

## Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 2Q23 Analysts / Investors Conference Call held on Tuesday 08 August 2023

**Hatem:** Hello, everyone. This is Hatem Alaa from EFG Hermes, and welcome to Jazeera Airways' Second Quarter 23 Results Call. I'm pleased to have on the call today, from Jazeera, Rohit Ramachandran, CEO, Krishnan Balakrishnan, CFO, and Mostafa El-Maghraby, Head of Investor Relations. We'll start by 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 you can click on the raise-hand button. Rohit, please go ahead.

**Rohit:** Good afternoon, everyone, and welcome to Jazeera Airways' Second Earnings Call for the Financial Year 2023, to discuss the results of the second quarter and the first half of the financial year. The second quarter for Jazeera was an active quarter, as we continued to carry large numbers of passengers across our growing network. In fact, on practically every single major metric, whether seat factor, passengers carried, market share, top line, terminal performance of T5 and others, the group posted a very strong performance.

We will discuss all of these in detail today, as well as our network and fleet expansion, and other key matters related to Jazeera. Let's move straight on into slide six, where we shall review the operational performance for the second quarter.

During this quarter, Jazeera carried more than one million passengers, compared to a little over 800,000 in the same quarter of last year. That's an increase of 27%. Load factor for the quarter was 74.4%, compared to 73% last year, while aircraft utilization registered 13.4 hours, up from 13.1. Yield, as expected, has trended downwards to KD 44.7 compared to KD 48 last year, as a result of several factors, mainly due to capacity and seasonality, as the quarter was relatively slow, with few key events, while supply in the market was gradually increasing. I will elaborate more about this matter in later slides.

Moving on, we shall look at the first half of the year. You can see that passengers carried stood at 2.1 million. That's up 40%, from 1.5 million in the first half of last year. Load factor was 78%, while utilization of the aircraft, which is per hour, per aircraft, stood at 13 and a half hours, up from 12.4 hours. Yield came in at KD 42.8.

In the coming two slides, we shall take a look at the financial performance for the second quarter and the first half of the year. Jazeera reported a revenue of KD 49.5 million in the second quarter, which is 18% higher than the second quarter of last year. We also reported an operating profit of KD 5.7 million, compared to KD 4.6 million in the

comparable period, and a net profit of KD 3.9 million, up 12%, from KD 3.5 million last year.

For the half year, we see a 26% increase in revenue to KD 98 million, along with an operating profit of KD 9.3 million and a net profit of KD 6.3 million. This is 15% below the first half of last year. As a reminder, in the first half of last year, the results included a one-off gain of KD 1.7 million from the sale and leaseback of two engines.

In this slide, you can see a similar trend with ancillary revenue, and all the metrics that we have been sharing with you consistently. We show an improvement, on all fronts, for the first half of the year. Terminal operations remain strong, as evident in this slide. Revenue for the first half of the year was KD 5.8 million, up from KD 4.7 million, driven by more passengers that flowed through the terminal, and more economic activity across the board, within the terminal.

EBITDA is up 26% from last year, and net profit increased 32% from KD 3.3 million last year, compared to 4.3 million this year. As communicated earlier, we have now taken over two new gates that facilitate passenger movement significantly.

I'm glad to report that the overall passenger experience has improved, as we've managed to smooth and spread operations over more gates. Across all relevant KPIs, such as mishandled baggage, time required to board, on-time performance and so on, we are seeing a very good improvement.

In this coming section, we discuss some of the main insights into our operations during the quarter. In slide 13, you see the evolution of our market share, from the first half of 2019 till the first half of this year. With the resumption of normal flying, I'd like to highlight that growing our market share has been a tremendous accomplishment, with competition flocking back to the Kuwaiti market, keeping in view that in the first half of this year, Kuwait allowed foreign airlines to increase their capacity by over 50% compared to last year.

Moving on to slide 14, we cover some operational highlights during the quarter. As mentioned earlier, we had a very active season in terms of passengers and aircraft movement. Part of that was driven by a very active Hajj season, as we moved close to sixfold our usual number of passengers for Hajj.

For us, it's a strategic objective to remain focused on the long-term core operational metrics, and that is exactly what we achieved during this quarter, by adding new destinations and improving our performance on the existing ones, as well as the key events like the Hajj season.

On a separate note, the team and I are very proud to have issued the first ESG Report for Jazeera. It is surprising how many details went into this report, and the amount of time, effort, and expertise it took, especially for a modest airline like us, that also runs an airport management operation.

We were glad to find ourselves genuinely compliant with so many metrics, and pledge to work on many others, to play our role in the long-term sustainable ecosystem for aviation.

Fleet wise, there are two key initiatives. The first is related to our fleet growth. We have successfully added two aircraft during the last quarter, which was communicated to you in our Q1 earnings call. We have also secured five additional aircraft that will join our fleet in the coming few months.

This is very important to highlight. The first reason why this is important is that the market is now becoming more difficult, by the day, to secure new aircraft, due to the slowdown in the supply of new aircraft by the manufacturers.

And the other important reason to highlight is that we secured these aircraft at far lower rates compared to the market average. And this brings down the average fleet cost for Jazeera, for our CEO Fleet, by more than \$80,000 per month, per aircraft. That, if you compare with pre-COVID, would be almost a 30% reduction in the average fleet cost for our CEOS.

The other important initiative is related to the renovation of our fleet, which will gradually start at the end of 2023. We have placed an order for 2,000 new seats, that are the lightest aircraft seats available in the world today. They offer a weight saving of 1.2 MT per aircraft, reduced jet fuel consumption, increased passenger capacity with the addition of one extra row, and all this has a direct dollar impact on our cost structure, on our fuel burn, as well as the bottom line. Last, but by no means least, during the first half, our network expansion continued, and we have now reached 65 destinations. You will see that a lot of these destinations are in and around the region of Kuwait, particularly Iran and, soon to come, Iraq.

In slide 17, in our usual style, I'll try to be as transparent as possible, to provide an outlook for the third quarter and the rest of the year. In terms of passengers, we remain confident that we'll be able to maintain our growth, as previously communicated. Our growth story remains solid in terms of fleet growth, in order to widen our reach and offer more services to new passengers, to new destinations. Our fleet expansion remains intact, as mentioned before, in order to fuel this ongoing expansion.

Yield-wise, we are seeing softness in the third quarter, driven by two main reasons. One is Kuwait-specific, as the market has reopened to operators from other countries at an unexpected, and dare I say, unsustainable rate. I can confirm that some carriers have

increased their seats deployed in the Kuwaiti market by more than 120% compared to last year. In fact, some are coming close to 150%. This means that the only way to release this oversupply is through lower prices, and that is having a significant temporary impact on yields during the high season.

Accordingly, we expect a significant drop in yields over the summer, compared to last year. To counter that, we are driving seat factor very aggressively, to retain and grow our market share, as well as boost T5 revenue. Many of these competitors, on the other hand, are showing very soft load factors, coupled with low fares, that should eventually prove to be commercially unviable.

I fully expect a significant rationalization in the capacity of foreign carriers for the IATA winter season commencing by the end of October. In fact, most recently, we already have information of one major European carrier pulling out of the market in Kuwait, due to what they perceive as unviable operation, till the market will correct itself.

The second reason is a general yield softness across the GCC and some other parts of the world, that has been officially documented by statements of many airlines in Asia, and some in the US and a few in Europe. Several carriers are confirming the same trend of lower yields compared to last year.

The significant overcapacity, which, in my view, is a temporary phenomenon this summer, coupled with the easing of what was called the post-COVID travel boom, which this region benefited from last summer, are pressuring yields during this peak travel period, during the summer.

Cost-wise, we are working aggressively to lower our unit cost base. Our fuel hedge is now returning to work in our favor, as the crack spread is now \$25 during the coming three months and the third quarter. On a longer-term vision, the already discussed lower lease rates for our fleet will provide significant support to our operating costs in the coming few years.

