



الطيران العُماني  
**OMAN AIR**

# التقرير السنوي لشركة الطيران العُماني لعام ٢٠٢٣م



# جدول المحتويات

١	كلمة رئيس مجلس الإدارة
٢	الأداء في الأعوام السابقة
٥	أداء عام ٢٠٢٣م
١٠	النظرة المستقبلية
١٥	القوائم المالية الرئيسية



# كلمة رئيس مجلس الإدارة

## المساهمون الأفاضل،

خلال عام ٢٠٢٣، قطعت شركة الطيران العُماني شوطًا كبيرًا في رحلة تعافٍها من تبعات جائحة كورونا، مع تحسن معامل الحمولة ليصل إلى مستويات قريبة إلى حد كبير من مستويات ما قبل الجائحة. كما واصلت شركة الطيران العُماني وضع معايير الأداء المرجعية، وحصلت على أعلى تصنيف في المنطقة من حيث الالتزام بالمواعيد، ونالت العديد من الجوائز المرموقة في مجال منتجات وخدمات قطاع الطيران. الجدير بالذكر وبالرغم من هذه الإنجازات، إلا أن الشركة في وضعها الحالي لم تحقق أي أرباح. نتج عن العمليات التشغيلية لعام ٢٠٢٣ تكبد خسائر بلغت ١٨٠.٦ مليون ريال عماني، وذلك نظرًا لغياب التوافق لفترة طويلة بين إيرادات الوحدة (الإيراد للسعة) وتكاليف الوحدة (التكلفة للسعة)، مما أدى إلى تكبد الشركة خسارة تراكمية بلغت ٢ مليار ريال عماني على المستوى التشغيلي منذ عام ٢٠١١م. وحيث أن عدم التوافق المذكور مسبقًا يتناقض بشكل صارخ مع معظم نظراء الشركة الإقليميين، مما يؤثر على غالبية الجهات المسيرة للشركة ويتطلب إجراء تحسينات جذرية والعمل على خلق التوافق المراد تحقيقه.

واستمرت وتيرة استنزاف السيولة النقدية خلال عام ٢٠٢٣م، مما تطلب ضخ سيولة نقدية بقيمة ٦٠ مليون ريال عماني من الحكومة العُمانية، وبعد حصول الشركة على قروض بلغ مجموع قيمتها ٣٩٢ مليون ريال عماني على مدار السنوات الخمس الماضية، لا يزال وضع ديون شركة الطيران العُماني حتى ديسمبر ٢٠٢٣م غير مستدام. حيث بلغت قيمة الالتزامات طويلة الأجل (الديون وعقود الإيجارات للطائرات) ١.٦ مليار ريال عماني خلال عام ٢٠٢٣م مقابل ٠.٨ مليار ريال عماني - ٠.٩ مليار ريال عماني خلال عامي ٢٠١٨م - ٢٠١٩م، كما أن توقعات التدفقات النقدية لعمليات الشركة المستقبلية غير كافية لتمويل العمليات ومتطلبات الاستثمار دون اللجوء إلى ضخ المزيد من السيولة الحكومية. وبلغت حقوق الملكية قيمة سالبة قدرها ١.٤ مليار ريال عماني، وانخفضت قيمة قاعدة أصول شركة الطيران العُماني إلى النصف تقريبًا منذ عام ٢٠١٩م حيث أدت التحديات إلى انخفاض كبير في قيمة الأصول. وتتطلب الشركة تحقيق الاستدامة المالية عن طريق التحول إلى نهج يحقق تدفقات نقدية إيجابية، الجدير بالذكر أن شركة الطيران العُماني في الوضع الحالي تمر بتحول جوهري من كونها مجرد شركة طيران مكفولة من قبل الدولة إلى مؤسسة تجارية تحقق الاكتفاء الذاتي.

ومع الأخذ في الاعتبار الهدف المرجو، أطلقت إدارة شركة الطيران العُماني في شهر سبتمبر ٢٠٢٣م خطة تحول مدتها أربع سنوات تركز على أربعة محاور رئيسية - هي: ١. الاستدامة المالية و ٢. الجوانب التجارية و ٣. رأس المال البشري و ٤. الحوكمة المؤسسية. فضلًا عن ذلك، تم طرح العديد من البرامج الرئيسية التي تركز على تحسين الأداء المالي والتشغيلي. ويشمل ذلك إجراء تغييرات متعددة في خطوط ووجهات سير رحلات الطيران، وتحديدًا استبعاد وجهات الطيران غير المربحة مثل إسلام آباد ولاهور وشيتاغونغ وكولومبو، مع تعديل معدلات تسيير الرحلات الجوية لعدد كبير من وجهات الطيران الرئيسية، وبهدف تحقيق الاستدامة المالية، وجوب تصحيح حجم أعمال الشركة بشكل كلي، وتقوم شركة الطيران العُماني بالتقليص التدريجي لطايراتها الزائدة. أيضاً تعمل الإدارة على تخفيض التكاليف غير المباشرة وتنظيمها، ويشمل ذلك مستويات التوظيف، وذلك لضمان الحد من التكاليف قدر الإمكان بما يسهم في تحقيق الاستدامة المالية ووضع أساس راسخ للنمو المستقبلي.

وبالرغم من هذه القيود، إلا أننا لا ننسى أن الطيران يمثل أهمية بالغة للاقتصاد الحالي والمستقبلي لسلطنة عُمان، وأحد الركائز الرئيسية لرؤية عُمان ٢٠٤٠م، والتي تتضمن التنوع الاقتصادي بعيدًا عن النفط والغاز، وترتبط شركة الطيران العُماني سلطنة عُمان بالعالم الخارجي والعكس صحيح، مما يتيح تعزيز فرص نمو السياحة والانتعاش التجاري، كما تساهم في تصدير الثقافة باعتبارها أحد الوسائل الفعالة للتعريف بالثقافة العمانية والترويج الفعال للسلطنة بطريقة غير مباشرة. وعلاوة على ذلك، تساهم الشركة في تعزيز القيمة المحلية المضافة؛ وفي عام ٢٠٢٣م فقط، بلغت قيمة إنفاقها المحلي حوالي ٣٠٠ مليون ريال عماني، أيضاً تحتضن الشركة بشكل مباشر حوالي ٤٠٠٠ موظف في جميع أنحاء البلاد. ومع استمرار تنفيذ رحلة التحول، من المتوقع أن يكون عام ٢٠٢٤م عامًا مليئًا بالتحديات، لاسيما في ضوء الوضع الجيوسياسي المتقلب مما قد يؤثر سلباً على الوجهات الرئيسية التي تشغلها شركة الطيران العُماني. ومع ذلك، فإن الإدارة ملتزمة تمامًا بوضع الشركة على المسار الصحيح في سبيل تحقيق الربحية على المدى الطويل، واستهداف تحقيق أرباح تشغيلية بحلول عام ٢٠٢٦م.

## المهندس / سعيد بن حمود المعوي

رئيس مجلس الإدارة  
شركة الطيران العُماني ش.م.ع.م.  
مسقط، مايو ٢٠٢٤م

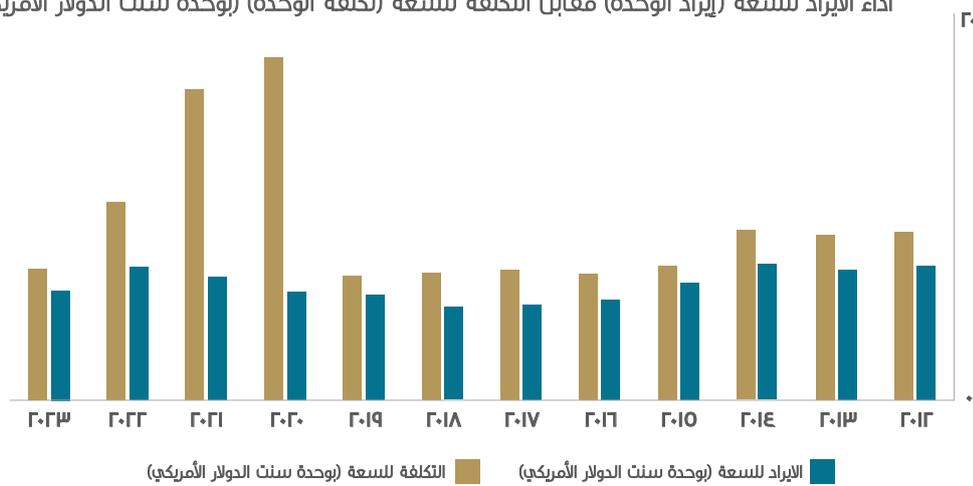


## الأداء في الأعوام السابقة

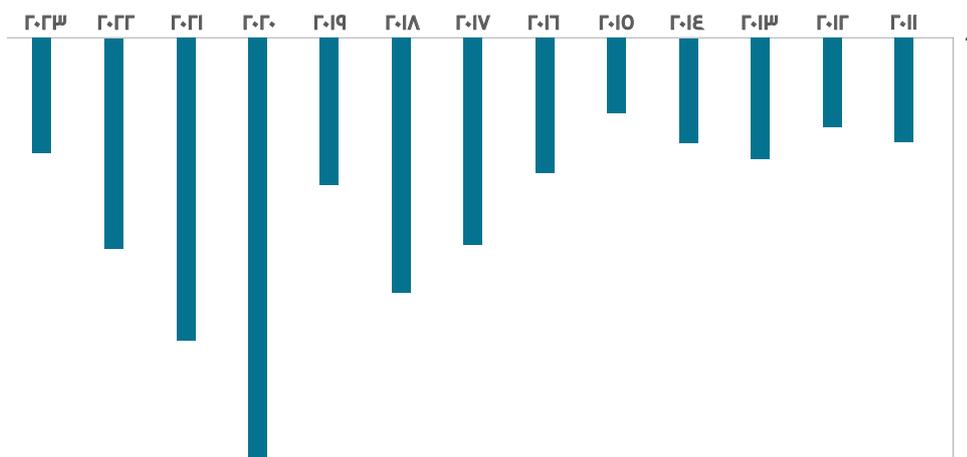
### ”تسبب الأداء السابق في استنزاف السيولة النقدية وتكبد أعباء ديون غير مستدامة للعمليات التشغيلية للشركة“

نتج عن الأداء السابق لشركة الطيران العماني تكبد خسائر بصورة مستمرة خلال السنوات الأخيرة، حيث بلغ حجم الخسائر المالية مبلغ وقدره ٢ مليار ريال عماني على المستوى التشغيلي منذ عام ٢٠١١م، نظرًا لغياب التوافق الهيكلي بين إيراد الوحدة (الإيراد للسعة) وتكلفة الوحدة (التكلفة للسعة) بسبب التحديات المذكورة التي واجهت أعمال الشركة. وبلغت نسبة هامش الربح التشغيلي للشركة لعام ٢٠٢٣م سالب ١٧.٠% بالمئة مقارنة بأرباح معظم الشركات الإقليمية، وبلغت خسائرها التشغيلية لعام ٢٠٢٣م ٩٩.٥ مليون ريال عماني. بغض النظر عن الخسائر المترتبة عن العمليات التشغيلية لعام ٢٠٢٣م فقد تمكنت الشركة من تقليل الخسائر التشغيلية لعام ٢٠٢٣م بمبلغ وقدره ٩٠ مليون ريال عماني بالمقارنة بالعام السابق ٢٠٢٢م.

أداء الإيراد للسعة (إيراد الوحدة) مقابل التكلفة للسعة (تكلفة الوحدة) (بوحدة سنت الدولار الأمريكي)



الخسارة التشغيلية لشركة الطيران العماني للأعوام ٢٠١١-٢٠٢٣م (بوحدة المليون ريال عماني)

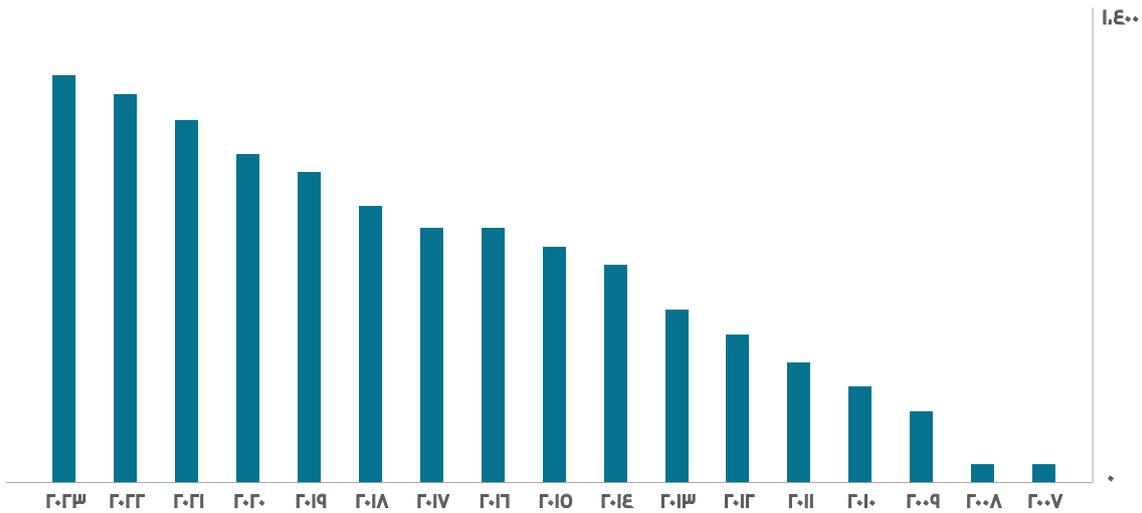




على مدار السنوات الأربع الماضية، ارتفع حجم المديونية لشركة الطيران العماني بمقدار ٣٨٧ مليون ريال عماني، التي انصبت في تمويل متطلبات التدفقات النقدية التشغيلية، بما في ذلك دفع الرواتب، حيث لا تزال الشركة تكافح للتعافي من جائحة كورونا.

وساهمت الحكومة العمانية بضح مبلغ ٦٠ مليون ريال عماني في حقوق الملكية خلال عام ٢٠٢٣م، لتصل مساهمتها إلى ٣٠٠ مليون ريال عماني منذ عام ٢٠١٩م، وبلغ إجمالي تراكم مساهمتها ١.٢٠ مليار ريال عماني بين عامي ٢٠٠٧م و ٢٠٢٣م، في حين حصلت شركة الطيران العماني أيضًا على أكثر من ١.١ مليار ريال عماني من القروض المصرفية المؤمنة بضمانات سيادية حتى نهاية عام ٢٠٢٣م.

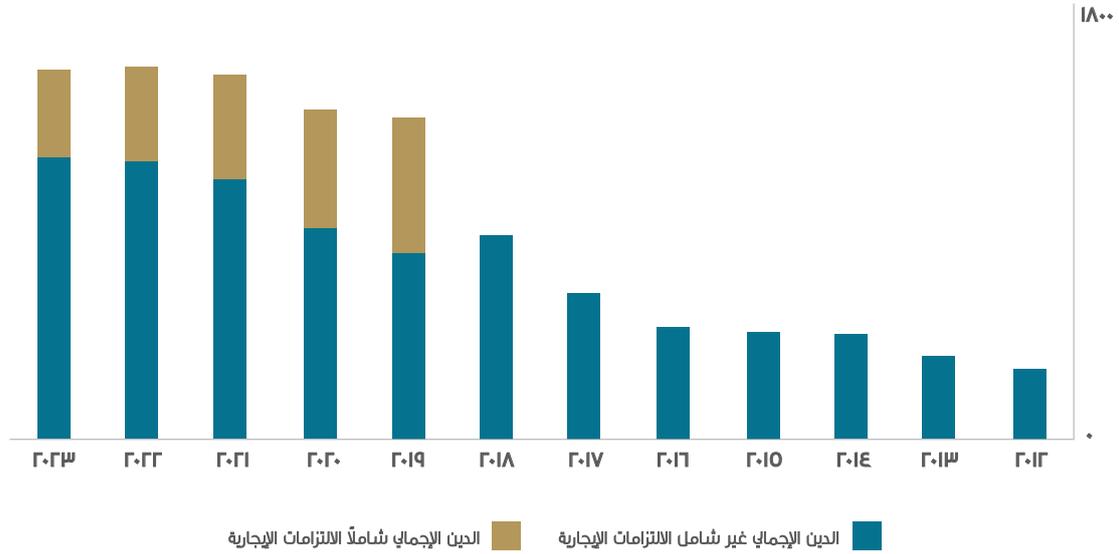
مساهمات حقوق الملكية الحكومية التراكمية في شركة الطيران العماني (بوحدة المليون ريال عماني)



وبالرغم من مساهمات حقوق الملكية المذكورة، بلغت التزامات شركة الطيران العماني (الديون والإيجارات المدفوعة للطائرات) ١.٦٠ مليار ريال عماني في ديسمبر ٢٠٢٣م، وبلغ صافي ديون الشركة ١.٦٣ مليار ريال عماني، وهو ما يمثل ٢٣ مرة ضعف الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك (EBITDA) المخطط لها في عام ٢٠٢٦م بقيمة ٧٠ مليون ريال عماني مقابل ١.٠-٢ ضعف الأرباح التي تستهدفها معظم شركات الطيران من الفئة الأولى، وقد أدى ذلك أيضًا إلى تحقيق قيمة سالبة لحقوق الملكية بلغت ١.٤٧ مليار ريال عماني.



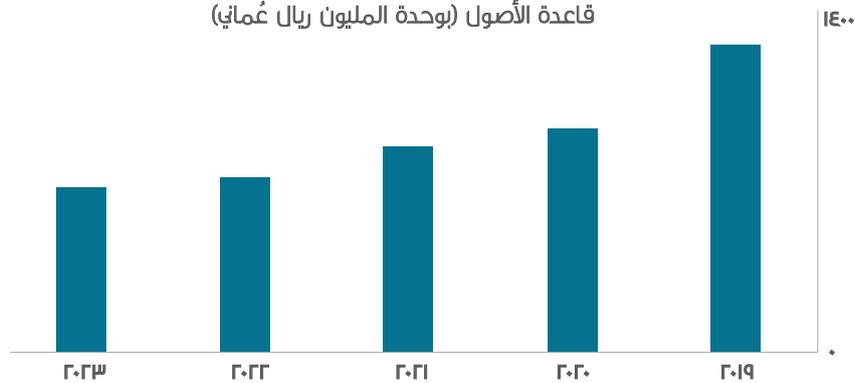
### تطور الدين الإجمالي (بوحدة المليون ريال عُماي)



حافظت شركة الطيران العُماني على قدرتها على الوصول إلى مجموعة من أسواق رأس المال الدولية، بما في ذلك مؤجري الطائرات والمحركات والمصارف وغيرهم من جهات التمويل. ومع ذلك، فإن وضع الدين/ الإيجار المذكور يؤدي أيضًا إلى تكبد تكاليف فوائد سنوية تبلغ حوالي ٨٤ مليون ريال عُماي، وهو أكبر من الأرباح السنوية المتوقعة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك. وهذا الوضع غير مستدام، حيث تعاني الشركة من مستوى غير مسبوق ومرتفع للغاية من الديون، ومن المتوقع أن تكون هناك حاجة إلى مساهمات حكومية وضح مبلغ بقيمة ٦٠ مليون ريال عُماي على أساس سنوي خلال الفترة ٢٠٢٤ - ٢٠٢٨ لتلبية متطلبات التدفقات النقدية خلال تلك الفترة.

ولمعالجة الاستنزاف النقدي الضخم، قامت شركة الطيران العُماني بتقليص حجم شبكة أعمالها وأسطولها، مما أدى إلى انخفاض تراكمي لقيمة الأصول بقيمة ٣٢٥ مليون ريال عُماي خلال الفترة ٢٠٢٠ - ٢٠٢٣. وقد ساهم ذلك في انخفاض إجمالي قيمة قاعدة أصول الطيران العُماني إلى النصف تقريبًا منذ عام ٢٠١٩م.

### قاعدة الأصول (بوحدة المليون ريال عُماي)



تعريف (EBITDA): هو أحد المقاييس المحاسبية الخاصة بالشركات والذي يُحسب من خلال رصد أرباح الشركة قبل خصم نفقات الفوائد، والضرائب، والإهلاك، واستهلاك الدين، إذ يعتبر مؤشرًا على ربحية تشغيل الشركة.



## أداء عام ٢٠٢٣

### ”شهد أداء الشركة تحسناً خلال عام ٢٠٢٣م مقارنة بعام ٢٠٢٢م، إلا أن الشركة واجهت تباطؤ في مواكبة الشركات النظيرة في مجال الطيران“

#### التعافي شبه الكامل لصناعة الطيران على مستوى العالم خلال عام ٢٠٢٣م

شهد عام ٢٠٢٣م استمرار مجال الطيران على مستوى العالم في التعافي من تبعات جائحة كورونا (كوفيد ١٩)، مع ارتفاع حركة الركاب (من حيث الإيرادات لكل كيلومتر للركاب) بحوالي ٣٨٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠٢٢م وفقاً لبيانات اتحاد النقل الجوي الدولي، وفي حدود نسبة ٥٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، وشهدت جميع المناطق - باستثناء منطقة آسيا والمحيط الهادئ - نموًا في حجم الأعمال مقارنة بعام ٢٠١٩م.

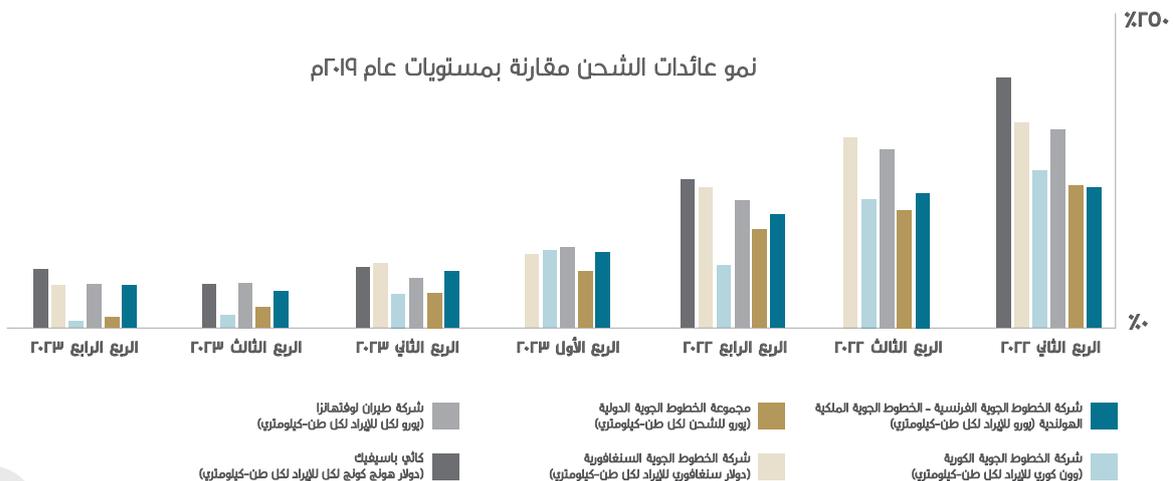
وفي شهر ديسمبر نفسه، انخفضت حركة الركاب العالمية بنسبة ٢.٥٪ بالمئة فقط مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠١٩م، مع انخفاض حركة الركاب في منطقة الشرق الأوسط بنسبة ٣.١٪ بالمئة فقط. وقادت أمريكا اللاتينية وتيرة التعافي العالمي بنمو بلغت نسبته ٣.٢٪ بالمئة، في حين تأخرت منطقة آسيا والمحيط الهادئ عن مواكبة وتيرة التعافي بعجز قدره ٨.٩٪. وتضمنت أحدث توقعات اتحاد النقل الجوي الدولي بشأن أرباح مجال الطيران لعام ٢٠٢٣م - الصادرة في ديسمبر ٢٠٢٣م - صافي ربح بعد خصم الضريبة قدره ٢.٦ مليار دولار أمريكي لمنطقة الشرق الأوسط - ضمن توقعات الربحية العالمية البالغة ٢٣.٣ مليار دولار أمريكي - بالمقارنة مع خسارة قدرها ١.٥ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٩م. وتمثل ربحاً قدره ١١.٢ دولارًا أمريكيًا لكل راكب، مقابل خسارة قدرها ٦.٨ دولارًا أمريكيًا لكل راكب خلال عام ٢٠١٩م.

#### واصلت أسعار الشحن الجوي تعافيا نحو مستويات عام ٢٠١٩م

استمرت إيرادات الشحن الجوي العالمية في الانخفاض بشكل حاد خلال عام ٢٠٢٣م، حيث توقع اتحاد النقل الجوي الدولي تحقيق إيرادات بقيمة ١٣٤.٧ مليار دولار أمريكي لهذا العام وفقاً لتوقعاته في ديسمبر ٢٠٢٣م، مقارنة بقيمة ٢٦.٥ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠٢٢م و ١٠٠.٨ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٩م. وفي عام ٢٠٢٣م، يتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي تسجيل انخفاض في أحجام الشحن بنسبة ٤٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠٢٢م، و ٥٠٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، مع انخفاض عائدات الشحن بنسبة ٣٢٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠٢٢م، مما يجعلها أفضل بنحو ٤٠٪ من عائدات ما قبل الجائحة.

وتستمر اضطرابات سلاسل التوريد في التأثير على معظم وسائل النقل، حيث تمثل اضطرابات البحر الأحمر أحدث التحديات التي تواجه خطوط سير الحاويات، مع التحول إلى خيارات النقل البديلة بما في ذلك الشحن الجوي. ومع ذلك، بلغت معدلات الشحن الجوي العالمية خلال أبريل ٢٠٢٤م حوالي ٥٠٪ مقارنة بمستوياتها في أبريل ٢٠٢٢م وفقاً لمؤشر تتبع الشحن الجوي TAC (Track Air Cargo). وتشهد العديد من شركات الشحن الكبرى عائدات تقترب من مستويات عام ٢٠١٩م.

#### نمو عائدات الشحن مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م





## شهدت شركة الطيران العماني تحسينات خلال عام ٢٠٢٣ مقارنة بعامي ٢٠٢٢ و ٢٠١٩ ، إلا أنها استمرت في تكبد خسائر ضخمة

في عامها المالي ٢٠٢٣م، أعلنت شركة الطيران العماني ش.م.ع.م. أنها حققت صافي خسارة قدرها ١٨٠.٦ مليون ريال عماني، وهو ما يمثل تحسناً مقارنة بالخسارة بمبلغ ٢٨٠.٨ مليون ريال عماني خلال عام ٢٠٢٢م و ٢٠٤.٠ مليون ريال عماني في عام ٢٠١٩م. حيث تحسنت الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك لتحقيق خسارة قدرها ١٢.١ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٣م، وهو ما يمثل هامش -٢٪ بالمئة. مستثنى منه تكاليف إعادة الهيكلة البالغة ٤.٥ مليون ريال عماني، بلغت الخسارة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ٧.٦ مليون ريال عماني، وهو ما يمثل هامش -١٪ بالمئة وتحسناً عن خسارة قدرها ٢٣.٦ مليون ريال عماني في عام ٢٠١٩م و ٢٣.٠ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٢م، مع عدم وجود تكاليف إعادة هيكلة خلال عامي ٢٠١٩م و ٢٠٢٢م. كما تمثل الخسارة التشغيلية لشركة الطيران العماني لعام ٢٠٢٣م البالغة ٩٩.٥ مليون ريال عماني (هامش -١٧.٩٪ بالمئة) تحسناً عن خسارة إجمالية قدرها ١٨٩.٣ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٢م، وخسارة قدرها ١٣٩.٠ مليون ريال عماني في عام ٢٠١٩م (هامش -٢٠٪). ومع ذلك، فإن هذه الخسارة تعد كبيرة نسبياً مقارنة بالأرباح التي يحققها معظم نظرائها الإقليميين.

## استمر انتعاش الإيرادات خلال عام ٢٠٢٣ مع الحفاظ على مكاسب إيرادات الوحدة مقارنة بمستويات ما قبل الجائحة إلى حد كبير

قامت شركة الطيران العماني بنقل ٦.٢ مليون مسافر خلال عام ٢٠٢٣م، بزيادة قدرها ٦٧٪ بالمئة مقارنة بعام ٢٠٢٢م ولكن بنسبة ٢٧٪ بالمئة أقل من مستويات عام ٢٠١٩م نظراً لإعادة هيكلة خطوط الطيران المسيرة، وانخفضت أسعار تذاكر الشركة لعام ٢٠٢٣م بنسبة ١١٪ بالمئة عن مستويات عام ٢٠٢٢م، لكنها لا تزال مرتفعة بنسبة ١٣٪ بالمئة بالمقارنة بعام ٢٠١٩م، ويعود ذلك إلى تركيز الإدارة على جودة مسارات خطوط الطيران للبدء في معالجة الأداء التجاري الضعيف في الفترة السابقة مقارنة بنظيراتها الإقليمية. وبدأت التغييرات الهيكلية في تعزيز إيرادات وحدات شركة الطيران العماني، حيث ارتفع إجمالي الإيراد للسعة بنسبة ١٨٪ بالمئة في عام ٢٠٢٣م مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، ولكن لا تزال الشركة ملتزمة بإجراء المزيد من التحسينات.

### وبصورة أكثر تفصيلاً:

شهدت إيرادات المسافرين نموًا بنسبة ٤٨.٤٪ بالمئة من ٢٧٩.٦ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٢م إلى ٤١٠.٠ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٣م، وهو ما يمثل ٧٢.٠٪ بالمئة من مستوى عام ٢٠١٩م البالغ ٥٧٦.٢ مليون ريال عماني، مع زيادة السعة خلال عام ٢٠٢٣م بنسبة ٦١.٥٪ بالمئة عن مستويات عام ٢٠٢٢م؛ حيث استعادت شركة الطيران العماني طاقتها الاستيعابية في عام ٢٠٢٣م في ظل مناخ من النمو الاقتصادي المستدام للبلاد والمنطقة بالرغم من التحديات الجيوسياسية. ومع ذلك، ظلت السعة منخفضة بنسبة ٣١.٥٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، كما أظهر معامل الحمولة لعام ٢٠٢٣م البالغ ٧٤٪ بالمئة أن قاعدة أصول الشركة غير مستغلة بشكل كافي أو بكامل طاقتها الاستيعابية مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، عندما حققت شركة الطيران العماني معامل حمولة بلغ ٧٨٪ بالمئة.

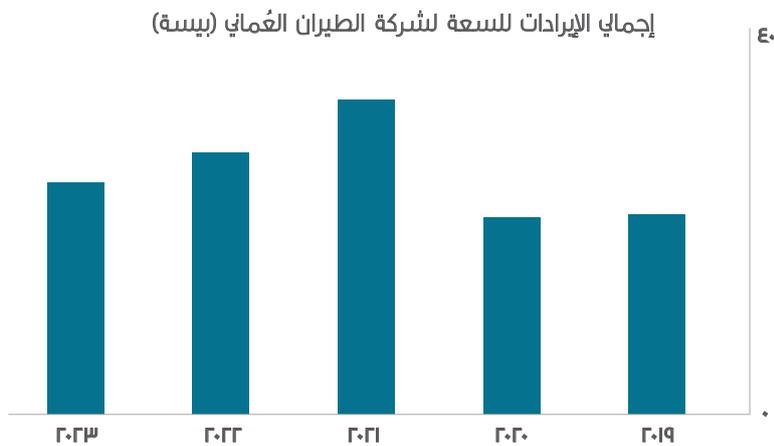
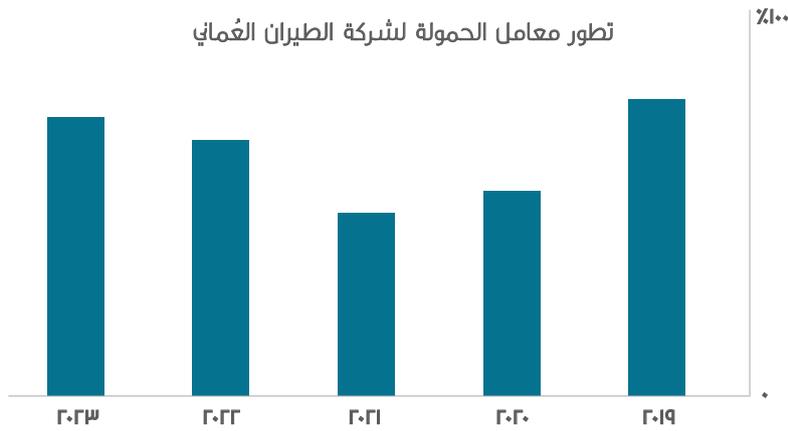
وارتفعت الإيرادات الإضافية بنسبة ٩١.٨٪ بالمئة من ١٢.٢ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٢م إلى ٢٣.٤ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٣م، متجاوزة ٢٠.٨ مليون ريال عماني في عام ٢٠١٩م بنسبة ١٢.٥٪ بالمئة. ووصلت الإيرادات الإضافية لكل راكب إلى مستويات ٣٦٪ بالمئة أعلى من عام ٢٠١٩م، في حين ارتفعت الإيرادات الإضافية للسعة بنسبة ٢٧٪ بالمئة منذ عام ٢٠١٩م.

وانخفضت إيرادات الشحن بنسبة ٢٦.٧٪ بالمئة على أساس سنوي من ٥٩.١ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٢م إلى ٤٣.٣ مليون ريال عماني في عام ٢٠٢٣م، أي أقل بنسبة ١٢.٩٪ بالمئة مقارنة بإيرادات عام ٢٠١٩م التي بلغت ٧.٤٩ مليون ريال، حيث شهدت مجالات الشحن الجوي العالمية استمرار انخفاض إيراداتها عن المستويات القياسية لعام ٢٠٢١م، مع استمرار تراجع الأسعار بينما ظل حجم عمليات الشحن أكثر مرونة.





حقق إجمالي الإيرادات نمواً بنسبة ٤٣.٣٪ بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠٢٢م لتصل إلى ٥٥٧.٨ مليون ريال عماني وهو ما يمثل ٨٠٪ بالمئة من مستويات ٢٠١٩م، و ٥٦٪ بالمئة من مستويات ٢٠٢٢م. وانخفض إجمالي الإيرادات للسعة بنسبة ١١٪ بالمئة على أساس سنوي في عام ٢٠٢٣م، ولكنه ظل أعلى بنسبة ١٨٪ بالمئة عن مستويات عام ٢٠١٩م مدفوعاً بإيرادات التذاكر والإيرادات الإضافية وتحسينات الإيرادات الأخرى.



## تأثرت تكاليف ٢٠٢٣م بانخفاض مستويات استغلال القوى العاملة، وهو ما تهدف آلية خطة التحول إلى معالجة الأثر الناتج عنه

أثر استمرار الضغوط التضخمية على مجالات الطيران العالمية بأكملها بعد انتهاء الجائحة، لاسيما في مجالات تشمل تكاليف القوى العاملة والبنية الأساسية وتكاليف التمويل وكذلك أسعار الوقود. وقد أثرت هذه العوامل أيضاً على شركة الطيران العماني كون الشركة تخضع إلى نفس العوامل بالنظر إلى نظرائها في نفس المجال، مما نتج عنه صعوبة في تحسين الهوامش الهيكلية للشركة.



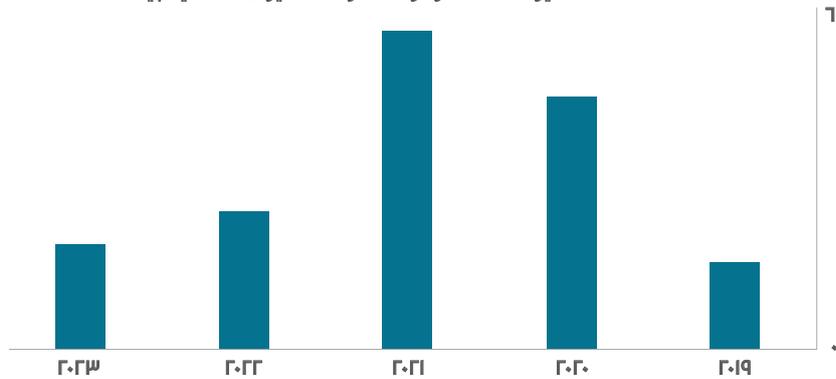


### وبصورة أكثر تفصيلاً :

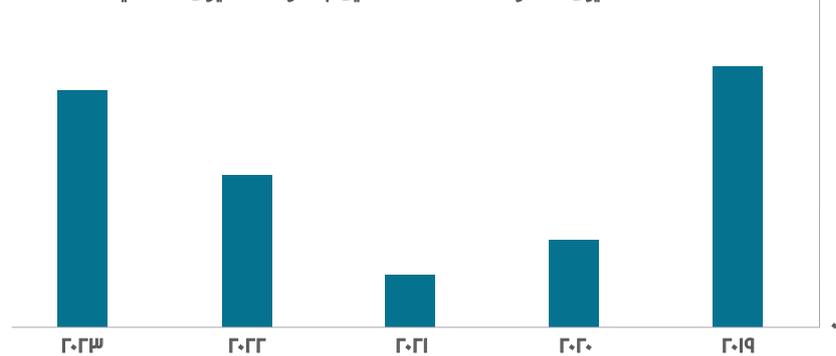
ارتفعت التكاليف لعام ٢٠٢٣م بنسبة ١٣.٣% بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠٢٢م، وارتفعت التكاليف باستثناء الوقود بنسبة ٧.٢% بالمئة. وعلى أساس السعة، انخفضت تكلفة الوحدة للسعة بما في ذلك الوقود بنسبة ٢٢.٢% بالمئة في عام ٢٠٢٢م، ولكنها ارتفعت بنسبة ٩.٧% بالمئة مقارنة بعام ٢٠١٩م، بينما مع استبعاد تكلفة الوقود انخفضت التكلفة للسعة بنسبة ٢٣.٩% بالمئة على أساس سنوي لتستقر عند نسبة ٤.٥% بالمئة بالنظر إلى مستويات ما قبل الجائحة. ومع نمو السعة بنسبة ٦١.٥% بالمئة على أساس سنوي، ارتفعت فاتورة الوقود بنسبة ٣٢.٥% بالمئة فقط في عام ٢٠٢٣م مع انخفاض تكاليف وقود الطائرات بنسبة ١٤% بالمئة مقارنة بالعام السابق. وانخفض استهلاك وقود الطائرات للسعة بنسبة ٥% بالمئة في عام ٢٠٢٣م، وانخفض بنسبة ٩% بالمئة عن مستويات عام ٢٠١٩م، حيث أدت وأسهمت مبادرات إدارة الأسطول والعمليات التي أطلقتها الشركة إلى زيادة مستويات الكفاءة. وتمثل تكلفة القوى العاملة ١٥% بالمئة من قاعدة تكاليف شركة الطيران العماني في عام ٢٠٢٣م، و ٢١% بالمئة مع استبعاد تكلفة الوقود. بينما ارتفعت تكاليف القوى العاملة بنسبة ١٦.٠% بالمئة على أساس سنوي في عام ٢٠٢٣م، لكنها ظلت أقل بنسبة ٢٢.١% بالمئة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٩م، في حين ارتفع متوسط عدد الموظفين بنسبة ١.٩% بالمئة في عام ٢٠٢٣م ليستقر عند نسبة ٢٧.٥% بالمئة أقل من مستويات ٢٠١٩م.

ومع ذلك، لا تزال نسبة استغلال القوى العاملة أقل من مستويات ما قبل الجائحة، حيث انخفضت السعة لمتوسط عدد الموظفين بنسبة ٦% بالمئة في عام ٢٠٢٣م مقارنة بعام ٢٠١٩م. ومع انخفاض السعة بشكل أكبر في عام ٢٠٢٤م فإنه من الضروري حدوث تعافي ثم تحسن في نهاية المطاف في مستويات كفاءة القوى العاملة مقارنة بمستويات ما قبل الجائحة لتعزيز القدرة التنافسية لشركة لطيران العماني في المستقبل وتحقيق الاستدامة المالية بحسب الخطة المتوقعة.

التكلفة للسعة غير شاملة الوقود لشركة الطيران العماني (بيسة)



السعة (مليون) لمتوسط عدد العاملين بشركة الطيران العماني





## الحفاظ على الريادة في مجال الطيران من حيث جودة المنتجات وتجربة العملاء

تواصل شركة الطيران العُماني الاستثمار في المنتجات الرائدة في مجال الطيران بهدف تقديم تجربة متميزة للعملاء في كل من درجة رجال الأعمال والدرجة السياحية من خلال تجربة السفر ولا سيما يشمل ذلك الخدمات المقدمة خلال السفر او الرحلة وعلى الأرض على حدٍ سواء.

وحصدت شركة الطيران العُماني على تصنيف الخمس نجوم لشركات الطيران الكبرى من منظمة تجربة مسافري الطيران (APEX) لمدة أربع سنوات متتالية خلال الفترة ٢٠٢١ - ٢٠٢٤م، مع حصولها أيضًا على جائزة أفضل موظفي طيران في الشرق الأوسط من سكاى تراكس (Skytrax) في عام ٢٠٢٣م، تلى ذلك حصولها على ثلاثة جوائز ضمن حفل جوائز السفر العالمية ٢٠٢٢م وهي: جائزة شركة الطيران الرائدة عالميًا - درجة رجال الأعمال، وجائزة شركة الطيران الرائدة عالميًا - تجربة العملاء، وجائزة صالات الطيران الرائدة عالميًا - درجة رجال الأعمال.

وتعزز جائزة أفضل شركة طيران للأداء في الوقت المحدد التي حصلت عليها الشركة من سيربوم في عام ٢٠٢٣م - بالإضافة إلى تكريم الشركة في مجال الطيران بفضل جودة المنتجات على متن الطائرة وعلى الأرض - سجل شركة الطيران العُماني الحافل في تحقيق مستويات عالية لرضا العملاء، وتركز الشركة أيضًا على الاستفادة من أحدث التطورات التقنية لتحقيق أقصى قدر من رضا العملاء. وفي عام ٢٠٢٣م، قامت الشركة بتحديث موقعها الإلكتروني وتطبيقها على الهاتف المحمول، كما أنها تعمل على مبادرات (تحت مظلة برنامج قدرات التوزيع الجديدة من اتحاد النقل الجوي العالمي) المصممة لتعزيز خدمات العملاء، بما في ذلك زيادة الخدمات المصممة حسب الطلب.





# النظرة المستقبلية

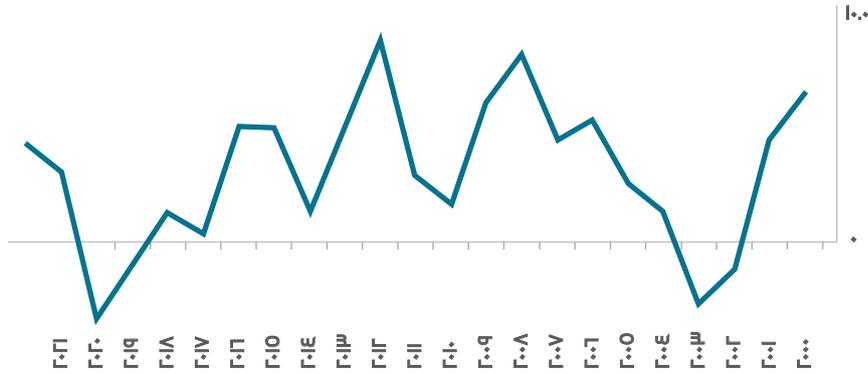
## ”تم تصميم أهداف التحول لتحقيق الاستدامة المالية“

توقعات نمو قوية لحركة المرور الجوية في سلطنة عُمان ضمن خلفية اقتصادية كلية أوسع نطاقًا مليئة بالتحديات - ولكن هناك حاجة إلى نموذج أعمال مستدام لخدمة وتحقيق أهداف الحركة المرورية الجوية في سلطنة عُمان.

تعد سلطنة عُمان ثالث أكبر دولة من حيث عدد السكان في مجلس التعاون الخليجي، ومن المتوقع أن تشهد نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بنسبة ١.٢٪ بالمئة في عام ٢٠٢٤م متبوعاً بنمو بنسبة ٣.١٪ - ٣.٥٪ بالمئة سنويًا خلال الفترة ٢٠٢٥ - ٢٠٢٩م وفقًا للتقديرات والبيانات الصادرة عن صندوق النقد الدولي (IMF). وتتمتع البلاد بغناض كبير في الحساب الجاري، ومن المتوقع أن ينخفض الدين العام من ٣٦.٤٪ بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠٢٣م إلى أقل من ٣٠٪ بالمئة بحلول نهاية العقد.

وتهدف وزارة التراث والسياحة العُمانية إلى جذب ١١ مليون سائح سنويًا بحلول عام ٢٠٤٠م، مقارنة بـ ٣.٢ مليون في عام ٢٠١٩م، بهدف زيادة إيرادات السياحة من ١.٢ مليار ريال عُماني إلى ٩ مليار ريال عُماني، مدفوعًا بالنمو الاقتصادي في مجال السياحة مما يصب في مصلحة حركة مطار مسقط الدولي (حوالي ٩٠٪ بالمئة من القدرة الوطنية) وبدعم من مطار صلالة الدولي (ما يقرب من ١٠٪ بالمئة من القدرة الوطنية).

نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي الاسمي (%)



السعر الفوري لوقود الطائرات من نوع الكيروسين على ساحل خليج الولايات المتحدة القيمة بالدولار لكل جالون على أساس التسليم على ظهر السفينة



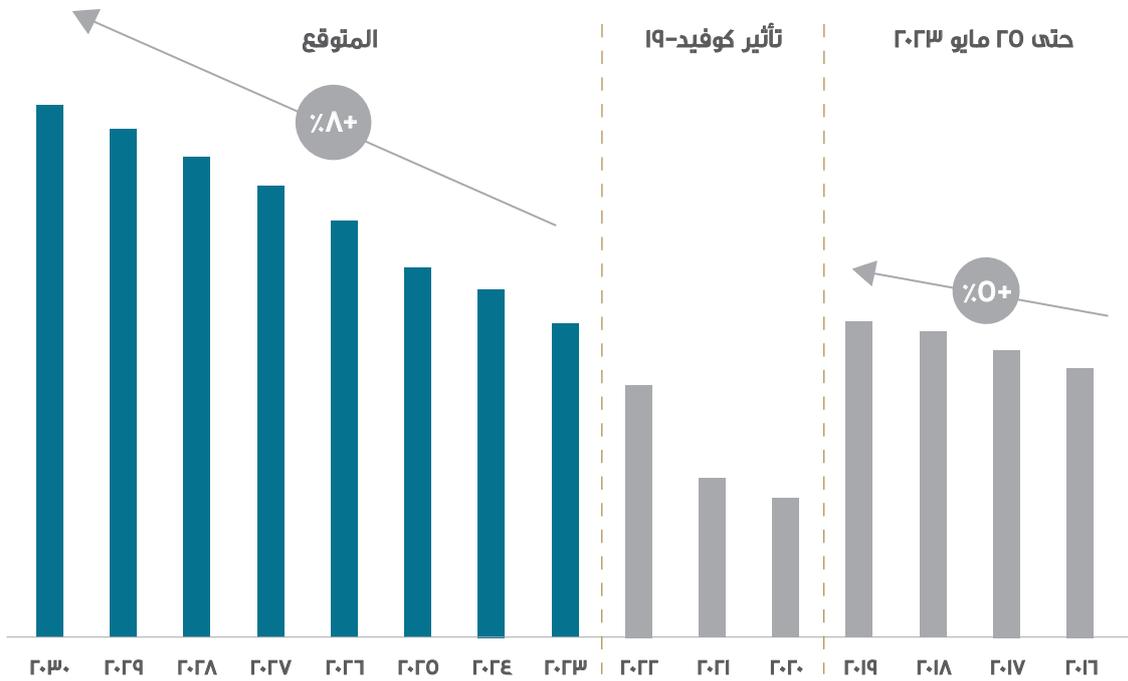


## يمثل نمو القدرات التنافسية في المنطقة عائقاً إضافياً أمام تحقيق الاستدامة المالية

استطاعت معظم الشركات الإقليمية المنافسة التعافي بصورة كبيرة من تبعات جائحة كورونا، مع تحقيق مكاسب في عام ٢٠٢٣ م كما هو موضح أعلاه. بالإضافة إلى أن الطلبات القائمة للضخمة للطائرات وطلبات الطائرات الجديدة المحتملة من شركات الطيران الحالية ودخول شركات طيران جديدة منافسة إلى المنطقة، فإنه من المتوقع أن تنمو السعة الإقليمية بنسبة ٨٪ بالمئة سنوياً خلال الفترة المتبقية من العقد حتى عام ٢٠٣٠م. ينتج عن هذا المستوى من النمو القوي والعوامل المذكورة - من خلال نماذج أعمال أكثر كفاءة - ضغطاً إضافياً على العائدات مما قد يشكل تحديات إضافية لشركة الطيران العُماني في جهودها لإعادة الهيكلة.

## السعة في السنوات الماضية والسعة المتوقعة لشركات الطيران الإقليمية الكبرى

مقاسة بوحدة مليار كيلومتر، عام ٢٠١٦م حتى عام ٢٠٢٣م.





## ترتكز خطة التحول لشركة الطيران العماني على تحقيق الاستدامة المالية

أطلقت شركة الطيران العماني خطة تحول مدتها أربع سنوات في سبتمبر 2023م، تهدف إلى تحقيق الاستدامة المالية في بيئة تنافسية مليئة بالتحديات، ولتأمين وتحقيق مستقبل أكثر ازدهاراً للشركة على المدى البعيد بشكل مستقل بعيداً عن الدعم الحكومي.

وتتضمن الخطة خمس ركائز استراتيجية يتم تنفيذها عبر ثلاث مراحل: (1) تحسين الإيرادات وشبكة الخطوط والحجم المناسب لأسطول الطيران، (2) تحسين هيكل التكلفة، (3) ضمان الإدارة الفعالة للسيولة النقدية ورأس المال، (4) الحفاظ على الكفاءة التشغيلية والسلامة، و (5) تعزيز الإنتاجية وحجم القوى العاملة المناسب، وذلك لتحقيق الاستدامة المالية في غضون ثلاث سنوات.

## تخضع شركة الطيران العماني لخطة تحول مدتها 4 سنوات تهدف في نهاية المطاف إلى تحقيق الاستدامة المالية والكفاءة في غضون 3 سنوات

### استراتيجية التحول | نظرة عامة

#### نظرة عامة على برنامج التحول

غير شمولية

#### أربعة أعوام

تشمل خطة التحول ثلاث مراحل، ترتبط كل مرحلة منها بالمبادرات

#### أكثر من 200

مبادرة تم تدشينها عبر مختلف الإدارات، وتم تفعيل ما يزيد على 200 منها منذ 0 فبراير 2024

#### أكثر من 50

مؤشر أداء رئيسي تم تحديده لتقييم عملية التحول، من بينها خمسة مؤشرات رئيسية مؤسسية

#### أكثر من 10

جهة معنية بمشاركة لتسهيل عملية تحول شركة الطيران العماني

تحقيق الجدوى التجارية والاستدامة المالية  
والكفاءة في غضون ثلاث (3) سنوات



تعزيز الإنتاجية  
واختيار الحجم  
المناسب للقوى  
العامة



الحفاظ على  
الكفاءة التشغيلية  
والسلامة



ضمان الإدارة  
الفعالة للسيولة  
المالية ورأس المال



تحسين هيكل  
التكلفة



تحسين الإيرادات  
وشبكة الخطوط  
والحجم المناسب  
لأسطول الطائرات

الركائز الاستراتيجية

تمكين عملية اتخاذ القرار المركزة على البيانات



المواهب والإمكانات المناسبة



تعزيز المواءمة في مواءمة النظام البيئي في  
سلطنة عُمان وتمكين قطاع الطيران



عوامل التمكين

ترتكز خطة التحول على أكثر من 10 جهات معنية لتحقيق وخطة التحول، وذلك مع تدشين أكثر من 200 مبادرة على مستوى جميع الإدارات، وسيتم تتبع عمليات التنفيذ والتسليم من خلال أكثر من 50 مؤشر أداء رئيسي، وتعتبر عملية اتخاذ القرارات المركزة على البيانات، واستقطاب المواهب والقدرات المناسبة، ومواءمة الطيران العماني مع النظام البيئي الوطني في سلطنة عُمان أمراً بالغ الأهمية لضمان التنفيذ الناجح لخطة التحول، ويهدف ذلك إلى تزويد شركة الطيران العماني بالاستدامة المالية لتمكينها من أداء دورها في ربط السلطنة بالعالم وتمكين النمو الاقتصادي، مع التنافس بنجاح مع شركات الطيران للحوال المجاورة.



**بدأت المرحلة (أ)** من خطة التحول لشركة الطيران العماني في سبتمبر ٢٠٢٣ م إلى ديسمبر ٢٠٢٤ م، وتركز على معالجة الأمور الرئيسية وتشمل (١) الاستراتيجية التجارية، (٢) التكاليف الرئيسية، (٣) العمليات والسياسات التجارية، (٤) استهلاك الوقود، (٥) مصادر الإيرادات الأخرى، (٦) الهيكل التنظيمي والنطاق، و (٧) خطط التعويضات والحوافز.

**تمتد المرحلة (ب)** من خطة التحول على عامي ٢٠٢٥ - ٢٠٢٦ م وتركز على التحسين المستمر للأنظمة والتشغيل الآلي (Automation) والتكاليف والعقود والعروض الإضافية والمبيعات الرقمية وما إلى ذلك.

**وتمتد المرحلة (ج)** من ٢٠٢٦ م إلى ٢٠٢٨ م، وتتضمن إعادة تقييم استراتيجية شركة الطيران العماني وأسطول طائراتها وشبكتها وشركائها.

## سيتم تنفيذ استراتيجية التحول على ثلاث مراحل، وقد تم بالفعل إحراز تقدم في محور “معالجة الأمور الرئيسية”

نظرة عامة عالية المستوى

### المرحلة أ | سبتمبر ٢٠٢٣ م - ديسمبر ٢٠٢٤ م

معالجة الأمور الرئيسية

- وضع استراتيجية تجارية لشركة الطيران العماني، بما في ذلك خطة الشبكة والأسطول لمدة خمس سنوات.
- بدء العمل مع منظومة القطاع بشأن مراجعة نفقات التكلفة الرئيسية.
- إعادة تعريف العمليات والسياسات التجارية بما يتماشى مع معايير السوق.
- تحديد نقاط التحسين في تخطيط مسارات ووجهات الطيران لتسهيل تحسين الإنفاق على الوقود.
- إعادة التفاوض بشأن الخطط وتحسينها لمصادر الإيرادات الأخرى، مثل الخدمة المشتركة والولاء وعقود الإيجار ذات التكلفة المناسبة.
- إعادة تصميم الهيكل التنظيمي لشركة الطيران العماني على مستوى جميع الإدارات.
- تحديد حجم المؤسسة بما يتناسب مع الاحتياجات التشغيلية للشبكة الجديدة وأسطول الطائرات.
- مراجعة خطط التعلم والتطوير والتعويضات ومزايا العاملين للحفاظ على القدرة التنافسية لشركة الطيران العماني.

### المرحلة ج | ٢٠٢٦ م - ٢٠٢٨ م

إعادة تقييم استراتيجية النمو

إعادة تقييم الاستراتيجية والأسطول والشبكة وعلاقات الشراكة.

### المرحلة ب | عامين إلى ثلاثة أعوام بعد ذلك

استمرار الموازنة مع ممارسات السوق

التحسين المستمر للنظام والتحول الرقمي والتطوير الآلي والتكاليف والاتصالات والعروض الإضافية والمبيعات الرقمية وما إلى ذلك.

تم تفعيل برنامج التحول لشركة الطيران العماني في شهر سبتمبر ٢٠٢٣ م



## الحكومة المؤسسية التي تركز على ضمان تحقيق أهداف التحول

يخضع المجلس المشترك لشركة الطيران العماني لإدارة مباشرة من وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات، بالإضافة إلى وزارة المالية، ويترأسه معالي رئيس مجلس الإدارة التنفيذي المهندس/ سعيد بن حمود المعولي. أيضا، يمتلك جهاز الاستثمار العماني حصة ملكية قدرها ٩٩.٩٪ بالمئة في شركة الطيران العماني، بالإضافة إلى حصة قدرها ١.٠٠٪ بالمئة في مطارات عُمان.

### هيكل حوكمة شركة الطيران العماني والجهات المعنية:



### كون كورفياتيس

الرئيس التنفيذي  
شركة الطيران العماني ش.م.ع.م.  
مسقط، مايو ٢٠٢٤م



## Oman Air SAOC

### STANDALONE STATEMENT OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME

For the year ended 31 December 2023

		<i>2023</i> <i>RO'000</i>	<i>2022</i> <i>RO'000</i> <i>Unaudited</i>
	<i>Notes</i>		
Revenue from contracts with customers	5	<b>530,307</b>	368,464
Revenue from leasing services / Rental income	5.1	<b>21,724</b>	17,192
Other income	6	<b>3,476</b>	3,067
Operating costs	7	<b>(655,003)</b>	(578,022)
<b>Operating loss</b>		<b>(99,496)</b>	(189,299)
Finance costs	8	<b>(84,119)</b>	(90,961)
Finance income		<b>884</b>	592
Dividend income	14	<b>22</b>	22
Share of profit of a joint venture	15	<b>2,110</b>	2,053
Foreign exchange losses		<b>(4,992)</b>	(8,201)
<b>Net loss for the year</b>		<b>(185,591)</b>	(285,794)
<b>Other comprehensive income</b>			
<i>Other comprehensive income that will not be reclassified in profit or loss in subsequent periods (net of tax):</i>			
Net gain on equity instruments designated at fair value through other comprehensive income	14	<b>183</b>	37
<b>Total comprehensive loss for the year</b>		<b>(185,408)</b>	(285,757)
<b>Loss per share - basic and diluted (Baisas)</b>	10	<b>(154)</b>	(237)



## Oman Air SAOC

### STANDALONE STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

For the year ended 31 December 2023

		<i>31 December 2023 RO'000</i>	<i>31 December 2022 RO'000 Unaudited</i>
<b>ASSETS</b>	<i>Notes</i>		
<b>Non-current assets</b>			
Aircraft, property, plant and equipment	11	205,076	174,914
Right-of-use assets	12	264,438	324,052
Intangible assets	13	28,890	28,890
Investments at fair value through other comprehensive income	14	543	444
Investment in a joint venture	15	2,704	3,844
Prepaid maintenance expenses	17	22,432	30,010
Long-term receivables	18	6,026	5,876
		<u>530,109</u>	<u>568,030</u>
<b>Current assets</b>			
Inventories	16	26,304	22,829
Trade and other receivables	17	64,247	68,162
Cash and cash equivalent	19	28,499	44,770
		<u>119,050</u>	<u>135,761</u>
<b>Total assets</b>		<u><u>649,159</u></u>	<u><u>703,791</u></u>
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>			
<b>Capital and reserves</b>			
Share capital	20	1,207,158	1,127,158
Government contribution to equity	21	63,652	83,652
Legal reserve	22	4,137	4,137
Investments revaluation reserve	13	313	130
Accumulated losses		(2,742,847)	(2,557,256)
<b>Total Equity</b>		<u>(1,467,587)</u>	<u>(1,342,179)</u>
<b>Non-current liabilities</b>			
Provisions for maintenance of aircraft, engines, rotables	23	106,598	98,442
Borrowings	24	1,032,148	708,945
Lease liabilities	12	336,903	368,513
Employees' end of service benefits	25	5,900	5,160
		<u>1,481,549</u>	<u>1,181,060</u>
<b>Current liabilities</b>			
Trade and other payables	26	239,366	143,900
Unearned revenue	5	83,014	90,070
Borrowings	24	222,966	534,804
Lease liabilities	12	56,546	58,757
Government grant	27	2,090	2,090
Provisions for maintenance of aircraft, engines and retables	23	31,215	35,289
		<u>635,197</u>	<u>864,910</u>
<b>Total liabilities</b>		<u>2,116,746</u>	<u>2,045,970</u>
<b>Total equity and liabilities</b>		<u><u>649,159</u></u>	<u><u>703,791</u></u>

The financial statements along with the notes and other explanatory information on page 5 to 52 were approved by the members on 13 Mar 2024 and were signed on their behalf by:

  
Chairman

  
Chief Executive Officer



## Oman Air SAOC

### STANDALONE STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

For the year ended 31 December 2023

	<i>Share capital RO'000 Note 20</i>	<i>Government contribution to equity RO'000 Note 21</i>	<i>Legal reserve RO'000 Note 22</i>	<i>Investments revaluation reserve RO'000 Note 14</i>	<i>Accumulated losses RO'000</i>	<i>Total RO'000</i>
<b>At 1<sup>st</sup> January 2022 (Unaudited)</b>	967,158	163,652	4,137	93	(2,271,462)	(1,136,422)
Net loss for the year	-	-	-	-	(285,794)	(285,794)
Other comprehensive income for the year	-	-	-	37	-	37
<b>Total comprehensive loss for the year</b>	-	-	-	37	(285,794)	(285,757)
<b>Transactions with owners, recognized directly in equity:</b>						
Government contribution transferred to share capital	160,000	(160,000)	-	-	-	-
Government contribution received during the year (note 21)	-	80,000	-	-	-	80,000
<b>At 31 December 2022 (Unaudited)</b>	<u>1,127,158</u>	<u>83,652</u>	<u>4,137</u>	<u>130</u>	<u>(2,557,256)</u>	<u>(1,342,179)</u>
<b>At 1<sup>st</sup> January 2023 (Unaudited)</b>	1,127,158	83,652	4,137	130	(2,557,256)	(1,342,179)
Net loss for the year	-	-	-	-	(185,591)	(185,591)
Other comprehensive income for the year	-	-	-	183	-	183
<b>Total comprehensive loss for the year</b>	-	-	-	183	(185,591)	(185,408)
<b>Transactions with owners, recognized directly in equity:</b>						
Government contribution transferred to share capital	80,000	(80,000)	-	-	-	-
Government contribution received during the year (note 21)	-	60,000	-	-	-	60,000
<b>At 31 December 2023</b>	<u><u>1,207,158</u></u>	<u><u>63,652</u></u>	<u><u>4,137</u></u>	<u><u>313</u></u>	<u><u>(2,742,847)</u></u>	<u><u>(1,467,587)</u></u>



## Oman Air SAOC

### STANDALONE STATEMENT OF CASH FLOWS

For the year ended 31 December 2023

	Notes	2023 RO'000	2022 RO'000 Unaudited
<b>Operating activities:</b>			
Loss before tax		(185,591)	(285,794)
<b>Adjustments for:</b>			
Provision for impairment of aircraft		25,493	84,114
Depreciation on aircraft, property, plant and equipment	11	15,666	12,190
Depreciation of right-of-use assets	12	47,954	64,239
Exchange loss		4,992	8,201
Loss on disposal of aircraft, property, plant & Equipment		3,088	1,016
Accruals for employees' end of service benefits	25	1,411	925
Investment income		(22)	(22)
Reversal for expected credit losses		(5,148)	(251)
Finance income		(884)	(592)
Finance cost	8	84,119	90,961
Share of profit of a joint venture	15	(2,110)	(2,053)
Provision for obsolete and slow-moving inventories	16	4,577	114
<b>Operating loss before working capital changes</b>		<b>(6,455)</b>	<b>(26,952)</b>
<b>Working capital changes:</b>			
Inventories		(3,475)	(593)
Trade and other receivables and prepaid maintenance		3,793	(15,778)
Trade and other payables		95,465	(4,707)
Unearned revenue		(7,056)	39,636
Provision for maintenance of aircraft, engines and retables		4,082	21,907
Employees' end of service benefits paid		(671)	(1,315)
<b>Net cash flow from operating activities</b>		<b>85,683</b>	<b>12,198</b>
<b>Investing activities:</b>			
Purchase of aircraft, property, plant and equipment		(56,205)	(21,227)
Refund of PDPs		22,760	19,644
Security deposit paid		(150)	-
Dividend received from joint venture	15	3,250	500
Proceeds from sale of aircraft, property, plant and equipment		1,691	4,870
Investment income received		22	22
Finance income received		884	592
<b>Net cash (used in) / generated from investing activities</b>		<b>(27,748)</b>	<b>4,401</b>
<b>Financing activities:</b>			
Receipt of government contribution		60,000	80,000
Interest paid- term loan		(54,764)	(90,539)
Payment of principle portion of lease liabilities		(85,823)	(78,303)
Repayment of borrowings		(390,624)	(579,156)
Proceeds from borrowings		393,480	661,701
<b>Net cash used in financing activities</b>		<b>(77,731)</b>	<b>(6,297)</b>
<b>Net (decrease) / increase in cash and cash equivalents</b>		<b>(19,796)</b>	<b>10,302</b>
Cash and cash equivalents at 1 January		41,363	31,061
<b>Cash and cash equivalents at 31 December</b>	19	<b>21,567</b>	<b>41,363</b>



**الطيران العُماني**  
**OMAN AIR**