

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 3Q22 Analysts / Investors Conference Call held on Monday 31 October 2022

Omar: Good morning and good afternoon, everyone. This is Omar Maher from EFG Hermes. I would like to welcome everyone to Jazeera Airways 3Q22 Results Call. I have the pleasure to introduce Mr Rohit Ramachandran, Chief Executive Officer of Jazeera Airways, Mr Krishnan Balakrishnan, Chief Financial Officer, and Mr Mostafa El-Maghraby, Head of Investor Relations.

As usual, the call will begin with a discussion of the key highlights of the period followed by a Q&A session. I will now hand the call over to Mr Ramachandran to begin the presentation. Thank you very much.

Rohit: Good afternoon, and sorry about that small delay. Welcome to our Earnings Call for the Third Quarter of this year to discuss our results for the most active quarter as well as for the cumulative first nine months of the year.

I understand that this time around, the results came out shortly before this call, so perhaps some of you didn't have enough time to go through them, but rest assured as we are set to discuss in great detail another record-breaking quarter for Jazeera in terms of passengers carried, aircraft movements, revenue and, most importantly, profitability.

I hope that you all have enjoyed a good summer season, like Jazeera did, and that you are back to office fresh and focused for the earnings season after two tough summers in the last couple of years. We will discuss our operating and financial results in detail and walk-through key matters like market dynamics, fuel and updates on our fleet and network growth plans, after which our CFO, Krishnan, will provide ample analysis on how these results came to be.

As usual, we'll begin with slide six for a review of our third quarter operational performance. This quarter differs slightly from the last two in that we can now make some sense from comparisons with the corresponding quarter of last year. And when I say some, I mean that the dynamics delivering the two quarters are still different, but at least from a numerical perspective, they present a more meaningful comparison.

During the quarter, Jazeera broke the 1 million passenger threshold for the first time in its history, a figure that only a few quarters ago seemed out of reach in the

minds of many outside the company. Not for us though. We knew we are getting there and we know how to get there. We designed our plan and executed it against all odds during the pandemic, and now against a war somewhere in the world, or simply a lack of imagination in some quarters.

I would like to use this chance now to invite you all to adopt this notion and deal with it as the new normal for Jazeera. A few more quarters down the line and we'll be discussing similar figures for Q1, Q2 and Q4, as Jazeera carries on its growth plans.

Looking back, load factor for the quarter was over 80% compared to only 65.5% last year, while aircraft utilization was north of 14 hours, more than double that of the same quarter last year. Yield, the tricky part, came in at a very healthy KD 55 compared to KD 101 in the third quarter of last year. I said very healthy because this is a very strong yield in any normal year of operation, although it is lower than the same quarter last year for the exceptional reasons and capacity controls that you recall.

Moving on to the following slide, we will see the financial results for the quarter. With so much satisfaction, I'm proud to present to you the highest ever revenue reported, operating profit and net profit reported in the history of Jazeera despite all the headwinds. During the quarter, Jazeera achieved a revenue of KD 63.2 million, an operating profit of KD 16.1 million, which is 25% above the same quarter last year and a net profit of KD 13.8.

I repeat, this was no easy quarter, with jet fuel stuck at or close to peak prices and refusing to correct downwards. Yet still, the sense of contentment we get from seeing how this business model performs when allowed to function just operates to perfection.

In fact, and I don't want to divert away from our standard reporting approach, but I must highlight that the ability of this company to generate cash and free cash flow is just beyond what is normal in this industry and even, in the vast majority of cases, I dare say, in this part of the world across many other industries as well. Krishnan will walk us through some of the details in his finance section.

In slide eight, we will look at our comprehensive operating performance for the first nine months of the year, during which Jazeera carried 2.6 million passengers, with a blended load factor of 76.4%, utilization of aircraft at 13.1 hours per aircraft per day, and an average yield of KD 51.

It's funny, perhaps even shocking in a way, how some of our team members, myself included, are not satisfied yet with these results. It will be very interesting if, one day, some of you can attend one of these meetings which we have internally, where we discuss how to double this passenger number or why we only achieve this load factor and what is our action plan to push it above the 80% mark for the full year, which is indeed our goal for next year.

In slide nine, we review the financial results for the whole nine months, where revenue came in at KD 140 million, operating profit at KD 26 million and net profit at almost KD 21 million, all record figures for Jazeera, driven by pure operations.

In fact, as was the case in the second quarter, there was a one-off gain generated from the sale and leaseback of two engines, but more importantly, there was a non-operating, non-cash loss of KD 2 million which relates to foreign currency, as the US Dollar continued to appreciate, and we had to revalue our long-term leasing contracts under IFRS 16. Krishnan will elaborate more on these in his section, and no doubt we will cover this during the Q&A as well.

In this slide, you can see a numerical representation of cargo, ancillary revenue, and our push towards digitization. All looks good, but perhaps you might be wondering about the drop in cargo revenue, so I think an explanation is due here. To start, let me say this is purely a matter of physics. Last year, as you recall, we carried less passengers, but at very high yield due to the restrictions imposed at the time. This meant that the weight of every flight was less than normal, and hence we could carry more cargo.

Obviously, this is not the case this year. More importantly is that you understand there is a direct correlation between weight and fuel consumption. With fuel prices being so high this year, many times than not, the economic equation directed us towards carrying less weight and cargo in order to consume less fuel and generate a better return. This continues to be assessed by systems every day as we monitor both fuel and shipment prices and try to extract the maximum economic benefit for the situation.

Moving on to T5 operations in slide 11. As expected, with record passenger movement, the third quarter achieved a revenue of KD 3.2 million and an impressive cash margin of 87.5% for EBITDA of KD 2.8 million and a net profit of KD 2.7 million. At the risk of repetition, these are historic results for the terminal, as well further confirming that Jazeera is firing on all cylinders.

Aside from the passenger service charge, retail revenue has significantly picked up, along with other streams. But above all, duty-free operations are becoming a personal obsession as it beats all expectations, recording sales of KD 3.3 million or close to KD 1.3 average per passenger, which is way above our best-case scenario when we budgeted for this business. I look forward to sharing with you all the P&L and the final profit number for this very new business of ours at the end of the financial year.

In the coming section, we will discuss key achievements and challenges that took place during the quarter to keep you up to date with our operations. In this slide, I'm glad to show you that our market share remains in the high 20s, even though during the peak season, when all airlines sharpen their teeth and call their full fleet into action, or sometimes, in the case of Jazeera, even bring additional aircraft. Our market share on the network alone is 31%, which is noteworthy, in my opinion.

Further, you can see the network evolution as we continue to charter new territories and expand to new destinations. We used 2019 for comparison here, being the last full operational year. You can immediately see how our European destinations are yielding results.

Indeed, there is a summer factor here, but nonetheless, this is a combination of creating demand, in certain cases from scratch, and attending to foregone demand in others by attending to destinations that were previously served by competing carriers. Growth in South Asia is also evident as we continue to serve more destinations across all five countries in the Indian subcontinent.

Moving on to this slide, which could tie things up. As we carry that record number of passengers, we're achieving two other factors with Jazeera's fleet being the largest in its history so far but also having the largest aircraft movements in our hub of Kuwait International Airport.