While we remain on track to deliver a still very profitable year, and record top-line performance, we are taking action, including redeploying our capacity to mitigate these temporary challenges and improve margins that have been depressed during this summer. With this, I conclude my section of the presentation, and will now leave you in the hands of our CFO, Mr Krishnan Balakrishnan, for the financial review.

**Krishnan:** Thank you, Rohit. Good afternoon, everyone. If I can take you to slide 19, I think all of the parameters were already covered by Rohit, so I will skip this one and move on to the next one, where we have the performance. If you look at the operating revenue, it has increased by 18.3%, primarily because we had good load factors and, therefore, higher

number of passengers, 27% higher than last year, which was partially offset by a 7% decline in the yield.

The terminal revenues, of course, performed much better than the previous year, as mentioned by Rohit already. The operating costs were higher than last year, by 17%, even though our number of hours and the flights increased by more than 25%. So, there was definitely economies of scale that we could see in the costs.

If you look at the operating profit, we were higher by 26%, as a result. The net profit, though, was only 12% higher than last year, primarily because in the previous year, we had the one-time gain of KD 1.7 million, which was booked as a profit.

The cash balance has reduced compared to the December numbers, primarily because we paid advances to the manufacturers of the aircraft and engines, for our aircraft order and for the engines that we have already ordered, and we also purchased a few items of inventory. So, primarily, the cash has moved into our fixed assets. That's why you see the increase also in the fixed assets. That's all in my section. Back to you, Rohit. Thank you.

**Rohit:** Thank you very much, Krishnan. I now have the floor open if you have any questions.

**Hatem:** Yes. To ask a question, you can either type your question in the Q&A chat box, or you can click on the raise-hand button and unmute your line. Again, you could either type your question in the Q&A chat box, or click on the raise-hand button. We'll take the first question from the line of ----. Your line is open.

----: Hi. Good afternoon, Rohit. Thank you so much for the call. I just have a few questions on what you mentioned, your fleet expansion plan. So, as of today, how much exactly is the fleet size? I remember you mentioned you added two aircraft in April and are planning on adding an additional three aircraft by the end of the year. Is that correct?

**Rohit:** That is correct. Let me clarify. At the moment, we have 20 of our own leased aircraft. In addition to that, we have two wet lease aircraft that are here to support us for the summer operation, and they will leave at the end of the summer. By about 10<sup>th</sup> September, they will leave.

In the same month of September, we will get one more aircraft, which is due to join our fleet as a permanent member of our fleet. By that time, we'll be 22 aircraft. We also have a further three aircraft that will be delivered over the course of the end of the year and early next year.

----: Okay, and these are all going to be sale and leaseback, correct?

**Rohit:** These are all leased airplanes.

-----: Okay.

**Rohit:** So, these are on long-term leases, the shortest of which is about six years, and the longest of them is 12 years. That's the term of the lease.

-----: Okay, great.

**Rohit:** If you like, you can coordinate with our Investor Relations Head, Mostafa, and he will give you an exact listing of our fleet evolution over the next six months.

-----: That would be great. I wanted to ask you as well, on what you mentioned regarding the Kuwaiti market being oversupplied by foreign airlines, you mentioned that the capacity has increased by almost 50% compared to last year. How much is that relative to 2019, pre-COVID, before the regulation reduced the traffic in Kuwait International Airport?

**Rohit:** Sure. So, I mentioned two percentages. One is for the first half of this year, where the capacity by foreign airlines into Kuwait has increased by 50%, in some cases over 50%. And I mentioned for the summer, which is the months of July, August and September, we have many carriers from within the region, who have increased on average of more than 100% over the course of the next three months. So, both these numbers take the capacity to higher than pre-COVID levels, but I believe this is a temporary overreaction. And I do believe that in the months ahead, there will be some rational decisions taken.

-----: Okay, all right, clear.

**Rohit:** Thank you.

-----: Sorry, just one more question. In terms of the retrofitting of around 2,000-plus seats, the order that you mentioned for the lower weight, how much of that's relative to the total seats available today in your fleet?

**Rohit:** So, what we're planning to do is retrofit all our CEO aircraft, to bring them up to 174 seats, which is the typical configuration on a NEO aircraft. Generally speaking, this adds six seats per aircraft, which of course means the potential to fill six more seats per aircraft, at the same operating cost for the flight. This is particularly important because that would typically have come with a payload penalty cost and a fuel burn cost. But because these seats are 1,200 kg lighter per aircraft, you will actually benefit from the additional revenue of six passengers, without the cost of carrying those six passengers.

The last thing I would like to mention is, this becomes even more relevant, as you see Jazeera has been moving towards higher and higher average seat factors, which means earlier, when we were in the low 70s on average, it would not have made much of a difference. But today, if you see month-to-date, for example, the last one week, the average seat factor on Jazeera has been just under 90%, which means a large number of

flights have been going full. And in such a circumstance, those six seats add quite a bit of additional revenue, about 3% of additional revenue.

-----: Okay, great. Thank you very much.

**Rohit:** Most welcome.

**Hatem:** We will take the next question from the line of ----. Your line is open.

**Rohit:** Good afternoon, -----. Your question?

**Hatem:** -----, please go ahead. Can you hear us? Okay, -----, I think you have a problem with your audio. Maybe you want to write your question in the chat? I'll take the next question from the line of -----. Your line is open.

-----: Hello?

**Rohit:** Yes, go ahead, -----. Good afternoon.

-----: Yes, good afternoon. I have a bit of a comprehensive list of questions actually, but I think it's necessary. So, my first question would be about regarding the Parliament members in Kuwait have raised concerns about the legality of the passenger fees collected by Jazeera Airways, not the AA or the Aviation Authority.

Considering that the main source of income has shifted towards the terminal business, if a decision to reduce or eliminate these fees is made, how does Jazeera Airways plan to address the potential impact, given that it's primarily an airline rather than a fee-collecting business? So, how would you deal with that?

**Rohit:** Thank you for your question, -----. I think we have two separate businesses. One is the airline business and one is the terminal business. Let's keep the airline business to one side right now, because your question is regarding the terminal business.

The terminal was built, designed, constructed and operated, entirely funded by the Jazeera Group, of which the terminal business is a part of. We spent KD 14 million in building the terminal, and this has, over the last five years, periodically invested in the terminal to keep increasing the capacity of the terminal. And I think it's fair to say that the entire aviation ecosystem in Kuwait has benefited from a low-cost passenger terminal of the nature of T5.

This entire model of the terminal, of the revenues of the terminal, the operation of the terminal, has been ratified by at least five to six different government bodies before we were even allowed to turn on the lights of this terminal. So, as far as we are concerned,

every single penny we spend and every single penny we earn is a legitimate part of the business model of the terminal.

Nevertheless, I also want to highlight that one cannot exist without the other, which means it's very important for the terminal to do well. And for the terminal to do well, it's very important for the airline to do well. And they both are independently also successful businesses. I hope I've been able to address this question, because I don't foresee...

-----: So, basically there is no risk of losing these funds, you are saying?

**Rohit:** As far as I'm concerned, there is none.

-----: Okay, perfect. So, moving to the second question, Jazeera Airways has been under scrutiny from Parliament members, again, regarding the fuel subsidies being given to them by the government, to a private-owned company. In the event that these subsidies again are waived, what are the financial impacts on Jazeera, or even it's a low-risk scenario?

**Rohit:** So, again, I would like to clarify that Jazeera Airways receives no subsidies. What we receive is a volume discount, which is officially published for any airline operating more than 5,000 rotations per year. So, currently, the only two carriers that fulfil this threshold are the national, government-owned carrier, and Jazeera Airways. To my knowledge, there is no move, that we are aware of, to withdraw or amend this in any manner.

-----: Okay. So, again, there is no risk, you are saying?

**Rohit:** Again, as per my information and my judgement, there is none.

-----: Okay. The third question. Regarding the ongoing legal case between Jazeera Airways and the Ministry of Defence, concerning the radar balloon, can you please shed light on the potential impact and Jazeera's position in this matter? As per the information provided locally, and what we are hearing, that the pilots involved have been convicted of wrongdoing and have received sentences. So, the financial impact would hit Jazeera, or the pilots themselves?

