

طيران ناس يجتاز ربعاً مليئاً بالتحديات من خلال الإدارة المنضبطة للسعة وسياسة تسعير قوية

ساهم ارتفاع إيرادات الوحدة والإدارة الاستباقية للسعة في التخفيف من أثر ارتفاع أسعار الوقود في الربع الثاني

أبرز نتائج الربع الثاني والنصف الأول من عام 2026

- ارتفعت الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي لتصل إلى 2.2 مليار ريال في الربع الثاني من عام 2026، وبنسبة 6% لتصل إلى 4.2 مليار ريال في النصف الأول من عام 2026، مدعومةً بارتفاع إيرادات الوحدة.
- ارتفعت إيرادات المقعد متاح لكل كيلومتر (RASK) بنسبة 22% على أساس سنوي في الربع الثاني من عام 2026، مما يعكس بيئة أسعار مواتية نجحت طيران ناس في الاستفادة منها من خلال سياسة تسعير منضبطة، الأمر الذي ساهم في تعويض جزء كبير من ارتفاع تكلفة الوقود.
- بلغت الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) 205 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، بهامش قدره 9.2%.
- صافي خسارة بقيمة 241 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، نتيجة ارتفاع تكاليف الوقود وانخفاض السعة التشغيلية.
- تم تخفيض إنتاج السعة المقعدية المتاحة لكل كيلومتر (ASK) بشكل استباقي بنسبة 15% على أساس سنوي في الربع الثاني لحماية هوامش الربح خلال فترة الاضطرابات، مع بدء استعادة السعة نحو مستويات العام السابق اعتباراً من مطلع يوليو، قبل ذروة موسم الصيف.
- بلغ الأسطول 67 طائرة؛ منها 98% من الجيل الجديد، بمتوسط عمر 4.5 سنوات، مع تسلم ثلاث طائرات A320neo منذ الربع الثاني من عام 2025، وترشيد السعة المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) استجابةً للنزاع الإقليمي وانخفاض الاحتياجات من السعة.
- بلغ النقد وما يماثله 3.7 مليار ريال، مع استقرار صافي الدين بشكل عام على أساس سنوي، ونسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة² قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) عند 1.7 ضعف – مما يعكس سيولة قوية توفر المرونة المالية اللازمة لاجتياز هذه الفترة صعبة.

الرياض، 5 أغسطس 2026 - حقق طيران ناس أداءً مرناً في الربع الثاني والنصف الأول من عام 2026، متعاملاً مع بيئة تشغيلية مليئة بالتحديات من خلال الإدارة المنضبطة للسعة، و سياسة تسعير حازمة، مع استمرار تنفيذ الأولويات الاستراتيجية.

واصل النزاع الإقليمي الذي بدأ في أواخر فبراير الضغط على البيئة التشغيلية خلال الربع الثاني، مما أدى إلى ارتفاع أسعار الوقود واستمرار تعليق جزء من الشبكة الدولية. واستجابةً لذلك، تحرك طيران ناس بحزم، حيث خفّض السعة بشكل استباقي لحماية الربحية. واعتباراً من مطلع يوليو، بدأ طيران ناس استعادة السعة نحو مستويات العام السابق، قبل ذروة موسم الصيف.

¹ الطائرات من الجيل الجديد (A320neo) كنسبة من أسطول الطائرات ذات الممر الواحد، باستثناء الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease).

² بالنسبة لمؤشرات آخر اثني عشر شهراً (LTM)، لا يُطبق التعديل إلا عندما تشمل الفترة الربع الثاني من عام 2025. وفي 30 يونيو 2026، تستثنى الفترة (من الربع الثالث 2025 إلى الربع الثاني 2026) ذلك الربع، وبالتالي لا يُطبق أي تعديل على EBITDA لآخر اثني عشر شهراً لعام 2026؛ وتم الإنهاء على التسمية للاتساق. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

استمر التنفيذ الاستراتيجي بالتوازي مع ذلك. ففي الربع الثاني من عام 2026، أعدّ طيران ناس لإطلاق سادس مركز عمليات داخلي له في المملكة العربية السعودية في القصيم، والذي بدأ عملياته في 1 يوليو، وأحرز تقدماً جيداً في شهادة المُشغّل الجوي لطيران ناس سوريا.

ارتفعت الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي لتصل إلى 2.2 مليار ريال في الربع الثاني، وبنسبة 6% لتصل إلى 4.2 مليار ريال في النصف الأول، مدعومةً بشكل رئيسي بارتفاع إيرادات الوحدة. ارتفعت إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر (RASK) بنسبة 22% على أساس سنوي في الربع الثاني، حيث أدت بيئة الأسعار المواتية والتسعير المنضبط وانخفاض السعة إلى رفع إيرادات الوحدة، مما مكن الإيرادات من النمو على الرغم من انخفاض إنتاج السعة المقعدية المتاحة لكل كيلومتر (ASK) بنسبة 15%.

بلغت الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) 205 مليون ريال في الربع الثاني، بهامش 9.2%، و761 مليون ريال في النصف الأول، بهامش 18.0%. وسجلت الشركة صافي خسارة بقيمة 241 مليون ريال في الربع و123 مليون ريال في النصف الأول، حيث تجاوز أثرُ ارتفاع أسعار وقود الطائرات إلى أكثر من الضعف والتخفيض الاستباقي للسعة التحسن في إيرادات الوحدة.

ظلت الميزانية العمومية مصدر قوة. فقد بلغ النقد وما يماثله 3.7 مليار ريال، وظل صافي الدين مستقراً بشكل عام على أساس سنوي. وتعكس نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين³ البالغة 1.7 ضعف، مقارنةً بـ 1.4 ضعف قبل عام، انخفاض الأرباح على أساس آخر اثني عشر شهراً وليس أي زيادة في المديونية. وظل طيران ناس محققاً لتدفقات نقدية حرة موجبة، مع تحقيق 530 مليون ريال من التدفقات النقدية الحرة المعدلة⁴ في النصف الأول، منها 129 مليون ريال في الربع.

وقال بندر المهنا، العضو المنتدب والرئيس التنفيذي لطيران ناس:

"شهد الربع الثاني واحدة من أكثر البيئات التشغيلية تحدياً التي واجهناها، حيث أدى النزاع الإقليمي إلى ارتفاع كبير في أسعار الوقود واستمرار تعليق جزء من شبكتنا. وقد استجبنا بانضباط، من خلال الإدارة الاستباقية للسعة لحماية الربحية. تعكس قصة هذا الربع نموذج أعمالنا وقدرته على استيعاب الصدمات الخارجية بفضل قوة أعمال الشركة الأساسية.

وبالرغم من هذه البيئة المتقلبة، واصلنا تنفيذ استراتيجيتنا. فقد بدأنا في الاستعدادات لاستلام المزيد من طائرات A320neo في النصف الثاني من العام، ورشدنا سعتنا المؤقتة المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease)، وواصلنا التقدم في مشروع طيران ناس سوريا، بالتوازي مع العمل على إطلاق سادس مركز عمليات سعودي داخلي لنا في القصيم، والذي افتُتح في 1 يوليو. وقد أدركنا التسعير والسعة لاسترداد جزء كبير من ارتفاع تكلفة الوقود، وأنهينا الفترة بمركز مالي قوي وتدفقات نقدية حرة موجبة. لقد أثبت نموذجنا الاقتصادي مرونته مرة أخرى. فقد ساعدنا حجم العمليات وانضباط التكاليف والمرونة التشغيلية التي بنيناها على مدى السنوات الأخيرة على استيعاب اضطراب كبير مع مواصلة الاستثمار في النمو. وبحلول يوليو، كنا قد بدأنا استعادة السعة نحو مستويات العام السابق، قبل ذروة موسم الصيف.

تظل استراتيجيتنا على المسار الصحيح، وتبقى مقومات قصتنا الاستثمارية دون تغيير: نموذج تشغيلي اقتصادي يتمتع بقيادة إقليمية من حيث الحجم، وأسطول حديث وموَقَّر للوقود مدعوم بسجل طلبيات يضم 280 طائرة، وشبكة داخلية ودولية متنامية، ومركز مالي قوي، ونمو هيكلي

³ بالنسبة لمؤشرات آخر اثني عشر شهراً (LTM)، لا يُطبق التعديل إلا عندما تشمل الفترة الربع الثاني من عام 2025. وفي 30 يونيو 2026، تستفي الفترة (من الربع الثالث 2025 إلى الربع الثاني 2026) ذلك الربع، وبالتالي لا يُطبق أي تعديل على EBITDA لآخر اثني عشر شهراً لعام 2026؛ وتم الإبقاء على التسمية للاتساق. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

⁴ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية مطروحاً منه صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية، باستثناء دفعات برنامج المكافآت والجوائز للموظفين (ESOP) مرة واحدة (الربع الثاني 2025 والربع الثاني 2026) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي (الربع الثاني 2025). يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

لقطاع الطيران السعودي في إطار رؤية 2030. وبفضل هذه الركائز، يتمتع طيران ناس بموقع متميز لمواصلة استعادة السعة مع عودة الظروف إلى وضعها الطبيعي، وتعزيز مكانته كشركة الطيران الاقتصادي الرائدة في المنطقة.

وأضاف رمزي زاروبي، الرئيس التنفيذي للشؤون المالية لطيران ناس:

"انسم الربع الثاني بارتفاع تكاليف الوقود والتخفيض الاستباقي للسعة. وعلى الرغم من ذلك، ارتفعت الإيرادات حيث دعمت الإدارة النشطة للتسعير والسعة نمو الإيرادات بالرغم من انخفاض حجم التشغيل.

تأثرت الربحية بارتفاع أسعار وقود الطائرات وبأثر توزيع قاعدة تكاليف ثابتة إلى حد كبير على سعة منخفضة. وبلغ هامش الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) 9.2% للربع. وعلى الرغم من أن التسعير المنضبط دعم إيرادات الوحدة، فإن حجم الزيادة في الوقود، إلى جانب انخفاض حجم التشغيل، أثر على هامش الربح.

حافظنا على مركز مالي قوي، حيث أنهينا النصف الأول برصيد 3.7 مليار ريال من النقد، وظل صافي الدين مستقراً بشكل عام على أساس سنوي. وتعكس نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين البالغة 1.7 ضعف، انخفاضاً في الأرباح على أساس آخر اثني عشر شهراً، وليس رافعة مالية إضافية. وتمنحنا السيولة والميزانية العمومية لدينا المرونة اللازمة لإدارة تقلبات المدى القريب مع مواصلة الاستثمار في نمو الأسطول والشبكة.

وعلى المدى المتوسط، ومع عودة الظروف إلى وضعها الطبيعي، نواصل التركيز على استعادة هامش الربح وتوليد النقد، مدعومين بالانضباط في تخصيص رأس المال الذي يوجه قراراتنا عبر مختلف مراحل الدورة الاقتصادية.

المستجدات الاستراتيجية

تركز استراتيجية طيران ناس على توسيع الأسطول والشبكة لتلبية الطلب المتزايد على السفر الجوي بأسعار معقولة، لا سيما في أسواق الرحلات القصيرة والمتوسطة المدى. ويدعم هذا التوسع ضبط التكاليف بكفاءة ومرونة تشغيلية، وهما السمتان الأساسيتان لنموذج شركات الطيران الاقتصادي، مما يُمكن الشركة من الاستجابة الفعالة لظروف السوق المتغيرة.

وترتكز الاستراتيجية على ثلاث أولويات رئيسية:

- توسيع العمليات التشغيلية من خلال نمو مدروس في السعة وإضافة طائرات جديدة إلى الأسطول.
- الحفاظ على كفاءة التكاليف عبر توحيد الإجراءات التشغيلية وتحسين الأداء.
- اغتنام فرص النمو في الأسواق الرئيسية، بما في ذلك تلك الناتجة عن الاستثمارات في البنية التحتية، وتدفقات السياحة، ورحلات السفر الديني.

في الربع الثاني من عام 2026، واصل طيران ناس تنفيذ هذه الأولويات مع إدارة بيئة تشغيلية مليئة بالتحديات. فقد بلغ الأسطول 67 طائرة في نهاية الفترة. وعلى مدى الاثني عشر شهراً الماضية، أدت إضافة ثلاث طائرات A320neo إلى رفع حصة الطائرات الحديثة الموفرة للوقود من الجيل الجديد، في حين رشّدت الشركة السعة المؤقتة المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease). وظل تخصيص رأس المال يتركز على نمو الأسطول، والموثوقية التشغيلية، وكفاءة التكلفة على المدى الطويل، إلى جانب التحول التدريجي نحو حصة أعلى من الطائرات المملوكة. واستمر الاستثمار في الأنظمة

الرقمية والأدوات التشغيلية لدعم القدرة على التوسع. وبالتوازي مع ذلك، بدأ طيران ناس عملية تحديث لاستراتيجيته على المدى المتوسط، تهدف إلى تحديث أولوياته الاستراتيجية وإطاره المالي، على أن يتم الإفصاح عن مزيد من من التفاصيل في الوقت المناسب.

توسيع مراكز العمليات في المملكة

واصل طيران ناس توسيع شبكة مراكز عملياته الداخلية في المملكة خلال النصف الأول من عام 2026، بإضافة مركزي عمليات جديدين ليصل إجمالها إلى ستة مراكز.

ففي الربع الأول من عام 2026، شغل طيران ناس خامس مركز عمليات داخلي له في المملكة العربية السعودية في مطار أبها الدولي، بالتعاون مع شركة تجمع مطارات الثاني وهيئة تطوير عسير. وقد تم إطلاق المركز في 29 مارس بأسطول مبدئي مكون من طائرتين، ويدعم تشغيل رحلات داخلية ودولية مباشرة من منطقة عسير.

واستكمالاً لهذا التوسع، افتتح طيران ناس في الربع الثاني من عام 2026 سادس مركز عمليات داخلي له في مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي في منطقة القصيم، حيث بدأ عملياته في 1 يوليو 2026، ويخدم في البداية خمسة مسارات – وجهتين داخليتين وثلاث وجهات دولية.

ويُعَمِّق المركزان معاً تغطية طيران ناس للمملكة ويعززان الربط الإقليمي والدولي المباشر، بما يتماشى مع استراتيجية النمو لدى الشركة.

تطوير الشبكة

على الرغم من التخفيض الاستباقي للسعة الإجمالية خلال الربع، واصل طيران ناس تطوير شبكته بشكل انتقائي. فقد بدأت الشركة التشغيل من مطار ثاني في عمان، مما يوفر قاعدة أقل تكلفة، وأطلقت رحلات مباشرة على عدد من المسارات التي كانت تعاني نقصاً في الخدمات الجوية من عدة قواعد تشغيلية، بما يتماشى مع تركيزها على تحفيز طلب جديد. وتمت استعادة الخدمات على المسارات المتأثرة بعمليات التعليق السابقة بشكل تدريجي متى سمحت الظروف بذلك.

التقدم في شهادة المُشغِّل الجوي لطيران ناس سوريا

استمر العمل خلال الربع على تأسيس "طيران ناس سوريا" كمنصة طيران اقتصادي جديدة، مع إحراز مزيد من التقدم في شهادة المُشغِّل الجوي. ويهدف هذا المشروع إلى توسيع نطاق شبكة الشركة بشكل انتقائي، ووضع طيران ناس في موقع يُمكنه من خدمة الأسواق التي تعاني نقصاً هيكلياً في الخدمات الجوية، مدعوماً بنموذج التشغيل الاقتصادي المثبت والمنصة القابلة للتوسع.

استعراض الأداء التشغيلي والمالي

مؤشرات الأداء التشغيلية والمالية الرئيسية

التغير السنوي	النصف الأول 2025	النصف الأول 2026	التغير السنوي	الربع الثاني 2025	الربع الثاني 2026	
المؤشرات التشغيلية الرئيسية – طيران ناس منخفض التكلفة						
عدد الركاب (مليون مسافر)	7.2	6.6	27%-	3.6	2.6	
العرض (مليون مقعد متاح لكل كيلومتر) – ASK	12,690	12,976	15%-	6,358	5,431	
مُعامل إشغال المقاعد (%)	82.1%	76.7%	8.4- نقطة مئوية	79.6%	71.2%	
إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر (هلة) – RASK	26.1	27.6	22+%	24.5	29.9	
التكلفة للمقعد المتاح لكل كيلومتر المعدلة ⁵ (هلة) – CASK	24.3	28.7	48+%	23.4	34.5	
عدد الطائرات (نهاية الفترة)	71	67	4- طائرات	71	67	
عدد الطائرات (متوسط خلال الفترة)	63	71	4+ طائرات	65	69	
المؤشرات المالية الرئيسية – طيران ناس						
إجمالي الإيرادات (مليون ريال)	3,972	4,218	3+%	2,144	2,213	
الأرباح المعدلة ⁵ قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (مليون ريال) – EBITDA	1,382	761	73%-	766	205	
هامش EBITDA المعدل ⁵ (%)	34.8%	18.0%	26.5- نقطة مئوية	35.7%	9.2%	
صافي الربح / (الخسارة) المعدل ⁵ (مليون ريال)	368	(123)	لا ينطبق	220	(241)	
هامش صافي الربح (الخسارة) المعدل ⁵ (%)	9.3%	2.9%-	21.2- نقطة مئوية	10.3%	10.9%-	
العائد المعدل ⁶ على رأس المال المستثمر – ROIC	11.1%	4.4%	6.7- نقطة مئوية	11.0%	4.3%	
النقد وما يماثله (مليون ريال)	4,530	3,700	18%-	4,530	3,700	
صافي الدين / EBITDA المعدل ⁷ (x)	1.4	1.7	0.3+ x	1.4	1.7	

في حين شكّل ارتفاع تكاليف الوقود والتخفيض الاستباقي للسعة السمتين الأبرز للربع الثاني، فقد عوّضهما جزئياً ارتفاع إيرادات الوحدة. وحافظ

طيران ناس على مركز سيولة قوي وظل محققاً لتدفقات نقدية حرة موجبة خلال الربع.

في الربع الثاني من عام 2026، انخفض إنتاج السعة المقعدية المتاحة لكل كيلومتر (ASK) بنسبة 15% على أساس سنوي، في إطار الإدارة الاستباقية للسعة من قبل طيران ناس. وانخفض عدد المسافرين بنسبة 27% على أساس سنوي ليصل إلى 2.6 مليون مسافر، بوتيرة أشد من انخفاض السعة، حيث أثرت الاضطرابات الإقليمية على الطلب على السفر. وتراجع معامل إشغال المقاعد بمقدار 8.4 نقطة مئوية ليصل إلى 71.2%، وهو انخفاض

⁵ تستبعد الأرقام المعدلة مصروف برنامج تملك الموظفين للأسهم (ESOP) لمرة واحدة ورسوم الإدراج المرتبطة بالطرح العام الأولي (IPO) التي تم الاعتراف بها في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ أي بنود استثنائية مماثلة خلال عام 2026. لذا فإن الأرقام المعلنة والأرقام المعدلة متطابقة لجميع فترات عام 2026. يُرجى الرجوع إلى قسم المصطلحات (Glossary) لمزيد من التفاصيل.

⁶ يستخدم العائد المعدل على رأس المال المستثمر صافي الربح التشغيلي المعدل بعد الضريبة (NOPAT) على أساس آخر اثني عشر شهراً، دون أي تعديل للفترة المنتهية في 30 يونيو 2026 (التي تستثني الربع الثاني من عام 2025). ويستخدم رأس المال المستثمر حقوق الملكية الصافية لعام 2025 مرجحةً زمنياً على أساس يومي، لمراعاة الزيادة في حقوق الملكية الناتجة عن الطرح العام الأولي. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

⁷ بالنسبة لمؤشرات آخر اثني عشر شهراً (LTM)، لا يُطبق التعديل إلا عندما تشمل الفترة الربع الثاني من عام 2025. وفي 30 يونيو 2026، تستثني الفترة (من الربع الثالث 2025 إلى الربع الثاني 2026) ذلك الربع، وبالتالي لا يُطبق أي تعديل على EBITDA لأخر اثني عشر شهراً لعام 2026؛ وتم الإبقاء على التسمية للاتساق. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

جرى احتواؤه بفضل إجراءات إدارة السعة. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفع إنتاج السعة المقعدية المتاحة لكل كيلومتر بنسبة 2% على أساس سنوي، حيث تجاوز التوسع البالغ 19% في الربع الأول الضغوط التي شهدتها الربع الثاني. وانخفض عدد المسافرين في النصف الأول من عام 2026 بنسبة 9% ليصل إلى 6.6 مليون مسافر، مع معامل إشغال مقاعد بلغ 76.7%، بانخفاض قدره 5.4 نقطة مئوية على أساس سنوي.

ارتفعت إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر (RASK) بنسبة 22% على أساس سنوي لتصل إلى 29.9 هللة في الربع الثاني من عام 2026، وذلك نتيجة الإدارة الفعالة للأسعار من قبل طيران ناس بهدف تعويض جزء من الارتفاع في أسعار وقود الطائرات والأثر على الإيرادات الناتج عن خفض السعة التشغيلية. كما ساهم في ذلك انخفاض السعة المعروضة على مستوى القطاع وتحسن بيئة التسعير، مع قيام شركات الطيران برفع الأسعار استجابةً لارتفاع أسعار وقود الطائرات. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر بنسبة 6% لتصل إلى 27.6 هللة، حيث تجاوز التحسن في إيرادات الوحدة في الربع الثاني تباطؤ إيرادات الوحدة المسجل في وقت سابق من العام.

ارتفعت تكلفة المقعد المتاح لكل كيلومتر المعدلة (CASK) بنسبة 48% على أساس سنوي لتصل إلى 34.5 هللة في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعةً بارتفاع أسعار وقود الطائرات وأثر توزيع قاعدة تكاليف ثابتة إلى حد كبير على سعة منخفضة. كما تأثرت المقارنة مع العام السابق بغياب مكاسب البيع وإعادة الاستئجار المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت تكلفة المقعد المتاح لكل كيلومتر المعدلة بنسبة 18% لتصل إلى 28.7 هللة للأسباب نفسها.

في 30 يونيو 2026، بلغ إجمالي أسطول طيران ناس 67 طائرة⁸، بانخفاض من 71 طائرة في نهاية الربع الثاني من عام 2025، ويعكس ذلك بشكل أساسي ترشيد السعة المؤقتة المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) استجابةً لانخفاض الاحتياجات من السعة، إلى جانب إعادة طائرات A320 من الجيل السابق عند انتهاء عقود تأجيرها. وأدى التحديث المستمر للأسطول، من خلال مواصلة إضافة طائرات A320neo، إلى رفع حصة الطائرات الحديثة الموفرة للوقود من الجيل الجديد في أسطول الطائرات ذات الممر الواحد إلى 98%⁹ بحلول نهاية الربع الثاني من عام 2026. وارتفع متوسط عدد طائرات الأسطول خلال الفترة على أساس سنوي إلى 69 طائرة في الربع الثاني و71 طائرة في النصف الأول من عام 2026. ولا يزال الأسطول يتكون في معظمه من طائرات الممر الواحد، بمتوسط عمر يبلغ 4.5 سنوات¹⁰، مما يدعم كفاءة استهلاك الوقود والموثوقية التشغيلية.

ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي ليصل إلى 2,213 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، وبنسبة 6% ليصل إلى 4,218 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026. وبلغت الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) 205 مليون ريال في الربع الثاني، بهامش 9.2%، و761 مليون ريال في النصف الأول، بهامش 18.0%. وسجل طيران ناس صافي خسارة معدلة بقيمة 241 مليون ريال في الربع و123 مليون ريال في النصف الأول، حيث تجاوز ارتفاع تكاليف الوقود وتخفيض السعة التحسن المتحقق من ارتفاع إيرادات الوحدة. وجاءت هذه النتائج متوافقة مع المؤشرات الاسترشادية التي كانت الشركة قد قدمتها للربع الثاني.

في 30 يونيو 2026، احتفظ طيران ناس بمبلغ 3.7 مليار ريال من النقد وما يماثله، محافظاً على مركز سيولة قوي في ظل بيئة تشغيلية متقلبة. وبلغت نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين 1.7 ضعف، مقارنةً بـ 1.4 ضعف قبل عام، مع كون الزيادة مدفوعة بالكامل بانخفاض الأرباح، في حين ظل صافي الدين مستقرًا بشكل عام على أساس سنوي.

قائمة الدخل

⁸ يشمل ذلك 3 طائرات مملوكة و61 طائرة مستأجرة تأجيراً جافاً و3 طائرات مستأجرة بنظام التأجير الشامل.

⁹ الطائرات من الجيل الجديد (A320neo) كنسبة من أسطول الطائرات ذات الممر الواحد، باستثناء الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل.

¹⁰ متوسط عمر الأسطول الإجمالي (كما في نهاية الفترة) للطائرات المملوكة والمستأجرة تأجيراً جافاً (بما يشمل الطائرات ذات الممر الواحد وذات البدن العريض).

بالمليون ريال	الربع الثاني 2026	الربع الثاني 2025	التغير السنوي	النصف الأول 2026	النصف الأول 2025	التغير السنوي
الإيرادات	2,213	2,144	3+	4,218	3,972	6+%
تكلفة الإيرادات	(2,187)	(1,693)	29+	(3,845)	(3,106)	24+%
إجمالي الربح	26	451	94-	373	866	57-%
مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية ¹¹	(134)	(103)	30+	(252)	(212)	19+%
مصاريف متعلقة بالطرح العام الأولي ¹²	0	(1,083)	لا ينطبق	0	(1,083)	لا ينطبق
مكاسب البيع وإعادة الاستنجاز	0	30	لا ينطبق	0	30	لا ينطبق
مخصصات ودخل / (مصاريف) أخرى	(2)	20	لا ينطبق	(11)	9	لا ينطبق
ربح / (خسارة) التشغيل	(110)	(684)	84-%	110	(391)	لا ينطبق
ربح / (خسارة) التشغيل المعدل ¹³	(110)	398	لا ينطبق	110	692	84-%
الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA)	205	(317)	لا ينطبق	761	299	x 2.5
EBITDA المعدلة ¹³	205	766	73-%	761	1,382	45-%
تكلفة التمويل والركا	(131)	(178)	27-%	(233)	(324)	28-%
صافي الربح / (الخسارة)	(241)	(863)	72-%	(123)	(715)	83-%
صافي الربح / (الخسارة) المعدل ¹³	(241)	220	لا ينطبق	(123)	368	لا ينطبق
هامش إجمالي الربح	1.2%	21.1%	19.9- نقطة مئوية	8.9%	21.8%	12.9- نقطة مئوية
هامش EBITDA	9.2%	14.8-%	24.0+ نقطة مئوية	18.0%	7.5%	10.5+ نقطة مئوية
هامش EBITDA المعدل ¹³	9.2%	35.7%	26.5- نقطة مئوية	18.0%	34.8%	16.7- نقطة مئوية
هامش صافي الربح (الخسارة)	10.9-%	40.2-%	29.4+ نقطة مئوية	2.9-%	18.0-%	15.1+ نقطة مئوية
هامش صافي الربح (الخسارة) المعدل ¹³	10.9-%	10.3%	21.2- نقطة مئوية	2.9-%	9.3%	12.2- نقطة مئوية

في الربع الثاني من عام 2026، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي ليصل إلى 2,213 مليون ريال، مدعوماً بارتفاع إيرادات الوحدة الذي تجاوز أثر انخفاض السعة التشغيلية. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت الإيرادات بنسبة 6% على أساس سنوي لتصل إلى 4,218 مليون ريال، مدعومة بشكل رئيسي بالنمو المتحقق في الربع الأول.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 29% على أساس سنوي لتصل إلى 2,187 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعةً بشكل رئيسي بارتفاع تكاليف الوقود. وانخفض إجمالي الربح بنسبة 94% على أساس سنوي ليصل إلى 26 مليون ريال، مع هامش إجمالي ربح عند 1.2%، حيث تجاوزت فاتورة الوقود المرتفعة وأثر انخفاض السعة التحسن في الإيرادات. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 24% لتصل إلى 3,845 مليون ريال، وانخفض إجمالي الربح بنسبة 57% ليصل إلى 373 مليون ريال، مع هامش إجمالي ربح عند 8.9%.

¹¹ تشمل مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية المتكررة.

¹² تشمل مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (982 مليون ريال) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي (101 مليون ريال).

¹³ الأرقام المعدلة تستثني مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين لمرة واحدة والرسوم المتعلقة بالإدراج ضمن الطرح العام الأولي المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ بنود مماثلة غير متكررة في عام 2026، وبالتالي فإن الأرقام المبلغ عنها والمعدلة متطابقة لجميع فترات عام 2026. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

ارتفعت مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية المتكررة بنسبة 30% على أساس سنوي لتصل إلى 134 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026. وجاءت الزيادة مدفوعة بارتفاع رسوم التحصيل ضمن مصاريف البيع والتسويق، والتي تحركت مع مزيج قنوات البيع، وارتفاع الرسوم المهنية ضمن المصاريف العمومية والإدارية، والمرتبطة إلى حد كبير بعملية التحديث الجارية لاستراتيجية الشركة. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية المتكررة بنسبة 19% لتصل إلى 252 مليون ريال.

تضمنت فترة العام السابق مبلغ 1,083 مليون ريال من المصاريف المتعلقة بالطرح العام الأولي لمرة واحدة، والتي تُستبعد من الأرقام المعدلة. ونظراً لعدم تكرار هذه البنود، فإن النتائج المُبلّغ عنها والمعدلة لفترة عام 2026 متطابقة.

كما تضمنت فترة العام السابق مكاسب بيع وإعادة استئجار بقيمة 30 مليون ريال، دون ما يقابلها في عام 2026.

مثلت المخصصات والبنود الأخرى صافي مصاريف بقيمة 2 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مقارنةً بدخل قدره 20 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2025، والذي كان قد تضمن استرداد مبلغ 21 مليون ريال من ذمم مدينة سبق تكوين مخصصات لها. وفي النصف الأول من عام 2026، بلغت المخصصات والبنود الأخرى صافي مصاريف بقيمة 11 مليون ريال.

انخفضت الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين بنسبة 73% على أساس سنوي لتصل إلى 205 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مع تقلص الهامش إلى 9.2%. وجاء الانخفاض مدفوعاً بأثر النزاع الإقليمي – ارتفاع تكاليف الوقود وأثر انخفاض السعة، إلى جانب غياب مكاسب البيع وإعادة الاستئجار المسجلة في العام السابق الذي أضاف مزيداً من الضغوط على النتائج. وفي النصف الأول من عام 2026، انخفضت الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين بنسبة 45% لتصل إلى 761 مليون ريال، مع هامش عند 18.0% للأسباب نفسها.

سجل طيران ناس صافي خسارة معدلة بقيمة 241 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مقارنةً بصافي ربح معدّل قدره 220 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2025. وفي النصف الأول من عام 2026، بلغت صافي الخسارة المعدلة 123 مليون ريال، مقارنةً بصافي ربح معدّل قدره 368 مليون ريال في النصف الأول من عام 2025.

الإيرادات القطاعية

بالمليون ريال	الربع الثاني 2026	الربع الثاني 2025	التغير السنوي	النصف الأول 2026	النصف الأول 2025	التغير السنوي
طيران ناس منخفض التكلفة	1,626	1,581	3%+	3,586	3,357	7%+
طيران ناس للحج	547	518	6%+	547	527	4%+
طيران ناس العام	40	45	11%-	85	88	3%-
إجمالي الإيرادات	2,213	2,144	3%+	4,218	3,972	6%+
طيران ناس منخفض التكلفة (نسبة)	73%	74%	0.3- نقطة مئوية	85%	85%	0.5+ نقطة مئوية
طيران ناس للحج (نسبة)	25%	24%	0.6+ نقطة مئوية	13%	13%	0.3- نقطة مئوية
طيران ناس العام (نسبة)	2%	2%	0.3- نقطة مئوية	2%	2%	0.2- نقطة مئوية

يفصح طيران ناس عن إيراداته من خلال ثلاثة قطاعات تشغيلية رئيسية، وهي: قطاع طيران ناس منخفض التكلفة (LCC)، وقطاع طيران ناس للحج، وقطاع طيران ناس العام. تعكس هذه القطاعات الهيكل التشغيلي الأساسي للخدمات التي تقدمها الشركة، كما تُعدّ الأساس في تقييم الأداء الداخلي.

- قطاع الطيران الاقتصادي يشمل خدمات نقل الركاب المجدولة، والتي تمثل النشاط الرئيسي للشركة، وتُقدّم وفق نموذج اقتصادي، على مسارات داخلية ودولية مجدولة مسبقاً.
- قطاع طيران ناس للحج يتضمن بشكل رئيسي الرحلات غير المجدولة التي تستهدف نقل الحجاج إلى المملكة، ويتركز النشاط خلال المواسم الدينية. وبسبب الطبيعة الموسمية لهذا النشاط، تُدار هذه الرحلات عادةً من خلال تأجير طائرات عريضة البدن بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) لفترات قصيرة.
- قطاع طيران ناس العام يتعلق بالخدمات المقدمة لعملاء إدارة الطائرات، بما في ذلك خدمات الطاقم والدعم الفني والصيانة، إضافة إلى رحلات الطيران العارض.

في الربع الثاني من عام 2026، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي ليصل إلى 2,213 مليون ريال، مدفوعاً بشكل رئيسي بالنمو في قطاع الطيران الاقتصادي ووقوع موسم الحج بالكامل في الربع الثاني من عام 2026. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 6% ليصل إلى 4,218 مليون ريال.

ارتفعت إيرادات قطاع الطيران الاقتصادي بنسبة 3% على أساس سنوي لتصل إلى 1,626 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، حيث عوّض ارتفاع إيرادات الوحدة انخفاض السعة المجدولة. وشكّل القطاع 73% من إجمالي الإيرادات، مقارنةً بـ 74% قبل عام. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت إيرادات قطاع الطيران الاقتصادي بنسبة 7% لتصل إلى 3,586 مليون ريال، لتمثل 85% من إجمالي الإيرادات.

ارتفعت إيرادات قطاع الحج بنسبة 6% على أساس سنوي لتصل إلى 547 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، ويعزى ذلك بشكل رئيسي إلى اختلاف توقيت الموسم، حيث وقع موسم الحج ضمن الربع الثاني من عام 2026، بينما كان قد امتد في عام 2025 جزئياً إلى الربع الثالث. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت إيرادات الحج بنسبة 4% لتصل إلى 547 مليون ريال، لتمثل 13% من إجمالي الإيرادات.

انخفضت إيرادات قطاع الطيران العام بنسبة 11% على أساس سنوي لتصل إلى 40 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، نتيجة انخفاض الاستخدام والطلب على خدمات الطيران العارض وإدارة الطائرات. وفي النصف الأول من عام 2026، انخفضت إيرادات الطيران العام بنسبة 3% لتصل إلى 85 مليون ريال، لتمثل 2% من إجمالي الإيرادات.

مؤشرات التكلفة

بالمليون ريال	الربع الثاني 2026	الربع الثاني 2025	التغير السنوي	النصف الأول 2026	النصف الأول 2025	التغير السنوي
تكلفة الوقود	(838)	(450)	+86%	(1,271)	(835)	+52%
رسوم المناولة والهبوط والملاحة	(307)	(341)	-10%	(690)	(652)	+6%
تكاليف الموظفين	(257)	(218)	+18%	(517)	(448)	+15%
الصيانة	(131)	(76)	+74%	(243)	(159)	+53%
الإهلاك	(313)	(366)	-14%	(649)	(687)	-6%
الإيجار	(279)	(215)	+30%	(378)	(237)	+59%
التوزيع	(37)	(40)	-7%	(63)	(69)	-9%
بنود أخرى - صافي	(24)	13	لا ينطبق	(34)	(19)	+78%
إجمالي تكلفة الإيرادات	(2,187)	(1,693)	+29%	(3,845)	(3,106)	+24%
مصاريف البيع والتسويق	(75)	(62)	+22%	(147)	(131)	+12%
المصاريف العمومية والإدارية	(58)	(41)	+42%	(106)	(81)	+31%
مكاسب البيع وإعادة الاستئجار	0	30	لا ينطبق	0	30	لا ينطبق
المخصصات وبنود دخل / (مصاريف) أخرى	(2)	20	لا ينطبق	(11)	9	لا ينطبق
إجمالي المصاريف المتكررة	(2,323)	(1,746)	+33%	(4,108)	(3,280)	+25%

ارتفع إجمالي المصاريف المتكررة بنسبة 33% على أساس سنوي ليصل إلى 2,323 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعاً بشكل رئيسي بارتفاع تكاليف الوقود. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفع إجمالي المصاريف المتكررة بنسبة 25% ليصل إلى 4,108 مليون ريال.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 29% لتصل إلى 2,187 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026. وظل الوقود أكبر مكونات التكلفة عند 838 مليون ريال، بزيادة قدرها 86% على أساس سنوي، حيث ارتفعت أسعار وقود الطائرات إلى أكثر من الضعف في أعقاب اندلاع النزاع الإقليمي، وعوّض ذلك جزئياً انخفاض استهلاك الوقود نتيجة انخفاض السعة. وارتفعت تكاليف الموظفين بنسبة 18% لتصل إلى 257 مليون ريال، مدفوعة بزيادة أعداد الموظفين التشغيليين بما يتماشى مع ارتفاع متوسط حجم الأسطول، إلى جانب تكاليف التدريب وتأهيل أطقم الطائرات لضمان الجاهزية لعمليات تسليم الطائرات في النصف الثاني. وارتفعت تكاليف الصيانة بنسبة 74% لتصل إلى 131 مليون ريال، بسبب أنشطة الصيانة الدورية المجدولة وارتفاع تكاليف الشحن المتعلقة بعمليات إعادة المحركات. وارتفعت مصاريف الإيجار بنسبة 30% لتصل إلى 279 مليون ريال، ويعكس ذلك عاملين. الأول، أن عقود التأجير الشامل (Wet Lease) الثلاثة قصيرة الأجل تم تسجيلها ضمن مصاريف الإيجار في الربع الثاني من عام 2026، في حين كانت الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) في الربع الثاني من عام 2025 قد تمت رسميتها نظراً لطول مدد عقودها. والثاني، أن الربع الثاني من عام 2026 تحمّل التكلفة الكاملة لعقود التأجير الشامل (Wet Lease) للطائرات عريضة البدن المرتبطة بالحج، بينما في عام 2025 كان

جزء من تلك التكلفة قد وقع في الربع الثالث نظراً لاختلاف في توقيت موسم الحج. وانخفضت رسوم المناولة والهبوط والملاحة بنسبة 10% لتصل إلى 307 مليون ريال نتيجة انخفاض النشاط التشغيلي. وانخفض الإهلاك بنسبة 14% ليصل إلى 313 مليون ريال، مدفوعاً بانخفاض إهلاك أصول حق الاستخدام نتيجة خروج الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) التي سبقت رسملتها.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 24% لتصل إلى 3,845 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026، مع ارتفاع الوقود بنسبة 52% ليصل إلى 1,271 مليون ريال، وتكاليف الموظفين بنسبة 15% لتصل إلى 517 مليون ريال، والصيانة بنسبة 53% لتصل إلى 243 مليون ريال، والإيجار بنسبة 59% ليصل إلى 378 مليون ريال، وعوّض ذلك جزئياً انخفاض تكاليف الإهلاك والتوزيع.

ارتفعت مصاريف البيع والتسويق بنسبة 22% على أساس سنوي لتصل إلى 75 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعةً بالتغيرات في مزيج قنوات البيع. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت مصاريف البيع والتسويق بنسبة 12% لتصل إلى 147 مليون ريال.

ارتفعت المصاريف العمومية والإدارية بنسبة 42% على أساس سنوي لتصل إلى 58 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعةً بارتفاع الرسوم المهنية المرتبطة إلى حد كبير بعملية تحديث استراتيجية الشركة الجارية حالياً. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت المصاريف العمومية والإدارية بنسبة 31% لتصل إلى 106 مليون ريال.

مؤشرات تكاليف التمويل

بالمليون ريال	الربع الثاني 2026	الربع الثاني 2025	التغير السنوي	النصف الأول 2026	النصف الأول 2025	التغير السنوي
إيرادات التمويل	49	31	60+%	102	53	91+%
مكاسب الأدوات المالية المشتقة (صافي)	0	0	لا ينطبق	31	0	لا ينطبق
فوائد التزامات التأجير ومخصصات الطائرات	(146)	(151)	3-%	(293)	(296)	1-%
فوائد القروض	(19)	(35)	47-%	(40)	(42)	5-%
الضمانات البنكية	(6)	(10)	41-%	(14)	(18)	25-%
أخرى	(0)	(1)	65-%	(2)	(2)	27+%
صافي تكاليف التمويل	(122)	(167)	27-%	(216)	(304)	29-%

انخفض صافي تكاليف التمويل بنسبة 27% على أساس سنوي ليصل إلى 122 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدفوعاً بارتفاع إيرادات التمويل وانخفاض فوائد القروض والضمانات البنكية. وفي النصف الأول من عام 2026، انخفض صافي تكاليف التمويل بنسبة 29% ليصل إلى 216 مليون ريال.

ارتفعت إيرادات التمويل بنسبة 60% على أساس سنوي لتصل إلى 49 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، مدعومةً بارتفاع متوسط الأرصدة النقدية خلال الربع. وفي النصف الأول من عام 2026، ارتفعت إيرادات التمويل بما يقارب الضعف لتصل إلى 102 مليون ريال.

لم تُسجَّل أي مكاسب صافية من الأدوات المالية المشتقة في الربع الثاني من عام 2026، حيث تم إغلاق مركز تحوط الوقود المتبقي في مطلع أبريل. ويجري تسجيل المكاسب المتبقية كخصم من تكلفة الوقود على مدى ما تبقى من عام 2026، بإجمالي قدره 15 مليون ريال، منها 5 مليون ريال سُجلت في الربع الثاني من عام 2026. أما صافي مكاسب المشتقات البالغ 31 مليون ريال المُبلغ عنه للنصف الأول من عام 2026 فقد تم تسجيله بالكامل في الربع الأول.

انخفضت فوائد التزامات التأجير والمخصصات المتعلقة بالطائرات بنسبة 3% على أساس سنوي لتصل إلى 146 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، نتيجة خروج الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) التي سبقت رسملتها خلال الربع الثاني من عام 2025. وفي النصف الأول من عام 2026، انخفضت بنسبة 1% لتصل إلى 293 مليون ريال.

انخفضت فوائد القروض بنسبة 47% على أساس سنوي لتصل إلى 19 مليون ريال في الربع الثاني من عام 2026، نتيجة انخفاض متوسط الاقتراض بمعدلات فائدة أقل خلال الفترة، وانخفضت تكاليف الضمانات البنكية بنسبة 41% لتصل إلى 6 مليون ريال. وفي النصف الأول من عام 2026، انخفضت فوائد القروض بنسبة 5% لتصل إلى 40 مليون ريال، وتراجعت تكاليف الضمانات البنكية بنسبة 25% لتصل إلى 14 مليون ريال.

مؤشرات المركز المالي والديون

بالمليون ريال	الربع الثاني 2026	الربع الرابع 2025	التغير منذ بداية العام
الأصول المتداولة	4,431	4,916	-10%
الأصول غير المتداولة	11,943	12,307	-3%
إجمالي الأصول	16,374	17,223	-5%
حقوق المساهمين	3,439	3,550	-3%
الخصوم المتداولة	4,058	4,106	-1%
الخصوم غير المتداولة	8,877	9,568	-7%
إجمالي الخصوم	12,934	13,673	-5%
القروض البنكية	1,219	1,484	-18%
الالتزامات المتعلقة بعقود الإيجار	5,687	5,990	-5%
إجمالي الديون	6,906	7,474	-8%
النقد وما يماثله والودائع البنكية	3,756	4,199	-11%
صافي الدين	3,150	3,275	-4%
نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة ¹⁴ قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA)	x 1.7	x 1.3	+0.4 x

في 30 يونيو 2026، بلغ إجمالي الأصول 16.4 مليار ريال، بانخفاض قدره 5% منذ نهاية عام 2025. وجاء الانخفاض مدفوعاً بشكل أساسي بتراجع الأصول المتداولة بنسبة 10% لتصل إلى 4.4 مليار ريال، ويُعزى ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض النقد. وانخفضت الأصول غير المتداولة بنسبة 3% لتصل إلى 11.9 مليار ريال، حيث تجاوز أثر الإهلاك والاستبعادات الدفعات المسبقة لشراء الطائرات والإنفاق الرأسمالي الآخر.

انخفض إجمالي الخصوم بنسبة 5% ليصل إلى 12.9 مليار ريال، مدفوعاً بسداد القروض والتزامات التأجير. وانخفضت القروض البنكية بنسبة 18% لتصل إلى 1.2 مليار ريال، وتراجعت الالتزامات المتعلقة بعقود الإيجار بنسبة 5% لتصل إلى 5.7 مليار ريال.

بلغ النقد والودائع البنكية 3.8 مليار ريال في نهاية الفترة، بانخفاض قدره 11% منذ نهاية عام 2025. وانخفض إجمالي الديون بنسبة 8% ليصل إلى 6.9 مليار ريال. وبلغت نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين 1.7 ضعف، مقارنةً بـ 1.3 ضعف في نهاية عام 2025 (و1.4 ضعف قبل عام)، مع كون الزيادة مدفوعة بانخفاض الأرباح المعدلة على أساس آخر اثني عشر شهراً.

في 30 يونيو 2026، بلغ إجمالي حقوق المساهمين 3.4 مليار ريال، بانخفاض قدره 3% عن نهاية عام 2025، نتيجة صافي الخسارة المسجلة في النصف الأول من العام.

¹⁴ بالنسبة لمؤشرات آخر اثني عشر شهراً (LTM)، لا يُطبق التعديل إلا عندما تشمل الفترة الربع الثاني من عام 2025. وفي 30 يونيو 2026، تستثني الفترة (من الربع الثالث 2025 إلى الربع الثاني 2026) ذلك الربع، وبالتالي لا يُطبق أي تعديل على EBITDA لآخر اثني عشر شهراً لعام 2026؛ وتم الإبقاء على التسمية للاتساق. يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

مؤشرات التدفقات النقدية

بالمليون ريال	النصف الأول 2026	النصف الأول 2025	التغير السنوي
الخسارة قبل الزكاة	(105)	(695)	85-%
تسويات غير نقدية ¹⁵	892	1,962	55-%
تغيرات في رأس المال العامل	(265)	(741)	64-%
الفوائد ومنافع نهاية الخدمة للموظفين	81	53	53+%
تسوية أصل مالي مشتق	59	0	لا ينطبق
صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية	661	580	14+%
صافي الإنفاق الرأسمالي	(246)	(979)	75-%
متحصلات من بيع الطائرات	0	359	لا ينطبق
صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة الاستثمارية	(246)	(621)	60-%
صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة التمويلية	(859)	2,870	لا ينطبق
صافي التغير في النقد وما يماثله	(443)	2,830	لا ينطبق
النقد وما يماثله بنهاية الفترة	3,700	4,530	18-%
التدفق النقدي الحر المعدل ¹⁶	530	782	32-%

في النصف الأول من عام 2026، بلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية 661 مليون ريال، بزيادة قدرها 14% على أساس سنوي. مقارنةً بقاعدة منخفضة في الفترة المقابلة من العام السابق، والتي كانت قد تضمنت دفعة كبيرة لبرنامج ملكية أسهم الموظفين (ESOP).

انخفض صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية بنسبة 60% على أساس سنوي ليصل إلى 246 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026، نتيجة انخفاض الإنفاق الرأسمالي المتعلق بالطائرات. وكانت فترة العام السابق قد تضمنت 359 مليون ريال من متحصلات بيع وإعادة استئجار الطائرات، دون معاملات مماثلة في عام 2026.

بلغ صافي النقد المستخدم في الأنشطة التمويلية 859 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026، مقارنةً بتدفقات داخلية بقيمة 2,870 مليون ريال في النصف الأول من عام 2025. وكانت التدفقات الداخلة في العام السابق قد تضمنت متحصلات الطرح العام الأولي وقروضاً جديدة، في حين عكست التدفقات الخارجة في الفترة الحالية سداد القروض والتزامات التأجير.

بلغ صافي التغير في النقد وما يماثله تدفقات خارجة بقيمة 443 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026. وبلغ النقد وما يماثله في نهاية الفترة 3,700 مليون ريال في 30 يونيو 2026، بانخفاض قدره 18% على أساس سنوي، وهو مركز سيولة متين يدعم الشركة في الأوضاع الحالية.

بلغ التدفق النقدي الحر المعدل 530 مليون ريال في النصف الأول من عام 2026، بانخفاض قدره 32% عن 782 مليون ريال قبل عام، نتيجة انخفاض توليد النقد التشغيلي، وعوض ذلك جزئياً انخفاض الإنفاق الرأسمالي.

¹⁵ تشمل مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) بقيمة 982 مليون ريال في النصف الأول من عام 2025.

¹⁶ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية مطروحاً منه صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية، باستثناء دفعات برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) لمرة واحدة (الربع الثاني 2025 والربع الثاني 2026) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي (الربع الثاني 2025). يُرجى الرجوع إلى دليل المصطلحات.

الأداء التشغيلي الحالي والتوقعات

أظهر النشاط التشغيلي خلال يوليو تعافياً تدريجياً للشبكة من بعد اضطرابات النصف الأول.

في منتصف يوليو، أدت اضطرابات أمنية إلى إغلاق مؤقت لبعض المطارات وإلغاء رحلات في عدد من المطارات السعودية. وتتابع الشركة التطورات بالتنسيق الوثيق مع الجهات المعنية، مع بقاء سلامة ضيوفها وأطقمها على رأس أولوياتها.

في أعقاب اندلاع النزاع الإقليمي في 28 فبراير 2026، علّق طيران ناس رحلاته إلى الإمارات العربية المتحدة وقطر والبحرين والكويت والعراق وسوريا. وعقب وقف إطلاق النار في أبريل، استعادت الشركة خدماتها بشكل تدريجي خلال الربع الثاني. وبحلول يوليو، كان طيران ناس قد استأنف عملياته إلى الإمارات العربية المتحدة وقطر والبحرين وسوريا، وإن لم تكن وتيرة الرحلات إلى بعض الوجهات قد عادت بعد إلى مستويات ما قبل النزاع، في حين ظلت الخدمات إلى الكويت والعراق معلقة. وتماشياً مع التوقعات المقدمة في الربع الأول، بدأت الشركة استعادة السعة نحو مستويات العام السابق في يوليو، مع استمرار تحسين إيرادات الوحدة على أساس سنوي.

في منتصف يوليو، أدت اضطرابات ذات طابع أمني إلى إغلاق مؤقت لبعض المطارات السعودية وإلغاء عدد من الرحلات. تواصل الشركة متابعة التطورات بالتنسيق الوثيق مع الجهات المختصة، مع بقاء سلامة ضيوفها وطاقمها على رأس أولوياتها.

نظراً لاستمرار التقلبات في البيئة التشغيلية الإقليمية، يُبقي طيران ناس على تعليق توقعاته للسنة المالية 2026. وتماشياً مع النهج المتبع للربع الثاني، تقدم الشركة مؤشرات استرشادية للربع الثالث من عام 2026 لدعم فهم المستثمرين للأداء قصير الأجل. وتفترض هذه المؤشرات عدم حدوث أي تصعيد إضافي جوهري في الاضطرابات الإقليمية، وسعر وقود طائرات يبلغ ~145 دولار للبرميل خلال الربع.

للمربع الثالث من عام 2026، تتوقع الشركة:

- نمو الإيرادات في خانة الأحاد المنخفضة إلى المرتفعة على أساس سنوي.
- هامش EBITDA في نطاق منتصف خانة العشرات إلى المتوسط من العشرينات.

يظل التنفيذ الاستراتيجي للشركة على المسار الصحيح. وتستمر عمليات تسليم الطائرات المجدولة، مع ست طائرات مقرر تسليمها في النصف الثاني من عام 2026، وتقديم موعد أول عملية تسليم إلى يوليو.

وبعد نهاية الربع، في 22 يوليو 2026، مارس طيران ناس خيارات وحقوق الشراء بموجب اتفاقيات الشراء القائمة مع شركة إيرباص، محوّلاً 25 طائرة إلى طلبات مؤكدة، منها خمس طائرات A330neo وعشرون طائرة A321neo. وبذلك تبلغ الطلبات المؤكدة الآن 235 طائرة ضمن سجل طلبات إجمالي يضم 280 طائرة، مع الاحتفاظ بالرصيد المتبقي كخيارات شراء. وقد تمت ممارسة هذه الخيارات وفقاً للشروط القائمة للاتفاقيات. وتعكس هذه الخطوة ثقة الشركة في استراتيجية نموها على المدى الطويل والتزامها بتوسيع الأسطول وتحديثه بما يتماشى مع رؤية السعودية 2030 والاستراتيجية الوطنية للطيران.

تعزز الشركة تقديم مزيد من التفاصيل حول استراتيجيتها على المدى المتوسط وإطارها المالي، بما في ذلك مستهدفات محدثة للملكية الأسطول، في إطار المراجعة الجارية لاستراتيجية الشركة ومع تحسين الرؤية بشأن الأوضاع الإقليمية.

مؤتمر الإفصاح المالي

ستعقد الشركة مؤتمراً للإفصاح المالي لمناقشة النتائج المالية للربع الثاني والنصف الأول من عام 2026 مع المحللين والمستثمرين يوم الأربعاء، 5 أغسطس 2026، في الساعة 3:30 مساءً بتوقيت الرياض (1:30 مساءً بتوقيت لندن، 4:30 مساءً بتوقيت دبي، 8:30 صباحاً بتوقيت نيويورك).
لأي استفسارات إضافية، يرجى التواصل مع علاقات المستثمرين.

جهة الاتصال للمستثمرين المؤسسيين

ir@flynas.com

الموقع الإلكتروني الرسمي

<https://www.flynas.com/en/about-us>

عنوان المقر الرئيسي للشركة

طريق أبي بكر الصديق، حي الربيع

ص.ب 4040

الرياض 13316

المملكة العربية السعودية

دليل المصطلحات

ملاحظة حول مؤشرات الأداء التشغيلي: ما لم يُذكر خلاف ذلك، فإن مؤشرات الأداء التشغيلي التالية، بما في ذلك إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر (ASK)، وتكلفة المقعد لكل كيلومتر (CASK)، ومُعامل إشغال المقاعد (Load Factor)، وعدد كيلومترات المقاعد المتاحة (ASK)، وعدد كيلومترات الركاب المدفوعة (RPK)، تشير فقط إلى قطاع طيران ناس منخفض التكلفة (LCC)، والذي يمثل العمليات المجدولة الأساسية للشركة. ولا يتم الإفصاح عن هذه المؤشرات لقطاعي الحج أو الطيران العام نظراً لاختلاف نماذج الأعمال الخاصة بهما.

عدد كيلومترات المقاعد المتاحة (ASK): العرض: مقياس لطاقة الشركة التشغيلية، يُحسب بضرب عدد المقاعد المتاحة في عدد الكيلومترات المقطوعة. ويعكس القدرة الاستيعابية الكاملة لنقل الركاب.

عدد كيلومترات الركاب المدفوعة (RPK): الطلب: عدد الركاب المدفوعين مضروباً في عدد الكيلومترات التي قطعوها. يُستخدم لقياس الطلب الفعلي وحساب مُعامل الحمولة.

مُعامل إشغال المقاعد (Load Factor) %: النسبة المئوية من كيلومترات المقاعد المتاحة التي تم شغلها فعلياً من قبل الركاب. يُحسب بقسمة RPK على ASK.

إيرادات المقعد المتاح لكل كيلومتر (ASK): الإيرادات المحققة لكل كيلومتر مقعد متاح. يعكس قوة التسعير وأداء الإيرادات في قطاع الطيران منخفض التكلفة.

تكلفة المقعد لكل كيلومتر (CASK): التكلفة التشغيلية لكل كيلومتر مقعد متاح، وتُحسب بقسمة التكاليف التشغيلية الإجمالية على ASK. تُستخدم لقياس كفاءة التكلفة.

حركة الركاب (PAX): إجمالي عدد الركاب المدفوعين الذين تم نقلهم خلال فترة محددة.

الأسطول (نهاية الفترة): يشير إلى عدد الطائرات التشغيلية في نهاية الفترة، ويشمل الطائرات المملوكة والمستأجرة (سواء تأجير جاف أو شامل). ويستثني عقود الإيجار القصيرة الأجل بنظام التأجير الشامل المتعلقة بعمليات الحج.

الأسطول (المتوسط): المتوسط الحسابي لعدد الطائرات التشغيلية خلال الفترة، ويشمل الطائرات المملوكة والمستأجرة. ويستثني عقود الإيجار القصيرة الأجل بنظام التأجير الشامل (Wet Lease) المتعلقة بعمليات الحج.

A320neo: طراز من الطائرات الحديثة والموفرة للوقود من إنتاج شركة إيرباص. يشير مصطلح "neo" إلى "الخيار الجديد للمحرك" ويعكس تحسينات تقنية في الكفاءة التشغيلية.

التأجير الشامل (Wet Lease): اتفاقية تأجير تشمل الطائرة والطاقم والصيانة والتأمين من قبل المؤجر، وتُستخدم لتلبية الطلب الموسمي أو التشغيلي.

التأجير الجاف (Dry Lease): اتفاقية تأجير للطائرة فقط، دون طاقم أو خدمات، وعادة ما تكون طويلة الأجل.

شهادة المُشغل الجوي (AOC): شهادة تصدرها هيئة الطيران المدني الوطنية تُخوّل شركة الطيران بالقيام بعمليات الطيران التجاري. وتؤكد أن المُشغل يفي بالمعايير المطلوبة من حيث السلامة وصلاحية الطيران والإجراءات التشغيلية.

الطائرات المتوقفة عن الخدمة (AOG): يُشير إلى طائرات تم إيقافها مؤقتاً عن التشغيل بسبب مشكلات فنية أو صيانة، مثل نقص توفر المحركات أو تأخر أعمال الإصلاح.

إجمالي الإيرادات: إجمالي الدخل المحقق من جميع القطاعات التشغيلية، بما في ذلك الطيران الاقتصادي والحج والطيران العام.

الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA): مقياس للأداء التشغيلي يوضح الأرباح قبل تأثير قرارات التمويل وهيكل الضرائب والمصروفات غير النقدية الخاصة بالإهلاك واستهلاك الدين.

$$EBITDA = \text{الربح التشغيلي} + \text{الإهلاك} + \text{استهلاك الدين}$$

ربح التشغيل المعدل (Adjusted Operating Profit): ربح التشغيل قبل البنود غير المتكررة وغير التشغيلية – مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي، المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ بنود مماثلة في عام 2026، وبالتالي فإن ربح التشغيل المعدل والمبلغ عنه متطابقان لجميع فترات عام 2026.

$$\text{ربح التشغيل المعدل} = \text{ربح التشغيل المبلغ عنه} + \text{مصاريف برنامج ESOP} + \text{الرسوم المتعلقة بالطرح (المسجلة في الربع الثاني من عام 2025)}$$

صافي الربح التشغيلي بعد الضريبة (NOPAT): ربح التشغيل مطروحاً منه الزكاة للفترة.

$$NOPAT = \text{ربح التشغيل} - \text{الزكاة}$$

صافي الربح التشغيلي المعدل بعد الضريبة (Adjusted NOPAT): صافي الربح التشغيلي بعد الضريبة قبل البنود غير المتكررة وغير التشغيلية – مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي، المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ بنود مماثلة في عام 2026، وبالتالي لا يُطبَّق أي تعديل على NOPAT لعام 2026.

$$NOPAT \text{ المعدل} = NOPAT + \text{مصاريف برنامج ESOP} + \text{الرسوم المتعلقة بالطرح (المسجلة في الربع الثاني من عام 2025)}$$

EBITDA المعدلة: الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين قبل البنود غير المتكررة وغير التشغيلية – مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي، المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ بنود مماثلة في عام 2026، وبالتالي لا يُطبَّق أي تعديل على EBITDA لعام 2026. وتُستخدم لتقديم رؤية أكثر دقة عن الربحية التشغيلية الأساسية.

$$EBITDA \text{ المعدلة} = EBITDA + \text{مصاريف برنامج ESOP} + \text{الرسوم المتعلقة بالطرح (المسجلة في الربع الثاني من عام 2025)}$$

صافي الربح المعدل: صافي الربح قبل البنود غير المتكررة وغير التشغيلية – مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي، المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ولم تنشأ بنود مماثلة في عام 2026، وبالتالي فإن صافي الربح المعدل والمبلغ عنه متطابقان لجميع فترات عام 2026.

$$\text{صافي الربح المعدل} = \text{صافي الربح المبلغ عنه} + \text{مصاريف برنامج ESOP} + \text{الرسوم المتعلقة بالطرح (المسجلة في الربع الثاني من عام 2025)}$$

إجمالي الدين (Total Debt): مجموع الالتزامات المالية التي تتحمل فوائد، بما في ذلك القروض البنكية والتزامات التأجير.

صافي الدين (Net Debt): إجمالي الدين مطروحاً منه النقد وما يماثله. يُظهر صافي الالتزامات المالية على الشركة.

$$\text{صافي الدين} = \text{القروض} + \text{التزامات الإيجار} - \text{النقد وما في حكمه} - \text{الودائع البنكية}$$

صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين: مقياس للرافعة المالية يُحتسب بقسمة صافي الدين على الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين لأخر اثني عشر شهراً. ولا يُطبَّق التعديل على هذه الأرباح إلا عندما تشمل فترة الاثني عشر شهراً الربع الثاني من عام 2025 (عبء برنامج خيارات أسهم الموظفين لمرة واحدة والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي). أما الفترة المنتهية في 30 يونيو 2026 فلا تشمل ذلك الربع، وبالتالي لا يُطبَّق أي تعديل على أرباح آخر اثني عشر شهراً للربع الثاني من عام 2026.

صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين = صافي الدين ÷ الأرباح المعدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين لآخر اثني عشر شهراً

رأس المال المستثمر (Invested Capital): إجمالي الديون مضافاً إليه صافي حقوق الملكية، مقاساً في نهاية الفترة. وبالنسبة للربع الثاني والنصف الأول من عام 2025، يتم ترجيح صافي حقوق الملكية زمنياً على أساس يومي، لمراعاة الزيادة في حقوق الملكية خلال الفترة الناتجة عن الطرح العام الأولي.

صافي الربح التشغيلي المعدل بعد الضريبة لآخر اثني عشر شهراً (LTM Adjusted NOPAT): مجموع NOPAT المعدل على مدى اثني عشر شهراً الماضية. ولا يُطبق التعديل إلا عندما تشمل فترة الاثني عشر شهراً الربع الثاني من عام 2025، الذي سُجلت فيه مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) والرسوم المتعلقة بالطرح العام الأولي. ولم تنشأ بنود مماثلة في عام 2026، وبالتالي لا يُطبق أي تعديل على NOPAT لآخر اثني عشر شهراً لعام 2026.

العائد المعدل على رأس المال المستثمر (Adjusted ROIC): يقيس مدى كفاءة استخدام الشركة لرأس المال المستثمر لتحقيق صافي ربح تشغيلي معدل بعد الضريبة (NOPAT).

العائد المعدل على رأس المال المستثمر = NOPAT المعدل لآخر اثني عشر شهراً ÷ متوسط رأس المال المستثمر

التدفقات النقدية الحرة المعدلة (Adjusted Free Cash Flow): صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية مطروحاً منه صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية، باستثناء دفعات برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) المسددة في الربع الثاني من عام 2025 والربع الثاني من عام 2026، والرسوم المتعلقة بالطرح المسجلة في الربع الثاني من عام 2025. ويمثل هذا المؤشر النقد الذي تولده الأعمال بعد إعادة الاستثمار. مكاسب البيع وإعادة الاستئجار: الأرباح الناتجة عن بيع طائرة مملوكة ثم استئجارها مرة أخرى. تُستخدم كأداة تمويلية. برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP): برنامج تعويض يحصل بموجبه الموظفون على أسهم في الشركة. وفي هذا الإفصاح المالي، يشير إلى منحة لمرة واحدة بعد الطرح العام الأولي تم تسجيلها في قائمة الدخل (ضمن المصاريف العمومية والإدارية غير المتكررة).

عن طيران ناس

طيران ناس (تداول: 4264) ناقل جوي اقتصادي سعودي رائد، بدأ عملياته في عام 2007 ويقع مقره الرئيسي في الرياض. وتوفر الشركة رحلات جوية ميسورة وموثوقة، في جميع أنحاء المملكة والمنطقة، مما يدعم تحسين التنقل وسهولة الوصول إلى النقل الجوي مع استمرار نمو الطلب على السفر جواً.

في السنة المالية 2025، نقل طيران ناس 15.8 مليون مسافر وحقق إيرادات إجمالية بلغت 7.8 مليار ريال، بزيادة قدرها 4% على أساس سنوي. وسجلت الشركة أرباحاً معدلة قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين بقيمة 2.5 مليار ريال، واختتمت العام بأسطول مكون من 71 طائرة، تخدم 80 وجهة في المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي وغيرها من الأسواق الدولية.

يعتمد طيران ناس نموذجاً اقتصادياً ومنضبطاً، مدعوماً بأسطول موحد، وقدرات رقمية، وقاعدة إيرادات إضافية متنامية. وتواصل الشركة زيادة طاقتها الاستيعابية مع الحفاظ على كفاءة التكلفة والمرونة المالية لاغتنام فرص النمو في أسواقها الرئيسية للرحلات القصيرة والمتوسطة المدى.

إخلاء مسؤولية

جميع المعلومات الواردة في هذا المستند هي للاستخدام العام فقط ولم يتم التحقق منها بشكل مستقل، كما أنها لا تُشكل أو تُعدّ جزءاً من أي دعوة أو تحفيز للمشاركة في أي نشاط استثماري، ولا تُعدّ عرضاً أو توصية للشراء أو الاكتتاب في أي أوراق مالية في المملكة العربية السعودية أو في أي اختصاص قضائي آخر، كما لا تُعدّ عرضاً أو توصية فيما يخص الشراء أو الاحتفاظ أو بيع أي أوراق مالية تابعة لطيران ناس.

لا تقدم طيران ناس أي ضمان، صريح أو ضمني، بشأن المعلومات والآراء الواردة في هذا المستند، ويجب عدم الاعتماد عليها من قبل أي شخص أو كيان قانوني لأي غرض، سواء من حيث عدالتها أو دقتها أو اكتمالها أو صحتها.

قد يتضمن هذا المستند بيانات قد تُعتبر "بيانات تطلعية" تتعلق بالمركز المالي للشركة، ونتائج أعمالها، وأنشطتها التجارية. وتُعرض المعلومات المتعلقة بخطط الشركة، ونواياها، وتوقعاتها، وافتراساتها، وأهدافها، وقناعاتها لغرض التحديث العام فقط، ولا تُعدّ جزءاً من أي دعوة أو تحفيز للمشاركة في أي نشاط استثماري، ولا تُعدّ عرضاً أو توصية للشراء أو الاكتتاب في أي أوراق مالية في أي اختصاص قضائي، أو عرضاً أو توصية فيما يخص الشراء أو الاحتفاظ أو بيع أي أوراق مالية تابعة لطيران ناس.