

Date: 18 May 2026

التاريخ: 18 مايو 2026

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

المحترمين،

السادة/ شركة بورصة الكويت

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 31/03/2026.

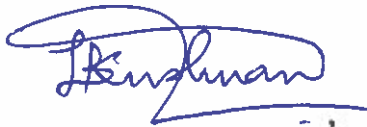
الموضوع / إفصاح مكمل عن محضر مؤتمر المحللين / المستثمرين لشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع. عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعّة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/03/31.

Pertaining to the above subject, and in reference to Chapter 4 of disclosure and transparency module of CMA 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 13 May 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 31/03/2026.

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وعملاً بأحكام الفصل الرابع من كتاب الإفصاح والشفافية من اللائحة التنفيذية للقانون رقم (7) لسنة 2010 بشأن إنشاء هيئة أسواق المال وتنظيم نشاط الأوراق المالية وتعديلاته وإلى إفصاحنا بتاريخ 13 مايو 2026، نرفق لكم نموذج الإفصاح المكمل عن محضر مؤتمر المحللين/ المستثمرين عن نتائج المعلومات المالية المرحلية المكثفة المجمعّة عن الفترة المالية المنتهية في 2026/03/31.

Sincerely,

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام ،،،



Krishnan Balakrishnan
Deputy Chief Executive Officer
& Chief Financial Officer

كريشنان بلاكريشنان
نائب الرئيس التنفيذي
ورئيس القطاع المالي



Jazeera Airways K.S.C.P.
Authorized and Paid Capital K.D 22,000,000
Commercial Registration Number 102546

PO.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: +965 2224 8670 | 2433 3304
فاكس: +965 2433 9432
خدمة العملاء 177
jazeeraairways.com

نموذج الإفصاح المكمل
Supplementary Disclosure Form

18 مايو 2026 18 May 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 2026/03/31. Transcript of the Analysts Conference for the condensed consolidated interim financial information for the period ended 31/03/2026.	عنوان الإفصاح Disclosure Title
13 مايو 2026 13 May 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 2026/03/31. 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 31/03/2026 is attached.	التطور الحاصل على الإفصاح Developments that occurred to the disclosure
لا يوجد أثر مالي على الشركة. There is no financial impact	أثر المالي للتطور الحاصل The financial effect of the occurring developments (If any)
<p>يشمل 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 أدنى 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.</p> <p>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 Bursa 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.</p>	



Krishnan Balakrishnan
Deputy Chief Executive Officer
& Chief Financial Officer

كريشنان بلاكريشنان
نائب الرئيس التنفيذي
ورئيس القطاع المالي

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: +965 2224 8670 | 2433 3304
فاكس: +965 2433 9432
خدمة العملاء 177
jazeeraairways.com

نص المؤتمر الهاتفي للمحللين/ المستثمرين بشركة طيران الجزيرة ش.م.ك.ع، للربع الأول من العام
المالي 2026، المنعقد يوم الأربعاء الموافق 13 مايو 2026

ميرنا: مرحباً بالجميع. معكم ميرنا ماهر، من شركة المجموعة المالية هيرميس، ومرحباً بكم في هذا المؤتمر الهاتفي لنقل نتائج الربع الأول من عام 2026 لشركة طيران الجزيرة. يسعدنا أن يكون معنا اليوم السيد/ باراثان باسوباثي (الرئيس التنفيذي)، والسيد/ كريشنان بلاكريشنان (نائب الرئيس التنفيذي ورئيس القطاع المالي)، والسيد/ بول كارول (رئيس القطاع التجاري). سنبدأ المؤتمر الهاتفي أولاً بعرض تقديمي من جانب الإدارة، ثم سنفتح باب الأسئلة والاستفسارات. بإمكان السادة الأفاضل البدء.

بارا: شكراً لكِ ميرنا. طاب يومكم جميعاً؛ السادة المستثمرين والمحللين والشركاء وأعضاء فريق العمل المنضمين إلينا في مكالمة اليوم. أشكركم على انضمامكم إليّ وإلى السيد/ كريشنان بلاكريشنان، نائب الرئيس التنفيذي ورئيس القطاع المالي، حيث نستعرض معاً تفاصيل عام 2025 الذي كان عاماً استثنائياً وحافلاً للغاية، تكلم بتحقيق أرقام قياسية مبهرة. شكراً لكم ميرنا. طاب مساؤكم/ صباحكم جميعاً، ونرحب بكافة المستثمرين والمحللين المشاركين معنا في هذا المؤتمر الهاتفي من مختلف المناطق. شكراً لانضمامكم إلينا في هذا البث المباشر المخصص لنتائج أرباح الربع الأول من عام 2026. وكما ذكرت ميرنا، يرافقتي اليوم السيد/ كريشنان بلاكريشنان (نائب الرئيس التنفيذي ورئيس القطاع المالي). وللمرة الأولى، ينضم إلينا أيضاً في هذا المؤتمر الهاتفي بول كارول (رئيس القطاع التجاري). وقبل أن نبدأ هذا المؤتمر، وكما يمكنكم التخيل بالنظر إلى الموقف الذي حدث في 28 فبراير بتمام الساعة 07:00 في الكويت، لم تعد حالة قطاع الطيران كما كانت نتيجة التداعيات الناجمة عن إغلاق مضيق هرمز، سواء في آسيا أو أوروبا أو الولايات المتحدة.

لذا، فقد مررنا بفترة غير مسبوقة، ولن يقتصر مؤتمر الأرباح المنعقد اليوم على استعراض نتائج طيران الجزيرة للربع الأول من عام 2026 ومقارنتها بالربع الأول من عام 2025 فحسب، بل سيوضح أيضاً مدى المرونة في ظل حالة عدم اليقين التي أظهرتها طيران الجزيرة طوال 57 يوماً من إغلاق مطار الكويت الدولي، و64 يوماً منذ أن أعدنا كافة الطائرات والقوى العاملة إلى الكويت لاستئناف العمليات التشغيلية الكاملة في مطار الكويت الدولي. كريشنان، هل يمكنك الانتقال إلى الشرائح التالية؟

حسناً، سأبدأ اليوم بمقدمة تختلف عن المقدمات المعتادة التي نقدمها في كل إعلان ربع سنوي؛ وذلك لإعطائكم صورة واضحة حول أعمالنا، وهو ما قد يتساءل عنه الكثيرون منكم في جلسة الأسئلة والأجوبة، ولكننا نفضل استباق تلك الأسئلة وتوضيح طبيعة سير العمل وما حدث في الكويت، وتحديدًا في طيران الجزيرة؛ وكيف أدركنا الموقف بفعالية، وكيف عدنا للطيران، وأين نقف اليوم من حيث السعة التشغيلية مقارنة بالعام الماضي، وخططنا لهذا الربع مع انتقالنا من الربع الأول إلى الربع الثاني من عام 2026 وتطلعاتنا لبقية العام.

سنغطي أيضاً أبرز المؤشرات التشغيلية والمالية لإعطائكم صورة حول طبيعة الأداء خلال ربع سنوي اتسم بصعوبات وتحديات بالغة. وحين أقول ذلك، فإنه لم يكن صعباً ومليئاً بالتحديات على طيران الجزيرة في الكويت فحسب، بل كان كذلك في جميع أنحاء العالم؛ فما حدث منذ 28 فبراير هو وصول أسعار وقود الطائرات أو أسعار خام برنت إلى مستويات مرتفعة غير مسبوقة، وفي الوقت ذاته، شهدت هوامش التكرير أيضاً مستويات غير مسبوقة.

ومع إغلاق قائمة مناطق معلومات الطيران في المنطقة، برزت العديد من عناصر الاضطراب في الشبكة والمجالات الجوية، بالإضافة إلى التأثيرات على التكلفة؛ حيث ارتفعت أقساط التأمين وتكاليف الوقود، وستظهر في الأرقام تكلفة تشغيل شبكة مراكز طيران الجزيرة بالكامل في المملكة العربية السعودية والمطارات الخمسة المختلفة التي عملنا من خلالها أثناء إغلاق مطار الكويت الدولي.

سننتقل بعد ذلك إلى الأداء التشغيلي، ولكن، وقبل المضي قدماً، أود أن أوضح بأن الخلاصة الرئيسية التي نود أن يخرج بها المستثمرون من هذا المؤتمر الهاتفي هي أننا نقف صفاً واحداً مع كافة شركات الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي وجميع الشعوب في منطقة الخليج في ظل هذه الظروف الصعبة للغاية، كما نتوجه بالشكر لفريق طيران الجزيرة الذي نجح في استعادة وتيرة العمل خلال وقت قياسي. إننا نتطلع بتفاؤل إلى أيام أفضل وتوقعات إيجابية للربع الثاني وبقية العام، رغم إدراكنا التام لضرورة الحذر والتروي في التعامل مع هذه المرحلة المليئة بالمتغيرات. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية.

لكن، وقبل كل شيء، نود أن ننتهز هذه الفرصة لتتوجه بخالص الشكر والتقدير للمملكة العربية السعودية؛ شكرًا بأفاقٍ رحبة تتسع لاتساع السماء الزرقاء. إن ما حققته طيران الجزيرة لم يكن مجرد إنجازٍ يستحق الثناء فحسب، بل كان برهاناً جلياً على تقديمنا لمصلحة الأفراد ودولة الكويت على كل ما سواها في تسيير عملياتنا المعتادة، سعياً منا لإبقاء الكويت متصلة بالعالم أجمع. فقبل هذه الأزمة، كانت هناك 44 شركة طيران دولية تخدم الكويت، ومع اندلاع الأزمة، كانت طيران الجزيرة هي الناقل الأول الذي سارع لخدمة الوطن بأكمله، ولم يكن هذا ليحقق لولا احتضان المملكة العربية السعودية لنا بقلبٍ مفتوح، ولولا الدعم اللامحدود من الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة، التي فتحت لنا أبواب مطاراتها لنطلق رحلاتنا من السعودية إلى أي وجهة ننشدها. وفي نهاية المطاف، نجحنا في تشغيل عملياتنا عبر أربعة مطارات مختلفة هي: جدة والمدينة المنورة والقيصومة والدمام. فلولا تضامن المملكة العربية السعودية مع دولة الكويت، ولولا روح الإخاء التي لمسناها في قطاع الطيران السعودي، لما تمكنت طيران الجزيرة من تحقيق ما أنجزته.

لذا، وقبل أن نبدأ بإعطائكم لمحة عن مشروع بركة، الذي بجسد معاني الخير والبركة التي حظينا بها من المملكة العربية السعودية، نود حقاً أن نتقدم بجزيل الشكر، بل أسمى آيات الشكر للمملكة العربية السعودية. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية. لإعطائكم صورة أوضح، لقد أدرنا عمليات أشبه بـ "عمليات وقت الحرب" انطلاقاً من الكويت. فنظرنا للأوضاع الأمنية وسلامة الطيران، أغلق مطار الكويت الدولي فعلياً لمدة 57 يوماً. ففي الفترة من 28 فبراير إلى 11 مارس، توقفت حركة الطيران تماماً من الكويت، ومع ذلك، واصلنا تسيير رحلات العمرة انطلاقاً من جدة والمدينة المنورة، كما قمنا وبسرعة فائقة عند وقوع الأزمة بتخصيص طائرتين للعمل بنظام الإيجار الشامل (Wet Lease) في القاهرة.

لذا، وبينما تمكنا من إدارة السعة المقعدية المتاحة من الكويت ضمن هيكل مثالي ومنضبط، شرعنا في إعادة إطلاق أعمالنا هناك. فبموجب الموافقة التي حصلنا عليها من الهيئة العامة للطيران المدني السعودي (GACA) في الفترة ما بين 3 و 7 مارس، سيرنا أول رحلة لنا إلى القاهرة في 11 مارس، ولكم أن تتخيلوا أن المسافرين غادروا الكويت عبر الحافلات، حيث سجلوا وصولهم في مرفق "الجزيرة بارك أند فلاي" متوجهين إلى مطار القيصومة في منطقة حفر الباطن. استقبلت أول رحلة متجهة إلى القاهرة 145 مسافراً

أعربوا عن شكرهم للجزيرة لإعادة ربط الكويت بالعالم، وتحديدًا بالقاهرة في تلك المرحلة. ولاحقاً، نجحنا في تسيير رحلات إلى قرابة 28 وجهة عبر 11 دولة في الفترة ما بين 11 مارس و 26 أبريل، وهو التاريخ الذي شهد إعادة فتح مطار الكويت الدولي فعلياً. وخلال هذه الفترة، سيّرت طيران الجزيرة 1,500 رحلة، وخدمت ما يقرب من 200,000 مسافر، محافظةً بذلك على اتصال الكويت بالعالم الخارجي.

لقد كانت مصلحة الأفراد ودولة الكويت أولويتنا القصوى، حيث حرصنا على تنفيذ كافة العمليات بدءاً من نقل الركاب بالحافلات وصولاً إلى كل رحلة أقلعت من مطارات المملكة العربية السعودية وفق أعلى معايير السلامة والموثوقية التشغيلية. وحين كان مطار الكويت الدولي ومحيطه مغلقين، قمنا بتجهيز هيكل مبنى ركاب خارجي أطلقنا عليه "مبنى الركاب 8" في أرض المعارض الدولية بالكويت، وواصلنا عملياتنا من هناك. وفي المجمل، أتمنا ما يقرب من 9,000 رحلة ذهاباً وإياباً بالحافلات بين الكويت والسعودية، لنصبح فعلياً أكبر مشغل دولي للحافلات في غضون شهرين فقط. كما قمنا بحجز نحو 40,000 ليلة فندقية في السعودية، وأوفدنا قرابة 500 كادر طيران من طواقم القيادة والضيافة، بالإضافة إلى 100 موظف دعم في التخصصات الهندسية والفنية والخدمات المساندة، لضمان إبقاء الكويت متصلة بالعالم. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية.

ولم يقتصر صدى هذه الأحداث على الكويت فحسب، بل امتد ليشمل كافة دول مجلس التعاون الخليجي؛ إذ أحدثت تداعيات الأزمة في منطقة الخليج موجات صدمة ترددت أصدائها لدى الناقلات الدولية. فخلال الأسبوعين الأولين من الأزمة، قامت العديد من شركات الطيران بإلغاء ما يقرب من 25,000 رحلة، ولا يزال أثر ذلك ملموساً اليوم لدى شركات عالمية مثل لوفتهانزا والخطوط الجوية الهولندية والخطوط الجوية الفرنسية وإير آسيا في آسيا وغيرها من الناقلات حول العالم وصولاً إلى الوضع الذي شهدتموه في الولايات المتحدة.

لقد أحدث هذا الوضع موجة صدمة تشغيلية في منظومة الطيران بأكملها، حيث تسببت أزمة إمدادات الوقود - التي لا تقتصر على منطقة الشرق الأوسط فحسب بل تمتد لتشمل العالم نظراً لأن المنطقة تزود أوروبا ومناطق أخرى في آسيا بنحو 50% من احتياجاتها من الوقود - في انخفاض حركة عبور السفن من 140 سفينة إلى 71 ثم إلى 7 سفن فقط يومياً. كما تضاعفت أسعار وقود الطائرات لتصل إلى ما يقرب من 210 دولاراً، ولا تزال تتذبذب حالياً عند مستوى 150 دولاراً (وفقاً لمؤشر أسعار الخليج العربي -

(MOPAG)، فضلاً عن جفاف الاحتياطات عالمياً. لذا، فإن هذه الأزمة لم تضرب الكويت فحسب، بل طالت آثارها منظومة الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي والشبكة العالمية بأكملها. ومع ذلك، لا بد من الإقرار بأن الكويت كانت الأكثر تضرراً نظراً لأن مطار الكويت الدولي ظل مغلقاً لأطول فترة بلغت 57 يوماً. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية.

لذا فإن إغلاق مطار الكويت الدولي لمدة 57 يوماً كان يعني فقدان طيران الجزيرة لمركز عملياتها الرئيسي؛ حيث ظل المطار مغلقاً في الفترة ما بين 28 فبراير 2026 و25 أبريل 2026. ومع ذلك، لم نقف مكتوفي الأيدي، وهذا ما قصدناه بإظهار المرونة في ظل ظروف غير مسبوقه؛ حيث باشرت الجزيرة عمليات الطيران من خمسة مطارات مختلفة لخدمة المجتمع الكويتي بأكمله. كما أطلقت الشركة أكبر شبكة وجهات إلى الهند وصلت في مرحلة ما إلى 17 وجهة، قبل أن يتم تقليصها إلى 8 وجهات وفقاً للاتفاقيات الثنائية المعتمدة.

وعلى مدار تلك الفترة، نجحت الجزيرة في إطلاق رحلات إلى 11 دولة و28 وجهة، مسيرة 1,500 رحلة من خارج مطار الكويت الدولي خلال فترة إغلاق مركزنا الرئيسي. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية. لقد مكّن هذا التحول التشغيلي السريع شركة الجزيرة من إطلاق عمليات متعددة المراكز، وتفعيل خمس بوابات بديلة، وربط ما بين 27 إلى 28 نقطة في 11 دولة، وقد تم ذلك بشكل متواصل على مدار 64 يوماً. وفور إعادة الافتتاح في 26 أبريل، وتحديداً في يومي 2 و3 مايو، أعدنا شبكة طيران الجزيرة الكاملة إلى الكويت، وذلك بعد تسيير 1,500 رحلة و9,000 رحلة للحافلات، ونقل 200,000 مسافر، وحشد أكثر من 500 موظف، والأهم من ذلك، نشر 14 طائرة عبر مراكز العمليات في آن واحد. وبفضل شبكة الجزيرة المتنامية، تم تحويل مطار القيصومة ليعمل على مدار 24 ساعة.

وعندما انتقلنا إلى مطار الملك فهد الدولي بالدمام، قمنا بنشر 14 طائرة، لنصبح من أكبر الناقلات العاملة في الدمام. لقد أثبتنا بذلك أننا لا نتمتع بالمرونة فحسب، بل إن فرقنا تمتلك السرعة والقدرة على نقل الأصول من طائرات ومعدات ومحركات احتياطية والموظفين عبر كامل شبكة مراكز العمليات في السعودية لخدمة سوق الطيران الدولي في الكويت، حيث خدم مطارا القيصومة والدمام السوق الكويتي بأكمله، ولم يكن هناك أي مشغل آخر يعمل إلى جانبنا في الكويت حتى قرب نهاية مارس 2026.

ننتقل إلى الشريحة التالية. كما ذكرت آنفاً، فإنه من خلال استعراض خطة تشغيلية مرنة ودقيقة ومركزة للغاية، استطعنا إثبات انضباطنا المالي. وسيسر كم لاحقاً رؤية كيف نجحنا فعلياً في زيادة الأرصدة النقدية في دفاترنا بنحو 21 مليون دينار كويتي. وبطبيعة الحال، اتخذت تدابير فورية لاحتواء التكاليف، كما تم تفعيل خطة الحفاظ على السيولة، وسيتناول كريشنان هذا الجانب عند حديثه عن سياسات توزيع الأرباح التي اعتمدت بدعم قوي تلقيناه من مجلس إدارة طيران الجزيرة، بالإضافة إلى الإجراءات القيادية المتميزة سواء الرمزية منها أو الفعلية التي شهدناها عبر الشبكة بأكملها.

ومع ذلك، فقد مكننا هذا الوضع أيضاً، ونحن لا نزال في المراحل الأولى لتأسيس شركة "طيران الجزيرة السعودية"، من تسريع وتيرة التعاون الوثيق مع الهيئة العامة للطيران المدني وسلسلة إمدادات قطاع الطيران بأكملها في المملكة العربية السعودية. وهذا في الواقع يبشر بالخير، ونحن نتطلع إلى مزيد من التعاون الإقليمي، ليس فقط لدعم الكويت في المستقبل، بل لإثبات مدى انتشارنا في المملكة العربية السعودية مع بدء انطلاق عمليات "طيران الجزيرة السعودية" والمخطط لها بحلول الربع الرابع من هذا العام. ننتقل إلى الشريحة التالية، والتي تظهر لكم سرعة ورشاقة إنشاء "مبنى الركاب 8"، فضلاً عن القوة التجارية وقوة الشبكة التي سارع بول كارول وفريق القطاع التجاري بأكمله لبنائها دعماً للشبكة، حيث تسجل معدلات إشغال المقاعد لدينا مستويات عالية جداً.

إن معدلات إشغال المقاعد لدينا تسجل مستويات عالية جداً لأننا الناقل الأكثر موثوقية اليوم التي تخدم السوق الكويتي بشكل موسع. وفي الواقع، قد يكون بعض المحللين قد اطلعوا بالفعل على الإعلان الصادر عن الإدارة العامة للطيران المدني بالكويت بالأمس، وهو ما سنغطيه خلال جلسة الأسئلة والأجوبة. فهناك إعلانات رسمية صدرت نتيجة القيود المفروضة على البنية التحتية لمطار الكويت الدولي، والتي أوضحتها الجهات الرقابية في إفاداتهم الصحفية وعبر وسائل التواصل الاجتماعي، حيث تقتصر ساعات العمل في مطار الكويت الدولي حالياً على الفترة من الساعة 06:00 صباحاً وحتى 18:00 مساءً.

وتقتصر عمليات الطيران حالياً على ناقلتين فقط هما الخطوط الجوية الكويتية وطيران الجزيرة، واللذان تخدمان الدولة بأكملها. ولا نعلم متى سيتم رفع هذه القيود للسماح للناقلات الأخرى باستئناف رحلاتها، حيث يظل الأمر مرهوناً بالإعلانات الصادرة عن الإدارة العامة للطيران المدني. وكما رأيتم، فقد شهدت فترة الحرب أضراراً في البنية التحتية لخزانات الوقود، وهو ما تم الإعلان عنه مسبقاً؛ وبمجرد أن تتأكد الإدارة العامة للطيران

المدني من سلامة وأمن الأوضاع لزيادة حركة الطيران، سيتم تمديد ساعات العمل. لذا، فنحن والخطوط الجوية الكويتية مقيدون حالياً بعدد رحلات لا يتجاوز 18 إلى 20 رحلة يومياً في الكويت، وبشكل أدق 18 رحلة وصول و 18 رحلة مغادرة ضمن الإطار الزمني المحدد للتشغيل.

ومع ذلك، نجحت الجزيرة في تسيير شبكة وجهات تزيد بمقدار 3 إلى 4 أضعاف عن الناقلات الأخرى في الكويت. ننتقل الآن إلى صلب العرض التقديمي لاستعراض أبرز المؤشرات للأداء التشغيلي. نعم، انخفضت أعداد المسافرين بنسبة 25.6%، وستلاحظون لاحقاً أننا فقدنا قرابة 2,604 رحلة هذا العام مقارنة بعام 2025 نتيجة للاضطرابات والاختلالات التي شهدتها العمليات.

حتى تاريخ 27 فبراير، كنا نسير على نهج استكمالي للأداء القوي الذي حققناه في عام 2025 وفي الربع الرابع منه تحديداً، حيث كان مسار النمو قوياً للغاية. ومع ذلك، وعندما بدأ تأثير الأزمة، انخفضت أعداد المسافرين بواقع 319,000 مسافر، أي ما يعادل تراجعاً بنسبة 25%، ورغم هذه الظروف الصعبة، نجحت الجزيرة في تحقيق معدلات إشغال مقاعد أعلى، كما تمكنت من تحسين الإيراد لكل مقعد متاح لكل كيلو متر (RASK)، وهو ما انعكس على زيادة معدل العائد من 43 دينار كويتي إلى 48.7 دينار كويتي.

لذا، فإن ما أنجزناه في الربع الأول هو النجاح في إدارة الاختلالات الكبيرة والسيطرة على مستويات استنزاف السيولة، والحد من الخسائر. وسنشارككم بعد قليل نتائج الربع الأول، حيث سجلت طيران الجزيرة خسارة بلغت 1.1 مليون دينار كويتي، مقارنة بربح قدره 4.7 مليون دينار كويتي في الربع الأول من عام 2025. إن ما تسببت فيه تداعيات الموقف في الربع الأول من فقدان للقطاعات التشغيلية وتراجع في أعداد المسافرين قد أدى إلى فجوة سلبية بنحو 5.8 مليون دينار كويتي. نعتقد أن هذه الفجوة كانت لتصل إلى ما بين 6 و 7 مليون دينار كويتي لولا قوة الأداء في شهري يناير وفبراير، حيث كنا نتطلع لتسجيل ربع أول أقوى بكثير لعام 2026.

ومع ذلك، واصلنا القيام بما نبرع فيه دائماً؛ وهو خدمة المجتمع الكويتي وأبناء الكويت، وإبقاء الدولة متصلة ببقية العالم. كما نجحنا خلال هذه الفترة العصيبة في خفض تكلفة التشغيل لكل مقعد متاح (CASK)؛ فكلا المؤشرين - تكلفة التشغيل لكل مقعد متاح (CASK) وتكلفة التشغيل لكل مقعد متاح باستثناء الوقود (CASK ex-fuel) - رغم

ارتفاعهما، كانا سيسجلان مستويات أعلى بكثير لولا المبادرات والإجراءات التي اتخذها السيد/ كريشنان والفريق عبر كامل سلسلة التوريد والشبكة التشغيلية. تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية.

أما فيما يتعلق بأبرز المؤشرات المالية، ونتيجةً لفقدان عدد من القطاعات التشغيلية وتراجع أعداد المسافرين، وهو أمر متوقع نتيجة لما يُعرف باختلال العمليات، فقد انخفضت الإيرادات بنسبة 15.8%، وكما أوضحت سابقاً، تحول صافي الربح من فجوة إيجابية بلغت 4.7 مليون دينار كويتي في الربع الأول من عام 2025 إلى خسارة بلغت 1.1 مليون دينار كويتي. وأودُّ أن أؤكد هنا أنه لولا الجهود الحثيثة التي بذلها فريق طيران الجزيرة بأكمله في إظهار المرونة خلال هذه الفترة العصيبة، لكانت الخسائر أكبر بكثير، ففي حين تسجل ناقلات عالمية خسائر فادحة في إعلاناتها الربع سنوية، نجحت طيران الجزيرة بفضل مرونتها وسرعة استجابتها في حصر خسائر الربع الأول عند 1.1 مليون دينار كويتي فقط، مع التمهيد لمسار نمو واعد في الربع الثاني وبقيّة العام، مع الأخذ في الاعتبار ضرورة المضي قدماً بحذر في ظل الأوقات المليئة بعدم اليقين والظروف الراهنة.

إننا في وضع جيد ومكانة قوية، خاصة وأننا بدأنا العمل بأسلوب دقيق ومدروس يتماشى مع متطلبات الإدارة العامة للطيران المدني في الكويت (DGCA) لكلا الناقلتين الوطنيتين، وذلك للتطلع نحو أداء قد يكون قوياً جداً في الربع الثاني والثالث والرابع من هذا العام، والتي سنشهد خلالها أيضاً انطلاقة "طيران الجزيرة السعودية". تفضل بالانتقال إلى الشريحة التالية. حسناً.

من الأسباب الأخرى التي ساهمت في تخفيف حدة هذه النتائج هي قوة الإيرادات الإضافية لكل مسافر. وكما لاحظتم على مدار الـ 18 شهراً الماضية، فقد أثبتنا قدرتنا على تحسين الإيرادات الإضافية في كل ربع سنة، ونجحنا في تكرار ذلك رغم صعوبة هذا الربع. وفي الواقع، بالنظر إلى المبادرات التي قد يتحدث عنها السيد/ بول لاحقاً فيما يخص التصميم الجديد للموقع الإلكتروني والتطبيق، وطريقة طرحنا لباقات السفر. يسعني القول وبكل ثقة إننا سنتجاوز بعض التوقعات التي وضعناها في خطتنا الخمسية قبل نحو 18 شهراً.

إننا متفائلون جداً بالتطورات التي ينفذها الفريق في مجال الإيرادات الإضافية والخدمات المساندة، حيث ستكون أحد المحركات الرئيسية لتعزيز النتائج. وفي الحقيقة، نسعى

جاهدين لتحقيق أداء يتفوق على عام 2025 خلال ما تبقى من العام. والآن، وفي بادرة جديدة ضمن مؤتمراتنا، أترك المجال للسيد/ بول كارول، رئيس القطاع التجاري، ليعطيكم صورة أكثر عمقاً وتفصيلاً حول حصتنا السوقية وشبكة وجهاتنا وخططنا المتعلقة بالسعة المقعدية لموسم الصيف. تفضل يا بول؛ الكلمة لك.

بول:

شكراً لك، باراثان. طاب مساؤكم جميعاً، وأشكركم على الانضمام إلى مؤتمر نتائج أرباح الربع الأول. لقد تطرق باراثان إلى التحديات الجسيمة التي واجهها القطاع بأكمله خلال هذا الربع، وأعتقد أننا أثبتنا مرونتنا من خلال العمليات التي قمنا بتنفيذها خلال الربع الأول. ومن المهم أيضاً الإشارة إلى أن تلك العمليات لم تبدأ إلا في 11 مارس، حين افتتحن قاعدة تشغيلية في القيصومة بالمملكة العربية السعودية، ومع زيادة وتيرة الرحلات، قمنا بتحويل جزء أكبر من الأسطول نحو الدمام.

وفي ذروة العمليات خلال شهر مارس وحتى أبريل، وصل حجم أسطولنا العامل في الدمام إلى 14 طائرة. وبالنظر إلى شبكة وجهاتنا في المملكة، اعتقد أننا واجهنا العديد من الممرات الجوية المقيدة. أما بالنسبة للأسواق التي أتاحت لنا فيها إمكانية تشغيل الأسطول، فأعتقد أن القطاعات الرئيسية التي استهدفناها كانت تتركز بوضوح في شبه القارة الهندية؛ حيث استعدنا كامل سعتنا التشغيلية لما قبل فترة الحرب في كل من الهند وباكستان ودكا وكاتماندو، بالإضافة إلى مصر. وفي واقع الأمر، فقد سيرنا خلال شهر مارس عدداً من المقاعد إلى مصر يتجاوز ما كنا نسيره قبل الأزمة، حيث اتسم سوق الزيارات العائلية (VFR) إلى مصر بمرونة فائقة، وهذا هو السبب في تركيز عملياتنا في القيصومة والدمام.

كما واجهنا أيضاً قيوداً على العديد من الممرات الجوية الأخرى، مما أدى لخروج موسكو وإيران والعراق من شبكة وجهاتنا مؤقتاً. نأمل عند تحسن الأوضاع أن نغتنم الفرص لإعادة تشغيل تلك المحطات ضمن شبكتنا مرة أخرى. إن استعادة السعة المقعدية في الأجواء مجدداً كان جهداً استثنائياً، ولم يكن ليتحقق لولا دعم الهيئة العامة للطيران المدني السعودي (GACA) والجهات الرقابية الأجنبية أيضاً. وكما ذكر باراثان سابقاً، فبالنظر إلى حجم الجالية الهندية في الكويت، كنا نود تسيير رحلات إلى عدد أكبر من الوجهات.

وفي إحدى المراحل، طرحنا بالفعل 17 وجهة في الهند للبيع؛ ولكن للأسف اضطررنا لتقليص تلك السعة المقعدية لأسباب تنظيمية وتشغيلية. ومع ذلك، أرى أننا نجحنا في

توظيف أصولنا في الأسواق الصحيحة. وبالمضي قدماً، ستلاحظون تعزيزاً في حصتنا السوقية خلال شهري أبريل ومايو؛ فقد أعدنا تركيز الأسطول بالكامل في الكويت. ورغم استمرار بعض القيود التشغيلية المتعلقة بساعات العمل في المطار، إلا أننا متفائلون جداً بأنه وخلال الأسبوع أو الأسبوعين القادمين، وبدعم من الإدارة العامة للطيران المدني في الكويت والجهات المختصة، سنتمكن من تكثيف عدد الرحلات في الكويت خلال الأسابيع القادمة.

ننتقل إلى الشريحة التالية. نعم، إننا متفائلون جداً بأن أسوأ مراحل هذه الأزمة قد انجلت، فمنطقة الخليج تبدو هادئة تماماً خلال الشهر الماضي تقريباً. لذا، نخطط لموسم صيف قياسي في طيران الجزيرة من حيث السعة المقعدية؛ حيث نعتزم استعادة شبكة وجهاتنا بالكامل لتشمل 60 وجهة في 25 دولة، وسنطرح إجمالاً 2.1 مليون مقعد للبيع ضمن برنامج رحلاتنا لذروة موسم الصيف، الممتد من منتصف يونيو وحتى منتصف سبتمبر.

ومن المهم الإشارة إلى أننا نركز بقوة على تنويع شبكة وجهاتنا هذا الصيف لدعم سوق السياحة الخارجية من الكويت، لاسيما في شهري يوليو وأغسطس، مع الحفاظ على الوجهات الرئيسية في الشبكة. وفي 22 مايو، سنقوم بتدشين خدمتنا إلى "ميلان بيرغامو" بواقع ثلاث رحلات أسبوعياً. كما نتطلع لزيادة عدد الرحلات إلى مصر خلال الصيف، كونها وجهة تحظى بشعبية استثنائية؛ وسنعمل على تنشيط رحلاتنا السياحية في أنحاء مصر ووجهاتنا الأوروبية أيضاً.

لذا، فنحن يحدونا أمل كبير في تحقيق أداء قوي جداً هذا الصيف. ورغم أن متوسط أسعار التذاكر والعوائد لا تزال مرتفعة نسبياً تماشياً مع الارتفاع في أسعار الوقود، إلا أن الطلب لا يزال قوياً ومرناً. إننا نتطلع حقاً لموسم صيف استثنائي هنا في الجزيرة. شكراً جزيلاً لكم.

كريشان:

شكراً لك يا بول، وشكراً يا باراثان. سأستعرض معكم سريعاً المؤشرات المالية؛ وكما تعلمون، فقد غطى باراثان معظمها بالفعل، لذا أودُّ التركيز على الانخفاض في عدد القطاعات التشغيلية، والذي بلغ نحو 28%، وتركز بشكل أساسي في شهر مارس. كما انخفضت ساعات الطيران الإجمالية بنسبة 27% تقريباً، وبالرغم من ذلك، ظل معدل إشغال المقاعد جيداً، بل وتحسن بنسبة 2.2%، كما كانت العوائد أفضل بكثير مما كانت عليه في العام السابق.

ونتيجةً لذلك، انخفضت الإيرادات في الربع الأول بنسبة 16% على أساس سنوي؛ وهذا الانخفاض أقل بكثير من نسبة التراجع في عدد القطاعات والمقاعد المتاحة، ويعود الفضل في ذلك حصراً إلى تحسن العوائد ومعدلات إشغال المقاعد. أما المصاريف التشغيلية، فقد انخفضت بنسبة 8.2% فقط، رغم أن ساعات الطيران كانت أقل بنسبة 27%؛ والسبب الرئيسي في ذلك يعود إلى تحملنا تكاليف إضافية للوقود، فضلاً عن ارتفاع تكاليف التأمين، واضطرارنا لتحميل التكاليف الثابتة للشركة على عدد أقل من ساعات الطيران والمقاعد المتاحة لكل كيلومتر خلال هذه الفترة.

بالإضافة إلى ذلك، تكبدنا بعض التكاليف المتعلقة بحركة الحافلات ونقل الموظفين إلى القيصومة والدمام خلال تلك الفترة. وفيما يتعلق بالربح التشغيلي، فقد انخفض بطبيعة الحال نتيجة للعوامل المذكورة أعلاه، وهو ما انطبق أيضاً على صافي الربح. ومع ذلك، شهد المركز النقدي تحسناً بنحو 20 مليون دينار كويتي، والسبب الرئيسي لذلك هو سحب مبالغ من قروض محددة لأجل.

ومن جهة أخرى، قمنا برد مبالغ كبيرة من الحجوزات المسبقة للمسافرين بسبب اضطرارنا لإلغاء رحلاتهم خلال أشهر مارس وأبريل ومايو. ونتيجة لذلك، تعين علينا رد قيمة الحجوزات التي استلمناها بالفعل حتى نهاية شهر فبراير، وهو ما أدى إلى انخفاض في النقد نتيجة لذلك. ومع ذلك، فقد عاد المركز النقدي ليصبح أقوى الآن، وكما ذكر بول، فإن حجوزاتنا تشهد حالياً اتجاهاً تصاعدياً ملحوظاً.

أما بالنسبة للأصول الثابتة، فقد شهدت حركة طفيفة، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى سدادنا لبعض الدفعات المقدمة خلال الفترة الممتدة من العام الماضي إلى العام الحالي. كما قمنا بتنفيذ مشروعين يتعلقان بنظام (SAP) والتحول الرقمي، وهو ما ترتب عليه بعض الرسوم والمدفوعات المرتبطة بذلك. وبشكل أساسي، سجلت الالتزامات زيادة أيضاً، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع التكاليف كما ذكرنا سابقاً، حيث كانت بعض الالتزامات المستحقة في نهاية شهر مارس مرتفعة نسبياً.

وبالطبع، فقد حرصنا على الحفاظ على السيولة النقدية قدر الإمكان، وهو ما ساعدنا في الإبقاء على مستوى جيد من النقد في الشركة. وكما أشار باراثان سابقاً، فقد وافق مساهمونا مشكورين على تأجيل توزيع الأرباح التي اعتمدها مجلس الإدارة والتي كانت مقترحة من قبل المجلس للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025، والبالغ قيمتها 18.3 مليون دينار

كويتي، حيث تم الاتفاق على تأجيلها حتى إغلاق نتائج الربع الأول، مما ساهم في دعم المركز النقدي للشركة. ومن الطبيعي أن ترتفع الالتزامات أيضاً نتيجة لسحب مبالغ من القروض لأجل.

هذه هي المؤشرات الرئيسية التي نتابعها عادةً. وكما تلاحظون، فإن أسعار وقود الطائرات والتي تتقارب مع مؤشر (MOPAG) قد ارتفعت بمعدلات تجاوزت بكثير أسعار النفط الخام؛ حيث اتسعت الفجوة بينهما بشكل كبير نتيجة تراجع طاقة التكرير خلال هذه الفترة، وذلك بسبب الأوضاع الراهنة وإغلاق مضيق هرمز.

وفيما يخص الإيرادات لكل مقعد متاح، فقد سجلت مستويات أعلى بكثير من الأرباح السابقة، مما يعكس التحسينات التي تطرق إليها بول. أما تكلفة التشغيل لكل مقعد، فقد كانت مرتفعة للأسف، وتحديداً في شهر مارس للأسباب التي فصلناها سابقاً. وبهذا، أكون قد انتهيت من الجزء الخاص بي، وأترك الكلمة لباراثان.

بارا:

شكراً لك يا بول، وشكراً يا كريشنان. أود أن أبدأ من حيث انتهى بول؛ فبينما نعمل على ضبط مسارنا واجتياز هذه الأوقات المليئة بعدم اليقين، فإننا نؤمن بالفعل بأن أسوأ مراحل هذه الأزمة قد انجلى. إننا نرسم الآن مساراً إيجابياً نحو صيف عام 2026، متبعين في ذلك وبكل دقة البيانات المدروسة والمنضبطة الصادرة عن الإدارة العامة للطيران المدني فيما يتعلق بآلية إدارة ساعات تشغيل المطار، وطبيعة القيود المفروضة على الجانب الجوي ومرافق مباني الركاب، والسياسات التي يتعين علينا الالتزام بها بصراحة. وفي طيران الجزيرة، يسعدنا أن نعرب عن خالص شكرنا للقيادة الحكيمة في دولة الكويت قبل التطرق لتوقعاتنا لعام 2026؛ فقد أظهرت القيادة الكويتية نهجاً دقيقاً وحريصاً للغاية في الحفاظ على سلامة العاملين في قطاع الطيران، بل وسلامة المنظومة الجوية للوطن بأكمله، ونخص بالشكر وزارة الدفاع الكويتية والحرس الوطني ووزارة الداخلية وقوات الشرطة وجميع العاملين في قطاع الهجرة والمنافذ.

وفي الوقت ذاته، فإن ما ساعدنا حقاً على إعادة تنشيط عملياتنا هو ذلك المستوى الرفيع من القيادة والدعم الذي لمسناه من كافة الجهات الحكومية والأطراف المعنية في الكويت، والذين تكاتفوا جهودهم لاستئناف عملياتنا في مطار الكويت الدولي في السادس والعشرين من أبريل. إن هذا الدعم يمنحنا الآن قدراً كبيراً مما أسميه «التفاؤل الحذر»؛ وبينما أقول ذلك مع إدراك تام للوضع الراهن الذي نواجهه جميعاً، فإننا نتوقع صيفاً قوياً للغاية، حيث

سنكون في غاية النشاط، ونخطط بالفعل لطرح أكبر سعة مقعدية في تاريخ طيران الجزيرة لهذا الصيف.

وبطبيعة الحال، تعمل فرق العمل لدينا على تخطيط السعة المقعدية المطروحة للبيع هذا الصيف، من خلال إعادة توجيه طائرتنا من خارج الكويت إلى الكويت مجدداً. في الوقت الراهن، نحن بصدد إدارة عمليات موسم الحج، والتي ستستمر، كما نعلم، حتى الأسبوع الأول من يونيو؛ وبمجرد انتهاء موسم الحج، سنقوم بتحويل كامل الأسطول المكون من 22 إلى 23 طائرة للعمل انطلاقاً من الكويت، وذلك لإطلاق أضخم موسم صيفي شهدته طيران الجزيرة في السوق على الإطلاق. سيتم خلال هذه الفترة إعادة إطلاق وتفعيل العديد من الأسواق، بما في ذلك 11 وجهة بين جديدة ومستعادة.

لذا، فإن السوق يشهد حالة من الحماس الشديد؛ ويمكنني أن أؤكد لكم من خلال ما نلمسه من المسافرين في المطار أنهم في غاية السعادة بعودة العمليات في الكويت، فبرغم نجاحنا في خدمتهم عبر مطاري الدمام والقيصومة، إلا أن سعادتهم نابغة من إعادة فتح مطار الكويت لما يوفره من سهولة وراحة، خاصة وأنا مقبلون على موسم العطلات المدرسية، حيث يجد الأطفال وكبار السن صعوبة في مشقة السفر البري التي قد تستغرق ما بين أربع إلى ست ساعات. لذا، نحن بصدد طرح برنامج صيفي رائع؛ بل إننا أطلقنا عليه مسمى الصيف الاستثنائي.

أما بخصوص مشروع زيادة الكثافة المقعدية، فيسعدني إبلاغكم أنه بحلول 22 مايو سننتهي من أحد أهم مسارات العمل التي بدأناها ضمن عملية التحول؛ حيث ستصبح جميع طائرات أسطول طيران الجزيرة موحدة بسعة 160 مقعداً من الدرجة السياحية (Y160)، وقد قمنا بالفعل بتركيب أخف مقاعد طائرات في العالم من طراز، مما منحنا مدى طيران أبعد وقدرة حمولة أفضل عبر شبكتنا. وبذلك، لم نثبت فقط قدرتنا على تنفيذ ما وعدنا به قبل 18 شهراً في برنامج التحول، بل نجحنا أيضاً في تعزيز ركائز نموذج الطيران الاقتصادي لدينا، وتحقيق تكلفة أقل للمقعد المتاح من خلال رفع الكثافة المقعدية في الطائرة.

ومع اكتمال هذا المشروع، سنشهد فعلياً زيادة تشغيلية تعادل إضافة أكثر من طائرتين هذا العام مقارنة بما كان عليه الوضع قبل عامين. فبعد أن كانت سعة طائرتنا متفاوتة ما بين 164 و 162 و 170 و 174 مقعداً، أصبحت الآن جميعها طائرات موحدة المعايير،

وهو ما يمنحنا سعة إضافية توازي طائرتين تقريباً مقارنة بما كان عليه الوضع قبل عامين، وهذا هو المعنى الحقيقي لزيادة عدد المقاعد المطروحة في السوق. ومن جانب آخر، وفي إطار مشروع تعزيز نموذج الطيران منخفض التكاليف، ركزنا على الاستحواذ على الخدمات المساندة أو الاستحواذ الرأسي؛ إذ لم يكن الكثيرون يتخيلون أن طيران الجزيرة ستتمكن من بناء مبنى ضخم للدعم العملياتي قادر على تخزين ما يصل إلى 12 محركاً احتياطياً، ولكننا أنجزنا ذلك بالفعل.

لقد تم تشغيل هذا المبنى قبيل مؤتمر المحللين الأخير. أما الآن، فنحن قاب قوسين أو أدنى من تولي مهام المناولة الأرضية والتحكم الكامل في مسار رحلة العميل من البداية إلى النهاية؛ أي من مرحلة التذكرة وصولاً إلى مدرج الطائرة. فمنذ اللحظة التي يقوم فيها العميل بحجز تذكرته عبر jazeeraairways.com أو عبر الموقع الإلكتروني الجديد أو التطبيق، وحتى لحظة إقلاع الرحلة وهبوطها في أي وجهة ضمن شبكتنا، سنتولى طيران الجزيرة إدارة رحلة العميل بالكامل، بما يشمل ذلك مبنى الركاب والقاعات والسوق الحرة.

كما يشمل ذلك أيضاً المناولة الأرضية؛ فاليوم، وبينما أتحدث إليكم، يتم تنفيذ كافة خدمات الركاب أو ما يُعرف بالخدمات المقدمة على متن الطائرات بنسبة 100% من قبل طيران الجزيرة. وقريباً جداً، ومع وصول كافة المعدات التي استوردناها من الصين والهند ومن مختلف أنحاء العالم إلى الكويت قبل وقوع الأزمة، سنكون على وشك الحصول على الاعتمادات اللازمة واعتماد اتفاقيات مستوى الخدمة من الحكومة الكويتية والإدارة العامة للطيران المدني للقيام بالمناولة الذاتية. إن هذه الخطوة ستتمكن طيران الجزيرة من التحكم في مسارها التشغيلي ومستقبلها بشكل أفضل بكثير.

لذا، نحن مستمرون في السعي نحو تحقيق قيمة طويلة الأجل فيما يتعلق بأسطولنا؛ وكما رأيتم في ديسمبر من العام الماضي، قمنا بشراء ست طائرات من طراز (CEO) ذات الهيكل الضيق، ونحن بصدد الإعلان عن مراجعة شراء طائرتين حديثتين، وبمجرد الانتهاء من هذا الإعلان وتوقيعه، سنقوم بتعميمه وإعلانه في السوق. إن هذا يعكس بوضوح أنه بينما نجتاز ربعاً سنوياً صعباً للغاية، فإننا عازمون على الخروج منه بمنتهى القوة والعزيمة والإصرار.

لقد منحنا هذا الأمر دافعاً قوياً للنظر إلى مسار النمو المستقبلي والسعي نحو تحقيق مزيد من التوسع، سواء في الكويت أو قريباً في المملكة العربية السعودية خلال الربع الرابع من عام 2026. كما نتوقع استمرار تأثير التحدي المزدوج الذي نتوقعه تواصله خلال الربعين الثاني والثالث. وقد يتساءل البعض عن ماهية تأثير التحدي المزدوج؛ فإذا نظرنا إلى فترة ما بعد جائحة كوفيد، كان هناك ما يُعرف بالطلب المكبوت أو ما أسماه الكثيرون بالسفر الانتقامي، والآن لدينا أشخاص في الكويت لم يسافروا منذ ما يقرب من ثلاثة أشهر، مما يولد طلباً هائلاً على المقاعد.

ومع ذلك، فإن السعة المقعدية محدودة؛ وهذه هي الظاهرة الأولى التي رأيتها إبان أزمة كوفيد والتي أدت لارتفاع العوائد بشكل كبير، لكن التكاليف حينها كانت تحت السيطرة. فخلال الجائحة، وعندما استأنفت شركات الطيران رحلاتها، كانت التكاليف معقولة لأن وقود الطائرات كان يتم تداوله ما بين 30 إلى 50 دولاراً فقط للبرميل. وأكرر؛ 30 إلى 50 دولاراً فقط للبرميل. أما الآن، فنحن نواجه التحدي المزدوج حيث نشهد الظاهرة ذاتها من حيث الطلب، ولكن أسعار وقود الطائرات تبلغ حالياً 150 دولاراً في المتوسط وفقاً لمؤشر MOPAG.

إن الأسعار اليوم أكثر ارتفاعاً، وما كان يُعتبر رد فعل أولي من السوق أصبح الآن هو السائد. لقد رأيت ارتفاع أسعار التذاكر في أستراليا وآسيا والولايات المتحدة وأوروبا، وبالمثل، شهدت أسعار التذاكر ارتفاعاً في منطقة الشرق الأوسط.

لذا، نتوقع أن يؤدي الطلب المكبوت إلى دفع هذه المؤشرات نحو الارتفاع، كما نتوقع استمرار هذا الوضع لستة أشهر قادمة على الأقل، وربما لتسعة أشهر. وعلى الرغم من أن الرؤية المستقبلية ليست واضحة تماماً، إلا أننا نتوقع استمرار هذا الحال لفترة من الوقت حتى تستقر الأمور فعلياً وتصل إلى مرحلة اعتيادية جديدة، ولكن، هذا هو الواقع الاعتيادي الجديد في الوقت الراهن. أما بخصوص أسعار النفط، فلا يمكن لأحد التنبؤ بها بدقة، لكننا نركز على التخطيط لسيناريو أسوأ الاحتمالات.

سوف نتعامل مع أسعار النفط وفق مستوياتها الحالية لضمان أقصى درجات الانضباط في تسعير تكلفة ممارسة الأعمال في هذه البيئة، ومن ثم نثبت لمساهميننا وعمالنا قدرتنا على إدارة تلك التكاليف من خلال اعتماد السعر المناسب في الأسواق المناسبة. والنقطة الأخيرة هي أنه بينما يظل المناخ الجيوسياسي غير مستقر، فإن الشيء الوحيد المؤكد الذي يمكننا

إخباركم به في هذا المؤتمر الهاتفي هو أن الجزيرة ستظل دائماً وأبداً مثلاً للمرونة الاستثنائية، أياً كانت التحديات التي قد تواجهنا. ننتقل للشريحة التالية.

أما فيما يتعلق بالتوقعات المستقبلية، فقد تطرقتُ إلى بعضها؛ فنحن نتوقع استمرار الوضع الحالي ما لم تطرأ متغيرات جذرية في السوق. وبالنظر إلى شبكة وجهاتنا، فقد رأيتُ بعض الوجهات الرائعة التي سنوفرها خلال موسم الصيف من الكويت، حيث نشهد طلباً هائلاً. وسنقوم بإطلاق رحلاتنا إلى مطار ميلانو بيرغامو، كوجهة جديدة تنضم إلى شبكة طيران الجزيرة.

وسيتّم تدشين هذه الوجهة في 22 مايو، ونحن نلمس بالفعل معدلات إشغال مقاعد مذهلة؛ فاختيار هذه الوجهة التي تعد ثالث أكبر مركز تشغيلي لشركة Ryanair يثبت أنها ستكون منطقة جذب حيوية لحركة المسافرين عبر أوروبا. فمن خلالها، يمكن الوصول إلى جنوب ألمانيا وسويسرا، والتوجه جنوباً نحو البندقية، أو زيارة إقليم لومبارديا ومنطقة بحيرة كومو. لذا، فإن هذه الوجهة، إلى جانب وجهاتنا الأخرى، تحقق مبيعات قياسية، ومنها: تبليسي وسراييفو ولارنكا وبراغ وكراكوف وباتومي والغردقة وشرم الشيخ وكوتشي وتيفات وصلالة وأبها على سبيل المثال لا الحصر.

وكما ذكر بول، سنقوم بتكثيف العمليات لتشمل ما يقرب من 60 وجهة اعتباراً من الأول من يونيو، أو فور صدور إعلان من الإدارة العامة للطيران المدني في الكويت بإعادة فتح المطار للعمل على مدار 24 ساعة. وختاماً، فعلى الرغم من حالة عدم اليقين في السوق، إلا أننا في طيران الجزيرة نتبنى إستراتيجية بعيدة المدى؛ وفي إطار هذه الإستراتيجية، سنواصل العمل بمرونة عالية في توزيع العمليات، واستكمال مشروع زيادة الكثافة المقعدية، واقتناص الفرص المناسبة لتعزيز سعتنا المقعدية.

قد يتساءل البعض عن طلبية الطائرات التي وقعتها الجزيرة، والتي سيبدأ تسليمها اعتباراً من الربع الرابع من هذا العام بطائرتين لتعزيز النمو، تتبعهما ست طائرات أخرى العام المقبل؛ لقد أبرمت هذه الصفقة في ذروة أزمة عام 2020. وإذا تذكرتم، فإن هذه الطلبية التي التزمتم بها طيران الجزيرة، وبفضل الجهود التي بذلها كريشنان والفريق الذي كان متواجداً هنا قبلي، قد تُوجت بتوقيع اتفاقية استثنائية. ومع ذلك، فنحن دائماً على استعداد لاقتناص الفرص إذا كانت أسعار السوق مناسبة.

لكننا نركز حالياً على ما هو متاح بين أيدينا، وما سنقوم بتسليمه فعلياً من طائرات النمو القادمة من طراز (A320neo) و (A321neo) التي سنتضم للأسطول. هناك فرص متنوعة تلوح في الأفق حالياً نتيجة حالة الاختلال التي يشهدها قطاع الطيران، ونحن نراقبها عن كثب. أما فيما يخص المخاطر، فقد قمنا بتغطيتها، ولكن أعتقد أننا نود الآن تجاوز الحديث عن المخاطر لنؤكد أن أسوأ مراحل هذه الأزمة قد انجلى، وأن تركيزنا ينصب بالكامل على مستقبل أفضل.

لقد غطى بول جانب التحول الرقمي، وستشهدون مزيداً من الارتباطات لعلامة الجزيرة التجارية؛ فربما شاهدتموني في العديد من النشرات الإخبارية والمقالات عبر إنستجرام بخصوص نادي القادسية، وهو نادٍ عريق تأسس عام 1952، ويُلقب بنادي الجزيرة. وبالمثل، فإننا بصدد بناء العديد من الشراكات مع كبرى العلامات التجارية، مثل شركة المتحدة للمطبات وشركة بيبسي في الكويت، وهناك المزيد من الشراكات التي سنعلن عنها؛ حيث لدينا قائمة من الشركاء الراغبين في التعاون مع طيران الجزيرة، وسيتم الإعلان عنها تباعاً خلال الربع الثاني والثالث والرابع من هذا العام.

وأخيراً وليس آخراً، كوننا شركة طيران منخفضة التكاليف، أكرر مجدداً: إن جوهر عملنا يركز على التكاليف ثم التكاليف ثم التكاليف. وأرى السيد/ كريشنان بيتسم عندما أقول هذا؛ فنحن نعمل في مجال إدارة التكاليف. وإلى جميع المستثمرين أقول: لقد تمكنا من إدارة فترة بالغة الصعوبة وعدم اليقين؛ وبكل صراحة، نحن نتمتع بمصداقية كبيرة في كافة أنحاء دولة الكويت.

نعم، لقد وضعنا خدمة الناس والوطن فوق كل اعتبار وقبل تركيزنا على التكاليف، ولكن الآن، حان الوقت مرة أخرى لنركز جلاً اهتمامنا على التكاليف ثم التكاليف ثم التكاليف. وأود أن أختتم بملاحظتين قبل الانتقال إلى جلسة الأسئلة والأجوبة: أولاً، إن جميع الأرقام التي ترونها لنتائج طيران الجزيرة في الربع الأول - حيث توجد فجوة بقيمة 6 ملايين دينار كويتي مقارنة بالربع الأول من عام 2025 - لا تتضمن أو تشمل أي حزم دعم حكومية أو تعويضات.

إننا لم ننتلق أي حزم دعم؛ في حين رأيتم ناقلات عالمية في الهند والولايات المتحدة وأوروبا وأستراليا، بل وحتى حكومات، تبادر استباقياً بدعم قطاع الطيران قبل حتى أن تطلب الشركات ذلك. لقد سجلت طيران الجزيرة أداءً محترماً للغاية في الربع الأول من عام

2026 دون الحصول على أي حزم دعم، وهذه هي النقطة الأولى. ولكن هذا لا يعني أننا لن نطلب ذلك؛ فأولويتنا القصوى في المقام الأول هي خدمة دولة الكويت وشعبها، ومع ذلك، نحن نؤمن تماماً كما رأينا خلال جائحة كورونا بضرورة التركيز على التشغيل.

وكما لاحظتم في الجائحة، قامت الجهات الرقابية حول العالم، في سنغافورة وغيرها، بدعم قطاع الطيران إيماناً منها بأنه الركيزة الأساسية لأي اقتصاد. ونعتقد أن الوقت المناسب سيأتي للتواصل مع الحكومة هنا في الكويت بهذا الخصوص، ولكن في غضون ذلك، أود أن أؤكد لجميع المستثمرين وبشكل قاطع أن أداءنا الحالي - الذي سجل خسارة محترمة بلغت 1.1 مليون دينار كويتي في ظل هذه الأوقات العصيبة - قد تحقق دون الاستعانة بأي حزم دعم.

أما النقطة الثانية، فيشرفني أن أبلغ جميع المستثمرين بأن اجتماع مجلس الإدارة قد انتهى للتو بعد ظهر اليوم، وحصلنا الآن على الموافقة النهائية والتامة من المجلس لدفع توزيعات أرباح مرحلية بقيمة 83 فلس. ومرة أخرى، أود بالنيابة عن كريشنان وبول وكامل فريق القيادة وجميع العاملين في الجزيرة، أن أشكر أعضاء مجلس الإدارة ومساهمي طيران الجزيرة على دعمهم السريع للشركة من خلال التعديلات التي أجروها على السياسات بعدم سحب أي فلس من توزيعات أرباح عام 2025.

وبالمثل، وكما لم نتطرق إلى أي حزم دعم، فإن النتائج التي حققتها طيران الجزيرة في الربع الأول من عام 2026 قد تحققت أيضاً دون المساس بأي من الاحتياطات النقدية التي تم رصدها كصندوق طوارئ استراتيجي لاستخدامه عند الحاجة. لقد استعرض كريشنان كيف أدار الفريق الموقف بأسلوب يتسم بالرقى والاحترافية، ليس فقط في العمليات، بل وفي سداد مبالغ المسترجعات الخاصة بالتذاكر.

واليوم، إذا سألتكم قاعدة عملائنا في الكويت عما إذا كانوا قد استردوا قيمة تذاكرهم من طيران الجزيرة، سيكون رد الغالبية العظمى بـ "نعم، لقد تم ذلك. وفي المقابل، هناك شركات طيران أخرى لم تقم برد مستحقات عملائها بعد. لقد نجحنا في إدارة عمليات استرداد الأموال في وقت بالغ الصعوبة.

لقد أدرنا العمل بكفاءة في ظل ظروف قاسية، وأثبتنا أن صندوق الطوارئ قد تمت حمايته جيداً من قبل الفريق القيادي، من خلال ضمان التمويل الذاتي للأعمال واستدامتها، وتهيتها

بشكل ممتاز للمضي قدماً. والآن، وبينما نتحدث، قد يتساءل البعض عن سر هذه الإيجابية المفاجئة التي أدت لاتخاذ هذا القرار.

ولكن من وجهة نظر القيادة، يمكننا القول - وكما سمعتم من بول - بأننا نؤمن بأن أسوأ مراحل هذه الأزمة قد انجلى. لا نزال في المراحل الأولى من ربع ثانٍ وثالثٍ ورابعٍ نتوقع لها أن تكون قوية جداً. ومع ذلك، أضيف بأن أماننا الكثير من التحديات التي تتطلب حكمة في التعامل. وختاماً، فإنني على ثقة تامة - من واقع ما أنجزه فريق طيران الجزيرة، بما في ذلك القيادة وجميع الموظفين عبر شبكة وجهاتنا، وما حققوه في مشروع بركة - بأننا سنكون قادرين على الصمود في وجه أي صدمات قد تواجهنا خلال ما تبقى من العام على مدار الربع الثاني والثالث والرابع. شكراً لكم. شكراً لكم، وبهذا أعيد الكلمة إلى الزملاء في المجموعة المالية هيرميس لبدء جلسة الأسئلة والأجوبة. شكراً جزيلاً.

شكراً جزيلاً لكم على هذا العرض التقديمي. إذا كنتم ترغبون في طرح أي سؤال، يرجى استخدام خاصية رفع اليد أو كتابة سؤالكم في صندوق الدردشة الخاص بالأسئلة والأجوبة. سنتوقف للحظات حتى نستقبل السؤال الأول. ونذكركم مجدداً، لطرح سؤال، يرجى استخدام خاصية رفع اليد أو كتابة السؤال في صندوق الدردشة. لدينا تعليق في صندوق الدردشة من أديتيا يقول فيه: "نتائج رائعة في ظل هذه الأوقات العصيبة".

ميرنا:

كما يوجد سؤال من ---- في صندوق الدردشة يقول فيه: "شكراً لكم على هذا العرض التقديمي. هل واجهتم أي اضطرابات في عمليات الصيانة أو توفر قطع غيار المحركات؟ وبالنسبة للعوائد وأسعار التذاكر، كيف تحافظون على ميزتكم التنافسية مقابل شركات الطيران الأخرى منخفضة التكاليف في المنطقة؟"

شكراً لكم. سأتولى الإجابة على هذا السؤال يا بول ويا كريشان. ----- ، هذا سؤال ممتاز؛ فكما تعلم، حتى قبل نشوب هذه الأزمة، كانت هناك بالفعل اضطرابات في عمليات الصيانة وتوافر قطع غيار المحركات، سواء تعلق الأمر بالمحركات نفسها أو باستلام الطائرات في المواعيد المحددة. لقد كانت سلاسل التوريد تعاني بالفعل من اختلالات منذ الخروج من جائحة كورونا، نتيجة لما يُعرف بتقليص النفقات، أو ما يمكن تسميته بخسائر القوى العاملة والتوقفات التشغيلية في المنظومة بأكملها. ومع ذلك، وعند دخولنا في هذه الأزمة، كنا في الواقع مجهزين جيداً.

بارا:

لقد كنا مستعدين تماماً؛ وأقصد بذلك أنه كان لدينا مخزون من قطع الغيار لأننا كنا ننتهياً بالفعل لموسم الصيف. وعادةً ما يحدث في مواسم الركود أننا نقوم بصيانة الطائرات واستغلال الوقت في إجراء فحص الصيانة من الفئة (C)، وقد استغلنا ذلك الوقت أيضاً في تحديث طائراتنا. وفي الواقع، عندما بدأت هذه الأزمة، كانت وتيرة الطيران منخفضة بالفعل.

لقد حالفنا الحظ لتزامن ذلك مع شهر رمضان، لذا كنا مجهزين تقنياً وفنياً بشكل جيد جداً. أما بالنسبة للمرحلة القادمة، فنحن لا يمكننا التنبؤ بما يخبئه المستقبل؛ حيث لا يزال يتعين علينا التأكد من تسليم طلبياتنا في مواعيدها. في الواقع، نحن نتواصل مع الشركات المصنعة (OEMs) لمحاولة تقديم مواعيد التسليم، نظراً لحالة الاختلال التي نراها في السوق ولأننا متفائلون جداً حيال المسار الذي يتجه إليه السوق، بل ويمكنني القول إننا نتوق بشدة لاستلام تلك الطائرات؛ لذا نحن نضغط بقوة في هذا الاتجاه.

فيما يتعلق بالاختلالات، ومن الناحية الواقعية، ما حدث هو أنه عندما لا يكون هناك عدد كافٍ من الطائرات ذات الهيكل العريض قيد التشغيل، استغرق وصول بعض محركاتنا الاحتياطية وقتاً أطول، كما أن بعض المراكز الرئيسية كانت مغلقة. فعادةً ما يكون لديك مركز أو مركزان يمدان الكويت بمعظم التوريدات، وكلاهما كان متوقفاً، لذا اضطررنا لاستخدام طرق بديلة، بل واستخدمنا النقل البري؛ حيث قمنا بنقل أحد المحركات إلى الكويت من الرياض عن طريق البر عبر شاحنة حاويات متطورة مزودة بأنظمة امتصاص الصدمات.

نعم، لقد واجهنا تلك التحديات، وأنا على يقين أن جميع شركات الطيران واجهتها أيضاً، ولكننا تمكنا من إدارة دفت العمل بنجاح. هذه هي النقطة الأولى، أما بخصوص العوائد وأسعار التذاكر وكيفية الحفاظ على الميزة التنافسية مقابل شركات الطيران منخفضة التكاليف الأخرى؛ فاسمحوا لي أن أبدأ بالإجابة ثم سأترك الكلمة لبول ليطلعكم على مزيد من التفاصيل، كونه يتابع هذا الأمر بشكل يومي مع نايجل والفريق.

انظروا، فيما يتعلق بالعوائد وأسعار التذاكر في الوقت الحالي، فنحن المزود الوحيد الذي يوفر ربطاً جويّاً لبعض من أكبر الأسواق، وأكاد أقول أكبر الأسواق على الإطلاق. فإذا نظرتم إلى التركيبة السكانية في الكويت، ستجدون نحو 1.3 إلى 1.4 مليون مواطن كويتي من المسافرين الميسورين وذوي الذوق الرفيع. وفي الوقت ذاته، يضم السوق 1.1

مليون مقيم من الجالية الهندية، والهند بلد ضخم جداً، يليهم المصريون الذين يشكلون أيضاً سوقاً كبيراً.

لذا، نعمل على إبقاء هذه الأسواق متصلة في الوقت الحالي، حيث تقتصر نحن والخطوط الجوية الكويتية فقط على تقديم هذه الخدمات في حين سنتضم لاحقاً 44 شركة طيران أخرى. والأمر الرائع هو أننا ربطنا كافة النقاط بالهند والمملكة العربية السعودية. وفي الواقع، نحن على استعداد للمطالبة بإعادة النظر - وأقول هذا صراحة في هذا المؤتمر الهاتفي - في حصص حقوق النقل الجوي الثنائية بموجب الاتفاقيات الثنائية الممنوحة للناقلات الكويتية للوجهات الهندية.

إننا لا نعتقد أن الوضع الحالي منصف أو صحيح؛ فنحن نؤمن بأن دولة الكويت، التي تحتضن 1.1 مليون مواطن هندي من المقيمين المحترمين، تستحق سعة مقعدية تعادل ثلاثة أضعاف السعة الحالية البالغة 18,000 مقعد. نرى أننا بحاجة لما يقرب من 54,000 إلى 60,000 مقعد (في اتجاه واحد) لخدمة السوق بأكمله بشكل لائق. وأعتقد أن الوقت قد حان لتتفهم الجهات الرقابية في الهند أن أزمة كهذه تفتح العيون على ضرورة وجود تكافؤ في الفرص لنا الطيران إلى وجهات أكثر. وبخصوص أسعار التذاكر، سأحيل الكلمة الآن إلى بول. تفضل بول؟

بول:

شكراً لك، بارثان. أود فقط أن أعلق بأن أولويتنا تتركز حالياً على تأسيس وإعادة بناء شبكة الوجهات كما كانت قبل الأزمة. ومن الواضح أن أسعار التذاكر شهدت ارتفاعاً نتيجة عدة عوامل، أبرزها القيود المفروضة على السعة المقعدية، ومحدودية عدد المقاعد المتاحة في السوق خلال الشهرين الماضيين، وبالطبع الزيادة في التكاليف التشغيلية وأسعار الوقود. إن تركيزنا ينصب الآن على استعادة السعة المقعدية، ومع ذلك، أتوقع أن تظل أسعار التذاكر مرتفعة في المستقبل المنظور، فهي تتبع عادةً تحركات أسعار الوقود.

لذا، نتوقع أن تتأثر الأسعار أيضاً بالعوامل الموسمية خلال الربع الثالث وأواخر الربع الثاني، وهي الأشهر التي تشهد عادةً ذروة الطلب في السوق الكويتي. وبناءً على ذلك، فإن توقعاتنا تشير إلى أن السعة المقعدية ستكون المحرك الرئيسي للأسعار، كما أن الضغوط التضخمية وارتفاع التكاليف ستساهم في بقاء أسعار التذاكر مرتفعة لمدة ستة أشهر قادمة على الأقل.

ميرنا: شكرًا لكم. لدينا سؤال آخر من ----: فيما يتعلق بإمدادات وقود الطائرات، هل رصدتم أي نقص في الإمدادات يؤثر على الرحلات في أوروبا؟ وفي حال كانت السعة المقعدية محدودة خلال موسم الصيف، ما هي المناطق أو الوجهات التي تعتبرها طيران الجزيرة أولوية قصوى للمحافظة عليها؟

بارا: حسنًا. هناك سؤال مكون من جزأين؛ ربما يتولى كريشنان الجزء الأول المتعلق بوقود الطائرات، ثم أتولى أنا وبول الجزء الثاني المتعلق بموسم الصيف. كريشنان؟ حسنًا، سأقوم بالإجابة بنفسني، يبدو أن هناك مشكلة في الاتصال.

انظروا، فيما يتعلق بإمدادات وقود الطائرات، لم نشهد أي نقص في أوروبا. وفي الواقع، لم تقلع أي رحلة لطيران الجزيرة - سواء خلال فترة الحرب من الدمام أو القصومة أو أي من المطارات التي عملنا من خلالها - دون التأكد التام من توفر إمدادات الوقود في وجهة الهبوط. لذا، فقد قامت الفرق التشغيلية بعمل رائع لضمان إدارة هذا الجانب.

ونعم، كنا نقوم أيضاً ببعض الرحلات ذات الحمولة المحدودة؛ حيث كنا نقوم بتعبئة خزانات الوقود بالكامل (إلى أقصى سعة) قبل الإقلاع نحو وجهات معينة لتقليل الحاجة للتزود بالوقود من هناك. وهذا هو الإجراء المعتاد الذي تتخذه شركات الطيران ضمن عملية إدارة أو تخفيف المخاطر.

أما في أوروبا، فيسعدنا القول إنه بالنظر إلى موقع مطار ميلانو بيرغامو ومدى سهولة وصول إمدادات المصافي إليه، وبحكم خلفيتي المهنية في قطاع النفط والغاز، أعلم تماماً مدى سلاسة وصول إمدادات المصافي للمطار - فليس لديهم أي نقص من هذا القبيل حسب علمنا. وفي الواقع، لدينا تأكيدات منهم للمضي قدماً في رحلات التدشين. وبالمثل، في جميع الأسواق الأوروبية التي نسير رحلاتنا إليها، أعتقد أنهم يجدون طرقهم الخاصة لتأمين إمدادات وقود الطائرات.

ولكن، يجب أن نضع في الاعتبار أن أوروبا تخدمها مجموعة من أفضل شركات الطيران في العالم، وبعضها - بما في ذلك شركة لوفتهانزا - قام بإلغاء ما يقرب من 20,000 إلى 30,000 رحلة. وبالتالي، فإن استهلاك الوقود قد انخفض فعلياً؛ فبينما تراجعت إمدادات الوقود، فإن الطلب الذي كان من المفترض أن يرتفع في الصيف قد انخفض هو الآخر.

لذا، نأمل أن تتمكن معظم المطارات التي نطير إليها من إدارة حالة عدم التوازن بين العرض والطلب وتوفير الوقود اللازم لنا. أما فيما يخص الأولويات، فأعتقد أننا في هذه المرحلة - وبالنظر إلى ما أحدثته الحرب وما ترتب على إغلاق مضيق هرمز من تضيق على السعة المقعدية المحدودة - فإننا نحث مكاتب السياحة والسفر وكافة شركائنا على محاولة حجز مقاعدهم مبكراً؛ لأن هذا الصيف سيكون صيفاً استثنائياً للعملاء في الكويت الراغبين في السفر مباشرة من الكويت.

أعتقد أنكم ستشهدون تراجعاً في السفر إلى الوجهات الأخرى التي تعتمد على حرية الجو الخامسة أو حرية الجو السادسة؛ لذا نتوقع انطلاق الكثير من الرحلات المباشرة. وبالنسبة لنا، فإن كل وجهة نطير إليها تحظى بنفس القدر من الأهمية. وفي الواقع، نحن سعداء بافتتاح وجهة يريفان في أرمينيا، وسعداء بافتتاح وجهة تبليسي؛ خاصة مع بدء العطلات المدرسية في الكويت، حيث نشهد ارتفاعاً كبيراً ومذهلاً في الطلب.

وما يحدث فعلياً الآن هو أن العملاء باتوا يتوجهون مباشرة إلى طيران الجزيرة؛ فبينما اعتادوا سابقاً اللجوء إلى وكالات السفر، أثبتنا الآن وجود قدر كبير من الموثوقية والثقة والمصداقية في الطريقة التي حافظت بها الجزيرة على جدول رحلاتها خلال هذه الفترة العصيبة. لذا، أصبح العملاء يأتون إلينا مباشرة بدلاً من الذهاب إلى الوسطاء. شكرًا لكم.

ميرنا: شكرًا جزيلاً لكم. لقد استوفينا الإجابة على جميع الأسئلة الواردة في صندوق الدردشة، وبناءً عليه، يمكننا الآن ختام هذا المؤتمر الهاتفي.

بارا: ميرنا، إذا سمحت لي أن أختتم هذا المؤتمر الهاتفي بتوجيه الشكر للجميع، ولكافة المحللين على مشاركتهم. كما أود أن أعتنم هذه الفرصة لأؤكد أن شيئاً مما تحقق لم يكن ليرى النور لولا هذا الفريق الرائع في طيران الجزيرة. وبالنيابة عن كريشان وبول وبالأصالة عن نفسي وكافة أعضاء الإدارة التنفيذية، نشكر جميع أعضاء فريقنا في كافة أنحاء الشبكة؛ في المملكة العربية السعودية ومصر والهند وباكستان وفي كل مكان، على ما أظهره من مرونة وسرعة استجابة ورشاقة في الأداء أثبتت قدراتنا الحقيقية في أصعب الأوقات. وأقول لمجتمع الاستثمار: إذا كان هذا هو الأداء الذي قدمه فريقنا في مثل هذه الظروف، فانتظروا طيران الجزيرة في حلة مختلفة وإيجابية للغاية عندما تتحسن الأوضاع. شكرًا لكم.

ميرنا: شكراً لكم جميعاً. شكراً لكم أيها السادة. هنا نأتي إلى ختام المكالمة اليوم. يمكنكم الآن قطع الاتصال.

Transcript of Jazeera Airways K.S.C.P. 1Q26 Analysts / Investors Conference Call held on Wednesday 13 May 2026

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

Bara: Thank you, Mirna. Good afternoon, investors, analysts, partners and team members on the call today. Thank you for joining me and Krishnan Balakrishnan, our Deputy CEO and CFO, as we unpack what has been an amazing 2025, a very busy year. but with stunning records. Thank you, Mirna. Good afternoon, good morning to all the investors and analysts on the call from the different regions you're joining in. Thank you for joining in on the first quarter 2026 earnings webcast. As you've heard from Mirna, I'm joined today by our CFO, Krishnan Balakrishnan. And for the first time, you'll see our Chief Commercial Officer, Paul Carroll, joining us as well on this call. And before we start the call, as one can imagine, given the situation that happened on the 28th of February, 07:00 hours in Kuwait, we have not had a normal aviation landscape in Kuwait, neither has the aviation landscape that has rippled from the effects of the closure of the Strait of Hormuz being the same, be it Asia, be it Europe, be it the U.S.

So we have been having an unprecedented time. Today's earnings call will not only take you through the results of Jazeera Airways in the first quarter of 2026 with a relative compare in the first quarter of 2025, but exhibit the resilience during uncertainty that Jazeera Airways has demonstrated throughout the 57 days of closure of Kuwait International Airport and 64 days since we brought back all the units and aircraft and manpower back into Kuwait to kickstart the full operations in Kuwait International Airport. Krishnan, can you please move on the slides?

All right. So I will start off with an introduction today that is a departure from the usual introductions we make on every quarterly announcement. But to give you some color around the business, which many of you may be asking in the Q&A, but we like to preempt those questions and give you color around the

business in terms of what happened in Kuwait and specifically today at Jazeera Airways, how did we manage the situation, how we deal with the situation effectively and how do we get back to flying and where we are in terms of capacity today relative to where we were last year and the plans we have in this quarter as we move from -- we cut across from first quarter to the second quarter of 2026 and look towards the rest of the year.

We will also then cover off operational and financial headlines to give you some color in terms of how the performance has been in a very difficult and challenging quarter. While I say that it has not been only difficult and challenging for Jazeera Airways in Kuwait, it has been difficult and challenging across the globe. What happened since the 28th of February is that you've seen jet kerosene or you've seen Brent at unprecedented elevated levels. But at the same time, you've seen crack spread also hit unprecedented levels.

And as FIRs were closed in the region, there were a lot of elements of dislocation in the network and spaces as well as impacts on cost where insurance premiums were elevated, fuel costs were elevated and the cost of operating the whole hub network of Jazeera Airways in Saudi Arabia and the five different airports we operated on when Kuwait International Airport was closed will be exhibited in the numbers.

We'll then also cover off operational performance. But more importantly, the key takeaway with the investors we would like to have in this call is that while we stand in solidarity with all the GCC carriers and all the people across the Gulf in this very difficult season and thank the Jazeera Airways team for recovering the business in a very difficult time. We look towards better days ahead for the outlook of 2Q and the rest of the year, while we still acknowledge that we have to navigate through very uncertain times.

But first and foremost, we want to take a moment to thank the Kingdom of Saudi Arabia. We want to thank them as big and open as the vast blue in the sky. If you have seen what Jazeera Airways has done, it has not only been commendable, but it has demonstrated how we have put people and the nation of Kuwait before everything we do in terms of running the normal airline operations and keeping the whole country of Kuwait connected. Prior to this crisis, Kuwait was served by 44 different international airlines. And when the crisis happened, the first carrier to sprint from the start and to serve the entire nation of Kuwait was Jazeera Airways, and that would not have been possible

without the Kingdom of Saudi Arabia, welcoming us with open arms and without GACA the General Authority of Civil Aviation in Saudi Arabia, opening up any and every airport that we could fly out of Saudi Arabia to any destination you wanted. In the end, we operated out of four different airports, Jeddah, Madinah, Qaisumah and Dammam. If it is not of the solidarity of the Kingdom of Saudi Arabia with Kuwait and likewise, in terms of the aviation brotherhood that we have seen from Saudi Arabia, Jazeera Airways would not have been able to do what we have done.

So before we actually commence and give you some color around Mission Barakah, which is all about blessings, the blessings we received from Saudi Arabia, we really want to put forward a thank you, a big thank you, in fact, to the Kingdom of Saudi Arabia. Next slide, please. To give you some color, we conducted wartime operations out of Kuwait. Given the safety and security situation, Kuwait International Airport was closed effectively for 57 days. From the 28th of February to the 11th of March, we had no flying out of Kuwait. However, we were still doing our Umrah operations out of Jeddah and Madinah. And we placed two aircraft very quickly when this happened on wet lease operations into Cairo.

So while we managed available capacity out of Kuwait in a very optimal and good structure, we then started jump-starting the business in Kuwait. With the approval from GACA, sometime between the 3rd and the 7th of March, we commenced the first flight into Cairo on the 11th of March, departing Kuwait, if you believe it or not, on buses. Customers were checking in on Jazeera's Park and Fly to Qaisumah Airport in the Hafar al-Batin region. 145 customers on the first flight to Cairo came in thanking Jazeera for reconnecting Kuwait to the entire -- in this case, is Cairo in Egypt. And later, we have put almost 28 destinations across 11 countries in the space between the 11th of March to the 26th of April when Kuwait International Airport was then effectively opened. So in this period, Jazeera mounted 1,500 flights, served almost 200,000 customers and kept Kuwait connected to the world.

We put people and the nation of Kuwait as the #1 priority while ensuring that every single operation in terms of busing to every single flight that took off from any airport we operated in Saudi Arabia was done in the highest levels of safety standards and operational reliability. And right now, you'll see that when Kuwait International Airport was closed and the airport perimeter were closed, we set up a periphery terminal structure called Terminal A in the international

fairgrounds in Kuwait. And so we continued operations out of there. So in total, we have done close to 9,000 bus rotations between Kuwait and Saudi Arabia, effectively becoming the biggest international bus operator in the space of two months, took up almost 40,000 room nights in Saudi Arabia, sending almost 500, 1000 personnel, flight crew, both deck crew and cabin crew as well as another 100 support staff members across engineering, manpower and other support services to ensure that we kept Kuwait connected to the world. Next slide, please.

Now that was not only felt in Kuwait. That was felt across the GCC. Of course, the impacts of what happened in the Gulf resonated and went across in shock waves across international carriers. Within the first two weeks of the crisis, you see a lot of carriers cancel close to 25,000 flights. Today, you're hearing Lufthansa, KLM, Air France, Air Asia, in Asia, other carriers globally. You've seen the situation in the U.S.

This has sent an operational shock wave across the whole entire aviation ecosystem. The fuel chokehold that is being seen not only from the Middle East, but since the Middle East is almost a 50% fuel supplier to Europe and elsewhere in the region in Asia included, have seen ship transits drop from 140 to 71 to 7 per day, jet fuel prices double to almost \$210 and now yet hovering at \$150 on MOPAG basis, and reserves dry up globally. So this crisis has not only hit Kuwait, but this crisis hit the entire GCC and the global aviation network. But what one has to acknowledge is Kuwait was the hardest hit because Kuwait International Airport was shut the longest of 57 days. Next slide, please.

So the closure of KIA for 57 days meant that Jazeera had lost a home hub. So between 28th of February 2026 to 25th of April 2027 (sic) [2026], Kuwait International Airport was closed. However, we did not sit still. And this is what we meant by demonstrating resilience in a very unprecedented time. Jazeera stood up flying in five different airports. Jazeera served the whole community of Kuwait. Jazeera launched the biggest Indian network at one stage to 17 destinations and then scaled down to bilateral approvals of eight destinations.

And Jazeera launched 11 countries, 28 destinations, 1,500 flights over the course of this period outside of Kuwait International Airport when the home hub was closed. Next slide, please. So the rapid operational pivot enabled Jazeera to launch multi-hub operations, activating five alternate gateways. Connecting 27 to 28 points to 11 countries, and this was done nonstop over 64

days. The week after the 26th of April, we brought back very early on May 2 and 3, we brought back the full flying network of Jazeera back to Kuwait. That was after operating, as I've said earlier, 1,500 flights, 9,000 bus movements, transporting 200,000 customers, mobilized more than 500 team members and deploying, very importantly, 14 aircraft across the operation at one stage. Qaisumah was converted into a 24-hour airport operations because of Jazeera's growing network.

And then when we moved to Dammam, King Fahd International Airport, we deployed 14 aircraft, being one of the largest carriers operating out of Dammam. So we've demonstrated that not only will we be resilient, but the teams were agile and nimble to move both assets, aircraft assets, metal, equipment, spare engines, team members across the entire Saudi Arabian network that we had in terms of operating hubs to serve the Kuwait international market. Qaisumah and Dammam serve the entire market of Kuwait. We had not a single operator next to us in Kuwait until sometime close to the tail end of March 2026.

Next. So as I've said, by demonstrating a nimble and very focused, detailed operational plan, we exhibited financial discipline. You'll be very pleased to see later how we actually grew cash balances on the books by almost KWD 21 million. Of course, there was immediate cost containment measures taken. Liquidity preservation was activated, and Krishnan will cover that in terms of the dividend policies that were undertaken with the strong support we got from the Board and Directors of Jazeera Airways. And amazing leadership actions, both symbolic and real in terms of entire network we've seen.

However, this has also enabled us as we are in the early innings of setting up Jazeera Saudi Arabia in helping us actually fast track strong cooperation with GACA and the entire aviation supply chain in Saudi Arabia. And this actually bodes very well as we look towards further regional collaboration and not only to support Kuwait in the future, but to also demonstrate our reach in Saudi Arabia as we start up Jazeera Saudi Arabia with plans to start up flying by Q4 of this year. Next. And all of this shows you Terminal A being set up with speed and agility, the commercial strength and the power of the network that Paul Carroll and the entire commercial team has sprinted to actually create to support the network, our load factors are running at a very high level.

Our load factors are running at a very high level because we are the most credible airline today serving Kuwait in a big way. In fact, for some of the analysts, you may already have heard of the announcement made by the DGCA of Kuwait yesterday, which we will cover in the Q&A session. There are official announcement due to the constraints imposed on infrastructure on Kuwait International Airport, which the regulators have clarified in their own press briefings and social media announcements, operating hours on Kuwait International Airport is now limited from 06:00 hours to 18:00 hours.

And only two carriers are flying Kuwait Airways and Jazeera Airways and serving the entire nation of Kuwait. We do not know when this will be removed for other carriers to support this, but it will all be down with the DGCA making the announcements. As you can see during the war, what happened during the war was that there damage to the infrastructure of fuel tanks that were publicly announced. And so once the DGCA can ensure that it is safe and secure to open more flying, the operating hours will be extended. So right now, Kuwait Airways and Jazeera Airways, we are limited with the number of flights we can do in Kuwait to almost only 18 to 20 a day, 18 to be more precise, 18 arrivals and 18 departures within the time frame you operate.

But Jazeera has managed to pull off a network which is almost 3 to 4x bigger than the other carrier in Kuwait. Let's move on. All right. Now let me get to the webcast proper in terms of operational headlines. Yes, passenger numbers were down by 25.6%. Later, you will see that we lost almost 2,604 sectors this year relative to 2025 because of the disruption and dislocations.

Up until February 27, we were actually tailing off from a very strong 2025 and a very strong Q4 of 2025. The trajectory is very strong. However, when the impact was felt, passenger numbers dropped by 319,000. Passenger numbers dropped by 319,000, which is a 25% drop in terms of percentage. Jazeera managed to put more load factors even in this difficult time and also improved RASK in a way that saw yields going up from KWD 43 to KWD 48.7.

So what we did in Q1 was to really manage the huge dislocation and to manage cash burn and to manage the losses. So in quarter 1, we will share with you shortly, Jazeera Airways posted a loss of KWD 1.1 million relative to a profit of KWD 4.7 million in Q1 of 2025. What the war in the first quarter did is with the loss of sectors, with the loss of passenger numbers is it created a negative delta of almost KWD 5.8 million. We think it could have been between KWD 6 million

to KWD 7 million because given the strength of January and February, we're looking to post a much stronger Q1 of 2026.

Nevertheless, we continue to do what we continue to do best, serve the community of Kuwait, serve the people of Kuwait and keep Kuwait connected to the rest of the world. We have also managed in a very difficult period to bring down CASK. Both CASK, ex-fuel and CASK, even though they are elevated, would have been much higher if not for all the initiatives and actions that Krishnan and team took across the entire supply chain, of course, in the network. If I can move on.

So in terms of financial headlines, with the loss of sectors, with the loss of passenger numbers, rightly so given the so-called dislocation, revenue was down 15.8% net profit, as I've covered off, the delta net profit from 1Q of 2025 of KWD 4.7 million turned into a loss of negative KWD 1.1 million. I will say this, if not for the efforts by the entire team of Jazeera Airways in demonstrating the resilience in a very difficult period, carriers globally in their quarterly announcement are posting huge losses. What Jazeera Airways has done by showing a lot of resilience nimbleness and agility, it has reduced the losses in Q1 to only KWD 1.1 million, but set up an impressive runway ahead of itself for Q2 and the rest of the year, of course, addressing the caveat that we have to navigate through uncertain times given what is happening.

But we are well set up. We are well positioned given how we have started in a very careful and calibrated manner in line with what DGCA Kuwait has required both the national carriers to do to look towards a very strong, potentially very strong, and potentially given the uncertain times, potentially very strong Q2, Q3 and Q4 of this year, where we welcome setup of Jazeera Airways Saudi as well. Next slide, please. All right.

Another reason where the results have been cushioned is also because of the strength of per-pax ancillary revenue. As you have seen that we have demonstrated over the last 18 months, how every quarter we have improved ancillary revenue. We've done the same thing in a very difficult quarter. In fact, if you've seen the initiatives that Paul can talk about later in terms of the new web and app layout that we've done, in terms of how we have taken the Starter fare and the Max bundle, I will be very positive to say that we will actually be ahead of some of the projections we've given in the five-year forecast almost 18 months ago.

And we are very positive with the developments that the team are putting through in the entire space of ancillary revenue and services that this will be one of the key drivers to cushion results. And in fact, we are yearning to do even better than 2025 for the remainder of the year. Okay? Now let me take a new departure in our calls to include Paul Carroll, our Chief Commercial Officer, to give you some color and depth, rightly so, given the dislocation you've seen in terms of both market share, the network and what we have in plan in terms of seats for the summer. Paul, over to you.

Paul: Thank you, Bara. Good evening to everybody. Thanks for joining the Q1 earnings call. So I think Bara's touched on an extremely challenging quarter for the entire industry. I think we've proved the resilience in terms of the operations we deployed in the first quarter. I think it's important also to note the operations did not start until the 11th of March, where we opened a base in Qaisumah in the KSA. And as we ramped up frequency, I think we then pivoted more of the fleet towards Dammam.

So at the peak of operations throughout March and into April, we had a peak fleet of 14 units in Dammam. So I think, our network in the KSA, we had quite a lot of restricted corridors. So in terms of markets where we could deploy the fleets, I think the main segments we targeted was obviously the Indian subcontinent where we deployed full pre-war capacity on India, Pakistan, Dhaka, Kathmandu and also Egypt. Actually, in the month of March, we actually flew more seats into Egypt than we did pre-pre-war. I think the VFR market to Egypt was extremely resilient. So that's where we focused our operations in Qaisumah and Dammam.

I think we had quite a lot of restricted corridors as well into, obviously, Moscow, Iran, Iraq were off the network. And we do hope when things ease up, we will be very opportunistic in terms of redeploying those stations back to the network. So I think, look, it was a remarkable effort to get the capacity back in the air. It wasn't without the support of the Saudi GACA plus the foreign regulators as well. Look, as Bara mentioned earlier, I think given the diaspora of Indian nationals in Kuwait, we would have liked to fly more destinations.

And at one point, we did have on sale 17 destinations in India. Unfortunately, due to regulatory and operational reasons, we had to manage down that capacity. So I think we deployed the assets on the right markets. And I think going forward, you'll see a market share position strengthen in the month of

April, May. We have solidified the fleet back into Kuwait. We still have some operational restrictions in terms of operating hours in Kuwait, but we're very hopeful over the next week or two with the support of the Kuwait DGCA and the competent authorities, we will be able to ramp up frequency over the next few weeks in Kuwait.

Go to the next slide. Yes. So I think, look, we're very positive that the worst is over. The region seems to have been quite calm in the last month or so. So we're planning for a record summer in terms of seat capacity at Jazeera. So we're planning to fully restore 60 destinations on the network across 25 countries. And we will have a total of 2.1 million seats on sale for our peak summer flying program from middle of June through to the middle of September.

I think important to note, we're very focused on diversifying the network in summer to support the Kuwait leisure outbound market, especially July and August. The core destinations will remain in terms of the network. And on May 22, we will inaugurate our service to Milan Bergamo, three-weekly service from the 22nd of May. I think we're looking at more frequency into Egypt in summer. It's obviously been an extremely popular destination. We will bring in the leisure flying across Egypt and our European points as well.

So look, we're very hopeful. We're going to have a very strong summer. I think average fares, yields do remain relatively elevated in line with high fuel prices. But demand has been strong. I think demand has been resilient, and I think we're looking forward to a very strong summer here at J9. Thank you very much.

Krishnan: Thank you, Paul. Thanks, Bara. So I'll quickly take you through the financial parameters. Most of them have been addressed by Bara, of course. I just wanted to take you through the reduction in the sectors. It was about 28%, mainly in the month of March. The block hours were down by about 27%, even though the load factor was good, though, 2.2% better and the yield also was much better than what we had in the year before.

And as a result, what happened was the revenue year-on-year, quarter 1, has reduced nevertheless by 16%. That's much lesser than the sector's reduction and the seats reduction merely because we improved on the yields as well as the load factors. The operating expenses were only down by 8.2%, even though

the block hours were lower by 27%. But the main reasons were we had to incur additional cost on the fuel, plus we had additional insurance costs as well as the fixed costs in the business had to be absorbed by the lesser number of block hours and ASKs that we flew during the period.

Additionally, we also incurred a few costs relating to the bus movements and the staff who were moved to Qaisumah and Dammam during that period. In terms of the operating profit, of course, it was lower as a result of what we just mentioned above and the net profit. Cash, though, has been better by about KWD 20 million. And the main reason for that, of course, was the drawdown of certain term loans that we did.

But we also ended up refunding quite a bit of the advance bookings that we had from the passengers because their flights had to be canceled, right, from March and for April and May. Because of that, we had to also refund the booking that we had already got as of end of February. So we saw a reduction in the cash because of that. Though now it has already become stronger, like Paul mentioned, yes, our bookings have actually been on an upward trend.

The fixed assets, there is a marginal movement mainly because we paid out also some PDPs during this period from last year to this year. And we also had a couple of projects also which we have actually implemented on SAP and digital transformation. So there has been a little bit of capitalization and payments towards that. Liabilities fundamentally have increased also, but that is mainly because of the increase in the costs, as I mentioned, because of that, some liabilities that we had to pay at the end of March was on the higher side.

And of course, we have conserved our cash as much as we could, and that has also helped us to keep a decent level of cash in the business. And like Bara mentioned earlier, our shareholders very kindly agreed to defer the dividend that was already approved by the Board which was recommended by the Board for the year ended 31st December 2025 of KWD 18.3 million, which was agreed to be deferred until the closure of the Q1 results, and that helped us also to conserve cash in the business. Of course, the liabilities also went up purely because of the term loans that we drew down on.

These are the major metrics that we normally look at. And as you see, the Sing jet and which is close to the MOPAG, has actually gone up way higher than even the crude oil. The difference between the two has increased dramatically

because of refining capacity being lesser during this period, thanks to the situation and the Strait of Hormuz closure.

RASK, of course, like we spoke about, has been much higher than the previous quarters, showing the improvements that which Paul also mentioned. The CASK also, unfortunately, was higher especially because of March for the reasons we already detailed. And with that, I conclude my section, and I request Bara to please take over.

Bara: Thank you, Paul. Thank you, Krishnan. Look, I want to start off where Paul has left off. While we calibrate and navigate uncertain times, yes, we do believe the worst is over. And we are now shaping a good trajectory towards summer 2026, obviously, following what needs to be a very careful and calibrated DGCA announcement in terms of how the operating hours of the airport will be run, what kind of constraints, both airside and terminal aspects have to be done and policies that we have to strictly adhere to. And so at Jazeera Airways, we're pleased that the Kuwait DGCA, and we have to thank before we talk about the outlook for 2026, the Kuwait leadership, the leadership in Kuwait, they've demonstrated in a very precise and careful way in terms of how they've kept not only us folks in aviation safe, but the whole of nation of aviation safe from Kuwait Ministry of Defense to the National Guards to the Ministry of Interior to the police and everyone from immigration and checkpoints.

At the same time, what has really helped us jump-start is the same level of leadership and support we've got across all Kuwaiti government and stakeholders coming together to start our operations in Kuwait International Airport on the 26th of April. So that has now given us a lot of cautious optimism, I would say. While I say that with a clear understanding of the current situation that all of us are facing, we expect a very strong summer. We are going to be highly active. In fact, we are looking to put across the biggest seat capacity on sale at Jazeera Airways this summer.

And of course, the team members are planning in terms of getting capacity for sale this summer in the way we navigate our aircraft outside of Kuwait back into Kuwait. Right now, we are serving the Hajj operations. As we know, the Hajj operations will run through the first week of June. And once the Hajj operations end, we will be pivoting all 22 units, 22, 23 units back into Kuwait to basically launch the biggest ever summer season that Jazeera Airways has seen

launched in the market. A lot of markets, including 11 new and old destinations will be relaunched and be rolled out.

So the market is highly excited. And I can tell you from reference as well, seeing customers at the airport, they're delighted that while we are able to serve them from Dammam and Qaisumah, they're delighted that Kuwait is open because of convenience, because of comfort and because a lot of very young kids when the school holiday season is now starting and even elderly grandparents would have found the trek over six or four or five or six hours difficult. So we have a great summer program in store. In fact, we call it the Epic Summer.

Now seat densification, we will, by the 22nd of May, be very pleased to tell all of you an exercise that we started in the transformation process, one of the streams of work will be completed. Every single aircraft at Jazeera Airways will be 160 Y. And we have, in fact, put on the lightest seats in the world called the Expliseat, TiSeat2. That has given us higher range and better payload across the network. So we have not only demonstrated that we have executed what we said 18 months ago in the transformation program to what we have today to achieve better low-cost DNA and to have better CASK with a wider density in the aircraft.

So with this completion, we will actually see more than two units fly this year relative to two years ago. If you just looked at our aircraft being 164, 162, 170, 174, aircraft that were of different sisterhood were now standard aircraft, and we will have almost two more units compared to what we had two years ago. So this is what we mean by putting more seats in the market. And then another low-cost DNA project that we commented on is to owning the verticals. And many would not have fathomed that Jazeera Airways would have been able to build a huge operational support building capable of storing up to 12 spare engines we've done it.

That building was commissioned before the last analyst call. Right now, we are about -- we are at the cusp of taking over ground handling and controlling our whole destiny from end-to-end customer journey from ticket to tarmac. From the time the customer books the ticket under jazeeraairways.com, the new app and web, to the time the flight departs and lands into another airport in our destinations and network, Jazeera Airways will own the whole customer journey. This includes the terminal. This includes the lounges. This includes the duty free.

This also includes ground handling. Today, as I speak to you, front of house or above the wing is done 100% by Jazeera Airways. Very shortly, with our equipment that we procured from China, from India and the rest of the world, all of them have arrived into Kuwait before the crisis. And we are at the cusp of getting our approvals and SLAs approved by the Kuwait government and the DGCA to do our own self-handling. That will allow Jazeera to control the destiny much better.

So we continue to also seek long-term value in terms of fleet. As you've seen, in December of the previous year, we purchased six narrow-body CEO units. We are about to make an announcement on reviewing purchasing two modern NG units. So when that announcement is finalized and signed off, we will circulate it and announce it to the market. This shows you that while we navigate a very difficult quarter, we are going to come out of this in a very bold way with a lot of strength and determination.

And this has given us a lot of impetus to actually look at the runway in front of us and to even look at more growth, both in Kuwait and very soon in Saudi Arabia in Q4 of 2026. We also expect the double whammy effect that we envisage to continue in Q2 and Q3. What is the double whammy effect that one may ask. If you look at the COVID situation, when you came out of COVID, that was pent-up demand and many people call it revenge travel. We have people in Kuwait not having traveled for almost three months. We are seeing huge demand for seats.

However, seats are limited. So you have this first phenomena that you saw in COVID spike up yields very high, but the costs were actually manageable. During COVID, when airlines resumed flying, costs were actually manageable because jet kerosene was only trading between \$30 to \$50 a barrel. I repeat, jet kerosene was only trading between \$30 to \$50 a barrel. Right now, you have the double whammy where you have the same phenomena, but prices of jet fuel are at \$150 average as I speak on MOPAG looking forward.

Prices are even more elevated today. So the initial market reaction has now turned out to be the norm. I think you've seen airfares increase in Australia. You've seen airfares increase in Asia. You've seen airfares increase in the U.S. and Europe. And likewise, you've seen airfares increase in the Middle East.

So we expect the pent-up demand to drive that up, and we expect this to continue at least for the next six months or even nine months. We don't have a clear crystal ball, but we anticipate that this is going to go on for some time until things really stabilize and come to a new normal. However, this is going to be the new normal for now. Oil prices, it's anyone's guess, but we are focusing on planning for the worst-case scenario with oil prices.

We will take oil prices where they are today to make sure that we are very disciplined in terms of pricing the cost of doing business in this environment and rightly then demonstrate to our shareholders and customers in terms of managing those costs with the right price in the right markets. And the last point, while the geopolitical climate remains uncertain, the one certain thing I can tell you on this call is that Jazeera will certainly be truly resilient no matter what is in front of us. The next.

So in terms of outlook, I've touched on a few. We expected it to be where it is unless something really different happens in the market. In terms of network, you've seen some of the great destinations that you will have across summer from Kuwait. We are seeing some huge demands. We will launch Milan Bergamo airport, a new destination on the Jazeera network.

And this will be launched on the 22nd of May, and we're already seeing some fantastic loads because the choice of the destination into one of the third largest Ryanair hub demonstrate that it becomes a catchment area for traffic to move across Europe. You can hit Southern Germany, you can go to Switzerland, you can go down south to Venice, and you can go to Lombardia and Lake Como region. So that destination including all the other destinations, is proving to be a hot seller, Tbilisi, Sarajevo, Larnaca, Prague, Krakow, Batumi, Hurghada, Sharm El Sheikh, Kochi, Tivat, Salalah, and Abha, to just name a few.

As Paul mentioned, there will be close to 60 destinations that will be ramped up from the 1st of June or when we get the announcement from Kuwait DGCA that the airport can be opened 24 hours, all right? So despite the market uncertainty, we play the long game in Jazeera Airways. And in this long game, we continue to be very agile in deployment, seat densification that we'll complete and also looking at the right opportunity in terms of taking in capacity.

One may ask, the order book that Jazeera signed up that is being delivered from Q4 of this year with two growth aircraft, another six coming next year was done in the height of the crisis in 2020. If you recall, this order book that Jazeera Airways signed up with, thanks to Krishnan and the team that were here before me, they inked a fantastic deal. So however, if the market pricing is right, we will always look at this opportunity.

But right now, we are focused on what we have at hand and what we are going to actually take on in terms of the growth fleet that will come in terms of the 320neos and the 321neos that are coming into the fleet. So there are various opportunities that are surfacing at the moment with the dislocation in aviation, but we're closely keeping an eye on it. On risk, we covered off on risk, but I think we want to just move on from risk now and to say that the worst is over, and we focus on a better tomorrow.

And Paul covered off on digital transformation, you'll see more Jazeera brand linkages happening. I think you've seen me across many news reels and Instagram articles on this club Qadsia. It's a 1952 club, I mean it's called the Jazeera Club. Likewise, we are building a lot of partnerships with big brand names, United Beverages and Pepsi in Kuwait and more to be announced as we have a pipeline of partners wanting and willing to work with Jazeera Airways that will be announced in the course of the second quarter and the third quarter and the fourth quarter of this year.

And last but not least, being a low-cost airlines, I repeat again, it's all about costs, costs and costs. I see Krishnan smiling when I say this. We are in the business of managing costs. And to all the investors, we've managed a very difficult and uncertain period. And to be frank, there's great credibility across the whole country of Kuwait.

Yes, we put the service of people and the nation before everything we do on cost, cost, cost. But right now, the time has come again to focus on cost, cost, cost. And I want to leave you with two comments before we take on the Q&A. Again, all the numbers you see in Jazeera Airways in Q1, where we have this 6 million delta compared to Q1 of '25 to Q1 '26 do not embrace any support packages.

We have not got any support packages. You've seen airlines globally in India, in the U.S., in Europe, in Australia or even governments come forward proactively

before airlines do ask come in to support aviation. Jazeera Airways has posted a very respectable performance in Q1 of 2026 without taking on any support packages. That's number one.

But that's not saying that we are not going to ask for it. I think in our priority at the first moment is to look at servicing the country of Kuwait, the nation of Kuwait and servicing the people. However, we believe, just as we have seen in COVID, right? We are focused on operating.

Just as you've seen in COVID, regulators across the world in Singapore and elsewhere came to support aviation and we believe that aviation will be the biggest backbone of any economy. And we believe that at the right time, the moment will come for us to engage government here in Kuwait to do that. But meanwhile, I just want to categorically tell all investors that our performance today that we have posted a respectable loss of KWD 1.1 million in a very difficult time has been done without taking any support packages.

Number two, I have the privilege right now to let all investors know that a Board meeting has just ended this afternoon, and we now have the full and final approval from the Board to pay an interim dividend of 83 fils. And again, Krishnan, myself, Paul and the entire team and leadership and people at Jazeera, we want to thank the Board members and the shareholders of Jazeera Airways for coming so swiftly to support the airline with the policy adjustments they made on not taking a fil of dividend from 2025.

And likewise, just as we have not touched on any support packages, the results on Jazeera Airways in Q1 of 2026 has also been demonstrated without touching any of the cash reserves that have been set aside as a war chest if the business needed it. You've seen Krishnan explain how we have navigated in a very elegant manner with sophistication on not only paying back refunds of tickets.

Today, if you ask the entire population of Kuwait on whether they've been refunded in the Jazeera Airways ticket, they will say, "Yes, it's been done." But other airlines have yet to actually refund customers to do so. We managed a refund in a very difficult time.

We managed the business at a very difficult time, and we've demonstrated that the war chest that was set up was preserved well by the leadership team in making sure that we made sure the business was self-sustaining and set up in a

very nice way to go forward. Right now, as we speak, one may ask why this sudden positivity in the business that this decision has been made.

But from the leadership point of view, we can comment, as you heard from Paul, we believe the worst is over. We believe that we are in the early innings of a very strong Q2, Q3 and Q4. But having said that, I'll add that we still have a lot to navigate. And I'm confident in seeing what the team at Jazeera Airways has done, including the leadership and all the people across the network and what they've done in Mission Barakah, we are confident that we will be able to withstand any shocks that may come our way in Q2, Q3 or Q4. Thank you. With that, I'll get it back to EFG for the Q&A. Thank you.

Mirna: Thank you very much for the presentation. If you'd like to ask a question, please use the raise hand function or you can type your question in the Q&A chatbox. We will pause for a moment until we get our first question. Again, as a reminder, if you'd like to ask a question, please use the raise hand function or you can type your question in the Q&A chat. We have a comment in the chatbox from Aditya. "Great results in these testing times."

There is a question from ---- in the chatbox. "Thanks for the presentation. Have you seen any disruptions with maintenance or engine spare parts? Also on yields and fares, how are you keeping a competitive advantage versus other low-cost carriers in the region?"

Bara: Thank you. I'll take this question, Paul, Krishnan. Adel, a great question. Look, even before this crisis, as you know, there were already disruptions in maintenance and engine spare parts, be it an engine or getting aircraft deliveries on time. The supply chain was already dislocated coming out of COVID. And given the so-called retrenchments, what do you call it, labor force losses and operational shutdowns across the ecosystem. However, coming into this crisis, look, we were effectively well tooled up.

We were quite well tooled up. What I mean by that is that we had spares because we are already coming into a summer. Typically, what happens is that we come into a low season, you really maintain your aircraft. You use the time to do your C checks. We used the time to retrofit our aircraft. And actually, when we came into this crisis, it was already low level of flying. All right?

We are fortunate because it was also Ramadan. And so we were actually quite well tooled up. Now we are coming out of it, we do not know what we do not

know. We have yet to see in terms of -- we want our order books to be delivered on time. In fact, we have been speaking to the OEMs to have them ahead of time given the dislocations we are seeing in the market because we're quite bullish in terms of where we see the market going and how impatient we are, I would say, impatient we are to get our hands on the aircraft. So we are pushing for that.

As far as spare parts, realistically, what happened is that when you don't have a lot of wide-body aircraft flying, getting some of your spares engines took us a bit longer and certain hubs were closed. So typically, you had one or two hubs who are supplying most of the supplies into Kuwait, they were shut. We had to use alternate routes. We even had to use land movements. We had an engine come to Kuwait, thankfully, from Riyadh to Kuwait by road in a very sophisticated container truck with shock absorbers.

Yes, we face them. I'm sure all carriers also face them, but we managed the business, okay? That's number one. On yields and fares, how are you keeping competitive advantage versus other LCCs? Look, let me make a first part of this, then I'll pass it on to Paul to give you some color because Paul is seeing this on a regular basis with Paul, Nigel and the team.

Now look, on yields and fares, at the moment, if you look at where we are, we are the only providers providing connectivity to some of the biggest markets, I would say, the biggest markets. If you break down the diaspora of Kuwait, you have 1.3 million to 1.4 million Kuwaitis who are very well-heeled, sophisticated travelers. At the same time, the market has got 1.1 million Indian nationals and India is a huge country. And then you have Egyptians, which are large markets.

So we are keeping all these markets connected in right now, just Kuwait Airways and Jazeera Airways when 44 different carriers will come. The great thing is that we connected all the points to India. We connected all the points on Saudi Arabia. In fact, we are willing to challenge, I'd say this on this call, we are willing to challenge the bilateral allocation of rights Kuwaiti carriers have with the Indian destinations.

We don't believe this is fair. We don't believe this is right. We believe that Kuwait as a nation holding 1.1 million amazing and respectable Indian citizens deserve at least threefold of capacity, which is now at 18,000. We believe we need somewhere close to 54,000 to 60,000 of one-way seats to serve the entire

market well. And I think it's about time. The Indian regulators come to a good understanding that in a crisis like this opens the eyes to say that there has to be a fair level playing field in which we can fly to more destinations. On fares, I'll now pass it on to Paul. Paul?

Paul: Thank you, Bara. I think just to comment, I think, look, our priority is establishing and rebuilding the pre-war network. Obviously, airfares have been elevated for a number of factors, mainly capacity constraints, very limited number of seats in the market over the last two months. And obviously, operational costs have increased as well as fuel. Look, our priority is bringing back capacity. I do expect fares will remain elevated for the foreseeable future. Generally, they track fuel prices.

So look, we're expecting fares to be driven also by seasonality in quarter 3 tail end of Q2 seasonally stronger months in the Kuwait market. So yes, I think, look, our expectation is capacity will drive airfares, but also inflationary pressures, costs will also keep fares elevated for at least the next six months.

Mirna: Thank you. We have another question from ----. In terms of jet fuel supply, any supply shortage that you have seen impacts flights in Europe. In the case of limited capacities in the summer, which regions or destinations are considered the priority for Jazeera to maintain?

Bara: Okay. There's a two-part question again. Krishnan, maybe you take the first part on jet fuel, and then me and Paul can take the second part on summer. Krishnan? All right. Okay. Well, let me handle it. Maybe I think there's some comms issue here.

Look, in terms of jet fuel supply, we have not seen any shortages in Europe. In fact, no Jazeera flight, be it during the time of the war in Dammam, Qaisumah or any of the airports we operated took off without having certainty of fuel supply at the other end. So the operational teams have done a great job in terms of managing that.

And yes, we were also doing some payload limited flying where we actually fueled up to the brim and before we went across in certain destinations so that we limited fuel uplift, so that's typically what airlines do to kind of -- in the so-called risk management process or mitigating risk.

Now in Europe, we are pleased to say that if you look at where Milan Bergamo is and the ease of access of the refinery to -- given my background in oil and gas, given the ease of access the refinery to the airport, they have got no such shortages that we are aware of. In fact, we have confirmation from them to proceed on our launch flights. And likewise, in all the European markets we are flying into, look, I think they are figuring their own way in terms of getting so-called jet fuel supplies.

But however, you have to keep in mind Europe is served by some of the best airlines in the world and some of them, including Lufthansa cutting back into almost 20,000, 30,000 flights. So your consumption of fuel has actually gone down. So while your fuel supply has gone down, your demand that used to be elevated in summer is also coming down.

So we hope that most of the airports we fly into are able to manage the supply-demand imbalance and have fuel for us. But in terms of priority, I think for us, at this stage, given what the war has done and what the Strait of Hormuz has done in terms of the stranglehold on limited capacity, we're actually encouraging the trade and the entire partners to try to get their seats early because this summer is going to be a blockbuster summer for customers in Kuwait who want to travel out directly from Kuwait.

I think you'll see limited traveling to other points on Fifth Freedom basis, Fifth Freedom -- Sixth Freedom basis. So we think there's a lot of direct flights that will take off. And to us, every single point that we fly on is equally important. In fact, we are happy to have opened up Yerevan in Armenia. We're happy to have opened Tbilisi because increasingly, school holidays are starting in Kuwait, and we are seeing a fantastic uptick.

And now what's really happening is that customers come directly to Jazeera Airways. Customers come direct to Jazeera Airways when typically, they used to go to the trade. So right now, we have proven that there's a lot of authenticity and trust and credibility in the way Jazeera has kept its scheduled in a very difficult period. So customers are coming to us directly in terms of going to intermediaries. Thank you.

Mirna: Thank you very much. We've covered all the questions in the chat, so I think we can conclude the call.

Bara: Mirna, if I may end the call and thank everyone, all the analysts for participating, I also want to take the time to acknowledge none of this would have been possible without the incredible team at Jazeera Airways. And from Krishnan, myself, Paul and the entire leadership, we thank all the team members from across the network in Saudi Arabia, in Egypt, in India, in Pakistan, in all places for the resilience, agility and nimbleness in which they've demonstrated what we can do in a very difficult time. And I'll tell to the investment community, if this is the team, we've seen demonstrated this in this period, when times are better, look out for Jazeera in a very different way in a positive way. Thank you.

Mirna: Thank you very much. Thank you, everyone, for joining. This concludes today's call.