**Rohit:** Okay, I would like to highlight the distinction between the case, between the government and the two pilots, who long ago were no longer in the employment of Jazeera or in the State of Kuwait, as a matter of fact, and that is a case between the authorities and the individuals concerned. And there is a separate case between the Ministry of Defence, which is a civil matter, pertaining to a civil claim, with Jazeera Airways.

In this case, this is currently in front of the Experts Committee. The Experts Committee will give their opinion to the court, and then the court will make a judgement. In all events, and I think I have covered this during a previous call, the entire potential amount, which



is of course widely in dispute, and we have put up what I believe to be a very strong argument, whatever the judgement is, the entire amount is well within our insurance limits. In fact, the insurers are the ones who are jointly coordinating with our Legal Team and representing the matter in front of the court.

-----: So, you are insured in this matter?

**Rohit:** Absolutely, 100%. And I think I've covered this in earlier calls as well.

-----: Perfect. My final question, and I'm sorry if I'm long, my final question would be, can you please provide more information and details? I think I asked this question to your IR before, but to shed more light on that. Can you please provide more details and information about the letter circulating on social media that suggested a potential reduction in Jazeera Airways' market share, from 40% to 25%, and in benefit to Kuwait Airways, to increase it to 75% instead?

Additionally, I would like to know the reasons and implications behind this decision, as well as the potential financial impact, of course.

**Rohit:** Sure. Once again, this matter originally came up in December of last year, and thereafter I think I've addressed this in two subsequent calls, but I will cover this again. This pertains to five routes where there are restricted traffic rights between the State of Kuwait and the other countries.

The vast majority of routes that we operate are what is generally known as open-sky, where carriers can operate, within reason, any number of frequency, or deploy any amount of seats on those routes.

However, there are five routes, of which I would think everyone agrees the most important of which commercially is India, which was affected by this decision, which again, we have appealed. This came into effect from the month of June, and we have put together what I believe to be a very strong case.

This has been discussed at length with the regulator, and I believe that the Legal Bureau of the country is also reviewing the matter one more time. We believe there should be a fair and equitable distribution of traffic rights, which is actually a national asset.

And if the goal of the country is to support equally all companies, whether they're state-owned or whether they're private sector, and you see this across the board, not just in aviation, you see this in banking, you see this in telecommunications, if the goal of the country is to have a very fair and balanced view of how to support the economic entities within the country, that should be also reflected in the way a national asset like traffic rights are distributed.

So, we have appealed the matter, we believe we have put together a strong case, and I think the matter will be crystal clear in about two months' time, once it has been reviewed by the regulators and the government authorities.

So, I can't conclusively say that it's been resolved, or that it's been resolved in our favour, but I do believe that we have put together a very strong argument.

**Hatam:** Okay, thank you. I'll take a few questions from the chat. There are several questions on the same issue, which is an update on Terminal Six, the new terminal, and the potential IPO of T5.

**Rohit:** Great. I think those are definitely of interest, and the two questions are related, so I'll take them together. Let me start with T6. The T6 Project now has crystallised into something quite exciting. We also have quite a detailed plan. We have shared with quite a number of government entities our plan, which includes the elevation, animation.

We have appointed, for the first phase of studies, ADPI, which is Aéroports de Paris, who's helping us with the project, and this has now been cleared by, I would say, three important government entities, and is now with another important government entity to review the entire matter. It has taken time, much more so than we would have preferred, but that's understandable considering there've been so many changes within the decision-making structure over the last three months or so.

Before we even talk about a potential IPO, if any, for T5, we need to ensure that the corporate structure is reflective of a slightly more formal demarcation of the different businesses. That is currently under study, and I think all of us agree that that is the next logical step, to make sure that there is a distinct corporate entity within which we house the terminal and all the other assets and subsidiaries.

You might be interested to know that, in addition to the core terminal business, we've also set up three other subsidiary businesses. You're all aware of the success of the duty-free business. I didn't spend a lot of time talking about it today, but the moment you see the number of passengers increasing to the extent that it has during the first half of the year, you'll know that it has had a positive impact on even businesses like the duty-free business.

We've also set up a corporate entity to house our ATO business, which is the Approved Training Organisation, under which the simulators, the training that we provide even third-party candidates who want to get their entire pilot certification done, that has now been formally set up.

And the third, we are currently setting up a security company because we do believe that that's a new, exciting area of business, that will support not only the terminal, but also other companies in Kuwait that can benefit from a professionally-run security company.

So, I hope, with all this, it answers your question. I don't have a definite timeline to share for the split between the businesses, as far as separate corporate entity is concerned, but we are definitely moving in that direction.

**Hatem:** A question from -----.

-----: How much are you currently hedged through derivatives, and where does the impact flow through every quarter when the contract matures or closes? For now, we just see it on comprehensive income.

**Rohit:** Thank you, -----. Thank you for your question. I will always give Krishnan the right to interrupt me and correct me if I go too far afield, but if I'm not wrong, we are hedged, as of today, 50% of our operational uplift.

And the hedge is an interesting hedge. It's not on any one benchmark, whether it's Brent or WTI or aviation fuel itself. We have hedged on the crack spread, between Brent and aviation fuel, and anytime it exceeds \$15, we are in the money. So, at the moment, we are about \$25 spread between Brent and MOPAG, which is the benchmark for aviation fuel, and so, yes, we are in the money. Krishnan can clarify in terms of accounting, whether it sits above the line or below. Krishnan?

**Krishnan:** So, it has been reflected as part of the fuel costs, whatever was the impact on a monthly basis.

**Rohit:** Yes, as it should. Because we're not doing this as a business. We're doing this actually to accurately control, aggressively control our fuel expenses. Any other questions before we close for the day? I'll take one more.

**Hatem:** There are still a few questions in the chat, so I'll pick a few, and just let me know when you want me to stop. Okay, there's another question from ----- on depreciation.

-----: Why is depreciation on leasehold improvements falling year-on-year despite additions? Is there a change in useful life? 1H23, leasehold depreciation was KD 319,000 versus KD 459,000 in the first half.

**Rohit:** Again, I'll defer to Krishnan's expertise on this, but to my understanding, this is because of the way the curve sits on IFRS 16, and the way IFRS 16 recognizes the right of use. But Krishnan, you can take this in more detail.

**Krishnan:** Yes, so there has been no change in useful life. We did a change, but that was last year, on the leasehold land. But that is not the cause. This is simply because we wrote off the leasehold improvements over the lease term of the aircraft, where we have made modifications. And if the lease term is over, obviously the depreciation is also written off already. So, it's a pure organic movement. There has been no change in policy which is causing the decline.

**Rohit:** Thank you, Krishnan. I'll take one final question.

**Hatem:** Okay, a question from -----.

-----: Is there an update on the Saudi joint venture?

**Rohit:** -----, good afternoon. Thank you for your question. Yes, there is an update. So, we have now been advised by the regulator there, that we have cleared the pre-qualification and are now in the final shortlist. And I believe the process is ongoing. We have been asked to submit a few more documents along with our proposal, and we expect an outcome sometime in October.

As soon as we have more information, we will share it with you. But we do believe that we are in a good place, as far as that's concerned. And we also have a further three hubs under development, which I will share with you as we move forward. Thank you very much. It's been a great pleasure spending this afternoon with you. And I look forward to, in three months' time, spending a similar productive afternoon with you all. Thank you, Hatem. Thank you, Krishnan. Thank you, all.

**Hatem:** Thank you, everyone. And this concludes today's call. Have a good day.

## نص المؤتمر الهاتفي مع المحللين / المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. حول نتائج الربع الثاني من عام 2023 المنعقد يوم الثلاثاء الموافق 08 أغسطس 2023

حاتم:

مرحبا جميعا. معكم حاتم علاء من المجموعة المالية هيرميس، ومرحبا بكم في مؤتمر طيران الجزيرة للربع الثاني من عام 2023. معنا اليوم من الجزيرة روهيت راماشاندران، الرئيس التنفيذي، وكريشان بالاكريشانان، المدير المالي، ومصطفى المغربي، رئيس علاقات المستثمرين. سنبدأ بعرض تقديمي من الإدارة، ثم سنفتح المجال للأسئلة والأجوبة.

