

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 1Q23 Analysts / Investors Conference Call held on Tuesday 02 May 2023

Hatem: Hello, everyone. This is Hatem Alaa from EFG Hermes, and welcome to Jazeera Airways 1Q23 Earnings Webcast. I'm pleased to have on the call today from Jazeera, Rohit Ramachandran, CEO, and Krishnan Balakrishnan, CFO. We'll start with a presentation from management, and then we'll open the floor for Q&A. As an initial reminder to ask a question, you can either type it in the Q&A chat box or click on the raised hand button. Rohit, please go ahead.

Rohit: Good afternoon, everyone, and a great pleasure to join you today for the first-quarter earnings call of 2023, to discuss our financial results. As we'll see during our presentation, the year has started on a very good note in terms of operations and financial results. And barring any major external factors, Jazeera is on its way to a record year. During this first quarter, which is typically never the strongest for GCC carriers, we achieved several important benchmarks and that makes me confident that this will be a stellar year for Jazeera coming up. Let's dive straight into the operational highlights. We'll begin with slides six and seven for a review of the 1Q23 Operational and Financial Headlines.

In this slide, you can see our operational performance during the quarter. First off, we stayed true to our target of more than one million passengers to be carried quarterly. But more interesting is the way we achieved this. By that, I'm referring to our load factor during the quarter, which came in at 82.1%, recording the highest first-quarter load factor ever for Jazeera. This is a target that we set for ourselves and communicated with you previously and are now really working to standardize the 80% plus load factor year-round average. To reach these figures, the aircraft utilization per aircraft per day, stood at 13.7 hours, which is relatively high for the first quarter. The highest in the industry, in fact, yet reflects more use of our assets if we're going out to acquire more aircraft. You know my closely held view that it's better to be half an aircraft short than to be half an aircraft extra.

Yield was lower as totally expected, given the uncharacteristically high yields of last year the same quarter, you might recall, when restrictions were only lifted towards the end of February. And that meant that almost throughout the first quarter of last year we had two months of relatively low supply into Kuwait and hence elevated ticket prices. We can look at this as the first normal, organic yield environment since the first quarter of 2019. And having it higher by KD3 compared to 2019 is for sure good news. Jazeera reported revenue of KD48.3 million, 35% higher than the first quarter of 2022, with operating profit of KD3.6 million, and net profit of KD2.3 million. Both these numbers were lower than the comparable period because of the higher yield of last year's first quarter.

I'm sure everyone understands the favorable dynamics of being able to charge a higher fair while incurring lower costs due to less operations, which was the case of the first

quarter but, by all means, was not the standard in the industry. The earnings quality of this quarter is significantly higher in my opinion. You can start to see the scalability effect of more flying hours, allowing us to move more cargo, as well as the impact of carrying more passengers that is reflected in both the e-commerce and the ancillary revenue. You can see sustainable improvements on all fronts.

Moving onto our Terminal T5. We see continuous improvement in all financial and operational metrics, with a revenue of 2.8 million, EBITDA of 2.2 million, and net profit of 1.9 million. All of these numbers are significantly above the first quarter of last year, as you can see. Our expansions are ongoing. In the first quarter of this year, we made some significant expansion into the capacity of the terminal. We feel very comfortable and confident in our ability to carry more than 4.5 million passengers during this year if need be. All duty-free and retail operations, along with all other revenue streams, have been ramped up and are firing on all cylinders. More about this in subsequent slides.

I will also provide now a quick update on other key operational matters. I'm glad to announce that based on official numbers that we received from DGCA Kuwait, Jazeera had the largest market share during the entire first quarter in terms of passengers carried and aircraft movements out of Kuwait Airport. Let me just dwell on this for a minute. What this means is, despite having a fleet size of almost half compared to our friends across the street, we carried more passengers than them and operated more flights than them, in spite of the fact that all our fleet is narrow body. This is a very integral milestone in the ongoing evolution of the company. Doing this while maintaining our profitability is a reflection not only in the ability to expand our operations but also speaks volumes of the potential of the aviation market in Kuwait as a whole.

I know I said this several times before, but I'd like to reiterate, that despite all its challenges, the Kuwaiti travel market offers amazing opportunities for a lean and entrepreneurial operator like Jazeera. During this quarter, Jazeera initiated procedures to establish a 49%-owned company in Saudi Arabia to function as its first hub outside of Kuwait. In fact, we see this as a solid stand-alone airline that will gradually fly on its own, given the promising prospects of Saudi Arabia. We still have to go through a prolonged legal and structural process with the Saudi regulators and other official entities, so I won't share more information on this in our usual style until we have more formal approvals in place, and I can share more details with you.

As a measure of cost control, we entered into a hedging contract to secure fuel prices and fuel costs for the year. The aim of this is to see through 2023 without any major surprises from external factors like last year, which, if you recall, ate away a significant chunk of our potential profit. We continued launching new destinations and Moscow was the highlight of the quarter, being Jazeera's first-ever destination in Russia. It's interesting to say that we had big plans for Russia ever since 2018, but we had to always put it on hold for one reason or another. We finally kickstarted this process and we aim to add several others in

the coming months and years. We also added Samarkand, which is our third destination in Uzbekistan.

Fleet-wise is actually a very interesting story. We added just one aircraft so far this year, but three more will join our fleet before summer, in the month of June. And we are going to get our fourth aircraft for the year immediately post-summer, which means by the end of the year we will be at 24 airplanes. We're also proud to have commemorated International Women's Day with an all-female crew, both pilots and cabin crew, as well as the engineers working on that particular service on the Riyadh flight on 8th March of this year.

Moving onto our short-term outlook. We foresee a fairly flat second quarter, as there are no major events other than the two Eid holidays. One was immediately post-Ramadan last month, and one at the very end of June, while the busy summer season will start towards the very end of June and the Eid al-Adha holiday. This means that, like last year, there will be less travel concentration in the second quarter against a much more robust third quarter of this year. Overall, like I began, market dynamics are positive, very supportive, and we expect to see a very good year by the end of the third quarter and the fourth quarter. With that, I complete my section of the presentation and hand you over to our chief financial officer, Krishnan.

Krishnan: Thank you, Rohit. Good afternoon to everyone. If I go to the next slide, which has the statistics. Most of the statistics have been addressed by Rohit, with the reasons, so I will not touch upon those. If you look at the revenue compared to the previous year's first quarter, we have done better by 35.2%. That is primarily because of the load factors being higher and the passenger numbers, therefore, being higher. Even though there was a drop in yield, this was more than offset by the increase in the load factor and passengers. The terminal revenue also was much higher by 35%, compared to the last year same quarter. Operating margin was 15.1% for this quarter, even though our operating costs were much higher at 47%, due to the fuel prices increase of 19% over the previous year and also the higher operations. The level of operations was 44% higher, so that is why 47% costs were higher.