I recall being asked during the last call about the timing of taking delivery of the two new aircraft we received a couple of weeks back, being after the high season. And my position was that even with these two, we are still short of the demand we see and the service volume we wish to deploy. Well, led through this in the mix, we decided to extend the term of the wet lease we got during the summer through to next February to cater for this business right through the winter months, which are coming up.

I reiterate that network expansion takes a lot of pre-planning, mobilization, and testing until it returns a satisfactory level of profitability. So, the work we do now is planned to provide a solid 2023 across the board, but more specifically, a very smooth and busy peak summer season next year.

On the fuel front, I'm sure that you're all aware of the price movement during the quarter. We had a sort of a minor correction in July, when the spread between jet fuel and Brent was starting to restore itself towards its normal level, which is about a \$10 gap, only to reverse course in August and close the quarter with an average spread higher than that of the second quarter. Now the gap between Brent and aviation fuel is about \$25. From our end, we are monitoring and assessing the situation and planning accordingly. This requires a fanatical attention to every cost line item.

Our network continued to grow as planned, with four new destinations in Saudi Arabia and more on the way. I'd like to spend a moment talking about Saudi Arabia. You might be surprised to know that Jazeera is now the largest foreign airline operating into Saudi Arabia.

We have over 70 flights per week into the Kingdom. Just for Umrah, we have six flights a day into Jeddah, three flights a day into Medina and one flight a day into Taif. That's a total of ten Umrah flights. We also added a second destination in Uzbekistan in the city of Namangan and a new destination in China, which is Xian. Both are innovative destinations that have never been served from Kuwait.

Further, Jazeera joined the shuttle flight programme for the FIFA World Cup in Qatar, with flights between Kuwait and Hamad International Airport for all matches between 21 November and 18 December. Sales have already started and will offer a modest support to our fourth quarter.

On a different note, I would like to use this opportunity to extend our heartfelt support to the people of Pakistan, and our support for them to get through and recover from the impact of the disastrous floods that hit part of the country. Jazeera, as part of the international disaster flood relief efforts across the country, and through the Kuwait Red Crescent Society, pledged to carry over 2.5 tons of cargo containing medical supplies and the necessary equipment, donated by the people of Kuwait to the people of Pakistan.

Lastly, as we always share with you our short and medium-term outlook, we see an active fourth quarter, driven by less leisure travel and more passengers

commuting to visit friends and family, as well as Umrah-related travel. As we often do, we take advantage of the fourth quarter to experiment and start new destinations in order to have them reach maturity by the following year's summer.

We are in active negotiation for the following year's fleet additions, excuse me, and are looking for a solid, and hopefully another record-breaking 2023 in terms of passengers carried as well as the bottom line. We are happy with the current formula and will gradually continue to push the boundaries and do it on a larger scale year after year.

Some welcome support can lend its hand if fuel prices subside or the number of total passengers in Kuwait International Airport return to their 2019 levels. Either situation is good, both together are perfect, but if neither takes place, then it's more of another 2022, not bad at all, I will say.

I recall at the beginning of the pandemic when aviation specialist research houses forecasted that the industry will only fully recover in 2023. This seems like ages ago. But here we are, edging closer to the beginning of 2023, a year we hope will set new records and achievements for Jazeera. With this, I now conclude my section of the presentation and will leave you in the capable hands of our CFO, Krishnan, for the financial review.

Krishnan: Thank you, Rohit. Good afternoon to everybody. Let us look at slide 19. All of the parameters have already been touched upon by Rohit so I will not dwell too much on it. But basically, the fleet increased, and as a result, all the parameters went up. Yield was lower, but that has been already addressed by Rohit. So I'll move on to the next slide, which is 20.

And if you look at the financial performance for the quarter three of 22, our revenues have gone up by 99.2%. The expenses went up by 244%, but we'll explain why. Primarily, the revenues were better because of the load factor being much better than last year, and the number of passengers as a result, though there was a decline in the yield which offset part of the benefits that we gained from the higher load factor.

The costs primarily are higher because the number of sectors and the block hours went up. So it's in proportion to the increase in the operations, plus the high prices of fuel during this quarter, which was a 409% increase over the previous year. As a result, we had an operating profit which was higher. The revenues outdid the expenses.

And of course, this is after the exchange revaluation which Rohit touched upon, where the lease liabilities under IFRS 16 have to be revalued as at the end of the quarter, the reporting date, and to recognize the losses in the books or the gains. In our case, in this year, unfortunately, the KD has been losing ground to the Dollar and we have had to recognize this loss for this quarter, 0.7 million.

I'll move on to the next slide, which talks about the nine-month performance. Now, here, the revenues did better than the budget. Sorry, did better than the previous year. We have done a load factor which is much higher than what was in the previous year, and the passenger numbers.

The yield definitely again was lower, which reduced the revenues we gained from the additional passengers. We lost a bit on the yield, but that was expected, because last year's yields were a little bit on the higher side, and we spoke about that during that quarterly investor call as well.

The costs were higher, but primarily in line with the level of operations. As a matter of fact, it was much lower than the increase in the level of operations. 277% was the increase in the block hours, whereas we actually spent only 151% more, even though the fuel price was much higher for the previous year. The exchange revaluation book loss which we spoke about earlier, the impact for the nine months was KD 2 million because the Dollar has appreciated against the Kuwaiti Dinar.

Then I come to the balance sheet. The cash balance has increased to KD 55 million, and this is despite us having paid KD 17 million to Airbus towards the advances for the aircraft and a dividend pay-out of KD 13.6 million. And last year, we closed the balance sheet with KD 50 million of cash, which has now gone up to KD 55 million, mainly because the profits have increased, and the cash collections have improved.

The fixed assets and the lease liabilities went up primarily because we inducted two aircraft during the year, and the ROU asset and the lease liabilities have been recognized. If you look at the dividend, we paid a dividend of KD 13.6 million, which reduced the equity. And despite that, our equity position has improved from KD 30 million to KD 37 million. So it actually should have been another KD 14 million better, but then that was because of the dividend.

If I can go onto the next slide, number 22, this primarily explains the scenarios where, if the fuel had been the same as the price we had last year, what would

have been the benefit to us in the P&L. So the nine-month result would have been better by KD 13.8 million, and for the quarter, it would have been KD 3.5 million better. It's unfortunate that the fuel prices have not been very helpful, as Rohit already mentioned. And with that, I conclude my section of the presentation and hand it back to you, Rohit.

Omar: Thank you very much for the presentation, Rohit, and Krishnan. We are now going to start the Q&A session. So as usual, if anyone would like to ask any questions, please use the raise hand function, or simply place your question in the Q&A box. And the first question comes from -----, please go ahead.

-----: Yes, thank you so much for this call, and congratulations on fantastic results. I have a couple of questions. I have more than that, but I'll come back in the queue later. The first is on the fleet expansion for the next two years, if we can have idea as to what is Jazeera targeting in terms of expanding fleet.

And that brings me to the next question on the terminal capacity. Where are we in terms of how much more can we accommodate in this existing terminal? And any development whatsoever in this regard for the terminal? So that's my first question.

Second is on the Qatar shuttle arrangement and how do we look at 4Q given that now your terminal is contributing quite a bit to the bottom line, and 4Q otherwise is a weak quarter for Jazeera. So should we expect any material upside from the shuttle operations? And will 4Q be now not in negative anymore, given that we have some level of cushioning coming from terminal operations? I'll just stick to this. I'll come back in the queue later. Thank you.