كتذكير، لطرح سؤال، يمكن إما كتابته في مربع الأسئلة والأجوبة، أو يمكن النقر فوق زر الرفع. تفضل روهيت.

روهيت:

مساء الخير جميعا، ومرحبا بكم في مؤتمر أرباح طيران الجزيرة الثانية للسنة المالية 2023، لمناقشة نتائج الربع الثاني والنصف الأول من السنة المالية. كان الربع الثاني للجزيرة ربعا نشطا، حيث واصلنا نقل أعداد كبيرة من الركاب عبر شبكتنا المتنامية. في الواقع، على كل مقياس رئيسي تقريبا، سواء كان عامل المقعد، أو الركاب الذين تم نقلهم، أو حصة السوق، أو الخط العلوي، أو أداء المحطة الطرفية لـ 5 وغيرها، سجلت المجموعة أداء قويا للغاية.

سنناقش كل هذه الأمور بالتفصيل اليوم، بالإضافة إلى توسيع شبكتنا وأسطولنا، والمسائل الرئيسية الأخرى المتعلقة بجزيرة الجزيرة. دعنا ننتقل مباشرة إلى الشريحة السادسة، حيث سنراجع الأداء التشغيلي للربع الثاني.

خلال هذا الربع، نقلت الجزيرة أكثر من مليون مسافر، مقارنة بما يزيد قليلا عن 800000 في الربع نفسه من العام الماضي. هذه زيادة بنسبة 27%. وبلغ معامل الحمولة للربع 74.4% مقارنة بـ 73% العام الماضي، في حين سجل استخدام الطائرات 13.4 ساعة، ارتفاعا من 13.1. وانخفض العائد، كما هو متوقع، إلى 44.7 دينار كويتي مقارنة بـ 48 دينار كويتي في العام الماضي، نتيجة لعدة عوامل، ويرجع ذلك أساسا إلى السعة والموسمية، حيث كان الربع بطيئا نسبيا، مع القليل من الأحداث الرئيسية، بينما كان العرض في السوق يتزايد تدريجيا. سأقوم بتفصيل المزيد حول هذه المسألة في الشرائح اللاحقة.

للمضي قدما، سننظر في النصف الأول من العام. يمكنك أن ترى أن الركاب الذين تم نقلهم بلغ عددهم 2.1 مليون. هذا أعلى بنسبة 40%، من 1.5 مليون في النصف الأول من العام الماضي. وكان معامل الحمولة 78%، في حين بلغ استخدام الطائرة، وهو بالساعة لكل طائرة، 13 ساعة ونصف، ارتفاعا من 12.4 ساعة. جاء العائد عند 42.8 دينار كويتي.

في الشريحتين المقبلتين، سنلقي نظرة على الأداء المالي للربع الثاني والنصف الأول من العام. سجلت الجزيرة إيرادات بلغت 49.5 مليون دينار كويتي في الربع الثاني، وهو أعلى بنسبة 18% عن الربع الثاني من العام الماضي. كما سجلنا أرباحا تشغيلية بلغت 5.7 مليون دينار كويتي، مقارنة بـ 4.6 مليون دينار كويتي في الفترة المماثلة، وأرباح صافية بلغت 3.9 مليون دينار كويتي، بزيادة 12%، من 3.5 مليون دينار كويتي في العام الماضي.

وخلال النصف الأول من العام، نشهد زيادة بنسبة 26% في الإيرادات لتصل إلى 98 مليون دينار كويتي، إلى جانب أرباح تشغيلية قدرها 9.3 مليون دينار كويتي وأرباح صافية قدرها 6.3 مليون دينار كويتي وهو 15% أقل من النصف الأول من العام الماضي. وللتذكير، في النصف الأول من العام الماضي، تضمنت النتائج مكاسب لمرة واحدة قدرها 1.7 مليون دينار كويتي من بيع وإعادة تأجير محركين.

في هذه الشريحة، يمكنك رؤية اتجاه مماثل مع الإيرادات الإضافية، وجميع المقاييس التي نشاركها معك باستمرار. نظهر تحسنا، على جميع الجبهات للنصف الأول من العام.

تظل عمليات مبنى الركاب قوية، كما هو واضح في هذه الشريحة. وبلغت الإيرادات للنصف الأول من العام 5.8 مليون دينار كويتي، ارتفاعا من 4.7 مليون دينار كويتي، مدفوعة بمزيد من الركاب الذين تدفقوا عبر المبنى، والمزيد من النشاط الاقتصادي في جميع المجالات، داخل المبنى. وارتفعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 26٪ عن العام الماضي، وارتفع صافي الأرباح بنسبة 32 ٪ من 3.3 مليون دينار كويتي في العام الماضي، مقارنة بـ 4.3 مليون دينار هذا العام. كما ذكرنا سابقا، استحوذنا الآن على بوابتين جديدتين تسهلان حركة الركاب بشكل كبير.

يسعدني أن أبلغكم أن تجربة الركاب الإجمالية قد تحسنت، حيث تمكنا من تسهيل وتوزيع العمليات على المزيد من البوابات. عبر جميع مؤشرات الأداء الرئيسية ذات الصلة، مثل الأمثلة المفقودة، والوقت اللازم للصعود إلى الطائرة، والأداء في الوقت المحدد وما إلى ذلك، نشهد تحسنا جيدا للغاية.

في هذا القسم القادم، نناقش بعض الأفكار الرئيسية لعملياتنا خلال هذا الربع. في الشريحة 13، ترى تطور حصتنا في السوق، من النصف الأول من عام 2019 حتى النصف الأول من هذا العام. مع استئناف الطيران العادي، أود أن أسلط الضوء على أن نمو حصتنا في السوق كان إنجازا هائلا، مع عودة المنافسة إلى السوق الكويتي، مع الأخذ في الاعتبار أنه في النصف الأول من هذا العام، سمحت الكويت لشركات الطيران الأجنبية بزيادة طاقتها الاستيعابية بأكثر من 50 ٪ مقارنة بالعام الماضي.

بالانتقال إلى الشريحة 14، نغطي بعض النقاط البارزة التشغيلية خلال الربع. كما ذكرنا سابقا، كان لدينا موسم نشط للغاية من حيث حركة الركاب والطائرات. كان جزء من ذلك مدفوعا بموسم حج نشط للغاية، حيث اقتربنا من ستة أضعاف عدد الركاب المعتاد للحج.

بالنسبة لنا، من الأهداف الاستراتيجية الاستمرار في التركيز على المقاييس التشغيلية الأساسية طويلة المدى، وهذا بالضبط ما حققناه خلال هذا الربع، من خلال إضافة وجهات جديدة وتحسين أدائنا على الوجهات الحالية، فضلا عن الأحداث الرئيسية مثل موسم الحج.

وفي ملاحظة أخرى، أنا والفريق فخورون جدا بإصدار أول تقرير للإدارة البيئية والاجتماعية والحوكمة لصالح الجزيرة. من المدهش عدد التفاصيل التي تم إدخالها في هذا التقرير، ومقدار الوقت والجهد والخبرة التي استغرقها، خاصة بالنسبة لشركة طيران متواضعة مثلنا، والتي تدير أيضا عملية إدارة المطار. كنا سعداء لأن نجد أنفسنا ممثلين حقًا للعديد من المقاييس، ونتعهد بالعمل على العديد من المقاييس الأخرى، للعب دورنا في النظام البيئي المستدام طويل الأجل للطيران.

بالنسبة للأسطول، هناك نوعان من المبادرات الرئيسية. الأول يتعلق بنمو أسطولنا. لقد نجحنا في إضافة طائرتين خلال الربع الأخير، والتي تم إبلاغكم بها في مكالمات أرباح الربع الأول. كما قمنا بتأمين خمس طائرات إضافية ستندمج إلى أسطولنا في الأشهر القليلة المقبلة. هذا مهم جدا لعدة أسباب. السبب الأول هو أن السوق أصبح الآن أكثر صعوبة، يوما بعد يوم، لتأمين طائرات جديدة، بسبب التباطؤ في توريد الطائرات الجديدة من قبل الشركات المصنعة. والسبب المهم الآخر الذي يجب تسليط الضوء عليه هو أننا قمنا بتأمين هذه الطائرات بمعدلات أقل بكثير مقارنة بمتوسط السوق. وهذا يقلل من متوسط تكلفة أسطول الجزيرة، لأسطول الرئيس التنفيذي لدينا، بأكثر من 80 ألف دولار شهريا لكل طائرة. هذا، إذا قارنت مع ما قبل كوفيد، سيكون تخفيضا بنسبة 30 ٪ تقريبا في متوسط تكلفة الأسطول للطائرات من طراز CEO لدينا.

تتعلق المبادرة المهمة الأخرى بتجديد أسطولنا، والذي سيبدأ تدريجيا في نهاية عام 2023. لقد قدمنا طلبا لشراء 2000 مقعد جديد، وهي أخف مقاعد الطائرات المتوفرة في العالم اليوم. إنها توفر في الوزن توفيراً يبلغ

1.2 طن متري لكل طائرة، مما يقلل استهلاك وقود الطائرات ويزيد سعة الركاب مع إضافة صف إضافي واحد، وكل هذا له تأثير مباشر على هيكل التكلفة لدينا، وعلى حرق الوقود.

أخيراً، خلال النصف الأول، استمر توسع شبكتنا، وقد وصلنا الآن إلى 65 وجهة. سترى أن الكثير من هذه الوجهات قريبة من دولة الكويت مثل إيران، وقريبا في المستقبل، العراق.

في الشريحة 17، بأسلوبنا المعتاد، سأحاول أن أكون شفافا قدر الإمكان، لتقديم نظرة مستقبلية للربع الثالث وبقيّة العام. فيما يتعلق بالمسافرين، ما زلنا واثقين من أننا سنكون قادرين على الحفاظ على نمونا، كما تم الإبلاغ عنه سابقا. لا تزال قصة نمونا قوية من حيث نمو الأسطول، من أجل توسيع نطاق وصولنا وتقديم المزيد من الخدمات للمسافرين الجدد إلى وجهات جديدة. لا يزال أسطولنا يتوسع كما ذكرنا سابقا، من أجل تغذية هذا التوسع المستمر.

من ناحية العائد، نشهد تراجع في الربع الثالث مدفوعا بسببين رئيسيين. أحدهما خاص بالعمليات في الكويت، حيث أعيد فتح السوق أمام المشغلين من البلدان الأخرى بمعدل غير متوقع، بل غير مستدام. أستطيع أن أؤكد أن بعض شركات الطيران زادت مقاعدها المنتشرة في السوق الكويتي بأكثر من 120 ٪ مقارنة بالعام الماضي. في الواقع، يقترب البعض من 150 ٪. وهذا يعني أن الطريقة الوحيدة لاستيعاب هذا العرض الزائد هي من خلال انخفاض الأسعار، وهذا له تأثير مؤقت كبير على العوائد خلال موسم الذروة.

وفقا لذلك، نتوقع انخفاضا كبيرا في العوائد خلال الصيف، مقارنة بالعام الماضي. لمواجهة ذلك، نركز على زيادة عامل الإشغال بقوة للاحتفاظ بحصتنا في السوق وتنميتها، وكذلك زيادة إيرادات مبنى الركاب. من ناحية أخرى، يظهر العديد من هؤلاء المنافسين عوامل إشغال ضعيفة للغاية، إلى جانب انخفاض الأسعار، والتي يجب أن تثبت في النهاية أن هذه التوسعات غير قابلة للتطبيق تجاريا.

وأنتوقع تماما إجراء ترشيد كبير في قدرة شركات النقل الأجنبية لموسم الشتاء اعتبارا من نهاية أكتوبر. في الواقع، في الآونة الأخيرة، لدينا بالفعل معلومات عن شركة طيران أوروبية كبرى تنسحب من السوق في الكويت، بسبب ما يعتبرونه بيئة عمليات غير مجدية، حتى يصحح السوق نفسه.

السبب الثاني هو ليونة العائد بشكل عام في جميع أنحاء دول مجلس التعاون الخليجي وبعض أجزاء أخرى من العالم، والتي تم توثيقها رسميا من خلال تصريحات العديد من شركات الطيران في آسيا، وبعضها في الولايات المتحدة وعدد قليل في أوروبا. تؤكد العديد من شركات النقل نفس الاتجاه المتمثل في انخفاض العوائد مقارنة بالعام الماضي.

في رأيي، هي ظاهرة مؤقتة هذا الصيف، إلى جانب تخفيف ما كان يسمى طفرة السفر بعد كوفيد، والتي استفادت منها هذه المنطقة في الصيف الماضي، تضغط على الغلة خلال فترة ذروة السفر هذه، خلال الصيف.

من حيث التكلفة، نحن نعمل بقوة لخفض قاعدة تكلفة الوحدة لدينا. يعود تحوط الوقود لدينا الآن إلى العمل لصالحنا، حيث بلغ 25 دولارا خلال الأشهر الثلاثة المقبلة والربع الثالث. على رؤية طويلة الأجل، فإن معدلات الإيجار المنخفضة التي تمت مناقشتها بالفعل لأسطولنا ستوفر دعما كبيرا لتكاليف التشغيل لدينا في السنوات القليلة المقبلة.

في حين أننا لا نزال على المسار الصحيح لتحقيق عام لا يزال مربحا للغاية، وسجل أداء أعلى، فإننا نتخذ إجراءات، بما في ذلك إعادة نشر قدرتنا على التخفيف من هذه التحديات المؤقتة وتحسين الهوامش التي كانت منخفضة خلال هذا الصيف. بهذا، أختتم القسم الخاص بي من العرض التقديمي، وسأترك الآن بين يدي المدير المالي لدينا، السيد كريشنان بالاكريشنان، للمراجعة المالية.



كريشان:

شكرا لك ، روهيت. مساء الخير جميعا. إذا كنت يمكن أن بأخذك إلى الشريحة 19 ، وأعتقد أن جميع المعلومات كانت مغطاة بالفعل من قبل روهيت ، ولذا فإنني سوف تخطي هذا واحد والانتقال إلى المرحلة التالية ، حيث لدينا الأداء. إذا نظرت إلى إيرادات التشغيل ، فقد زادت بنسبة 18.3 % ، ويرجع ذلك أساسا إلى أن لدينا عوامل تحميل جيدة ، وبالتالي ، عدد أكبر من الركاب ، أعلى بنسبة 27 % من العام الماضي ، والذي تم تعويضه جزئيا بانخفاض بنسبة 7 % في العائد.

بالطبع، كان أداء الإيرادات النهائية أفضل بكثير من العام السابق، كما ذكر روهيت بالفعل. كانت تكاليف التشغيل أعلى من العام الماضي، بنسبة 17 %، على الرغم من زيادة عدد ساعات العمل والرحلات الجوية بأكثر من 25%. لذلك، كان هناك بالتأكيد وفورات الحجم التي يمكن أن نراها في التكاليف.

إذا نظرت إلى الربح التشغيلي، فقد كنا أعلى بنسبة 26 %، نتيجة لذلك. ومع ذلك، كان صافي الربح أعلى بنسبة 12 % فقط من العام الماضي، ويرجع ذلك أساسا إلى أنه في العام السابق، كان لدينا ربح لمرة واحدة قدره 1.7 مليون دينار كويتي، والذي تم حجزه كربح.

انخفض الرصيد النقدي مقارنة بأرقام ديسمبر، ويرجع ذلك أساسا إلى أننا دفعنا سلفا لمصنعي الطائرات والمحركات، لطلب طائرتنا والمحركات التي طلبناها بالفعل، وقمنا أيضا بشراء بعض عناصر المخزون. لذلك، في المقام الأول، انتقلت النقدية إلى أصولنا الثابتة. لهذا السبب ترى الزيادة أيضا في الأصول الثابتة. هذا كل ما في القسم الخاص بي. نعود اليكم، روهيت. يعطيكم الصحة.

