Date: 15 November 2026

التاريخ: 15 نوفمبر 2026

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

السادة/ شركة بورصة الكويت المحترمين،

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 interim condensed consolidated financial information for the period ended 30/09/2026.

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 2026/09/30.

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 10 November 2026, please find attached supplementary disclosure form regarding the transcript of conference call held with analysts and investors for the interim condensed consolidated financial information for the period ended 30/09/2026.

بالاشارة 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 10 نوفمبر 2026، نرفق لكم نموذج الإفصاح المكمل عن محضر مؤتمر المحللين/ المستثمرين عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/09/30.

Sincerely,

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام ،،،

Barathan Pasupathi
CEO

باراثان باسوباثي
الرئيس التنفيذي

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

نموذج الافصاح المكمل
Supplementary Disclosure Form

15 نوفمبر 2026 15 November 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 2026/09/30. Transcript of the Analysts Conference for the interim condensed consolidated financial information for the period ended 30/09/2026.	عنوان الإفصاح Disclosure Title
10 نوفمبر 2026 10 November 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 2026/09/30. Further to our aforementioned disclosure, the transcript of conference call held with analysts and investors of Jazeera Airways K.S.C.P. for the interim condensed consolidated financial information for the period ended 30/09/2026 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 عناية الشخص الحريص في تجنب أية معلومات مضللة أو خاطئة أو ناقصة، وذلك دون ادنى مسؤولية على كل من هيئة أسواق المال وبورصة الكويت للأوراق المالية بشأن محتويات هذا الإفصاح، وبما ينفي عنهما المسؤولية عن أية اضرار قد تلحق بأي شخص جراء نشر هذا الإفصاح او السماح بنشره عن طريق انظمتهما الالكترونية او موقعهما الالكتروني، 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 Pasupathi باراثان باسوباثي

CEO الرئيس التنفيذي

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 الثالث من عام 2026 المنعقد في يوم الثلاثاء الموافق 10 نوفمبر 2026

حاتم : أهلاً بكم جميعاً. معكم حاتم علاء، من شركة المجموعة المالية هيرميس، ومرحباً بكم في هذا المؤتمر الهاتفي لنقل نتائج الربع الثالث من عام 2026 لشركة طيران الجزيرة. يسعدنا أن يكون معنا اليوم السيد/ باراثان باسوباثي (الرئيس التنفيذي)، والسيد/ أندرو ليتلدالي (رئيس القطاع المالي). سنبدأ بعرض تقديمي للإدارة، وبعد ذلك سنفتح باب الأسئلة والمناقشات. بإمكان السادة الأفاضل البدء.

بارا: شكرا لك حاتم، وطاب مساؤكم جميعاً أيها المستثمرون المنضمون إلينا في مؤتمرنا الهاتفي اليوم. يسعدنا جداً - ويسعدني شخصياً - أن ينضم إلينا السيد/ أندرو ليتلدالي، رئيس القطاع المالي للمجموعة، لنستعرض معكم النتائج القوية التي حققتها طيران الجزيرة، وذلك رغم التحديات المعاكسة العديدة التي شهدتها المنطقة ودولة الكويت على حد سواء. يسعدنا أن نعلن، كما فعلنا بالأمس أمام البورصة، عن تسجيل إيرادات بقيمة 62.1 مليون دينار كويتي خلال هذا الربع، مع تحقيق أرباح بقيمة 7.1 مليون دينار كويتي، وذلك في ظل ربع شهد العديد من التحديات. وكما تتذكرون جميعاً، فقد كنا واضحين تماماً وأكدنا خلال المؤتمر الهاتفي لنتائج الربع الثاني والنصف الأول أننا لم نتجاوز مرحلة الخطر بعد.

ما زلنا نواجه تحديات على عدة جبهات، تتمثل في إغلاقات إقليم الطيران، وساعات التشغيل المحدودة في مطار الكويت الدولي، فضلاً عن كون مطار الكويت الدولي - وخلافاً لسائر مطارات دول مجلس التعاون الخليجي - لا يسمح حالياً بركاب الترانزيت أو تحويل الرحلات عبر شبكة طيران الجزيرة. ورغم كل هذه الظروف، حققت الجزيرة أداءً استثنائياً خلال هذا الربع، وسنعمل اليوم - أنا وأندرو - على توضيح هذه النتائج واستعراض تفاصيلها. حيث سأستعرض معكم المقدمة الاعتيادية المؤشرات الرئيسية التشغيلية والمالية والأداء المالي، بينما سيتولى أندرو تغطية نظرة السوق للمستقبل خلال الربع الرابع وعام 2026، إلى جانب الأرقام المالية التفصيلية.

وقبل أن ننتقل إلى محاورنا التالية، يسعدنا جداً أن نعلن لكم عن استلامنا بالفعل لأول طائرة ضمن أسطولنا الجديد للتوسع البالغ 26 طائرة من طراز إيرباص A320neo، والذي يتضمن أيضاً طلبية لطائرات من طراز A321. وقد تم استلام الطائرة الأولى في شهر أكتوبر، ونحن على وشك استلام طائرة في شهر ديسمبر خلال أسبوعين من الآن. ومن الأخبار الإيجابية الأخرى قبل أن نبدأ؛ إذا كنتم تتذكرون، فقد طرحنا قبل ثلاثة أعوام خطة تحول شاملة لطيران الجزيرة على عدة أصعدة، لتعزيز الكفاءة التشغيلية من جهة، وبناء ركائز أقوى للإيرادات والأصول المساندة من جهة أخرى.

وستلاحظون اليوم أننا أعلنا للسوق، منذ يوم الأحد الماضي خلال عطلة نهاية الأسبوع، عن بدء طيران الجزيرة في إدارة عملياتها الأرضية بنفسها هنا في الكويت، فالخدمات التي كان يتم إسنادها سابقاً لشركة منزيس ثم لشركة الخطوط الجوية الكويتية، ستتولاها الشركة بالكامل بنسبة 100% بحلول الأول من ديسمبر 2026، وهو ما يمثل إنجازاً مفصلياً بالنسبة لنا. أما خلال هذا الربع، وللتحديات التي أوضحناها، لم يستقبل مطار الكويت الدولي مسافري وحركة الترانزيت أو تحويل الرحلات، وذلك حرصاً على سلامة وأمن الأفراد في المطار والموظفين العاملين في البنية التحتية للمطار.

ونتيجة لذلك، ستلاحظون أن أعداد المسافرين قد تراجعت بالفعل بنسبة 26.3% خلال الربع الثالث. كما شهدت معدلات إشغال المقاعد انخفاضاً بنسبة 3.1%، ولكن على الرغم من ذلك، ثمة جانب إيجابي؛ حيث لمسنا تحول نسبة أكبر من مسافري الرحلات المباشرة إلى طيران الجزيرة. ففي الربع السنوي السابق، كانت حركة ركاب الترانزيت عبر الشبكة تتراوح بين 10% و 15% في مبنى الركاب T5. أما خلال هذا الربع، ونظراً لمحدودية تشغيل الناقلات الأخرى إلى الكويت من جهة، وغياب مسافري الترانزيت في الكويت من جهة أخرى، فقد تمكنا من رفع معدلات الإشغال على مستوى سوق الرحلات المباشرة. ومع ذلك، سجل معدل تشغيل الأسطول انخفاضاً بنحو 11%.

ويرجع ذلك بشكل كلي إلى إغلاق المجال الجوي لإقليم الطيران فوق إيران، وإغلاق المجال الجوي لشمال العراق، فضلاً عن القيود التي فُرضت على عملياتنا المتجهة إلى أسواق دول CIS ، بل وحتى بعض الأسواق شمالاً في موسكو وآسيا الوسطى. وفي ظل تلك القيود، اقتصر تشغيل الطائرات على 12.1 ساعة خلال الربع الثالث، بانخفاض بلغت نسبته 11% مقارنة بالربع الثالث من عام 2025. ومع ذلك، ورغم هذا التحدي والتحديات المعاكسة الأخرى، علينا أن نتذكر أن مطار الكويت الدولي كان يعمل لساعات محدودة مع حظر تجول لمدة أربع ساعات.

وبالتالي كان المطار يعمل لمدة 20 ساعة فقط، وتقتصر رحلاتنا باتجاه الشرق على الهند وباكستان وكاتماندو وبنغلاديش. ومن ثم، كان علينا استخدام أسطولنا بذكاء شديد لضمان تحقيق العائد المطلوب. وتكمن الأخبار الإيجابية في جانب العائد؛ حيث ستلاحظون أن العائد قد أظهر مرونة ممتازة خلال الربع بزيادة بلغت نحو 21%، ليحقق 56.8 دينار كويتي للمسافر الواحد. ويعد ذلك أفضل بكثير مما حققناه في الربع الثالث من عام 2025 البالغ 47 دينار كويتي. وقد يرى البعض أن طيران الجزيرة فرضت جزءاً من رسم الوقود الإضافي أسوة بالناقلات الأخرى.

ومع ذلك، تكمن التفاصيل الدقيقة في الكواليس، وستلاحظون ذلك عندما نتطرق إلى الإيرادات الإضافية، وكيف ارتقينا بها إلى آفاق جديدة في طيران الجزيرة، تماماً كما وعدنا قبل ثلاثة أعوام. وقد شهدت إيرادات المقعد المتاح

لكل كيلومتر الحد من تراجعه بنسبة 0.8%؛ ورغم ذلك، لا يزال هناك انخفاض في هذا المؤشر في الوقت الذي ارتفع فيه العائد بنسبة 21%. ويرجع السبب في ذلك كلياً إلى الأوضاع الميدانية؛ فمع القيود المفروضة على المجال الجوي، انتهى بنا المطاف إلى قطع مسافات أطول لكل رحلة طيران عبر العديد من الأسواق. فالرحلات المتجهة شمالاً كان عليها الطيران شرقاً نحو السعودية ثم الالتفاف والتوجه شمالاً.

وقد أدى ذلك بالفعل إلى أثر ملموس؛ حيث تسبب في زيادة السعة المقعدية المتاحة لنفس مسافة رحلة الطيران التي سجلناها في عام 2025. ومع ذلك، ونظراً للقوة التي شهدتها إيرادات أسعار التذاكر الأساسية والإيرادات الإضافية، فقد تم الحد من تراجع إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر ليكون بنسبة 0.8% فقط. وفي المقابل، ارتفعت تكلفة المقعد المتاح لكل كيلومتر بنحو 9%، وهو ارتفاع يعود حصرياً إلى عامل الوقود. وإذا نظرنا إلى أسعار وقود الطائرات وفقاً لمؤشر أسعار الخليج العربي، نجد أنها تتحدد بعاملين رئيسيين: الأول هو سعر خام برنت والنفط الخام، والثاني هو هامش التكرير. وقد شهدنا خلال الربع تحرك هامش التكرير حول مستوى 55 دولاراً، بينما تجاوز سعر خام برنت نطاق 95 إلى 110 دولار.

وبالنظر إلى وصول الأسعار إلى ذروتها عند نحو 160 دولار خلال الربع، مع تسجيل متوسط سعري قارب 145 دولار، فقد شكلت أسعار وقود الطائرات المحرك الأساسي لارتفاع إجمالي تكلفة المقعد المتاح شاملة الوقود بنسبة ناهزت 9%. غير أن الكفاءة تمثلت في ضبط النفقات؛ فبالرغم من هذا الارتفاع الإجمالي بواقع 9%، نجحت الشركة في خفض تكلفة المقعد المتاح باستثناء الوقود بنسبة 3.6%. ويأتي هذا التراجع ثمرةً للانضباط المالي الصارم عبر كافة قطاعات الشركة، وهي مسيرة مستمرة لن تتوقف عند هذا الحد. حتى خلال هذا الربع، تحمّلنا مصاريف تأسيسية تتعلق بنشاط المناولة الأرضية الذي بدأ تشغيله في الربع الرابع؛ وهو ما ترتب عليه إدراج تكاليف لمرة واحدة ضمن نتائج الربع الثالث. ورغم هذه الأعباء الاستثنائية، نجحنا في تحقيق خفض بنسبة 3.6% في تكلفة المقعد المتاح لكل كيلو متر.