Rohit: Good to hear from you, ----- . Thank you for your questions. I'll start with the fleet expansion. We have taken delivery of the last two airplanes last month, and that concludes temporarily the direct order delivery that we had with Airbus until they commence delivery in 2026 of the new aircraft order that we had placed during the last Dubai Airshow.

So, between now and 2026, for our organic growth, we have taken a strategic decision not to go with A320neo aircraft for a number of predominantly operational reasons, and we have decided to go for short-term leases for seven aircraft over the next three years.

So, we've just concluded an RFP process and we're getting a lot of interest from aircraft lessors to deal with Jazeera. They consider Jazeera a very, very good company to place their airplanes with. We're getting offers for ceo aircraft for short-term leases of three to four years which are at an extremely, extremely good price point, and that's what we will be doing to bridge the gap between now and 2026, when our orders commence delivery. So in other words, seven airplanes between now and 2026.

In terms of terminal capacity, as you recall, we have had several rounds of upgrades in the terminal which have, at each stage, increased its capacity. But we are right now in the very last days of what we call Project 1.5. So in another ten days or so, we expect that to be unveiled, which adds two more aerobridges, two more ground gates and approximately 1 million passengers more than current in terms of the terminal capacity.

We also have another project ongoing which will add an annex, which is an additional building of check in as well as baggage adjacent to our existing terminal. And this will be more like a temporary structure to bridge the gap until we can talk about the very large project that I have alluded to in the past. This project which I mentioned, which is the temporary extension of our terminal, will be ready at some point in second half of next year.

Coming to your question regarding the FIFA World Cup and the shuttles that we as well as a few other GCC carriers are operating, we have the shuttle, and it will have some modest impact. We have two to three flights a day, depending on the day, to Doha.

The take-up has not been great, both for Jazeera as well as for other airlines operating the shuttle across the GCC, including UAE carriers, from my conversations with them, which is why we're carefully calibrating the capacity that we end up deploying for this.

Yes, you are right. Historically, the fourth quarter is a modest negative for most carriers in the Gulf, including us, and we are making every effort to keep that as modest as possible. But I expect this year, Q4, to be in line, similar with Q4s in the past. I hope that answers your question, -----.

-----: It does. Thank you so much. I'll come back in the queue later.

Rohit: Sure.

Omar: Thank you. Next question is from ----- in the Q&A box, asking, where do you see the passenger yield stabilizing?

Rohit: Thank you, ----- . I think we are there. I think, right now, you're probably seeing the last remnants of the yield surplus that we have been experiencing post COVID. I think, during this quarter, you will find yields back at a normalized level.

Omar: Thank you. And again, as a reminder, if anyone would like to ask questions, please use the Q&A box or the raise hand function. -----, I think you had some follow-up questions, so perhaps you can go ahead now.

-----: Yes. Actually, mine was on the yield itself. So, the yields are still significantly higher than what it used to be in 2019. So, Rohit, what you're suggesting is that this level of KD 55 is kind of sustainable, or possibly a bit more of contraction, but this is the new norm, and the passengers would be paying this kind of yield until we see a material correction in the oil price. Is that what I understand correctly?

Rohit: The 55 number, -----, is you are referring to Q3. And yes, I would say that for Q3, that is now par for the quarter. Moving to Q4 and off-peak-level yield, I think the yield levels you see in Q4 are what you will see in the norm to be. With Q4 this year, we are coming back to normal.

-----: Okay, understood. Thank you.

Rohit: I will just make one or two small points which perhaps are of interest to those of you listening on the call. There was some discussion earlier about what that KD 2 million charge signifies. And I want to highlight that that is basically a non-cash revaluation impact of our IFRS 16 obligations in the way that our aircraft lease contracts are valued.

So normally, you see in the first half of its lease life as in if it's a 12-year lease, during the first six years, you find it being a burden on your P&L, and in the second half of its life, you see it contributing to the P&L. So right now, because most of the leases are in its early stage, you find that a disproportionate burden on the P&L as a result of the IFRS 16 impact.

The second and more dramatic impact, of course, is the movement of the US Dollar versus our base currency, which is the Kuwait Dinar. And that's what you see playing out this year. If, for example, the reverse was to happen and the KD appreciates against the Dollar, you would see an equivalent revaluation which

would benefit the P&L. Either way, it has no impact in cash terms on the business. I hope that is very clear. If there are no other questions, then I suggest we call it a day, and I look forward to meeting you all for the Annual Results investor call.

Omar: Sorry, Rohit, we just have one more on the line from ----- . Please go ahead.

-----: Hi. Congratulations on a great quarter. Just wanted to ask, assuming that the price of jet fuel is not included in this, but in the third quarter, are there any one-off gains or losses which affect the excellent performance that you had?

Rohit: The short answer, after thanking you for your good wishes, the short answer is no. This was just a routine quarter with normal peak season performance for Jazeera.

-----: Great. And so, you were mentioning that obviously there was a significant increase in operations, but there wasn't a similar increase in expenses.

Rohit: Yes, that's what resulted in a very good profit. The reality is that if jet fuel had stayed at our budgeted levels, which were the same levels as the start of the year, the quarter would have been KD 3 million better, and the nine months would have been almost KD 8 million better.

-----: So, my question is that is the reason why you were able to generate this operational gearing, as such, is really because you were able to attract a record number of passengers? And is that essentially the main reason, or would you attribute other things?

Rohit: It's a combination of factors. It's making sure that your passenger revenue is as good as it can be. And revenue is a combination of passenger number as well as yield. So that's on the revenue side. And of course, it's the fanatical focus on cost and making sure that every single element that constitutes cost, which is in your control, you manage it very effectively.

-----: Great. So my last question is that, on that basis, given you seem to be doing a great job on the cost side, would that suggest that if you have a more normal Q4 from a demand point of view, if your cost performance, if I can use that phrase, is better than it has been before, should you then end up with higher profits than usual for the fourth quarter?

Rohit: Well, I don't normally give forecasts, ----. Regular listeners to our investor call would know that I don't. I'd rather post the performance and let the performance speak for itself.

-----: Thank you so much.

Rohit: My pleasure. Thank you very much. I see a question from ---- on the chat.

Omar: Yes.

Rohit: I will answer that, and then, with respect, close for the day. The question is, given that you stated that you would increase the terminal's capacity by 1 million, what will the terminal's post overall capacity be, after the addition of two aerobridges?

The answer is it will be approaching 4.5 million passengers, which is more than the number of passengers we expect to carry for the next two years annually. I hope that answers your question.

With that, I think we'll call it a day, and I look forward to speaking to you in about three months' time. Thank you very much for joining us.

Omar: Thank you very much, Rohit and Krishnan. Thank you, everyone, for your participation. This concludes the call for today. Have a nice day.

نص المؤتمر الهاتفي مع المحللين / المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. حول نتائج الربع الثالث لسنة 2022 المنعقد يوم الاثنين 31 أكتوبر 2022

عمر:

صباح الخير ومساء الخير جميعاً. أنا عمر ماهر من المجموعة المالية هيرميس. أود أن أرحب بالجميع في مكالمة نتائج الربع الثالث من طيران الجزيرة. يسعدني أن أقدم السيد روهيت راماشاندران، الرئيس التنفيذي لشركة طيران الجزيرة، والسيد كريشنا بالاكريشنا، المدير المالي، والسيد مصطفى المغربي، رئيس علاقات المستثمرين.