If you look at the exchange revaluation book gain of Lease Liabilities, we had about 353K benefit in this quarter. The cash balance for the quarter end was lesser at 49 million, compared to December. That was primarily because there was an overdraft which we had taken to make interest arbitrage. We settled it and also made money with the overdraft usage. Fixed assets grew due to the advances that we paid for various projects which are ongoing right now. And the liabilities increased primarily because we had higher advance collections for future travel. The equity, of course, came down by 11 million because of the payout relating to the final dividend for the last year. With that, I conclude I've addressed all these issues already in the previous slide, so I will conclude my section and hand it back to Rohit.

- Rohit:** Thank you very much, Krishnan. I now have the floor open if you have any questions.
- Hatem:** Thank you, gentlemen. To ask a question, you can either type it in the Q&A chat box or click on the raised hand button, and I'll admit your lines. Again, you can either type your question in the Q&A chat box or click on the raised hand button. We have the first question from the line of ----. Your line is open, -----.
- : Okay. Congratulations on a very strong quarter at least in terms of operations and top line and load factor. I have a couple of questions more on the profitability side. I mean, if you look at this quarter and if I can maybe compare it with 1Q19 and for the last two to three years, given the distortion, you made 2.3 million in bottom line, but the 1.8 million is coming from your terminal profits, plus you have almost half a million in other operating income, which I'm assuming gave more of interest income from your cash. So, the profitability of the airline business has been affected in this quarter and the yields are still higher than 1Q19 at KD41, versus 37, KD38 at that time.
- So, I wanted your perspective on where we see this profitability heading on the airline business if you didn't have that cushion of the terminal profit currently in this quarter. That's my first question. Second, on the DGCA ruling of market share, any development on that in terms of the incremental future market share, as you've been in discussion for it there in Cairo routes. Anything on that comment? And third, on the hedging, I see a negative half a million on the balance sheet. Was there any P&L impact from that this quarter? Thank you.
- Rohit:** Thank you, -----, Good to hear from you. And, as usual, the first question. Let me address certainly the first two, and I'll leave the third one for Krishnan to address. Let me begin by saying that the earnings and the business relationship between the airline and the terminal are integral, which means that there can't be one without the other. I want to lay that as the foundation for the answer that I'm about to give you. Now, airline businesses in the GCC don't follow a quarter-to-quarter relationship, which means that you typically have a quarter, the first quarter is generally the weakest. Then you have the second quarter, which is also not very strong. But the third and fourth quarter is typically when airlines in the region and many across the world make the bulk of their earnings.
- There have been many years in the past when airlines in this region, including Jazeera, don't make any profit at all in the first quarter, but go on to generate very good results on an annualised basis. When we have a quarter like ours, when in the first quarter you generate a strong profit even for the airline, I take your point that it may appear temporarily that the margin has been shrunk for the quarter. But I encourage you all, because that's the nature of the business, to look at it in terms of annual performance. If you recall the last earnings call of the CEO of EasyJet. She had a very similar question posed by an analyst and her answer was very much the same. After having posted a loss in her quarter, she was very comfortable attesting to the fact that they expect a record year in that particular year, and she went on to deliver as well.

I don't give forecasts or guidance, and you will know this well, but I can tell you that the airline is well-placed for a record year this year as well, regardless of the perception that the margin in Q1 had shrunk somewhat compared to the previous year. I hope that answers your question, -----.

-----: Rohit, just on this one if I can follow up? You said quarter-on-quarter, but you seem to be a bit modest on your second-quarter outlook. And I get that because you have two Eid holidays this quarter, which was not there last year's second quarter. Why are you being modest then on the second quarter outlook with two Eids in one quarter coming in, which wasn't the case?

Rohit: It's a good question. The first Eid this year was at the end of April, which was also there the previous year. However, this year also had the entire month of Ramadan in the month of April, which is historically a very bad travel period for airlines in the region. That was the first quarter, first month of the second quarter. Then you have the summer holidays and the second Eid coming up by the end of June, early July. So, the demand for travel, typically, those who have had to take a short break take it in April. Those who are planning the summer break take it in summer, towards the end of June. And so, it's going to be an aggressive period where the aim would be to preserve load factors and it's going to be a period of relatively low demand for the month of May.

Because when someone is planning travel for summer and just come back from their Eid trip, it's unlikely that they're going to have a trip sandwiched in May. In spite of all that, I think when it comes to Umra, when it comes to Hajj, and as you can see even from the advanced booking and the receivables. Not receivables. The payables that we are holding in terms of advanced ticket collections that you can see in our balance sheet, it's all very, very strong. And so, I expect a very good year on the whole, and particularly, a very good Q3. Does that answer your question?

-----: Okay. Got it. Yes.

Rohit: Coming back to your question of something that hit the headlines in the last week of December, quite bizarre, and that seemed to cause quite a lot of concern. And at that time, the first investor call that I hosted, immediately following that, I had categorically said that this is going to have no measurable impact. And I'm quite careful with what I commit to you all on this call. I'm very happy to have stood by my word. You can see there's been not one seat reduced from our allocation to India, not one seat reduced on our allocation to Cairo.

On the contrary, in about two and a half weeks' time, we are launching additional services to the new airport in Cairo, in addition to our existing services to the existing airport in Cairo. The Sphinx Airport, the new airport in Cairo, will see Jazeera being the very first operator from the GCC with direct flights from Kuwait to Cairo. The answer to your question was, even then, I didn't perceive any risk to our business. Now, I perceive even less so. There are discussions going on with the government, but with the change in

government, there's obviously some complexity involved there. But there will not be, and there has not been, any change in our quota of seats available to us to sell to India or Cairo for that matter. Does that answer your question?

-----: Again, just a small follow-up. You mean that in the summer months, okay, June, right now, you don't have to make any changes whatsoever, based on this ruling that was announced in December.

Rohit: We have not made any changes in any of the months, winter, summer. Nothing.

-----: Okay. Got it.

Rohit: Krishnan, do you want to answer -----'s question regarding the hedge reserve?

Krishnan: Sure, Rohit. Yes, so we have created the reserve out of OCI, and it has not hit the P&L.

-----: Okay. Understood. Thank you, Krishnan. Thank you, Rohit. All the best.

Rohit: Pleasure.

Hatem: Again, as a reminder, to ask a question, you can either type it in the Q&A chat box or click on the raised hand button, and I'll admit your lines. We have a question from ----- . The increase in costs in the quarter. Is the reason that you are already preparing for the higher passenger numbers in the following quarters, and your costs will remain largely stable, ex-fuel cost, in the coming quarters and you benefit from higher revenues?

Rohit: I will answer the question, Siddharth, for which I thank you very much. In generic terms regarding costs and the specifics regarding which elements of costs are particularly under our microscope, Krishnan will respond. If there's one item that we are fanatical about is putting every line item of costs under the microscope. We have various benchmarks that we look at regularly and aggressively. The most important one we look at is cost per passenger, ex-fuel. And our goal with every quarter, every year, drill down and bring down this important cost, which is if you remove fuel from the equation, has the cost per passenger, carrying that passenger, gone up or down?