وعند إسقاط ذلك على نتائج فترة التسعة أشهر، نجد المشهد ذاته؛ فقد انخفضت أعداد المسافرين بنسبة 30% جراء تراجع عدد الرحلات بنحو 32%. فخلال التسعة أشهر من عام 2025، شغّلنا 28,000 رحلة، غير أنه وفي ظل التحديات التي واجهناها في قطاع الطيران، وإغلاق المجالات الجوية في بعض المناطق، فضلاً عن قيود التشغيل في مطار الكويت الدولي وغياب حركة الترانزيت، اقتصر تشغيلنا على 19,171 رحلة فقط خلال هذا الربع. وقد أدى ذلك بطبيعة الحال إلى تراجع أعداد الركاب وإجمالي الإيرادات. ولعل المتوقع في مثل هذه الظروف أن تنخفض الإيرادات عن فترة التسعة أشهر، إلا أن الواقع يعكس قصة نجاح إيجابية.

وعند عرض ذلك في الشريحة التالية، ستلاحظون أن الإيرادات قد ارتفعت بالفعل؛ حيث ارتفعت إيرادات المقعد المتاح لكل كيلو متر لفترة التسعة أشهر بنسبة 30.9%، مدعوماً بالأداء القوي للربع الثاني بالتكامل مع نمو

الإيرادات الإضافية في الربع الثالث، وهو ما سيستعرض تفاصيله أندرو لاحقاً. كما ساهم ارتفاع معدل إشغال المقاعد ليصل إلى 77.3% بتحقيق نمو يقارب 1%. غير أن تراجع معدل تشغيل الأسطول ازداد حدة خلال الربع الثالث للأسباب ذاتها؛ والمتمثلة في القيود الشديدة على قطاع الطيران، وغياب حركة الترانزيت، والمحددات التشغيلية في مبنى الركاب T5 . أما على صعيد العائد لفترة التسعة أشهر، فالتطور استثنائي بكل المقاييس، حيث حقق نمواً مبهرا بنسبة 48.7%.

ومرة أخرى، لا يقتصر هذا النمو على رسوم الوقود الإضافية فحسب، بل يرجع إلى حلول التسعير المحددة التي اعتمدناها في طيران الجزيرة؛ والتي تتيح للركاب الحصول على أقل الأسعار وأكثرها ملاءمة مع حقيبة يد بزنة 7 كجم، أو اختيار الباقات المدمجة التي تشمل أوزان 20 و 30 و 40 كجم مع تحديد المقاعد وكافة الخدمات الإضافية الأخرى. وبناءً على ذلك - كما ذكرت - ارتفعت إيرادات المقعد المتاح لكل كيلو متر بنسبة 30%، في حين ارتفعت التكاليف بنسبة 33.7% نتيجة لبند الوقود. وقد شملت التكاليف باستثناء الوقود العناصر الاستثنائية التي سُجلت لمرة واحدة خلال الربعين الثاني والثالث.

وكما تتذكرون، فقد شهد الربع الثاني من العام تكثيفاً لعملياتنا التشغيلية عبر أجواء المملكة العربية السعودية، شمل ذلك استئجار أكثر من 150 حافلة، متسببين في تكاليف إضافية اضطُررنا لتحملها، غير أننا حققنا رغم ذلك ربحية قوية خلال تلك الفترة في الربع الثاني. أما بالنسبة لإيرادات الربع الثالث، فقد بلغت رقماً جيداً يُعتد به عند 62.1 مليون دينار كويتي. وإذا نظرنا إلى الصورة التشغيلية الكاملة، نجد أن السعة التشغيلية قد تراجعت بالفعل بنحو 24%؛ حيث انخفض عدد الرحلات خلال الربع إلى 8,065 رحلة، مقارنة بنحو 11,000 رحلة في الربع الثالث من عام 2025. والجدير بالذكر أن العديد من الأسواق التي كنا بصدد تدشينها لم تنطلق خلال موسم الصيف، ويرجع ذلك كلياً إلى القيود المفروضة ومحدودية حركة الترانزيت.

قمنا بتقليص رحلاتنا لتقتصر على مطار ميلانو بيرغامو، كما علّقنا رحلاتنا إلى مطار لوتون؛ نظراً لأن دراسات الجدوى التشغيلية لتلك الوجهات كانت قائمة بالأساس على تدفق حركة الترانزيت، وهو ما افتقده مطار الكويت الدولي نتيجة غياب مسافري الترانزيت والتحويل. وعلى صعيد الأداء التشغيلي، تراجعت الأرباح التشغيلية بنسبة 46.3%، غير أن صافي الأرباح سجل رقماً جيداً يُعتد به عند 7.1 مليون دينار كويتي خلال الربع الثالث من عام 2026، وذلك على الرغم من كافة التحديات المشار إليها سابقاً. نُقدر أنه حتى اليوم، وعلى مدار نحو 167 يوماً من التشغيل في طيران الجزيرة منذ إعادة فتح المطار في الكويت في 26 مارس، قد فقدنا إيرادات تُقدر بنحو 25 إلى 30 مليون دينار كويتي، وهامش أرباح يتروح بين 15% و20%.

ويأتي ذلك انعكاساً لتراجع حركة الترانزيت وانخفاض أعداد المسافرين الكلية عبر مبنى الركاب. ومع ذلك، تُظهر أرقام فترة التسعة أشهر ارتفاعا في الإيرادات بنسبة 3.7%، مدعومة بالأداء القوي للعائد وإيرادات المقعد المتاح

لكل كيلو متر، إلى جانب ارتفاع كل من الإيرادات الإضافية وإيرادات الركاب من أسعار التذاكر الأساسية. وصحيح أننا استرددنا جزءاً من تكاليف الوقود الإضافية عبر فرض رسوم الوقود، إلا أن ما تم استرداده كان محدداً؛ حيث يرجع الفضل الأساسي في هذا الأداء القوي للإيرادات خلال التسعة أشهر إلى الارتفاع الطبيعي لإيرادات التذاكر الأساسية والأداء المتنامي المتميز للإيرادات الإضافية.

وعلى الرغم من انخفاض صافي الأرباح بنسبة 32%، إلا أن الشركة حققت أرباحاً جيدة يُعتد بها بلغت 15.7 مليون دينار كويتي خلال هذا الربع. وعند تحليل أداء الربع الثالث على المستوى العالمي، نجد أن طيران الجزيرة قد حققت بالفعل أداء تشغيلي ومالي أفضل بكثير، بالنظر إلى القوة النسبية للربعين الثاني والثالث خلال أشهر الذروة الموسمية، ورغم قيود التشغيل وغياب حركة الترانزيت في الكويت. وتجسد هذه النتائج صورة استثنائية يسرنا مشاركتها معكم ومع جموع المستثمرين.

وكما تذكرون، وضعت الشركة في يوليو وأغسطس من عام 2024 خطة استراتيجية لإعادة تطوير التطبيق الإلكتروني والموقع الرسمي، وإعادة هيكلة تجربة العميل ونموذج التسعير، بتصميم يضاهي كبرى شركات الطيران العالمية مثل ريان إير وإيزي جيت وجيت ستار وإيرآسيا؛ وهو ما نجحنا في تحقيقه اليوم. وبإلقاء النظر على الإيرادات الإضافية، نجد أنها حققت نمواً استثنائياً بلغت نسبته 83.3% خلال الربع الثالث، ونحو 46% لفترة التسعة أشهر. أما على مستوى المسافر الواحد، فقد سجل المؤشر نمواً مطلقاً ناهز 148% خلال الربع.

وعند تأمل أثر تلك الإستراتيجية، ومتابعة ما سيعرضه أندرو بشأن إيرادات التذاكر الأساسية، نجد أن تلك الإيرادات حققت أداءً قوياً مدعومةً بفرض رسوم الوقود الإضافية. غير أن القوة المطلقة للإيرادات الإضافية ارتقت بمعدلاتنا الاستثنائية؛ فبعد أن كانت تتراوح في نطاق يتراوح بين 2 و 3 و 4 دينار كويتي للمسافر خلال عام 2024 ومطلع عام 2025، صعدت إلى ما يقارب 5 إلى 6 دينار كويتي للمسافر، لنصل بها اليوم إلى مستوى قياسي يبلغ 16.2 دينار كويتي للمسافر الواحد خلال فترة الذروة الصيفية في الربع الثالث من عام 2026.

إن هذا الأداء يجسد في جوهره قوة هيكلية راسخة سنستمر في إحرازها - مع مراعاة التعديلات الموسمية بطبيعة الحال - ويسرنا للغاية أن نعلن لكم اليوم أننا نجحنا في تطبيق ديناميكيات إيرادات إضافية قوية جداً ضمن معادلات وخوارزميات التسعير لدينا، وهو ما سينعكس استمراره على نتائج الأشهر والأرباع السنوية القادمة. وعلى مستوى المسافر الواحد، بلغت حصة الإيرادات الإضافية 12.6 د.ك لفترة التسعة أشهر؛ ويعود ذلك إلى إدراج أداء الربعين الأول والثاني الضعيف نسبيًا، في ظل التحديات التي واجهناها وانخفاض الأحجام التشغيلية إلى مستويات متدنية للغاية خلال شهري فبراير ومارس من عام 2026.

أما على صعيد الحصة السوقية، فلعل من المهم الإشارة إلى أن حركة الطيران في مطار الكويت الدولي لا تزال محدودة؛ حيث تقتصر حركة وصول ومغادرة المسافرين وشركات الطيران على المبنى رقم 4 والمبنى رقم 5

الخاص بطيران الجزيرة. في حين يظل المبنى رقم 1 مغلقاً، دون وجود إطار زمني محدد لإعادة فتحه. ورغم هذه المعطيات، ساهمت طيران الجزيرة بدور محوري في إبقاء الكويت متصلة بالعالم، وحتى عندما أُغلق المطار أمام الرحلات القادمة من المملكة العربية السعودية، واصلنا أداء هذا الدور في الكويت. واليوم، تبلغ الحصة السوقية لشركة طيران الجزيرة ضمن شبكتها 36.2%، وهو ما يمثل ارتفاعاً بنحو 5% إلى 6%، غير أن ذلك يأتي أيضاً كأثر انعكاسي يرتبط بحجم التشغيل النسبي للناقلات الأخرى العاملة في مطار الكويت.

كانت هناك 45 شركة طيران مختلفة تُسيّر رحلاتها إلى مطار الكويت، غير أن تلك الناقلات اضطُرت لتقليص رحلاتها لتقتصر على رحلة واحدة تقريباً يومياً عبر شبكتها. وفي المقابل، نواصل تعزيز حصتنا وترسيخ مكانتنا عبر قطاعات السوق المختلفة؛ حيث يواصل سوق مجلس التعاون الخليجي تأدية دور محوري لشركة طيران الجزيرة، إلى جانب كل من مصر والهند وأوروبا. ونرى في الربع الرابع من هذا العام - في ظل المؤشرات الإيجابية المحتملة بالمنطقة - انطلاقة قوية لسفر السياحة والترفيه خلال النصف الثاني من شهر ديسمبر؛ كونها تُعد من أقوى فترات الذروة سنوياً؛ كما نتوقع تشكّل نمط محاكٍ لما يُعرف بالسفر الانتقامي الذي شهده القطاع إبان مرحلة تعافي جائحة كوفيد

وعلى صعيد الشبكة، تلاحظون أنه برغم التحديات الناجمة عن قيود قطاع الطيران ومحدودية ساعات عمل المطار وغياب حركة الترانزيت هذا العام، فقد نجحنا في الربط بين 80 وجهة. وقد شمل ذلك إطلاق وجهات جديدة خلال موسم الصيف والفترة التي أعقبته، حيث دُشّن خط دير الزور في سوريا، لنغدو بذلك أكبر ناقل جوي يُسيّر رحلاته إلى سوريا، فبعد انقطاع دام 14 عاماً عن الربط الجوي مع الكويت، بادرت طيران الجزيرة بإعادة تسيير الرحلات إلى سوريا العام الماضي، واليوم نُسيّر رحلاتنا بانتظام إلى دير الزور ودمشق وحلب.