كالعادة، ستبدأ المكالمة بمناقشة أبرز النقاط في الفترة تليها جلسة أسئلة وأجوبة. سأقوم الآن بتسليم المكالمة إلى السيد راماشاندران لبدء العرض التقديمي. شكراً جزيلاً لك.

روهيت:

مساء الخير، بدايةً أعتذر عن هذا التأخير الصغير. مرحباً بكم في مؤتمر الأرباح للربع الثالث من هذا العام لمناقشة نتائجنا للربع الأكثر نشاطاً وكذلك للأشهر التسعة الأولى التراكمية من العام.

أتفهم أنه هذه المرة، ظهرت النتائج قبل وقت قصير من هذه المكالمة، لذلك ربما لم يكن لدى البعض منكم الوقت الكافي لمراجعتها، لذلك اطمئنكم لأننا مستعدون لمناقشة تفصيلية كبيرة لربع آخر مميز حطمت فيه طيران الجزيرة مجموعة من الأرقام القياسية من حيث نقل الركاب، وحركة الطائرات، والإيرادات، والأهم من ذلك بالطبع، الربحية.

أتمنى أن تكونوا قد استمتعتم جميعاً بموسم صيفي جيد، كما حدث مع شركة طيران الجزيرة، وأن تعودوا إلى العمل في حال أفضل استعداداً لموسم الأرباح بعد صيفين صعبين في العامين الماضيين. سنناقش نتائجنا التشغيلية والمالية بالتفصيل والمسائل الرئيسية مثل حركة السوق والوقود وتحديث عن خطط نمو أسطولنا وشبكتنا، وبعد ذلك سيقدم المدير المالي، كريشنا، تحليلاً وافياً حول كيفية ظهور هذه النتائج.

كالعادة، سنبدأ بالشريحة السادسة لمراجعة الأداء التشغيلي للربع الثالث. يختلف هذا الربع قليلاً عن الربعين الآخرين من حيث إنه يمكننا الآن أن نربط بعض الشيء المقارنات مع الربع المقابل من العام الماضي. وعندما أقول بعض الشيء، أعني أن الديناميكيات بين الربعين لا تزال مختلفة، ولكن على الأقل من منظور رقمي، يمكن عقد مقارنة ذات مغزى أكبر.

خلال هذا الربع، حطمت الجزيرة عتبة المليون مسافر لأول مرة في تاريخها، وهو رقم بدأ قبل بضعة أرباع فقط بعيد المنال في أذهان الكثيرين خارج الشركة. لكن ليس لنا رغب في ذلك. كنا نعلم أننا سنصل إلى هذا الرقم ونعرف كيف نصل إليه. لقد صممنا خطتنا ونفذناها رغم كل الصعاب خلال فترة الوباء، والآن ضد ظروف الحرب المؤثرة على عنصر أساسي من تكلفتنا، أو ببساطة على الرغم من ضعف في التصور أو الثقة في بعض الأوساط.

أود أن أغتنم هذه الفرصة الآن لأدعوكم جميعاً لتبني هذه الفكرة والتعامل معها على أنها الوضع الطبيعي الجديد للجزيرة. بعد بضعة أرباع أخرى سنناقش أرقاماً مماثلة في الربع الأول والربع الثاني والربع الرابع، حيث تواصل الجزيرة خطط نموها.

إذا نظرنا إلى الوراء، كان عامل الحمولة للربع أكثر من 80٪ مقارنة بـ 65.5٪ فقط في العام الماضي، في حين كان استخدام الطائرات أكثر من 14 ساعة، أي أكثر من ضعف ذلك في نفس الربع من العام الماضي. أما العائد فقد بلغ 55 ديناراً كويتياً مقارنة بـ 101 ديناراً في الربع الثالث من العام الماضي وهو رقم صحي للغاية لأن هذا عائد قوي جداً في أي سنة تشغيل عادية، على الرغم من أنه أقل من نفس الربع من العام الماضي لأسباب استثنائية وضوابط التشغيل في ذلك الوقت التي نتذكرها جميعاً.

بالانتقال إلى الشريحة التالية، سنرى النتائج المالية لهذا الربع. مع الكثير من الرضا، أنا فخور بأن أقدم لكم أعلى إيرادات تم تحقيقها على الإطلاق، وأرباح تشغيلية وصافي ربح تم تحقيقهم في تاريخ الجزيرة على الرغم من كل التحديات. حققت الجزيرة خلال هذا الربع إيرادات بلغت 63.2 مليون دينار كويتي وأرباح تشغيلية بلغت 16.1 مليون دينار بزيادة 25٪ عن نفس الربع من العام الماضي وصافي ربح 13.8 دينار كويتي.

أكرر، لم يكن هذا ربعاً سهلاً على الإطلاق، حيث توقف وقود الطائرات عند أسعار شديدة الارتفاع أو بالقرب منها دون أي انخفاض. ومع ذلك، فإن الشعور بالرضا الذي نحصل عليه نابع من رؤية كيفية نجاح وفعالية نموذج العمل الذي تنتهجه طيران الجزيرة عندما تسمح الأوضاع له بالعمل فائداً يعمل بشكل مثالي.

في الواقع، لا أريد أن أبعد عن النهج المتبع والمعتاد للمكاملة، لكن يجب أن أوضح أن قدرة هذه الشركة على توليد النقد والتدفقات النقدية الحرة تتجاوز تماماً ما هو طبيعي في هذه الصناعة وحتى في النطاق الواسع أعتقد أن غالبية القطاعات في هذا الجزء من العالم لا تحقق مثل تلك التدفقات. سيرشدنا كريشنان إلى التفاصيل في قسم التمويل الخاص به.

في الشريحة الثامنة، سنلقي نظرة على أدائنا التشغيلي الشامل للأشهر التسعة الأولى من العام، والتي نقلت خلالها الجزيرة 2.6 مليون مسافر، بعامل حمولة 76.4٪، واستخدام للطائرات بمعدل 13.1 ساعة لكل طائرة في اليوم، ومتوسط عائد 51 دينار كويتي.

إنه لأمر غريب، وربما صادم بطريقة ما، كيف أن بعض أعضاء فريقنا بما فيهم أنا شخصياً، غير راضين حتى الآن عن هذه النتائج. سيكون من المثير للاهتمام للغاية أن يحضر بعضكم يوماً ما أحد هذه الاجتماعات التي نجريها داخلياً، حيث نناقش كيفية مضاعفة رقم الركاب هذا أو لماذا نحقق فقط عامل الحمولة ذلك وما هي خطة عملنا لدفعه أعلى من 80٪ للعام بأكمله، وهو بالفعل هدفنا للعام المقبل.

في الشريحة التاسعة، نستعرض النتائج المالية للأشهر التسعة بأكملها، حيث بلغت الإيرادات 140 مليون دينار كويتي، وأرباح التشغيل 26 مليون دينار كويتي وصافي الربح بنحو 21 مليون دينار كويتي، وجميعها أرقام قياسية للجزيرة مدفوعة بعمليات الشركة المستدامة.