I'm delighted to say that compared to last year, this year we have seen an 8% decline in the cost per passenger, ex-fuel. Most of the cost, by my estimate, Krishnan can confirm, has come from an increase in fuel price in the early part of the quarter, which is January and the first half of February. But Krishnan, you can go ahead and validate that.

Krishnan: You're absolutely right, Rohit. I think ex-fuel, if you look at it, the trend has been pretty stable, and we are, in fact, seeing reductions, which in the next quarters we will see with engineering especially. And yes, the other costs have been under control. Fuel is something which has been beyond our control in any case.

Rohit: Any other questions?

Hatem: Yes, a question from ----- . When do you expect yields to normalize? Also, in your previous earnings call, you mentioned about the duty-free expansion plans beyond Kuwait. Can you shed some light on this issue?

Rohit: Thank you very much, -----, for your question. Regarding yield, I would say now that they are normalised. We are now in an environment where you have relatively normal and stable demand and supply. And the yields that you have seen in the first quarter of this year, and you will continue to see over the course of this year, in my view, are fully normalised yields, which no longer carry any post-COVID impact. What was your second question, -----?

Hatem: The second question was on duty-free. Your duty-free expansion beyond Kuwait.

Rohit: Yes, that is still in discussion with the government of that particular country. And the moment I have more information regarding any new duty-free projects, I will share it. But I can tell you that the existing duty-free business that we have in Kuwait has been growing from strength to strength. We'll open an additional two locations within our own terminal, apart from the original duty-free area. And we've also, in the first quarter, begun inflight duty-free sales, which means the selling of duty-free products from our duty-free company onboard our flights. That's expected also to yield good results.

Hatem: Thank you. Question from ----- . Thanks for the call. Just wanted to understand the overall pricing strategy in light of the opening of the ongoing route expansion and fleet expansion. Is the focus more on revenue and market share maximisation, or is profitability a key focus area?

Rohit: That's a very good question, -----, with a very simple answer. And the answer is profitability. We don't do any pricing action or route launches with a view of building market share. Market share is an outcome of our business. We don't chase market share. There are occasional periods of very low demand, where you have an option of keeping your prices high and forgoing some business, which results in low seat factor. And the reverse option is also available to you, which is to reduce prices and drive seat factor. Both have the obvious problem, which is no matter which option you choose, A or B, you end up with lower revenue. But one option is slightly better than the other, with some other benefits.

For example, if you reduce your prices during those few weeks in a year and drive seat factor, you make sure that you retain the customer with you. You make sure that you retain your market share. Because once you lose the customer and they travel on another product, it can be difficult to win them back again. Once you lose market share, it can be difficult to win that back again. And of course, in our unique case, even if temporarily for a few weeks we have to sacrifice yield, that customer becomes also the customer of our terminal. And all the associated income in the terminal as a result of that customer, we stand to benefit. If it is a choice between keeping a price high and losing the customer or keeping your price modest during those few weeks in a year of low demand, we prefer to make sure that we retain the customer. I hope that answers your question.

Hatem: A follow-up from ----. Is there a risk you would like to highlight on a potential cut in the fuel subsidy? And is there any update on the new terminal and the potential listing of the current terminal?

Rohit: Let me start with the question about potential risk in the cut of fuel subsidy. Emphatically, no. That has been a key part of the strategy of the government of Kuwait to encourage aviation in the country, and that will continue. And, if anything, that is only going to get stronger. Regarding the terminal, we have made some more progress with some more milestones being crossed over this quarter, and I'm still not comfortable giving out any more details until we have some signatures on the dotted line, which will be forthcoming in the months ahead. Very much on the cards, made good progress in the various approvals that you can imagine a project of this size entails, but nothing formally to report as yet.

Hatem: Thank you. Another follow-up from ----. He's asking about the fleet expansion plans. You're expecting 24 planes by the end of 2023. What are the expectations for 24 and 25 and when will you start receiving aircraft from the Airbus order book?

Rohit: Sure. It's a good question, ----. I would like to answer by first reminding you that just a few short years ago, four or five years ago Jazeera was seven airplanes. And in our plan that was also shared with investors and analysts, we were due to be 24 aeroplanes by 2025, and here we are by the end of 2023 already hitting that milestone. I don't measure our success in terms of number of aeroplanes. We consider our business to be one where aeroplanes are a tool in order to achieve our objectives. And it is good news that we perceive enough business available for us to exploit, and so we require these aeroplanes.

What is also interesting is these new aircraft that we are acquiring on lease are for short-term lease, about six years on average, at a unit cost that is significantly lower than the average of our existing fleet. This will go yet another long distance, and I take you back to your original question about cost, to reduce our unit costs and make us an industry leader in the region when it comes to unit cost. Within the next, I would say, 15 to 18 months we'll be bringing in a total of 13 additional aeroplanes is our goal, which will take care of the requirement of both Jazeera and the little taster I gave you about Jazeera Saudi. By 2025, we will be in the region of approximately 35 aeroplanes for the group. But I say this expecting to be proven wrong again and perhaps that number is too conservative.

Our aircraft order from Airbus you will recall was an order for 26 aeroplanes. Already looking inadequate for our requirements around 2028, 2030, thereabouts. They are due to begin delivery towards the end of 2026. We always expect supply chain issues with the aircraft manufacturers, and we are ready for it with already proactively bringing in aeroplanes on short-term lease so that we are not left exposed at that time. But yes, with respect to fleet, we are in a very good place.

Hatem: Okay, so that is another follow-up. After the 35 by 2025, how many roughly will be for the Saudi venture?

Rohit: I wouldn't like to go into those details yet, Siddharth. I hope you understand. We have many milestones to cross before I'm comfortable talking in more detail about the Saudi venture. It's premature right now to go into that detail. Please bear with me. The moment we have a formal announcement to make, it will first be informed to our investors via the Boursa website. I will take one final question, Hatem.

Hatem: There are no more questions at this point.

Rohit: Excellent. I thank you all immensely for joining us for this earnings call, and I look forward to catching up with you in three months' time. Have a very good evening. Thank you very much.

Hatem: Thank you so much Rohit and Krishnan for your time and thank you, everyone, for participating. This concludes this call.

نص المؤتمر الهاتفي مع المحللين / المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. حول نتائج الربع الأول من عام 2023 المنعقد يوم الثلاثاء الموافق 02 مايو 2023

حاتم:

أهلاً بالحضور. أنا حاتم علاء من المجموعة المالية هيرميس ، أود أرحب بكم في هذه المكالمات الجماعية لمناقشة أرباح طيران الجزيرة للربع الأول من عام 2023. يسعدني مشاركة السيد روهيت راماشاندران، الرئيس التنفيذي، والسيد/ كريشنا بالاكريشنا ، رئيس القطاع المالي لشركة طيران الجزيرة. سوف نبدأ بتقديم العرض الخاص من إدارة طيران الجزيرة، ثم نفتح المجال للأسئلة والأجوبة. كتذكير أولي لطرح الأسئلة، يمكنكم مشاركة أسئلتكم عن طريق كتابته في مربع الدردشة "سؤال وجواب" أو النقر فوق زر رفع اليد.

تفضل روهيت.

روهيت:

مساء الخير جميعاً، يسعدني أن أنضم إليكم بهذه المكالمات الجماعية للتحدث عن أرباح الربع الأول لعام 2023، ومناقشة نتائجنا المالية. نرى من خلال العرض، فقد بدأ هذا العام بشكل جيد جداً من حيث العمليات والنتائج المالية. وباستثناء أي عوامل خارجية رئيسية، فإن الجزيرة في طريقها إلى عام قياسي.

خلال الربع الأول، الذي لا يعتبر الأقوى على الإطلاق بالنسبة لشركات الطيران الخليجية، قد حققنا العديد من المعايير المهمة وهو ما يجعلني واثقاً من أن هذا العام سيكون عاماً ممتازاً بالنسبة لطيران الجزيرة. دعونا ننتعمق مباشرة في أبرز النقاط التشغيلية. سنبدأ بالشريحتين السادسة والسابعة لمراجعة الأداء التشغيلي والمالي للربع الأول من عام 2023.

في هذه الشريحة، يمكنكم رؤية أداء طيران الجزيرة التشغيلي خلال الربع الأول للعام. أولاً، حافظنا على هدفنا المتمثل في نقل أكثر من مليون مسافر كل ثلاثة أشهر. لكن الأكثر إثارة للاهتمام هي الطريقة التي حققنا بها هذا الهدف. من خلال ذلك، أشير إلى معدل إشغال المقاعد خلال الربع، الذي بلغ 82.1٪، مسجلاً أعلى معدل إشغال للمقاعد للربع الأول خلال تاريخ طيران الجزيرة. هذا هو الهدف الذي حددناه لأنفسنا وتواصلنا معكم بخصوصه سابقاً، ونعمل الآن على الحفاظ على معدل إشغال للمقاعد أعلى من 80٪ على مدار العام. للوصول إلى هذه الأرقام، بلغ معدل كفاءة استخدام أسطول الطائرات 13.7 ساعة لكل طائرة في اليوم، وهو معدل مرتفع نسبياً بالنسبة للربع الأول وكما يعتبر من أعلى المعدلات على مستوى الصناعة، في الواقع، هذا يعكس استخداماً أكبر لأصول الجزيرة إذا أردنا شراء المزيد من الطائرات.

كان العائد أقل من فترة المقارنة نظراً للعوائد المرتفعة بشكل غير معهود في نفس الربع من العام الماضي، هل تذكرون؟ عندما تم رفع القيود في نهاية فبراير فقط. وهذا يعني أنه خلال الربع الأول من العام الماضي تقريباً، كان لدينا شهرين من العرض المنخفض نسبياً في الكويت، وبالتالي ارتفعت أسعار التذاكر. يمكننا أن ننظر إلى هذا باعتباره أول بيئة إنتاجية طبيعية منذ الربع الأول من عام 2019. من المؤكد أن الحصول على عائد أعلى بمقدار 3 دينار كويتي مقارنة بعام 2019 هو خبر سار. وقد حققت طيران الجزيرة إيرادات بلغت 48.3 مليون دينار كويتي، بزيادة قدرها 35٪ عن الربع الأول من عام 2022، كما بلغت الأرباح التشغيلية 3.6 مليون دينار كويتي، وبلغ صافي الربح 2.3 مليون دينار كويتي. إن كلا هذين الرقمين أقل من الفترة المقارنة وذلك بسبب ارتفاع العائد في الربع الأول من العام الماضي.

أنا متأكد من أن الحضور يفهم الديناميكيات المواتية للقدرة على فرض رسوم أعلى مع تكبد تكاليف أقل بسبب انخفاض العمليات كما كان الحال في الربع الأول، ولكن ليس هذا هو المعيار المعتاد في الصناعة على كل حال. إن جودة أرباح هذا الربع أعلى بكثير برأيي. يمكنكم البدء في رؤية تأثير قابلية التوسع لزيادة ساعات

الطيران، مما يسمح لنا بنقل المزيد من البضائع، فضلاً عن تأثير نقل المزيد من الركاب الذي ينعكس في كل من التجارة الإلكترونية والإيرادات الإضافية. يمكنكم أن تروا تحسن مستدام على جميع الجبهات.

بالانتقال إلى مبنى ركاب طيران الجزيرة T5، نرى تحسناً مستمراً في جميع المعايير المالية والتشغيلية، حيث بلغت إيرادات مبنى الركاب 2.8 مليون دينار كويتي، وبلغ الربح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء 2.2 مليون دينار كويتي، وبلغ صافي الربح 1.9 مليون دينار كويتي. كل هذه الأرقام أعلى بكثير من الربع الأول من العام الماضي، كما ترون. إن توسعنا مستمرة، ففي الربع الأول من هذا العام، قمنا بعمل توسع كبير في القدرة الاستيعابية لمبنى ركاب طيران الجزيرة T5. نشعر بالاطمئنان والثقة في قدرتنا على نقل أكثر من 4.5 مليون مسافر خلال هذا العام إذا لزم الأمر. تم تكثيف جميع عمليات السوق الحرة وعمليات البيع بالتجزئة، إلى جانب تدفقات جميع الإيرادات الأخرى، والتي قمنا بتكثيفها وإطلاقها معاً. المزيد عن هذا الموضوع في الشرائح اللاحقة.

سأقدم لكم تحديثاً سريعاً للعمليات التشغيلية الرئيسية الأخرى. يسعدني إبلاغكم أنه استناداً إلى الأرقام الرسمية التي تلقيناها من الإدارة العامة للطيران المدني في دولة الكويت، حققت الجزيرة أكبر حصة سوقية خلال الربع الأول بأكمله من حيث عدد الركاب الذين تم نقلهم وحركة الطائرات من مطار الكويت الدولي. اسمحوا لي أن أتطرق إلى هذا الموضوع لدقيقة. ما يعنيه هذا هو أنه على الرغم من أن حجم أسطولنا يقارب النصف مقارنة بزملائنا في السوق بهذا المجال، إلا أننا قمنا بنقل عدد أكبر منهم من الركاب وقمنا بتشغيل رحلات أكثر منهم، بالرغم من حقيقة أن أسطولنا أصغر حجماً. هذا سبب رئيسي للتطور المستمر للشركة. إن القيام بذلك مع الحفاظ على الربحية هو انعكاس ليس فقط في القدرة على توسيع عملياتنا التشغيلية، ولكن أيضاً يتحدث عن حجم إمكانات سوق الطيران في الكويت ككل.

لقد ذكرت ذلك عدة مرات مسبقاً، لكنني أود أن أكرر، على الرغم من كل التحديات، فإن سوق السفر الكويتي يوفر فرصاً مذهلة لمشغل صغير الحجم ومبادر ونشط مثل الجزيرة. خلال هذا الربع، بدأت الجزيرة إجراءات لتأسيس شركة جديدة مملوكة بنسبة 49% في المملكة العربية السعودية لتعمل كأول شركة لها خارج الكويت. في الواقع، نحن نرى عمليات هذه الشركة أنها شركة طيران خاصة قوية قائمة بذاتها ستبدأ عملياتها منفردة تدريجياً وذلك بالنظر إلى الآفاق الواعدة للمملكة العربية السعودية. لا يزال يتعين علينا استكمال إجراءات قانونية وهيكلية مطولة مع المنظمين السعوديين والكيانات الرسمية الأخرى، لذا، لن أفصح عن المزيد من المعلومات حول هذا كالمعتاد حتى يكون لدينا المزيد من الموافقات الرسمية، وحينها سوف أتمكن من مشاركة المزيد من التفاصيل معكم.

لقد أبرمنا عقداً للتحوط من أسعار الوقود وتكاليف الوقود لهذا العام كإجراء للتحكم في التكاليف. إن الهدف من ذلك هو رؤية عام 2023 دون أي مفاجآت كبيرة من أي عوامل خارجية مثل ما حدث في العام الماضي، إذا كنتم تذكرون كيف أن أسعار الوقود قد استهلكت جزءاً كبيراً من أرباحنا المحتملة.

لقد واصلنا إطلاق وجهات جديدة وكانت موسكو أبرز تلك الوجهات في الربع الأول، كونها أول وجهة لطيران الجزيرة على الإطلاق إلى روسيا. من المثير للاهتمام أن نذكر أنه كان لدينا خططاً كبيرة لروسيا منذ عام 2018، لكن كان علينا دائماً تأجيلها لسبب أو لآخر. لقد أطلقنا أخيراً هذه الوجهة ونهدف لإضافة العديد من الوجهات الأخرى في الأشهر والسنوات القادمة. أضفنا أيضاً سمرقند، وهي وجهتنا الثالثة في أوزبكستان.

تنوع الأسطول في الواقع موضوع جدير بالاهتمام. قمنا بإضافة طائرة واحدة فقط حتى الآن هذا العام، لكن ثلاث طائرات أخرى سوف تنضم إلى أسطولنا قبل الصيف، في شهر يونيو. وسنحصل على الطائرة الرابعة للعام بعد الصيف مباشرة، مما يعني أنه بنهاية العام سيكون لدينا 24 طائرة.

نحن فخورون أيضاً بالاحتفال باليوم العالمي للمرأة وقمنا بتسيير رحلة إلى الرياض في 8 مارس من هذا العام مع طاقم نسائي بالكامل، من الطيارين وطاقم الطائرة، بالإضافة إلى المهندسات العاملات في هذه الخدمة الخاصة.

بالانتقال إلى توقعات الجزيرة قصيرة المدى، نتوقع أن يكون الربع الثاني ثابتاً إلى حد ما، حيث لا توجد أحداث رئيسية بخلاف إجازتي العيد، إحداها مباشرة بعد شهر رمضان الماضي، والأخرى بنهاية شهر يونيو، بينما سيبدأ زخم السفر لموسم الصيف المزدحم بنهاية شهر يونيو وعطلة عيد الأضحى. هذا يعني أنه، مثل العام الماضي، سيكون هناك تركيز أقل على السفر في الربع الثاني مقابل الربع الثالث الأكثر قوة في هذا العام. وبشكل عام، كما ذكرت في البداية، فإن حركة السوق إيجابية وداعمة، ونتوقع أن نرى عاماً جيداً بنهاية الربع الثالث والربع الرابع. بذلك، أكمل القسم الخاص بي من العرض وأسلمه إلى رئيس القطاع المالي، كريشنان تفضل.

كريشنان:

شكراً روهيت. مساء الخير للجميع. بالانتقال إلى الشريحة التالية، التي تحتوي على الإحصائيات. معظم الإحصائيات تم تناولها من قبل روهيت، مع ذكر الأسباب، لذلك لن أتطرق إليها. إذا نظرتم إلى الإيرادات مقارنة بالربع الأول من العام الماضي، فقد حققنا أداءً أفضل بنسبة 35.2%. هذا في المقام الأول بسبب ارتفاع معدل إشغال المقاعد وبالتالي زيادة عدد الركاب، على الرغم من حدوث انخفاض في معدل العائد، إلا أن ذلك تم تعويضه من خلال الزيادة في معدل إشغال المقاعد وعدد الركاب. كما كانت إيرادات مبنى الركاب أعلى بكثير بنسبة 35% مقارنة بالربع نفسه من العام الماضي. بلغ الهامش التشغيلي 15.1% لهذا الربع، على الرغم من أن تكاليف التشغيل كانت أعلى بكثير بنسبة 47%، بسبب زيادة أسعار الوقود بنسبة 19% عن العام السابق وكذلك ارتفاع العمليات التشغيلية. كان مستوى العمليات التشغيلية أعلى بنسبة 44% عن العام الماضي، ولهذا السبب ارتفعت التكاليف بنسبة 47%.

إذا نظرتم إلى المكاسب الدفترية لإعادة تقييم الصرف للالتزامات التأجير، فقد حصلنا على حوالي مبلغ 353 ألف في هذا الربع. كان الرصيد التقدي في نهاية الربع أقل من شهر ديسمبر حيث بلغ 49 مليون دينار كويتي. كان ذلك في المقام الأول بسبب تسوية السحب على المكشوف من البنوك. نمت الأصول الثابتة بسبب الدفعات المقدمة التي دفعناها لمختلف المشاريع التي لا تزال جارية الآن. وزادت الخصوم في المقام الأول لقيامنا بتحصيل إيرادات مؤجلة للسفر في المستقبل. حقوق الملكية، بالطبع، انخفضت بمقدار 11 مليون بسبب توزيع الأرباح النهائية للعام الماضي. بهذا سأختم القسم الخاص بي وعودة لروهيت.

شكراً جزيلاً كريشنان. الباب مفتوح الآن لأي سؤال لديكم.

روهيت:

شكراً لكم أيها السادة. لطرح سؤال، يمكنكم إما كتابته في مربع دردشة الأسئلة والأجوبة أو النقر فوق زر رفع اليد، مرة أخرى، يمكنكم إما كتابة سؤالك في مربع الدردشة أو النقر فوق زر رفع اليد. لدينا السؤال الأول من الخط مفتوح، -----.

حاتم:

تهانينا على نتائج الربع القوية جداً من حيث العمليات التشغيلية ومعدل إشغال المقاعد. لدي بعض الأسئلة بخصوص الربحية. إذا نظرت إلى هذا الربع، وإذا كان بإمكانك مقارنة بالربع الأول من عام 2019 وعلى مدى السنتين إلى الثلاث سنوات الماضية فقد بلغت أرباح الشركة الصافية 2.3 مليون دينار كويتي، لكن بلغ صافي ربح عمليات مبنى الركاب 1.8 مليون من أرباحكم النهائية، بالإضافة إلى أن لديكم ما يقرب من نصف مليون من الدخل التشغيلي الآخر، والذي أفترض أنه أعطى المزيد من دخل الفوائد من أموالكم. لذا، تأثرت ربحية عمليات الطيران في هذا الربع وما زالت معدل العائد أعلى من الربع الأول من 2019 حيث بلغ 41 ديناراً كويتياً، مقابل 37 و38 ديناراً كويتياً في ذلك الوقت.

-----:

لذا، أردت وجهة نظركم حول ربحية عمليات الطيران إذا لم يكن لديكم هذا الدعم من ربح مبنى الركاب حالياً في هذا الربع. هذا سؤال الأول. ثانياً، فيما يتعلق بقرار الإدارة العامة للطيران المدني بشأن الحصص السوقية، هل هناك أي تطور من حيث الحصص السوقية المتغيرة في المستقبل في وجهات مثل القاهرة. هل هناك أي تحديث على هذا الأمر؟ ثالثاً، في التحوط، أرى سالب نصف مليون في الميزانية العمومية. هل كان هناك أي تأثير على الأرباح والخسائر لهذا الربع؟ شكراً لكم.

روهيت:

شكراً لك، ----، سرتي سماع تساؤلاتك. وكالعادة السؤال الأول. اسمحوا لي بالتأكيد أن أجيب عن السؤال الأول والثاني، وسأترك الرد على السؤال الثالث للسيد كريشنان. اسمحوا لي أن أبدأ بالقول إن الأرباح وعلاقة العمل بين شركة الطيران ومبنى الركاب جزء لا يتجزأ، ما يعني أنه من غير الممكن أن يكون أحدهما دون الآخر. أريد اعتبار ذلك أساس للإجابة التي أنا على وشك أن أذكرها لكم. حالياً، لا تتبع شركات الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي ربط علاقة الربع إلى الربع، مما يعني أن لديكم عادة ربعاً، والربع الأول هو الأضعف عموماً. ثم الربع الثاني، وهو أيضاً ليس قوياً جداً. لكن في الربع الثالث تحقق شركات الطيران في المنطقة والعديد من الشركات في جميع أنحاء العالم الجزء الأكبر من أرباحها.

في السنوات العديدة الماضية لم تحقق شركات الطيران في هذه المنطقة، بما في ذلك طيران الجزيرة، أي ربح في الربع الأول، ولكنها تواصل تحقيق نتائج جيدة جداً على أساس سنوي. عندما يكون لدينا ربع مثل هذا الربع، عندما تحقق ربحاً قوياً في الربع الأول حتى بالنسبة لشركة الطيران، أفهم وجهة نظرك أنه قد يبدو مؤقتاً أن الهامش قد تقلص لهذا الربع. لكنني أشجعكم جميعاً، لأن هذه هي طبيعة العمل، أن تنظروا إليها من حيث الأداء السنوي. إذا كنتم تابعتم نص المؤتمر الهاتفي للرئيس التنفيذي لشركة EasyJet. كان لديها سؤال مشابه جداً طرحه محلل وكانت إجابته متشابهة إلى حد كبير. بعد أن سجلت خسارة في الربع السنوي، كانت مرتاحة جداً لإثبات حقيقة أنهم يتوقعون عاماً قياسياً في ذلك العام بالذات، وواصلت تقديم ذلك أيضاً.

أنا لا أعطي توقعات أو إرشادات، وأنتم تعرفون ذلك جيداً، لكن يمكنني أن أخبركم أن عمليات الطيران في وضع جيد لعام قياسي هذا العام أيضاً، بغض النظر عن التصور بأن الهامش في الربع الأول قد تقلص إلى حد ما مقارنة بالعام السابق. أتمنى أن يجيب هذا على سؤالكم، ----.

روهيت، لقد قلتم ذلك على أساس ربع سنوي، لكن يبدو أنكم متواضعون بعض الشيء في توقعاتكم للربع الثاني. وقد فهمت ذلك لوجود إجازتين للعيد في هذا الربع، وهذا ما لم يكن بالربع الثاني من العام الماضي. لماذا أنتم متواضعون إذن في توقعاتكم للربع الثاني مع اقتراب عيدين في ربع واحد، ولم يكن الأمر كذلك؟

روهيت:

سؤال جيد. كان العيد الأول هذا العام في نهاية أبريل، وكان أيضاً في العام السابق. ومع ذلك، شهد هذا العام أيضاً شهر رمضان بأكمله في شهر أبريل، والذي يعد تاريخياً فترة سفر ضعيفة جداً لشركات الطيران في المنطقة. كان ذلك في الربع الأول، والشهر الأول من الربع الثاني. ثم هناك عطلة الصيف والعيد الثاني بحلول نهاية شهر يونيو، أوائل يوليو. لذا، فإن الطلب على السفر، عادة، هم للذين يضطرون لأخذ استراحة قصيرة في شهر أبريل. وهم الذين يخططون لعطلة الصيف ليأخذوها في موسم الصيف، قرب نهاية شهر يونيو. وهكذا، ستكون فترة قوية حيث سيكون الهدف هو الحفاظ على معدل إشغال المقاعد وستكون فترة انخفاض الطلب نسبياً في شهر مايو.

لأنه عندما يخطط شخص ما للسفر في الصيف ويكون عائد لتوه من رحلة العيد، فمن غير المرجح أن يقوم برحلة في شهر مايو. على الرغم من كل ذلك، أعتقد أنه عندما يتعلق الأمر بالعمرة، أو بالحج، وكما ترون حتى من الحجز المسبق والمبالغ الدائنة المتمثلة في الإيرادات المؤجلة وهي التذاكر المدفوعة مسبقاً والتي

يمكنكم ملاحظتها في الميزانية العمومية، كلها مؤشرات قوية جداً جداً. ولذا، أتوقع عاماً جيداً جداً بشكل عام، وخاصةً، الربع الثالث. هل هذا يجيب على سؤالكم؟

حسناً، نعم فهمتها.

بالعودة لسؤالكم عن شيء احتل عناوين الأخبار في الأسبوع الأخير من شهر ديسمبر، كان غريباً، ويبدو أنه سبب الكثير من القلق. في ذلك الوقت خلال أول مكالمة استضافتها للمستثمرين بعد ذلك مباشرة، قلت بشكل قاطع أن هذا لن يكون له تأثير ملموس. وأنا حريص جداً على ما ألتزم به تجاهكم جميعاً في هذه المكالمة. أنا سعيد جداً لأنني كنت على قدر كلمتي. يمكنكم أن تروا أنه لم يتم تخفيض مقعد واحد من حصتنا المخصصة للهند، ولم يتم تخفيض مقعد واحد على حصتنا المخصصة للقاهرة.

روهيت:

على العكس، في غضون أسبوعين ونصف تقريباً، سنطلق خدمة إضافية للمطار الجديد في القاهرة، بالإضافة إلى خدماتنا الحالية لمطار القاهرة الدولي. سيشهد مطار سفنكس، المطار الجديد في القاهرة، أن الجزيرة هي أول مشغل من دول مجلس التعاون الخليجي برحلات مباشرة من الكويت إلى القاهرة. الإجابة على سؤالكم كانت، حتى ذلك الحين، لم أدرك أي خطر على نطاق عملياتنا التشغيلية. الآن، أرى أقل من ذلك. هناك مناقشات جارية مع الحكومة، ولكن مع التغيير في الحكومة، من الواضح أن هناك بعض التعقيد الذي ينطوي عليه الأمر. لكن لن يكون هناك، ولم يكن هناك، أي تغيير في حصتنا من المقاعد المتاحة لنا لبيعها إلى الهند أو القاهرة في هذا الشأن. هل هذا يجيب على سؤالكم؟

مرة أخرى، مجرد متابعة صغيرة. تقصدون أنه في أشهر الصيف مثل يونيو، في الوقت الحاضر، ليس عليكم إجراء أي تغييرات على الإطلاق، بناءً على هذا القرار الذي تم الإعلان عنه في ديسمبر.

لم نقم بأي تغييرات في أي من أشهر الشتاء والصيف. لا شيء.

روهيت:

حسناً.

.....

كريشنان، هل تريد الإجابة على سؤال ----- بخصوص احتياطي التحوط؟

روهيت:

بالتأكيد روهيت. نعم، لقد أنشأنا بند احتياطي التحوط من الدخل الشامل الآخر، ولم يصل إلى الربح والخسارة.

كريشنان:

تمام. مفهوم. شكرا لك كريشنان. شكرا لك روهيت. أتمنى لك كل خير.

.....

بكل سرور.

روهيت:

مرة أخرى، كتذكير، لطرح سؤال، يمكنكم إما كتابته في مربع دردشة الأسئلة والأجوبة أو النقر فوق زر رفع اليد، لدينا سؤال من ----- الزيادة في التكاليف في الربع. هل السبب في أنكم تستعدون بالفعل للزيادة في أعداد الركاب في الأرباع التالية، وستظل تكاليفكم مستقرة إلى حد كبير، باستثناء تكلفة الوقود، في الأرباع القادمة وستستفيدون من زيادة الإيرادات؟

حاتم:

سأجيب على سؤال ----- الذي أشكرك عليه كثيراً. بعبارة عامة فيما يتعلق بالتكاليف والتفاصيل المتعلقة بعناصر التكاليف التي نراقبها بشكل خاص، سيجيب كريشنان عليها. إذا كان هناك عنصر أساسي نركز عليه فهو وضع كل بند من بنود التكاليف تحت المجهر. لدينا العديد من المعايير التي ننظر إليها بانتظام وبقوة. أهم ما ننظر إليه هو التكلفة لكل راكب، باستثناء تكلفة الوقود. وهدفنا في كل ربع سنة، كل عام، هو التنقيب

روهيت:

ونخفض هذه التكلفة المهمة، وهي إذا قمتم بإزالة الوقود من المعادلة، هل ترتفع تكلفة نقل هذا الراكب أم تنخفض؟

يسعدني أن أقول إنه مقارنة بالعام الماضي، شهدنا هذا العام انخفاضاً بنسبة 8٪ في تكلفة كل راكب، باستثناء تكلفة الوقود. ووفقاً لتقديري، يمكن أن يؤكد كريشنان ذلك أن معظم التكلفة نتجت من زيادة أسعار الوقود في الجزء الأول من الربع، وهو يناير والنصف الأول من فبراير. لكن كريشنان، يمكنكم المضي قدماً وتوضيح مدى صحة ذلك.

كريشنان:

أنت محق تماماً يا روهيت. أعتقد أن التكلفة باستثناء تكلفة الوقود إذا نظرت إليها، كان الاتجاه مستقرًا إلى حد ما، ونحن، في الواقع، نشهد انخفاض في هذه التكلفة، وسنشهد في الأرباح القادمة مع التكاليف الهندسية بشكل خاص. نعم، كانت التكاليف الأخرى تحت السيطرة. أما تكلفة الوقود شيء خارج عن إرادتنا بأي حال.

هل يوجد أسئلة أخرى؟

روهيت:

نعم، سؤال من ----. متى تتوقعون أن يعود معدل العائد إلى المعدل الطبيعي؟ أيضًا، في المكالمات الهاتفية السابقة، ذكرتم خطط التوسع للسوق الحرة خارج الكويت. هل يمكنكم إلقاء بعض الضوء على هذا الموضوع؟

حاتم:

شكرا جزيلا على السؤال. فيما يتعلق بمعدل العائد، أود أن أقول الآن أن المعدلات أصبحت طبيعية. نحن الآن في بيئة عمل يكون فيها طلب وعرض طبيعي ومستقر نسبياً. والعوائد التي رأيتها في الربع الأول من هذا العام، وستستمر في رؤيتها على مدار هذا العام، من وجهة نظري، هي عوائد طبيعية تماماً، والتي لم تعد تحمل أي تأثير بعد COVID. ماذا كان سؤالكم الثاني، ----؟

روهيت:

كان السؤال الثاني حول توسعكم لعمليات السوق الحرة خارج الكويت.

حاتم:

نعم، لا يزال ذلك قيد المناقشة مع حكومة دولة محددة. وفي اللحظة التي أحصل فيها على مزيد من المعلومات بخصوص أي مشاريع جديدة خاصة بعمليات السوق الحرة، سأشاركها معكم. لكن يمكنني أن أخبركم أن عمليات السوق الحرة الموجودة لدينا في الكويت تنمو من قوة إلى قوة. سنفتتح موقعين إضافيين داخل مبنى الركاب، بالإضافة إلى منطقة السوق الحرة العاملة حالياً. وقد بدأنا أيضاً، في الربع الأول مبيعات الأسواق الحرة على متن الطائرة مما يعني بيع منتجات السوق الحرة من شركتنا على متن رحلاتنا. من المتوقع أيضاً أن يسفر ذلك عن نتائج جيدة.

روهيت:

شكراً لكم. سؤال من ----. شكراً على المكالمات. أردت فقط فهم استراتيجية التسعير الشاملة في ضوء الافتتاح والتوسع المستمر للوجهات وزيادة الأسطول. هل التركيز أكثر على تعظيم الإيرادات وحصة السوق، أم أن الربحية هي مجال التركيز الرئيسي؟

حاتم:

سؤال جيد جداً، مع إجابة بسيطة جداً. والجواب هو الربحية. لا نقوم بأي إجراء تسعير أو إطلاق وجهات بهدف بناء حصة في السوق. الحصة السوقية هي نتيجة أعمالنا. نحن لا نطار أو نسعى إلى حصة السوق. هناك فترات عرضية يكون فيها الطلب منخفضاً للغاية، حيث يكون لديكم خيار إبقاء الأسعار مرتفعة والتخلي عن بعض الأعمال، مما يؤدي إلى انخفاض معدل إشغال المقاعد. ويتوفر لكم خيار آخر أيضاً، وهو تخفيض الأسعار مما يؤدي إلى زيادة معدل إشغال المقاعد. كلا الخيارين لديه مشكلة واضحة، بغض النظر

روهيت:

عن الخيار الذي تختاروه، أ أو ب، ينتهي بكم الأمر بانخفاض في الإيرادات. لكن أحد الخيارات أفضل قليلاً من الآخر، مع بعض الفوائد الأخرى.

على سبيل المثال، إذا قمنا بتخفيض الأسعار خلال تلك الأسابيع القليلة في سنة ما وأدى ذلك إلى ارتفاع معدل إشغال المقاعد، فأنتم تتأكدون من أنكم تحتفظون بالعميل معكم. وأيضاً تتأكدون من أنكم تحتفظون بحصبتكم في السوق. لأنه بمجرد أن تفقدوا العميل ويسافر عن طريق شركة أخرى، قد يكون من الصعب استعادته مرة أخرى. بمجرد أن تفقدوا حصبتكم في السوق، قد يكون من الصعب استعادتها مرة أخرى. وبالطبع، في حالتنا الفريدة، حتى لو اضطررنا مؤقتاً إلى التضحية بالعائد لبضعة أسابيع، يصبح هذا العميل أيضاً عميلاً لمبنى الركاب الخاص بالشركة. وجميع بنود الدخل المرتبطة بمبنى الركاب كنتيجة لهذا العميل، فإننا نستفيد منه. إذا كان الاختيار بين الحفاظ على السعر مرتفعاً وخسارة العميل أو الحفاظ على السعر معتدلاً خلال انخفاض الطلب أثناء تلك الأسابيع القليلة من العام، فنحن نفضل أن نحافظ بالعميل. أتمنى أن يجيب هذا على سؤالكم.

متابعة من ----. هل هناك خطر تودون تسليط الضوء عليه بشأن الخفض المحتمل في دعم الوقود؟ وهل هناك أي تحديث على مبنى الركاب الجديد والإدراج المحتمل لمبنى الركاب الحالي؟

حاتم:

اسمحوا لي أن أبدأ بالإجابة على السؤال حول المخاطر المحتملة لخفض دعم الوقود. بالتأكيد لا. لقد كان ذلك جزءاً أساسياً من استراتيجية حكومة الكويت لتشجيع قطاع الطيران في البلاد، وسيستمر ذلك. وإذا كان هناك أي شيء، فسيزداد قوة. فيما يتعلق بمبنى الركاب الجديد، لقد أحرزنا المزيد من التقدم مع تجاوز بعض المعالم الأخرى خلال هذا الربع، وما زلت لا أرغب في إعطاء المزيد من التفاصيل حتى يكون لدينا بعض الأمور المؤكدة والتي ستحدث في الأشهر المقبلة. أحرزنا تقدماً جيداً بخصوص العديد من الموافقات المختلفة التي يمكنكم تخيلها لمشروع بهذا الحجم، ولكن لا يوجد شيء يتم الإبلاغ عنه رسمياً حتى الآن.

روهيته:

شكراً لكم. متابعة أخرى من ----. يسأل عن خطط توسيع الأسطول. تتوقعون 24 طائرة بحلول نهاية عام 2023. ما هي توقعاتكم لعام 2024 و2025 ومتى ستبدؤون باستلام الطائرات من طلبية إيرباص؟

حاتم:

بالأكيد. سؤال جيد، ----. أود أن أجيب عن طريق تذكيركم أولاً أنه منذ بضع سنوات قصيرة، قبل أربع أو خمس سنوات، كان أسطول الجزيرة فقط سبع طائرات. وفي خطتنا التي تمت مشاركتها أيضاً مع المستثمرين والمحللين، كان من المقرر أن يكون الأسطول مكون من 24 طائرة بحلول عام 2025، وها نحن بحلول نهاية عام 2023 نصل بالفعل إلى هذا الإنجاز. أنا لا أقيس نجاحنا من حيث عدد الطائرات. نحن نعتبر عملنا مجاًلاً تكون فيه الطائرات أداة لتحقيق أهدافنا. ومن الجيد أن نرى ما يكفي من الأعمال المتاحة لنا لاستغلالها، ولذا فإننا نطلب هذه الطائرات.

روهيته:

الأمر المثير للاهتمام أيضاً هو أن هذه الطائرات الجديدة التي نستأجرها عن طريق إيجار قصير ومتوسط الأجل، حوالي ست سنوات في المتوسط، بتكلفة أقل بكثير من متوسط تكلفة أسطولنا الحالي. سأعيدك إلى السؤال الأساسي حول التكلفة، لتقليل التكاليف وجعلنا رواد الصناعة في المنطقة عندما يتعلق الأمر بتكلفة الوحدة. في غضون 15 إلى 18 شهراً، سنجلب ما مجموعه 13 طائرة إضافية وهذا هو هدفنا، والذي سيؤدي بمطالبات كل من الجزيرة والعمليات المزمعة التي قدمتها لكم عن الجزيرة في المملكة العربية السعودية. بحلول عام 2025 سيصبح أسطولنا ما يقرب من 35 طائرة للمجموعة. لكنني أقول إن هذا من المتوقع أن يثبت خطأه مرة أخرى وربما يكون هذا الرقم متحفظاً للغاية.

كما نتذكرون، قمنا بطلب 26 طائرة من إيرباص. يبدو الآن بالفعل هذا الطلب غير كافٍ لمتطلباتنا بحلول عام 2028، 2030 تقريباً. من المقرر أن يبدأ تسليمها في نهاية عام 2026. نتوقع دائماً وجود مشكلات في

التوريد مع مصنعي الطائرات، ونحن مستعدون لذلك من خلال جلب الطائرات بشكل استباقي بالفعل بعقد إيجار قصير الأجل حتى لا نترك مكشوفين في ذلك الوقت. لكن نعم، فيما يتعلق بالأسطول، نحن في مكان جيد جدًا.

حسناً، هذه متابعة أخرى. بعد 35 طائرة بحلول عام 2025، كم سيكون تقريباً للمشروع السعودي؟

حاتم:

لا أود الخوض في هذه التفاصيل بعد. أرجو منك ان تتفهم ذلك. لدينا العديد من الأمور التي يتعين علينا تجاوزها قبل أن أتحدث بمزيد من التفصيل عن المشروع السعودي. من السابق لأوانه الآن الخوض في هذه التفاصيل. أرجوكم تحملوا معي. في اللحظة التي يكون لدينا فيها إعلان رسمي، سيتم إبلاغ مستثمرينا به أولاً عبر موقع البورصة. سأجيب على سؤال أخير يا حاتم.

روهيث:

لا يوجد المزيد من الأسئلة في هذه المرحلة.

حاتم:

ممتاز. أشكركم جميعاً على الانضمام إلينا في هذه المكالمة الجماعية عن الأرباح، وأتطلع إلى اللحاق بكم في غضون ثلاثة أشهر. أتمنى لكم أمسية سعيدة. شكراً جزيلاً.

روهيث:

شكراً جزيلاً لكم روهيث وكريشنان على وقتكم وشكراً لكم جميعاً على المشاركة. هذا يختتم هذه المكالمة.

حاتم: