

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 9M20 Analysts / Investors Conference Call held on Wednesday 04 November 2020

Rita Guindy: Good morning and good afternoon, ladies and gentlemen. 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 Q3 2020 results conference call. We are joined today by Mr. Rohit Ramachandran, CEO of Jazeera Airways and Mr. Krishnan Balakrishnan, Jazeera Airways CFO. Without further delay, I'll now turn over the call to Mr Rohit.

Rohit: Thank you very much Rita. Good afternoon, everyone. Thank you for Arqaam for hosting this call. It's with great pleasure, I welcome everyone to our earnings conference call for this third quarter of 2020. By now I'm sure you're all familiar with our standard format of conducting the earnings call. So we will move forward together, reading along the coming slides in order to provide you with all the details of our operational and financial performance during the quarter, which will be followed by Krishnan's discussion on the financial section and finally our Q & A session as usual. Now, if I may direct your attention please to slides five and six. By way of updates, although I'm sure you have kept abreast of the situation in the country, let me first quickly navigate through the overall operational environment at Kuwait, which at later, the ground to partially explain our performance during the quarter. Given the current circumstances, commercial operations from Kuwait international airport were suspended last March, as you all know, and then were schedule to resume on the 1st of August with the limited capacity. However, on August 1st itself, the authorities released a list of 32 countries, which was then increased to 34 countries, that were classified as high risk and therefore direct flights from those countries were not allowed into Kuwait. Further, passengers originating from these countries are not permitted to enter Kuwait until they spent 14 days in another country, which is outside of this list.

This long list includes most of our high traffic destinations like India, Egypt, Pakistan, Lebanon, Nepal and Bangladesh. Furthermore, and from the standpoint of our destination countries, we have seen a gradual easing of some restrictions in countries like the kingdom of Saudi Arabia and Turkey, for instance. This meant, of course that our scheduled operations were limited to a few destinations, particularly Dubai and some airports in Turkey. Later in September, we added Riyadh to the list on a limited frequency. We've continued to explore new opportunities and launch new destinations, like Dhaka and Muscat, which were

announced and started operation, which technically falls into the fourth quarter of this year.

Let's now move to slide 8. While reviewing our performance for the third quarter, you will see that we carried 65,000 passengers, which was significantly lower than the same quarter last year. Which also if you recall, was the most active in the history of Jazeera. However, as we discussed in our last call is attempting to create comparisons between this year and the last year is practically meaningless. A simple indication of that is the utilization figure of 2.4 hours during this quarter, which falls far short of any reasonable operational value. Yields during the quarter was relatively high as Kuwait International Airport resumed scheduled operations, which took away from us the constraint capacity we had over charter flights to Egypt, India, and others.

Moving to slide nine. You will see that revenue drops by 83% to KWD 6.1 million while our operational loss came in at KWD 6.5 million. And the reported net loss for the quarter was KWD 5.6 million. I would like to highlight here an important point, which is the impact of IFRS 16 in the treatment of our aircraft lease restructuring in the financial statements. In actual fact, we have received significant savings on our PnL for the period from March to November, as a result of the lease restructuring and the negotiations we did with our aircraft lessors. However, with IFRS16, this is reflected in our books across the tenure of the lease, as well as some small lease extensions in some cases. Without the treatment of IFRS 16, our Q3 loss would have not narrowed to just KWD 4 million. I would touch upon this a little bit later in the presentation, and also we'll have more details from Krishnan when he speaks.

Moving on to slide 10, which is the nine months performance for the airline, the numbers look slightly softer than the third quarter alone because of the spillover from the first two operating months of the year. However, on a blended level, you can see that our aircraft utilization is still low at four and a half hours per day and that should essentially explain all the other numbers on this slide and the next one. During the first nine months of the year, we carried 606,000 passengers. Which is less than what we initially planned to carry in the third quarter alone. In the following slide, we see the financial impact of this extraordinary operating environment with revenue down 60% year on year to KWD 33 million, coupled with an operating loss of KWD 14.7 million and a net loss of KWD 15.5 million. As mentioned earlier the loss would have been just KWD 13.9 million instead of the KWD 15.5 million, if the impact of IFRS 16 was not tabulated just as a matter of interest. The total saving for this year from the least restructuring is about KWD 6 million.

Moving to slide 12. We take a look at the impact on Jazeera's terminal T5, which also of course suffered from the airport closure as well as the significant slowdown in our operations during the first nine months of 2020. The facilities segment reported a revenue of KWD 1.2 million and a net loss of KWD 1 million. Let's now move to slide 14 and an overview of the operating environment. And as highlighted earlier, operations continue to be distressed during 2020, given the impact of the COVID 19 virus globally and its direct implications on passenger traffic, and more importantly, government restrictions.

In Q3, we resumed scheduled commercial operations to Dubai, Bodrum, Trabzon and both the airports in Istanbul. And then at a later stage, we added Riyadh, which is in Saudi Arabia once the authorities in the kingdom allowed the resumption of operations. We continue to do charter flights to the Indian sub-continent and also selectively to other destinations.

In slide 15, you can see the impact of this restrictive operating environment on an average day sectors and accordingly the number of passengers that we carried compared to the same period last year. The number of destinations, however, is on the higher side. As we flew to several destinations that fall outside of our regular network either for repatriation of Kuwaiti nationals or for charter flights and cargo flights, which are driven by market demand. In slide 16, internally, and from a financial perspective, we continue to adopt our austerity measures with a strict focus on managing our cash position. As you are aware, we have suspended our dividend for 2019 and activated bank facilities in order to weather the storm. Currently we have arrested our cash burn to around KWD 1 million per month. We are satisfied with the outcome of these measures so far and believe that our financial position is very strong and should safeguard the company for the foreseeable future. I will speak upon this point slightly later in the presentation as well.

For the brief outlook on the fourth quarter of this year and on 2021, we move forward to slide 20. Our view remains the same as what we had discussed earlier, and that revenue will continue to be under pressure as long as the global situation and particularly the current restrictions in Kuwait International Airport remain intact. We foresee a gradual, but definite recovery through the first two quarters of 2021. I'm particularly happy to announce that we have reached favorable agreements with our lessors in order to partially waive 2020 payments for aircraft leases, which will create much needed cash savings. Krishnan will walk you through the impact of these agreements from an accounting perspective in the financial section overview. Further, as you all know, we had planned to take delivery of four aircrafts during the fourth quarter of 2020. We have now managed

to reach agreement with the lessors and the manufacturers to postpone the delivery of these airplanes half to the first quarter of 2021 and half to the fourth quarter of 2021. On a positive note and as an initiative by the two national carriers of Kuwait, which is Jazeera and Kuwait Airways, we have jointly submitted a proposal to the ministry of health, to facilitate international travel and reopen a two way traffic into Kuwait international airport while still safeguarding public health. This proposal is based on multiple testing and provides incoming travelers into Kuwait divided into low-risk and high-risk countries. Essentially, we have asked the authorities to lift this ban on 34 countries, and reduce the quarantine from 14 days to seven days, and in return replace it with more aggressive testing. Of course, all the passengers coming into Kuwait would have to have a PCR test and prove a negative before they leave the origin. As soon as they land in Kuwait, they will, undergo another PCR test at the airport then go into a seven day quarantine. And then at the end of the seventh day, do a third PCR test. And when they're declared negative, they release from quarantine. This proposal is currently being studied by the health authorities here in Kuwait, although the initial feedback is positive. Although no timeline has committed to by the ministry of health, we are hopeful that this plan can be implemented without presenting any unforeseen delays to the reopening of the airport. It goes without saying that if implemented, this will generate a very encouraging boost to operations, to, and from Kuwait airport and hopefully should be the first step towards a sustainable recovery.

One final point before I close. It is something worth noting that Jazeera has not so far received any support from the government of Kuwait, unlike our global peers. Despite this, we have managed to curtail the cash burn to the minimum, although it's no secret that we are in discussion with the government to alleviate some of the major costs in the form of discounts to Kuwait carriers for many years. What does this really mean? It means that at some point when Corona ends and operations revert to the normal Jazeera will have by far the lowest cost base for years to come. From a completely unbiased perspective, I'm very pleased with these set of numbers. Of course, nobody, especially me, likes announcing a loss. However, with the circumstances that we face this year, the aggressive action that we took within the company that has strengthened Jazeera significantly. The serious controls we put on our costs have now reduced our monthly cash burn to below KWD 1 million. We are also very aggressive on the commercial side as you have seen from the new routes we have launched in the middle of the pandemic. We are working within the constraints, placed on us by the government and smartly taking advantage of any opportunities on a day-to-day basis. And

sometimes even on a minute to minute basis. As a result, you may be surprised to hear and this is not something that I normally announced on our quarterly earnings call, but I thought you would like to know that we actually broke even for the month of October, which is the first month of the fourth quarter. This is a huge achievement for any airline in the world, particularly one that is not supported by the government. With this, I conclude my section of the presentation and will now leave you in the capable hands of Krishnan for the financial overview. I'll be back with you for the Q&A session. Krishnan over to you.

Krishnan: Thank you Rohit. A very warm afternoon to everybody. I will take you on to next slide on the financials review section. If you look at all the parameter, as already explained by Rohit, except that the yield was better than what we have seen in the past. But as you know, this is temporary thing. As a result, if you see the result in the next slide, everything looks negative and I don't want to dwell on it, it's already covered very well in Rohit's section because of the lower level of operations. The balance sheet section, I will cover in one of the later slides. For the nine months as well, we had the similar scenario. All the parameters are not in our favor. And as a result, we had a loss of KWD 15.5 million loss for the nine months as against profit of KWD 16m. I'd take you to the balance sheet slide. If you see the balance of cash has increased from KWD 18.4 million in 2019 to KWD 22.3 million in 2020. Now the prime reason why this has happened is because of the higher profitability in 19. And of course also the drawdown of the loan, that we did in the first quarter of 2020. Unfortunately, this was offset to some extent by the losses that we incurred in the nine months of 2020. However, we have to collect about KWD 5 million for the government charters that we did in the last six months. As of date we have already received, you know, more than KWD 2 million from them, the balance KWD3 million is to be collected. The fixed assets actually decreased compared to last year, because we did lease back of the two engines towards the end of 2019. The total assets and liabilities primarily have changed because of the IFRS 16 impact. We added 3 aircrafts in Q4 2019, and one more in 2020 first quarter. The IFRS 16 impact of the modification that we did to all the leases earlier was covered by Rohit, in terms of what we negotiated with lessors. We got a lot of benefits from them for 2020 and in some cases we extended the current aircraft leases at the end of the lease. So the impact of that also has to be taken in IFRS 16 and its benefit gets spread over the lease term. And as a result, even though a cash benefit of about 2.4 million in this quarter, unfortunately, only about 800,000 could be recognized and the balance got spread over the rest of the lease term. In the coming quarter, we expect some more benefits to flow through because we concluded some of those agreements in October and

therefore could not account for them in the previous quarter, but you will see again, there will be some more benefits coming through, but not entirely transferring to the PnL, but in cash, yes, we will have a good savings. And the retained earnings also decreased because we had loss in this nine months period. With that, I conclude my section of the presentation.

Rohit: Thank you, Krishnan. We are now open for any questions that you may have

Operator: Ladies and gentlemen, if you wish to ask a question, please press star followed by one on your telephone keypad. If you've joined via the web, you have the option to press the flag icon on your screen. The first question comes from ----- from -----, please go ahead. Your line is now open.

-----: Yes. Good evening, gentlemen. Thank you so much for the call. I have a few questions. First, on the average aircraft, I see the aircraft declined to 13 from 14 last quarter. So, was one of the aircraft, reduced in the fleet or something that I might be missing here and talking about the fleet expansion, I know you've got the delays in taking aircraft, but two are coming in the first quarter when things likely won't be as normal and you will be just building up your utilization with perhaps more relaxation of rules. So, is there any way or any negotiation going on to delay those two aircraft to latter part of the year, or that is something that is not possible currently? So that's on the fleet side. The second question is on the terminal operations. I would assume we are not charging any lease to the tenants on the terminal. So how is that going to be approached? With this gradual easing out of traffic and increasing, what would be the trigger point when you would start asking for rent from the air side, land side tenants on the terminal and we'll see more revenue coming out from tenants, or is there something that I'm missing here that you're already charging and you're not getting or is there only the duty free impact? So any color on the terminal operations outlook would be helpful. And also a bit on your hedge situation. How do you see this? That's again, a big drag, on your equities, and it's perhaps in terms of the quantity that you hedged and the quantity that is being utilized now. So any color on the hedge situation would be helpful. Thank you.

Rohit: Thank you -----. Good to hear from you as usual. I would just address your questions in the order that you asked them. You're right. One aircraft was reduced over the course of, between Q2 and Q3, to be honest, end of June, one of the aircraft went back to its lessor. This was planned. It was a short term lease which was expiring. And of course you would imagine that we were very happy to hand this back to the lessor as originally planned. So, that took our fleet from 14 to 13. Now, as you can imagine with four aircrafts due to come in the Q4 of this year, that one of the very significant battles that we were fighting with the lessors, over

the period of the last several months, and we have reached agreement, like I said, that two of them will be pushed by a year and two of them would probably be at the end of Q1. Will we need those two aircraft at the end of Q1? Probably not. Or we can still manage with the existing fleet that we have with us. But at some point we have to reach a negotiated position with the manufacturers and the lessors, which is where we reached.

We're still fighting with our lessors and I think you will see over the period of the next couple of months as more airlines and more lessors go through the pain, go through the end of the year results, they will be more open or more innovative on restructuring. So, we are not stopping that engagement with them. We are continuing to push hard. I think there may be a slightly different approach when we reach Q1 of next year. Regarding T5, you're right. During the major part of this year from March all the way until last month with essentially no scheduled operations happening through Kuwait, we were not in a position to charge the full lease to our tenants in the terminal. So during some part of it, we had to waive the entire amount because the terminal was essentially shut. Then, we have currently a 50% lease that we are charging our tenants. It's been made very clear to them that under no circumstances, will this be extended beyond the end of December of this year or when airport reopens, with unconstrained capacity. At that point, whichever comes first, the lease for those locations go back to 100%. Regarding the hedge, well we were hit as you know, with a double whammy. We were hit with of course oil prices crashing and simultaneously with our operations being severely reduced because if our operation were at 2019 levels, whatever we lost on the hedge, we would have made up on actual operations and uplift of the fuel from our different locations. Now, with operations slowly going back, you will find the impact of the hedge, actually diminishing. I think, a part of our hedge commitment disappears in February and then another big part of it disappears in August. Krishnan can fill us in on exactly those milestones. I hope that answers your question -----.

-----: Yes. That was very detailed, thank you so much.

Operator: The next question we have comes from ----- from ----- capital.

-----: Thank you. Hi Rohit. It's nice to be in touch with you. I have a few questions to ask. The first of which is just a high level question in regards to, you know, what is really in the mindset of the Kuwaiti authorities. One day they announced the opening of the airport on August 1st and then closed down the 30 plus destinations on the same day. And since then have allowed kind of this loophole where foreign destinations can quarantine the passengers that can come into Kuwait, really just kind of circumventing the Kuwaiti aviation and tourism industry from those types

of passengers. I'm just trying to understand from your perspective, what's going on with their thinking, as they kind of implement these measures, because it seems quite dysfunctional. That's the first question. And second is just again on the hedging. You know, I think there's a lot of confusion in the investment community about how the mechanics of the hedge work. And I was wondering if you could please clarify that for us in terms of how does it flow, first of all, the hedge through the income statement and the balance sheet, again, if you could remind us of what the quantity is and really what is cash settled versus what's, you know, accounting losses or gains that that would be very helpful. And then finally, you brought up an interesting point about the charter flights that were going to be reimbursed by the Kuwaiti government, with another KWD 5 million coming in, for the fourth quarter. Can you help us understand kind of the mechanics of those charter flights because that seems quite lucrative. I mean, it was KWD 5 million, that's almost as much as you had to draw on your facility and you could pay back 70 plus percent of it. So that would be helpful as well, but those are my questions.

Rohit: Thank you. Good to hear from you too. ----- Thank you for your questions now. The very first question puts me in a very difficult position. First of all, if I have to guess I would say that this is an attempt at protecting public health in the face of overwhelming scientific knowledge on the other end. So, I think what they're trying to do is protect public health and no one can fault them for that goal. But I think the, the main issue is with the economy coming to a grinding halt with, the ratings agencies, downgrading, Kuwait's outlook. With essentially loopholes that are benefiting countries like the UAE and Dubai in particular, as well as people coming into Istanbul and so on. People are getting here, but it's the economies of Dubai and Istanbul that are benefiting in terms of hotels and flights. So yes, it makes no sense. And which is why over the last four to six weeks, we as Jazeera have taken the initiative. Although we are not experts in public health, we are not doctors. We've just simply taken the best practices of the countries in the region and put together a proposal which, which was drafted in my office. Then we went over to Kuwait Airways. We got them to sit with us and co-sign the proposal with us because coming from a government entity, we assume it carries more weight. We've had four rounds of meetings with the ministry of health and also discussed in depth, the technology upgrades that need to be done to the quarantined app. We've taken the lead in everything as a private sector, because we realized that, we need to pull the whole system out of its paralysis. What's good is that they've taken this positively. However, I think ultimately they will need to make a call saying how far away they want to move from the rigid position of attempting to protect public health with the perception that letting people into the country

somehow damages that with each passenger being PCR tested three times, I think if our proposal is accepted, Kuwait passengers will be the most tested people on the planet. And that's something that we would try to convince them. I'm sure it will have a positive outcome. I'm sure that within the weeks ahead, this will be lifted and our plan or some version of it will be adopted. And that will be huge from the perspective of our earnings. Right now, we are only operating essentially one way to the vast majority of our destinations. Imagine that they keep the hard cap of 30% of Kuwait Airport capacity in place but lift this ban on incoming from 34 countries, essentially our costs remain the same because our operations remain the same, but our revenue doubles, because now we can carry passengers in both directions. So that's what we're aiming towards. Regarding the hedge, I will leave it to Krishnan to explain how the exact accounting treatment of the hedge. But the hedge essentially was a risk mitigation tool that we used to estimate that we take 50% or 30% of our monthly fuel usage and then hedge it at an amount that we considered at the time to be appropriate with the understanding that if the price goes up, then our hedge protects us. And if the price goes down, then the savings we make from our operations protect us. So that was the goal. Of course the reality was, was something never seen before in the history of commodities, which was at some point this year, oil going into a negative figure and remaining far below what it was last year.

I will quickly handle your fourth question regarding charter flights and if we can do more and then hand you over to Krishnan to explain the hedge. You're right, so these charter flights, and this KWD 5 million figure fall into three main categories. One is the amount of repatriation flights that we did for Kuwaitis, who are stranded all around the world. So which will fell within our range, we bid for, and we got that business and we brought them home. The second was deportation of expatriates in Kuwait who had either overstayed their visas or something of those cases. So, based on the instructions of the ministry of interior, we've we mounted several operations to carry these folks home. And third was cargo, the cargo flights that we did on behalf of the government. Now, as Krishnan mentioned, we've already got paid for KWD 2 million out of the KWD 5 million. But of course, that happened after the closure of the third quarter, so it's not reflected in this particular statement. But the remaining three also has now reached the final stage. It's been approved by the DGCA and it's currently with the audit bureau. It takes time, but I have no particular concern and I believe again, in a matter of a week to 10 days, we should have the entire amount in our custody. Krishnan, you want to talk about the hedge a little bit?

Krishnan: Yeah, for sure. So how it works is that there is a hedge rate which you know at the time we had taken the hedge on an average of about USD 55.5 per barrel. Every month, whatever the average rate for the previous month, is compared and what was the differential has to be settled in cash. And it is recognised in the books in the following month as and when it is settled. The second aspect of the hedge is where we are not utilizing the fuel to the extent that we are hedged. Today our monthly exposure is 50,000 barrels of hedge. And if we are not using or not planning to use the hedge in the next months, we also take a hit to the extent we are not able to use within the next 12 months. We estimate for the next twelve months at the end of every quarter, and to that extent, we also take a hit. So you already are seeing the PnL being impacted by the write-off because of the quantity we cannot be using though they are hedged. And the third aspect is if you look at the hedge reserve amount in the balance sheet it shows a figure of KWD 2.3m. That represent, as of 30th September, whatever is the balance hedged quantity until the end of the term multiplied by the differential between our hedge rate and the market rate as of 30th September. So, this is the maximum amount of loss that we will incur over a period of time, if the fuel rates do not change as compared to the balance sheet date. I hope that clarifies. Is there something specific you need to know more, please do ask.

-----: Yeah. Thank you. That's very helpful. Thank you.

Rohit: Pleasure. In other words, just to close out Krishnan's comments, if we start flying more the impact of the hedge or the adverse impact of the hedge reduces significantly. Am I right Krishnan?

Krishnan: That is correct.

Operator: We do have one more question from ----- from ----- . Please go ahead.

-----: A couple of questions. You said, Jazeera broke even in the month of October. Can you help me understand that a little better? Is it like in terms of net income, EBITDA or cash? That's one question and I'm not sure if I got this right. Currently how many destinations are you flying? Every day or every week, because you know, 34 countries are off for you. I mean, you cannot fly there. Are you flying to like 5-6 cities at the moment? And in third question is hedging. I know that I like to hear just like one was for like 12 months and another was for 24 months. So when will you be done with the first one?

Rohit: Can you repeat your first question? I lost you there.

-----: First one was, you said that I think, if I got it right, Jazeera broke even in the month of October. When you say broke even, are you referring to EBITDA or net income or cash? What are you referring here?

- Rohit: Right. So, thank you. I got all your three questions. In October we broke even, on an operating level, which is close to what you would consider EBITDA, right. Krishnan, am I right?
- Krishnan: Yes Rohit, you are right.
- Rohit: The 34 countries is not a ban for us to operate. The 34 countries is a ban for us to bring passengers back into Kuwait. So you would find two cities in India, cities in Bangladesh. Cities in Nepal and even Pakistan, we are currently operating. Okay. Currently operating each flight direct operating cost is under the microscope and we make sure that we carry passengers. Actually three out of four kinds of passengers. Okay. So which are those three kinds - passengers from Kuwait to those countries is allowed basically taking passengers out of Kuwait. Taking passengers from a third country to those countries is allowed. For example, we carry passengers from Riyadh to Dhaka via Kuwait that is allowed, and we are also allowed to carry passengers from those countries to a third country, for example, from Dhaka to Riyadh is allowed. These rules change on a daily basis. And that's what I said. We optimize on a day to day basis, where are we getting the highest yields and we put in those flights. It's a very hard and messy way to do business. But if our goal is to make sure that not a single operation burns cash, we have to put this under a microscope in this manner. Krishnan, do you want to address, --- -- question regarding when we are done with the hedges? I think I mentioned that earlier - February and August.
- Krishnan: Yes, you mentioned it already. February and a major portion in August. There will be a very small balance left after August until February of 2022.
- : Okay. Got it. Thank you
- Rohit: If there are no more questions then, I will close for today. Thank you all for joining us. And I now hand you back to Rita. Thank you all.
- Rita: Thank you ladies and gentlemen, for being with us today, you may now disconnect.

محضر مؤتمر المحللين والمستثمرين لشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. لنتائج الربع

الثالث من عام 2020 والذي انعقد يوم الاربعاء 04 نوفمبر 2020

ريتا جيندي: صباح الخير ومساء الخير سيداتي وسادتي. أشكركم على حضوركم معنا اليوم. هذه ريتا جيندي ، وبالنسبة عن أرقام كابيتال ، يسعدني أن أرحب بكم في المؤتمر الهاتفي لنتائج شركة طيران الجزيرة للربع الثالث من عام 2020. ينضم إلينا اليوم السيد روهيت راماشاندران ، الرئيس التنفيذي لشركة طيران الجزيرة والسيد كريشنان بالاكريشنان ، المدير المالي لشركة طيران الجزيرة. بدون مزيد من التأخير ، سأقوم الآن بتحويل المكالمات إلى السيد روهيت.