في الواقع، كما كان الحال في الربع الثاني، كان هناك مكسب لمرة واحدة ناتج عن بيع وإعادة تأجير محركين، ولكن الأهم من ذلك، كان هناك خسارة غير تشغيلية وغير نقدية قدرها 2 مليون دينار كويتي والتي تتعلق إلى العملة الأجنبية، حيث استمر الدولار الأمريكي في الارتفاع،

واضطررنا إلى إعادة تقييم عقود التأجير طويلة الأجل الخاصة بنا بموجب المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16. وسيقدم كريشنان مزيداً من التفاصيل حول هذه في قسمه، ولا شك أننا سنغطي هذا خلال الأسئلة والأجوبة أيضاً.

في هذه الشريحة، يمكن أن نرى تمثيلاً عددياً لعمليات نقل البضائع، والإيرادات الإضافية، وتوجهنا نحو التحول الرقمي. كل شيء يبدو جيداً، ولكن ربما تتساءلون عن الانخفاض في عائدات الشحن، لذلك أعتقد أن هناك تفسيراً مطلوباً هنا. في البداية، اسمحوا لي أن أقول إن هذه مسألة فيزيائية بحتة. في العام الماضي، كما نتذكر، نقلنا عددًا أقل من الركاب، ولكن بعائد مرتفع جدًا بسبب القيود المفروضة في ذلك الوقت. هذا يعني أن وزن كل رحلة كان أقل من المعتاد، وبالتالي يمكننا نقل المزيد من البضائع.

من الواضح أن هذا ليس هو الحال هذا العام. الأهم من ذلك هو فهم أن هناك علاقة مباشرة بين الوزن واستهلاك الوقود. مع ارتفاع أسعار الوقود هذا العام وجهتنا المعادلة الاقتصادية نحو حمل وزن أقل وحمولات أقل من أجل استهلاك وقود أقل وتحقيق عائد أفضل. تستمر الأنظمة المعنية داخلياً في تقييم ذلك كل يوم بحيث نراقب أسعار الوقود والشحن ونحاول استخلاص أقصى فائدة اقتصادية من الوضع القائم.

بالانتقال إلى عمليات مبنى الركاب في الشريحة 11. كما هو متوقع، مع حركة ركاب قياسية، حقق الربع الثالث إيرادات بلغت 3.2 مليون دينار كويتي وهامش نقدي مثير للإعجاب بنسبة 87.5٪ للأرباح قبل اقتطاع الفوائد والضرائب والاستهلاك وإطفاء الدين بقيمة 2.8 مليون دينار كويتي وصافي ربح 2.7 مليون دينار كويتي. أعلم أني أكرر حديثي، لكن هذه أيضاً نتائج تاريخية للمحطة، الأمر الذي يؤكد على أن الجزيرة تعمل بشكل مميز في جميع القطاعات التشغيلية.

بصرف النظر عن رسوم خدمة الركاب، ارتفعت إيرادات التجزئة بشكل كبير، إلى جانب التدفقات الأخرى. ولكن قبل كل شيء، أصبحت عمليات السوق الحرة شغفًا شخصيًا لأنها تجاوزت جميع التوقعات، حيث سجلت مبيعات بقيمة 3.3 مليون دينار كويتي أو ما يقرب من 1.3 دينار كويتي لكل مسافر، وهو ما يعد أعلى بكثير من أفضل سيناريو لدينا عندما وضعنا الميزانية لهذا العمل. إنني أتطلع إلى أن أشارككم جميع الأرباح والخسائر ورقم الربح النهائي لهذا العمل الجديد للغاية الخاص بنا في نهاية السنة المالية.

في القسم التالي، سنناقش الإنجازات والتحديات الرئيسية التي حدثت خلال الربع لإبقائكم على اطلاع دائم بعملياتنا. في هذه الشريحة، يسعدني أن أوضح لكم أن حصتنا في السوق لا تزال تتمتع بنفس النجاح على الرغم من موسم الذروة حين تقوم جميع شركات الطيران باستدعاء أسطولها الكامل للعمل أو حتى جلب طائرات إضافية مثل حالة الجزيرة. بشكل أضيّق، تبلغ حصتنا في السوق على شبكة عملياتنا وحدها 31٪، وهو أمر جدير بالملاحظة في رأيي.

علاوة على ذلك، يمكن رؤية تطور الشبكة مع استمرارنا في التوسع إلى وجهات جديدة. استخدمنا 2019 للمقارنة هنا، كونها آخر سنة تشغيلية كاملة. يمكن أن نرى على الفور كيف تحقق وجهاتنا الأوروبية نتائج ممتازة.

في الواقع، على الرغم من وجود عامل موسمي هنا، ولكن مع ذلك، يعتبر توزيع الركاب مزيج من خلق الطلب على السفر لوجهات بعينها وهو ما تسوق له الشركة مع الاهتمام بتلبية رغبات المسافرين في حالات أخرى من خلال السفر إلى وجهات كانت تخدمها مسبقًا شركات النقل المنافسة. النمو في جنوب آسيا واضح أيضًا حيث نواصل تقديم المزيد من الوجهات في جميع البلدان الخمسة في شبه القارة الهندية.

ننتقل إلى هذه الشريحة، والتي يمكن أن تربط الأمور بشكل ما. نظرًا لأننا نقلنا هذا العدد القياسي من الركاب، فإننا حققنا عاملين آخرين، حيث كان أسطول الجزيرة هو الأكبر في تاريخها، ولكن أيضًا حققنا أكبر تحركات للطائرات من مركزنا الرئيسي في مطار الكويت الدولي.

أتذكر أنني سئلت خلال المكالمات الأخيرة عن توقيت استلام الطائرتين الجديدتين اللتين تلقيناهما قبل أسبوعين، بعد موسم الذروة. وكان موقفي أنه حتى مع إضافة هاتين الطائرتين، ما زلنا نفتقر إلى العدد الذي نراه مناسبًا وحجم الخدمة الذي نرغب في تقديمه. حسنًا، لقد قرنا تمديد فترة عقد الإيجار قصير الأجل الذي حصلنا عليه خلال الصيف حتى فبراير المقبل لتلبية هذا العمل خلال أشهر الشتاء القادمة.

أكرر أن توسيع الشبكة يتطلب الكثير من التخطيط المسبق والتعبئة والاختبار حتى تعود بمستوى مُرضٍ من الربحية. لذلك، فإن العمل الذي نقوم به الآن مخطط للاستعداد لعمليات 2023 بقوة في جميع المجالات، ولكن بشكل أكثر تحديدًا، موسم ذروة صيفي سلس للغاية ومزدحم العام المقبل.

فيما يتعلق بالوقود، أنا متأكد من أنكم جميعًا على دراية بحركة الأسعار خلال ربيع السنة الأخير. كان لدينا نوع من التصحيح البسيط في يوليو، عندما بدأ الفارق بين وقود الطائرات وخام برنت في استعادة مستواه الطبيعي، وهو فجوة تبلغ حوالي 10 دولارات، فقط لعكس المسار في أغسطس وإغلاق الربع بمتوسط فجوة سعرية أعلى من الربع الثاني. تبلغ الفجوة الآن بين خام برنت ووقود الطائرات حوالي 25 دولارًا. من ناحيتنا، نحن نراقب الوضع ونقيمه ونخطط وفقًا لذلك. يتطلب هذا اهتمامًا شديدًا بكل بند من بنود التكلفة.

استمرت شبكتنا في النمو كما هو مخطط لها مع أربع وجهات جديدة في المملكة العربية السعودية والمزيد في الطريق. أود قضاء لحظة في الحديث عن المملكة العربية السعودية. قد يتفاجأ البعض بمعرفة أن الجزيرة هي الآن أكبر شركة طيران أجنبية تعمل في المملكة العربية السعودية.

