأول، وهو أقل بشكل هامشي من الربع الأول من عام 2019، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى أننا شهدنا شهر يناير قويًا وشهر فبراير جيدًا. كما تأثر معامل الحمولة لدينا واستخدام الطائرات بهذه البيئة السلبية بمعامل حمولة

يقارب 72% مقارنة بـ 75.6% لنفس الربع من العام الماضي. واستخدام الطائرات بمقدار 9.5 ساعة فقط مقارنة باستخدامنا المعتاد البالغ 14 ساعة في الجزء الأول من العام الماضي. كما تأثرت العوائد سلبًا بتراجع الطلب خلال الربع الأول، حيث انخفضت بنسبة 5.3% إلى 36.5 دينار كويتي مقابل 38.5 دينار كويتي في نفس الفترة من العام الماضي.

ننتقل إلى الشريحة التاسعة. حيث تأثرت أرقامنا من الجانب المالي كما ترون، وانخفضت الإيرادات في الربع الأول من عام 2020 بنسبة 11% لتصل إلى 19 مليون دينار كويتي، بينما تراجعت الأرباح التشغيلية وصافي الأرباح أيضًا مسجلة خسارة قدرها 3.9 مليون و 6 ملايين دينار كويتي على التوالي. كما قد تخيلتم، جاءت الضربة المباشرة إلى جانب الإيرادات لدينا، بينما استمرت التكلفة الثابتة في التأثير بشكل كبير على بيان الدخل.

ستتذكرون جميعًا كيف ناقشنا سابقًا أن هذه التكاليف تمثل الوقود الذي يدفع محركات نمو الجزيرة بالطريقة التي ندير بها هذه التكاليف. بمجرد كسر دورة التوسع هذه، تحولت هذه التكاليف إلى عبء ثقيل مع فاتورة عالية بشكل واضح. وسنناقش ذلك وتأثيره في الربع التالي بمزيد من التفصيل أثناء استعراضنا للعرض التقديمي.

ننتقل إلى الشريحة 10 لمناقشة الأداء التشغيلي للربع الثاني. سوف تكتشفون بسهولة حالة شبه الجمود طوال الربع بأكمله. الأرقام المعروضة في الشريحة هي مجرد حقائق، ولا جدوى من مقارنتها بالفترة نفسها من العام الماضي. وسينصب تركيزنا خلال هذه الفترة التي تبدأ من منتصف شهر مارس وحتى اليوم في واقع الأمر على إدارة التدفق النقدي والتحكم في التكاليف لدينا بدلاً من دفع الأرباح والخسائر.

على الرغم من كل ذلك، اخترنا عدم البقاء مكتوفي الأيدي وتمكنا من إجراء أكبر قدر من الأعمال والفرص المتاحة. سوف أشارككم جزءًا من هذه التفاصيل. بمجرد إغلاق المطار في منتصف شهر مارس، سعينا وراء أي أعمال تجارية متاحة وموجودة. كانت تتركز هذه الأعمال بشكل أساسي في ثلاث فئات. أولاً، كلفتنا الحكومة بإعادة المواطنين الكويتيين العالقين في دول مختلفة في الخارج. ولقد حصلنا على حصة جيدة من هذا العمل. ثانياً، سعينا إلى إعادة الوافدين الذين كانوا في الكويت والعدد المحدود من رحلات الطيران المستأجرة التي سُمح لنا بتشغيلها لإعادتهم إلى بلدانهم الأصلية. كان هناك عدد قليل من رحلات الترحيل أيضًا للأشخاص الذين تجاوزوا مدة إقامتهم.

كما بدأنا أيضًا في إكتساب خبرات جديدة و مهمة في قطاع نقل البضائع. وبصفتنا شركة نقل منخفضة التكلفة، لم تكن عمليات نقل البضائع تقليديًا هي توجهنا الأساسي لكننا تعلمنا بسرعة كبيرة وبدأنا في نقل كميات كبيرة من البضائع بما في ذلك تحميلها في مقصورة الركاب بعد الحصول على الشهادات اللازمة، وبالتالي ضمان أن رفوف الأسواق المركزية في الكويت مزودة بمخزون جيد وتحقق أيضًا عائدات في الصفقة.

بالانتقال إلى الشريحة 11، بعد قولي هذا، ننتقل إلى الشريحة التالية التي تعكس بيئة الأعمال المقيدة من الناحية المالية. كما ترون، هناك انخفاض كبير متوقع في جميع المقاييس المالية مع انخفاض الإيرادات بنسبة 70% على أساس سنوي، وذلك بصافي خسارة قدرها 3.9 مليون مقارنة بصافي ربح قدره 4.7 مليون في الربع الثاني من العام 2019.

في الشريحة 12، نلقي نظرة على التأثير الشامل على مقياس تشغيل الجزيرة للنصف الأول من العام. انخفض عدد الركاب الذين نقلناهم بنسبة 50%، بما يتماشى تقريباً مع انخفاض معدلات

الاستخدام، بينما انخفض معامل الحمولة بنسبة 8.3%. العائدات أعلى، مدفوعة بالعائد المرتفع للغاية الذي سجلناه في الربع الثاني من خلال نقل رحلات الإعادة إلى الوطن والترحيل التي فرضتها الحكومة والتي تحدثت عنها قبل دقيقة واحدة فقط.

ننتقل إلى الشريحة 13. فمن منظور الأداء المالي، بلغت إيرادات النصف الأول 26.7 مليون، بانخفاض بلغت نسبته 44% عن النصف الأول من العام الماضي، إلى جانب خسارة تشغيلية قدرها 8.2 مليون وصافي خسارة قدرها 9.9 مليون. تتناول الشريحة التالية بعض المقاييس المتعلقة بمبنى الركاب، والتي شكلت بالطبع جزءًا من النتائج التي تحدثت عنها حتى الآن.

