

Date: 16 August 2026

التاريخ: 16 أغسطس 2026

To: Boursa Kuwait Company K.S.C.P.

المحترمين،

السادة/ شركة بورصة الكويت

Dear Sirs,

تحية طيبة وبعد ،،،

Subject: Supplementary disclosure regarding the transcript of conference call held with analysts and investors of Jazeera Airways K.S.C.P. for the condensed consolidated interim financial information for the period ended 30/06/2026.

الموضوع / إفصاح مكمل عن محضر مؤتمر المحللين / المستثمرين لشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/06/30.

With reference to the above subject and pursuant to the provisions of Chapter 4 of Module Ten "Disclosure and Transparency" of the CMA Executive Bylaws to Law number (7) of 2010 and its amendments regarding the establishment of Capital Markets Authority and regulating securities activities and in reference to our disclosure dated 11 August 2026, please find attached supplementary disclosure form regarding the transcript of conference call held with analysts and investors for the condensed consolidated interim financial information for the period ended 30/06/2026.

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وعملاً بأحكام الفصل الرابع من الكتاب العاشر "الإفصاح والشفافية" من اللائحة التنفيذية للقانون رقم (7) لسنة 2010 بشأن إنشاء هيئة أسواق المال وتنظيم نشاط الأوراق المالية وتعديلاتهما، وإلى إفصاحنا بتاريخ 11 أغسطس 2026، نرفق لكم نموذج الإفصاح المكمل عن محضر مؤتمر المحللين/ المستثمرين عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/06/30.

Sincerely,

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،



Barathan Pasupathi
CEO

باراثان پاسوپاثي
الرئيس التنفيذي

نموذج الإفصاح المكمل
Supplementary Disclosure Form

16 أغسطس 2026 16 August 2026	التاريخ Date
طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. Jazeera Airways K.S.C.P.	اسم الشركة المدرجة Company
محضر مؤتمر المحللين عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/06/30. Transcript of the Analysts Conference for the condensed consolidated interim financial information for the period ended 30/06/2026.	عنوان الإفصاح Disclosure Title
11 أغسطس 2026 11 August 2026	تاريخ الإفصاح السابق Date of Previous Disclosure
بالإشارة إلى إفصاحنا المذكور أعلاه، نرفق لكم محضر مؤتمر المحللين / المستثمرين عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/06/30. Further to our aforementioned disclosure, the transcript of conference call held with analysts and investors of Jazeera Airways K.S.C.P. for the condensed consolidated interim financial information for the period ended 30/06/2026 is attached.	التطور الحاصل على الإفصاح Developments that occurred to the disclosure
لا يوجد أثر مالي على الشركة. There is no financial impact	اثر المالي للتطور الحاصل The financial effect of the occurring developments (If any)
يتحمل من أصدر هذا الإفصاح كامل المسؤولية عن صحة المعلومات الواردة فيه ودقتها واكتمالها، ويقر بأنه بذل غاية الشخص الحريص في تجنب أية معلومات مضللة أو خاطئة أو ناقصة، وذلك دون ادني مسؤولية على كل من هيئة أسواق المال وبورصة الكويت للأوراق المالية بشأن محتويات هذا الإفصاح، وبما ينفي عنهما المسؤولية عن أية أضرار قد تلحق بأي شخص جراء نشر هذا الإفصاح أو السماح بنشره عن طريق أنظمتها الإلكترونية أو موقعها الإلكتروني، أو نتيجة استخدام هذا الإفصاح بأي طريقة أخرى. The issuer of this disclosure bears full responsibility for the soundness, accuracy, and completeness of the information contained therein. The issuer acknowledges that it has assumed Care of a Prudent Person to avoid any misleading, false, or incomplete information. The Capital Markets Authority and Boursa Kuwait Securities Exchange shall have no liability whatsoever for the contents of this disclosure. This disclaimer applies to any damages incurred by any Person as a result of the publication of this disclosure, permitting its dissemination through their electronic systems or websites, or its use in any other manner.	

Barathan

باراثان پاسوپاثي
Barathan Pasupathi
الرئيس التنفيذي
CEO

Jazeera Airways K.S.C.P.
Authorized and Paid Capital K.D 22,000,000
Commercial Registration Number 102546
P.O.BOX 29288, Safat 13153, Kuwait, State of Kuwait
T: +965 2224 8670 | 2433 3304
F: +965 2433 9432
Customer Support 177
jazeeraairways.com

شركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع.
رأس المال المصرح به والمدفوع 22,000,000 د.ك.
رقم السجل التجاري 102546
ص.ب 29288 الصفاة، 13153، الكويت، دولة الكويت
هاتف: 2433 3304 | 2224 8670 +965
فاكس: 2433 9432 +965
خدمة العملاء 177
jazeeraairways.com

نص المؤتمر الهاتفي للمحللين / المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. للربع الثاني من عام 2026 المنعقد في يوم الثلاثاء الموافق 11 أغسطس 2026

ميرنا أهلاً بكم جميعاً. معكم ميرنا ماهر من شركة المجموعة المالية هيرميس، وأرحب بكم في مؤتمر إعلان نتائج الربع الثاني لشركة طيران الجزيرة لعام 2026. يسعدنا أن يكون معنا اليوم السيد/ باراثان باسوباثي (الرئيس التنفيذي)، والسيد/ أندرو (رئيس القطاع المالي)، والسيد/ بول كارول (رئيس القطاع التجاري). سنبدأ المؤتمر الهاتفي أولاً بعرض تقديمي من الإدارة، ثم سنفتح باب الأسئلة والاستفسارات. بإمكان السادة الأفاضل البدء.

بارا شكراً لك يا ميرنا، ومساء الخير لجميع المستثمرين والمحللين والشركاء وأعضاء الفريق في طيران الجزيرة وعائلة الجزيرة المنضمين إلينا في هذا المؤتمر الهاتفي. كما سمعتم من ميرنا، يسعدني أن ينضم إليّ كل من أندرو ليتلدال - رئيس القطاع المالي للمجموعة في طيران الجزيرة؛ وبول كارول - رئيس القطاع التجاري للمجموعة - لنستعرض معاً أداء الربع الثاني لعام 2026 الذي شهد الكثير من التحديات، بالإضافة إلى النتائج المالية للنصف الأول من عام 2026. وقبل التطرق إلى جدول الأعمال الرئيسي، أود أن أقدم لكم تمهيداً حول موقعنا الحالي، وذلك عقب مكالمتنا للربع الأول التي سلطنا الضوء خلالها على مختلف التحديات التي كنا نواجهها، وكيفية إدارتنا للأعمال لمدة تقارب 30 يوماً - وتحديداً 28 يوماً من الربع الأول، من 28 فبراير إلى 31 مارس، أو شهر مارس بأكمله - في المملكة العربية السعودية في إطار مبادرة بركة. واستمراراً للتحديات التي واجهناها في الربع الأول، فقد امتدت تلك التحديات لتلقي بظلالها على الربع الثاني، لنمر بوحدة من أصعب الفترات وأكثرها تحدياً في تاريخ طيران الجزيرة الممتد على مدار 20 عاماً. فقد استمر إغلاق مطار الكويت الدولي خلال هذا الربع لمدة 57 يوماً حتى 26 أبريل، ولم نستأنف عملياتنا التشغيلية بالكامل في الكويت إلا بحلول الأسبوع الأول من شهر مايو - وتحديداً في 3 مايو.

وقد شهدت السعة التشغيلية خلال الربع بأكمله، وعلى مدار أربعة أشهر من النصف الأول لعام 2026، تراجعاً حاداً، حيث ستلاحظون في العرض التقديمي الذي سيقدمه كل من بول وأندرو اليوم تراجع السعة بنسبة تتراوح بين 45% و 50%. وبناءً على ذلك، ومع استعادة السعة التشغيلية تدريجياً بدءاً من شهر مايو وحتى يونيو، أدركنا أعمالنا خلال الربع الثاني تحت ظروف قاسية للغاية،

ولكننا نجحنا في الحفاظ على مستوى عملياتنا واستعراض كفاءتنا عبر تقديم خدمات تشغيلية آمنة وموثوقة وتضع العملاء في مقدمة أولوياتها لخدمة الكويت والمجتمع الكويتي.

نعم، لقد تراجعت نتائج النصف الأول بنسبة 10.3%، ولكننا نواصل استثماراتنا المستقبلية في طيران الجزيرة. وقبل أن ننقل بكم إلى تفاصيل هذه النتائج، أود الإشارة إلى أننا لم نتجاوز مرحلة الخطر بعد فيما يتعلق بالربع الثاني، بل وحتى الربعين الثالث والرابع، ونأمل أن نوضح لكم صورة أكثر تفصيلاً حول كيفية إدارتنا للأعمال خلال النصف الثاني من عام 2026. ودعوني الآن استعرض معكم أبرز المؤشرات التشغيلية للشركة.

ليس من المستغرب أن تشهد أعداد المسافرين لدينا انخفاضاً بنسبة 40.6%، أي ما يقارب 41%. وعند النظر إلى ما حدث على صعيد السعة التشغيلية، نجد أنه تم تقليص السعة بنسبة تتراوح بين 45% إلى 50% تقريباً. وتجدر الإشارة إلى أن هذا الوضع لم يقتصر على طيران الجزيرة فحسب، بل انطبق على سوق الطيران بأكمله في الكويت؛ حيث قامت كل من طيران الجزيرة، والخطوط الجوية الكويتية، وشركائنا الدوليين الآخرين - الذين يشكلون ما يقارب 45 شركة طيران مختلفة - بتقليص رحلاتهم الجوية إلى الكويت.

وحتى اليوم، لم تستأنف مجموعة من شركات الطيران عملياتها التشغيلية في الكويت، ورغم ذلك تواصل طيران الجزيرة خدمة السوق بأفضل طريقة ممكنة. وقد ارتفعت معدلات إشغال المقاعد خلال الربع بنسبة 4.5%، وهو أمر يعود لمعادلة العرض والطلب؛ حيث تم سحب عدد كبير من المقاعد من السوق، وفي المقابل كان لدينا مسافرون بحاجة إلى السفر عبر طيران الجزيرة إلى أكثر من 27 إلى 29 وجهة ربطنا الكويت بها.

أما بالنسبة لمعدل تشغيل أسطول الطائرات، فقد انخفض خلال الربع بنسبة 30%. وهناك سبب واضح لهذا الانخفاض؛ حيث أننا نعمل حتى اليوم ضمن نافذة تشغيلية محدودة تبدأ من الساعة 4:00 صباحاً وحتى 10:00 مساءً، وملتزم بفترات حظر تجول صارمة من الساعة 10:00 مساءً إلى 4:00 صباحاً. وفي ظل هذه الظروف، لا يمكننا تدشين العديد من الرحلات الليلية نحو الأسواق الشرقية، والتي كانت تشكل جزءاً رئيسياً من شبكتنا الواسعة في شبه القارة الهندية، وهو ما سيتطرق إليه بول للتوضيح.

إن الجانب الإيجابي المشجع في هذا الربع يتمثل في معدل العائد؛ فقد حققت عوائدنا نمواً لافتاً بنسبة 145%. وقد يظن المرء أن هذا يعود حصراً إلى الحرب، ولكن ما حدث في طيران الجزيرة خلال هذا الربع هو ما أعلنّا عنه سابقاً في الربع الرابع من 2025 والربع الأول من 2026، حيث بدأنا برنامج تحول رقمي للموقع الإلكتروني والتطبيق، والذي انطلق رسمياً في شهر مايو بفئات منتجات مختلفة. وبناءً عليه، ستلاحظون نمواً كبيراً في الإيرادات الإضافية، وهو ما سيتطرق إليه بول.

وبشكل عام، حققت الإيرادات لكل مقعد متاح لكل كيلومتر (RASK) نمواً جيداً بنسبة 99.3% خلال هذا الربع، في حين بلغت تكلفة المقعد المتاح للكيلومتر (CASK) سواء باستثناء الوقود أو التكلفة الإجمالية نمواً بنسبة 74%. ورغم هذا النمو في الإيرادات لكل مقعد متاح لكل كيلومتر بنسبة 99.3%، فإن هذه الفترة - كما نتذكرون جميعاً - قد شهدت عقب جائحة كوفيد طفرة في حجوزات السفر وازدياداً كبيراً في الطلب. إلا أنه يعقب هذه الفترة تباطؤ وهبوط في الطلب عبر كامل الشبكة؛ حيث يبدي العملاء - وبشكل منطقي - قلقاً جراء استمرار الصراع في منطقة الشرق الأوسط.

يشعر العملاء بالقلق حيال الاضطراب والتعليق المتكرر للعمليات التشغيلية في مطار الكويت الدولي، كما يساورهم القلق بشأن السفر خارج الكويت دون معرفة ما إذا كان بإمكانهم العودة إليها أم لا. وبناءً على ذلك، ستلاحظون في القراءة الواردة في المؤتمر الهاتفي اليوم توقعاتنا بأداء ضعيف للغاية خلال الربعين الثالث والرابع، ما لم ينتهي هذا الصراع بشكل كامل.

وبالانتقال إلى نتائج الربع الثاني الممتدة من الربع الأول لعام 2026؛ فقد أسهم الأداء في الربع الثاني المدعوم بالطفرة المفاجئة في الطلب على السفر وارتفاع عوائد التذاكر في تقليص خسائرنّا المسجلة في الربع الأول من عام 2026 لتحقيق أداء مقبول، وإن كان قد شهد تراجعاً في الأرباح بنسبة 10%، وهو ما سيتطرق إليه أندرو بالتفصيل. كما انخفضت أعداد المسافرين بنحو الثلث (32.3%)، وستلاحظون أنه خلال الأشهر الستة الأولى من النصف الأول، لم يعمل المطار بطاقته التشغيلية الكاملة سوى لمدة شهرين فقط.

بدءاً من شهر مارس/ من شهر أبريل، عذراً، من شهر فبراير وحتى يونيو، تم تخفيض السعة المقعدية بنسبة قاربت 90%، ولم يتم استردادها سوى جزئياً لتصل إلى ما بين 50% و 60% من

مستويات ما قبل الحرب. وبناءً عليه، شهدت أعداد المسافرين تراجعاً عبر شبكة الرحلات. ومع ذلك، ارتفعت معدلات إشغال المقاعد بنسبة 3.6%؛ ويرجع ذلك مجدداً إلى محدودية عدد المقاعد المعروضة في السوق على مستوى الشبكة ككل، إلى جانب الطفرات والزيادات الحادة في الحجوزات التي شهدناها عقب العودة إلى الكويت في الثالث من مايو 2026.

أما فيما يتعلق بمعدل تشغيل الطائرات، فما زال متراجعاً بنحو الربع (26%). وعادةً ما نسجل في طيران الجزيرة خلال الفترة الممتدة بين الربعين الثاني والثالث معدلات استغلال تتراوح ما بين 12 إلى 15 ساعة يومياً. ولكن مع دخولنا الربع الثالث بعد الربع الثاني، لا تزال الأرقام تنحصر في نطاق يتراوح بين 8.6 إلى أقل من 9 ساعات. وعليه، وفي ظل استمرار فترات ضعف الطلب بالسوق وما يُعرف بالقيود التشغيلية المتاحة، فإن معدلات استغلال الطائرات ستظل منخفضة حتى خلال الربع الثالث من هذا العام.

أما العائدات، فقد ارتفعت على الجانب الآخر بنسبة 67.6%، وسيقدم لكم بول تفاصيل إضافية حول كيفية حدوث هذه الطفرة في العائد بقيمة تقارب 30 دينار كويتي، الذي شهدناه في مستويات الطلب. تماماً كما رأيتم في مرحلة ما بعد جائحة كوفيد من طفرة أولية في حركة السفر والطلب الناجم عن ما يعرف بالسفر التعويضي، فقد شهدنا ارتفاعاً هائلاً في أعداد الراغبين في العودة إلى ديارهم خلال العطلات الصيفية، فضلاً عن تدفق حركة السياحة العائلية والعمالة الوافدة.

وفيما يخص الإيرادات لكل مقعد متاح لكل كيلومتر، فقد سجلت نمواً بنسبة 55.5% خلال النصف الأول. ومع ذلك، لم يكن هذا النمو كافياً لتعويض تكلفة المقعد المتاح للكيلومتر - باستثناء الوقود - والتي بلغت 56.5%. وبناءً على ذلك، ستلاحظون تراجع الأداء بأكثر من مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2026، لتسجل الأرباح انخفاضاً بنسبة 10.3% عن هذه الفترة.

ونحن نتوقع حالياً استمرار الطلب المعتدل بالانتقال إلى الربع الثالث، ولكننا نسعى للالتزام بنهج متوازن للربع الرابع من عام 2026. وسنستعرض خلال هذا العرض التقديمي خطتنا لتعويض أي تحولات في طلبات السفر، معتمدين أيضاً على عملياتنا المرتقبة في المملكة العربية السعودية، والتي نخطط لإطلاقها بحلول الربع الأول من عام 2027. وأحيل الكلمة الآن إلى أندرو ليطلبكم على أبرز النتائج المالية.

أندرو

مساء الخير جميعاً. شكراً جزيلاً لك يا باراثان. أعتقد أنك قد مهدت الطريق بشكل ممتاز للحديث عن نتائج الربع الحالي والنتائج منذ بداية العام حتى تاريخه. لذا، أود التركيز على بعض الأرقام المالية الرئيسية الواردة في بيان الدخل. عند الاطلاع على أرقام الربع الحالي، نجد أن إيراداتنا قد ارتفعت بنسبة 45% خلال الربع لتصل إلى 70.7 مليون دينار كويتي، مقارنة بـ 48.6 مليون دينار كويتي في العام السابق.

وأنتهز هذه الفرصة لأؤكد أن هذا النمو جاء بشكل أساسي بدفع من قوة الطلب وارتفاع العائد، وذلك على الرغم من انخفاض عدد القطاعات التشغيلية بنسبة 45% مقارنة بالربع المماثل من العام السابق. أما على مستوى الأرباح التشغيلية، فقد بلغت أرباح الربع الحالي 11.7 مليون دينار كويتي مقارنة بـ 4.8 مليون دينار كويتي في العام السابق، أي بزيادة قدرها 141.8%.

يأتي ذلك على الرغم من الزيادات الملحوظة في التكاليف التشغيلية خلال الربع الحالي، والتي جاءت بشكل أساسي بدفع من تكاليف الوقود التي تضاعفت مقارنة بالربع الثاني من عام 2025، فضلاً عن التكاليف الإضافية الناجمة عن بدء العمليات التشغيلية في المملكة العربية السعودية. ولكن نتيجة لذلك، وبشكل أساسي بفضل العائد القوي المحقق خلال الربع، ارتفع صافي أرباحنا بنسبة 99% ليلبلغ 9.6 مليون دينار كويتي مقارنة بـ 4.8 مليون دينار كويتي في العام السابق. وعند النظر إلى النتائج منذ بداية العام حتى تاريخه، يتضح جلياً التأثير القوي والملحوظ للأداء المحقق في الربع الثاني عليها؛ حيث ارتفعت إيراداتنا بنسبة 13% مقارنة بالعام السابق، على الرغم من انخفاض عدد القطاعات التشغيلية بنحو 36% خلال هذه الفترة مقارنة بالعام الماضي. وقد انعكس ذلك مجدداً وبشكل إيجابي على الربح التشغيلي، الذي ارتفع بدوره بنسبة 19% ليلبلغ 13.8 مليون دينار كويتي.

مجدداً، شهدت التكاليف التشغيلية ارتفاعاً ملحوظاً منذ بداية العام وحتى تاريخه، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى أسعار الوقود، والتي بلغت 140 دولاراً مقارنة بنحو 99 دولاراً في الفترة المماثلة من العام الماضي. ولكن بشكل عام، وعلى مستوى صافي الأرباح للفترة نفسها، سجلنا انخفاضاً بنسبة 10.3% مقارنة بالعام السابق.

وكان أحد الأسباب الرئيسية - بل الأسباب الجوهرية - وراء هذا التراجع، هو ارتفاع المصاريف الإضافية الناجمة عن تشغيل شركة الطيران من المملكة العربية السعودية خلال الربع السنوي في

إطار مبادرة بركة. وكما هو مفصّل عنه في البيانات المالية، فقد تكبدنا خسائر ائتمانية بمبلغ 2 مليون دينار كويتي في الربع الأول من عام 2026. ونتيجة لذلك، نجد أنفسنا عملياً متأخرين بنحو 1 مليون دينار كويتي عما حققناه في الفترة المماثلة من عام 2025.

بول

حسنًا. شكرًا لك يا باراثان. شكرًا لك يا أندرو. طاب مساؤكم بكل خير جميعًا. سأنتظر هنا بالحدث إلى أداء الإيرادات الإضافية خلال الربع الثاني والنصف الأول من عام 2026. أما فيما يتعلق بنهاية الربع الثاني، فقد شهدت إيراداتنا الإضافية نموًا قويًا للغاية بنسبة 78% على أساس سنوي. وعلى مستوى متوسط نصيب الراكب، شهدنا طفرة بنسبة 200% في الإنفاق الإضافي لكل مسافر. ولإعطاء صورة أوضح وأشمّل حول أداء الربع الثاني؛ فعلى الرغم من ظروف التشغيل الصعبة التي شهدتها السوق الكويتي، فقد واصلنا التزامنا الراسخ بمسار التحول الرقمي. ففي الأول من مايو، أطلقنا تطبيقًا وموقعًا إلكترونيًا جديدين في السوق، وأعتقد أننا لمسنا تحسينات لافتة ومصورة للغاية في عروض الخدمات المجمعة التي نقدمها.

بناءً على ذلك، قمنا بطرح أربع فئات جديدة لأسعار التذاكر في السوق؛ حيث يقتصر المنتج الأساسي على حقيبة اليد فقط، بينما تُعد كل الفئات الأخرى بمثابة قيمة مضافة ضمن باقاتنا الثلاث الأخرى: Comfort، و Flex، و Fully Flex. وقد لمسنا إقبالًا قويًا للغاية على هذا الطرح؛ إذ إن 65% من مسافرينا في الربع الثاني قاموا بشراء باقة Comfort فما فوقها. وقد مكّننا ذلك حقًا من رفع معدلات ربط الخدمات المكملّة عبر تلك الفئات، مما أدى بالتبعية إلى زيادة متوسط الإنفاق الإضافي لكل مسافر خلال الربع الثاني.

أما فيما يتعلق بأداء النصف الأول، فقد نمت الإيرادات الإضافية بنسبة 20% على أساس سنوي، بينما ارتفعت على مستوى نصيب الراكب الواحد بنسبة 77% مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي. وبناءً عليه، نتوقع أن يستقر هذا الأداء المتميز مستقبلاً. ونحن مستمرون في التركيز على تعزيز إيراداتنا الإضافية، حيث تبلغ طموحاتنا مسارًا واعدًا؛ إذ وصل معدل الإنفاق الإضافي للراكب في شهر يونيو إلى نحو 22%، بينما نتوقع مستقبلاً أن تظل هذه النسبة في حدود 25% إلى 30% - بالانتقال إلى حصتنا السوقية في السوق الكويتي.

على الرغم من الظروف التشغيلية الصعبة - كما أشار الزميلان الفاضلان - فقد نجحنا في تعزيز حصتنا السوقية في الكويت خلال النصف الأول من العام؛ حيث حققت حصتنا السوقية نموًا بمقدار 6 نقاط مئوية. ويعود المسبب الرئيسي لهذا النمو إلى البطء في عودة السعة التشغيلية للجهات المنافسة؛ إذ لم تستأنف شركات الطيران الأجنبية عملياتها التشغيلية فعليًا إلا اعتبارًا من الأسبوع الأول من شهر يونيو.

أما فيما يتعلق بالتوزيع الجغرافي لشبكة رحلاتنا، فقد شهد تغييرًا طفيفًا؛ حيث ركزنا رحلاتنا على الوجهات الأقرب جغرافيًا نظرًا للقيود المفروضة على المجالات الجوية في إيران والعراق، والتي حددت بشكل كبير من قدرتنا على التشغيل إلى رابطة الدول المستقلة (CIS) وروسيا. وبناءً عليه، قمنا بتركيز توزيع شبكتنا في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي والهند ومصر، وهو التوجه نفسه الذي نتوقع استمراره خلال الربع الثالث.

ما زالت هذه القيود المفروضة على المجالات الجوية قائمة في الدول المذكورة آنفًا، وبناءً عليه سنواصل تركيز مزيج شبكة رحلاتنا في هذه المناطق خلال الربع الثالث. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية. كما ترون، ورغم هذه القيود، فقد نجحنا في استعادة معظم شبكة رحلاتنا مقارنةً بالفترة المماثلة من العام الماضي؛ فخلال النصف الأول من عام 2026، سَيرنا رحلات إلى 73 وجهة مقارنة بـ 66 وجهة في النصف الأول من عام 2025. وإضافة إلى ذلك، قمنا بتدشين خط ميلانو بيرغامو في 22 مايو، كما أعدنا التشغيل إلى حلب بعد انقطاع دام 11 عامًا ونصف. تُعد سوريا سوقًا قويًا للغاية بالنسبة لشركة طيران الجزيرة، حيث بدأنا عملياتنا في دمشق في يوليو 2025، ونجحنا في زيادة عدد الرحلات الأسبوعية إلى سوريا لتصل إلى 28 رحلة أسبوعيًا. كما أعلننا مؤخرًا - أو بالأحرى استأنفنا الطيران فعليًا إلى دير الزور السبت الماضي. وبناءً عليه، نركز بشكل كبير على مواصلة تعزيز الربط الجوي وكثافة الرحلات إلى منطقة المشرق العربي (بلاد الشام) ومصر، كونها تمثل أسواقنا الرئيسية. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية.

شكرًا لك يا بول. أود فقط تسليط الضوء على عدد من النقاط التي ذكرها بول، بالإضافة إلى إبراز عامل تقييد آخر أمام جميع المستثمرين والمحللين المشاركين في هذا المؤتمر الهائفي. إن مطار

بارا

الكويت الدولي لا يعاني فقط من قيود أوقات التشغيل المحددة بين الساعة 4:00 صباحاً و 10:00 مساءً، بل ما زلنا لا نملك الترخيص لنقل ركاب الترانزيت عبر شبكة رحلاتنا.

وكما تعلمون، كنا قبل جائحة كوفيد وقبل النزاعات السياسية ننقل في فترات ذروة الصيف الموسمية نسبة تتراوح بين 10% و 15% من ركاب الترانزيت، بينما تراوحت هذه النسبة في الفترات الانتقالية بين 25% و 30%. لا نملك حالياً رفاهية نقل ركاب الترانزيت في الكويت في الوقت الراهن، وذلك في ظل ما يُسمى باعتبارات السلامة التي فرضتها الجهات التنظيمية على شركات الطيران العاملة من وإلى الكويت.

ورغم ذلك، وإذا نظرتم إلى معدل اشغال المقاعد لدينا، ورغم نموها بنسبة 4.5% لتصل إلى 76%، فإننا بحاجة للوصول بمعدل اشغال المقاعد في الشركة إلى 85%. ما نقوم به حالياً هو بناء كثافة تشغيلية عالية على الخطوط الرئيسية؛ فإذا نظرتم إلى موقع الجزيرة في دمشق قبل نحو 12 شهراً، ستجدون أننا كنا نسير ثلاث رحلات أسبوعياً فقط إلى دمشق.

ثم رفعنا معدل الرحلات بعد ذلك إلى رحلة يومية. واليوم، بينما أتحدث إليكم، أصبحت لدينا ثلاث رحلات يومية إلى دمشق. وتلى ذلك تشغيل ثلاث رحلات أسبوعياً إلى حلب، والآن إلى دير الزور. وبناءً عليه، إذا نظرتم إلى ما حققته الجزيرة - وبالنسبة للمحللين الذين يتابعون مسيرة الجزيرة على مدار العشرين عاماً الماضية - فإن الفرصة المتاحة لنا في بلاد الشام والتاريخ العريق لحضورنا وتواجدنا هناك سيلعبان دوراً محورياً بالغ الأهمية بينما نواصل المضي قدماً وبناء كثافة تشغيلية عالية.

والآن، وعند فتح السوق - حتى قبل العودة إلى التشغيل على مدار 24 ساعة والسماح بحركة ركاب الترانزيت في الكويت - فإننا على ثقة تامة من أننا سنتمكن في الربعين الثالث والرابع من معالجة مظاهر التراجع التي شهدناها في الربعين الأول والثاني، والتي أدت إلى انخفاض النتائج بنسبة 10%، لنتمكن من استعادة زخم حركة المسافرين ومعاملات حمولة الركاب وأداء الإيرادات على حد سواء. وبناءً على ذلك، نجدد ثقتنا من منظور توسيع شبكة الرحلات في إطلاق المزيد من الوجهات.

وستسمعون قريباً جداً، خلال الأسابيع القليلة القادمة، كيف نواصل زخم الإطلاق الأخير لوجهة أديس أبابا الذي تم الأسبوع الماضي فقط، بالتوسع نحو نقاط جديدة عبر الشبكة، وصولاً حتى

إلى غرب أفريقيا. وهو ما سنتطرق إليه باستفاضة خلال المؤتمر الهاتفي للمحللين الخاص بالربع الثالث، وكذلك الربع الرابع.

أما فيما يتعلق بالنظرة المستقبلية للتشغيل والشبكة، وفي ظل القيود الحالية التي نواجهها وضرورة الإشارة إلى غياب الطلب على السفر بغرض الترفيه والمغادر من منطقة دول مجلس التعاون الخليجي؛ فإن هذا العامل لا يقتصر على دولة الكويت فحسب. فإذا نظرتم إلى تحول تدفقات حركة المسافرين من الخليج نحو أوروبا وآسيا والمحاور الأخرى، نجد أنه نتيجة مباشرة لتحذيرات السفر الحكومية الحالية المشهودة في المنطقة بأكملها.

فقد أصدرت عدة حكومات، كاستراليا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة وغيرها، تحذيرات سفر إلى هذه المنطقة من العالم. ونتيجة لهذه المخاوف الكبيرة وتحذيرات السفر وتوصيات السفارات لرعاياها بالبقاء خارج المنطقة في الوقت الراهن، اقتضت الحركة التي نشهدها حالياً على طلب قوي من حركة زيارة الأقارب والأصدقاء وسفر العمالة. وفي المقابل، لا نلمس الطلب الصيفي الترفيهي المغادر من الكويت، ولا حتى حركة السفر القادمة الموجهة لزيارة الأقارب والأصدقاء.

بناءً على ذلك، شهدنا تدفقات سفر كثيفة مغادرة من الكويت، ونأمل أن يستمر الاستقرار النسبي الذي لمسناه خلال السبعة إلى 10 أيام الماضية، لا سيما وأننا مقبلون على فترات ذروة في الطلب على السفر، بما في ذلك عطلة نهاية الأسبوع الطويلة في شهر أغسطس بالكويت. ومع ذلك، لا يزال التشغيل عبر الشبكة مدعوماً بشكل أساسي بطلب قوي من حركة زيارة الأقارب والأصدقاء وسفر العمالة فقط.

أما فيما يتعلق بالتكاليف، فتستمر الجهود الحالية لخفض النفقات عبر كافة قطاعات الشركة. وكما أشار أندرو، فقد شهدت مبادرة بركة ارتفاعاً حاداً في التكاليف نتيجة التحول السريع في النموذج التشغيلي؛ حيث انتقلنا من مرحلة إغلاق المركز الرئيسي للعمليات في الكويت إلى التشغيل عبر خمسة مراكز تشغيلية أخرى في القاهرة وجدة والمدينة المنورة والقيصومة والدمام. وقد أدى هذا التحول الكبير، الذي تحقق بفضل المرونة والسرعة الفائقة لفرق العمل، إلى تسجيل زيادة كبيرة في التكاليف.

فقد تطلب الأمر نقل المعدات والمحركات والطائرات، بالإضافة إلى حجز أكثر من 40,000 ليلة فندقية في الدمام لخدمة المواطنين والمقيمين في دولة الكويت عبر أراضي المملكة العربية السعودية.

ورغم أننا قد شهدنا هذه الطفرة في التكاليف في أواخر الربع الأول وكامل الربع الثاني، إلا أننا نعمل حالياً على معالجة هذه التحديات خلال الربعين الثالث والرابع.

ومع ذلك، فإن انخفاض معدلات تشغيل الأسطول وتراجع إنتاجية المقاعد المتاحة لكل كيلومتر سيواصل الضغط سلباً على التكلفة لكل مقعد متاح، سواء التكلفة الإجمالية أو التكلفة باستثناء الوقود، نظراً لانخفاض السعة المقعدية الناتجة عن قيود ساعات التشغيل عبر الشبكة في الوقت الراهن. وتبقى الاضطرابات الجيوسياسية تشكل خطراً مستمراً على عمليات الشركة.

وفي حين أننا تمكنا إلى حد ما من احتواء التداعيات المتعلقة بالعراق وإيران في الكويت، إلا أن شبكة الخطوط المتجهة إلى المملكة العربية السعودية والتطورات الجارية مؤخراً في اليمن لا تزال تثير بعض القلق. ورغم ذلك، أود أن أعرب عن بالغ تقديرنا للطريقة التي أدارت بها المملكة العربية السعودية والهيئة العامة للطيران المدني العمليات الميدانية في المطار، حيث لم تشهد أي من وجهاتنا في السعودية أي تأثيرات جوهريّة.

نعم، لقد تعرضنا لبعض التأخيرات في الرحلات المغادرة والقادمة من وإلى بعض المطارات، لكننا لا نتوقع أي تأثير وشيك على عملياتنا في المملكة العربية السعودية. بل على العكس تماماً، فنحن متفائلون للغاية بشأن السوق السعودي على عدة أصعدة. وإذا نظرتم إلى الشبكة ككل، واستناداً إلى ما ذكره بول، فإن حركة المسافرين القادمة إلى الكويت من الهند وباكستان وبنغلاديش وكامانديو لا تزال قوية، مدفوعة بالطلب المرتفع على زيارة الأقارب والأصدقاء وحركة سفر العمالة.

ومع ذلك، لا نزال نشعر بقلق بالغ إزاء حالة التذبذب والتوقف المتقطع للعمليات التشغيلية، ليس فقط في الكويت، بل ودول مجلس التعاون الخليجي، ولنلتزم بأقصى درجات الحيطة والحذر. وفي أي لحظة، وإذا ما دعت الحاجة للحد من المخاطر، كما أثبتنا سابقاً في التعامل مع منطقتي القيصومة والدمام، فإننا نملك الجاهزية لنقل عملياتنا التشغيلية إلى مطارات خارج دولة الكويت. أما على صعيد الحصة السوقية، فإنه يسعدنا تحقيق حصة سوقية جيدة بلغت 35.9% أي ما يقارب 36%، لنسجل بذلك أحد أعلى معدلات النمو لدينا بنسبة 6% على أساس سنوي خلال النصف الأول من عام 2026.

ومع ذلك، نود من المستثمرين والمحللين أن يأخذوا بعين الاعتبار أننا نعتمد في تشغيلنا على طائرات من طراز A320، ولا نملك طائرات كبيرة الحجم (ذات البدن العريض) ضمن شبكتنا. وفي

حين يستطيع المنافسون زيادة السعة الاستيعابية لرحلاتهم عبر التبديل إلى طائرات أكبر حجماً، فإننا نعتمد بشكل أساسي على تحقيق أقصى معدلات التشغيل والاستخدام الأنسب للأسطول. والخبر السار للجميع في هذا المؤتمر الهاتفي هو أننا أتممنا بنجاح عملية إعادة تهيئة وتحديث مقصورات طائراتنا بنسبة 100% لتصل سعتها إلى 180 مقعداً بالكامل على الدرجة السياحية (Y180).

وإذا تذكرتم، فإن إحدى مبادرات خطة التحول التشغيلي في العام الماضي كانت تهدف إلى زيادة السعة المقعدية على أسطولنا. وقد واصلنا العمل بكل جدية خلال فترة الأزمة، فخلال الفترة التي أثرت فيها الحرب على عمليات الطيران، قمنا بإرسال العديد من الطائرات إلى ورش الصيانة خارج الكويت لإكمال عملية إعادة تهيئة كافة طائراتنا وتعديل سعتها لتصل إلى 180 مقعداً.

ومما لا شك فيه أن هذه الخطوة ستدعم موقفنا بشكل قوي مع خروجنا من مرحلة النزاع ودخولنا في الربعين الثالث والرابع. وفي حال تحقق الاستقرار خلال هذه الفترة، سنتمكن من طرح المزيد من المقاعد في السوق بالتزامن مع البدء في استلام 26 طائرة ضمن برنامج النمو، حيث سنشهد طفرة في النمو بنسبة تقارب 35% في الفترة الممتدة بين الربع الرابع من عام 2026 والربع الرابع من عام 2027، وذلك مع انضمام ثماني طائرات جديدة إلى أسطول الشركة.

وبالطبع، فقد شهدتم انضمام أندرو ليتل ديل إلى فريق القيادة التنفيذية في اليوم الأول من كأس العالم، ويسعدنا جداً أن أندرو، وفي شهره الأول كرئيس القطاع المالي، يشاركنا بالفعل في هذا المؤتمر الهاتفي الخاص بأرباح الشركة ويقدم النتائج المالية للربع الثاني. والآن نترك الكلمة مع أندرو.

أندرو

شكراً لك يا باراثان. نعم، واستكمالاً لما سبق، أود استعراض بعض المؤشرات والركائز الرئيسية الخاصة بالربع الحالي والنتائج التراكمية منذ بداية العام، حيث سأبدأ بالنتائج الربع سنوية أولاً. فيما يتعلق بمتوسط عدد الطائرات، فقد انخفض الأسطول بمقدار طائرة واحدة نتيجة إعادة طائرة إلى الشركة المؤجرة خلال هذا الربع. كما انخفض عدد الوجهات في عام 2026 مقارنة بالعام السابق، وذلك جراء الأوضاع الجيوسياسية وعدم إمكانية الطيران إلى بعض تلك الوجهات.

ومرة أخرى، وبالنظر إلى كافة محركات الإيرادات، يمكننا ملاحظة أن المقاعد وأعداد المسافرين كانت أقل بكثير مقارنة بالعام الماضي، وهو ما يعود بالكامل إلى الأوضاع الجيوسياسية التي تطرقنا إليها سابقاً. إلا أن المحرك الرئيسي للإيرادات خلال هذا الربع تمثل في الارتفاع الملحوظ في العائد، وهو ما دعم الإيرادات لهذا الربع. أما بالنسبة لمؤشرات الربحية، فالسيناريو ينطبق عليها بنفس الصورة تماماً.

وقد انخفضت جميع تلك المؤشرات بشكل ملحوظ بسبب الأوضاع السياسية. وتنعكس هذه الأرقام بوضوح على نتائج الفترة منذ بداية العام، حيث تراجع عدد المقاعد المتاحة بنسبة 35%، وانخفض عدد المسافرين بنسبة 32%. ورغم هذا الانخفاض، لا يزال صافي العائد منذ بداية العام أعلى بنسبة 67.6% مقارنة بالنصف الأول من العام الماضي. كما أن أرقام القطاعات، وساعات الطيران الإجمالية، ومعدلات تشغيل الأسطول خلال الفترة نفسها جاءت جميعها نتيجة للوضع الجيوسياسي القائم، وتحديداً منذ أواخر شهر فبراير.

وبالنظر إلى الأداء المالي للربع الحالي، نجد أن الإيرادات ارتفعت بوضوح، بدعم من بيئة تشغيلية تتسم بقيود على السعة المقعدية وتسعير سوقي عقلاني، وهو ما أدى بشكل مباشر إلى تحقيق هذه العوائد المرتفعة للغاية. وعلى الجانب الآخر، ارتفعت المصاريف التشغيلية بنسبة 35%، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى ارتفاع أسعار الوقود.

وكما شهدنا خلال هذا الربع، فقد ارتفعت أسعار الوقود لتسجل ضعف ما كانت عليه مقارنة بالربع نفسه من العام الماضي، فضلاً عن المصاريف الإضافية المرتبطة بمبادرة بركة خلال فترة إغلاق مطار الكويت. ونتيجة لذلك، ارتفعت الأرباح التشغيلية بنسبة 141.8%، بينما قفز صافي الربح بنسبة 99% مقارنة بالعام الماضي. وعند النظر إلى الميزانية العمومية، نجد أننا قمنا بالسحب من بعض التسهيلات الائتمانية والقروض؛ مما أدى إلى زيادة الرصيد النقدي.

وقد أعيد استخدام جزء من هذه الأموال المسحوبة في الاستحواذ وشراء طائرتين من طراز A320 خلال الربع الحالي من شركات التأجير. وينعكس ذلك بوضوح في ارتفاع الموجودات الثابتة بنسبة 25%، كما تعود الزيادة الرئيسية في الالتزامات المالية إلى المبالغ المسحوبة من تلك القروض لتمويل شراء الطائرتين.

واعتقد أن هذه الرسوم البيانية توضح بجلاء ما حدث خلال هذا الربع؛ حيث تظهر انخفاضاً حاداً في أعداد المسافرين مقابل ارتفاع كبير في العوائد. أما الرسم البياني الآخر، والمتعلق بأسعار خام برنت مقابل عقود وقود الطائرات، فيتتبع تكلفة الوقود الفعلية، والتي ترون بوضوح أنها تضاعفت تقريباً على أساس ربع سنوي لتنتقل من 88 دولاراً إلى 160 دولاراً خلال فترة ربع سنوي واحد فقط. ونتيجة لذلك، ونظراً لانخفاض السعة المقعدية وقوة حجم الطلب، حققنا إيرادات لكل مقعد متاح بلغت 33.3 فلس، مقابل تكلفة لكل مقعد متاح بلغت 25.6 فلس. وتعود هذه الزيادات الحادة بشكل واضح إلى نمو الطلب، وإلى الارتفاع الحاد في أسعار الوقود والتكاليف الأخرى المرتبطة بمبادرة بركة.

وبالتالي، فإن هذه الأرقام تعبر بوضوح عن معطيات هذا الربع. ومن الواضح جداً أننا لن نتبع نفس هذا المسار خلال ما تبقى من هذا العام، إلا أن البيئة التشغيلية لا تزال تتسم بالتحديات حتى الآن؛ حيث يبلغ سعر الوقود للشهر الحالي ما يقارب 130 دولار أمريكي للبرميل وفقاً لمؤشر بلاتس للخليج العربي، مما يعني استمرار الضغوط على صعيد التكاليف. كما أن مستويات العائد لم تعد بالارتفاع والازدهار نفسه الذي كانت عليه خلال النصف الثاني، وذلك نتيجة لزيادة المعروض من السعة المقعدية في السوق. واعتقد أن هذا يلخص موقفنا الحالي، وكما ذكرت، فإن هذه الرسوم البيانية تعكس بدقة نتائج الربع المنقضي.

بارا

شكراً لك يا أندرو. وقبل أن نصل إلى ختام هذا المؤتمر الهاتفي، أود تقديم بعض الإيضاحات حول نظرتنا المستقبلية وتوجهاتنا القادمة. أولاً، أود أن أتوجه ببالغ الشكر والامتنان والتقدير للمملكة العربية السعودية على الدعم الكبير الذي تلقيناه من كافة الأطراف المعنية والجهات المعنية في المملكة، مما مكننا من تقديم عمليات تشغيلية تتسم بالأمان والموثوقية والتركيز على خدمة العملاء عبر أربعة مطارات مختلفة في السعودية، ويسعدنا جداً أن نتمكن من تحقيق ذلك في الوقت الراهن بالتزامن مع حصولنا على شهادة المشغل الجوي (AOC) للرحلات العارضة لطيران الجزيرة من الهيئة العامة للطيران المدني في ديسمبر 2025، وذلك لضمان بدء عملياتنا التشغيلية في المملكة العربية السعودية بحلول الربع الأول من عام 2027.

ولإعطائكم صورة أوضح، فقد لمست خلال زيارتي الأخيرة للمملكة العربية السعودية أن المطارات هناك مكتظة بالمسافرين، وهو ما يمثل أحد محركات النمو الجديدة لطيران الجزيرة مستقبلاً. ومع استعدادنا لإضافة ما يقارب 35% من السعة المقعدية الجديدة حتى نهاية عام 2027، فإننا نرى دوراً محورياً وكبيراً لشركة طيران الجزيرة في المملكة العربية السعودية؛ فكما تعلمون جميعاً، فإن رؤية المملكة 2030 تتضمن طموحات هائلة لزيادة حركة المسافرين لتصل إلى ما يقارب 330 مليون مسافر.

وفي الواقع، فقد تجاوزت حركة المسافرين في العام الماضي الهدف المحدد بـ 100 مليون مسافر. وقد أثبتت طيران الجزيرة أنها مشغل جوي موثوق به في المملكة العربية السعودية من خلال عملياتها الانطلاقية من الكويت. واليوم، أصبحت لدينا القدرة على إطلاق قطاع تشغيلي إضافي داخل المملكة العربية السعودية، بما يسهم في تعزيز وتحفيز المزيد من النمو عبر جميع المطارات التي يمكننا التشغيل منها في السعودية، تماماً كما برهنا على ذلك في جدة والمدينة المنورة والقيصومة والدمام.

ولذلك، يسعدنا للغاية أن نعرب عن امتناننا العميق لهذه الفرصة المتاحة في المملكة العربية السعودية، والأهم من ذلك دورها في تحفيز نمو أكبر في كل من الكويت والسعودية؛ حيث تظل الكويت مقرنا الرئيسي الأول، بينما ستكون المملكة العربية السعودية بمثابة المقر الثاني لعملياتنا. وفي ختام كلمتي، أود أن أؤكد أنه بينما نواصل العمل على مواجهة التحديات خلال الربعين الثالث والرابع، والتي نحن على ثقة تامة بقدرتنا على تجاوزها بفضل ما يمتلكه فريق طيران الجزيرة من مرونة وسرعة استجابة فائقة، فإننا نتوجه بخالص الشكر والتقدير لكافة الشركاء وأصحاب المصلحة في الكويت والمملكة العربية السعودية، وبخاصة أعضاء فريق العمل في طيران الجزيرة، لقد أثبتنا مجدداً القيم التي تجسدها الشركة والمتمثلة في الصلابة والقدرة على مواجهة مختلف التحديات والأزمات على مدار الأعوام العشرين الماضية. وكما أشار أندرو سابقاً، فقد قمنا بشراء طائرتين من طراز إيرباص A320neo خلال فترة الاضطرابات الراهنة.

كما قمنا بشراء ست طائرات من طراز إيرباص A320 الكلاسيكية، ونحن نضع أنفسنا في موقع متين؛ فبعد أن تعاملنا مع تحديات الربع الثاني بنجاح، نركز حالياً على معالجة تحديات الربعين الثالث والرابع، بالتوازي مع التمهيد لمرحلة جديدة تركز على التحول الشامل عبر الموقع الإلكتروني،

والتطبيق الرقمي، وتحديث الأسطول، وكافة قطاعات الشركة. يأتي كل ذلك بهدف دعم وتعزيز مرحلة النمو المقبلة، لا سيما مع بدء استلام طائرات النمو ضمن طلبية الشراء البالغة 26 طائرة اعتباراً من شهر أكتوبر من هذا العام. وبهذا أختتم كلمتي في هذا المؤتمر الهاتفي، وأترك الكلمة لميرنا. شكرًا لكم.

ميرنا

سنأخذ السؤال الأول من الدردشة المباشرة والمقدم من ----، حيث يقدم تهانيه على النتائج الإيجابية الملفتة، ويقول: في ظل حالة عدم اليقين خلال هذا العام، قد يكون من الصعب السؤال عن التوقعات أو التوجيهات المستقبلية، ومع ذلك، فإن سؤالي يتعلق بما إذا كنتم قد لاحظتم اتجاهات جديدة لدى العملاء فيما يتعلق بالوجهات، ومدى الحجز المسبق أو تكرار حجز الرحلات مقارنة بمرحلة ما قبل الاضطرابات؟ أيضاً، ما هي المناطق التي قد تكون واعدة للتوسع فيها؟ هل تحتل أوروبا أولوية قصوى؟ وفيما يتعلق بالسوق الآسيوي، هل تدرسون تسيير المزيد من الرحلات إلى الشرق الأقصى؟

بارا

شكراً لك وميرنا، من صاحب السؤال يُرجى التوضيح؟

ميرنا

السؤال مقدم من ----.

بارا

شكراً لك على طرح هذه الأسئلة. أعتقد أنك قد طرحت عدة محاور - وأرى أننا بحاجة إلى تفكيك نحو ثلاثة إلى أربعة أسئلة ضمن سؤالك هذا. سأتولى الإجابة عن الجزء الأول، ثم أحيل الكلمة إلى بول ليتناول الرؤية من المنظور التجاري، إضافة إلى مسألة دخول أسواق جديدة. فيما يتعلق بملاحظة اتجاهات جديدة لدى العملاء؛ دعنا نوضح أننا نعرف عملاءنا جيداً، ونفهم شرائحهم وسلوكياتهم المختلفة عبر القطاعات المتنوعة، سواء كانت حركة زيارة الأقارب والأصدقاء أو السفر بغرض الترفيه أو السياحة الدينية وبالطبع مسافري قطاع الشركات والأعمال. ومع ذلك، لا أظن أنه من المنصف القول إن عادات العملاء قد تغيرت بشكل جذري، كما أننا لا نملك بلورة سحرية للتنبؤ بذلك؛ لأن سلوكيات الجميع قد تغيرت بطبيعة الحال خلال فترة الحرب. أعتقد أن الناس باتوا يختارون السفر في فترات ومساحات محددة يشعرون فيها بالأمان، ويقررون

سفر عائلاتهم خارج الكويت أو إعادتهم إليها عندما يلمسون هذا الاستقرار . ومع ذلك، فإننا نلمس استجابة وانطباعات إيجابية للغاية من قاعدتنا الجماهيرية في الكويت.

أود أن أضيف نقطة واحدة في هذا الصدد؛ وهي أننا برهنا لكافة أطراف المجتمع في الكويت خلال هذه الفترة الاستثنائية على الدور المحوري لطيران الجزيرة، وقد تلقينا الكثير من الإشادات الودية والرسائل الخطية التي تنتهي على جهود الشركة في إبقاء الكويت متصلة بالعالم، لا سيما خلال السبعة وخمسون يوماً (57 يوماً) التي أُغلق فيها المطار .

وكما نتذكرون، فخلال فترة طويلة من أيام الإغلاق الـ 57، كانت طيران الجزيرة هي الناقل الوحيد، وأكرر، الناقل الوحيد من بين 45 شركة طيران مختلفة، الذي أبقى الكويت متصلة بالعالم إلى أن بدأت شركات الطيران الأخرى بالعودة تدريجياً. وبناءً على ذلك، نرى اليوم الكثير من المسافرين الذين لم يسبق لهم السفر على متن طيران الجزيرة يطرون معنا ويستخدمون مبنى ركابنا، ثم يعودون ليعربوا عن اندهاشهم وتساؤلهم: لماذا لم نساfer على طيران الجزيرة من قبل؟.

لقد كانت هناك الكثير من المفاهيم الخاطئة في السوق، وأعتقد أن الأزمة الحالية قد ساعدتنا في تبديدها بطرق عديدة؛ حيث نلمس اتجاهات جديدة تتمثل في انضمام شريحة عملاء جديدة إلينا. وبناءً على ذلك، نعمل على إعادة تهيئة وتحديث الخدمات والمزايا في مبنى الركاب لتلبية توقعاتهم، عبر توفير خدمات مثل المسار السريع، وأولوية الدخول، ودخول القاعات الاستثنائية. ونرى تدفقاً كبيراً لعملاء الفئات ذات العوائد المرتفعة.

لذا، نحن مسرورون جداً بهذا الإقبال من الشريحة السوقية الجديدة التي تتجه نحو خدماتنا، والملاحظات التي نتلقاها عبر مؤشرات رضا العملاء تؤكد أن هؤلاء المسافرين سيواصلون الطيران معنا عبر مختلف شبكة وجهاتنا. أما بالنسبة لأسئلتك المتعلقة بالوجهات الجديدة في الشرق الأقصى ومنحني الحجز المسبق، فإنني أحيل الكلمة إلى بول ليتناول التفاصيل.

بول

شكراً لك يا باراثان، وشكراً على طرح هذا السؤال، ونقدر ذلك كثيراً. في الواقع، سأتطرق إلى أدائنا في السوق الأوروبي؛ حيث نلاحظ تراجعاً نسبياً في الطلب على الوجهات الأوروبية مقارنة بالعام الماضي خلال الربع الثالث، ولذلك قمنا بضبط وتقليص السعة المقعدية لتتماشى مع هذا الانخفاض.

لكن هذا لا يعني التوقف عن تحقيق طموحاتنا والتواجد الذي نبتغيه في أوروبا؛ فخلال الربع الثاني، افتتحنا خط ميلانو بيرغامو.

وقد حصلنا على حزمة حوافز ممتازة من مطار بيرغامو، وسنواصل البحث عن شراكات مماثلة مع المطارات والجهات المعنية في أوروبا لموسم صيف 2027. وفيما يتعلق بتوسع الأسطول، سنستلم طائرتين جديدتين في الربع الرابع، بالإضافة إلى ست طائرات أخرى خلال عام 2027. ونعمل حالياً على تقييم مجموعة من الوجهات الجديدة لتشغيلها.

وكما أشار بارثان سابقاً، سنبدأ في شهر سبتمبر تسيير رحلاتنا إلى أديس أبابا، والتي ستكون أولى محطاتنا والدخول الفعلي إلى منطقة أفريقيا جنوب الصحراء. كما نسعى نحو الحصول على فرص إضافية في أفريقيا وأوروبا، إلى جانب جاهزيتنا التامة لإعادة تشغيل رحلاتنا إلى إيران فور إعادة فتح الأجواء.

بناءً على ذلك، نؤمن بوجود فرص تشغيلية واسعة لهذه الطائرات الثماني الإضافية القادمة خلال الأشهر الـ 15 القادمة، وسنواصل العمل مع المطارات الشريكة. كما نأمل أن تشهد حقوق النقل الجوي مزيداً من التحرير والمرونة في كل من الهند وباكستان خلال الأشهر الـ 12 القادمة. أرى أن الإدارة تواصل التنسيق مع الجهات المعنية للحصول على حصص مقاعد إضافية. وبشكل عام، أظهر قطاع زيارة الأقارب والأصدقاء وحركة العمالة مرونة واستقراراً ملحوظين، ونعتقد أنه مع استمرار الاستقرار، سيرتفع الطلب على الوجهات الأوروبية مجدداً فور عودة حركة السفر بغرض الترفيه من الكويت. نشكر مرة أخرى على هذا السؤال.

ميرنا

شكراً لكم. أعتقد أنكم غطيتم جزءاً من السؤال الثاني. ولكن بناءً على خبرتكم، هل ترون أن الوقت الحالي يُعد مناسباً لاستلام طائرات جديدة وتعزيز السعة المقعدية مبكراً قبل أن تعود شركات الطيران الأجنبية إلى تشغيل رحلاتها بشكل طبيعي في المنطقة، حتى لو كان ذلك قد يؤثر جزئياً على هوامش أرباح طيران الجزيرة في ظل محدودية الطلب الراهنة؟

بارا

أهلاً بك، أود أن أشكر على طرح هذا السؤال. أعتقد أنه سؤال في غاية الأهمية والوجاهة بالنظر إلى ظروف الصراع الراهنة في هذا الجزء من العالم. ولكن إذا نظرت إلى دولة الكويت وموقعها، وإلى ما حققناه وما نواصل القيام به، كالربط مع أديس أبابا وصولاً إلى غرب أفريقيا ومناطق جنوب

الصحراء، ستجد أن الكويت تعد الدولة الأقل ربطاً بالوجهات الجوية على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي بأكملها.

وأنا أكرر هذه الحقيقة، لأنك إذا ألقيت نظرة إلى المطارات في أستراليا أو تايلاند أو المطارات المحورية في سنغافورة أو لندن بل وحتى داخل دول مجلس التعاون الخليجي، ستجد مطارات ترتبط بما يتراوح بين 200 إلى 300 وجهة وسوق. وفي المقابل، وبفضل الجهود التي بذلتها طيران الجزيرة، تصل الكويت اليوم إلى ما يقارب 80 أو أكثر من 80 وجهة فقط.

وباعتبارنا دولة يحتضن أرضها 5.1 مليون نسمة من المواطنين والمقيمين بمختلف جنسياتهم، نرى أن الكويت هي درة الخليج العربي، ونرى أن السعة المقعدية وعدد الطائرات الفعلي القائم فيها حالياً لا يزال غير كافٍ على الإطلاق.

وفي الواقع، ومن منظور المسار الاستراتيجي طويل الأجل للسنوات الخمس إلى العشر القادمة، نعتقد أن حركة المسافرين في المطار، والتي لم تتجاوز بعد مستويات ما قبل كوفيد البالغة نحو 15 مليون مسافر، يجب أن تنمو لتصل إلى ما بين 35 إلى 50 مليون مسافر. وإننا على يقين بأن الكويت، بما تمتلكه من ثلاثة درجات متميزة، من بينها المدرج الثالث بخصائصه المتقدمة، وبرجي مراقبة إلى جانب كتلة سكانية تضم 5.1 مليون نسمة، تعتبر دولة مهياة تماماً وبشكل مثالي لتحقيق نمو كبير في قطاع الطيران.

ونحن في طيران الجزيرة متواجدون للتعلم دوراً رئيسياً ومحورياً في هذا النمو، حيث نؤمن بأنه متى ما تكاملت المعطيات وتهيأت الظروف المناسبة، سينطلق قطاع الجزيرة للعطلات، وسيكون الوقت والبيئة مثاليين لنمو وتطور السياحة في الكويت واستقطاب الزوار. لذا، فإننا نخطط لتحقيق نمو هائل، ونعتقد على المدى الطويل أن النمو في الكويت سيتطلب استيعاب أعداد أكبر من الطائرات. كما أن الطائرات التي نواصل إدخالها إلى الكويت هي من طراز إيرباص A320 ذات الممر الواحد، والتي كانت بمثابة الركيزة الرئيسية لشركة طيران الجزيرة على مدار العشرين عاماً الماضية في التوسع ونمو الأسواق الجديدة التي أطلقناها. وإذا وضعت ذلك في نصابه الصحيح، مع انضمام الجزيرة السعودية إلى منظومة أعمالنا، فستدركون سريعاً أننا أمام سوق يتجاوز حجمه السوق الكويتي بأكثر من عشرة أضعاف.

لذا، أترك لكم تقدير ما إذا كنا قد طلبنا عدداً كافياً من الطائرات أم أنه يتوجب علينا طلب المزيد من الطائرات؛ فمن منظور إدارة شركة طيران، وبالنظر إلى كيفية رؤيتنا لنمو السعة المقعدية والطلب في كل من المملكة العربية السعودية والكويت، فإننا نرى أن إجمالي الطائرات التي قمنا بطلبها حتى اليوم في طيران الجزيرة لا يزال غير كافٍ لتلبية طموحاتنا ونمونا المستقبلي.

سننتقل الآن إلى السؤال التالي عبر الهاتف من -----.

ميرنا

متحدث غير معروف (محل مالي) تهانينا على ما توصلتم إليه من هذه النتائج. لدي سؤالان؛ الأول يتعلق بالربع الثاني: هل يمكنكم تلخيص الأسباب الرئيسية التي مكنتم من تسجيل نتائج قوية مقارنة بالجهات المنافسة لكم في المنطقة؟ حيث أعلنت إحدى الجهات المنافسة بالفعل عن نتائجها للربع الثاني، ولكن أرقامكم كانت ملفتة ومتميزة للغاية. هذا هو السؤال الأول. أما السؤال الثاني: هل يمكنكم تذكيرنا بأوجه الاختلاف من حيث نموذج الأعمال بين طيران الجزيرة وشركتي الطيران المدرجتين الأخيرين في المنطقة؟

بارا كلا السؤالين في غاية الأهمية، وأود أن أشكر عليهما في البداية. أعتقد أن الفريق قد سلط الضوء على هذه النقاط بشكل جيد للغاية. إذا عدنا بالذاكرة إلى فترة جائحة كورونا واستحضرنا الربع الذي شهد بداية إعادة فتح حركة السفر، ستدرك أن أداءنا في الربع الثاني لم يكن مختلفاً عن الأداء الذي حققناه في تلك الأرباع التي أعقبت فتح السفر مباشرة بعد الجائحة.

إلا أن الموقف يتضاعف تأثيره اليوم بفعل السعة المقعدية المحدودة المتاحة في السوق؛ ففي مرحلة ما بعد الجائحة، كانت جميع شركات الطيران تشغل رحلاتها من وإلى الكويت، وكان مستوى العوائد مرتفعاً للغاية بل ومذهلاً إلى حد ما، وهو ما لا يرتقي لمستويات الأسعار التي احتسبناها في الربع الثاني من هذه الفترة. ومع ذلك، فإن تكاليف الوقود في مرحلة ما بعد الجائحة تختلف بعض الشيء عما هي عليه اليوم.

وبناءً على ذلك، اعتمدنا نهجاً يتسم بالانضباط، حيث طرحنا سعة مقعدية في السوق وقمنا بتسجيرها بطريقة تلبي حجم الطلب الفعلي. وبالنظر إلى رحلاتنا خلال الربع الثاني، ستلاحظ أن معدلات إشغال المقاعد قد ارتفعت بنسبة 4%، بل ووصلت في بعض الفترات إلى ما بين 95% و100% نظراً للحاجة الملحة والضرورية للمسافرين للتنقل.

وفيما يتعلق بالجانب الآخر، هناك أمر لم يتطرق إليه أحد بالسؤال، وأود توضيحه لجميع المحللين: نحن لم نقوم بالتحوط لأسعار الوقود على الإطلاق. وأكرر، لم نقوم بالتحوط لأسعار الوقود. فما الذي نفعله إذن؟ يتعين علينا تطبيق رسم إضافي للوقود. لذا، فإننا نتبع نهجاً صارماً ومنضبطاً لاسترداد التكاليف المتعلقة بالوقود، والذي، كما استمعتم من أندرو، تضاعفت أسعاره تقريباً من 88 دولاراً للبرميل في الربع الأول لتصل إلى نحو 160 دولاراً للبرميل في الربع الثاني، ومع ذلك، فقد عكسنا هذه التكلفة على الأسعار في السوق بنهج منضبط للغاية؛ كوننا لا نتلقى أي دعم حكومي.

فنحن شركة طيران خاصة مدرجة في بورصة الكويت، وكافة عملياتنا تتسم بالشفافية والوضوح. وبناءً عليه، عندما نشترى الوقود بسعر 160 دولاراً للبرميل، يتوجب علينا تسعير التذاكر وفقاً لذلك. وعلاوة على ذلك، فقد قمنا بتحسين وإعادة توزيع القوى العاملة لدينا بدرجة معينة؛ حيث لم نقوم باستغلال طاقتنا البشرية بالكامل خلال الفترة الماضية.

والآن، نقوم باستدعائهم جميعاً للعودة، وقد عاد معظمهم بالفعل منذ الثالث من مايو عندما استأنفنا عملياتنا التشغيلية في الكويت. ومع ذلك، لا نزال نعمل دون مستويات السعة التشغيلية المثالية؛ حيث نشغل حالياً ما بين 55% إلى 60% فقط من سعتنا التشغيلية مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي قبل اندلاع هذا النزاع. إذن، كيف حققنا هذا الأداء المالي القوي؟ تكمن الإجابة الأولى في قدرتنا الفعالة على إدارة العوائد في السوق.

لقد تمكنا من استرداد تكاليف الوقود بدرجة كبيرة، وكنا في غاية الانضباط فيما يتعلق بكيفية توزيع ونشر سعتنا المقعدية؛ فلم نُقم بتسيير رحلة واحدة إلى أي سوق تحقق هامش مساهمة بالسالب، فلم نكن نملك رفاهية لتحمل ذلك. كان ينبغي علينا التأكد من تعويض كافة خسائر الربع الأول، إلى جانب وضع الشركة في موقف مالي قوي لمواجهة ما نشهده الآن من ضعف وانخفاض في مستويات الطلب خلال الربع الثالث.

لذلك، نعم لقد حققنا نتائج ممتازة في الربع الثاني، إلا أن المعيار الحقيقي والأثر الملموس سيظهران في مدى قدرتنا على إثبات هذا التعافي المستدام خلال الربعين الثالث والرابع. نتخذ حالياً العديد من المبادرات، كما أشار أندرو في حديثه عن التكاليف والحد منها، ونعمل على تنفيذ خطوات كثيرة في هذا الصدد. أما فيما يتعلق بسؤالك عن نموذج الأعمال، فأنا معجب جداً بهذا السؤال. نعم معجب جداً بهذا السؤال.

أتذكر عندما سألني الإعلامي ريتشارد كويست في مقابلة جرت ببرلين، عما إذا كنا نقدم المشروبات والوجبات مجاناً على رحلاتنا الشبيهة بالحافلات، والبالغ عددها 9,000 رحلة إلى المملكة العربية السعودية، فكان ردي عليه بماذا كان سيفعل مايكل أولياري؟ بالتأكيد سيفرض رسوماً عليها. لذا، فإننا في طيران الجزيرة نحرص في جميع الأوقات على إبقاء أسعار التذاكر معقولة وفي متناول جميع العملاء.

إننا نهدف إلى منحهم هذه الخيارات. لقد أسهمنا بأسلوب ملموس في جعل السفر في متناول كافة فئات المجتمع في الكويت؛ حيث يمكن للعملاء اليوم الحصول على أقل سعر تذكره ممكن بناءً على الخدمة الأساسية. فإذا كنت ترغب في شراء تذكرة أساسية تقتصر على حقيبة يد صغيرة فقط، فستحصل على أدنى سعر ممكن في الكويت عبر كامل شبكة رحلاتنا. ومع ذلك، إذا اخترت حجز مقاعد محددة أو إضافة أمتعة أو شراء وجبة، فلن تدفع إلا مقابل الخدمات التي تختارها فقط. وبناءً على ما تقدم، هل يختلف نموذج الأعمال هذا عن نموذج أي شركة طيران منخفضة التكلفة؟ في الواقع، لا. ولكنني أدعو المحللين الماليين وحتى المستثمرين إلى إدراك أن شركات الطيران متكاملة الخدمات أصبحت تثبت اليوم رغبتها وقدرتها على تطبيق هذا النهج ذاته.

جرب الآن شراء تذكرة بالدرجة السياحية على متن أي شركة طيران متكاملة الخدمات، ثم حاول اختيار مقعدك؛ ستجد أنك ستدفع ما بين 7 إلى 25 دينار كويتي مقابل اختيار المقعد. وإذا أردت إدخال أمتعة إضافية، حتى على متن شركات الطيران الأوروبية، فسيتم تحصيل رسوم مقابلها. لذا، أرى أنه من حيث نموذج الأعمال، يمكنني تسمية هذا بنموذج الأعمال المسؤول الذي نتحمل فيه المسؤولية الكاملة تجاه مساهميننا فيما يتعلق بالأداء المالي والتشغيلي. إننا نقوم بما تطبقه كافة شركات الطيران منخفضة التكلفة اليوم، بل وأقول للجميع في هذا المؤتمر الهاتفي، إن شركات الطيران متكاملة الخدمات نفسها أصبحت تتحول تدريجياً نحو تطبيق هذا النموذج. شكرًا لكم.

مجرد سؤال متابعة؛ بخصوص التصريح السابق ولغرض التأكيد فقط: هل كانت طيران الجزيرة بالفعل هي شركة الطيران الوحيدة التي تعمل وتُسير رحلاتها من الكويت خلال معظم فترة الربع الثاني؟

بارا

في الحقيقة، لم تكن معظم فترة الربع الثاني؛ فالربع الثاني يمتد من الأول من أبريل حتى الثلاثين من يونيو، ولكن لفترة زمنية هامة، حيث بدأت الأزمة في 28 فبراير واستمرت حتى 26 أبريل عندما فتح المطار، أي ما مجموعه 57 يوماً.

فخلال تلك الفترة الرئيسية، وتحديدًا خلال نحو 30% إلى 40% من الفترة الأولى للأزمة، كانت طيران الجزيرة هي شركة الطيران الوحيدة التي تشغل سعة مقعدية كبيرة من المطار. أعتقد أننا أطلقنا رحلات إلى 27 وجهة في 12 دولة، ونقلنا أكثر من 200,000 مسافر عبر تشغيل 9,000 رحلة حافلات لنقل الركاب عبر المملكة العربية السعودية. وعليه، ففي المرحلة الأولى كنا الناقل الوحيد بالفعل، ثم بدأت شركات الطيران الأخرى بالعودة تدريجياً بعد ذلك.

إذن، خلال تلك الفترة، لم تكن الخطوط الجوية الكويتية تُسير رحلاتها أيضاً؟

بارا

أعتقد أنك بحاجة إلى المراجعة والتحقق من الإحصائيات والأرقام. أود القول إن الجزء الأكبر من شهر مارس قد يكون هو الفترة الاستثنائية والوحيدة التي كانت فيها طيران الجزيرة تُسير رحلاتها بحجم وسعة مقعدية كبيرة. انتظر لحظة يا بول، متى استأنفوا التشغيل تحديداً؟ أنا...

بول

نعم، أعتقد، بالنظر إلى موقف الخطوط الجوية الكويتية، فقد كانت لديهم عمليات تشغيلية محدودة للغاية انطلاقاً من الدمام خلال شهر أبريل، ثم بدأوا بتكثيف ورفع معدل رحلاتهم بشكل تدريجي، ربما في الأسبوع الثاني من شهر مايو؛ حيث بدأنا نرى عودة الخطوط الجوية الكويتية مجدداً إلى السوق.

ميرنا

السؤال التالي في خانة الدريشة مقدم من السيد/-----: هل هناك أي خطط مستقبلية للتحوط ضد تقلبات أسعار النفط؟ وكيف تخططون للحد من مخاطر بيئة أسعار النفط المرتفعة عندما يعود عرض ورحلات شركات الطيران الجديدة إلى السوق؟

أندرو

سأنتولي الإجابة عن هذا السؤال. أعتقد أنه، وكما ذكر باراثان، لم تقم شركة الطيران بأي عمليات تحوط حتى الآن. وهو أمر ندرسه ونستعرضه بكل تأكيد. ولكن باختصار، وفي الوقت الراهن

بالتحديد، ليس الوقت المناسب للدخول في عمليات تحوط؛ لأن الأسعار الفورية مرتفعة للغاية، وما ستفعله عملياً هو تثبيت أسعار مستقبلية عند مستويات فائقة الارتفاع. ولكن مستقبلاً وبكل تأكيد، نرجح الاعتماد على برنامج تحوط منظم باستخدام أدوات مالية تقليدية وبسيطة. لذا، نعم، فإن هذا الخيار قيد الدراسة والاعتبار حتماً. وأعتقد أن السؤال الجوهرى هو: كيف نتعامل مع مخاطر أسعار النفط في الوقت الحالي؟ الإجابة هي، كما أشار باراثان، أنه في أوقات ارتفاع أسعار النفط، تفرض شركة الطيران رسوماً إضافية للوقود أسوةً بجميع شركات الطيران الأخرى، وذلك للحد من أثر ارتفاع أسعار الوقود وتغطية تكاليفه. وهذا هو موقفنا الحالي بخصوص هذا الموضوع.

ميرنا

شكراً لك، وسؤاله الآخر يتعلق بالمبنى؛ هل هناك أي تحديثات بشأن مشروع توسعة مبنى الركاب الخاص بطيران الجزيرة؟

بارا

نعم، بالتأكيد، هناك جانب أود تسليط الضوء عليه، وأعتقد أنه يشكل معلومة هامة للجميع، فمن المؤسف حقاً ما شهدناه من أحداث في مبنى الركاب رقم (1)، ونحن نؤكد تضامننا الكامل مع كل من تأثر بتلك الأحداث. وأعتقد أن ذلك الحادث المؤلم وقع في الأسبوع الأول من شهر يونيو في مبنى الركاب رقم (1)، وكان أمراً مؤسفاً للغاية كما شاهدتم في وسائل الإعلام. ومع ذلك، إذا نظرت من الناحية العملية إلى توزيع السعة الاستيعابية بين المباني، ستجد أن مبنى الركاب رقم (4) كان يستوعب نحو 5 ملايين مسافر، ومبنى الركاب رقم (5) الخاص بطيران الجزيرة يستوعب 5 ملايين مسافر، بينما كان مبنى الركاب رقم (1) يستوعب نحو 5 ملايين مسافر أيضاً؛ أي بنسبة توزيع متساوية تبلغ الثلث لكل مبنى بالتساوي. والآن، ومع خروج هذه السعة التشغيلية عن الخدمة، أصبحت الكويت تعاني بطبيعة الحال من عجز شديد في السعة الاستيعابية لمباني الركاب، وهو ما أدى إلى إدراك وقناعة راسخة بأنه لو كانت طيران الجزيرة تمتلك مبنى (T5) بمساحة موسعة، لكننا قادرين تماماً على استيعاب هذا الطلب الكبير الذي نراه في السوق اليوم.

لدينا شركات طيران أجنبية تطرق أبوابنا للانتقال والعمل من مبنى الركاب رقم (5) الخاص بنا. ومع ذلك، فإننا مقيدون بعملياتنا التشغيلية الخاصة والمساحة المتاحة في الوقت الحالي. لذا، عندما

يتعلق الأمر بتوسعة مبنى (T5)، فنحن نرى بوضوح الحاجة الماسة لإجراء توسعات فيه؛ إلا أن هذا الأمر لا يعدو كونه حلاً مؤقتاً ومرحلياً. ونحن متفائلون للغاية في الوقت الراهن بالنظر إلى آفاق النمو في الكويت وما ذكرته بشأن مسار النمو طويل الأجل للبلاد خلال الخمس إلى العشر سنوات القادمة؛ حيث سنكون بحاجة ماسة إلى إنشاء مبنى الركاب رقم 6، أكرر، سنكون بحاجة إلى مبنى الركاب رقم 6.

ونحن نعمل حالياً على طاولة التصميم والتخطيط لوضع الهيكل الأفضل لتجربة مباني ركاب الطيران منخفض التكلفة؛ لأنه اليوم، كما تعلمون، ومع تطور الذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا وتسهيل إجراءات السفر السريعة والسلسة، فإن كل شيء يتغير في كيفية تفاعل شركة الطيران مع المسافرين، وكيفية تفاعل المسافرين مع مبنى المطار، وكيف ينبغي تصميم مباني الركاب نفسها. لذا، فإننا نكف الآن على إعداد التصاميم؛ ليس فقط للتوسعة المؤقتة لمبنى (T5) لرفع سعتها الاستيعابية إلى ما بين 7 إلى 8 ملايين مسافر، بل نحمل أيضاً نظرة مستقبلية طويلة الأجل. شكرًا لكم.

ميرنا

السؤال التالي مقدم من السيد/-----؛ حيث يقول: أفهم أنكم أتممت بالفعل إعادة تحديث وتعديل المقصورة الداخلية لكافة طائراتكم، ولكن هل تدرسون إمكانية إدخال درجة أعمال جديدة أو درجة سياحية ممتازة على طائراتكم الجديدة؟ قد يكون ذلك وسيلة لاستهداف قاعدة عملاء جديدة.

بارا

تعليقي وردي على علي هو أنه بإمكانك الحصول على تجربة سفر فاخرة وممتازة للغاية بدءاً من الصف الأول وحتى الصف الثالث على طائرات طيران الجزيرة، وصولاً إلى الصف العاشر. وإذا اخترت دفع مبلغ إضافي بسيط، يمكنك حتى الحصول على المقاعد في الصفين 12 و 13. وبناءً على ذلك، أقول لك يا علي إن أي شركة طيران منخفضة التكلفة تتسم بالانضباط يتعين عليها الحفاظ على بساطة نموذج أعمالها، وتقديم خدمة خالية من التعقيدات، والالتزام بالتكلفة المنخفضة. ونحن نحرص أشد الحرص على الالتزام بهويتنا التشغيلية القائمة على التكلفة المنخفضة في طيران الجزيرة. وكما أثبتنا خلال الفترة من الربع الثاني إلى الربع الرابع من عام 2024، وعبر كامل عام 2025، فقد واصلنا خفض تكاليفنا باستمرار، وما زلنا نعمل على خفض التكاليف بشكل مستمر.

وقد تحقق ذلك من خلال مزيج من المبادرات؛ فنحن نملك اليوم ما يقرب من 32% من أسطولنا عبر مزيج يجمع بين الاستئجار والملكية المباشرة للطائرات، وهو ما أدى إلى خفض تكاليف الطائرات في أعمالنا. فضلاً عن ذلك، ومن خلال إعادة التفاوض على عقودنا، نظراً لأن معظم شركات الطيران منخفضة التكلفة لا تأخذ حزمة الخدمات الكاملة في اتفاقيات المناولة الأرضية، بل تقتصر على اختيار خدمات محددة فقط، فقد تمكنا من خفض تكاليفنا المباشرة.

ومن خلال إطلاق خدماتنا عبر قيادة المبادرة والتوسع في العديد من المطارات المختلفة، وأذكر لكم على سبيل المثال مطار ماركا العسكري في عمان كنموذج آخر في هذا الصدد؛ ففي 28 ديسمبر أعلنّا أننا سنبدأ التشغيل إلى مطار ماركا في 15 من الشهر ذاته، وقد أعيدت تسميته إلى مطار مدينة عمان. واليوم، وبعد أن بدأنا بـ 3 رحلات أسبوعياً فقط إلى مطار مدينة عمان، أصبحت لدينا 21 رحلة أسبوعياً. ولماذا تم ذلك؟

لأن ذلك المبنى هو مبنى مخصص للطيران منخفض التكلفة ومصمم لتمكين شركات الطيران منخفضة التكلفة من إعداد وإعادة تجهيز الطائرة على الأرض بسرعة فائقة؛ حيث يتعين علينا تجهيز الطائرة في زمن يقل عن 35 دقيقة بأقل تكلفة ممكنة من قبل مزودي خدمات المناولة الأرضية. وبناءً عليه، لن نتجه نحو تقديم خدمات السفر الفاخرة بدرجة سياحية ممتازة على طيران الجزيرة وفقاً لنموذج أعمالنا الحالي؛ وإذا كانت هناك خطط مستقبلية أو تحديثات بهذا الخصوص، فسندرسها في حينها.

ولكن في ظل الأزمة الحالية، دعوني أسلط الضوء أيضاً على أمر هام: إن لدينا العديد من المسافرين الذين يفضلون، في ظل بيئة أسعار الوقود الراهنة، التحول من شركات الطيران متكاملة الخدمات إلى شركات الطيران منخفضة التكلفة نظراً لارتفاع أسعار التذاكر، وليس هذا في الكويت فحسب؛ بل إذا نظرت إلى أسواق أوروبا وأستراليا والولايات المتحدة وآسيا، فستجد أن أسعار التذاكر قد ارتفعت بنسب تتراوح بين 200% و 250%، ونتيجة لذلك، ستلاحظون أيضاً أن الكثير من الشركات، في ظل بيئة قيود الهوامش الربحية الحالية، تتجه نحو خفض ميزانيات سفر موظفيها والتحول إلى الدرجة السياحية. لذا، فإنني أوصي كافة الشركات التي تتسم بالانضباط المالي باختيار السفر على متن طيران الجزيرة. شكرًا لكم.

ميرنا

شكراً لكم. سنأخذ السؤال الأخير في خانة الدردشة المقدم من السيد/-----: كيف ترون وضع سوق الطيران أو زخم الحركة التشغيلية حتى الآن خلال شهري يوليو وأغسطس؟

بول

شكراً لك على هذا السؤال. أعتقد أنني تطرقت إلى هذه النقطة باختصار في وقت سابق من المؤتمر الهاتفي، وأرى أننا نتوخى الحذر فيما يتعلق بحجم الطلب خلال الربع الثالث؛ حيث نشهد بوضوح اعتدالاً وتراجعاً في مستويات العوائد مقارنة بالربع السابق، فنحن نعيد إدخال وطرح المزيد من السعة المقعدية في السوق، وكذا الحال بالنسبة للخطوط الجوية الكويتية وشركات الطيران الأجنبية، وبناءً عليه، نتوقع تراجع العوائد في الربع الثالث مقارنة بالربع الثاني. إننا نعمل بنشاط في الوقت الراهن على تحفيز حجم الطلب لشهر أغسطس وشهر سبتمبر وحتى الربع الرابع، ولكن وكما ذكرت سابقاً، فإننا مواصلون في تحقيق النمو، وسندشن وجهات جديدة ضمن شبكة رحلاتنا خلال شهر سبتمبر والربع الرابع، ومع ذلك، ينبغي الإشارة إلى أن حركة الطلب على السفر السياحي الخارجي في الربع الثالث كانت أكثر ضعفاً وأقل حجماً مقارنة بالفترة المقابلة من العام الماضي.

ميرنا

شكراً لكم. لقد استوفينا الإجابة على جميع الأسئلة الواردة في صندوق الدردشة، والآن أعيد الكلمة إليكم لتتفضل بتقديم أي ملاحظات ختامية.

بارا

شكراً لكم ميرنا. مجرد تعليق أخير نيابة عن أندرو وبول وأصالة عن نفسي: أولاً وقبل كل شيء، نود أن نتقدم بخالص الشكر والتقدير لمجتمع الاستثمار على وقوفهم وتضامنهم مع طيران الجزيرة. إننا ندرك تماماً التحديات التي واجهتنا في الربع الأول، وقد عملنا على معالجتها بأفضل طريقة ممكنة خلال الربع الثاني. كما نتقدم بالشكر للمستثمرين والمحللين على تضامنهم معنا جميعاً، ونتطلع إلى ضمان تحقيق أفضل أداء مستقبلي في مواجهة تحديات الربعين الثالث والرابع، حيث إننا لم نتجاوز مرحلة الخطر بعد.

ومع ذلك، وفي هذه الكلمة الختامية، لم تكن أي من هذه النتائج المحققة اليوم لتغدو ممكنة لولا الجهود الاستثنائية والمرونة العالية التي أبدتها أعضاء فريق العمل عبر كافة أنحاء شبكة طيران

الجزيرة. نود أن نقطف لحظة لنشكر جميع زملائنا في الكويت، والمملكة العربية السعودية، ونحو 70 وجهة نصل إليها، على مرونتهم الفائقة وأدائهم المتميز الاستثنائي خلال فترة حافلة بالتحديات. لقد شهدتم ما يمكن لفرق العمل لدينا إثباته وإنجازه خلال الربعين الأول والثاني في ظل ظروف معقدة للغاية، وكونوا على ثقة بأن الأفضل لم يأت بعد من طيران الجزيرة خلال الأرباع القادمة المتبقية من عام 2026. شكرًا لكم.

شكرًا لكم جميعًا على انضمامكم ومشاركتكم، وشكرًا لإدارة طيران الجزيرة على وقتهم وثنمين جهودهم. وبهذا ينتهي مؤتمرنا الهاتفي اليوم.

ميرنا

شكرًا لكم.

بارا

شكرًا لكم.

بول

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 2Q26 Analysts / Conference Call held on Tuesday 11 August 2026 at 18:03:15 UTC

Mirna: Hello, everyone. This is Mirna Maher from EFG Hermes, and welcome to Jazeera Airways Second Quarter 2026 Results Conference Call. I'm pleased to be joined today by Barathan Pasupathi, CEO; Andrew Littledale, CFO; and Paul Carroll, CCO. We will first start the call with a presentation from management, and then we'll open the floor for the Q&A session. Gentlemen, please go ahead.

Bara: Thank you, Mirna, and good afternoon to all the investors, analysts, partners and team members at Jazeera Airways and Jazeera family who have joined us on the call. As you've heard from Mirna, I have the pleasure of being joined by Andrew Littledale, our Group CFO at Jazeera Airways; and Paul Carroll, our Group Chief Commercial Officer, as we unpack what has been a very challenging 2Q '26 as well as the first half '26 earnings webcast.

Now before I get into the agenda proper, I would like to just give you a preamble of where we are today, following our Q1 call in which we highlighted the various challenges that we were facing and how we were conducting the business for almost 30 days of -- 28 days of quarter one from 28th of February to the 31st of March or the full month of March in the Kingdom of Saudi Arabia under Mission Barakah.

Now following the challenges we've had in Q1, those challenges continued in Q2. We have had now one of the toughest challenging periods in the 20-year history at Jazeera Airways. Kuwait International Airport continued to be closed in the quarter for a period of 57 days until the 26th of April, and it's only in the first week of May -- on the 3rd of May, we resumed full operations in Kuwait.

Capacity in the entire quarter and for four months of the first half of '26 was cut severely. You'll see in today's presentations by both Paul and Andrew, capacity was down between 45% to 50%. So with capacity only being restored gradually from the month of May and into June, we conducted our business in Q2 under very dire circumstances,

but we maintained and we demonstrated a safe, reliable and customer-centric operation serving Kuwait and the communities in Kuwait.

Yes, the first half results were down by 10.3%, but we continue our investments into the future at Jazeera Airways. So before I unpack the results, I just want to lay out that we are not out of the woods when it comes to Q2 and in fact, Q3 and Q4, and we hope to give you more color on how we're going to conduct the business for the second half of 2026. So let me now take you into the operational headlines of the business.

It is no surprise that our passenger numbers were short by 40.6% or almost 41%. When you look at what has happened in terms of capacity, capacity was withdrawn by almost 45% to 50%. This is also not Jazeera Airways. This applied to the whole entire aviation market in Kuwait. Both Jazeera Airways, Kuwait Airways and our other international partners, which form almost 45 different airlines limited flying into Kuwait.

Today, a number of airlines have not actually resumed any operations in Kuwait, and yet Jazeera continues to serve the market as best as we can. Load factors in the quarter went up by 4.5%. That is a function of supply and demand. A lot of seats were taken out of the market. Yet we had customers who needed to travel traveling on Jazeera Airways to the more than 27 to 29 destinations that we connected Kuwait to. Utilization in the quarter was down by 30%. Now there's a clear reason why utilization was down because even today, we are operating on a limited operational window of between 4:00 a.m. to 10:00 p.m. and follow very stringent curfew periods from 10:00 p.m. to 4:00 a.m. So under these circumstances, we are not able to commence a lot of red-eye flying into the markets East, which were predominantly a part of the huge Indian subcontinent network, which Paul will cover.

The good news story in this quarter is yield. Our yields were impressive at 145% growth. Now one would think this is only because of the war. But what happened in Jazeera in the quarter is as we've announced in Q4 of '25 and Q1 of '26, we were embarking on a transformation program on the web and app, and that went live in the month of May

and with a different product class. So you'll see a huge growth in ancillary revenue, which will be covered by Paul.

Overall, in the quarter, RASK grew by a respectable 99.3%, while addressing the CASK growth at both CASK ex-fuel and CASK full CASK at 74%. However, having said RASK growth at 99.3%, this was a period, if you all recall, post-COVID, you had a period of surge in travel bookings and a huge travel spike. However, post this period, we have seen subdued demand across the network. Rationally, customers are concerned about the continuing Middle East conflict in the region.

Customers are concerned with the stop start operations at Kuwait International Airport and customers are concerned on traveling out of Kuwait, not knowing whether they can return back to Kuwait. So you'll find that in the color we provide you in today's call, we see a very subdued Q3, and we see a very subdued Q4 unless and until this conflict is fully over.

Now projecting second quarter results for the first quarter of '26. The performance in the second quarter with the surge in travel demand spike and the yield we've seen has helped us taper our losses in Q1 of '26 to record a respectable performance, but yet a profit decline of 10%, which will be covered off by Andrew. Passenger numbers were also down by 1/3 at 32.3%. You'll realize that in the six months to the first half, only two months were fully operational.

From the month of March from April -- sorry, from February up to June, capacity was taken down by almost 90% and only fully restored to almost 50% to 60% of pre-war capacity. And hence, passenger numbers were down throughout network. Load factors, however, bounced at 3.6% growth. That, again, is a function of the limited number of seats we put into the market in the entire network and the surge in spikes in bookings we saw post returning to Kuwait on the 3rd of May 2026.

Utilization, however, is still down by almost a quarter of 26%. Now in this period, between Q2 to Q3, at Jazeera Airways, we normally record utilization between 12 to 15 hours. Now coming into Q3 following Q2, the numbers are still in the range of between 8.6 to under nine hours. So we continue to see the continued subdued demand we see in the

market and the so-called operational limitations in window, utilization will continue to be down for even Q3 of this year.

Yield, on the other hand, grew at 67.6%, and Paul will give you some color in terms of how this almost KWD 30 spike in yield is a function of a surge -- initial surge we saw in demand. Just like you see in post COVID, the initial travel spike and revenge travel demand, we saw a huge spike of people wanting to return home during the summer holidays and inbound leisure, inbound labor traffic and family traffic coming in.

RASK in the first half grew at 55.5%. However, that did not offset CASK at 56.5%, excluding fuel. But nevertheless, you'll see that performance came down by more than KWD 1 million in the first half of '26 to record a 10.3% drop in earnings in the first half of 2026.

We are now projecting a subdued demand going into Q3, but trying to hold a so-called balanced approach to Q4 of 2026. We'll cover in this presentation how we plan to offset any shifts we'll see in travel demand by also our Saudi operations that will -- we plan to start by Q1 of 2027. Now I'll pass the call on to Andrew to take you through the financial headlines.

Andrew:

Good afternoon, everyone. Thank you very much, Bara. I think you set the scene very well for the quarter and the year-to-date. So I'd just like to highlight some of the financial numbers from the income statement. So when we look at the quarter numbers, our revenue has increased by 45% in the quarter to KWD 70.7 million from KWD 48.6 million in the year before.

And I think that is clearly primarily driven by high demand and high yield despite the fact that the number of sectors operated was 45% lower than the same quarter in the previous year. At operating profit level, the quarter is KWD 11.7 million compared to KWD 4.8 million in the previous year, an increase of 141.8%.

Now that is despite significant increases in operating costs in the quarter, driven by -- primarily by fuel costs, which were double what they were in the second quarter of 2025 and the additional cost of operating out of Saudi Arabia. But as a result of that, and primarily as

a result of the high yield in the quarter, our net profit increased by 99% to KWD 9.6 million compared to KWD 4.8 million in the previous year. When we then look at the year-to-date, I think the year-to-date is clearly heavily influenced by the performance in the second quarter. So our revenue is 13% ahead of the prior year. Again, we are probably around 36% fewer sectors operated in the year-to-date compared to the year before. Again, that also flows into the operating profit, which itself is higher by 19% at KWD 13.8 million.

Again, there were very high operating costs in the year-to-date related primarily to the fuel price, which was \$140 in the year-to-date compared to around \$99 in the previous year. But overall, that net profit level in the year-to-date, we're down by 10.3% compared to the prior year.

One of the main reasons -- well, one of the significant reasons behind that, of course, was a very high additional overheads from operating the airline out of Saudi Arabia in the quarter related to Mission Barakah. And I think probably as is disclosed in the -- well, as is disclosed in the financial statements, we did have a credit loss in the first quarter of 2026 at KWD 2 million. So as a result, we are effectively about -- we're KWD 1 million behind where we were in the year-to-date for 2025.

Paul:

Okay. Thank you, Bara. Thank you, Andrew. So good afternoon, everybody. I will just talk here to the ancillary performance in the second quarter and first half of 2026. So in terms of where we ended Q2, our ancillary revenue grew a very strong 78% on a year-on-year basis. And on a per pax basis, we witnessed a 200% surge in our ancillary spend per passenger.

Just to give some context in terms of the second quarter performance, I think, look, despite the challenging operational conditions in the Kuwait market, we have remained very steadfast in our digital transformation journey. So on the 1st of May, we deployed a new web and app into market. And I think we've seen some really, really impressive improvements in our bundling proposition.

So we introduced four new fare categories into the market, the basic product being just hand carry-on only. Everything else is a value add in terms of our three other bundles, the Comfort, Flex and Fully Flex. We witnessed a very strong response to that proposition. I think 65% of our passengers in the second quarter are buying the Comfort bundle and above. So that has allowed us to really improve our attachment rates across those categories and subsequently drove a higher ancillary per spend in second quarter.

In terms of half one performance, ancillary revenue grew 20% on a year-on-year basis and on a per pax basis, year-on-year grew 77%. So I think, look, we expect this to be a steady state going forward. We continue to focus on our ancillary revenue generation, and we have an ambition. Currently, our ancillary per spend in the month of June was about 22%, where we would expect going forward to remain about 25% to 30% -- moving on to -- in terms of market share position in the Kuwait market.

Despite the challenging conditions, as the two gentlemen have mentioned, we managed to grow our market share position in Kuwait for the second -- sorry, for the first half of the year. We grew our market share position by 6 percentage points. That's really driven by a slower capacity return from competition who really only restarted operations -- foreign competition only really restarted operations from first week of June.

In terms of the demographic of the network, that shifted slightly. As you can see, we focused more of the flying closer to home given the airspace restrictions in Iran and Iraq, which has pretty much inhibited our ability to fly into the CIS and Russia. So we've concentrated our network distribution in the GCC, India, Egypt, and that is what we see going forward into quarter three as well.

We still have those airspace restrictions in those aforementioned countries. So that we'll continue to focus our network mix in Q3 there. Next slide, please. So look, despite the restrictions, we managed to restore the majority of the network year-on-year. So in the first half of 2026, we flew to 73 destinations as opposed to 66 in the first half of

2025. In addition to that, we launched Milan Bergamo on the 22nd of May, and we also brought back after an 11.5-year absence, Aleppo. Syria has been a really, really strong market for Jazeera. We started Damascus operations in July of 2025, and we've managed to grow frequency -- weekly frequency in Syria to 28 weekly flights. And we just announced -- sorry, we just flew back to Deir ez-Zor last Saturday. So we're very focused on continuing to build connectivity and frequency into the Levant and into Egypt because they're really our core markets. Next slide, please.

Bara:

Thank you, Paul. I just want to highlight a number of points that Paul has mentioned and also highlight another constraining factor to all the investors and analysts on the call. Kuwait International Airport is not only constrained by the operating windows of between 4:00 a.m. to 10:00 p.m., we still are not allowed to carry transfer traffic, transfer traffic across the network.

Pre-COVID preconflict, I think you will be aware that seasonally in the peak summer periods, we carry between anywhere between 10% to 15% of transfer traffic. And then in the so-called shoulders, we carry anywhere between 25% to 30%. We don't have the luxury to carry transfer traffic in Kuwait at the moment, given the so-called safety considerations that the regulators have imposed on airlines operating in and out of Kuwait.

However, having said that, if you look at our load factors, even though our load factor grew by 4.5% to 76%, we need to get the load factors in the business to 85%. What we are doing at the moment is creating huge trunk density. If you look at where Jazeera stood in Damascus almost 12 months ago, we only had three services a week into Damascus.

We then followed them to a daily service. And today, as I speak to you, we have tripled daily services to Damascus. We then followed that with Aleppo, three services a week and now Deir ez-Zor. So if you look at what Jazeera has done and for those analysts who have been following Jazeera for the last 20 years, the opportunity we have in the

Levant and the history of our footprint in the Levant is going to play a huge significance as we move forward and create huge density.

Now when -- the market is open even before 24-hour operations and when transfer traffic is allowed in Kuwait, we are confident that we will, in Q3 and Q4, address the weakness we have seen in Q1 and Q2 that has resulted in the 10% decline in results to recover traffic on load factors and revenue performance as well. So with that, we remain confident on a network point of view on launching more destinations. You'll hear very shortly in the next couple of three weeks how we are following on with the initial launch of Addis Ababa that was just done last week to more points across the network, even stretching to West Africa. That will be covered off in Q3 analyst call in Q4 as well.

Now in terms of operational outlook, the network, given the current constraints we have and the fact that we have to highlight leisure demand is missing outbound of the GCC. And to some extent, this is not only a Kuwait factor. If you see where the so-called -- the traffic flows have migrated out from the GCC to Europe, Asia and other hubs, that is only a factor of the current government travel alerts, the whole region has seen.

Australia, the U.K., the U.S., name it, a lot of governments have put travel alerts in this part of the world. So hence, with the huge travel concerns and travel alerts and embassies advising the national to basically stay out of this region for the time being, we are only seeing strong VFR and labor demand. We are not seeing the typical atypical summer leisure demand outbound Kuwait and also inbound directional VFR traffic coming in.

So we've seen a lot of directional outbound flows in Kuwait. And we hope the relative stability we've seen in the last seven to 10 days continues going forward because we're going to go into some pockets of peak travel demand, including the long weekend we have in August in Kuwait as well. However, the network is only being served by strong VFR and labor demand.

On costs, the ongoing cost reduction continues across the business. You've heard from Andrew talking about how Mission Barakah saw a huge spike in costs because at that stage, we flipped the business from

a hub closure in Kuwait to five other different hubs in Cairo, in Jeddah, in Medina, in Qaisumah and in Dammam. That huge shift that happened through great agility and nimbleness by the teams also saw a huge spike in costs.

We had to move equipment. We have to move engines. We have to move aircraft. We have -- we took over 40,000 room nights in Dammam, serving the whole nation of Kuwait and the communities of Kuwait through the Kingdom of Saudi Arabia. So while we saw a huge cost spike in the tail of Q1 and the full of Q2, we are addressing those cost challenges in Q3 and Q4.

However, the result of having low utilization and low ASK production will continue challenging CASK, both as CASK excluding fuel and CASK excluding fuel and total CASK as well as we have produced less and generate less ASKs given the constrained utilization hours in the network for the time being. Geopolitical unrest is an ongoing risk to the business.

While we seem to have addressed to some extent, the Iraq and Iranian issues in Kuwait, the network into the Kingdom of Saudi Arabia and the ongoing current new developments in Yemen have got some cause for concerns, but I would like to say -- we are very appreciative in the way the Kingdom of Saudi Arabia and GACA have conducted the so-called airport operations. None of our Saudi destinations has seen any significant impacts.

Yes, we have incurred some delays going in and out of some of the airports, but we don't see an impending impact on Saudi Arabia from the operations we've done. In fact, we are quite bullish on Saudi Arabia on many counts. And if you look at the network as a whole, given the comments by Paul, the Indian traffic into Kuwait, the Pakistan traffic into Kuwait, the Bangladesh, the Kathmandu traffic into Kuwait remains strong on the accounts of strong VFR and strong labor demand.

However, we are still very concerned in terms of the pockets of stop-start operations that has been ongoing, not only in Kuwait, but in the other FIRs and GCC, and we remain vigilant. At any point in time, if we need to mitigate the risk, as we demonstrated with Qaisumah and

Dammam, we will be able to switch our operations to airports outside of Kuwait. In terms of market share, we are pleased that we've been able to get a respectable 35.9% market share, almost 36% market share to register one of the highest growth we have seen of 6% year-on-year in the first half of '26.

However, we like investors and analysts to take into account that we operate the A320 aircraft, and we do not have wide-body aircraft in the network. While competitors are able to upgauge their flights into wider-body aircraft, we will depend very heavily on driving greater utilization. The good news story for everyone on the call is that we have completed 100% retrofitting our aircraft to the 180 Y seats.

If you recall, last year on the turnaround plans, one of the initiatives was to drive more seats on our fleet. And we have been busy in war time. During the war period, when we're impacted on flying, we set a lot of aircraft outside of Kuwait into workshops to get all our aircraft right now retrofitted to 180 seats.

So that is going to hold well for us when we come out of this conflict period into Q3 and Q4. And if there's stability in this period, we will be able to put more seats in the market as we embark on the growth aircraft of another 26 units that we will see a spike in growth of almost 35% between Q4 of 2026 to Q4 of 2027 as we take on eight new units into the business.

Of course, you've seen Andrew Littledale joining us on the first day of the World Cup as a new lineup into the leadership team, and we're very pleased that Andrew in his first tenure as CFO in the first month is already attending an earnings call as well as getting through the results for Q2. Andrew?

Bara:

Thank you, Andrew. Before we conclude the call, I'd just like to give some commentary in terms of where we are going in terms of outlook. And basically, firstly, to thank the Kingdom of Saudi Arabia as big as the skies in terms of what support we've received from the entire stakeholder and communities in Saudi Arabia to allow us to demonstrate a safe, reliable and customer-focused operation in almost four different airports in Saudi Arabia, and we are very pleased

to be able to do that right now with the Jazeera Airways Charter AOC award that we received from GACA in December of 2025 to ensure that by the first quarter of 2027, we commence our operations in Saudi Arabia.

To give you some color, in my recent visit to Saudi Arabia, the airports are packed. And this is one of the new segues for Jazeera's growth into the future. As we embark on taking on almost 35% new capacity up to the end of 2027, we see a huge role in the Kingdom of Saudi Arabia for Jazeera Airways. As all of you know, in Saudi Arabia's Vision 2030 plans, there's huge aspirations to grow traffic to almost 330 million. In fact, traffic last year was ahead of the 100 million target. Jazeera Airways has been a credible operator in the Kingdom of Saudi Arabia through our operations in Kuwait. And today, we are able to now have another stream of operations in the Kingdom of Saudi Arabia to help foster more growth across all the airports we can operate in Saudi Arabia as we have demonstrated in Jeddah, in Medina, in Qaisumah and in Dammam.

So we're very pleased to say that we are hugely thankful to the opportunity in Saudi Arabia, but more so in spurring greater growth in both Kuwait and Saudi Arabia, Kuwait being our primary home and Saudi Arabia will be our second home.

With that, I'd like to acknowledge that as we embark on addressing the challenges in Q3 and Q4, which we are confident that we'll do with a very resilient, agile and nimble team at Jazeera Airways, we want to thank all stakeholders across Kuwait, the Saudi Arabia and especially team members at Jazeera Airways and again, demonstrating on what Jazeera stands for in terms of huge resilience as we've done in the last 20 years in any challenges and adversities. As you've heard Andrew speak earlier, we purchased two Airbus A320neo aircraft in this current period of turmoil.

We've also purchased six Airbus A320 classic aircraft. We are positioning ourselves as we address challenges in Q2 that we've addressed challenges in Q2 to focus on addressing challenges in Q3 and Q4, but setting the stage as we've done in transformation across the app, the web, the fleet and also the entire business as we look to

further foster a period of growth when the growth aircraft on the 26 aircraft order books starts being delivered in Jazeera from October of this year. With that, I conclude our comments on this call, and I'll pass it on to Mirna. Thank you.

Mirna: We'll take the first question in the chat from ----- . He's saying congratulations on the impressive results. Given the uncertainty this year, it would be hard to ask about expectations or guidance. Yet my question is whether you have seen new customer trends in destinations and in how long or how frequently they book flights compared to pre-disruptions? Also, which regions might be promising to expand into? Is Europe a top priority? And regarding the Asian market, would you consider more flights into the Far East?

Bara: Thank you. And Mirna, who asked the question, please?

Mirna: It's from -----.

Bara: Thank you for the questions, ----- . I think you've asked probably, I think we need to unpack around three to four questions within one question. I will address the first part, and then I'll hand it over to Paul in terms of how we are seeing things in the so-called commercial sphere as well as taking on new markets.

In terms of seeing new customer trends, look, our customers -- we know our customers, and we know the personas of our customers in the various market sense, be it the VFR market, the leisure market, the religious market and of course, the corporate market will travel on us. However, I don't think it's fair to say any of the customers' habits have changed or we probably don't have a crystal ball to say that because all our habits have changed during this war. I think we choose to travel in pockets of where we feel safe, and we choose to bring families out of Kuwait when we feel safe and bring them back into Kuwait when we feel safe. But we are seeing some good reception from our customer base in Kuwait.

The one thing I'll add to that is in this current period, we have demonstrated to the entire community in Kuwait, and we have got a lot of anecdotal feedback from both the communities and even written letters to us of how we are taking Jazeera Airways on keeping Kuwait connected to the world, especially during the 57 days where the airport is closed.

As you recall, for a significant number of period during the 57 days, it was only Jazeera Airways. I repeat, only Jazeera Airways out of 45 different carriers that kept Kuwait connected to the world until others came along. Now with that, we are actually seeing a lot of travelers who have actually not flown Jazeera Airways flying with us to our terminals and then coming back to say, wow, why have we never flown at Jazeera Airways before.

So there was a lot of myth in the market. And I think this current crisis has helped us unlock it in many ways, where we are seeing some new trends in terms of new customers coming to us -- with that, we are configuring certain expectations in the terminal by putting certain services like Fast Track, Priority Access, Lounge Access. And we see a huge new premium yield customers coming to us.

So we are pleasantly surprised with the new catchment and the new market that is going towards us. And the kind of comments we're getting on NPS scores on feedback we're getting is that these customers will continue flying with us across the network. Now on your questions on new destinations in the Far East as well as the so-called the booking curve, I'll let Paul address the detail.

Paul:

Thank you, Bara, and thank you for the question. Much appreciated. I think, look, I'll touch on the Europe performance. I think, look, we do see softer demand into Europe on a year-on-year basis into the third quarter, and we've had to pivot down capacity to reflect that weaker demand. But that doesn't mean we're stopping in terms of where we want to be in Europe. I think in the second quarter, we inaugurated Milan Bergamo.

We got a fantastic incentive package from the Bergamo Airport. And we will continue to look at airport partnerships with stakeholders in

Europe for the summer of 2027. In terms of -- we have two new aircraft coming in the fourth quarter and an additional six aircraft into 2027. We have a tranche of destinations we're evaluating at the moment.

I think Bara mentioned earlier, September, we will start operations to Addis Ababa, and that will be our first entry into Sub-Saharan Africa. We are looking at further opportunities in Africa, in Europe and as well as we will be ready should Iran open, we will be ready to start -- restart operations.

So we believe there's plenty of flying for these eight additional aircraft coming in the next 15 months, but we will continue to work with partners -- partner airports. And also we do hope that traffic rights become a little bit more liberalized in India, Pakistan over the next 12 months.

I think management continue to engage stakeholders to get an additional seat. So overall, the VFR labor segment has been extremely resilient. And we think if things remain settled, European demand will improve once the Kuwait leisure segment starts flying again. So thank you again for the question.

Mirna: Thank you. I think you've covered part of the second question. From your experience, is it now a good time to receive new planes and build capacity early before foreign airlines return to operating normally in the region, even though this might partially impact Jazeera's margins given the current limited demand?

Bara: Look, thank you for the question. And I think it is a very appropriate question given the current situation of the conflict in this part of the world. But if you look at Kuwait and you look at what we have done and what we are doing, of course, the point of Addis Ababa into West Africa, Sub-Saharan, West Africa, Kuwait is the least connected country in the whole of the GCC.

I repeat that because if you look at the airports in Australia, in Thailand, the hub airports in Singapore or London or even the GCC, you have airports with connections of between 200 to 300 markets.

And yet today, it is with Jazeera's efforts that Kuwait is connected to almost up to 80 to maybe 80-plus points.

Now as a country, as a nation with 5.1 million residents, both Kuwaiti and foreign nationals living here, we consider Kuwait to be the pearl of the GCC, and we consider that within Kuwait, in terms of actual aircraft capacity, that's not enough.

In fact, from a long-term trajectory point of view, the next five to 10 years, we believe that airport traffic, which was -- actually didn't actually catch up to pre-COVID levels of north of 15 million, should grow into 35 million to 50 million. We believe Kuwait, which has got three beautiful runways with the third runway being more than 12 kilometers long with two control towers and the entire nation of 5.1 million so-called residents and citizens of various denominations, this -- the country is ripe for aviation growth.

And at Jazeera Airways, we are here to play a huge part in the growth. We believe that when the settings is right, the dials are right, there will be a time and place for Jazeera holidays. There will be a time and place for Kuwait tourism as well or visit Kuwait to take off. So we plan to see huge growth. And we believe that in the long term, growth in Kuwait will recover more aircraft.

And the aircraft we are bringing in Kuwait are the A320 narrow-bodies, which have been workhorses for Jazeera Airways in the last 20 years going into so-called markets that we're going to launch. Now if you put that into perspective, with Jazeera Saudi coming into the fold as well, you'll very -- you'll soon realize that is a market which is almost 10 multiples bigger than Kuwait.

So I'll leave it to now tell us whether we are actually ordering enough aircraft or we should order more aircraft because from an airline point of view, in terms of how we see capacity growing in Saudi Arabia and capacity growing in Kuwait, we believe we do not have enough aircraft ordered to date at Jazeera Airways.

Mirna:

We'll take the next question from the line of [indiscernible].

Unknown Speaker (Analyst): Congratulations on the results. I have two questions. First is that in terms of the second quarter, could you summarize the key reasons that you were able to report strong results versus your competitors in the region. One of them obviously reported second quarter results, but these are impressive numbers. That's one. The second thing is that also, can you remind us the difference in terms of business model, Jazeera Airways versus the other two listed airline operators?

Bara: Both great questions. Thank you for those questions, firstly. Look, I think the team have actually highlighted that quite well. If you turn the clock back to COVID and look at the quarter where the COVID window for travel opened and you will realize the performance in Q2 has not been any different from the performance in those quarters immediately preceding the so-called travel opening post-COVID. So what -- but the situation is amplified today by the finite capacity in the market. So post-COVID, you had all carriers coming in and out of Kuwait and yields were so high, and I think yields were staggering to some extent. They're not anywhere near what we are actually priced into the Q2 of this period. However, post-COVID, the so-called -- the fuel cost is a bit different from where it is today. So what we have actually in a disciplined approach, we have put capacity into the market, we have priced capacity into the market in a way that demand was met. And our flights in the so-called second period -- second quarter, you realized the load factors actually went up by 4%. In some periods, they were actually running at around 95% to 100% because people really needed to travel. On the other thing, we -- no one actually asked us this question. I'll clarify this for all the analysts. We have not hedged fuel. We have not hedged fuel. So what do we do? We have to charge a fuel surcharge. So we have a very disciplined cost recovery on fuel, which, as you heard from Andrew, almost doubled from \$88 to where it was from Q3 -- from 1Q to 2Q to \$160, almost \$160 a barrel, but we have priced that into the market in a very disciplined approach because we don't get any subsidies.

We are a private airline. We are listed in the stock market. And everything is what you call it open and transparent. And so when we pay fuel at \$160, we have to price them, okay? On top of that, we have actually optimized our workforce to some degree. We actually didn't - - what you call it, fully utilize the workforce. There was a huge number of team members in Jazeera Airways that went on leave.

Again, we are calling all of them back, and most of them have actually returned since the 3rd of May when we resumed operations in Kuwait. However, we still are suboptimal in terms of capacity because we're only operating between 55% to 60% of preconflict capacity in Q1 or Q2 of the relative period of last year's compared. So how do we get the strong performance? The first answer, we managed yield in the market.

We cost recovered fuel in a very big way, and we were very disciplined in terms of where we put capacity. Not one flight was put on a market where we had any negative contribution margin. We could not afford that. We needed to make sure that we recovered all the losses in Q1 and also put ourselves in a good position to go through what we now see a very subdued demand in Q3.

So yes, we achieved great results in Q2, but the proof will be in the pudding in how we demonstrate our so-called sustained recovery in Q3 and Q4. We are taking a lot of initiatives, as Andrew has addressed on cost, mitigating costs, and we're doing a lot of things. Now on the business model, I love the question. I love the question.

I think if you look at the question on Richard Quest asked me a question on an interview in a car park from Berlin. He asked me whether we are serving drinks and food on our bus services, 9,000 bus services into the Kingdom of Saudi Arabia. I just told him what will Michael O'Leary do? Of course, you will charge for it. So at Jazeera Airways, at any point in time, we want to keep the fares affordable and accessible to the customers.

We want to give them. We want -- we have democratized travel in Kuwait in a very big way. Customers can get the lowest fare possible on a basic product today. If you can buy a basic product with only a small hand carry, you'll get the lowest fare in Kuwait across the

network. However, if you choose to buy seats, if you choose to buy bags, if you choose to buy a meal, you pay for what you want.

Now having said that, is this business model any different from any low-cost airlines? No. But I would urge the analysts and even investors to now think that full-service carriers are actually demonstrating that they are willing and able to do this.

Try to buy an economy ticket now on a full-service airline and then try to get a seat, you will be paying between KWD 7 to KWD 25 for your seats, right? If you want to pay for extra baggage, even in European carriers, you charge for it.

So I think this is -- in terms of business model, I call this a responsible business model that we are fully accountable to our shareholders in terms of performance. So we are doing what every low-cost airline is doing today. In fact, I say this to everyone on the call, full-service carriers are now shifting towards this model. Thank you.

Unknown Speaker (Analyst): Just one follow-up. In terms of the earlier comment made that just to confirm, during the majority of the second quarter, Jazeera Airways was the only airline out of Kuwait?

Bara: Look, it's not the majority of second quarter. The second quarter straddles from the 1st of April all the way to 30th of June. For a good period of probably the -- the crisis started on the 28th of February. 28th of February to 26th of April when the airport opened 57 days. For that major period for probably 30% to 40% of the initial period, Jazeera Airways was only our airport operator, significant capacity. I think we launched 27 destinations, 12 countries, 200,000 -- more than 200,000 people flew on us with 9,000 bus services through the Kingdom of Saudi Arabia. So in the initial phase, we're the only carrier. Then, of course, the other carriers started coming along after that.

Unknown Speaker (Analyst): So during that period, Kuwait Airways was in flying also.

Bara: I think you need to check stats. I would say what I call a good part of March could be the unique situation where Jazeera was flying a significant amount. Wait, Paul, when did they resume? I...

Paul: Yes. I think, look, Kuwait Airways, they had limited operations out of Dammam for the month of April, and they started to ramp up their frequency, probably in the second week of May is when we started to see Kuwait Airways come back into market.

Mirna: The next question in the chat from ----- . Any plans to hedge oil prices? How do you plan to mitigate the risk of high oil price environment when new flight supply come back to the market?

Andrew: I will address that question. I think as Bara has said, up until now, the airline has not been hedged. It's certainly something that we are considering and looking at. But in short, at the moment, at this point in time, it's not the time to hedge because the spot prices are so high, and you'd be locking in very high forward prices. But certainly, going forward, we're probably looking at a structured type of hedging program using relatively simple vanilla products. So certainly, yes, it is being considered. And I think really, how do we address the risk of oil prices at the moment. That has been -- I think as Bara has said, in times of high oil prices, the airline imposes a fuel surcharge in common with all carriers really to offset higher prices of fuel. So that's where we are on that topic, yes.

Mirna: Thank you. And his other question is on the terminal. Any updates on the terminal extension for Jazeera's terminal **Barathan**?

Bara: Yes. Yes. One thing I'd like to highlight, I think it is a good knowledge for everyone. It's unfortunate that you witness the events on Terminal 1. We stand in solidarity to everyone impacted. And I think it's the first week of June, where the incident happened in Terminal 1, which was quite devastating with what you've seen in the press.

However, with that, effectively, if you look at the so-called the terminal split, Terminal 4 was doing KWD 5 million, Jazeera Airways Terminal 5 was doing KWD 5 million and Terminal 1 was approximately doing KWD 5 million. So it's a 1/3, 1/3 split straight down the line. Now with that capacity taken out, of course, Kuwait is now being underserved in terms of terminal capacity, and it's now a huge realization that if Jazeera had an expanded T5 operation, we will be able to soak up so-called demand we're seeing.

We have foreign carriers knocking on our doors to come to our terminal at Terminal 5. However, we are constrained within our own operation and the limitation of the window at this stage. So when it comes to expanding T5, yes, we clearly see the need for T5 extensions. However, that is only a so-called temporary hold. We are very bullish right now given the growth prospects in Kuwait and my comments on the long-term growth trajectory for Kuwait, the next five to 10 years, we will need Terminal 6. We will need Terminal 6.

We are the drawing boards now to basically structure what should be the best low-cost terminal experience because today, as you know, with AI with technology, with fast and seamless travel, everything is changing across how the airline interacts with the customer, how the customer interacts with the terminal and how the terminal should be designed. So we are on the drawing board, not only for the extension -- a temporary extension of T5 to uplift the capacity to 7 million to 8 million. But more long term, we see great prospects for Terminal 6 as well. Thank you.

Mirna: The next question is from ----- . He's saying, I understand you already finished retrofitting all planes, but would you consider introducing a new class business or premium to your new planes? It could be a way to target a new customer base.

Bara: My comment is that you can have a very premium travel experience from Row 1 to Row 3 on Jazeera Airways up to Row 10. And if you choose to pay a bit more, you can even get Row 12 and 13. Now with that, I say that I think any disciplined low-cost airline will have to keep

the business simple, hassle-free and low cost. We are very sharp on low-cost DNA at Jazeera Airways. As we have demonstrated in 2024, Q2 to Q4, 2025 entire year 2025, we have been continuously bringing down our cost. We are continually bringing down our cost.

It could be from a mixture. Today, we own almost 32% of our fleet by a mixture of leasing and owning aircraft, we have brought aircraft cost down in the business. By virtue of renegotiating our contracts because most low-cost airlines do not take the full suite of services in any ground handling agreements. We only pick a number of services. We have reduced our costs.

By launching our services by being a pioneer in many different airports, I name you one, Marka Military Airport in Amman is another case in point. On the 28th of December, we announced that we will go in into Marka on the 15th, and it was rebranded as Amman City Airport. Today, from having only three services a week into Amman City Airport, we have now 21 frequencies. Why?

Because that is a low-cost terminal designed for a low-cost operator to swiftly turn the aircraft around because we need to turn the aircraft around under 35 minutes and with the lowest cost possible from our ground handling service providers. So we are not going to take on premium travel on Jazeera Airways on current Jazeera Airways model. If there's a future -- if there's another future and an update point, we'll consider this.

But given the current crisis, let me also highlight to you, we have a lot of travelers with the current so-called fuel environment choosing to trade down full-service carriers, low-cost airlines because the fares are expensive, not only in Kuwait. If you look at the Europe, Australia market, you look at the U.S., Asia market, fares have gone up by between 200% and 250% -- so you would also see a lot of corporates in this current margin constraint environment trading down the corporate travel to economy. So I'll recommend all corporates are very disciplined in terms of wanting the business to choose to fly on Jazeera Airways. Thank you.

Mirna: Thank you. We'll take the last question in the chat from ----- . How do you see the aviation market or momentum so far in July and August?

Paul: Thank you for the question. I think I've covered it slightly earlier in the call. I think, look, we're cautious in terms of quarter three demand. We do see, obviously, yields moderating quarter-on-quarter. We're bringing a lot more supply back into the market as is Kuwait Airways and foreign carriers. So we expect yields to come off Q3 versus Q2. We are actively looking to stimulate demand for August, September and into fourth quarter. But as I mentioned earlier, we are continuing to grow, and we will be inaugurating more destinations into the network in September and Q4, but it's been softer in terms of outbound leisure demand quarter three on a year-on-year comparative basis.

Mirna: Thank you. We've covered all the questions in the chat. So back to you, if you have any concluding remarks.

Bara: Thank you, Mirna. Just one comment from Andrew, Paul and myself, first and foremost, we'd like to thank the investment community for standing by in solidarity with Jazeera Airways. We do understand that we had challenges in Q1. We addressed them as best as we can in Q2. And we thank the investors and analysts for standing in solidarity with all of us, and we look forward to ensure that we perform looking ahead in addressing the challenges in Q3 and Q4 as we are not out of the woods.

However, in the last concluding remark, none of these results today would have been possible without the amazing and resilient team members across the entire network at Jazeera Airways. We'd like to take a moment to thank the team members across Kuwait, Saudi Arabia and 70-odd destinations we fly into for being amazingly resilient, for performing in a very outstanding way in a very challenging period.

And you've seen what the team can demonstrate and do in Q2 and Q1 in a very challenging period, wait for the best is yet to come from

Jazeera Airways in the other quarters ahead for full year 2026. Thank you.

Mirna: Thank you. Thank you, everyone, for joining, and thank you, Jazeera's management for your time. This concludes today's call.

Bara: Thank you.

Paul: Thank you.