لدينا أكثر من 70 رحلة أسبوعيًا إلى المملكة. فقط من أجل العمرة، لدينا ست رحلات يوميًا إلى جدة، وثلاث رحلات يوميًا إلى المدينة المنورة ورحلة واحدة يوميًا إلى الطائف. هذا ما مجموعه عشر رحلات عمرة. أضفنا أيضًا وجهة ثانية في أوزبكستان في مدينة نامان جان ووجهة جديدة في الصين وهي زيان. كلاهما وجهتان مبتكرتان لم يتم تقديمهما من قبل من الكويت.

علاوة على ذلك، انضمت الجزيرة إلى برنامج الرحلات الخاصة بكأس العالم FIFA في قطر، مع رحلات بين الكويت ومطار حمد الدولي لجميع المباريات بين 21 نوفمبر و18 ديسمبر. لقد بدأت المبيعات بالفعل وستقدم دعماً متواضعاً لربعنا الرابع.

من ناحية أخرى، أود أن أغتنم هذه الفرصة لتقديم دعمنا الصادق لشعب باكستان الشقيق، ودعماً لهم للتغلب على آثار الفيضانات الكارثية التي ضربت جزءاً من البلاد والتعافي منها. تعهدت الجزيرة، في إطار الجهود الدولية للإغاثة من كارثة السيول في جميع أنحاء البلاد، ومن خلال جمعية الهلال الأحمر الكويتي، بنقل أكثر من 2.5 طن من البضائع التي تحتوي على الإمدادات الطبية والمعدات الطبية اللازمة، والتي تبرع بها شعب الكويت للشعب الباكستاني.

أخيراً، نظراً لأننا نشارككم دائماً توقعاتنا على المدى القصير والمتوسط، فإننا نرى ربيعاً رابعاً نشطاً، مدفوعاً بسفر أقل للترفيه والمزيد من المسافرين لزيارة الأصدقاء والعائلة، بالإضافة إلى السفر المرتبط بالعمرة. كما نفعّل عادة، نستفيد من الربع الرابع لتجربة وبدء وجهات جديدة حتى تصل إلى مرحلة النضج بحلول صيف العام التالي.

نحن في مفاوضات نشطة ومتقدمة لتوسعة الأسطول في العام القادم ونتطلع إلى عام 2023 قوياً ونأمل أن يكون رقمًا قياسيًّا آخر من حيث عدد الركاب المنقولين وكذلك محصلة الربح النهائية. نحن سعداء بالصيغة الحالية للعمل وسنواصل تدريجياً دفع الحدود للقيام بذلك على نطاق أوسع عامًا بعد عام.

يمكن لبعض الدعم المرحب به أن يمد يده في حالة انخفاض أسعار الوقود أو عودة إجمالي عدد الركاب في مطار الكويت الدولي إلى مستوياته لعام 2019. كلتا الحالتين جيدة، وكلاهما مثالي، ولكن إذا لم يحدث أي منهما، فسيكون الأمر أقرب إلى 2022، ليس شيئاً على الإطلاق من وجهة نظري.

أتذكر في بداية الوباء عندما توقعت بيوت الأبحاث المتخصصة في مجال الطيران أن الصناعة سوف تتعافى تمامًا فقط في عام 2023. يبدو هذا الحديث الآن منذ عصور قديمة. لكن ها نحن نقرب من بداية عام 2023، عام نأمل أن نحقق فيه أرقامًا قياسية وإنجازات جديدة للجزيرة. بهذا، أختتم الآن القسم الخاص بي من العرض وسوف أترك في أيدي المدير المالي لدينا، كريشنان، للمراجعة المالية.

كريشنان:

شكراً لك روهيت. مساء الخير للجميع. دعونا نلقي نظرة على الشريحة 19. لقد تطرق روهيت بالفعل إلى جميع المعلومات، لذا لن أسهب في الحديث عنها كثيراً. في الأساس، ازداد الأسطول، ونتيجة لذلك، ارتفعت جميع المعايير. كان العائد أقل، لكن روهيت تناول ذلك بالفعل. لذلك سأنتقل إلى الشريحة التالية، وهي 20.

إذا نظرنا إلى الأداء المالي للربع الثالث من عام 2022، فقد ارتفعت إيراداتنا بنسبة 99.2٪. ارتفعت النفقات بنسبة 244٪، لكننا سنوضح السبب. في المقام الأول، كانت الإيرادات أفضل بسبب عامل الحمولة الذي كان أفضل بكثير من العام الماضي، وعدد الركاب نتيجة لذلك، على

الرغم من وجود انخفاض في العائد الذي يقابل جزءًا من الفوائد التي حصلنا عليها من عامل الحمولة الأعلى.

التكاليف أعلى بسبب ارتفاع عدد القطاعات وساعات الحظر. لذلك فهو يتناسب مع الزيادة في العمليات، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار الوقود خلال هذا الربع، والذي كان زيادة بنسبة 409% عن العام السابق. نتيجة لذلك، كان لدينا ربح تشغيلي أعلى بسبب أن الإيرادات فاقت النفقات.

وبالطبع، هذا بعد إعادة التقييم الخاصة بصرف العملات التي تطرق إليه روهيت، حيث يجب إعادة تقييم التزامات الإيجار بموجب المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 في نهاية الربع المالي، والاعتراف بالخسائر أو المكاسب في الدفاتر. في حالتنا، هذا العام، للأسف، فقد الدينار الكويتي قوته مقابل الدولار وكان علينا أن ندرك هذه الخسارة في هذا الربع، 0.7 مليون دينار كويتي.

سأنتقل إلى الشريحة التالية، التي نتحدث عن أداء الأشهر التسعة. كان أداء الإيرادات أفضل من العام السابق. لقد حققنا عامل تحميل أعلى بكثير مما كان عليه في العام السابق، وأيضاً أعداد الركاب.

من المؤكد أن نقص عائد بيع التذاكر قلل الإيرادات التي حصلنا عليها من عدد الركاب الإضافيين. لقد خسرن قليلاً في العائد، لكن هذا كان متوقعاً، لأن عوائد العام الماضي كانت على الجانب الأعلى، وتحدثنا عن ذلك خلال المكالمات الماضية أيضاً.

كانت التكاليف أعلى، لكنها تتماشى بشكل أساسي مع مستوى العمليات. في الواقع، كان أقل بكثير من الزيادة في مستوى العمليات. 277% كانت الزيادة في ساعات الطيران، في حين أننا في الواقع لم ننفق سوى 151% أكثر، على الرغم من أن سعر الوقود كان أعلى بكثير عن العام السابق. الخسارة الدفترية لإعادة تقييم الصرف التي تحدثنا عنها سابقاً، كان تأثيرها خلال الأشهر التسعة 2 مليون دينار كويتي لأن الدولار قد ارتفع مقابل الدينار الكويتي.

ثم نناقش الميزانية العمومية. حيث ارتفع الرصيد النقدي إلى 55 مليون دينار كويتي، وذلك على الرغم من دفعنا 17 مليون دينار كويتي لشركة إيرباص مقابل الدفعات الخاصة بشراء الطائرات وتوزيع أرباح بقيمة 13.6 مليون دينار كويتي. وفي العام الماضي، قمنا بإغلاق الميزانية العمومية بمبلغ 50 مليون دينار كويتي نقداً، والتي ارتفعت الآن إلى 55 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك أساساً إلى زيادة الأرباح وتحسن التحصيل النقدي.

ارتفعت الأصول الثابتة والتزامات الإيجار في المقام الأول لأننا استلمنا طائرتين خلال العام، وتم الاعتراف بأصل ROU والتزامات الإيجار. بالنظر إلى توزيعات الأرباح، فقد دفعنا توزيعات أرباح بقيمة 13.6 مليون دينار كويتي، مما أدى إلى خفض حقوق الملكية. وعلى الرغم من ذلك، فقد تحسن وضع حقوق الملكية لدينا من 30 مليون دينار كويتي إلى 37 مليون دينار كويتي. لذلك كان من المفترض أن تكون أفضل بمقدار 14 مليون دينار كويتي أخرى، ولكن كان ذلك بسبب توزيعات الأرباح.

إذا كان بإمكاننا الانتقال إلى الشريحة التالية، رقم 22، فهذا يشرح في المقام الأول السيناريوهات إذا كان الوقود هو نفس السعر الذي كان لدينا العام الماضي، فكيف كان سيظهر التأثير في الأرباح والخسائر. لذا فإن نتيجة التسعة أشهر كانت ستتحسن بمقدار 13.8 مليون دينار كويتي. من المؤسف أن أسعار الوقود لم تكن في صالحنا هذا العام.

بذلك، أختتم القسم الخاص بي من العرض.

عمر:

شكراً جزيلاً على العرض روهيت وكريشنان. سنبدأ الآن جلسة الأسئلة والأجوبة. لذا كالعادة، إذا رغب أي شخص في طرح أي أسئلة، فيرجى استخدام خاصية اليد المرفوعة، أو ببساطة ضع سؤالك في مربع الأسئلة والأجوبة. والسؤال الأول يأتي من ----، تفضل.

-----:

نعم، شكراً جزيلاً على هذه المكالمات، وتهانينا على النتائج الرائعة. لدي بضعة الأسئلة لكنني سأعود إلى قائمة الانتظار لاحقاً. السؤال الأول يتعلق بتوسيع الأسطول خلال العامين المقبلين، يرجى إعطاء فكرة عما تستهدفه الجزيرة من حيث توسيع الأسطول. وهذا يقودني إلى الاستفسار حول السعة النهائية لمبنى الركاب. أين نحن من حيث ما هو العدد الذي يمكننا استيعابه في هذه المحطة الحالية؟ وأي تطور من أي نوع في هذا الصدد للمحطة؟ هذا هو سؤال الأول.

ثانيًا، يتعلق بترتيب الرحلات إلى قطر لمشاهدة كأس العالم وكيف ننظر إلى الربع الرابع بالنظر إلى أن مبنى الركاب الآن يساهم بقدر كبير في النتيجة النهائية، والربع الرابع بخلاف ذلك يعتبر ربعاً ضعيفاً للجزيرة. فهل نتوقع أي ارتفاع مادي من عمليات نقل الركاب إلى كأس العالم وهل سيكون الربع الرابع غير سلبي بعد الآن، بالنظر إلى أن لدينا درجة من الدعم تأتي من عمليات مبنى الركاب.

سألتزم بهذه الأسئلة فقط ثم سأعود إلى قائمة الانتظار لاحقاً. شكراً لك.

روهيت:

جيد أن نسمع منك، ----. أشكرك على سؤالك. سأبدأ بتوسيع الأسطول. لقد تسلمنا آخر طائرتين في الشهر الماضي، وهذا يُنهي مؤقتاً التسليم المباشر للطلب الذي حصلنا عليه مع شركة إيرباص حتى بدء تسليم طلب الطائرة الجديد في عام 2026 الذي كنا قد وضعناه خلال معرض دبي للطيران الأخير.

من الآن وحتى عام 2026، من أجل نمونا المخطط له، اتخذنا قراراً استراتيجياً بعدم استخدام طائرات A320neo لعدد من الأسباب التشغيلية في الغالب، وقررنا التركيز على عقود إيجار قصيرة الأجل لسبع طائرات على مدى الثلاث سنوات التالية.

لذلك، انتهينا للتو من عملية طلب تقديم العروض (RFP) ولدينا اهتمام كبير من مؤجري الطائرات للتعامل مع الجزيرة. إنهم يعتبرون الجزيرة شركة جيدة جداً لوضع طائراتهم معها. نحصل على عروض لعقود إيجار قصيرة الأجل من ثلاث إلى أربع سنوات بسعر جيد للغاية، وهذا ما سنفعله لسد الفجوة بين الآن و2026، عندما تبدأ طلباتنا في التسليم. بعبارة أخرى، سبع طائرات بين الآن و2026.

فيما يتعلق بسعة مبنى الركاب، كما تتذكر، فقد أجرينا عدة توسعات أدت، في كل مرحلة، إلى زيادة سعتها. لكننا الآن في الأيام الأخيرة لما نسميه مشروع 1.5. لذلك في غضون عشرة أيام أخرى أو نحو ذلك، نتوقع أن يتم الكشف عن ذلك، مما يضيف اثنين من الجسور الجوية، وبوابتين أرضيتين إضافيتين وحوالي مليون مسافر أكثر من الحمل الحالي من حيث سعة المحطة.

لدينا أيضًا مشروع آخر قيد التنفيذ وهو مبنى إضافي لتسجيل الوصول بالإضافة إلى الأمتعة المجاورة لمبنى الركاب الحالي. وسيكون هذا أشبه ببنية مؤقتة لسد الفجوة حتى نتتمكن من التحدث عن المشروع الضخم للغاية الذي أشرت إليه في الماضي. هذا المشروع الذي ذكرته، وهو التمديد المؤقت لمحطتنا، سيكون جاهزًا في وقت ما في النصف الثاني من العام المقبل.

فيما يتعلق بسؤالك بخصوص كأس العالم لكرة القدم والرحلات التي سنقوم بتشغيلها نحن وعدد قليل من شركات الطيران الأخرى في دول مجلس التعاون الخليجي، أتوقع أن يكون له تأثير متواضع. لدينا رحلتان إلى ثلاث رحلات يوميًا، حسب اليوم، إلى الدوحة.

لم يكن الطلب على هذه الرحلات رائعًا، سواء بالنسبة للجزيرة أو لشركات الطيران الأخرى التي تشغل خدمة النقل عبر دول مجلس التعاون الخليجي، بما في ذلك شركات النقل الإماراتية، من محادثاتي معهم، وهذا هو السبب في أننا نقوم بمعايرة السعة التي ننهي بنشرها بعناية لهذا.

نعم كلامك صحيح. من الناحية التاريخية، يعتبر الربع الرابع متواضعًا لمعظم شركات النقل في الخليج، بما في ذلك الجزيرة، ونحن نبذل قصارى جهدنا للحفاظ على الأداء المالي قدر الإمكان. لكنني أتوقع أن يكون الربع الرابع هذا العام متمشيًا أكثر مع الأرباح المماثلة في الأعوام السابقة. أتمنى أن يجيب هذا على سؤالك، ----.

نعم. شكرًا جزيلاً. سأعود إلى قائمة الانتظار لاحقًا.

شكرًا لك. السؤال التالي هو من ---- في مربع الأسئلة والأجوبة، يسأل، أين ترى استقرار عائد الركاب؟

عمر:

شكرًا لك، ----. أعتقد أننا هناك. أعتقد، في الوقت الحالي، أنك ربما ترى آخر بقايا فائض العائد الذي شهدناه بعد COVID. أعتقد، خلال هذا الربع، سوف تجد عائدات عائدة إلى المستوى الطبيعي.

روهييت:

شكرًا لك. ومرة أخرى، للتذكير، إذا رغب أي شخص في طرح الأسئلة، فيرجى استخدام مربع الأسئلة والأجوبة أو وظيفة اليد الرفع. ----، أعتقد أن لديك بعض أسئلة المتابعة، لذا ربما يمكنك المضي قدمًا الآن.

عمر:

نعم. في الواقع، كان لي على العائد نفسه. لذلك، لا تزال العائدات أعلى بكثير مما كانت عليه في عام 2019. لذا، روهيت، ما تقترحه هو أن هذا المستوى البالغ 55 دينارًا كويتيًا هو نوع من الاستدامة، أو ربما يكون أكثر قليلاً من الانكماش، ولكن هذا هو معيار جديد، والركاب سيدفعون هذا النوع من العائدات حتى نرى تصحيحًا ماديًا في سعر النفط. هل هذا ما أفهمه بشكل صحيح؟

رقم 55 دينار كويتي في الربع الثالث هو ما تشير إليه. نعم، أود أن أقول ذلك بالنسبة للربع الثالث. بالانتقال إلى الربع الرابع والعائد خارج فترات الذروة، أعتقد أن مستويات العائد التي تراها في الربع الرابع هي ما كنا نراه في المعتاد. مع الربع الرابع من هذا العام، تعود أعمالنا إلى طبيعتها.

روهييت:

حسنًا، مفهوم. شكرًا لك.

سأطرح نقطة أو نقطتين صغيرتين ربما تكون ذات أهمية لمن يستمعون إلى المكالمة. كان هناك بعض النقاش في وقت سابق حول ما تعنيه هذه الرسوم البالغة 2 مليون دينار كويتي. وأريد أن أوضح أن هذا هو في الأساس تأثير إعادة تقييم غير نقدي للالتزامات المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16 في الطريقة التي يتم بها تقييم عقود تأجير الطائرات الخاصة بنا.

روهييت:

لذلك عادةً، ترى في النصف الأول من فترة إيجارها كما لو كانت عقد إيجار مدته 12 عامًا، خلال السنوات الست الأولى، تجدها تمثل عبئًا على الأرباح، أما في النصف الثاني من عمرها تساهم في الربح. في الوقت الحالي، نظرًا لأن معظم عقود الإيجار في مرحلتها المبكرة، تجد أن العبء غير المتناسب على الأرباح والخسائر نتيجة لتأثير المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16.

التأثير الثاني والأكثر دراماتيكية، بالطبع، هو حركة الدولار الأمريكي مقابل عملتنا الأساسية، وهي الدينار الكويتي. وهذا ما تراه يحدث هذا العام. على سبيل المثال، إذا حدث العكس وارتفعت قيمة الدينار الكويتي مقابل الدولار، فسترى إعادة تقييم مكافئة من شأنها أن تفيد الربح. في كلتا الحالتين، ليس له أي تأثير من الناحية النقدية على العمل. آمل أن يكون هذا واضحًا جدًا.

إذا لم تكن هناك أسئلة أخرى، فأقترح أن ننهي المكالمة، وأتطلع إلى مقابلتكم جميعًا في مكالمة النتائج السنوية.

آسف يا روهيت، لدينا سؤال آخر من ----. رجاء واصل.

عمر:

أهلاً. مبروك على تلك النتائج الربعية الجيدة جداً. أردت فقط أن أسأل، على افتراض أن سعر وقود الطائرات غير مشمول في هذا، ولكن في الربع الثالث، هل هناك أي مكاسب أو خسائر لمرة واحدة تؤثر على الأداء الممتاز الذي حصلت عليه؟

-----:

الجواب المختصر، بعد أن أشكرك على تمنياتك الطيبة، فإن الإجابة المختصرة هي لا. كان هذا مجرد ربع روتيني مع أداء موسم الذروة الطبيعي للجزيرة.

روهيت:

رائع. وهكذا، ذكرت أنه من الواضح أنه كانت هناك زيادة كبيرة في العمليات، ولكن لم تكن هناك زيادة مماثلة في النفقات.

-----:

نعم، هذا ما أدى إلى ربح جيد جداً. والحقيقة هي أنه لو بقي وقود الطائرات عند المستويات التي حددناها في ميزانيتنا، والتي كانت نفس مستويات بداية العام، لكان الربع أفضل بمقدار 3 ملايين دينار كويتي، وكانت الأشهر التسعة أفضل بنحو 8 ملايين دينار كويتي.

روهيت:

إذن، سؤال هو أن السبب وراء قدرتك على تحقيق هذا الأداء التشغيلي، على هذا النحو، هو حقاً لأنك تمكنت من جذب عدد قياسي من الركاب؟ وهل هذا هو السبب الرئيسي في الأساس، أم أنك تنسب أشياء أخرى؟

-----:

إنه مزيج من العوامل. إنه التأكد من أن أرباح الركاب جيدة بقدر ما يمكن أن تكون. والإيرادات هي مزيج من عدد الركاب وكذلك العائد. هذا في جانب الإيرادات. وبالطبع، إنه التركيز الشديد على التكلفة والتأكد من أن كل عنصر يشكل تكلفة، وهو تحت سيطرتنا ويمكن إدارته بشكل فعال للغاية.

روهيت:

لذا، فإن سؤال الأخير هو على هذا الأساس، نظرًا لأنك تقوم بعمل رائع فيما يتعلق بجانب التكلفة، فهل يشير ذلك إلى أنه إذا كان لديكم عمليات طبيعية في الربع الرابع من وجهة نظر الطلب، فهل سينتهي بكم الأمر بتحقيق أرباح أعلى من المعتاد في الربع الرابع؟

-----:

حسنًا، لا أعطي عادة توقعات، ----. المستمعون المنتظمون لدعوة المستثمرين لدينا يعرفون أنني لا أفعل ذلك. أفضل نشر الأداء والسماح للأداء بالتحدث عن نفسه.

روهيت:

شكراً جزيلاً. :----

روहित: من دواعي سروري. شكرا جزيلا لك. أرى سؤالاً من ---- في الدردشة.

عمر: نعم.

روहित: السؤال هو، بالنظر إلى أنك ذكرت أنك ستزيد سعة مبنى الركاب بمقدار مليون راكب، فما هي السعة الإجمالية للمبنى بعد إضافة جسرين؟

الجواب هو أنه سيقترب من 4.5 مليون مسافر، وهو عدد أكبر من عدد الركاب الذي نتوقع نقله خلال العامين المقبلين سنوياً. أتمنى أن يجيب هذا على سؤالك.

بهذا، نكون قد وصلنا لنهاية المكالمة وأنطلع إلى التحدث إليكم في غضون ثلاثة أشهر تقريباً. شكرا جزيلا لانضمامكم إلينا اليوم.

عمر: شكرا جزيلا لكم روहित وكريشنان. شكرا لكم جميعا على مشاركتكم. بهذا تنتهي المكالمة لهذا اليوم. طاب يومك.