والآن هيا ننتقل إلى الشريحة رقم 15. في القسم التالي، سنشرح لكم بالتفصيل بعض الإجراءات التي اتخذناها لحماية استقرار واستدامة وضعنا المالي بالإضافة إلى مبادراتنا لدعم جهود الحكومة لاحتواء تفشي الفيروس ونقل الركاب من وإلى مطار الكويت الدولي.

الشريحة 16. في 13 مارس، عندما أعلنت الحكومة تعليق جميع العمليات التجارية من مطار الكويت، تحركنا بشكل سريع للغاية في اعتماد العديد من الإجراءات الصعبة لحماية استمرارية أعمالنا على المدى الطويل. وفي الواقع، كان الحصول على ميزانية سليمة مجهود عظيم في تلك الأوقات الصعبة. ومع ذلك كان يتحتم علينا أن نتحرك بشكل عملي، وحولنا تركيزنا على الفور إلى التدفقات النقدية وإدارة التكاليف.

قرر مجلس إدارة الجزيرة، بعد مراقبة الوضع، رد توصيته السابقة بتوزيع 13.5 مليون دينار كويتي كأرباح من أجل الحفاظ على النقد. بالتوازي مع ذلك، قمنا بتنشيط السحب التدريجي للعديد من التسهيلات المصرفية التي لم يتم استغلالها مسبقًا لدعم النقد المستمر خلال الأشهر المقبلة.

علاوة على ذلك، اتخذنا بعض التدابير الصارمة لمراقبة التكاليف. أود أن ألقي الضوء على مقياسين رئيسيين. في وقت مبكر جدًا من الأسبوع الأخير من فبراير والأسبوع الأول من مارس، علمنا أن هذا سيؤثر بشكل كبير على أعمالنا، وكنا من أوائل شركات الطيران التي قامت بتخفيض تكاليف العمالة لدينا بشكل كبير. لقد كان تدبيرًا مؤسفًا للغاية لأن الفريق الأول الذي أنشأناه، والذي قدم نتائج 2018 و 2019 احتاج فجأة إلى الخضوع للفحص، واتخذنا قرارًا مؤلمًا بالتخلي عن ما يقرب من 37% من الطيارين وأطقم الطائرات لدينا وباقي أعضاء الفريق.

بالإضافة إلى ذلك، تفاوضنا مع مؤجري الطائرات لدينا. وكما تعلمون أننا لدينا أسطول مؤجر بالكامل. على مدار الأشهر الستة الماضية، عقدنا أنا وكريشنان أكثر من 60 اجتماعًا مع مؤجري الطائرات لدينا لضمان قدرتنا على خفض التكاليف الثابتة لطائراتنا. وكما تعلمون فإن عقود تأجير الطائرات محكمة وخالية من الثغرات. نحن مسؤولون عن ضمان استمرارية مدفوعات تأجير الطائرات بغض النظر عن الأحداث التي قد نراها قوة قاهرة.

وعلى أي حال، فبعد مفاوضات حادة للغاية، وافق مؤجروا الطائرات على تأخير وتأجيل مدفوعاتنا. ومع ذلك، لم نقبل تأخير وتأجيل المدفوعات لأن ذلك يعني ببساطة أننا لا ندفع عقد الإيجار اليوم، وسينتهي بنا المطاف بدفعها غدا. وهذا غير مقبول بالنسبة لنا. وكنا نضغط من أجل التنازل عن تكاليف تأجير الطائرات. هذا بالطبع كان غير مقبول تمامًا لدى مؤجري الطائرات في البداية، الأمر الذي استغرق أكثر من خمسة إلى ستة أشهر من المفاوضات الشاقة.

يسعدني أن أبلغ جميع مستثمرينا وجميع المحللين الذين يستمعون إلى هذه المكالمة بأننا قد تمكنا فيما يتعلق بجميع طائرتنا من التوصل إلى اتفاق مع مؤجرينا من أجل التنازل الكامل في

بعض الحالات وفي بعض الحالات تنازل جزئي كبير عن تكاليف تأجير الطائرات خلال تسعة أشهر من مارس إلى نوفمبر من هذا العام. ونظرًا لأن معظم هذه الاتفاقيات لم يتم إبرامها في الوقت المناسب لنتائج النصف الأول، فستشهدون فائدة ذلك في الأرباع القادمة والنصف الثاني.

وأنتهز هذه الفرصة لأشكر موظفينا وإدارتنا ومجلس إدارتنا على مساهمتهم القيمة حقًا خلال هذا الوقت من أجل الجزيرة. لقد وقفوا حقًا إلى جانب الشركة وخاصة الفريق الذي قبل طواعية وجميع الموظفين الذين بقوا في الجزيرة ووافقوا طوعًا على تخفيض رواتبهم بنسبة 50% في محاولة لدعم الشركة والتي لا تزال مستمرة حتى يومنا هذا.

اسمحوا لي الآن أن أنتقل إلى الشريحة 17. خلال الأشهر التي تم فيها إغلاق الكويت رسميًا قمنا بتشغيل عدد من الرحلات الجوية التي تم جدولتها وفقًا لتوجيهات وزارة الخارجية وبالتنسيق مع السفارات المحلية للكويت في مختلف البلدان. هذه هي رحلات طيران مستأجرة باتجاه واحد للوافدين الذين يسافرون من الكويت بالإضافة إلى إعادة الكويتيين من البلدان في الخارج إلى الكويت.

ننتقل إلى الشريحة 18. كجزء من واجبنا الوطني ومسؤوليتنا الاجتماعية، فقد لعبنا أيضًا دورًا رئيسيًا في برنامج الإعادة إلى الوطن كما ذكرت لإعادة 6800 مواطن كويتي تقطعت بهم السبل في الخارج إلى الكويت. وكان لدينا 60 رحلة طيران خاصة من 19 مدينة، بما في ذلك العديد من الرحلات خارج شبكتنا المعتادة. وعلاوة على ذلك، قمنا بإنشاء مركز استقبال الركاب يسمى مركز استقبال الركاب في الكويت "KPRC". كان يدار هذا المركز من قبل وزارة الصحة وكذلك وزارة الداخلية. قمنا بإجراء اختبارات فيروس كورونا لجميع الركاب الذين يصلون على رحلات العودة إلى الوطن. وقمنا بتحويل مرفقنا الشهير "بارك أند فلاي" لتستخدمه وزارة الصحة لإجراء أول اختبار للفيروسات في السيارة في الكويت، فهي أكبر منشأة من نوعها في الشرق الأوسط.

أخيرًا وليس آخراً، وكبادرة لتقديرنا لجميع الأفراد المشاركين في الخطوط الأمامية، قدمت الجزيرة 50,000 تذكرة ذهاب وإياب مجانية للعاملين في الخطوط الأمامية مثل الممرضات والأطباء ورجال الشرطة وما إلى ذلك، أولئك الذين تحتم عليهم مكافحة جائحة فيروس كورونا في الكويت.

اسمحوا لي الآن أن أنتقل إلى الشريحة 19. بمجرد رفع كل هذه القيود التنظيمية، يكون التحدي الأكبر هو التأكد من أن الركاب مقتنعون بأن الطيران بشكل عام والطيران على الجزيرة بشكل خاص آمنان للغاية. لقد أخذنا هذا على أنه مسؤولية ضمان سلامة ركابنا وطاقمنا. واتخذنا العديد من التدابير الاحترازية بما يتماشى مع توجيهات منظمة الصحة العالمية ووزارة الصحة والإدارة العامة للطيران المدني في الكويت.

وتشمل هذه التدابير برامج التطهير المضادة للفيروسات في الكبائن التي يتم فيها رش الطائرة بعد كل رحلة، والتبخير باستخدام بخاخات التطهير عالية الضغط المضادة للفيروسات على المقاعد، وكذلك في جميع أنحاء المقصورة، واستخدام مواد كيميائية ومطهرات معتمدة دوليًا وآمنة لجميع الركاب. والشيء المهم الذي يجب ملاحظته هو أن فلاتر هواء الطائرات وأنظمة الترشيح على متن الطائرة يتم استبدالها أيضًا بشكل متكرر، وبالتالي إزالة الغبار والمواد المثيرة للحساسية والبكتيريا والفيروسات وغيرها من الجسيمات المهيجة الأخرى.

ومن الحقائق الصغيرة المتعارف عليها أن تدفق الهواء المستمر للتأكد من أن الهواء داخل المقصورة يتم تجديده كل 90 دقيقة طوال الرحلة يجعل الطيران على طائرات الجيل الجديد مثل طائراتنا في الواقع أكثر أمانًا من التسوق في الأسواق المركزية. وكما ترون من بعض الصور في

العرض التقديمي، يرتدي طاقم المقصورة لدينا الآن معدات واقية كاملة يتم تطهيرها قبل الصعود إلى الطائرة ومرة أخرى عند النزول. ويُفرض على الركاب أنفسهم ارتداء أقنعة الوجه الطبية والقفازات في جميع الأوقات. ويستلم الركاب مجموعة من أدوات النظافة وأكياس الطعام المغلقة المعبأة مسبقًا لتجنب خطر التلوث، والتي يتم التبرع بها بالفعل من قبل منظمات كويتية غير ربحية. وفي الوقت الحالي، قمنا بتعليق بيع المأكولات والمشروبات الساخنة على متن الرحلات الجوية القصيرة تمامًا.

اسمحوا لي الآن أن أنتقل إلى الشريحة 21. من جهتنا وفي نطاق إدارتنا، نواصل العمل على جهودنا الرامية إلى ترشيد التكلفة من أجل الصمود أمام الجائحة والخروج منها أقوى وأكثر سلامة مما كنا عليه عندما بدأت. ومن المثير للاهتمام ملاحظة أن رصيدنا النقدي اليوم أكبر بالفعل مما كان عليه عندما بدأنا العام. لقد ذكرت سابقًا أن مفاوضاتنا المطولة مع مؤجري الطائرات كانت مثمرة، وقد توصلنا إلى تسويات لإعادة هيكلة جميع عقود تأجير الطائرات معهم، مما أدى إلى تحقيق توفير نقدي كبير خلال هذا العام.

نتوقع انتعاشًا بطيئًا وتدريجيًا خلال الأشهر القادمة حيث تستمر الإيرادات تحت الضغط واستخدام الطائرات لا يزال منخفضًا للغاية. وسوف تتذكرون - كجزء من خطتنا الاستراتيجية - أننا خططنا لاستلام أربع طائرات طراز "A320 neos" من شركة إيرباص في نهاية هذا العام. لقد قمنا الآن بإعادة التفاوض بشأن هذا الأمر مع مؤجرينا وكذلك مع شركة إيرباص، وسيتم الآن تأخير هذه الطائرات حتى العام المقبل. وهذا بالإضافة إلى أننا ما زلنا على اتصال بأعضاء فريقنا المغادرين، وقد أكدنا لهم أنه ستكون لهم الأولوية في الانضمام إلينا بمجرد تحسن الوضع. بالإضافة إلى ذلك، فإن مكاسبنا من حيث عمليات الشحن لن تكون قصيرة الأجل، وقد قررنا الآن التأكد من أن تصبح جزءًا لا يتجزأ من أعمالنا في المرحلة المقبلة.

اسمحوا لي الآن أن أنتقل إلى الشريحة 22. بالنسبة لاستئناف العمليات داخل شبكتنا، فنحن مستمرون في البقاء في حالة تأهب قصوى ونراقب من الناحية العملية التحديثات على مدار الساعة في جميع المطارات في جميع البلدان التي تشكل شبكتنا. إن القيود المفروضة على السفر جنبًا إلى جنب مع تدابير السلامة مثل الحجر الصحي الإلزامي تُحد وستحد من الطلب للأشهر المقبلة. ونتوقع الاستئناف التدريجي للعمليات خلال الأشهر المقبلة.

وقبل أن أختم حديثي، أود أن أؤكد على أنني فخور حقًا بالجهود والتدابير التي اتخذها فريقنا خلال الأشهر القليلة الماضية الصعبة للغاية. ولا نزال واثقين للغاية من نموذج أعمالنا، وأنا أعلم أنه يومًا ما وهو قريب، ستعيد الكويت فتح أبوابها للعمل. ليس لدي ما يدور في عقلي من شك من أنه عندما يأتي ذلك اليوم ستكون الجزيرة قوية كما كانت من قبل، والتحدي والغرض المطلوب هو ضمان ذلك اليوم، حتى ذلك اليوم الذي نحمي فيه مواردنا وأموالنا ونتأكد فيه أنه عندما يأتي اليوم الذي تكون فيه الكويت مفتوحة للعمل نكون جاهزين ونبدأ بقوة.

وبهذا، سأترككم مع كريشنان لمناقشة أكثر تفصيلاً عن القسم المالي. كريشنان معكم.

كريشنان بالاكريشنان: شكرًا لك يا روهيت، ومساء الخير والسعادة لجميع المشاركين في المكالمة. سآخذكم إلى الشريحة التالية، ستكون عن المعالم الرئيسية للربع الأول لعام 2020. إن أحد النقاط البارزة التي نقارنها بالعام الماضي، أننا أضفنا أربع طائرات بحلول الربع الأول وثلاث طائرات في الربع الأخير من عام 2019 والطائرة الأخيرة في الربع الأول. لهذا السبب ترى قفزة من تسع طائرات إلى 13.7 طائرة في الربع الأول من عام 2020. بخلاف ذلك كما رأيتم فأن الاستخدام قد انخفض، وأعتقد أن

بقية الموضوع قد تمت تغطيته بالتفصيل من قبل روهيت. لذلك لن أخوض في الحديث عنها كثيرًا. لكن يوم 13 مارس كان اليوم الأخير للعمليات المجدولة التي قمنا بها.

إذا انتقلنا إلى الشريحة التالية، من فضلكم، فسترون أنه بسبب إغلاق المطار والتأثير المستقبلي حتى في عمليات التشغيل إلى فترة الإغلاق، فإن الخسارة للربع الأول من عام 2020 كانت ستة ملايين بالصافي، مقارنة بأرباح قدرها 1.5 مليون في الربع الأول من عام 2019. حدث شيئان رئيسيان هما انخفاض الإيرادات وانخفاض عدد الركاب، ساهم هذان العاملان بشكل أساسي في انخفاض الإيرادات في هذا الربع الأول من هذا العام.

بالطبع كان لدينا أيضًا نفقات التشغيل والتي كانت أعلى، وهذا صحيح بسبب التكلفة الثابتة التي كانت مستمرة وأيضًا بسبب وجود عدد أكبر من الطائرات في الأسطول خلال هذا الربع الأول من عام 2020 مقارنة بعام 2019. وكان المركز النقدي قد بلغ 33.445 مليون اعتبارًا من نهاية مارس 2020. سننتقل معًا الآن إلى الشريحة التالية والتي تدور حول معالم الربع الثاني من عام 2020.

وهنا لدينا أسطول ثابت من 14 طائرة مقارنة بـ 9.3 في العام الماضي، وباقي المعالم ليست قابلة للمقارنة كثيرًا للأسباب التي أوضحها روهيت بالفعل وكان المطار مغلقاً بالكامل خلال هذا الربع وكانت العمليات الوحيدة هي الإعادة إلى الوطن وشحن البضائع بشكل أساسي. وإذا انتقلنا إلى الشريحة التالية والتي هي بشأن البيانات المالية للربع الثاني من عام 2020، فقد كان لدينا صافي خسارة بمبلغ أربعة ملايين دينار كويتي مقارنة بأرباح بلغت 4.7 مليون دينار كويتي في نفس الربع من العام السابق.

وفي نهاية هذا الربع السنوي، سجل رصيدنا النقدي مبلغ 28 مليون دينار كويتي في حين انخفضت حقوق ملكية الشركة إلى 26.1 مليون دينار كويتي. بالطبع، أفضى إغلاق المطار بالكامل إلى تكبد الخسائر في هذا الربع السنوي مقارنةً بما تم تحقيقه من أرباح خلال العام الماضي. ويرجع انخفاض مصروفات التشغيل في هذا الربع السنوي بصورة رئيسية إلى الانخفاض الشديد للغاية في مستوى العمليات. الآن دعوني أنتقل إلى الشريحة التالية التي تلخص الأداء الكامل للنصف الأول من عام 2020.

هنا، وكما يتضح إلينا، بلغت نسبة متوسط تشغيل الطائرات 13.8 مقارنة بنسبة 9.2 في العام الماضي. أما متوسط نسبة الاستخدام فهو بنسبة 5.7 فقط على الرغم من استمرار العمليات بكامل طاقتها طوال فترة شهرين. أما فترة الأشهر الأربعة المتبقية، فقد شهدت وبشكل ملحوظ انخفاض نسبة المتوسط إلى 5.7 مقارنة بنسبة 13.7 في العام الماضي. وبلغت قيمة خسارة النصف الأول من العام 9.9 مليون دينار كويتي مقارنة بما تم تحقيقه من أرباح بقيمة 6.2 مليون دينار كويتي في العام الماضي. وكما رأينا بالفعل، سجل المركز النقدي مبلغ 28 مليون دينار كويتي في نهاية هذا النصف من العام في حين بلغت حقوق الملكية بالكامل 26 مليون دينار كويتي.

الآن سأستعرض معكم سريعاً الأسباب وراء حركة المبادلة من خلال الشريحة التالية. لقد سجل نفط برنت انخفاضاً منذ الربع الأول من عام 2020 بينما يشهد الآن زيادة طفيفة حيث بلغ سعر برميل النفط 45 دولار كما نرى. ولو أنني انتقلت إلى الشريحة التالية حول الموازنة المالية للنصف الأول من عام 2020، سنلاحظ انخفاض الرصيد النقدي بالفعل. لقد كان للأمر تأثير على نهاية عام 2019 ولكن كما ترون، لقد سجل النصف الأول من عام 2019 رصيداً نقدياً بقيمة 2000، حيث زاد الرصيد النقدي. وهذا يرجع بصورة رئيسية إلى الأرباح التي تم تحقيقها في عام 2019 وأضف إلى ذلك أننا قد بدأنا في سحب مبلغ القرض في النصف الأول من عام 2020. إلا أنه قد

تم مقاصة الخسائر النقدية في النصف الأول من العام وبالتالي نحن لا نزال نعمل على زيادة القيمة النقدية مقارنةً بالنصف الأول من عام 2019.

يرجع انخفاض قيمة الموجودات الثابتة إلى الاستغناء عن اثنين من المحركات خلال العام الماضي. وزاد إجمالي الموجودات والمطلوبات بصورة رئيسية لأننا عملنا على إضافة أربع طائرات في الفترة من بين الربع الرابع من عام 2019 والربع الأول من عام 2020. أما الأرباح المرحلة فقد انخفضت كما نرى بالفعل. وهنا أصل إلى نهاية هذا الجزء من العرض التقديمي.

البدالة: أحسنت. نشكرك جزيلاً على هذا العرض. حسناً، أيها السادة والسيدات، إذا كان لديكم أي استفسارات تودون طرحها نرجو الضغط على زر النجمة يليه الرقم 1 في لوحة مفاتيح هواتفكم الآن. أما إذا كنتم منضمين إلينا عبر شبكة الويب، يرجى النقر على أيقونة رمز طلب التحدث. وإذا ما عدلتم عن ذلك، يرجى الضغط على رمز النجمة يليه الرقم 2. عند الاستعداد لطرح الأسئلة، يرجى التأكد من عدم تشغيل الهاتف على الوضع الصامت. شكراً لكم. وتفضلوا بقبول فائق الشكر والاحترام.

الآن يود السيد/ ..... من ..... أن يطرح أول سؤال. يرجى التفضل بالحديث.

السيد/.....: حسناً. شكراً لكم على هذا الاتصال. لقد كان العرض التقديمي ذاخراً بالمعلومات للغاية. لدي سؤالان. أولهما يتعلق بالتنازل عن تكلفة عقود التأجير. هل يمكنك تقديم تقديرات دقيقة بالمبالغ حول مدى النفع الذي سيعود من التنازل الجزئي - وكذلك التنازل الكلي في بعض الحالات - خلال الفترة من مارس إلى نوفمبر في ضوء أنه هناك العديد من المؤجرين؟ ما الذي يمكننا توقعه في حالة رد أي مبالغ قمت بتسجيلها في النصف الأول من العام وما نتيجة ذلك على الربع الثالث من العام من حيث المبالغ المسجلة؟ إجابتك عن هذا السؤال ستفيدنا للغاية. أما الأمر الثاني، فهو يتعلق بخسائر تحويل العملات الأجنبية التي رأيناها؛ حيث وقعت خسائر ضخمة نتيجة تحويل العملات الأجنبية في الربع الأول بقيمة 1.2 مليون دينار كويتي، ما السبب في ذلك؟ أرجو تقديم المزيد من التفاصيل حول ذلك الأمر. أرجو أن تتطرق إلى عمليات التحوط. أقصد أنه لديك عمليات تحوط ضخمة بالسالب. إلى أي مدى يتم التحوط لذلك؟ أرجو التحدث أكثر عن هذا الأمر. شكراً لك.

روهيت: شكراً لك..... من الجيد سماع صوتك مجدداً. سأبذل قصارى جهدي في الإجابة عن الأسئلة الثلاثة التي طرحتها. بالنسبة لمسألة عرض تقديرات بالمبالغ حول تأثير التنازل عن تكلفة عقود التأجير، .....، لا يمكنني تقديم أي أرقام محددة وذلك لسببين. الأول هو أنني لا أخوض في أي تفاصيل محددة تتعلق ببنود الأرباح والخسائر، وذلك حسبما لاحظت منذ أن كنت تستمع إلى مكالماتي مع المستثمرين طيلة حوالي أربع سنوات الآن. أما السبب الثاني، فهو أنه كان يجب علينا التوقيع على اتفاقيات صارمة للغاية ومن بينها بنود حول سرية الاتفاقيات؛ الأمر الذي يمنعني من أن أكشف عن تفاصيل الاتفاقيات المبرمة مع المؤجرين، وذلك لأسباب واضحة كما ترى.

يمكنني أن أخبرك بأمرين حول هذا الموضوع. الأول هو أنه سيعود بتأثير إيجابي على الأرباح والخسائر لدينا هذا العام والذي يُقدر بثماني أرقام بالدولار الأمريكي. أما الأمر الثاني فهو أننا نحتفظ بأفضل نتيجة للمفاوضات مع مؤجري الطائرات في العالم بعيداً عن أية حالات من الإفلاس، وهذا ليس في المنطقة فحسب وإنما على مستوى العالم بأسره. أتمنى أن تكون قد أدركت ما أقصده من خلال كلامي هذا.

ثانياً، بالنسبة للأسئلة المتعلقة بتحويل العملات الأجنبية والتحوط. سأطلب من كريشنان أن يقدم لك المزيد من التفاصيل ولكن في إيجاز سريع للغاية. لا تشير خسائر تحويل العملات الأجنبية إلى خسائر بالمعنى التقليدي. بعبارة أخرى، الأمر ليس أنه لدينا رصيد كبير من الروبية الهندية أو الجنيه المصري على سبيل المثال وينبغي علينا تسجيل خسائر من تحويل العملات الأجنبية. إن الأمر يتعلق بحركة طفيفة في سعر صرف الدينار الكويتي مقابل الدولار الأمريكي، وهي بنسبة 2% لو لم أكن مخطئاً. لقد أدى المعيار الدولي للتقارير المالية 16 والتأثير الناتج عنه إلى نتائج تتعلق بطريقة تقييم عقود التأجير بالنسبة لمدة عقود تأجير الطائرات. وأعتقد أنه لو كان هناك حركة معاكسة مقابلة لسعر الصرف بين الدينار الكويتي والدولار الأمريكي، كنت عندئذ ستلاحظ ما تم من رد أو استبعاد أو نقل لهذه الحركة في خانة المبالغ بالموجب. إنها ليست خسارة بالمعنى التقليدي ولكن كريشنان سوف يقدم لك المزيد من التفاصيل.

الآن، بالنسبة لمسألة التحوط، ستتذكر أنني لا أتحدث عن أي تفاصيل تخص مستويات التحوط، ولكن دعني أخبرك بأن نشاط التحوط كان مبهراً في شهر يناير أو فبراير - لو أتيح لي ذكر ذلك. لقد قمنا بالتحوط بحوالي 50,000 برميل وهو ما لا يزيد عن نسبة 50% من متطلباتنا في ذلك الوقت. لقد كنا نرى آنذاك أنه حتى لو انتقلت القيمة المتعلقة بالتحوط إلى خانة السالب، سوف نستفيد من زيادة الوقود في ظل سعره المنخفض، وبالتالي، سنقوم بمقاصة خسارة التحوط. ما من أحد كان بإمكانه تخمين الانخفاض التام في مستوى عملياتنا إلى حد الصفر، وبالتالي لم نكن لنستطيع الاستفادة من سعر السوق القائم شديد الانخفاض. لقد كان الأمر وكأنك محاط بأمرين شديدي السوء في تلك المرحلة. ويسعدني الآن أنه مع عودة سعر نفط برنت إلى متوسط 45 دولار أمريكي للبرميل، انخفضت الخسائر المرتبطة بالتحوط بشكل ملحوظ.

الآن، كريشنان، هل يمكنك أن تضيف إلى ما ذكرته حول خسائر تحويل العملات الأجنبية والتحوط؟

كريشنان بالاكريشنان: لقد شملت الأمر بالكامل في حديثك حقاً، روهيت. سأضيف جملة واحدة فقط. بالنسبة لخسائر تحويل العملات، فإنه نظراً لأن التزام عقد التأجير هو عبارة عن أصل نقدي طبقاً للمعيار الدولي للتقارير المالية، أجرينا تعديلاً يخص خسائر الائتمان المتوقعة وهذا هو السبب وراء تسجيل خسائر تحويل العملات في الدفاتر. وحسبما ذكر روهيت، إنها خسارة دفترية وتزداد سوءاً مع ازدياد قوة العملة.

وبالنسبة لمسألة التحوط، فإنه بقدر عدم استطاعتنا من استخدام كمية التحوط بالكامل خلال الأشهر القليلة التالية حتى نهاية العام، كان يجب علينا أن نتعامل مع تكلفة ثابتة، وهنا يأتي الانكشاف للمخاطر، في حدود الزيادة عما نستخدمه. وهذا هو الأمر الذي نتحمل عواقبه خلال الربعين الأول والثاني من هذا العام.

السيد/.....: هذا أشبه بمؤشر على نتائج السوق، أليس ذلك صحيحاً؟

كريشنان بالاكريشنان: أجل، هذا صحيح.

روهيت: السيد/ .....، هل وجدت في ذلك إجابة وافية على سؤالك؟

السيد/.....: أجل، إنها وافية. شكراً لك، روهيت. وشكراً لك أيضاً كريشنان.

روهيت: على الرحب والسعة.

البدالة: شكراً لك. والآن سؤال آخر يسأله ..... من ..... حول الاستثمارات. تفضل بالسؤال.

السيد/....: مرحباً، روهيت. شكراً لك على هذا الاتصال. لدي سؤالان أود إجابتك عنهما. السؤال الأول يتعلق بما ذكرته عن تأجيل استلام الطائرات الأربعة حتى العام القادم. لو افترضنا أن الوضع استمر على ما هو عليه بحيث يجب عليك الإبقاء على معدل التخفيف من الركاب بنسبة 40%-50% العام القادم وسيكون من الصعب عليك آنذاك إيجاد مخرج آخر، إلى أي مدى يمكن تأجيل هذا الاستلام؟ هل يمكن تأجيله لسنة إضافية؟ هل يمكن مد هذا التأجيل حتى عام 2022 بدلاً من ذلك؟ هذا هو سؤالي الأول.

أما سؤالي الثاني، فهو هل يمكنك أن تلقي مزيداً من الضوء على النصف الثاني من هذا العام؟ لقد قدمت الكويت خطة لإعادة تشغيل قطاع الطيران. وفي ضوء هذا الأمر، ما معدل الاستخدام الذي تتوقعه وما معدلات التحميل التي تتوقعها في النصف الثاني من العام؟ وما هو معدل استنفاد النقد الذي نتحدث عنه في النصف الثاني من العام؟ شكراً لك.

روهيت: شكراً لك السيد/..... سأبدأ بسؤالك الأول حول استلام الطائرات الأربعة. حسبما قد تعلم، فإن استلام الطائرات عادةً ما يكون بلا أي تعديل، لأنه بمجرد قيام جهة التصنيع بتسليم الطائرة، يجب قبولها وتسليمها معظم الوقت دون السماح بأي تغيير عليها. ومع ذلك، لقد استطعنا تأجيل هذا الأمر للعام القادم بناءً على علاقتنا مع شركة إيرباص والمؤجرين.

أشك كثيرًا أنه بإمكاننا تأجيل هذا الأمر لما بعد العام القادم. ومع قولي هذا، أنا أيضاً متفائل لأننا بحاجة حتمية إلى تحقيق الانتعاش بأية نسبة في العديد من أسواقنا الرئيسية بحلول العام القادم لأننا لا نستطيع أن نستمر على هذا الوضع إلى ما لا نهاية. ثمة أقاويل حول إيجاد اللقاح وأعتقد أنه بمجرد نشر اللقاح في الربع الأول من العام القادم - وسأكون واقعيا بقولي هذا - فإن الأمر على الأرجح قد يحتاج إلى ربع آخر من العام حتى يتحقق تأثير يمكن قياسه. وأنا أتوقع أن نشهد انتعاشاً مقبولاً.

وبالمناسبة، في إجابتي السابقة جواب على سؤالك الثاني حول نظرتي للنصف الثاني من هذا العام. لو أنني سأكون صريحاً معك، فإنني لا أرى تحسناً جذرياً مفاجئاً في النصف الثاني من هذا العام. أعتقد أنه سيكون تحسن تدريجي. وأظن أنه سيكون تحسن متزايد ومع ذلك فإن الحقيقة هي أنك ستشهد تحسناً ملحوظاً بمجرد أن تطمئن الحكومات إلى إعادة فتح القيود على الحدود والقيود على الهجرة. وهذا لن يحدث إلا مع انخفاض عدد حالات الإصابة بالفيروس. وأظن أنه لن تنخفض معدلات الإصابة إلا عند إيجاد اللقاحات والعلاجات لها ونشرها بنجاح.

الأمر الجيد حول تلك الطائرات الأربعة هو أنه قد تم التفاوض حولها بأقل تكلفة لعقود التأجير في تاريخ شركتنا. وصحيح أنه ليس من الجيد دائماً أن يكون هناك طائرة إضافية ليست في حالة إقلاع، وهذا هو ما أراه من وجهة نظري الشخصية. ولكنك ستلاحظ أننا احتفظنا بأعلى معدلات استخدام الطائرات في العالم بالنسبة للطائرات ضيقة البدن لشركة إيرباص حتى بداية هذا العام. ومن وجهة نظري أننا لن نواجه عبئاً ضخماً غير محتمل خلال العام القادم حتى وإن لم يتم استخدام هذه الطائرات بالكامل وحتى لو تم استخدامها جزئيا، وذلك لأننا خضنا مفاوضات صعبة واستطعنا الحصول على هذه الطائرات بسعر زهيد للغاية.

والنصف الثاني من العام، كما ذكرت، سيكون بطيء الوتيرة. سوف يشهد تحسناً تدريجياً بطيئاً ولهذا السبب تحديداً، لقد اتخذنا في هذا الشهر - بدءاً من الأسبوع الأخير وما بعده – إجراء مؤلم أكثر شدة في مراقبة التكاليف. وهنا سنتحدث عن جولة أخرى من إجراءات تخفيض التكاليف

لطاقم العمل والموظفين وكذلك على جميع مستويات الإدارة. نحن ندرك أنه لكي نكون أقوياء وأن نحافظ على وضعنا بالشكل المناسب – أقصد دون قيود - عندما يعاد فتح الكويت، وهو ما أتوقع أن يحدث في وقت ما خلال العام القادم، نحن بحاجة إلى توفر سيولة نقدية كافية. نحن نحتفظ بسيولة نقدية كافية ولكننا نحتاج إلى أن نكون أقوياء. نحن لا نريد أن نستنفد تلك السيولة بلا داعي.

لذا ما فعلناه هو أننا أقدمنا على اتخاذ مجموعة أخرى من إجراءات مراقبة التكاليف ومن بينها تكاليف العمالة. وللأسف، وجب علينا اتخاذ إجراءات مؤلمة كهذه الإجراءات. وسأفصح بأننا سوف نعمل قبل نهاية هذا الشهر على إجراء تخفيض آخر في التكاليف بحوالي مبلغ مكون من سبع أرقام بالدينار الكويتي. وسيكون لذلك تأثير على مدخراتنا الدائمة في هذا الجانب المتعلق بالتكاليف.

قبل تأثير فيروس كورونا على قطاع الأعمال لدينا، سجلنا استنفاد للسيولة بحوالي مبلغ 4 مليون دينار كويتي من التكاليف الثابتة شهرياً. وبمجرد أن نبدأ في اتخاذ كل هذه الإجراءات التي ذكرتها بخصوص مراقبة التكاليف، سنصل إلى حوالي مبلغ 1.5 مليون دينار كويتي شهرياً. ولك أن تتخيل هذا الأمر. لقد قمنا بتخفيض المبلغ من 4 مليون دينار كويتي إلى حوالي 1.5 مليون دينار كويتي. وذلك يوضح إلى أي مدى قمنا بتخفيض التكاليف لدينا بشكل قاس وشديد. أرجو أن يجد السيد/..... إجابة وافية فيما ذكرته.

السيد/....: أجل. كان ذلك مفيداً. فقط هل يمكنك أن تخبرنا بإجمالي مدفوعات عقود التأجير سنوياً؟ أنت لم تسدد أي مدفوعات خلال الأشهر القليلة الأخيرة ولكن بوجه عام، يوجد 14 طائرة لدى الشركة، ما قيمة المدفوعات الخاصة بها؟ هل تُقدر بمبلغ 18 مليون دينار كويتي سنوياً؟

روهيت: حسبما تعلم، السيد/..... ومثلما تحدثت إلى السيد/..... في وقت سابق، أنا لا أخوض في الحديث عن أي تفاصيل حول البنود الفردية للتكاليف.

السيد/....: أعتذر، أنا لا أسأل عن المدفوعات التي سيتم سدادها هذا العام كما هو الحال في المبالغ التي يجب سدادها بعد التفاوض حول التنازل، ولكنني أسأل بصورة عامة عن المبالغ التي يتم سدادها في الأوضاع العادية.

روهيت: إن عقود التأجير التي نتحدث عنها سرية أيها السيد/.....

السيد/....: حسناً. لقد كنت تتحدث عن عدم إمكانية تأجيل استلام الطائرات لما بعد العام القادم. متى سيتم استلام هذه الطائرات في العام القادم تحديداً؟

روهيت: سيبدأ الأمر من الربع الثاني فصاعداً

السيد/....: حسناً. شكراً جزيلاً لك.

روهيت: في الفترة ما بين الربع الثاني والثالث. على الرحب والسعة.

السيد/....: حسناً. شكراً لك.

البدالة: شكراً لك. لدينا سؤالان آخران مسجلان. هل لدينا الوقت الكافي للإجابة عنهما؟

روهيت: سأجيب عن هذين السؤالين الآخرين. تفضل بالسؤال.

البدالة: رائع. سؤالنا التالي يطرحه السيد .... من ..... حول الاستثمارات. تفضل بالحديث.

السيد/....: أجل. مرحباً. شكراً لك على هذا الاتصال ولك جزيل الشكر أيضاً على هذا القدر الكبير من الوضوح الذي تحدثت به عن الوضع الراهن. كل شيء واضح. وأعتقد أنك قد أجبت عن سؤالي. دعني أطلب منك أن تعطي أي مؤشر على الموعد الزمني لإعادة فتح مطار الكويت الدولي. حسب فهمي وكما ذكرت أنت في العرض التقديمي، سيتم فتح المطار بحوالي نسبة 30% من طاقته التشغيلية ولكن تم حظر الدخول والرحلات القادمة من العديد من الدول. ولو أنني أتساءل فقط عن الموعد الزمني بالنسبة للأشهر الباقية من هذا العام، كيف سيكون الأمر من وجهة نظرك؟ شكراً لك.

روهيت: شكراً لك على سؤالك، السيد/..... سأحاول أن أجيب عن سؤالك بأكبر قدر ممكن من اللياقة والأدب لأنه حقاً يتسبب في ارتفاع ضغط الدم لدي. حسبما تعلم، صرحت السلطات الكويتية بأنه سيتم فتح المطار الكويتي للرحلات المجدولة بدءاً من أول أغسطس بطاقة تشغيلية مقيدة بنسبة 30% وهو ما سوف يستمر على هذا النحو حتى شهر فبراير. وبدءاً من شهر فبراير، ستزيد طاقة التشغيل حتى 50%. ولن تعود الطاقة التشغيلية بالكامل بنسبة 100% إلا في شهر أغسطس القادم.

هذا ما قمنا بالتخطيط له. لقد كنا على استعداد لذلك. قبل أيام قليلة من إعادة التشغيل المجدول للمطار، أضافت السلطات قائمة بسبع دول لا يسمح لركابها العودة إلى الكويت وشملت العديد من الدول على شبكتنا بما في ذلك باكستان والهند ونيبال وبنجلاديش وغيرها. وكما لو أن ذلك لم يكن سيئاً بالقدر الكافي، فقد قامت السلطات في الأول من أغسطس وبمجرد أن تم التشغيل الفعلي للمطار بزيادة عدد تلك الدول المحظورة إلى 31 دولة من بينها مصر ولبنان وغيرها. وأنا أدرك أن هذه الأمور تخضع للاعتبارات المتعلقة بالصحة العامة وأن الحكومة ملتزمة بتعديل وتغيير القيود المفروضة من جانبها حسبما يتراءى لها لحماية الصحة العامة.

للإجابة عن سؤالك، أعتقد أن الأمر يتوقف على الحكومة. وما نستطيع فعله هو أن نكون على استعداد وأن نقتنص الفرص متى توفرت حتى ولو لم تكن هذه الفرص واضحة، نحن نقتنص تلك الفرص في بعض الرحلات. نحن نقوم ببعض الرحلات وننقل بعض الشحنات ونعمل على التشغيل. ومن الواضح أننا نحتاج لإعادة فتح الرحلات إلى بعض هذه الدول حتى نزيد من عملياتنا.

البدالة: مرحباً. نحن لا نستطيع سماعك.

السيد/....: أجل. شكراً لك. كان لدي بعض المشكلات المتعلقة بالاتصال. شكرًا جزيلًا.

البدالة: شكراً لك. شكراً لك على أسئلتك. ليس لدينا الآن أي أسئلة أخرى إذا كنت تود مواصلة الحديث.

روهيت: شكراً جزيلاً لك، السيد/..... نعتذر عن ذلك. لقد انقطع الاتصال في وسط الحديث. أعتقد أن كريشنان يأخذ مسألة مراقبة التكاليف بقدر شديد من الجدية ولم يقم بسداد فواتير هاتفي. من الجيد أن أعود إلى الحديث. أتمنى أن أكون قد أجبت على أسئلتكم. إذا لم يعد هناك أي أسئلة مطروحة، أود أن أعبر عن سعادتي البالغة بمشاركتكم الحديث وأتطلع إلى الاجتماع بكم في اجتماع آخر عبر الهاتف في غضون فترة ثلاثة أشهر. سننتهي عند هذا الحد اليوم.

روهيت: إذا كان هناك أي أسئلة لم أجب عنها، أرجو إرسالها إلى السيد/مصطفى وهو مدير قسم علاقات المستثمرين وسوف يسعدنا الرد عليها وإرسالها إلى البريد الإلكتروني الخاص بكم. إذا كنا قد انتهينا من كل شيء، فأنا أتطلع للحديث معكم جميعاً في غضون ثلاثة أشهر. حافظوا على صحتكم وابقوا في أمان. وتفضلوا بقبول فائق الشكر والاحترام.