روهيت: شكرًا جزيلاً ريتا. مساء الخير جميعاً. شكراً لأرقام كابيتال على استضافة هذه المكالمات. إنه لمن دواعي سروري البالغ أن أرحب بالجميع في المكالمات الجماعية الخاصة بالأرباح للربع الثالث من عام 2020. أعتقد أنكم على دراية بالتنسيق الخاص بنا لإجراء مكالمات الأرباح. لذلك سوف نمضي قدماً معاً ونقرأ على طول العرض القادم من أجل تزويدكم بجميع تفاصيل أدائنا التشغيلي والمالي خلال هذا الربع ، والتي سنتبعها مناقشة كريشنان في القسم المالي وأخيراً جلسة الأسئلة والأجوبة لدينا كالمعتاد. الآن ، إذا كان بإمكانني توجيه انتباهكم من فضلكم إلى الشريحتين الخامسة والسادسة.

من باب التحديث ، على الرغم من أنني متأكد من أنكم على اطلاع دائم بالوضع في البلاد ، اسمحوا لي أولاً أن أتناقل بسرعة بين البيئة التشغيلية الشاملة في الكويت ، لشرح أدائنا جزئياً خلال الربع. في ظل الظروف الحالية ، تم تعليق جميع العمليات التجارية من مطار الكويت الدولي في مارس الماضي كما تعلمون جميعاً ، ومن ثم كان من المقرر استئنافها في الأول من أغسطس بقدرة محدودة. ومع ذلك ، في الأول من أغسطس نفسه ، أصدرت السلطات قائمة تضم 32 دولة ، والتي تم زيادتها بعد ذلك إلى 34 دولة ، والتي تم تصنيفها على أنها عالية المخاطر ، وبالتالي لم يُسمح برحلات جوية مباشرة من تلك الدول إلى الكويت. علاوة على ذلك ، لا يُسمح للمسافرين القادمين من هذه البلدان بدخول الكويت حتى يقضوا مدة 14 يوماً في بلد آخر من خارج هذه القائمة.

تتضمن هذه القائمة الطويلة معظم وجهاتنا ذات حركة المرور العالية مثل الهند ومصر وباكستان ولبنان ونيبال وبنغلاديش. علاوة على ذلك ، ومن وجهة نظر بلدان المقصد ، فقد شهدنا تخفيفاً تدريجياً لبعض القيود في دول مثل المملكة العربية السعودية وتركيا ، على سبيل المثال. هذا يعني ، بالطبع ، أن عملياتنا المجدولة كانت مقصورة على عدد قليل من الوجهات ، لا سيما دبي وبعض المطارات في تركيا. في وقت لاحق من شهر سبتمبر ، أضفنا الرياض إلى القائمة بوتيرة محدودة. واصلنا استكشاف فرص جديدة وإطلاق وجهات جديدة ، مثل دكا ومسقط ، والتي تم الإعلان عنها وبدء التشغيل ، والتي تقع تقنياً في الربع الأخير من هذا العام.

دعونا الآن ننتقل إلى الشريحة 8. أثناء مراجعة أدائنا للربع الثالث ، ستلاحظون أننا نقلنا 65000 مسافر ، وهو أقل بكثير من نفس الربع من العام الماضي الذي كان الأكثر نشاطاً في تاريخ الجزيرة. ومع ذلك ، كما ناقشنا في مكالمتنا الأخيرة ، فإن محاولة إنشاء مقارنات بين هذا العام والعام الماضي لا معنى لها عملياً. إشارة بسيطة على ذلك هو رقم الاستخدام اليومي للطائرات البالغ 2.4 ساعة خلال هذا الربع ، والذي يقل كثيراً عن أي قيمة تشغيلية معقولة. كانت العوائد خلال هذا الربع مرتفعة نسبياً حيث استأنف مطار الكويت الدولي عملياته المجدولة ، الأمر الذي أضاع منا القدرة المحدودة على الرحلات الجوية المستأجرة إلى مصر والهند وغيرهما.

بالانتقال إلى الشريحة التاسعة. ستلاحظون أن الإيرادات انخفضت بنسبة 83٪ لتصل إلى 6.1 مليون دينار كويتي بينما بلغت خسائرنا التشغيلية 6.5 مليون دينار كويتي. وبلغ صافي الخسارة عن الربع 5.6 مليون دينار كويتي. أود أن أسلط الضوء هنا على نقطة مهمة ، وهي تأثير المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 في معالجة إعادة هيكلة تأجير الطائرات في البيانات المالية. في الواقع ، لقد حصلنا على مدخرات كبيرة في بيان الدخل المجمع للفترة من مارس إلى نوفمبر ، نتيجة لإعادة هيكلة عقود إيجار الطائرات والمفاوضات التي أجريناها مع مؤجري الطائرات لدينا. ومع ذلك ، مع المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 ، ينعكس ذلك في دفاترنا طوال مدة عقد الإيجار بالإضافة لتأثير تمديد بعض عقود الإيجار الصغيرة في بعض الحالات. بدون معالجة المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 ، كانت خسارتنا في الربع الثالث ستتقلص إلى 4 ملايين دينار كويتي فقط. أود أن أترك هذا لاحقاً في العرض التقديمي ، وسيكون لدينا أيضاً المزيد من التفاصيل من كريشان عندما يتحدث.

بالانتقال إلى الشريحة 10 ، وهو أداء تسعة أشهر لشركة الطيران ، تبدو الأرقام أقل قليلاً من الربع الثالث وحده بسبب التداعيات من أول شهرين تشغيل من العام. ومع ذلك ، يمكنكم أن تلاحظوا أن استخدامنا للطائرات لا يزال منخفضاً في حدود أربع ساعات ونصف في اليوم ، وهذا يفسر بشكل أساسي جميع الأرقام الأخرى في هذه الشريحة والشريحة التالية. خلال الأشهر التسعة الأولى من العام ، نقلنا 606 آلاف مسافر. وهو أقل مما خططنا في البداية للقيام به في الربع الثالث وحده. في الشريحة التالية ، نرى التأثير المالي لبيئة التشغيل غير العادية هذه مع انخفاض الإيرادات بنسبة 60٪ على أساس سنوي لتصل إلى 33 مليون دينار كويتي ، إلى جانب خسارة تشغيلية قدرها 14.7 مليون دينار كويتي وخسارة صافية قدرها 15.5 مليون دينار كويتي. كما ذكرنا سابقاً ، كانت الخسارة ستبلغ 13.9 مليون دينار كويتي فقط بدلاً من 15.5 مليون دينار كويتي ، إذا لم يتم جدولة تأثير المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16. أيضاً بلغ إجمالي التوفير لهذا العام من عمليات إعادة هيكلة حوالي 6 مليون دينار كويتي.

الانتقال إلى الشريحة رقم 12. نلقي نظرة على التأثير على مبنى الركاب T5 التابع للجزيرة ، والذي عانى أيضاً بالطبع من إغلاق المطار بالإضافة إلى التباطؤ الكبير في عملياتنا خلال

الأشهر التسعة الأولى من عام 2020 حيث سجل قطاع المرافق إيرادات قدرها 1.2 مليون د.ك. وصافي خسارة مليون د.ك.

ننتقل الآن إلى الشريحة 14 ونظرة عامة على بيئة التشغيل. وكما أوضحنا سابقًا ، لا تزال العمليات متعثرة خلال عام 2020 ، نظرًا لتأثير فيروس COVID 19 على مستوى العالم وانعكاساته المباشرة على حركة الركاب ، والأهم من ذلك ، القيود الحكومية.

في الربع الثالث ، استأنفنا العمليات التجارية المجدولة إلى دبي وبودروم وطرابزون وكلا المطارات في اسطنبول. ثم في مرحلة لاحقة ، أضفنا الرياض ، الموجودة في المملكة العربية السعودية بمجرد سماح السلطات في المملكة باستئناف العمليات. نواصل القيام برحلات الطيران العارض إلى شبه القارة الهندية وأيضًا بشكل انتقائي إلى وجهات أخرى.

في الشريحة 15 ، يمكنك أن ترى تأثير بيئة التشغيل التقييدية هذه على متوسط قطاعات اليوم وبالتالي عدد الركاب الذين قمنا بنقلهم مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي. ومع ذلك ، فإن عدد الوجهات مرتفعة نظرًا لأننا سافرنا إلى العديد من الوجهات التي تقع خارج شبكتنا العادية إما لإعادة المواطنين الكويتيين إلى الوطن أو للرحلات الجوية المستأجرة ورحلات الشحن ، والتي يحركها طلب السوق.

في الشريحة 16 ، داخليًا ومن منظور مالي ، نواصل اعتماد تدابير الكشف الخاصة بنا مع التركيز الصارم على إدارة وضعنا النقدي. كما تعلمون ، فقد قمنا بإلغاء توزيعات الأرباح لعام 2019 وتفعيل تسهيلات مصرفية من أجل تجاوز العاصفة. لقد قمنا حاليًا بإيقاف حرق الأموال لدينا إلى حوالي مليون دينار كويتي شهريًا. نحن راضون عن نتيجة هذه الإجراءات حتى الآن ونعتقد أن مركزنا المالي قوي للغاية ويجب أن يحمي الشركة في المستقبل المنظور. سأحدث عن هذه النقطة لاحقًا في العرض أيضًا.

بالنسبة للتوقعات الموجزة للربع الرابع من هذا العام وفي عام 2021 ، ننتقل إلى الشريحة رقم 20. تظل وجهة نظرنا هي نفسها التي ناقشناها سابقًا ، وستظل الإيرادات تحت الضغط طالما ظل الوضع العالمي و لا سيما القيود الحالية في مطار الكويت الدولي لا تزال قائمة. نتوقع انتعاشًا تدريجيًا ولكن أكيدًا خلال الربعين الأولين من عام 2021. ويسعدني بشكل خاص أن أعلن أننا توصلنا إلى اتفاقيات مواتية مع مؤجرينا من أجل توجيه مدفوعات 2020 جزئيًا لعقود إيجار الطائرات ، مما سيوفر سيولة تشتد الحاجة إليها. سيرشدكم Krishnan إلى تأثير هذه الاتفاقيات من منظور محاسبي في نظرة عامة على القسم المالي. علاوة على ذلك ، كما تعلمون جميعًا ، فقد خططنا لاستلام أربع طائرات خلال الربع الأخير من عام 2020. وقد تمكنا الآن من التوصل إلى اتفاق مع المؤجرين والمصنعين لتأجيل تسليم هذه الطائرات إلى الربع الأول من عام 2020 و الربع الرابع من عام 2021. في ملاحظة إيجابية وكمبادرة من شركتي النقل الوطنيتين في الكويت ، وهما الجزيرة والخطوط الجوية الكويتية ، قدمنا اقتراحًا مشتركًا إلى وزارة الصحة لتسهيل السفر الدولي وإعادة فتح عمليات مزدوجة الاتجاه من وإلى مطار الكويت الدولي مع الحفاظ على الصحة العامة. يعتمد هذا الاقتراح على اختبارات متعددة حيث يتم تقسيم المسافرين الوافدين إلى الكويت إلى دول منخفضة

المخاطر و أخرى عالية المخاطر. طلبنا من السلطات رفع هذا الحظر عن قائمة الـ 34 دولة ، وتقليل الحجر الصحي من 14 يومًا إلى سبعة أيام ، وفي المقابل استبداله باختبارات أكثر صرامة. بالطبع ، سيتعين على جميع الركاب القادمين إلى الكويت إجراء اختبار PCR وإثبات عدم حملهم لفيروس كورونا قبل مغادرة المنشأ. بمجرد هبوطهم في الكويت ، سيخضعون لاختبار PCR آخر في المطار ثم يدخلون في الحجر الصحي لمدة سبعة أيام. ثم في نهاية اليوم السابع ، يتم إجراء اختبار PCR ثالث. وفي حالة وجود نتيجة سلبية ، يخرجون من الحجر الصحي. تتم دراسة هذا الاقتراح حاليًا من قبل السلطات الصحية هنا في الكويت. على الرغم من أن التعليقات الأولية إيجابية لم يتم الالتزام بجدول زمني لوزارة الصحة ، إلا أننا نأمل أن يتم تنفيذ هذه الخطة دون أي تأخيرات غير متوقعة لإعادة فتح المطار. وغني عن البيان أنه إذا تم تنفيذه ، فسوف يولد هذا دفعة مشجعة للغاية للعمليات ، من وإلى مطار الكويت ، ونأمل أن يكون الخطوة الأولى نحو التعافي المستدام.

نقطة أخيرة قبل أن أغلق. من الجدير بالذكر أن الجزيرة لم تتلق حتى الآن أي دعم من حكومة الكويت ، على عكس نظرائنا العالميين. على الرغم من ذلك ، فقد تمكننا من تقليص حرق النفود إلى الحد الأدنى. ليس سرًا أننا نجري مناقشات مع الحكومة لتخفيف بعض التكاليف الرئيسية في شكل خصومات لشركات النقل الكويتية لسنوات عديدة. ماذا يعني ذلك فعلاً؟ معنى هذا أنه في مرحلة ما عندما ينتهي كورونا وتعود العمليات إلى طبيعتها ، سيكون للجزيرة إلى حد بعيد واحدة من أقل تكاليف عمليات الطيران لسنوات قادمة. من منظور غير متحيز تمامًا ، أنا سعيد جدًا بهذه المجموعة من الأرقام. بالطبع ، لا أحد ، ولا سيما أنا ، يحب الإعلان عن خسارة. لكن مع الظروف التي نواجهها هذا العام ، فإن الإجراءات الشرسة التي اتخذناها داخل الشركة عززت الجزيرة بشكل كبير. أدت الضوابط الجادة التي فرضناها على تكاليفنا الآن إلى خفض معدل حرق النقد الشهري إلى أقل من مليون دينار كويتي نحن أيضًا شرسون للغاية على الجانب التجاري كما رأيتم من الطرق الجديدة التي أطلقناها في منتصف الوباء. نحن نعمل ضمن القيود التي تفرضها علينا الحكومة ونستفيد قدر المستطاع من أي فرص على أساس يومي. وأحيانًا حتى على أساس دقيقة إلى دقيقة. نتيجة لذلك ، قد تتفاجؤون بسماع هذا ، وهذا ليس شيئًا أعلن عنه عادةً في مكالمات الأرباح ربع السنوية ، لكنني اعتقدت أنكم ترغبون في معرفة أننا قد تعادلنا بالفعل حتى شهر أكتوبر ، وهو الشهر الأول من الربع الرابع. يعد هذا إنجازًا كبيرًا لأي شركة طيران في العالم ، خاصة تلك التي لا تدعمها الحكومة. بهذا ، أختتم القسم الخاص بي من العرض وسأترككم الآن في أيدي كريشنان ليقدم نظرة مالية عامة سأعود معكم في جلسة الأسئلة والأجوبة. كريشنان لك المنصة.