ولدينا الآن أول خط ربط مع أفريقيا عبر أديس أبابا في إثيوبيا، وهو يقدم أداءً جيداً للغاية بالنظر إلى كونه سوقاً حديثاً؛ حيث نلمس نمواً كبيراً في شريحة المسافرين القادمين من إثيوبيا وغرب أفريقيا إلى الكويت، وهو ما يجعل من غرب أفريقيا نطاقاً واعداً ومثيراً للاهتمام ضمن شبكتنا، لم يسبق لطيران الجزيرة الخوض فيه عبر السنوات الماضية. وكما شاهدتم توسع أسطولنا شرقاً باتجاه دول رابطة المستقلة والهند، فإن افتتاح المزيد من الأسواق نحو أديس أبابا ووجهات أخرى، من بينها أسوان في مصر خلال شهر ديسمبر، سيمنحنا مزيجاً تشغيلياً أفضل على مستوى متوسط طول الرحلة ومعدل استغلال الأسطول.

وبناءً على ما تقدم، فإننا في طريقنا لإنهاء العام بأداء متزن ومشرّف، حيث اختتمنا الربع الثالث بنحو إيجابي للغاية، ونحن على أتم الاستعداد والجاهزية لخوض غمار الربع الرابع والعام الكامل 2027. وسيتولى أندرو استعراض قوة الميزانية العمومية والسيولة النقدية والرؤية المستقبلية لأعمال الشركة. ولكن الأهم من ذلك كله، هو أن طيران الجزيرة تضع في صدارة أولوياتها توفير رحلات جوية آمنة وموثوقة ترتكز على خدمة العميل؛

وسنواصل الابتكار وإعادة هيكلة أعمالنا رغم كافة التحديات، كما أثبتنا ذلك خلال الربعين الثاني والثالث، وسنؤكده مجدداً في الربع الرابع وعام 2027 بأكمله مع انضمام طائرات النمو الجديدة. والآن، أترك الكلمة لزميلي أندرو ليستعرض معكم الأداء السوقي والنظرة المستقبلية. تفضل أندرو.

أندرو : نعم. شكرًا لكم، باراثان. ننتقل إلى الشريحة التالية. تماماً. طاب مساؤكم جميعًا، وشكراً لانضمامكم إلى هذا المؤتمر الهاتفي اليوم. تُسلط هذه الشريحة الضوء على الأفاق التشغيلية للشركة خلال الأشهر القادمة، ولعل البدء من الجزء الأعلى للشريحة هو المدخل الأنسب؛ حيث يُشير إلى استمرار تأثير حالة عدم الاستقرار الإقليمي على عمليات التخطيط التشغيلي والتنبؤات المالية. وبطبيعة الحال، لا نزال نعيش في ظل ظروف من عدم اليقين السياسي والإقليمي، ونأمل بطبيعة الحال أن تترتب على مرحلة ما بعد انتخابات التجديد النصفي الأمريكية بعض الخطوات نحو تحقيق السلام في المنطقة، غير أن الرؤية تظل غير حاسمة، وهو ما يستوجب منا التحسب والمراقبة المستمرة.

ننتقل إلى نقطة أخرى؛ إذ نود التأكيد على أن جدول تسلّم الطائرات يسير وفق الخطة المرسومة؛ حيث تسلمت طيران الجزيرة طائرة جديدة كلياً من طراز (A320neo) خلال شهر أكتوبر الماضي، ومن المقرر وصول طائرة ثانية في شهر ديسمبر المقبل. وبناءً عليه، نحن نخوض مرحلة نمو متسارعة، وتتواصل عمليات تسلّم الطائرات التزاماً بالجدول الزمني المعتمد مع شركة إيرباص، حيث يُتوقع انضمام 6 طائرات إضافية إلى الأسطول خلال عام 2027. وعلى صعيد تكاليف التشغيل، تُشكل تكاليف الوقود البند الأكبر والمكون الأساسي لإجمالي المصاريف التشغيلية، وكما أشرت سابقاً، ستبقى أسعار وقود الطائرات عند مستويات مرتفعة مع توقعات بانخفاضها تدريجياً، غير أن عنصر عدم اليقين لا يزال يخيم على توجهات أسعار الوقود حتى الآن.

وعلى صعيد المؤشرات الإيجابية، تراجعت أسعار وقود الطائرات يوم أمس إلى 141 دولار أمريكي، كما انخفضت أسعار النفط الخام إلى 90 دولار، ويعني ذلك عملياً أن ما نطلق عليه هامش التكرير، وهو الفارق بين سعر وقود الطائرات وسعر النفط الخام، قد انخفض إلى 50 دولار، وذلك مقارنة بمستويات الذروة التي سجلها خلال الأشهر الأخيرة عند نحو 170 دولار لوقود الطائرات و 90 دولار لهامش التكرير. وبناءً عليه، يواصل هامش التكرير اتجاهه التنازلي، ونأمل بطبيعة الحال استمرار هذا المسار، لما يشكله من تحول إيجابي ملموس لدعم الأداء المالي والتشغيلي للشركة.

وبالحديث عن موضوع حركة الترانزيت، وكما أشار باراثان، لم يتم حتى الآن استئناف حركة مسافري الترانزيت والتحويل في الكويت، ولكن نأمل أن تُستأنف فعلياً على المدى القريب، رهنًا بإعادة فتح المبنى رقم 1 في مطار الكويت الدولي والحصول على موافقات الإدارة العامة للطيران المدني. وكما ذكر باراثان أيضاً، ستقوم طيران الجزيرة الآن بإدارة الخدمات الأرضية ذاتياً في مطار الكويت، وهو ما يُعد نبأً ساراً للغاية؛ فعندما تتولى الشركة تقديم كافة خدمات المناولة الأرضية لجميع رحلاتها بنفسها بنسبة 100% هنا في الكويت، سيؤدي ذلك إلى تحقيق

وفر ملموس في هيكل التكاليف لدينا، ويمثل هذا تقدماً ممتازاً ومحورياً لمسار أعمال الشركة. حسناً، ننتقل الآن لاستعراض المؤشرات التشغيلية والمالية الرئيسية.

أعتقد أن الكثير من هذه المسببات قد تمت تغطيتها بالفعل، وبالنظر إلى المقارنة بين الربعين، نجد أن متوسط حجم الأسطول التشغيلي قد انخفض بمقدار طائرتين؛ ويعود ذلك إلى دخول طائرات مستأجرة خلال العام السابق 2025، وهو ما لم يتكرر هذا العام. وحالياً، ارتفع حجم الأسطول ليرسو عند 23 طائرة، كما يخضع عدد الوجهات المتاحة للشركة حالياً لعدم القدرة على العبور فوق المجال الجوي الإيراني أو العراقي؛ وبناءً عليه، تم تعليق الرحلات مؤقتاً إلى معظم الوجهات الواقعة ضمن دول رابطة المستقلة بشرق إيران، إضافة إلى الوجهات الروسية.

وينعكس ذلك بطبيعة الحال على محركات الإيرادات؛ حيث سجلنا انخفاضاً في السعة المقعدية وأعداد المسافرين كما ناقشنا سابقاً، وهو أمر يعود كلياً إلى تلك القيود التشغيلية. ورغم ذلك، نجحنا في الحفاظ على معدل إشغال المقاعد عند مستوى 75%، وهو ما يمثل تراجعاً بواقع 3.1 نقطة مئوية (وليس 3.1% كما هو موضح في الشريحة). أما العائد، وكما جرى التأكيد عليه، فقد تلقى دعماً ملموساً من النمو الملحوظ في الإيرادات الإضافية خلال الربع الحالي والفترة الممتدة منذ بداية العام وحتى تاريخه. وأخيراً، فإن الانخفاض المسجل في أسفل الشريحة بشأن عدد القطاعات الجوية وساعات الطيران الكلية ومعدل استغلال الأسطول قد تم التطرق إليه سابقاً.

وينطبق الأمر نفسه تماماً على فترة التسعة أشهر الكاملة فيما يتعلق بتراجع عدد المقاعد والطاقة الاستيعابية؛ إذ تخللت تلك الفترة الـ 57 يوماً التي أُغلق فيها مطار الكويت بالكامل. ورغم ذلك، وبفضل ضبط وإدارة الطاقة الاستيعابية بفعالية، حافظت الشركة على نسبة معامل الإشغال. أما بالنسبة لصافي العائد، فإنه لا يزال منذ بداية العام وحتى تاريخه أعلى بكثير من مستويات العام السابق؛ إذ نواصل الاستفادة من مستويات العوائد المرتفعة جداً الناجمة عن مبادرة بركة في الربع الثاني، وإن كانت تشهد تراجعاً تدريجياً في الوقت الحالي نحو المتوسط. وعلى صعيد أداء الفترة منذ بداية العام، لا نزال متقدمين بفارق كبير عن نتائج العام الماضي.

ويعزز ذلك أيضاً، مرة أخرى، الفضل المباشر للنمو المحقق في الإيرادات الإضافية. وفيما يتعلق بعدد الرحلات وساعات الطيران الكلية ومعدل استغلال الأسطول للفترة منذ بداية العام وحتى تاريخه، فإن التراجع فيها يبدو أكثر سلبيّة مقارنة ببيانات الربع الثالث منفصلاً؛ نظراً لأنها تشتمل بطبيعة الحال على التبعات الناتجة عن إغلاق المطار ومحدودية العمليات التشغيلية خلال الربع الثاني. وبالانتقال إلى الصفحة التالية، نستعرض الأداء المالي للشركة؛ وكما تناولنا سابقاً، انخفضت الإيرادات بنسبة 10.6%، وهو ما يعود إلى تراجع الطاقة الاستيعابية بنسبة 23.3% وانخفاض أعداد المسافرين بنسبة 26.3%، غير أن هذا التراجع قابله جزئياً ارتفاع متوسط العائد ليصل إلى 56.8 دينار كويتي للمسافر الواحد.

بشكل عام، انخفضت مصاريفنا التشغيلية بنسبة 0.8% فقط على الرغم من تراجع الطاقة الاستيعابية، والتي جاء انخفاضها نتيجة لمحدودية ساعات العمل التشغيلية وتوقف حركة مسافري الترانزيت. غير أنه وكما أوضحنا هنا، فإن معظم الوفر المحقق من انخفاض ساعات التشغيل قد قابله تقريباً ارتفاع جوهري في أسعار الوقود، والتي جاءت أعلى بنحو 55% خلال هذا الربع مقارنة بالربع ذاته من العام الماضي. وقد انعكس ذلك مباشرة وبشكل كامل على أرقام ونسب الأرباح التشغيلية وصافي الربح. أما بالانتقال إلى الميزانية العمومية للشركة، فنحن نتمتع بميزانية عمومية قوية للغاية.

وفي الواقع، يبلغ صافي الدين نحو 40 مليون دينار كويتي، بينما تقل نسبة الرفع المالي لدينا عن 1×. وبناءً عليه، تدفقت سيولتنا النقدية خلال العام أساساً من التدفقات النقدية التشغيلية، إلى جانب سحب قروض إضافية للحفاظ على مستويات السيولة. وفي الواقع، فإن التكلفة الصافية الناجمة عن سحب هذه القروض ضئيلة للغاية؛ نظراً لأن لدينا نحو 90 مليون دولار أمريكي من أصل 93 مليون دولار محتفظ بها كودائع ثابتة، مما يجعل صافي تكلفة الفائدة محدودة جداً. وعلى صعيد الأصول الثابتة، فقد سجلت ارتفاعاً خلال العام نتيجة استحواذنا على طائرتين من طراز (A320) في فترة سابقة من العام، وستواصل الارتفاع بين الوقت الحالي ونهاية العام بالتزامن مع استلام الطائرات الجديدة وإدراجها ضمن الميزانية العمومية.

وفيما يتعلق بالتزاماتنا، وكما هو موضح هنا، فقد ارتفعت هذه الالتزامات أساساً نتيجة سحب دفعات من القروض لأجل. وقد قمنا في الواقع خلال الربع الحالي إعادة هيكلة بعض القروض، بحيث بات الجزء غير المتداول منها أعلى بكثير مما كان عليه سابقاً، وبناءً عليه، فإن جدول سداد ديوننا قد تمدد لفترات مستقبلية طويلة؛ وهو ما يُمنح الشركة مركزاً ائتمانياً وسيولة قوية جداً تمكنها من مواجهة أي تقلبات أو رياح معاكسة خلال الأرباع القادمة. وتلك هي مؤشرات الأداء التشغيلي والمالي، والتي تعكس بوضوح واقع التطورات التي شهدها العام.

وبطبيعة الحال، بلغت التكلفة لكل مقعد متاح بالكيلو متر والإيرادات لكل مقعد متاح بالكيلومتر ذروتهما خلال الربع الثاني من العام. ونستطيع أن نرى بوضوح أن أعداد المسافرين تشهد تعافياً مستمراً. وعلى الرغم من تراجع العوائد عن مستوياتها في الذروة، إلا أن التكلفة لكل مقعد متاح بالكيلومتر قد انخفضت هي الأخرى عن ذروتها المسجلة. ونأمل مستقبلاً أن تعكس هذه الرسوم البيانية مساراً أكثر استقراراً، نخلو فيه من حالة التقلب في المؤشرات التي شهدناها خلال عام 2026. وبطبيعة الحال، نتطلع إلى ما يمكن وصفه بالعودة إلى المسار الطبيعي للاستقرار التشغيلي خلال عام 2027. وأعتقد أن هذا يسلط الضوء على كافة النقاط المعنية؛ نرحب الآن بأسئلتكم واستفساراتكم، وتفضلوا بطرحها.

بارا: تمامًا، شكراً لك يا أندرو. قبل أن يتولى حاتم إدارة جلسة الأسئلة والأجوبة مع المستثمرين والمحللين المشاركين في هذا المؤتمر الهاتفي، أود إضافة إيضاحات وتفاصيل إضافية للمستثمرين. فبالإشارة إلى ما تطرق إليه أندرو

حول الميزانية العمومية، أعتقد أنه من المهم للمستثمرين معرفة أننا سددنا كامل الدفعات المسبقة للشراء الخاصة بطائراتنا. لقد أتممنا سدادها بالكامل، ومن ثم، فعند البدء في تسلّم الطائرات، ستُعاد تدوير تلك المبالغ وضخها مجدداً في التدفقات النقدية التشغيلية للشركة.

وبناءً عليه، تم سداد نحو ربع مليار دولار أمريكي لحساب الطائرات، وذلك بالاعتماد كلياً على التدفقات النقدية الناتجة من العمليات التشغيلية للشركة. إننا نتجه الآن نحو مرحلة من الاستقرار التشغيلي والمالي، مدعومة بآفاق إيجابية واعدة وبيئة أعمال أكثر ملاءمة للملاحة والتوسع خلال الربع الرابع وعام 2027. إضافة إلى ذلك، فإن الانضمام المرتقب للطائرات الجديدة سيمنحنا هامش أداء ممتازاً ومتوازناً على مستوى الميزانية العمومية للشركة.

حاتم : سنأخذ السؤال الأول الوارد عبر منصة المحادثة. تهانينا على تحقيق ربع سنوي قوي آخر. سؤالي الأول يتعلق بدخولكم المرحلة التالية من النمو عبر تسلّم الطائرات الجديدة؛ ففي ضوء المستجدات والتطورات الإقليمية، وتحديداً في المملكة العربية السعودية، ومع الأخذ في الاعتبار خطتكم لتشغيل رحلات عارضة هناك، هل من الأفضل تأجيل تسلّم الطائرات المقررة بحلول نهاية العام للحفاظ على معدلات استغلال الأسطول وساعات الطيران الكلية عند مستويات جيدة؟ أم أن الطائرات الجديدة المكتسبة ستحل محل طائرات قديمة في الأسطول؟ أود فقط التعرّف على الملامح العامة لإستراتيجية النمو لديكم للعام المقبل.

بارا: انظر، هذا سؤال ممتاز للغاية.. سؤال في غاية الأهمية. بدايةً، أود الإجابة عن هذا السؤال بالتأكيد على أننا نملك بالفعل جدول تسلّم طائرات استثنائياً ومثاليًا. إن الطريقة التي صُممت بها مواعيد التسلم تهدف إلى الاستفادة من عدة عوامل رئيسية؛ أولاً، إذا تذكرتم، قبل ثلاثة أعوام كان أسطول طيران الجزيرة يضم 24 طائرة بمتوسط سعة مقعدية تتراوح بين 162 و 172 مقعداً للطائرة الواحدة. بناءً عليه، شرعنا حينها في تنفيذ ما يُعرف ببرنامج زيادة الكثافة المقعدية، حيث أعدنا تهيئة وتحديث مقصورات جميع طائراتنا لترتفع سعتها إلى 180 مقعداً، مما ساهم في تعزيز المقاعد المتاحة لكل كيلومتر وزيادة الإنتاجية التشغيلية للطائرات. وفي الواقع، ومع دخولنا هذا الربع، قمنا بإضافة طائرتين إضافيتين ليعملوا ضمن الأسطول، في حين اقتصر تشغيلنا الفعلي على 22 طائرة مقارنة بعام 2024.

ومع إيضاح ذلك، فإن جميع الطائرات القادمة والمقرر تسلّمها من طراز (A320neo) ستكون بسعة تشغيلية تبلغ 180 مقعداً؛ فنحن لن نعتمد سعة 186 مقعداً، ولن ننخفض إلى 174 مقعداً أو أي عدد أقل من 180 مقعداً، بل ستكون جميعها بسعة موحدة قدرها 180 مقعداً. كما غطى أندرو هذه الجزئية، وأشرت إليها أنا أيضاً في وقت سابق، وكما يظهر أمامكم على الشريحة: لقد تسلمنا أولى طائرات مرحلة النمو خلال شهر أكتوبر، بينما ستنضم الطائرة الثانية ضمن هذه المرحلة في شهر ديسمبر من العام الحالي. أما فيما يتعلق بهيكلة جدول الطلبيات المؤكدة،

فإن معظم الطائرات المتبقية ستصل خلال النصف الثاني من العام المقبل، وتحديداً خلال النصف الثاني من عام 2027. وقد تتساءلون عن السبب وراء هذا التوقيت.

وسنتسلّم طائرة واحدة قبيل الارتفاع الذروي لموسم السفر في الكويت، والذي يمتد عادة بين شهور يونيو ويوليو وأغسطس، ليرتفع بذلك إجمالي عدد طائراتنا من 25 إلى 26 طائرة. وعقب ذلك، نواصل تحقيق تقدم ملموس ورائع، بفضل الدعم المقرّر من الهيئة العامة للطيران المدني السعودي، وكافة الجهات المعنية في المملكة العربية السعودية، في سير إجراءات تأسيس مشروع الجزيرة السعودية عبر الخطوات التنظيمية للحصول على شهادة المشغل الجوي.

إننا على يقين من أن الطريقة التي تم بها هيكلة وانضمام الطائرات الجديدة إلى الأسطول ستسهم مباشرة في تعزيز وتغذية حركة رحلات الحج والعمرة داخل المملكة، لربطها بالأسواق التي سنطير إليها مباشرة من هناك، وهو ما يقلل بدوره من الاعتماد على نموذج الرحلات رباعية القطاعات التي كنا نسيّرها سابقاً عبر الكويت من دول رابطة الدول المستقلة إلى السعودية. وعقب ذلك، سنعيد توجيه محاور الأسطول في الكويت للتركيز على الوجهات الصيفية المباشرة ذات الربحية العالية، إضافة إلى الوجهات المباشرة القوية ضمن دول مجلس التعاون الخليجي وبلاد الشام، بما في ذلك سوريا وبيروت وعمّان، حيث تشهد جميع تلك الأسواق حالياً زخماً وقوة تشغيلية لم نعهدها خلال العامين الماضيين في طيران الجزيرة.

حاتم: شكرًا لك. السؤال التالي: يتعلق بالأثر التشغيلي المحايد، ما حجم الوفورات في التكاليف التي سيحققها الاعتماد الكامل على الخدمة الذاتية للمناولة الأرضية مقارنة بالتكلفة السابقة لتقديم الخدمة عبر شركة ناس؟ وهل هناك أي مستجدات بشأن خطتكم لإجراء الصيانة داخل الشركة؟

بارا: أسئلة ممتازة. دعوني أتطرق أولاً إلى موضوع الصيانة، بل وسأوسع نطاق الحديث عنه إذا كان بإمكانكم مواصلة مشاهدة الصور المعروضة على الشريحة؛ فما أعرضه أمامكم هنا، قبل الخوض في تفاصيل الصيانة والمناولة الأرضية، هو الدفعة الأولى من المتدربين الذين قمنا بضمهم حديثاً إلى كوادرنا. وعلى الجانب الأيسر مباشرة من هذا المبنى عند وصولكم إلى مطار الكويت، نقوم حالياً بتشييد مركزنا الخاص للتدريب على أجهزة المحاكاة. وبناءً عليه، فالأمر لا يقتصر على الصيانة فقط، ولا على المناولة الأرضية فحسب؛ فإذا ما استرجعتم الذاكرة، فإن خطتنا التحولية التي أطلقناها قبل ثلاث سنوات تهدف في جوهرها إلى الاحتفاظ بالهامش الربحي داخل طيران الجزيرة.

ومن هذا المنطلق، قُمنا عبر فالكون بشراء الطائرات للتحول من نموذج ينطوي على الاعتماد الكلي بنسبة 100% على الاستئجار، إلى تحقيق توازن متكامل بين الاستئجار والتملك المباشر؛ وذلك لفرض ما يُعرف بـ الانضباط المالي على الميزانية العمومية، إلى جانب ضبط الهوامش الربحيّة لصافي الربح بعد الضريبة، هذا فيما يتعلق

بالطائرات. أما بالنسبة لقطاع الصيانة، فقد حصلنا حالياً على كافة الموافقات التنظيمية المطلوبة؛ ونمر الآن بمراحل التصميم النهائية؛ حيث نملك منظومة ترخيص الصيانة (Part 145) ومنظومة CAMO، ونعمل على تصميم حظيرة صيانة طائرات تتسع لمساحتين اساسيتين بالإضافة إلى مساحة إضافية (لعدد 2 + 1 طائرة).

وذلك تلبية للزيادة المرتقبة في عدد طائرات الأسطول ودعماً لأنشطة الصيانة؛ ففي الوقت الحالي، يتم إرسال معظم أعمال الصيانة الثقيلة الخاصة بطائراتنا خارج دولة الكويت، أو يتم إسنادها إلى مزوّد خدمة وحيد داخل الكويت. أما الآن، وبفضل هذا التحول، أصبح لدينا خيار تنفيذي كامل لإجراء تلك الأعمال داخلياً واستبقاء الهوامش الربحية داخل الشركة. وبناءً عليه، بدأنا بالفعل في تنفيذ البرامج التدريبية، وسنكون قادرين على تقديم التدريب داخلياً بحلول النصف الثاني من العام المقبل. كما بدأنا تفعيل تقديم خدمات المناولة الأرضية ذاتياً. وكان السؤال المطروح بدقة يدور حول الفارق في الهامش الربحي بين تقديم خدمات المناولة الأرضية ذاتياً وبين الاستعانة بمزوّد خدمة خارجي من الأطراف الأخرى.

وفي واقع الأمر، لم نكن لنقدم على هذه الخطوة في المقام الأول لولا وجود فارق إيجابي ملموس في هامش الربح. ومع ذلك، فإن الأمر لا يقتصر فقط على فارق هامش الربح؛ فنحن إلى جانب الآفاق الأفضل لهامش الربح، سنكون قادرين على رفع كفاءة وتحسين العمليات الميدانية لطواقمنا على المدرج داخل مبنى الركاب، فضلاً عن إحكام السيطرة التامة على الخدمات فوق جناح الطائرة (إنهاء إجراءات السفر والخدمات داخل المبنى) والخدمات تحت جناح الطائرة (تحميل الأمتعة والوقود والصيانة) في مبنى الركاب الخاص بنا T5 . وإذا ما نظرنا إلى الفرص المستقبليّة، سنتمكن من إدارة وتحسين كفاءة أعداد الموظفين والكوادر التشغيلية على نحو أمثل في جميع أرجاء مبنى الركاب والمدرج؛ وهو ما يمنحنا مركزاً تشغيلياً فريداً لا تتمتع به الكثير من الشركات، ويتوجب علينا البناء عليه وتطويره مع اكتسابنا خبرة أعمق في إدارة المناولة الأرضية الذاتية.

ولكننا نتوقع تحقيق خفض في التكاليف بنسبة لا تقل عن 20% إلى 25% مقارنة بما ندفعه عادة لمزودي الخدمات من الأطراف الخارجية. ومع ذلك، فإن التحدي في حقيقة الأمر لا يكمن داخل السوق الكويتي، بل في الأسواق الخارجية خارج الكويت؛ فإذا كنت على دراية دقيقة برسوم المناولة الأرضية في تركيا ودول رابطة الدول المستقلة، ستدرك أن التحدي في الكويت ليس سيئاً على الإطلاق، غير أننا سنتولى إحكام السيطرة التامة عليه. وبناءً عليه، فإن منظومة التدريب ستكون داخلية بالكامل، وأنشطة الصيانة ستُنفذ داخلياً، وخدمات المناولة الأرضية ستُدار داخلياً بالكامل.

وسوف تشهدون استخدام الجزيرة لروافد ومُحفزات اقتناص الفرص الاستثمارية لتأمين واستحواذ المزيد من الطائرات، وشراء طائرات إضافية تُدرج مباشرة ضمن الميزانية العمومية للشركة. وأعتقد أن اختلالات التوازن

الحالية بين العرض والطلب وما يشهده السوق قد يمنحنا فرصة حقيقية للمضي قدماً في هذا المسار بوتيرة أسرع خلال عام 2027، إلا أننا نراقب عن كثب ونرصد كيفية تطور مستويات الأسعار والسعات التشغيلية في السوق.

حاتم: ما هو الجدول الزمني المتوقع لتسلّم باقي الطائرات الـ 25 سنوياً حتى عام 2030؟ وكيف سيتم تمويل جدول الطلبيات المؤكدة المتبقي، وما هو حجم النفقات الرأسمالية السنوية المتوقعة وأثرها على نسب الرافعة المالية وسياسة توزيع الأرباح؟

أندرو: نعم، حسناً، شكراً على هذا السؤال. فيما يتعلق بباقي الطائرات الـ 25، وكما أشرنا سابقاً، من المقرر وصول طائرة واحدة خلال العام الحالي، ثم وفقاً للخطة الزمنية الراهنة، ستصل 6 طائرات في عام 2027، و 8 طائرات في عام 2028، و 10 طائرات في عام 2029. بطبيعة الحال، يمثل هذا الجدول الزمني للتسليم الخطة الحالية، وقد يشهد بعض التعديلات الطفيفة؛ وفي الواقع، فإن توفر قدر من المرونة في هذا الصدد سيكون مفيداً للشركة من عدة نواحٍ. أما بشأن آلية التمويل، وكما أوضح باراثان، فهناك توجه إلى حد كبير نحو تملك الطائرات وإدراجها ضمن الميزانية العمومية للشركة، وذلك بالاعتماد أساساً على التسهيلات الائتمانية والتمويل المصرفي، مع إمكانية دراسة وتقييم كافة أنواع التمويل الأخرى.

يمكننا التوجه نحو التمويل المدعوم من وكالات ائتمان الصادرات، أو التمويل المدعوم بالتأمين، أو التمويل المباشر للشركات. ومع ذلك، أعتقد أن الشركة منفتحة عملياً على كافة أنماط التملك والحيازة المختلفة؛ حيث يتعين علينا تقييم الجدوى الاقتصادية في كل مرحلة زمنية لتحديد الخيار الأمثل: إما تملك الطائرة مباشرة، أو استلامها من جدول الطلبيات المؤكدة والدخول في صفقة بيع وإعادة استئجار مع إحدى شركات التأجير. في الوقت الراهن، فإن غالبية الطائرات ضمن أسطول طيران الجزيرة مستأجرة، ولذلك نتجه على الأرجح إلى إعادة الموازنة ليميل بدرجة أكبر نحو تملك الطائرات.

بطبيعة الحال، فيما يتعلق بالنفقات الرأسمالية، فإن حجمها يعتمد بشكل أساسي على عدد الطائرات التي سنقوم بإدراجها ضمن الميزانية العمومية. ولكن أياً كانت القرارات التي سنتخذها بشأن الإدراج في الميزانية العمومية، وما يترتب على ذلك من الحصول على تسهيلات ائتمانية أو إنفاق سيولتنا النقدية الخاصة على النفقات الرأسمالية، يتعين علينا بكل تأكيد التأكد من عدم ارتفاع نسب الرافعة المالية إلى مستويات مفرطة، وضمان توليد تدفقات نقدية كافية لخدمة أعباء الدين. ولذلك، يصعب في الواقع تحديد القيمة الدقيقة للنفقات الرأسمالية على أساس سنوي إلى حين الاستقرار النهائي على الآلية التي سنعتمدها لتمويل تلك الطائرات وإثباتها في الميزانية العمومية؛ سواء كأصول حق استخدام أو كجزء من الممتلكات والآلات والمعدات.

حاتم: تهانينا على الأداء القوي المحقق خلال هذا الربع على صعيد الإيرادات الإضافية أو المساندة. هل ترون أن الزيادة الأخيرة تمثل ارتفاعاً مؤقتاً مدفوعاً بالظروف الجيوسياسية الراهنة؟ أم يمكننا توقع استدامة هذه المستويات حتى مع عودة الأوضاع إلى طبيعتها المعتادة؟

بارا: هذا سؤال وجيه للغاية، لا سيما في ظل القفزة التي شهدتموها خلال الربعين الثاني والثالث وسط حالة عدم اليقين الجيوسياسي. ولكن إذا ما عدنا بالذاكرة إلى مسار التطور خلال أعوام 2024 و 2025 و 2026؛ انظروا إلى ما كنا نقوم به في عامي 2024 و 2025: لم تكن لدينا آنذاك منظومة متطورة في آلية تجميع باقات الخدمات المساندة، بل كانت تقتصر إلى حد كبير على رسوم الأمتعة الإضافية فحسب. أما اليوم، فقد أصبح هناك مستوى أعلى بكثير من التطور والاحترافية، إلى جانب تطبيق ما يُعرف بتخطيط رحلة العميل لفهم كيفية إقبال المسافرين على شراء هذه الباقات.

لذلك، إذا نظرنا اليوم إلى قطاع الإيرادات الإضافية أو المساندة لدينا، نجد أن المسافرين لا يزالون يقبلون على شراء فئة التذكرة الأساسية التي تشمل حقيبة يد بوزن 7 كيلو جرام. غير أننا نتفق جميعاً في هذا المؤتمر الهاتفي على أن المسافرين في منطقة الشرق الأوسط لديهم شغف خاص بحمل الأمتعة - وأندرو يبتسم لي الآن؛ فخلال بعض الرحلات التي سافرت فيها برفقة أندرو، كنا نجلس ونراقب كمية الحقائب التي يحملها الركاب - ولكن الأهم أن المسافرين يدفعون مقابل هذه الخدمة. ومن الخطوات الجوهرية التي قمنا بها وضع شروط نقل واضحة وصارمة للغاية؛ ونتيجة لذلك، نلاحظ الآن أن العملاء لم يعودوا يكتفون بوزن الـ 7 كيلو جرام فحسب، بل باتوا يشترون باقات أوزان إضافية تتراوح بين 10 و 20 و 30 كيلو جرام.

وإذا ما نظرنا إلى أسواق شبه القارة الهندية ومصر، نجد أن النطاق المعتاد للأوزان يتراوح بين 30 و 40 كيلوجرام، بل قد يصل إلى 40 كيلوجرام كحد أقصى؛ ولذلك نشهد إقبالاً متزايداً وملحوظاً في تلك الأسواق. ومع ذلك، لا تمثل الأمتعة العنصر الوحيد في منظومة الإيرادات الإضافية؛ فهناك أيضاً خدمات التأمين، حيث لاحظنا خلال فترتي الربعين الثاني والثالث ارتفاعاً كبيراً في مبيعات بوالص التأمين، وتزايد إقبال المسافرين على شراء ميزة الإلغاء لأي سبب، أو ما يُعرف بـ خيارات استرداد قيمة التذكرة، والتي شهدت نمواً ملحوظاً. كما قمنا بدمج هذه الخدمات ضمن الباقات المجمعة؛ ففي فترات ذروة السفر، تشهد صالة الركاب لدينا ازدحاماً وكثافة تشغيلية عالية للغاية.

وعليه، فقد شهدنا إقبالاً كبيراً على خدمة المسار السريع، كما نوفر خدمة الأولوية وخدمة إنهاء إجراءات السفر، بالإضافة إلى إطلاق خدمة حياكم عند الوصول ضمن باقات متكاملة؛ ويمكنكم الاطلاع على كل ذلك عبر موقعنا الإلكتروني، حيث تم التخطيط له وتنفيذه بالكامل. ومع ذلك، هناك فرصة واعدة لم نستغلها بعد، وسنبدأ العمل عليها خلال الربع الرابع من العام الحالي والربعين الأول والثاني من العام المقبل، ألا وهي نظام التسعير الديناميكي

للباقات. فنظام الباقات المعمول به لدينا حالياً يعتمد على التعرفة الثابتة للنظام سواء للتذكرة أو لاختيار المقعد أو للأمتعة الإضافية.

ومع ذلك، فإن هذا النظام لا يأخذ في الاعتبار عوامل السعة التشغيلية وديناميكيات العرض والطلب؛ وبالتالي، فإن الإبقاء على هذا التسعير الثابت قد يفوت علينا فرصاً كبيرة خلال فترات الذروة على رحلات محددة وفي الأسواق التي تشهد طلباً مرتفعاً - حيث تتراوح معدلات إشغال المقاعد فيها بين 80% و 85%. وبناءً على ذلك، يمكن أيضاً تسعير سلسلة الخدمات المساندة بصورة ديناميكية بالتوازي مع سعر التذكرة الأساسي.

خلاصة القول، لقد طرحتم سؤالاً وجيهاً للغاية، وآمل أن أكون قد قدمت لكم تصوراً واضحاً لما أنجزناه حتى الآن، لكن مسيرتنا لم تنتهِ بعد. بالنسبة لنا، نؤمن بأن هناك مجالاً لمزيد من النمو يفوق احتمالات التراجع؛ ومع ذلك، فإننا ندرك تماماً طبيعة هذه العوامل، ونتعامل معها بكامل الوعي والانضباط في كيفية إدارتها خلال الأرباع السنوية المقبلة. شكرًا لك.

حاتم: يبدو أنه لم تعد هناك أي أسئلة أخرى، لذا أعتقد أنه يمكننا اختتام هذا المؤتمر الهاتفي.

بارا: شكراً لك يا حاتم، وأود أن أشكر الجميع - أعتقد أن هناك سؤالاً أخيراً قد ورد للتو، أليس كذلك؟

حاتم: ورد للتو سؤال جديد: أداء رائع خلال هذا الربع، وتواصل طيران الجزيرة تعزيز عائد الإيرادات في كل ربع سنة. كيف يتم التخطيط لعملية التوسع في الأسطول في ظل نسبة الدين إلى حقوق الملكية ومستويات الرافعة المالية وسياسة توزيع الأرباح؟

بارا: حقيقةً، هذا سؤال رائع. أعتقد أنك قد تمكنت من الموازنة بين متطلبات الحفاظ على الانضباط المالي في الميزانية العمومية من جهة، ومكافأة المساهمين من جهة أخرى. ولا شك أنكم تابعتم نهج طيران الجزيرة على مدار السنوات المتتالية الماضية فيما يتعلق بسياسة توزيع الأرباح؛ ومن الواضح تماماً أن مجلس الإدارة والمساهمين والجمعية العمومية سيتخذون القرارات والتوصيات المناسبة بما يتماشى مع ذلك. ومع ذلك، فإننا نلتزم بانضباط صارم للغاية فيما يتعلق بالإنفاق المالي، وبنسب الدين إلى حقوق الملكية في الميزانية العمومية.

إذا نظرنا إلى وضعنا - وإذا جاز لي هنا أن أتوجه بالحديث مباشرةً إلى المستثمرين في ظل المشهد الراهن - فإننا نمثل شركة طيران مرنة ذات حجم مدمج مهيأة بهيكل تشغيلي مثالي يتيح لنا اقتناص الفرص فور انفتاح السوق وانتعاشه؛ فنحن لا ندير أو نشغل أسطولاً يضم 50 أو 75 أو 100 طائرة. وهنا أود أن أطرح على السادة المحللين تساؤلاً حول السبب الذي يجعل طيران الجزيرة متفائلة للغاية بشأن آفاق النمو في دولة الكويت. إذا ما نظرنا إلى النمو النسبي في السعة الاستيعابية للمطارات خلال العامين الماضيين، نجد أن بعض المطارات الإقليمية

مثل مطار الشارقة قد حققت معدل نمو سنوي مركب لافتاً للغاية، حيث يقترب حجم نموه واستيعابه من 20 مليون مسافر.

أي ما يعادل نمواً بنحو 4 ملايين مسافر تقريباً، أو ما يُفسر إلى إضافة ما بين 16 و 18 طائرة ذات الهيكل الضيق خلال تلك الفترة. وإذا نظرنا إلى مطار أبوظبي، فقد بلغ معدل النمو 45% ليصل إجمالي حركة المسافرين إلى نحو 33 مليون مسافر. وكذلك الحال بالنسبة للمطارات السعودية الرئيسية - سواء في الرياض، رغم الأوضاع الراهنة، أو جدة والدمام، بالإضافة إلى المدينة المنورة - فقد سجلت حركة المسافرين نمواً بوتيرة ممتازة للغاية. ومن منطلق التزامنا بالانضباط، سنواصل نهجنا المنضبط في استلام الطائرات الجديدة وإدخالها الخدمة وفق نسب الدين ورأس المال المثالي، لا سيما وأن لدينا خطوط كبيرة لم نستغلها بعد.

إننا شركة قيادية رائدة مدرجة في سوق الأوراق المالية، ونحظى بتقدير وثقة كبيرة من مجتمع الاستثمار والمصارف على حدٍ سواء، وأعتقد أنكم استمعتم إلى حديث أندرو حول آلية الموازنة والانتقال لدينا بين القروض قصيرة الأجل وطويلة الأجل؛ فنحن نتمتع بعلاقة متينة للغاية مع مستثمرينا. سأكتفي بهذا القدر لأننا لا نطمح إلى تحقيق ربع سنوي استثنائي واحد فحسب؛ فكما تعلمون، ندخل الآن في النمط الموسمي المعتاد، ويُعد الربع الرابع تقليدياً من الأرباع الأقل نشاطاً خلال العام. لذا، يتعين علينا إدارة تحديات الربع الرابع بحكمة، غير أننا في وضع ممتاز للغاية يؤهلنا لتحقيق أداء قوي لكامل عام 2027.

وبغض النظر عما نسمعه من تصريحات إعلامية عابرة، فإننا لا نملك كرة بلورية للتنبؤ بالمستقبل ولا نخوض في الشؤون السياسية؛ بل نركز فقط على إدارة العوامل التي تقع ضمن نطاق سيطرتنا، وقد أثبتنا كفاءة عالية في التحكم بمسارنا التشغيلي، بدءاً من قدرتنا على التعامل بنجاح مع إغلاق المطار لمدة 57 يوماً. وبهذه المناسبة، أود أن أتوجه بجزيل الشكر لجميع المحللين والمستثمرين على أسئلتهم القيمة، كما أجدد الشكر لفريق العمل الرائع في طيران الجزيرة على تفانيهم المتواصل يوماً بعد يوم، وجهودهم التي مكنتنا من تجاوز تحديات الربعين الثاني والثالث بنجاح.

ولولا كوادرنا البشرية وروح الأسرة الواحدة التي تجمعنا في طيران الجزيرة، إلى جانب الدعم القوي الذي نحظى به من مجلس الإدارة ورئيس مجلس الإدارة والمستثمرين، لما كنا في هذه الجاهزية التامة اليوم لاغتنام آفاق النمو فور عودة الأجواء الإيجابية إلى المنطقة؛ فنحن نعمل برؤية طويلة الأمد. شكرًا لك.

حاتم: شكرًا لكم. شكراً جزيلاً لإدارة طيران الجزيرة على وقتكم الثمين اليوم، وشكراً لجميع الحضور على مشاركتكم؛ وبهذا نصل إلى ختام مؤتمرنا الهاتفي اليوم. شكراً لكم.

بارا: شكرًا لك.

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 3Q26 Analysts / Conference Call held on Tuesday 10 November 2026.

Hatem: Hello, everyone. This is Hatem Alaa from EFG Hermes. We welcome to Jazeera Airways' Third Quarter 2026 Results Conference Call. I'm pleased to have on the call today from Jazeera Airways, Barathan Pasupathi, CEO; and Andrew Littledale, CFO. We'll start by a presentation from management, and then we'll open the floor for your questions. Gentlemen, please go ahead.

Bara: Thank you, Hatem, and good afternoon to all investors on the call here today. We are very pleased and I'm very pleased to be joined with Andrew Littledale, our Group CFO, in delivering what has been a very robust performance in Jazeera Airways with multiple headwinds across the region and in Kuwait as well. We are pleased to announce, as we did yesterday to Boursa that we recorded KD 62.1 million of revenue in the quarter with KD 7.1 million of profits delivered in what has been a quarter with many challenges. If all of you do recall, we were very clear and we stated in the Q2 and the first half call, we are not out of the woods.

We continue being challenged on many fronts, FIR closures, limited operating hours in Kuwait International Airport and also the fact that Kuwait International Airport, unlike all the other GCC airports, currently does not allow transfer or transit customers across the network for Jazeera Airways. Despite all of that, Jazeera has delivered an outstanding performance in the quarter, and we will be unpacking the results today with Andrew. I will take you through the normal introduction, operational and financial headlines and performance, and Andrew will cover off the market outlook in 4Q and 2026 and the details of the financial numbers.

Now before we move on, we are very pleased to let you know that we have actually picked up the first aircraft, our growth fleet of 26 Airbus A320neos that also included an order book for A321s. The first aircraft was picked up in October, and we are about to pick up very shortly the December unit in two weeks. Now another positive news before

we start is, if you do recall three years ago, we laid out a transformation plan on Jazeera on multiple counts on driving efficiency and as well as building greater ancillary assets, ancillary revenue assets.

You will find that today, we've been able to announce to the market just over Sunday on the weekend, the fact that Jazeera Airways is now self-handling its own operations here in Kuwait. What was previously farmed out to Menzies and then to Kuwait Airways will be fully onboarded 100% by the 1st of December 2026, and this is a significant milestone for us. Now during the quarter, for the challenges that we laid out Kuwait International Airport did not accept transfer and transit passengers and traffic on accounts of safety and well-being of people in the airport and the employees around the airport infrastructure.

Due to that, you'll find that passenger count actually came off 26.3% in Q3. Load factors, however, were still down by 3.1%, but there is a silver lining in the clouds there. We saw more point-to-point customers shift over to Jazeera Airways. In the previous quarter, we were holding between 10% to 15% of transfer traffic in the network in Q3 in Kuwait Terminal 5. This quarter, due to the fact that, one, there are limited operations by other carriers into Kuwait; and two, the fact that we did not have transfer customers in Kuwait, we were able to drive higher load factors on the point-to-point market. However, utilization was down by almost 11%.

That is purely a result of the closure of the FIR airspace over Iran, the closure of the Iraqi North airspace and the fact that we were limited in terms of what we could do into the CIS markets and even certain markets north in Moscow and Central Asia. So, with that limitation, aircraft use was limited to 12.1 hours in Q3, and that was 11% lower compared to 3Q 2025. However, despite that and the other headwind, we have to recall that Kuwait International Airport was only open with a curfew period of four hours.

So, the airport is open for 20 hours, and we're limited into flying eastwards to India, Pakistan, Kathmandu and Bangladesh. And

hence, we had to use the tails very smartly to make sure that we delivered the right yield. The good news story is on yield, you'll find that yield has actually demonstrated resilience in the quarter with almost a 21% increase with KD 56.8 per passenger. Now that is much better than what we delivered in Q3 of 2025 of KD 47. One can argue that Jazeera had an element of a fuel surcharge like other carriers.

However, the devil is in the details, and you'll see that when we touch on ancillary, how we have taken ancillary to new heights in Jazeera, as we said, we were demonstrating three years ago. Now RASK was mitigated by 0.8%. However, you still saw RASK declines when yield went up by 21%. That is purely from the ground. With the limited constraints on air space, we ended up with higher stage length across many markets. So, markets going north had to go eastwards into Saudi Arabia and then drive northwards.

So that actually impacted a lot of ASKs or the same stage length that we had in 2025. However, given the strength in base fare revenue and ancillary revenue, RASK downfall was mitigated to only 0.8%. CASK increased by almost 9% purely as a function on fuel. If you look at jet fuel prices at MOPAG, there are two determinants. One is the price of Brent and crude and the other determinant is crack spread. We saw during the quarter, crack spread hovering around $55 and Brent being north of $95 to $110.

So, if you look at peak pricing of almost $160 in the quarter with average pricing around $145, jet drove CASK, including fuel at almost 9%. But the good news story is discipline, cost discipline. Despite CASK increases of 9%, CASK, excluding fuel came down by almost 3.6%. That is a result of discipline across many segments of the business, and we have not seen the end to it. Even during this quarter, we carried start-up costs for the ground handling business that got started in Q4. So, in Q3, you will have one-off cost. And despite that, we delivered a 3.6% reduction in CASK.

Now if you overlay that, it's a similar story for the nine months. Passenger numbers were down 30% as a result of sectors coming off by almost 32%. In the nine months in 2025, we operated 28,000

sectors. However, given the challenges we had in FIR, the closure of air spaces in some areas and the fact of limited operating traffic in Kuwait International Airport and the lack of transfers, we were only doing 19,171 sectors in the quarter. That had led to a lower pax count and a lower overall revenue. One would expect that revenue would have actually decreased in the nine months, but that actually is a good news story.

When I share it in the next slide, it actually went up. RASK for the nine months grew by 30.9%. That is from the strength on Q2 overlaid with the strength on ancillary in Q3 that Andrew will cover off. Load factors will also help to 77.3% or we almost saw a 1% growth. However, the similar story in terms of utilization was exacerbated in Q3 because of the reasons that I've mentioned. No FIR, limited FIRs, no transfers and limited operational conditions in Terminal 5 for Kuwait International Airport. The yield story for the nine months is staggering. It is a 48.7% growth.

Again, this is not only a fuel surcharge. This is the way we have now solutions and defined pricing in Jazeera Airways in terms of customers getting the lowest and most affordable fares with the bag and 7 kilos and customers bundling everything from 20, 30 and 40 kilos with seat selection and everything else in the bundle as well. So with that, as I mentioned, RASK grew by 30% and costs actually went up by 33.7% due to fuel. And costs, excluding fuel, included the one-off items that we had not only in Q3, but also in Q2.

If you recall, in Q2, we did a lot of flying through Saudi Arabia, and that included hiring more than 150 buses that included additional costs that we had to incur, but we also delivered a strong profitability in Q2. Now for the third quarter revenue, now that's a respectable number of KD 62.1 million. If you look at what we did at the back of the pack, sectors, actually capacity came off by almost 24%. Sectors in the quarter were actually down to 8,065 while we did almost 11,000 sectors in Q3 of 2025. A lot of markets that we were bound to start did not start in summer. This is due to the fact that we were limited with lack of transfers.

We limited our flying to Milan Bergamo. We suspended our flying to Luton because all the business cases were predicated on having transfer traffic and Kuwait International Airport did not have any transfers or transit traffic. Operational performance or profit was down by 46.3%, but net profit was a respectable KD 7.1 million in Q3 of 2026 despite everything I said. We estimate that up to today, almost 167 days of business at Jazeera Airways since the 26th of March when the airport was opened in Kuwait, we have lost approximately between KD 25 million to KD 30 million of revenue and approximately between 15% to 20% margins.

So that is on the back of transfers, that is on the back of lower passenger count across the terminal. Now the nine-month numbers also show you that revenue grew by 3.7%. That is on the back of strong performance in yield and RASK with both ancillary growth and base fare passenger revenue growth. And yes, we did recover additional fuel cost to fuel surcharges but that was limited in terms of what we recovered. It is just that organic strength in base fare revenue and multiple strength in ancillary revenue that actually a strong performance in revenue in the nine months.

Net profit was down 32%, but also delivered respectable KD 15.7 million profit in the quarter. Now if you analyze Q3 performance across the globe, you'll find that Jazeera actually performed much better given the relative strength of Q2 and Q3 in seasonal peak months with limited flying and lack of transfers in Kuwait. Now this is an amazing picture that we want to talk about to all of you and investors.

I do recall in July, August of 2024, we laid out a plan that we will reinvent the app, we will reinvent the web, and we will then put a customer journey and a pricing pattern and design it in a way very similar to world-class carriers like Ryanair, easyJet, Jetstar, AirAsia, and we have done that today. If you look at ancillary revenue, that has grown by a staggering 83.3% in Q3, and that has grown by almost 46% for the nine months. However, on a per passenger basis, you see absolute growth of almost 148% in the quarter.

Now if you look at what that has done and if you look at what Andrew will talk about base fare revenue, base fare revenue actually was also strong due to the fact of fuel surcharges. But the absolute strength of ancillary revenue has taken our ancillary revenue in the low KD 2 to KD 3 to KD 4 range that we have been demonstrating in 2024 and very early in 2025, it moved up to almost KD 5 to KD 6 a passenger. We have now lifted it to KD 16.2 in the peak summer period in Q3 of 2026.

That is fundamentally an underlying strength that we'll continue to see with, of course, seasonal adjustments, but we are very pleased to announce this to you today that we have delivered very strong ancillary dynamics in our pricing formulations and algorithms, and we will continue seeing that in the months and the quarters ahead. On a per passenger basis, for the nine months, ancillary revenue was KD12.6. That is because it included a weak Q1 and Q2, given the challenges we had and the fact that we were at very low volumes in February and March of 2026.

In terms of market share, maybe I should highlight that Kuwait flying into Kuwait International Airport is still limited. Passengers and airlines are only able to arrive, depart of flights in Terminal 4 and Jazeera Airways Terminal 5. Terminal 1 remains closed, and we have no window in terms of when it is opening. But in the landscape, Jazeera contributed by keeping Kuwait connected to the world. Even when the airport was closed to Saudi Arabia, we continue to do that in Kuwait. Today, the market share in the network for Jazeera is at 36.2%. That is north by almost 5% to 6%, but that is also a function relative to the scale of other carriers flying to Kuwait.

45 different airlines used to fly into Kuwait, but those carriers had to flights limited to almost one per day across the network. Now if you see that we then continue strength into our market segmentation. The GCC continues to play a big function for Jazeera, including Egypt, India and Europe. And you'll find that in Q4 of this year, we believe given the signals of potentially even more positive news coming out in the region, we'll see a strong leisure takeoff in the second half of

December because that is predominantly one of the strongest periods, and we expect to see some form of so-called revenge travel that we saw during the COVID era taking shape as well.

In the network, you'll find that despite the challenges of limited FIRs, despite the challenges of limited airport opening hours and despite the challenges of not having transfers this year, we connected 80 destinations. However, that included some new destinations we launched in summer as well and also in the ensuing period post summer, Deir Ezzor was connected to Syria. So, we are the largest operator into Syria. 14 years after not being connected to Kuwait, Jazeera Airways initiated flights to Syria last year. And today, we fly into Deir Ezzor, Damascus and Aleppo.

We have now got the first West African connection in Ethiopia, Addis Ababa, doing fairly well given its new market and we see with a huge growth of segmentation of markets of people coming in from Ethiopia and West Africa into Kuwait, the West Africa could be a very interesting part of the network that Jazeera has not tapped over the years. Now you've seen our wing spread eastwards to the CIS and India. Now when we open more markets into Addis Ababa and other markets, including Aswan in December in Egypt, that will give us a better operational mix in terms of stage length and utilization of the aircraft.

Having said that, we are going to end in a very decent way. We have ended Q3 in a very decent manner. We have set up well for Q4 and full year of 2027. Andrew will cover off in terms of the strength of the balance sheet, in terms of cash and how we are looking at the business. But more importantly, Jazeera Airways is all about safe, reliable and customer-centric travel and focus in the business, and we'll continue reinventing ourselves even despite the challenges as we've demonstrated in Q2 and Q3 and will demonstrate in Q4 as well as full year 2027 and the growth aircraft. Now let me please hand you over to Andrew to take you through the market performance and outlook. Andrew?

Andrew: Yes. Thank you, Barathan. If we can go to next slide. Right. Good afternoon, everyone, and thank you for joining the call today. This slide really just looks at our operational outlook for the coming months. So, I think probably the best place to start on here is to look at the top where it says regional instability continues to weigh on operational planning and forecasting. Obviously, we are still in a time of political and regional uncertainty. Obviously, we are hoping that post midterm U.S. elections that there will be some progress towards peace in the region, but it's still uncertain, and we have to be aware of that.

So just one other point. I think we say here, delivery is on track. Jazeera took delivery of a brand-new A320neo in October, and there's a second aircraft arriving in December. So, we are in a growth phase and aircraft deliveries will continue in accordance with the delivery schedule from Airbus with another six aircraft expected to arrive in the fleet in 2027. Fuel costs clearly are a major cost of the business, the most or the largest proportion of operating costs. As I said, the jet fuel price will remain elevated and are expected to ease. However, there is uncertainty still even now in the cost of fuel.

On a positive note, the cost of jet fuel yesterday has come down to USD 141 and the price of oil has come down to $90. So effectively, that means that what we call the crack margin, which is the difference between jet fuel and crude oil has come down to $50. And that's compared to peaks in the recent months of around $170 for jet fuel and $90 for the crack margin. So, the crack margin is coming down. And obviously, we hope that it continues to do so, which would be very much a positive change for the business.

On the question of transfers, I think as Barathan has mentioned, transfer traffic has not yet been resumed in Kuwait. But hopefully, that will be effectively resuming within the short term, pending the reopening of T1 here in Kuwait International Airport and DGCA approvals. As Barathan mentioned as well, Jazeera will now be self-handling in Kuwait Airport, which is really, really very good news. And when the company is 100% self-handling and handling all of its own flights here in Kuwait, it would lead to a significant saving in our cost

structure. So that's a very, very good progress for the business. Okay. Yes, this is really just looking at key parameters.

I think a lot of the reasons for this have been covered already. If we look at quarter-on-quarter, average aircraft were down by 2 units. I think in the previous year in 2025, there would have been leased aircraft coming in, which didn't happen this year. As of this point in time, we're up to 23 aircraft. The number of destinations that we can fly is obviously currently limited by the inability to overfly Iran or Iraqi airspace. So, a lot of the destinations within the CIS which are to the east of Iran are currently suspended as are the Russian destinations.

So that, of course, flows into the revenue drivers where, as we've already discussed, we have lower capacity and lower passenger numbers purely because of those operational restrictions. But we have managed to maintain load factor at 75%, which it should actually say percentage points there rather than 3.1%, but it's 3.1 percentage points lower. The yield, of course, as has already been highlighted, has been helped by the considerable growth in ancillary income in the quarter and also in the year-to-date. And again, at the bottom, the reduction in numbers of sectors and block hours and utilization have already been addressed.

The same thing really applies to the full nine months with regard to reductions in seats and capacities. Obviously, within those nine months, it includes the 57 days that Kuwait Airport was completely closed. And despite that and because of maintaining control over capacity, the company has maintained its load factor. Net yield, of course, in the year-to-date, it is still considerably above the prior year. We still have within there the benefit of the very high yields from Mission Barakah in Q2. So obviously, it's averaging down at the moment. On a year-to-date basis, we're still a long way ahead of the previous year.

And also, again, in there, having the benefit of better ancillary income. And again, sector numbers, of course, block hours and utilization in the year-to-date are actually probably more adverse than they are in the quarter because obviously, they include the impact of the closure

of the airport and the limited operations in the second quarter. So, on the next page, here, we have the financial performance. I think as has been covered, revenue fell by 10.6% which is a result of capacity down by 23.3% and passenger numbers down by 26.3%, offset by the increase in average yield up to 56.8 per passenger.

Overall, our operating costs reduced by just 0.8% despite the reduction in capacity. The capacity itself is a result of reduced operating hours and transit traffic. However, as we say here, virtually all of the savings achieved from lower operating hours were offset by substantially higher fuel prices, which, of course, was around 55% higher in this quarter compared to the same quarter last year. And that really flows directly down into the operating profit numbers and percentages and the net profit. If we look at our balance sheet, we have a very strong balance sheet.

We have effectively net debt of around KD 40 million, and we are geared less than 1x. So, in the year, our cash effectively has come from cash generated from operations and we've also drawn down loans to maintain liquidity. By drawing down loans, actually, the net cost to us is very, very minimal because we have around $90 million of that $93 million on fixed deposit. So, the net interest cost is very minimal. Fixed assets in the year have increased because of the acquisition of two A320 aircraft earlier in the year. They will, of course, increase more between now and the end of the year as new aircraft come in and are added to the balance sheet.

With regard to our liabilities, I think as it says here, the liabilities rose mainly because of term loan drawdowns. We have actually, during the quarter, restructured some loans as well so that the amount that is noncurrent is now much higher than before. So therefore, our debt repayments are a long way out into the future. And the company then has a very, very strong liquidity position to weather any headwinds over the coming quarters. These are the performance metrics. I think really, they are reflective of what's been happening during the year.

Obviously, the cost per ASK and the revenue per ASK peaked in the second quarter of the year. And we can see passenger numbers

clearly are recovering. Yields have come down from their peak, but then so has the cost per ASK come down from its peak. And I think hopefully, going forward, these graphs will show a more stable picture where we won't have the volatility in the metrics that has existed during 2026. And obviously, we are hoping for what could be described as a return to normality, hopefully, in 2027. So, I think that's all there is to show. Any questions, please? We're waiting and hopefully you can ask your questions.

Bara: Yes. Thank you, Andrew. Just before Hatem moving to the Q&A with the investors and analysts on the call, I just also want to add an additional details to investors. When Andrew talked about the balance sheet, I think investors should also know that we are completely paid up on the PDPs of our aircraft. We have completely -- and so when we start taking delivery of the aircraft, that will be recycled to the business.

So almost close to $0.25 billion have been paid to the aircraft with cash generated in the operations of the business. And we're going to go into a nice steady state with potentially positive news, a better landscape to navigate Q4 and 2027. And also, with the aircraft coming in, a very good nice spread in terms of balance sheet performance as well.

Hatem: We'll take the first question in the chat. Congrats on another strong quarter. My first question would be, you're now going into the next phase of growth via fleet deliveries. So, in light of what's happening in the region, mainly in KSA and given your plan to do charter flights there, would it be better to push deliveries by year-end to keep utilization and block hours healthy? Or will these new deliveries be replacing any old aircraft? I just want to get a sense of your growth strategy for next year.

Bara: Look, it's a great question. It's a great question. And first and foremost, I'd like to take the question on by saying that we have actually have an absolutely stunning delivery schedule. Now the way our deliveries have been shaped is to take advantage of a number of things. One, if you recall, three years ago, we had 24 units at Jazeera Airways with

average seat count of between 162 to 172. So, we then embarked on what's called a densification program and have retrofitted all our aircraft to 180 seats, driving more ASKs and production on the aircraft. In fact, we're going into this quarter, we had put two additional aircraft, two tails on the back of only flying 22 relative to 2024.

Now having said that, all the ensuing deliveries on the 320neo type aircraft will be 180 seats. We are not going to 186 seats or neither are we going to 174, any lower count in 180. So those will be 180 seats. Andrew has covered off, and I covered earlier as well. You see a picture on the slides. We took delivery of the first growth aircraft in October. The second growth aircraft is going to come in December of this year. And then the way the order book is shaped out, we are then getting most of the other units coming next year in the second half, the second half of 2027. Why? You will ask that.

We have one unit coming just before the peak of peaks in Kuwait, which is between June, July and August, and that will then take our aircraft count to 26 to 25. Post that, we are making very good progress, thanks to the support of GACA, thanks to all the stakeholders in Saudi Arabia on getting our Jazeera Saudi venture up and running through a process of AOC application.

We believe that the way the aircraft is shaped to be taken into the fleet will then play into the strength of Hajj and Umrah flying in the Kingdom to markets that we will fly from there directly, reducing the so-called dependence on the four-stage length flying we used to do through CIS Kuwait to Saudi Arabia. And then we will then repivot the fleet from Kuwait to be on very strong point-to-point direct summer destinations as well as strong point-to-point direct GCC destinations as well as the Levant, including Syria, Beirut and Amman, all those markets there are seeing strength that we never saw in the last two years at Jazeera Airways.

Hatem: Thank you. The next question is on a normalized basis, how much would self-ground handling save on costs compared to previously being handled by NAS? And any updates on your plan for in-house maintenance?

Bara: Good questions. Let me touch on the topic of maintenance. Now I'll even expand on the topic of maintenance, if you can continue to see the pictures on the slide. I'm showing you before maintenance and ground handling, the first batch of cadets that we've taken on board. And just to the left of this building, if you come into Kuwait, we are actually building our own simulator training center. So, it is not only maintenance. It is not only ground handling. If you recall, our transformative plan three years ago is to retain margins in-house in Jazeera.

And hence, we went about with Falcon to purchase aircraft from being predominantly 100% lease outfit to have a good balance between lease and ownership and to have the so-called fiscal discipline on the balance sheet and as well as margin discipline on profit after taxes. So that's on the aircraft. Now when it comes to maintenance, we have got all the approvals needed right now. We are in design stages of designing, we have Part 145 organization and a CAMO organization. We are designing a 2 plus 1 bay hangar.

That is to basically cater to the growth aircraft that will be coming to the fleet to support maintenance activity. At the moment, most of our work on heavy maintenance is sent out of Kuwait or is being done by one supplier here in Kuwait. Now however, we retain that optionality of doing it in-house and retain the margins in-house. So, we are doing training. We'll be about to do training by the second half of next year in-house. We are now starting ground handling. The question there precisely was what is the margin difference between self-ground handling and being supplied by a third party.

Now we would not have done that in the first place if we do not have a margin difference. However, it is just not the margin difference. Yes, there's better margin prospects. We can then optimize not only the ramp operations of our people in the terminal, we then control above the wing operations and below wing operations in our own terminal 5. So if you look at the prospects, we are able to optimize headcount efficiently across the terminal and across the ramp. So that gives us a

very unique position that not many has, and we need to build and grow on it as we get more experienced sell ground handling.

But we do expect at least between 20% to 25% reduction from what we typically pay to third parties. Having said that, the challenge is actually not in Kuwait. The challenge is in markets outside of Kuwait. If you are very astute in terms of ground handling charges in Turkey, in the CIS, the challenge in Kuwait is not bad at all, but we are going to control that. So training is going to be in-house. Maintenance is going to be in-house. Ground handling is going to be in-house.

And we'll see Jazeera using opportunistic levers to procure more aircraft and buy more aircraft on the balance sheet. I think the current supply and demand imbalances and what's happening in the market may give us an opportunity to really pursue that in a higher tempo in 2027, but we are watching and observing how prices and capacity are playing out in the market.

Hatem: What is the year-by-year delivery schedule for the remaining 25 aircraft until 2030? And how will the remaining order book be financed with the expected annual CAPEX and its impact on leverage and dividend policy?

Andrew: Yes. Okay. Yes, thanks for the question. In terms of the remaining 25 aircraft, I think as we've mentioned, there's one coming in this year. And then as currently planned, there are 6 in 2027, 8 in 2028 and 10 in 2029. Now I mean, that's the current delivery schedule. It may move slightly. And actually, in some ways, some degree of flexibility would be helpful for the airline. How will it be financed? I think, as Barathan has mentioned, there is to a certain extent, a push towards on-balance sheet ownership of the aircraft, basically through bank debt, we can look at all different kinds of financing.

We can look at ECA financing, insurance-backed financing or straight corporate lending. However, I think the company is open to effectively all different types of ownership. We have to look at the economics at each point in time as to whether it's better to own an aircraft or effectively take the aircraft from the order book and enter into a sale

and leaseback transaction with a lessor. I think at the moment, the majority of aircraft in Jazeera's fleet at the moment are leased. So, we are probably looking to rebalance slightly more towards aircraft ownership.

Well, obviously, in terms of CAPEX, it effectively depends on the number of aircraft that we take on balance sheet. But whatever we do in terms of on balance sheet and effectively taking on debt and spending our own cash on CAPEX, we obviously need to be sure that we're not becoming overly geared and we are generating sufficient cash to service the debt. So, it's difficult really to quantify exactly what CAPEX will be year-on-year until we really determine the method that we're using to finance those aircraft and bring them on to the balance sheet. I mean, either as a right-of-use asset or part of our PP&E.

Hatem: Congratulations on the strong quarter regarding ancillary revenue. Do you view the recent increase as a temporary lift driven by the geopolitical environment? Or can we expect these levels to sustain even as conditions normalize?

Bara: That's a fair question. That's a fair question, given that you've seen a Q2 and a Q3 jump in conditions where there's geopolitical uncertainties. But if I take you back to the progression in 2024, 2025 and 2026, look, what did we do in 2024 and 2025? We are not very sophisticated in terms of how we bundled ancillary, it's pretty much just bag fees. However, there's a lot more sophistication and there's a lot more, what you call it, customer journey mapping in terms of how people buy bundles.

And so today, if you look at our ancillary, customers are still buying the basic fare with the 7 kg. However, I think we all can agree on the call in the Middle East, there's a love for bags. There's a love for bags. Andrew is smiling at me. On some of the flights I traveled with Andrew, we just sit and watch the amount of bags people carry. But people are paying for this. Now one thing we've done, we have got very clear conditions of carriage. And so basically, we now find that customers are not only buying the bag at 7 kilos, but they're also buying bags between 10, 20 and 30 kilos.

If you look at Indian sub-continent and Egypt, we find that the so-called range is between 30 to 40 and it can go up to 40. And so, we see a lot of uptick in those there. However, that is not the only element of ancillary. There is insurance. We saw that during the period of Q2 and Q3, there's a lot more insurance upticks. We see a lot more people buying cancel for any reason, so-called recovery abilities. So that was actually gone up. And we also then bundled within the package. If you look at the peak travel, our terminals are very busy during the terminal.

So, we've got a lot of uptick on fast track. We have got priority service and check-in service, and we have what's called a Hayakum arrival service also launched in a bundle. So, you see that on the website. And so that is all planned out. However, one opportunity that we have not done, and will be embarked on in Q4 and Q1 and Q2 of next year is so-called dynamic packaging. So, our current packaging is based on a so-called system fare and a system fare for seat and a system fare for baggage.

However, it does not take into account capacity and supply-demand issues. So, we could actually be missing out on by keeping that flat, we could be missing out on the so-called the peak windows on certain peak flights, markets where there is a high demand of, let's say, anywhere load factors between 80% to 85%. And then the ancillary chain can also be dynamically priced with the base fare.

So, look, I think, you have asked a fair question. I hope I've given you a so-called analogy and what we have done, but we're not done yet. So, to us, we believe there is a little bit more room to grow than go backwards. However, it is something that we are cognizant about, and we need to have a lot of discipline in terms of how we manage this in the next quarters. Thank you.

Hatem: There seem to be no more questions. So, I think we can conclude.

Bara: Thank you, Hatem, and I would like to thank all. I think there was one last question that popped in. Is it?

Hatem: There is a question just came in. Great quarter and Jazeera keeps enhancing revenue yield each quarter. How is the fleet expansion planned against the debt-to-equity ratio and leverage and dividend policy?

Bara: Look, it's a great question. I think you've balanced off the requirements to keep fiscal discipline in the balance sheet versus rewarding shareholders. I think you've seen Jazeera over the last successive years in terms of what is done in terms of dividend distribution policy. And I think it's very clear, the Board and the shareholders, the AGM will make commensurate decisions and recommendations of the Board. However, we are very disciplined when it comes to fiscal spend and balance sheet debt and equity ratios.

If you look at us, if I can also kind of talk to investors in the current landscape, we are a compact sign dynamic airline set up in a very nice way to found on opportunities once the market opens. We are not 50 aircraft. We are not 75 aircraft. We are not 100 aircraft. Now I also will ask the analysts to say that why is Jazeera bullish on the prospects of Kuwait. If you look at the relative airport capacity growth over the last two years. You've seen some airports like Sharjah growing at a very impressive CAGR, and its growth is almost 20 million.

So almost 4 million growth or it's between 16 to 18 narrow-body growth in the period. If you look at Abu Dhabi, growth is at 45% at almost 33 million. If you look at all the three major airports, be it Riyadh, despite the current situation, Riyadh, Jeddah, Dammam and also throwing them Medina, traffic has been growing at a very nice rate. So, in terms of discipline, we will be disciplined in terms of onboarding aircraft with the right debt and capital ratios. We have significant lines that we have actually not tapped yet.

We are a blue-chip company on the stock market with a lot of respect from the investment community and bankers at large. I think you've heard Andrew talk about the way we move between short- and long-term loans. We have a very good relationship with our investors. I'll leave it at that because we just don't want it to be one great quarter. As you know, typically, we are going into a seasonal pattern. And Q4

is typically what you call it, not the strongest quarter in the year. We need to navigate Q4, but we are set up very nicely for the full year of 2027.

And with whatever that we are hearing on sound bites, we don't have a crystal ball and we don't play into politics. We just control what we control, and we are great at controlling our destiny in terms of how we navigate even a closed airport for 57 days. With that, I really would like to thank all the analysts and investors for the questions. And again, thank the fantastic team at Jazeera Airways for doing what they do day in and day out in how we've navigated Q2 and Q3.

And if not for our people and one family we have around Jazeera Airways and in terms of the strong support from the Board of Directors, the Chairman and the investors, we are really set up right now to take advantage of growth prospects once positivity returns to the region, and we play the long game. Thank you.

Hatem: Thank you. Thank you so much, Jazeera's management, for your time today, and thank you, everyone, for participating, and this concludes today's call. Thank you.

Bara: Thank you.