شكرا جزيلا لك، كريشان. الكلمة مفتوحة الآن إذا كان لديك أي أسئلة.

روهيت:

نعم. لطرح سؤال، يمكنك إما كتابة سؤالك في مربع الأسئلة والأجوبة، أو يمكنك النقر فوق زر رفع اليد وإلغاء كتم صوت خطك. مرة أخرى، يمكنك إما كتابة سؤالك في مربع الأسئلة والأجوبة، أو النقر فوق زر الرفع. سنأخذ السؤال الأول من سطر - - - - خطك مفتوح.

حاتم:

مرحبا. مساء الخير، روهيت. شكرا جزيلا على المكالمة. لدي فقط بعض الأسئلة حول ما ذكرته، خطة توسيع أسطولك. وبالتالي، اعتبارا من اليوم، كم هو بالضبط حجم الأسطول؟ أتذكر أنك ذكرت أنك أضفت طائرتين في أبريل وتخطط لإضافة ثلاث طائرات إضافية بحلول نهاية العام. هل هذا صحيح؟

-----:

هذا صحيح. اسمحوا لي أن أوضح. في الوقت الحالي، لدينا 20 طائرة مستأجرة خاصة بنا. بالإضافة إلى ذلك، لدينا طائرتان للإيجار الشامل للخدمة موجودتان هنا لدعمنا في العملية الصيفية، وسوف يغادران في نهاية الصيف. بحلول 10 سبتمبر، سيغادرون.

روهيت:

في نفس شهر سبتمبر، سنحصل على طائرة أخرى، والتي من المقرر أن تنضم إلى أسطولنا كعضو دائم في أسطولنا. بحلول ذلك الوقت، سنكون 22 طائرة. لدينا أيضا ثلاث طائرات أخرى سيتم تسليمها على مدار نهاية العام وأوائل العام المقبل.

حسنا، وهذه كلها ستكون بيع وإعادة التأجير.

-----:

هذه كلها طائرات مستأجرة.

روهيت:

حسنا.

-----:

إذن، هذه عقود إيجار طويلة الأجل، أقصرها حوالي ست سنوات، وأطولها 12 عاما. هذه هي مدة عقد الإيجار.

روهيت:

حسنا، عظيم.

-----:

إذا أردت، يمكنك التنسيق مع رئيس علاقات المستثمرين لدينا، مصطفى ، وسوف يعطيك قائمة دقيقة بتطور أسطولنا خلال الأشهر الستة المقبلة.

روهيت:



سيكون ذلك رائعا. أردت أن أسألك أيضا، حول ما ذكرته بشأن زيادة المعروض من السوق الكويتي من قبل شركات الطيران الأجنبية، ذكرت أن السعة زادت بنسبة 50 ٪ تقريبا مقارنة بالعام الماضي. كم هو ذلك بالنسبة إلى 2019، قبل كوفيد، قبل أن تخفض اللائحة حركة المرور في مطار الكويت الدولي؟

-----

**روهيته:** بالتأكيد. لذلك، ذكرت نسبتين. واحد هو للنصف الأول من هذا العام، حيث زادت قدرة شركات الطيران الأجنبية في الكويت بنسبة 50 ٪، في بعض الحالات أكثر من 50 ٪. وقد ذكرت في الصيف، وهو أشهر يوليو وأغسطس وسبتمبر، لدينا العديد من شركات الطيران من داخل المنطقة، والتي زادت في المتوسط بأكثر من 100 ٪ على مدار الأشهر الثلاثة المقبلة. وبالتالي، كلا هذين الرقمين يأخذ السعة إلى مستويات أعلى من مستويات ما قبل كوفيد، لكنني أعتقد أن هذا رد فعل مبالغ فيه مؤقتا. وأعتقد أنه في الأشهر المقبلة، سيكون هناك بعض القرارات العقلانية المتخذة.

-----

حسنا، حسنا، واضح.

شكرا لك.

**روهيته:**

**-----** آسف، سؤال واحد فقط. من حيث التعديل التحديثي لحوالي 2,000-بالإضافة إلى مقاعد، الترتيب الذي ذكرته لوزن أقل، كم من ذلك نسبة إلى مجموع المقاعد المتاحة اليوم في أسطول الخاص بك؟

**روهيته:**

إذن، ما نخطط للقيام به هو تعديل جميع طائرات الرئيس التنفيذي لدينا، لجعلها تصل إلى 174 مقعدا، وهو التكوين النموذجي لطائرة نيو. بشكل عام، يضيف هذا ستة مقاعد لكل طائرة، مما يعني بالطبع إمكانية ملء ستة مقاعد أخرى لكل طائرة، بنفس تكلفة التشغيل للرحلة. هذا مهم بشكل خاص لأن ذلك قد يأتي عادة مع تكلفة عقوبة الحمولة وتكلفة حرق الوقود. ولكن نظرا لأن هذه المقاعد أخف وزنا بمقدار 1200 كجم لكل طائرة، فستستفيد بالفعل من الإيرادات الإضافية لستة ركاب، دون تكلفة حمل هؤلاء الركاب الستة.

آخر شيء أود أن أذكره هو أن هذا يصبح أكثر أهمية، كما ترى، كانت الجزيرة تتحرك نحو عوامل متوسط أعلى وأعلى للمقعد، مما يعني في وقت سابق، عندما كنا في 70 في المتوسط، لم يكن من الممكن أن يحدث فرقا كبيرا. ولكن اليوم، إذا كنت ترى من شهر إلى تاريخ، على سبيل المثال، الأسبوع الأخير، فإن متوسط عامل المقعد على الجزيرة كان أقل بقليل من 90 ٪، مما يعني أن عددا كبيرا من الرحلات الجوية قد امتلأت. وفي مثل هذه الظروف، تضيف هذه المقاعد الستة قدرا كبيرا من الإيرادات الإضافية، حوالي 3 ٪ من الإيرادات الإضافية.

-----

حسنا، عظيم. شكرا جزيلًا لك.

مرحبا بك.

**روهيته:**

**حاتم:** سنأخذ السؤال التالي من سطر - - - - خطك مفتوح.

**روهيته:** مساء الخير، - - - - - تفضل

**حاتم:** - - - - -، يرجى المضي قدما. هل يمكنك سماعنا حسنا، - - - - -، أعتقد أن لديك مشكلة مع الصوت. ربما تريد كتابة سؤالك في الدردشة؟ سأخذ السؤال التالي من خط - - - - - خطك مفتوح.

-----

مرحبا

**روهيته:** نعم، والمضي قدما، - - - - - متشرفين.

-----

نعم، مساء الخير. لدي قليلا من قائمة شاملة من الأسئلة في الواقع، ولكن أعتقد أنه من الضروري. لذا، فإن سؤال الأول سيكون حول ما إذا كان أعضاء مجلس الأمة في الكويت قد أثاروا مخاوف بشأن قانونية رسوم الركاب التي تجمعها طيران الجزيرة، وليس هيئة الطيران المدني أو هيئة الطيران.

بالنظر إلى أن المصدر الرئيسي للدخل قد تحول نحو عمليات مبنى الركاب إذا تم اتخاذ قرار بتخفيض هذه الرسوم أو إلغائها، كيف تخطط طيران الجزيرة لمعالجة التأثير المحتمل، بالنظر إلى أنها شركة طيران في المقام الأول وليست شركة لتحصيل الرسوم؟ وبالتالي، كيف تتعامل مع ذلك؟

روهيت:

شكرا لك على سؤالك، ----. أعتقد أن لدينا شركتين منفصلتين. واحد هو أعمال شركات الطيران وواحد هو الأعمال الطرفية. دعونا نحافظ على أعمال شركات الطيران إلى جانب واحد في الوقت الحالي، لأن سؤالك يتعلق بالأعمال الطرفية.

تم بناء المحطة وتصميمها وتشبيدها وتشغيلها، بتمويل كامل من طيران الجزيرة، والتي تعد أعمال المحطة جزءا منها. لقد أنفقنا 14 مليون دينار كويتي في بناء المحطة، وقد استثمر هذا، على مدى السنوات الخمس الماضية، بشكل دوري في المحطة لمواصلة زيادة سعة المحطة. وأعتقد أنه من العدل أن نقول إن النظام البيئي للطيران بأكمله في الكويت قد استفاد من محطة ركاب منخفضة التكلفة لطبيعة تي 5.

تم التصديق على هذا النموذج الكامل للمحطة، وإيرادات المحطة، وتشغيل المحطة، من قبل ما لا يقل عن خمس إلى ست هيئات حكومية مختلفة قبل أن يسمح لنا حتى بإضاءة أضواء هذه المحطة. لذلك، بقدر ما نشعر بالقلق، فإن كل قرش ننفقه وكل قرش نكسبه هو جزء مشروع من نموذج الأعمال الخاص بالمحطة.

ومع ذلك، أود أيضا أن أسلط الضوء على أنه لا يمكن أن يوجد أحدهما بدون الآخر، مما يعني أنه من المهم جدا أن تعمل المحطة بشكل جيد. ولكي تعمل المحطة بشكل جيد، من المهم جدا أن تقوم شركة الطيران بعمل جيد. وكلاهما بشكل مستقل أيضا الشركات الناجحة. آمل أن أكون قادرا على معالجة هذا السؤال، لأنني لا أتوقع...

وبالتالي، أساسا ليس هناك خطر فقدان هذه الأموال كما تقول؟

-----

بقدر معلوماتي، لا يوجد شيء.

روهيت:

حسنا، الكمال. لذا، بالانتقال إلى السؤال الثاني، خضعت طيران الجزيرة للتدقيق من أعضاء البرلمان، مرة أخرى، فيما يتعلق بدعم الوقود الذي تقدمه لهم الحكومة، إلى شركة مملوكة للقطاع الخاص. في حالة التنازل عن هذه الإعانات مرة أخرى، ما هي الآثار المالية على الجزيرة، أو حتى سيناريو منخفض المخاطر؟

-----

مرة أخرى، أود أن أوضح أن طيران الجزيرة لا تتلقى أي دعم. ما نتلقاه هو خصم خاص بحجم العمليات، والذي يتم نشره رسميا لأي شركة طيران تعمل بأكثر من 5000 دورة في السنة. لذلك، في الوقت الحالي، فإن الناقلتين الوحيدتين اللتين تستوفيان هذه العتبة هما الناقل الوطني المملوك للحكومة وطيران الجزيرة. على حد علمي، لا يوجد تحرك، على علم به، لسحب أو تعديل هذا بأي شكل من الأشكال.

روهيت:

حسنا. وبالتالي، مرة أخرى، لا يوجد خطر، أنت تقول؟

-----

مرة أخرى، وفقا لمعلوماتي وتقديري، لا يوجد شيء.

روهيت:

حسنا. السؤال الثالث. فيما يتعلق بالقضية القانونية الجارية بين طيران الجزيرة ووزارة الدفاع، فيما يتعلق بمنطاد الرادار، هل يمكنك إلقاء الضوء على التأثير المحتمل وموقع الجزيرة في هذا الشأن؟ وفقا للمعلومات المقدمة محليا، وما نسمعه، أن الطيارين المتورطين قد أدينوا بارتكاب مخالفات وحصلوا على أحكام. وبالتالي، فإن الأثر المالي ضرب الجزيرة، أو الطيارين أنفسهم؟

-----

حسنا، أود أن أسلط الضوء على التمييز بين القضية، بين الحكومة والطيارين، الذين لم يعودوا منذ فترة طويلة يعملون في الجزيرة أو في دولة الكويت، في واقع الأمر، وهذه حالة بين السلطات والأفراد المعنيين. وهناك قضية منفصلة بين وزارة الدفاع، وهي مسألة مدنية، تتعلق بدعوى مدنية، مع طيران الجزيرة.

روهيت:

في هذه الحالة، هذا هو حاليا أمام لجنة الخبراء. وستقدم لجنة الخبراء رأيها إلى المحكمة، ثم تصدر المحكمة حكما. في جميع الأحوال، وأعتقد أنني قد غطت هذا خلال مكالمة سابقة، كامل المبلغ المحتمل، والذي هو بالطبع موضع نزاع على نطاق واسع، وقد طرحنا ما أعتقد أنه حجة قوية للغاية، مهما كان الحكم، فإن المبلغ بالكامل يقع ضمن حدود التأمين لدينا. في الواقع، شركات التأمين هي التي تنسق بشكل مشترك مع فريقنا القانوني وتمثل المسألة أمام المحكمة.

وبالتالي، كنت مؤمن في هذه المسألة؟

-----

روهيته:

بالتأكيد، 100٪. وأعتقد أنني قد غطيت هذا في المكالمات السابقة كذلك.

-----:

ممتاز. سؤال الأخير، وأعتذر عن الإطالة، سؤال الأخير سيكون، هل يمكنك تقديم المزيد من المعلومات والتفاصيل حول الرسالة المتداولة على وسائل التواصل الاجتماعي والتي تشير إلى انخفاض محتمل في حصة طيران الجزيرة في السوق، من عند 40% إلى 25%، وفي صالح الخطوط الجوية الكويتية، لزيادته إلى 75% بدلا من ذلك؟

بالإضافة إلى ذلك، أود أن أعرف الأسباب والآثار الكامنة وراء هذا القرار، فضلا عن الأثر المالي المحتمل، بطبيعة الحال.

روهيته:

بالتأكيد. مرة أخرى، ظهرت هذه المسألة في الأصل في ديسمبر من العام الماضي، وبعد ذلك أعتقد أنني تناولت هذا في مكالمتين لاحقتين، لكنني سأعطي هذا مرة أخرى. ويتعلق ذلك بخمس طرق حيث توجد حقوق مرور مقيدة بين دولة الكويت والدول الأخرى.

الغالبية العظمى من الطرق التي نقوم بتشغيلها هي ما يعرف عموما باسم السماء المفتوحة، حيث يمكن لشركات النقل العمل، في حدود المعقول، أي عدد من الترددات، أو نشر أي عدد من المقاعد على تلك الطرق.

ومع ذلك، هناك خمسة طرق، أعتقد أن الجميع يوافقون على أن أهمها تجاريا هو الهند، التي تأثرت بهذا القرار، الذي استأنفنا مرة أخرى. وقد دخل هذا حيز التنفيذ اعتبارا من شهر يونيو، وقمنا بتجميع ما أعتقد أنه قضية قوية جدا.

وقد نقش هذا الأمر باستفاضة مع الهيئة التنظيمية، وأعتقد أن الجهة القانونية للدولة تقوم أيضا بمراجعة المسألة مرة أخرى. نعتقد أنه يجب أن يكون هناك توزيع عادل ومنصف لحقوق المرور، وهو في الواقع أصل وطني.

وإذا كان هدف الدولة هو دعم جميع الشركات على قدم المساواة، سواء كانت مملوكة للدولة أو سواء كانت من القطاع الخاص، وترى هذا في جميع المجالات، ليس فقط في مجال الطيران، ترى هذا في القطاع المصرفي، ترى هذا في الاتصالات، إذا كان هدف الدولة هو الحصول على رؤية عادلة ومتوازنة للغاية لكيفية دعم الكيانات الاقتصادية داخل الدولة، يجب أن ينعكس ذلك أيضا في الطريقة التي يتم بها توزيع الأصول الوطنية مثل حقوق المرور.

لذلك، قمنا باستئناف الأمر، ونعتقد أننا وضعنا قضية قوية، وأعتقد أن الأمر سيكون واضحا تماما في غضون شهرين تقريبا، بمجرد مراجعته من قبل المنظمين والسلطات الحكومية.

لذلك، لا أستطيع أن أقول بشكل قاطع أنه تم حلها، أو أنه تم حلها لصالحنا، لكنني أعتقد أننا وضعنا حجة قوية للغاية.

حاتم:

حسنا، شكرا لك. سأخذ بعض الأسئلة من الدردشة. هناك العديد من الأسئلة حول نفس القضية، وهي طلب تحديث حول مبنى الركاب الجديد والاكتتاب العام المحتمل للمبنى الحال؟

روهيته:

اسمحوا لي أن أبدأ مع مشروع المبنى الجديد الذي أصبح شيء مثير للغاية. لقد قمنا، في المرحلة الأولى من الدراسات، بتعيين مستشار للتخطيط العمراني، وهو أحد المراكز الفرنسية الشهيرة لكي يساعدنا في المشروع، وقد تم توضيح ذلك من قبل. أود أن أقول، ثلاثة كيانات حكومية مهمة، وهو الآن مع كيان حكومي مهم آخر لمراجعة الأمر برمته. لقد استغرق الأمر وقتا، أكثر بكثير مما كنا نفضل، ولكن هذا أمر مفهوم بالنظر إلى وجود العديد من التغييرات في هيكل صنع القرار خلال الأشهر الثلاثة الماضية أو نحو ذلك.

قبل أن نتحدث حتى عن الاكتتاب العام المحتمل، إن حدث، نحتاج إلى التأكد من أن هيكل الشركة يعكس عمليات مختلفة من منظور إداري. وأعتقد أننا جميعا نتفق على أن هذه هي الخطوة المنطقية التالية، للتأكد من وجود كيان اعتباري متميز ناوي فيه المحطة وجميع الأصول والشركات التابعة الأخرى.

قد تكون مهتما بمعرفة أنه بالإضافة إلى أعمال مبنى الركاب الأساسية، قمنا أيضا بإنشاء ثلاث شركات فرعية أخرى. أنتم جميعا على دراية بنجاح الأعمال المعفاة من الرسوم الجمركية. لم أفضي الكثير من الوقت في الحديث عنها

اليوم، ولكن في اللحظة التي ترى فيها عدد الركاب يتزايد إلى الحد الذي كان عليه خلال النصف الأول من العام، ستعرف أنه كان له تأثير إيجابي على حتى الشركات مثل الأعمال المعفاة من الرسوم الجمركية.

لقد أنشأنا أيضا كيانا خاصا لمنظمة التدريب المعتمدة، والتي توفر التدريب الذي نقدمه لطيارينا أو مرشحين من جهات خارجية الذين يرغبون في الحصول على شهادة الطيار بأكملها.

وثالثا، نقوم حاليا بإنشاء شركة أمن لعمليات المطار لأننا نعتقد أن هذا مجال عمل جديد ومثير، لن يدعم المحطة فحسب، بل يدعم أيضا الشركات الأخرى في الكويت التي يمكنها الاستفادة من شركة أمنية تدار باحتراف.

لذلك، آمل، مع كل هذا، أنه يجيب على سؤالك. ليس لدي جدول زمني محدد للمشاركة في الانقسام بين الشركات، فيما يتعلق بالكيان المؤسسي المنفصل، لكننا بالتأكيد نتحرك في هذا الاتجاه.

سؤال من - - - - .

حاتم:

كم أنت التحوط حاليا من خلال المشتقات، وأين تدفق تأثير من خلال كل ثلاثة أشهر عندما ينضج العقد أو يغلق؟ في الوقت الحالي، نراه فقط على الدخل الشامل.

-----:

شكرا لك، - - - - . شكرا لك على سؤالك. سأعطي كريشنان دائما الحق في مقاطعتي وتصحيحي إذا ذهبت بعيدا جدا، ولكن إذا لم أكن مخطئا، فنحن محطون ، اعتبارا من اليوم ، 50 ٪ من ارتفاعنا التشغيلي.

روहित:

والتحوط هو تحوط مثير للاهتمام. انها ليست على أي معيار واحد، سواء كان برنت أو خام غرب تكساس الوسيط أو وقود الطائرات نفسها. لقد تحوطنا من انتشار الكراك ، بين برنت ووقود الطائرات ، وفي أي وقت يتجاوز 15 دولارا ، نحن في المال. لذلك، في الوقت الحالي، نحن على وشك 25 spread انتشار بين برنت وموباغ ، وهو المعيار لوقود الطائرات ، وهكذا ، نعم ، نحن في المال. كريشنان يمكن توضيح من حيث المحاسبة، سواء كان يجلس فوق الخط أو أدناه. كريشنان؟

لذلك، فقد انعكس ذلك كجزء من تكاليف الوقود، مهما كان التأثير على أساس شهري.

كريشنان:

نعم، كما ينبغي. لأننا لا نفعل هذا كعمل تجاري. نحن نفعل هذا في الواقع للتحكم بدقة، والتحكم بقوة في نفقات الوقود لدينا. أي أسئلة أخرى قبل أن نغلق لهذا اليوم؟ سأخذ واحدة أخرى.

روहित:

لا تزال هناك بعض الأسئلة في الدردشة، لذلك سأختار القليل منها ، وأخبرني فقط عندما تريد مني التوقف. حسنا، هناك سؤال آخر من - - - - . على الاستهلاك.

حاتم:

لماذا انخفاض قيمة التحسينات المستأجرة على أساس سنوي على الرغم من الإضافة؟ هل هناك تغيير في العمر الافتراضي؟ 1: 23، كان انخفاض قيمة الإيجار 319000 دينار كويتي مقابل 459000 دينار كويتي في النصف الأول.

-----:

مرة أخرى، سوف أعود لتخصص كريشنان في هذا الشأن، ولكن حسب فهمي، هذا بسبب الطريقة التي يعمل بها المعيار الدولي للإبلاغ المالي 16، والطريقة التي يعترف بها المعيار الدولي للإبلاغ المالي 16 بحق الاستخدام. لكن كريشنان ، يمكنك أن تأخذ هذا بمزيد من التفصيل.

روहित:

نعم، لذلك لم يكن هناك تغيير في العمر الإنتاجي. لقد قمنا بتغيير، لكن ذلك كان العام الماضي، على الأرض المستأجرة. لكن هذا ليس السبب. هذا ببساطة لأننا نقوم بشطب التحسينات المستأجرة على مدى مدة إيجار الطائرة، حيث أجرينا تعديلات. وإذا انتهت مدة الإيجار، فمن الواضح أن الاستهلاك قد تم شطبه بالفعل. لذلك، إنها حركة عضوية نقية. لم يكن هناك أي تغيير في السياسة التي تسبب الانخفاض.

كريشنان:

شكرا لك، كريشنان. سأخذ سؤال آخر.

روहित:

حسنا، سؤال من - - - - .

حاتم:

هل هناك تحديث على المشروع السعودي؟

-----:

روहित:

---، مساء الخير. شكرا لك على سؤالك. نعم، هناك تحديث. لذلك، تم إخطارنا الآن من قبل المنظم هناك، بأننا قمنا بمسح التأهيل المسبق ونحن الآن في القائمة المختصرة النهائية. وأعتقد أن العملية مستمرة. وقد طلب منا أن نقدم بضع وثائق أخرى إلى جانب اقتراحنا، ونتوقع التوصل إلى نتيجة في وقت ما في تشرين الأول / أكتوبر.

بمجرد الحصول على مزيد من المعلومات، سوف نشاركها معك. لكننا نعتقد أننا في مكان جيد، بقدر ما يتعلق الأمر بذلك. ولدينا أيضا ثلاثة محاور أخرى قيد التطوير، والتي سأشاركها معكم ونحن نمضي قدما. شكرا جزيلا لك. لقد كان من دواعي سروري أن تنفق بعد ظهر هذا اليوم معك. وأنا أتطلع إلى، في غضون ثلاثة أشهر، قضاء فترة ما بعد الظهيرة مثمرة مماثلة معكم جميعا. شكرا لك، حاتم. شكرا لك، كريشنان. شكرا لكم جميعا.

حاتم:

شكرا لكم جميعا. وهذا يختتم دعوة اليوم. أتمنى لك يوما جيدا.