كريشنان: شكرًا لك روهيت. مساء جميل على الجميع. سأخذك إلى الشريحة التالية في قسم المراجعة المالية. إذا نظرتم إلى جميع المعلومات ، كما أوضح روهيت بالفعل ، باستثناء أن العائد كان أفضل مما رأيناه في الماضي. لكن كما تعلمون، هذا شيء مؤقت. نتيجة لذلك ، إذا رأيتم النتيجة في الشريحة التالية ، فإن كل شيء يبدو سالبًا ولا أريد أن أتطرق إليه ، فقد تمت

تغطيته جيداً بالفعل في قسم روهيت بسبب انخفاض مستوى العمليات. أما قسم الميزانية العمومية ، سأعطيه في إحدى الشرائح لاحقاً. خلال الأشهر التسعة أيضاً ، كان لدينا سيناريو مماثل. جميع المعايير ليست في مصلحتنا. ونتيجة لذلك ، فقد تعرضنا لخسارة قدرها 15.5 مليون دينار كويتي للأشهر التسعة مقابل ربح قدره 16 مليون دينار كويتي. ننتقل الى شريحة الميزانية العمومية. الرصيد النقدي قد ارتفع من 18.4 مليون دينار كويتي في عام 2019 إلى 22.3 مليون دينار كويتي في عام 2020. السبب الرئيسي لحدوث ذلك هو ارتفاع الربحية في عام 2019. وبالطبع أيضاً سحب القرض ، لقد فعلنا ذلك في الربع الأول من عام 2020. للأسف ، تم تقليص هذا إلى حد ما من خلال الخسائر التي تكبدناها في الأشهر التسعة من عام 2020. ومع ذلك ، يتعين علينا جمع حوالي 5 ملايين دينار كويتي كمقابل للعمليات التي قمنا بها مع حكومة الكويت في الستة أشهر الماضية. تم استلام أكثر من 2 مليون دينار كويتي منهم بالفعل ، وسيتم تحصيل الرصيد 3 مليون دينار كويتي. انخفضت الأصول الثابتة فعلياً مقارنة بالعام الماضي ، لأننا قمنا ببيع و تأجير محركين في نهاية عام 2019. وقد تغير إجمالي الأصول والخصوم بشكل أساسي بسبب تأثير المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16. أضفنا 3 طائرات في الربع الرابع من عام 2019 وواحدة أخرى في الربع الأول من عام 2020. تمت تغطية تأثير المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 الذي أجريناه على جميع عقود الإيجار سابقاً من قبل روهيت ، من حيث ما تفاوضنا عليه مع المؤجرين. لقد حصلنا على الكثير من الفوائد منها لعام 2020 وفي بعض الحالات قمنا بتمديد عقود إيجار الطائرات الحالية في نهاية عقد الإيجار. لذلك يجب أن يؤخذ تأثير ذلك أيضاً في المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 ويتم توزيع فوائده على مدة عقد الإيجار. ونتيجة لذلك ، على الرغم من وجود ميزة نقدية تبلغ حوالي 2.4 مليون في هذا الربع ، لسوء الحظ ، يمكن احتساب حوالي 800000 فقط وتم توزيع الرصيد على بقية مدة عقد الإيجار. في الربع القادم ، نتوقع تدفق المزيد من الفوائد لأننا أبرمنا بعض تلك الاتفاقيات في أكتوبر ، وبالتالي لم تتمكن من إدراجها في الربع السابق ، ولكن سيكون هناك المزيد من الفوائد القادمة حيث لا يتم التحويل بالكامل إلى بيان الدخل المجموع. ولكن نقداً ، نعم ، سيكون لدينا مدخرات جيدة. كما انخفضت الأرباح المحتجزة لأننا تعرضنا لخسارة في فترة التسعة أشهر هذه. بذلك ، أختتم القسم الخاص بي من العرض.

روهيت:

شكراً لك كريشنان. نحن الآن جاهزون للرد على أي أسئلة لديكم

عامل الهاتف:

سيداتى وسادتي ، إذا كنتم ترغبون في طرح سؤال ، برجاء الضغط على نجمة متبوعة بواحد على لوحة مفاتيح الهاتف. إذا كنت قد انضمت عبر الويب ، فلديك خيار الضغط على أيقونة العلم على شاشتك. السؤال الأول يأتي من ----- من -----، رجاءاً تفضل. خطك مفتوح الآن. نعم. مساء الخير أيها السادة. شكراً جزيلاً على المكالمة. لدي بضعة أسئلة. أولاً ، بالنسبة لمتوسط عدد الطائرات ، أرى أنه انخفض إلى 13 من 14 في الربع الأخير. إذن هل تم إعادة إحدى الطائرات من الأسطول أو شيء من هذا القبيل؟ وأيضاً عندما نتحدث عن توسيع الأسطول ، أعلم أن لديكم تأخيرات في وصول الطائرات ، لكن لديكم طائرتان قادمتان في

-----:

الربع الأول. على الأغلب لن يكون الأمر عاديًا وستزيد هذه الطائرات فقط من العدد المتاح بلا عمل. إذن ، هل هناك أي طريقة أو أي مفاوضات جارية لتأخير هاتين الطائرتين إلى الجزء الأخير من العام ، أم أن هذا أمر غير ممكن حاليًا؟ هذا في جانب الأسطول. السؤال الثاني عن عمليات مبنى الركاب. أفترض أننا لا نفرض أي إيجار على المستأجرين. إذن كيف سيتم التعامل مع ذلك؟ مع هذا التخفيف التدريجي لحركة المرور والزيادة ، ما هي نقطة الانطلاق عندما تبدأ في طلب الإيجار من المستأجرين ، وهل سنرى المزيد من الإيرادات تأتي من المستأجرين ؟ لذا فإن أي شرح في توقعات تلك العمليات سيكون مفيدًا. وأيضاً أرجو قليل من المعلومات عن وضع التحوط الخاص بكم. كيف ترى هذا؟ مرة الأمر يمثل عائقاً كبيراً على الأسهم الخاصة بكم ، وربما يتعلق بالكمية التي قمت بالتحوط بها والكمية التي يتم استخدامها الآن. لذا فإن أي توضيح عن حالة التحوط سيكون مفيداً. شكراً جزيلاً.

روهيته:

شكراً لك ----. من الجيد أن أسمع منك كالمعتاد. أود فقط أن أجب على أسئلتك بالترتيب الذي طرحتته. أنت على حق. تم تخفيض طائرة واحدة على مدار الربعين الأخيرين بالتحديد في نهاية يونيو عادت إحدى الطائرات إلى مؤجرها. كان عقد إيجار قصير الأجل على وشك الانتهاء وبالطبع ، يمكنك أن تتخيل أننا كنا سعداء جداً بإعادتها إلى المؤجر كما كان مخططاً في الأصل. لذلك ، أخذ ذلك أسطولنا من 14 إلى 13. الآن ، كما يمكنك أن تتخيل مع أربع طائرات من المقرر أن تأتي في الربع الرابع من هذا العام ، تلك إحدى المعارك المهمة جداً التي كنا نخوضها مع المؤجرين خلال فترة الأشهر العديدة الماضية ، وتوصلنا إلى اتفاق كما قلت ، على أن يتم تأخير اثنين منهم لمدة عام ، ومن المحتمل أن يكون اثنان منهم في نهاية الربع الأول. هل سنحتاج هاتين الطائرتين في نهاية الربع الأول؟ على الأغلب لا حيث لا يزال بإمكاننا إدارة العمليات فقط بالأسطول الحالي الذي لدينا. ولكن في مرحلة ما ، يتعين علينا الوصول إلى موقف تفاوضي مع المصنعين والمؤجرين ، وهو ما وصلنا إليه.

ما زلنا نقاتل مع مؤجرينا وأعتقد أنك ستري خلال فترة الشهرين المقبلين حيث يمر المزيد من شركات الطيران و المؤجرين بتعثرات مالية و تحقيق نتائج سيئة بنهاية العام ، حسنهما سيكون المؤجرون أكثر انفتاحاً و تقبلاً لمفاوضات إعادة الهيكلة. لذلك ، نحن لا نتوقف عن التواصل معهم. نحن مستمرون في الضغط بقوة. أعتقد أنه قد يكون هناك نهج مختلف قليلاً عندما نصل إلى الربع الأول من العام المقبل. فيما يتعلق بـ T5 ، أنت على حق. خلال الجزء الأكبر من هذا العام من مارس حتى الشهر الماضي مع عدم وجود أي عمليات مجدولة عبر الكويت ، لم نكن في وضع يسمح لنا بشحن عقد الإيجار الكامل إلى مستأجريننا في المحطة. لذلك خلال جزء منها ، كان علينا التنازل عن المبلغ بالكامل لأن المبنى كان مغلقاً بشكل تام. بعد ذلك ، نحصل حالياً قيمة 50% من عقود الإيجار من المستأجرين لدينا. لقد أوضحنا لهم أنه لن يتم تمديد هذا تحت أي ظرف من الظروف إلى ما بعد نهاية ديسمبر من هذا العام أو عند إعادة فتح المطار بسعة غير مقيدة. عند هذه النقطة ، أيهما يأتي أولاً ، يعود إيجار تلك المواقع إلى 100%. فيما يتعلق بالتحوط ، لقد أصبنا كما تعلم بضربة مزدوجة. لقد تأثرنا بالطبع بانخفاض أسعار النفط وفي نفس الوقت بانخفاض عملياتنا بشدة لأنه إذا كانت عملياتنا

عند مستويات 2019 ، مهما خسرنا في التحوط ، فسنكون قد عوضنا عن العمليات الفعلية باستخدام الوقود من مواقعنا المختلفة . الآن ، مع عودة العمليات ببطء ، ستجد أن تأثير التحوط يتضاءل بالفعل. أعتقد أن جزءاً من التزامنا التحوطي ينتهي في فبراير ثم يختفي جزء كبير آخر منه في أغسطس. يمكن أن يبلغنا كريشنان بهذه المعالم بالضبط. أتمنى أن يجيب هذا على سؤالك -----.

نعم. كان ذلك مفصلاً للغاية ، شكرًا جزيلاً لك.

-----:

السؤال التالي الذي لدينا يأتي من ----- من -----.

عامل الهاتف:

-----:

شكراً لك. مرحباً روهيت. من الجيد أن نكون على اتصال معك. لدي بعض الأسئلة لطرحها. أولها مجرد سؤال عام فيما يتعلق بما هو موجود بالفعل في فكر و توجه السلطات الكويتية. أعلنوا عن افتتاح المطار في الأول من أغسطس ثم أغلقوا أكثر من 30 وجهة في نفس اليوم. ومنذ ذلك الحين سمحت بثغرة حيث يمكن للوجهات الأجنبية عزل الركاب الذين يمكن أن يأتوا إلى الكويت ، وهو في الحقيقة مجرد نوع من التحايل على صناعة الطيران والسياحة الكويتية من هؤلاء الركاب. أنا فقط أحاول أن أفهم من وجهة نظرك ، ما الذي يحدث في تفكيرهم ، حيث أنهم ينفذون هذه الإجراءات التي تبدو غير فعالة تماماً. هذا هو السؤال الأول. والثاني هو مرة أخرى عن التحوط. كما تعلم ، أعتقد أن هناك الكثير من الالتباس في مجتمع الاستثمار حول كيفية عمل آليات التحوط. وكنت أتساءل عما إذا كان بإمكانك من فضلك توضيح ذلك بالنسبة لنا من حيث كيفية تدفقه ، أولاً وقبل كل شيء ، التحوط من خلال بيان الدخل والميزانية العمومية ، مرة أخرى ، إذا كان بإمكانك تذكيرنا بالكمية وكيف يتم تسويتها نقدًا مقابل الخسائر المحاسبية أو المكاسب التي قد تكون مفيدة. ثم أخيراً ، طرحت نقطة مثيرة للاهتمام حول رحلات الطيران العارض التي كان من المقرر أن تسدها الحكومة الكويتية ، مع وصول 5 ملايين دينار كويتي أخرى ، للربع الرابع. هل يمكنك مساعدتنا في فهم نوع الآليات المستخدمة في رحلات الطيران العارض لأن ذلك يبدو مربحاً للغاية؟ أعني ، لقد كان 5 ملايين دينار كويتي ، وهذا تقريباً بقدر ما كان عليك أن تسحب من تسهيلاتك ويمكنك سداد 70 بالمائة منها. لذلك سيكون هذا مفيداً أيضاً ، لكن هذه هي أسئلتي.

شكراً لك. من الجيد أن أسمع منك أيضاً. ----- . شكراً على أسئلتك الآن. السؤال الأول يضعني في موقف صعب للغاية. بادئ ذي بدء ، إذا كان عليّ أن أخمن ، فسأقول إن هذه محاولة لحماية الصحة العامة على الرغم من عدم أخذها بالمعرفة العلمية الهائلة على الطرف الآخر. لذلك ، أعتقد أن ما يحاولون فعله هو حماية الصحة العامة ولا يمكن لأحد أن يلومهم على هذا الهدف. لكنني أعتقد أن القضية الرئيسية هي توقف الاقتصاد بشكل كبير مع خفض وكالات التصنيف توقعات الكويت و وجود ثغرات أساسية تعود بالنفع على دول مثل الإمارات ودبي على وجه الخصوص ، وكذلك الأشخاص القادمين إلى اسطنبول وما إلى ذلك. الناس يصلون إلى هنا ، لكن اقتصاديات دبي وإسطنبول هي التي تستفيد من الفنادق والرحلات الجوية. لذا نعم ، لا معنى له. وهذا هو السبب في أننا كشركة طيران الجزيرة أخذنا زمام المبادرة خلال الأربعة إلى الستة أسابيع الماضية. على الرغم من أننا لسنا خبراء

روهيت:

في الصحة العامة ولسنا أطباء. لقد اتخذنا ببساطة أفضل الممارسات لبلدان المنطقة وقمنا بإعداد اقتراح تمت صياغته في مكتبي. ثم ذهبنا إلى الخطوط الجوية الكويتية. جعلناهم يجلسون معنا ويوقعون معنا على الاقتراح لأنهم قادمون من جهة حكومية ، نفترض أنه يحمل وزناً أكبر. لقد عقدنا أربع جولات من الاجتماعات مع وزارة الصحة وناقشنا أيضاً بعمق ، ترقية التكنولوجيا التي يجب إجراؤها على التطبيق المعزول. لقد أخذنا زمام المبادرة في كل شيء كقطاع خاص ، لأننا أدركنا أننا بحاجة إلى إخراج النظام بأكمله من الشلل. الجيد في الأمر أنهم أخذوا هذا بشكل إيجابي. ومع ذلك ، أعتقد أنهم سيحتاجون في النهاية إلى إتخاذ قرار لتحديد إلى أي مدى يريدون الانتقال من الموقف الصارم الحالي المتمثل في محاولة حماية الصحة العامة مع تصور أن السماح للناس بدخول البلاد يضر بطريقة ما أنه مع اختبار كل راكب PCR ثلاث مرات ، أعتقد أنه إذا تم قبول اقتراحنا فسيكون راكب الكويت أكثر الناس اختباراً على هذا الكوكب. وهذا شيء نحاول إقناعهم به. أنا متأكد من أنه سيكون لتطبيق هذا المقترح نتيجة إيجابية. أنا متأكد من أنه في غضون الأسابيع المقبلة ، سيتم رفع هذا المقترح للجهات المختصة وسيتم اعتماد خطتنا أو نسخة منها. وسيكون ذلك ضخماً من منظور أرباحنا. في الوقت الحالي ، نحن نعمل بشكل أساسي في اتجاه واحد فقط إلى الغالبية العظمى من وجهاتنا. تخيل أنهم يحتفظون بالحد الأقصى البالغ 30٪ من سعة مطار الكويت ، لكنهم رفعوا هذا الحظر على القادمين من 34 دولة ، وتظل تكاليفنا بشكل أساسي كما هي لأن عملياتنا تظل كما هي ، لكن إيراداتنا تتضاعف ، لأنه يمكننا الآن نقل الركاب في كلا الاتجاهين. لذلك هذا ما نهدف إليه. فيما يتعلق بالتحوط ، سأترك الأمر لكريشنان لشرح كيفية المعالجة المحاسبية الدقيقة للتحوط. لكن التحوط كان في الأساس أداة لتخفيف المخاطر استخدمناها لتقدير أننا نأخذ 50٪ أو 30٪ من استخدامنا الشهري للوقود ثم نقوم بتحوطه بمبلغ اعتبرناه في ذلك الوقت مناسباً على أساس أنه إذا كان السعر يرتفع. وإذا انخفض السعر ، فإن المدخرات التي نحققها من عملياتنا تحميننا. لذلك كان هذا هو الهدف. بالطبع ، كان الواقع ، شيئاً لم يسبق له مثيل في تاريخ السلع ، والذي كان في وقت ما من هذا العام ، ذهب النفط إلى رقم سلبي وظل أقل بكثير مما كان عليه العام الماضي.

سأتعامل بسرعة مع سؤالك الرابع فيما يتعلق برحلات الطيران العارض وإذا كان بإمكاننا القيام بالمزيد ثم يقوم كريشنان بشرح التحوط. أنت على حق ، حيث أن هذه الرحلات الجوية المستأجرة وهذا الرقم 5 ملايين دينار تنقسم إلى ثلاث فئات رئيسية. الأولى هو عدد رحلات العودة إلى الوطن التي قمنا بها للكويتيين العلبقين في جميع أنحاء العالم. لذا ، قدمنا عرضاً ، وحصلنا على هذه الأعمال وأعدناهم إلى الوطن. والثاني هو ترحيل الوافدين المخالفين في الكويت الذين تجاوزوا مدة تأشيراتهم أو شيء من تلك الحالات. لذلك ، بناءً على تعليمات وزارة الداخلية ، قمنا بعدة عمليات لنقل هؤلاء الأشخاص إلى منازلهم. والثالث كان رحلات الشحن التي قمنا بها نيابة عن الحكومة. الآن ، كما ذكر كريشنان ، لقد حصلنا بالفعل على 2 مليون دينار كويتي من أصل 5 ملايين دينار كويتي. لكن بالطبع ، حدث ذلك بعد إغلاق الربع الثالث ، لذا لم ينعكس في هذا البيان بالذات. لكن الثلاثة الباقين وصلوا الآن إلى المرحلة

النهائية. تمت الموافقة عليه من قبل هيئة الطيران المدني وهو حاليًا مع مكتب التدقيق. يستغرق الأمر وقتًا ، لكن ليس لدي أي قلق خاص وأعتقد مرة أخرى ، في غضون أسبوع إلى 10 أيام ، يجب أن يكون لدينا المبلغ بالكامل في عهدتنا. كريشنان ، هل تريد التحدث عن التحوط قليلاً؟

كريشنان:

أجل ، بالتأكيد. إذن ، كيف يعمل ذلك هو أن هناك معدل تحوط تعرفه في الوقت الذي اتخذنا فيه التحوط بمتوسط حوالي 55.5 دولارًا أمريكيًا للبرميل. تتم مقارنة كل شهر مع متوسط السعر للشهر السابق و يتم تسوية الفارق نقدًا. ويتم إدراجة في الدفاتر المحاسبية للشهر التالي عند تسويته. الجانب الثاني من التحوط هو عدم استخدام الوقود إلى الحد الذي يتم فيه التحوط. عقودنا الحالية هي 50000 برميل من التحوط في الشهر. وإذا كنا لا نستخدم أو لا نخطط لاستخدام التحوط في الأشهر المقبلة ، فإننا نتلقى أيضًا ضربة إلى الحد الذي لا يمكننا استخدامه خلال الـ 12 شهرًا القادمة. نحن نقدر للأشهر الاثني عشر القادمة في نهاية كل ربع سنة ، وإلى هذا الحد ، نتلقى أيضًا ضربة. إذن أنت ترى بالفعل بيان الدخل المجمع يتأثر بالشطب بسبب الكمية التي لا يمكننا استخدامها على الرغم من أنها محمية. أما الجانب الثالث هو إذا نظرت إلى مبلغ احتياطي التحوط في الميزانية العمومية ، فستظهر رقمًا قدره 2.3 مليون دينار كويتي. وهذا يمثل ، اعتبارًا من 30 سبتمبر ، أيًا كانت كمية التحوط المتبقية حتى نهاية المدة مضروبة في الفرق بين سعر التحوط وسعر السوق اعتبارًا من 30 سبتمبر. لذلك ، هذا هو الحد الأقصى للخسارة التي سنتكبدها خلال فترة زمنية إذا لم تتغير معدلات الوقود مقارنة بتاريخ الميزانية العمومية. أمل أن يكون ذلك واضحًا. هل هناك شيء محدد تحتاج إلى معرفة المزيد عنه ، من فضلك اسأل؟

-----:

شكرا جزيلًا. هذا مفيد جدًا. شكرا جزيلًا.

بعبارة أخرى لإغلاق تعليقات كريشنان ، إذا بدأنا في الطيران أكثر ، فإن تأثير التحوط أو التأثير السلبي للتحوط ينخفض بشكل كبير. هل أنا على حق كريشنان؟

روهيته:

هذا صحيح.

كريشنان:

لدينا سؤال آخر من ----- من ----- . رجاء واصل.

المشغل:

بضعة أسئلة. قلتم الجزيرة حققت معادلة نقدية في شهر أكتوبر. هل يمكنك مساعدتي في فهم ذلك بشكل أفضل قليلاً؟ هل هو مثل من حيث صافي الدخل ، EBITDA ، أو النقدية؟ هذا السؤال الأول ولست متأكدًا مما إذا كنت قد أوضحت هذا بشكل صحيح. كم عدد الجهات التي تسافرون إليها حاليًا؟ كل يوم أو كل أسبوع ، لأنك تعلم ، هناك 34 دولة معطلة من شبكتكم بحيث لا يمكنك الطيران هناك. هل تطير إلى 5-6 مدن في الوقت الحالي؟ وفي السؤال الثالث هو التحوط. برجاء توضيح مدد العقود هل لمدة 12 شهرًا أو لمدة 24 شهرًا.

إذن متى سينتهي من أول واحد؟

هل يمكنك إعادة سؤالك الأول؟

روهيته:

الأول كان ، إذا فهمت الأمر بشكل صحيح ، فإن الجزيرة حققت تعادل نقدي في شهر أكتوبر. عندما تقول هذا ، هل تشير إلى EBITDA أو صافي الدخل ، أو النقدية؟ ما الذي تشير إليه هنا؟

صحيح. لذا شكرا لك. لدي كل أسئلتك الثلاثة. في أكتوبر ، حققنا التعادل ، على مستوى التشغيل ، وهو قريب مما قد تعتبره EBITDA ، صحيح. كريشنان ، هل أنا على حق؟ نعم روهيت ، أنت محق.

إن 34 دولة لا تمنعنا من العمل. إن الدول الـ 34 تمنعنا من إعادة الركاب إلى الكويت. لذلك ستجد مدينتين في الهند ، مدن في بنغلاديش. مدن في نيبال وحتى باكستان. يتم حالياً وضع كل تكلفة التشغيل المباشرة للرحلة تحت المجهر ونتأكد من نقل الركاب. في الواقع ثلاثة من أربعة أنواع من الركاب. إذن ، ما هي هذه الأنواع الثلاثة - يُسمح للمسافرين من الكويت إلى تلك البلدان بشكل أساسي بإخراج الركاب من الكويت. يُسمح بنقل الركاب من دولة ثالثة إلى تلك البلدان. على سبيل المثال ، نحن ننقل الركاب من الرياض إلى دكا عبر الكويت ، ويسمح لنا أيضاً بنقل الركاب من تلك الدول إلى دولة ثالثة ، على سبيل المثال ، من دكا إلى الرياض مسموح به. تتغير هذه القواعد على أساس يومي. وهذا ما قلته. نقوم بمتابعة الوضع على أساس يومي ، حيث نحصل على أعلى عوائد ونضعها في تلك الرحلات. إنها طريقة صعبة للغاية وفوضوية للقيام بأعمال تجارية. ولكن إذا كان هدفنا هو التأكد من أنه لا توجد عملية واحدة تحرق النقود ، فعلياً أن نضع هذا تحت المجهر بهذه الطريقة. كريشنان ، هل تريد معالجة سؤال بخصوص متى ننتهي من التحولات؟ أعتقد أنني ذكرت ذلك في وقت سابق - فبراير وأغسطس.

نعم ، لقد ذكرت ذلك بالفعل. فبراير وجزء كبير في أغسطس. سيكون هناك رصيد صغير جداً متبقي بعد أغسطس حتى فبراير 2022.

حسناً. فهمتك. شكرا جزيلاً. إذا لم يكن هناك المزيد من الأسئلة ، فسوف أغلق أبوابها اليوم. شكرا لكم جميعاً على حضوركم معنا. وأنا الآن أعيذك إلى ريتا. شكرا لكم جميعاً. شكراً ، سيداتي وسادتي ، لوجودكم معنا اليوم ، يمكننا الآن قطع الاتصال. ريتا: