



ALAFCO AVIATION LEASE AND FINANCE CO. KSCP

شركة الأفكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات ش.م.ك.ع

السجل التجاري : 80745 - رأس المال : 95,209,348.200 د.ك.

Date: 24/05/2021

CC/ 261/2021

التاريخ: 24/05/2021

سي سي / 261/2021

To: Bursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

Subject: ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P Analysts Conference Transcript Q2/2021.

السادة / بورصة الكويت المحترمين،

الكويت

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

الموضوع: محضر مؤتمر المحللين لشركة الأفكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات ش.م.ك.ع للربع الثاني 2021.

Greetings!

In reference to the above, and in line with ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P interest in adhering to Bursa Kuwait Rulebook Article (7-8-1/4) regarding the Listed Companies Obligations (Analysts Conference).

Attached is the transcript of the Analyst Conference for Q2 2021.

تهدي لكم شركة أفكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات أطيب تحياتها.

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وحرصاً من شركة الأفكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات على الالتزام بالمادة (7-8-1/4) من كتاب قواعد البورصة بشأن التزامات الشركات المدرجة ( الإفصاح عن مؤتمر المحللين).

مرفق لكم طيه محضر مؤتمر المحللين للربع الثاني 2021.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

سليمان أحمد المضاف

أمين سر مجلس الإدارة



## مؤتمر الأفكو للمحللين

الأربعاء 19 مايو 2021

**ميرنا ماهر** مرحباً بكم. معكم ميرنا ماهر من المجموعة المالية هيرميس، أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بنتائج النصف الأول من عام 2021 لشركة الأفكو. يسعدني التعريف عن المتحدثين في مؤتمر اليوم كل من الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو، السيد/ عادل البنوان، والرئيس التنفيذي للشؤون المالية، السيد/ كيرن أوكيف. أترك المكالمة الآن للشركة ومن بعدها سنقوم بالإجابة عن الأسئلة. أنقل المكالمة إلى إدارة شركة الأفكو.

**لسلي معوض** مرحباً سيداتي وسادتي، اسمي لسلي معوض، انضم إليكم من جانب المتحدثين. أود أن أرحب بكم أولاً وتذكركم بأن هذا البث مسجل. يرجى العلم أيضاً بأن هذا البث قد يحتوي على بيانات سابقة وتوقعات مستقبلية وأنها لا تُعد ضماناً أو تمثيلاً لأي غرض كان فيما يتعلق بهذه المعلومات. سأقوم الآن بتحويل المكالمة إلى السيد عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو.

**عادل البنوان** شكراً لك. السلام عليكم جميعاً ومساء الخير، باسم الله والحمد لله، والصلاة والسلام على رسول الله. أرحب بكم في مؤتمر المستثمرين والمحللين الخاص بشركة الأفكو لفترة النصف الأول من عام 2021، وهو ثاني مؤتمر نعقد للشركة. ينضم إلي الرئيس التنفيذي للشؤون المالية في شركة الأفكو، السيد/ كيرن أوكيف.

نقدّم خلال المؤتمر اليوم نبذة عن الشركة اليوم، ونظرة عامة عن صناعة الطيران وأداء شركة الأفكو خلال هذه الفترة.

بداية، نقدّم لكم نبذة عن شركة الأفكو التي قامت بتوسيع محفظتها لتضم بنهاية النصف الأول 79 طائرة، حيث تم تسليم ثلاث طائرات جديدة من طراز A320neo مباشرة من الشركة المصنعة، وتم تأجير واحدة منها لدى خطوط الجوية الإسكندنافية SAS من سجل طلبيات الشركة وطائرتان لدى خطوط فولاريز الجوية المكسيكية من خلال صفقة بيع وإعادة تأجير.

وتضم قاعدة عملاء الشركة اليوم 24 عميلاً جميعهم من شركات الطيران التجارية، وتشمل شركات طيران ذات النطاق التشغيلي الواسع وكذلك شركات الطيران منخفضة التكلفة المنتشرة عبر 17 دولة. أما من ناحية تأجير الطائرات، فمعظمها مؤجرة من قبل شركات طيران مقرها القارة الآسيوية حيث قطاع السفر والطيران الأسرع نمواً في العالم.

ويتكوّن أسطول الشركة من مزيج متوازن من فئات الطائرات، حيث 85% منها من فئة الطائرات الحديثة ذات البدن الضعيف، كجزء من استراتيجيتنا للتركيز على الطائرات ذات البدن الضعيف لما تتمتع به من طلب مرتفع والذي يمثل حوالي 75% من أسطول شركات الطيران التجارية حول العالم. كما نستثمر في الطائرات ذات البدن العريض عندما تتاح لنا الفرص المناسبة.

ولازالت الأفكو تعمل بهذه الإستراتيجية التي تهدف إلى الاستثمار في أصول حديثة ويمكن تأجيرها بسهولة وتتمتع بطلب عالٍ، الأمر الذي يمكن الشركة من الحفاظ على توازن محفظتها ومستوى الطلب من جميع أنحاء العالم، لا سيما مع العوامل المتغيرة التي تأثرت بجائحة كوفيد-19. سنقوم بالتفصيل أكثر حول هذه النقطة خلال المؤتمر. أما بالنسبة لطلبات الشركة، تشمل الطلبيات 72 طائرة جديدة سيتم تسليمها في المستقبل.

ننتقل الآن إلى الصفحة 6، حيث أظهرت الجائحة مئاة أسطول الشركة المكوّن من طائرات ذات التكنولوجيا الحديثة والأكثر طلباً وسهولة التأجير، وكذلك قوة قاعدة عملاء الشركة المتنوعة. كما أظهر نجاح توجه الشركة عبر طلبياتها نحو طائرات من الجيل الجديد ذات البدن الضعيف التي تلبى الطلب على المدى الطويل حيث تتجه شركات الطيران إلى تخفيض تكاليفها وكذلك الامتثال بالمتطلبات البيئية، وهو ما تمنحه طلبيات الطائرات القادمة.

ونشهد اليوم دعماً من الحكومات لشركات الطيران المحلية، والتي تكون ملزمة بتجديد أسطول هذه الشركات لتتكون من طائرات صديقة للبيئة، وطبعاً، هو ما يوفره أسطول الأفكو اليوم.



## مؤتمر الأفكو للمحللين

الأربعاء 19 مايو 2021

وأخراً، كانت الأفكو قد خفضت التزاماتها لشراء الطائرات للإطار الزمني ما بين 2020 و 2023 من خلال إلغاء بعضاً من الطلبات وتأجيلات تسلم غيرها. وكنا قد أعلننا عن هذه التغييرات مسبقاً في عام 2020 حرصاً على أن تكون نظرتنا المستقبلية بالتوازي مع التغييرات الاقتصادية التي تسببت بها الجائحة.

وفي الصفحة التالية عن مستجدات صناعة الطيران، ما يزال تأثير الجائحة واضحاً على قطاع التأجير وكذلك السفر وشركات الطيران. فيما يتعلق بالتأجير، ما زال القطاع يشهد تباطؤاً في الطلب على تأجير الطائرات، كما تقوم شركات الطيران بتأجيل التزامات التأجير، وهو ما شهدناه رئيسياً خلال عام 2020. وفي الوقت ذاته، لا زالت أيضاً شركات الطيران مترددة في إضافة سعة إضافية إلى أسطولها بسبب بطء عودة حركة السفر. وأدى هذا بشكل عام إلى زيادة التأخيرات في دفع الالتزامات والتأجير من قبل شركات الطيران.

أما عن تأثير الجائحة إلى اليوم على شركات الطيران، يتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) خسارة صافية قدرها 47.7 مليار دولار لشركات الطيران في عام 2021، وهو تحسن بنسبة 62% عن عام 2020. ولا تزال إدارة التكاليف تمثل تحدياً على شركات الطيران التي وضعت تركيزها كاملاً على تخفيف المصروفات التي تواصل التراكم في عام 2021، فيما أن هذه الشركة تحصل اليوم على الدعم من قبل الحكومات والموردين (وهم مؤجري الطائرات والبنوك).

وعلاوة على ذلك وبعد مرور عام منذ بداية الجائحة، بدأت تظهر مؤشرات إيجابية في صناعة الطيران وهي على النحو التالي: بدأت حركة السفر تتزايد في أكبر سوقين وهما الصين والولايات المتحدة الأمريكية، مع وجود إشارات إيجابية لعودة السفر داخل الاتحاد أوروبي، الأمر الذي يشير إلى بداية التعافي لقطاع السفر.

كما أن عملية التطعيم تتسارع، حيث تنصدر أوروبا وأمريكا الشمالية عدد الذين تلقوا اللقاح كإشارة إلى توقعات باستئناف السفر الدولي بحلول يوليو 2021. كما غيرت وكالة التصنيف "موديز" توقعاتها لشركات الطيران العالمية من نظرة سلبية إلى نظرة إيجابية.

وننتقل إلى الصفحة التالية حيث نناقش الأسواق والتوقعات على الطلب. بدأ يتعافى السفر الداخلي في الدول بوتيرة أسرع من السفر الدولي، وهي مدفوعة إلى حد كبير بالنمو الاقتصادي الذي يرى انتعاشاً وكذلك مستويات المدخرات المتراكمة للمستهلكين والطلب الذي سيكون كبيراً مع بدأ تخفيف قيود السفر عبر حدود الدول.

قد تبقى التحديات على صناعة الطيران على المدى القصير، ومع ذلك، فقد تحسنت التوقعات على المدى المتوسط بفضل تسريع عملية التطعيم في جميع أنحاء العالم. ويبقى نموذج تأجير الطائرات قوياً رغم ذلك، كما أن هناك رأس مال كبير تم جمعه في قطاع الطيران، وهو ما يدعم قيمة الطائرات.

مع كل هذه المؤشرات الإيجابية التي بدأنا نراها لصناعة الطيران، لا يزال مؤجري الطائرات يعتبرون الدافع لإعادة استثمار شركات الطيران في أسطولها وتمكين مصنعي الطائرات من تسليم وتسلم طائرات جديدة، الأمر الذي يضع المؤجرين في موقع يمكنهم من المساهمة في تعزيز النمو المستمر لأساطيل الطائرات المؤجرة.

في الصفحة التالية، نعرض عليكم أداء الشركة التشغيلي خلال النصف الأول من العام، حيث قامت الشركة بتسليم ثلاث طائرات جديدة، تم الإعلان عن تسليم اثنتين خلال الربع الأول، أولها من طراز A320neo إلى للخطوط الجوية الإسكندنافية SAS هي شركة طيران أوروبية رائدة، حيث كانت هذه الطائرة الرابعة من اتفاقية تأجير مبرمة لخمس طائرات. أما الثانية، فهي أيضاً من طراز A320neo وتم تسليمها في الربع الأول إلى الخطوط فولاريز الجوية المكسيكية، فيما تم تسليم الطائرة الثالثة لها أيضاً ومن الطراز ذاته في الربع الثاني، إذ جاء ذلك كجزء من اتفاقية لبيع وإعادة تأجير 4 طائرات تم إبرامها مع شركة الطيران المكسيكية منخفضة التكاليف.



## مؤتمر الأفكو للمحليين

الأربعاء 19 مايو 2021

كما قمنا بعرضه خلال مؤتمر الربع الأول، تتكون طلبيات شركة الأفكو اليوم من 72 طائرة ذات البدن الضعيف، منها 42 طائرة من طراز A320neos و 10 من طراز A321neos و 20 من طراز B737 MAXs. وقد اتخذنا أيضاً خطوات لضمان جدولة تسلّم غالبية هذه الطائرات ابتداءً من عام 2024 لمواءمتها مع عودة حركة السفر ما بعد الجائحة ومواكبة الطلب المرتفع المتوقع.

أما على صعيد أسطول الطائرات، بلغ متوسط العمر الوزني لمحفظتنا 4.4 سنوات بنهاية النصف الأول من سنتنا المالية، وهو يتماشى مع استراتيجيتنا وخطط أعمالنا. ويتم حساب هذا المتوسط على أساس متوسط العمر الوزني لعمر الأصول وقيمتها.

ومن ناحية فئات الطائرات، فإن الأسطول اليوم لديه تركيبة مثالية تتكون معظمها من طائرات ذات التكنولوجيا الحديثة، وهي A320neo و A320ceo و B737 NGs، وجميعها من فئة الطائرات ذات البدن الضعيف التي يكون الطلب عليها كبيراً من قبل شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إذ أن هذه الطائرات تلبي احتياجات السفر المحلي والإقليمي الذي عادةً ما يكون كبيراً. وبالإضافة إلى ذلك، فإن عمر الأسطول صغير، ما يجعل قيمة معدلات الإيجار لشركة الأفكو تنافسية وتساهم في إعادة رسملة شركات الطيران في ظل التحديات الراهنة. الآن، أود أن أنتقل إلى السيد/ كيرن لتغطية الأداء المالي.

**كيرن أوكيف** شكراً لك يا عادل. هل يمكن للجميع سماعي جيداً؟

**عادل البنوان** نعم.

**كيرن أوكيف** ممتاز. مرحباً بكم جميعاً من جديد في هذا المؤتمر. اسمحوا لي بتذكيركم بأن السنة المالية لشركة الأفكو تبدأ في الأول من أكتوبر من كل عام وتنتهي في 30 سبتمبر في العام التالي، لذلك فقد انتهى النصف الأول من عام 2021 في 31 مارس 2021. ولأبي شخص يود تحويل المبالغ إلى الدولار، فأقترح طريقة سريعة وهو ضرب الأرقام بالدينار الكويتي بثلاثة أضعاف للحصول على المبلغ التقريبي بالدولار الأمريكي.

إذن في الصفحة رقم 15، نرى نبذة عامة عن نتائج الشركة المالية. سنبدأ بعرضها قبل التوجه إلى التفاصيل. يظهر الرقم الأول إجمالي الإيرادات، والذي يتكون من إيرادات التأجير التشغيلي والأرباح من تجارة الطائرات والإيرادات الأخرى.

وبلغ إجمالي الإيرادات 51.8 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2021. وهذا يمثل انخفاضاً بنسبة 14% عن 60.2 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020. ويعزى الفرق بشكل أساسي إلى انخفاض إيرادات الإيجارات التشغيلية في النصف الأول من عام 2021 والربح من بيع طائرة تم تسجيله في النصف الأول من عام 2020. فلم نقم ببيع أي طائرة في النصف الأول من عام 2021، لذلك ليس لدينا ربح معادل للبيع في هذا النصف.

وبلغت إيرادات التأجير التشغيلي 51.7 مليون دينار كويتي، أي بانخفاض 11% عن 58.2 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020. وقد نتج هذا الانخفاض بشكل أساسي عن إعادة هيكلة عقود التأجير مع بعض العملاء من شركات الطيران، والطائرات التي كانت مستأجرة في النصف الأول من عام 2020 وانتهى عقد تأجيرها في النصف الأول من عام 2021، ويتم حالياً إعادة تسويقها للبيع أو التأجير.

لذلك لا تزال الأرباح في النصف الأول من عام 2021 متأثرة بالتباطؤ في التأجير العالمي، الذي بدوره تأثر من جائحة كوفيد-19 والقيود المرتبطة بها على السفر. مرة أخرى، بالنظر إلى هذه الصفحة، يمكن أن نرى أن صافي خسارتنا قد



## مؤتمر الأفكو للمحللين

الأربعاء 19 مايو 2021

تحسن، حيث تقلصت الأرباح بنسبة 43%، حيث بلغت 2.5 مليون دينار كويتي مقابل 4.5 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020..

ويعود هذا الانخفاض بنسبة 43% في صافي الخسارة في المقام الأول إلى عدم وجود انخفاض في قيمة الطائرات في النصف الأول من عام 2021 مقارنة بانخفاض قدره 15.5 مليون دينار كويتي في الربع خلال الفترة المماثلة في النصف الأول من عام 2020. سأتناقش ما جاء في النتائج بمزيد من التفصيل في الصفحة التالية، وهي الصفحة 16.

انتقالاً إلى بيان الدخل، سأشرح كل بند بالترتيب الذي يظهر فيه. أولاً، نرى إيرادات التأجير التشغيلي. شهدنا انخفاضاً في إيرادات التأجير التشغيلي بنسبة 11% في النصف الأول من عام 2021 مقارنة بالنصف الأول من عام 2020.

وانخفضت إيرادات التأجير التشغيلي من 58.2 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020 إلى 51.7 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2021. وكان السبب الرئيسي لهذا الانخفاض هو إعادة جدولة التزامات بعض عملائنا من شركات الطيران، والسبب الثاني هو الخسارة في الإيرادات التأجيرية من الطائرات التي كانت مستأجرة في النصف الأول من عام 2020 ولكن انتهى عقد تأجيرها في النصف الأول من عام 2021.

الرقم التالي هو الاستهلاك. انخفض مستوى الاستهلاك بنسبة 11%، ويرجع ذلك أساساً إلى استهلاك أربع طائرات من طراز A350-900s التي انخفضت قيمتها في دفاترنا لفترة الستة أشهر مقارنة بفترة الثلاثة أشهر فقط خلال الفترة السابقة في النصف الأول من عام 2020.

انخفضت تكاليف التمويل بنسبة 16%، من 19.7 مليون دينار كويتي إلى 16.5 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى سداد القروض خلال فترة الستة أشهر. العنصر التالي هو تكاليف الموظفين التي كانت أقل نسبياً من الفترة السابقة، بانخفاض بحوالي 7%.

سجلت المصروفات التشغيلية الأخرى انخفاضاً ملحوظاً بنسبة 56%، حيث كانت شركة الأفكو قد تكبدت نفقات صيانة في النصف الأول من عام 2020 فيما يتعلق بطائرات تم استردادها من "جت ايرفيز" الهندية في العام الماضي. لذلك لم تتكرر هذه التكاليف في النصف الأول من عام 2021، وهو ما يفسر الاختلاف في الأرقام.

تشمل الإيرادات الأخرى الإيرادات من المرابحة والإيرادات المتنوعة الأخرى. أقدم لكم شرح بسيط عما هو دخل المرابحة. يجب معاملته على أنه يمثل الأرباح من الودائع. أما في النصف الأول من عام 2020، اشتملت الإيرادات الأخرى على مبلغ تسوية نهاية عقد تأجير من عميل، ولكن لم يكن هناك دخل مماثل لتسوية نهاية تأجير في النصف الأول من عام 2021.

بعد ذلك، نأتي إلى مخصصات خسائر الائتمان، والتي ارتفعت بشكل كبير من حوالي 0.2 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020 إلى 8.7 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2021. وهذا يمثل أكبر تغيير من فترة إلى أخرى ويرجع إلى زيادة احتمالية التخلف عن السداد من قبل عدد قليل من العملاء من شركات الطيران.

الربح من بيع الطائرات هو البند التالي في بيان الدخل. في الفترة السابقة، سجلت الشركة مكاسب من بيع طائرة A320neo بقيمة 1.4 مليون دينار كويتي. ولم يتم بيع أي طائرة في النصف الأول من عام 2021، وبالتالي لم يكن هناك مكاسب مرتبطة بالبيع في هذه الفترة.

والآن البند الأخير، وهو الأكبر، ويتعلق بالمخصصات. سجلت شركة الأفكو مخصصات انخفاض في القيمة بلغت 15.5 مليون دينار كويتي في النصف الأول من عام 2020، والتي تم تغطية الخسارة في قيمة العديد من الطائرات. لم نسجل أي



## مؤتمر الأفكو للمحللين

الأربعاء 19 مايو 2021

انخفاض في القيمة لفترة نصف العام هذه في عام 2021. ومع ذلك، فإننا نعمل على تحليل كامل سيتم إدرجه في حسابات العام الكامل 2021.

ختاماً عما جاء في نتائج بيان الدخل، قلصت شركة أفكو خسارة بنسبة 43%، حيث بلغت 2.5 مليون دينار كويتي للنصف الأول من عام 2021، عن الفترة المماثلة في عام 2020، ويرجع إلى سببين. الأول هو أنه لم يكن لدينا مخصص انخفاض في القيمة في النصف الأول من عام 2021 مقابل مخصص انخفاض في القيمة قدره 15.5 مليون دينار كويتي في عام 2020. وقد تم تعويض ذلك جزئياً من خلال زيادة في خسارة الائتمان المتوقعة إلى 8.7 مليون دينار كويتي، لذلك تم تخصيص مخصصين في الاتجاه المعاكس لذلك.

نتنقل إلى بيان المركز المالي في الصفحة 17. مرة أخرى، سأعطي كل بند بالترتيب الذي يظهر في هذه الصفحة. البند الأول هو الطائرات والمحركات والمعدات التي لم تتغير مقارنة بنفس الفترة من عام 2020.

تم إضافة ثلاث طائرات من طراز A320neo إلى ميزانية أفكو خلال النصف الأول من عام 2021، حيث تمت إضافة طائرتين منها في الربع الأول والثالثة في الربع الثاني. ويتم تعويض هذه الزيادة جزئياً من خلال رسوم الاستهلاك، بما في ذلك تلك الخاصة بأربع طائرات A350-900s التي ذكرناها سابقاً عند مناقشة الاستهلاك في بيان الدخل.

البند التالي هو الدفعات الرأسمالية التي تمثل مدفوعات ما قبل التسليم المقدمة إلى إيرباص وبوينغ فيما يتعلق بالطلبات القادمة. في النصف الأول من عام 2021، انخفض رصيد الدفعات الرأسمالية بمقدار 27.8 مليون دينار كويتي، من 162.9 مليون دينار كويتي إلى 135.1 مليون دينار كويتي. لذا فإن هذا الانخفاض يمثل قيمة الدفعات الرأسمالية المحولة إلى أصول طائرات ثابتة عند تسلم الطائرة.

البند التالي هو المدينون الذي سجل انخفاضاً بنسبة 29% من 57.3 مليون دينار كويتي إلى 40.9 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك أساسياً إلى سببين. أولاً، الانخفاض في إجمالي المبالغ المستحقة، وثانياً، وكما ذكرنا سابقاً، الزيادة في مخصص خسارة الائتمان، وتم خصم هذا المبلغ من رصيد المدينون.

البند التالي هو النقد والنقد المعادل الذي انخفض بنسبة 65% خلال فترة الستة أشهر أساسياً بسبب سداد قروضنا غير المضمونة. بعد ذلك، نرى الأرباح والاحتياطيات المحتجزة التي شهدت تغييراً طفيفاً بنسبة 3% الذي يعكس خسارة الفترة بالإضافة إلى التحركات السلبية في احتياطي العملات الأجنبية بسبب ضعف الدينار الكويتي أمام الدولار الأمريكي.

البند التالي هو القروض والاقتراض. انخفض صافي الاقتراض بنسبة 5% مقارنة بالنصف الأول من العام السابق. وانخفضت القروض بشكل رئيسي بسبب سداد القروض غير المضمونة، وأيضاً صافي القروض الجديدة التي تم الحصول عليها خلال الفترة. وحافظت ودائع الضمان على مستوياتها خلال الفترة.

وبعد ذلك لدينا احتياطيات صيانة. سجلت شركة أفكو انخفاضاً بنسبة 10% في احتياطيات الصيانة، ويرجع ذلك إلى إعادة هيكلة عقود التأجير مع احد العملاء من شركات الطيران، حيث تم تحويل جميع التزامات احتياطي الصيانة إلى تعويضات نهاية التأجير، وتم استخدام الاحتياطيات النقدية المرتبطة بالصيانة التي تحتفظ بها أفكو لتغطية المستحقات من شركة الطيران، وتم اعتبار أي مبالغ نقدية متبقية في الخصوم الأخرى كسلفة أو دفعة مسبقة مقابل مدفوعات التأجير القادمة.

ومن ثم المطلوبات التي ارتفعت بنسبة 23% على مستوى المطلوبات الأخرى، ويرجع ذلك أساساً إلى التحويل من احتياطيات الصيانة المتعلقة بإعادة هيكلة وتأجيل عقد التأجير كما تمت مناقشته سابقاً.





## الأربعاء 19 مايو 2021

### مؤتمر الأفكو للمحللين

بعد ذلك، ننتقل إلى الصفحة 18 لمناقشة ملخص المركز المالي. لا يزال النمو في الميزانية العمومية لشركة الأفكو ثابتاً نسبياً على أساس سنوي إلى هذه الفترة، إذ انخفض إجمالي الأصول بنسبة 5% إلى سداد القروض عند استحقاقها، وكذلك تقليل المخصصات الرأسمالية لتمويل عمليات تسليم الطائرات الجديدة.

كما تراجعت حقوق الملكية بشكل طفيف، وذلك في أعقاب صافي الخسارة المسجلة خلال العام، بالإضافة إلى التغييرات السلبية في احتياطات العملات الأجنبية. وانخفضت المطلوبات أيضاً بعد سداد القروض وتراجع استحقاقات احتياطي الصيانة.

وننتقل الآن إلى الصفحة 19 لمناقشة النسب المالية الرئيسية. أولاً هي نسبة السيولة الحالية التي لا تزال منخفضة في حين أن الشركة تتمتع بسيولة متينة مؤكدة على قدرتها في الوفاء بالتزاماتها عندما يحين موعد استحقاقها.

وبلغت نسبة الديون إلى حقوق الملكية 2.98، منخفضة نسبياً ويمكن مقارنتها مقابل نظرائنا في قطاع التأجير. أما متوسط عامل التأجير وهوامش الربح، فهي أقل هذه الفترة في أعقاب انخفاض الإيرادات وزيادة مخصصات خسائر الائتمان التي بدأنا نراها في الربع الأول من السنة المالية.

ومع ذلك، تبقى الأفكو على ثقة من أن قطاع الطيران، وعلى وجه التحديد قطاع تأجير الطائرات، سوف يتعافى وسيعود إلى مستويات الربحية والقوة التي كانت عليها قبل جائحة كوفيد-19.

ننتقل إلى الصفحة 20. إن مركز الأفكو المالي مدعوم بمتوسط مدة تأجير متبقية تبلغ 7.7 سنوات، مع استحقاق غالبية عقود التأجير بعد عام 2025. والآن، ننتقل من جديد إلى عادل لمتابعة مناقشة استراتيجية الاستدامة والتوقعات المستقبلية. شكراً لكم جميعاً.

**عادل البنوان** شكراً كيرن. نعم، جزء من استراتيجية الأفكو هو ضمان الاستدامة على المدى الطويل، ولا سيما الاستدامة الاقتصادية. تركز إستراتيجية الشركة للاستدامة على ضمان أن يكون لدينا أسطول ذو عمرٍ صغير نسبياً واستهلاك فعال للوقود، وهو ما يظهر من خلال تكوين أسطولنا، والذي يسمح لعملائنا من شركات الطيران إمكانية الامتثال بمعايير تخفيض معدل الكربون المنصوص عليه دولياً والمعروف بمعايير CORSIA.

كما تساهم الشركة في الاستمرارية التشغيلية والاستدامة لشركات الطيران العالمية، حيث تساندهم في الانتقال إلى طائرات جديدة ذات الكفاءة الاستهلاكية للوقود من خلال تمويل ما يصل إلى ثلثي الالتزامات المالية المستحقة. نواصل أيضاً العمل بمسؤوليتنا الاجتماعية حيث نشارك في دعم المنظمات التي من شأنها دعم المجتمعات عبر مبادراتنا الخاصة كذلك وحتى خلال الجائحة.

وعلى صعيد النظرة المستقبلية، نحن متفائلون بأن الطلب على السفر ليس بعيداً وسيعود تدريجياً مع رفع القيود. لا يزال الطلب على السفر قوياً ومن المتوقع أن يكون الانتعاش أيضاً قوياً، مدفوعاً بتراكم مدخرات المستهلكين. ومن المتوقع أن يكون انتعاش الطلب أكبر على مستوى السفر الداخلي نتيجة للإقبال على السفر عندما تُرفع القيود.

وبدأنا نرى بوادر على رفع القيود مثلما هو الحال في الكويت التي قامت بتخفيف القيود على المسافرين الملقحين بالعائدين إلى الكويت عبر إلغاء الحجر الملزم لهم واقتصار القبول على فحص PCR واحد عند الوصول.

أما بالنسبة لشركات الطيران، فمن المتوقع أن تواصل التركيز على تقليص التكاليف عبر إعادة هيكلة أساطيلها لتحقيق الكفاءة التشغيلية على المدى الطويل. أما على المدى القريب، تركز معظم شركات الطيران على انتعاش العمليات بدلاً من



## مؤتمر الأفكو للمحليين

الأربعاء 19 مايو 2021

النمو، وبالتالي فإنها ستعمل على ترشيد أسطولها نحو طائرات موفرة للوقود وصديقة للبيئة. هذه هي العوامل الرئيسية التي من المتوقع أن تدفع الطلب على التأجير من الأفكو.

بهذه المعطيات، سيكون لمؤجري الطائرات دوراً في إعادة رسملة شركات الطيران بشكل أساسي من خلال البيع والتأجير في الوقت الراهن. أما على المدى الطويل، من المرجح أن تزداد حصة الطائرات المستأجرة، حيث تمت زيادتها بالفعل خلال هذه الجائحة من خلال عقود بيع وإعادة تأجير فيما تسعى شركات الطيران إلى تعزيز سيولتها والتركيز على ميزانيتها العمومية.

بذلك، نود أن نختم مناقشة أداء الشركة والانتقال إلى فقرة الأسئلة. شكراً لكم جميعاً.

**ميرنا ماهر** شكراً. يمكنكم طرح أسئلتكم عبر الخانة المخصصة لذلك. يرجى الانتظار ريثما يتم مراجعة الأسئلة.

**لسلي معوض** عدنا من جديد وسنبداً بالسؤال الأول. سؤالنا هو متى تتوقعون عودة السفر إلى مستويات ما قبل الجائحة؟ وسيقوم الرئيس التنفيذي بالرد عليه.

**عادل البنوان** أعتقد أننا سنرى مستويات ما قبل الجائحة بحلول منتصف عام 2022. هذا توقع وبدأنا نرى مؤشرات إيجابية داعمة لذلك في الأسواق المحلية، على وجع الخصوص في الولايات المتحدة والصين، وقريباً ما سنرى ذلك في جميع أنحاء أوروبا ومنطقة الشرق الأوسط.

**لسلي معوض** السؤال التالي. ما هو مستوى المخصصات الذي تتوقعون حجزه خلال النصف الثاني من العام مع استمرار الضغوطات على التأجير وتأجير الطائرة ذات البدن العريض؟

**عادل البنوان** من الصعب التكهن عندما يتعلق الأمر بالمخصصات. سنحتاج إلى الحصول على نظرة متكاملة على عقود التأجير بحلول نهاية العام وأيضاً على جميع عقود التأجير التي تم إعادة هيكلتها بحلول نهاية العام. نأمل بأن لا تكون المخصصات كبيرة، ولكن، وكما قلت، من الصعب التكهن بقيمة الأصول والانخفاض المطلوب لنهاية هذا العام. ومع ذلك، فإن المؤشرات الإيجابية حيث ان معظم طائرتنا من ذات البدن الضعيف، لذلك نأمل ألا نضطر إلى حجز مخصصات غير ضرورية.

**لسلي معوض** سننتقل إلى السؤال التالي. السؤال سيكون للسيد كيرن. في بيئة اقتصادية ضعيفة ومعدلات فائدة منخفضة، هل تتوقعون أن تقوم شركات الطيران بشراء الطائرات أو تأجيرها مرة أخرى بمجرد رفع القيود على السفر؟

**كيرن أوكيف** إنه سؤال مهم لأننا رأينا بعض التغييرات. الاتجاه في أسعار الفائدة يتغير في الوقت الحالي. وكان هناك ارتفاع طفيف في المعدل، وهناك حديث بتضخم أكثر قليلاً مما كان عليه في الماضي. إن وضعنا ذلك جانباً وافترضنا أن أسعار الفائدة بقت منخفضة، فكيف سيظهر هذا الرقم في المعادلة الإجمالية؟

إذا نظرنا من حيث القدرة على تحمّل التكاليف بالنسبة لشركات الطيران، فإن المسألة الأساسية ليست سعر الفائدة بقدر ما يجب جمعه كرصيد كامل يمكن شراء به طائرة من بوينغ أو إيرباص. لذا، فهذه هي حقوق الملكية التي يتعين على شركات الطيران دفعها لشروط الالتزامات ما قبل تسليم الطائرة، والتي تبقى مع مصنع الطائرة لفترة ما بين سنتين إلى ثلاث سنوات، وربما لفترة أطول، من غير أي عوائد.





## مؤتمر الأفكو للمحللين

الأربعاء 19 مايو 2021

الآن، إذا أخذنا ذلك على خلفية ما حدث لشركات الطيران بسبب الجائحة، فمعظم هذه الشركات تمتلك مبالغ محدودة من النقد، وقامت بالاقتراض من الحكومات أو البنوك لمجرد استدامة أعمالها في ظل الجائحة. لذلك، فهذه الشركات تعاني من ضيقة مالية كبيرة جداً وليست في وضع يسمح لهم حقاً بتمويل الطلبات الجديدة مع الشركات المصنعة للطائرات.

عندما نجمع هذه العوامل معاً، فإن هذه الشركات تمتلك ميزانيات عمومية أضعف، أو أقل رأسمالية، وبالتالي ستعتمد أكثر على شركات التأجير لتمويل نموها المستقبلي بدلاً من الطلب مباشرة من الشركات المصنعة.

من الواضح أن الأمر سيكون مختلفاً بالنسبة لشركات الطيران الأكبر حجماً التي تكون قادرة على جمع المبالغ اللازمة. لن يكون مفاجئاً إن تقدمت بطلب لطائرات جديدة، لكنني أعتقد أنه بالنسبة لغالبية شركات الطيران، سيكون التأجير هو الخيار الرئيسي لتوسعة طاقتها المستقبلية.

**لسلي معوض** شكرأ كيرن. سؤالنا التالي حول المستحقات. كيف ترون المستحقات وكيف ستمضون بها؟ السؤال للرئيس التنفيذي.

**عادل البنوان** الرئيس التنفيذي والرئيس التنفيذي للشؤون المالية. استقر مركز الأفكو للذمم المدينة وهو الآن ينخفض بطريقة إيجابية. خلال هذا الربع، رأينا تحسناً بنسبة 30%. سادع كيرن المزيد من المعلومات عما نقوم به لتقليل المستحقات؟

**كيرن أوكيف** نعم. نحن ننتبع المستحقات بشكل يومي ونرى من الذي يدفع، ومن لا يدفع، وقد شهدنا انخفاضاً في هذا المبلغ بمرور الوقت. ويمكنكم رؤيته في الميزانية العمومية أن رصيد المستحقات قد تحسن بشكل كبير.

فيما يتعلق بالنظرة المستقبلية، أعتقد أنه سيكون مرتبطاً إلى حد كبير بما يحدث في صناعة الطيران. وكما قال عادل، بدأنا الآن في رؤية المؤشرات الإيجابية لتحسن القطاع في الصين على صعيد السفر المحلي وأيضاً في الولايات المتحدة، وإلى حد ما في أوروبا. ومن ثم، يجب أن يبدأ رصيد المستحقات في التحسن أيضاً، بما يعكس بشكل أساسي تعافي عملائنا من شركات الطيران.

**لسلي معوض** شكرأ لك. سؤالنا التالي يتعلق بالطلبات. لقد ذكرتم أن معظم عمليات التسليم ستكون بعد عام 2024، فهل سيكون هناك أي تسليم لطائرات قبل عام 2024؟ إذا كانت الإجابة بنعم، فكم عدد الطائرات التي تم وضعها بالفعل مع المؤجرين؟ سيذهب هذا السؤال إلى السيد كيرن.

**كيرن أوكيف** لدينا أربع طائرات سيتم تسليمها في عام 2022 وخمسة أخرى في عام 2023. لا يزال الأمر في سابق أوانه لتأجير بعض هذه الطائرات، لكننا بدأنا التفاوض مع شركات الطيران إذ نستهدف العام المقبل. إن السوق اليوم مليء بالتحديات ولدينا طائرات أخرى لها الأولوية للتأجير، ولكننا نقوم بإعادة تسويقها جميعاً بشكل منتظم.

النقطة الأخرى الوحيدة التي أود أن أوضحها فيما يتعلق بذلك هي أن أربع طائرات في عام واحد ليست بعدد كبير من الطائرات التي يجب تأجيرها، لذا فهي مهمة تسويقية معقولة وأقل تحدياً بكثير مما كانت طلبياتنا عليها سابقاً.

**لسلي معوض** شكرأ لك كيرن. سوف ننتقل إلى السؤال التالي. سيكون السؤال حول خسائر الائتمان. هل تتوقعون أي انعكاس في مخصصات خسائر الائتمان مع تخفيف القيود في الدول، على سبيل المثال، بحلول نهاية العام؟ سيتم الرد على السؤال من قبل الرئيس التنفيذي.



## مؤتمر الأفكو للمحليين

الأربعاء 19 مايو 2021

**عادل البنوان** نعم، فيما يتعلق بشركات الطيران، سوف تلتزم وتفي بالتزاماتها بالتأكيد. وبقدر ما تقوم هذه الشركات بالوفاء بالتزاماتها، سيتم استرداد الخسائر الائتمانية المتوقعة بالتأكيد.

**كيرن أوكيف** أود أيضاً أن أضيف مخصصات خسائر الائتمان هي نوع من المعادلة الرياضية التي يتعين علينا اتباعها. فهي تستند إلى احتمالات ويتم تسجيلها بحسب الالتزامات الفعلية للمؤجر، إذا قاموا بتأجيل التزاماتهم. فإن بعضها تلقائي ومقوم بتحديدتها على حد اعتبارنا، وعمامة نتوقع تعافٍ في هذه الأرقام.

**لسلي معوض** لدينا سؤال أخير. هل تنوي الأفكو مراجعة طلبيات مع إيرباص أو بوينغ بسبب بطء تعافي الطلب الدولي؟ سيقوم الرئيس التنفيذي بالإجابة على السؤال.

**عادل البنوان** نعم هذا سؤال جيد. لقد قمنا بالفعل بمراجعة وإعادة جدولة طلبياتنا مع إيرباص أو بوينغ خلال عام 2020، ونحن على ثقة من أن طلبيتنا في وضع مثالي لتلبية الطلب القادم في جميع أنحاء العالم. ولكن إذا تغيرت الأمور بشكل كبير، فسنراجع هذه الطلبية مع مصنعي الطائرات وقد نعيد النظر في جدول التسليم مع المصنعين.

**لسلي معوض** وصلنا إلى ختام فقرة الأسئلة. شكراً لكم جميعاً لانضمامكم إلينا.

**عادل البنوان** شكراً لكم.

**ميرنا ماهر** شكراً لكم جميعاً على انضمامكم ونتمنى لكم يوماً سعيداً.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

**Mirna Maher** Hello, everyone. I'm Mirna Maher from EFG Hermes, and welcome to ALAFCO's second quarter 2021 results conference call. I'm pleased to have on the call with me today Mr Adel Albanwan, the company's CEO, and Mr Kieran O'Keefe, CFO. I'll now hand over the call to management for a quick presentation, and then we'll open the floor for the Q&A session. Please, go ahead.

**Leslie Mouawad** Hello, ladies and gentlemen, this is Leslie Mouawad from the side of the speakers. I would like to welcome you and remind you that this webcast is recorded. Please note that this presentation contains past and forward-looking statements with no warranty or representation given concerning such information. I'll now pass the call to ALAFCO's CEO, Mr Adel Albanwan.

**Adel Albanwan** Thank you. Assalum Alaykum Wa Rahmatu Allah Wa Barakatuhu. We would like to welcome everyone. We are pleased to be here and to have you all at our second investors and analysts call for ALAFCO. I'm here with our CFO, Kieran O'Keefe. In today's call, we will be giving you a round-up on ALAFCO's position to date, followed by an overview of the aviation industry and the performance of our company during the period. So we'll go ahead with the presentation now.

Starting with the overview, the company increased its portfolio to 79 aircraft by March 31<sup>st</sup>. During the first half of the year, we had three aircraft delivered, One aircraft was placed from our order book with SAS and two others with Volaris as part of sale and leaseback agreement.

The portfolio is leased to 24 airline customers which consists of well-established airlines and low-cost carriers across 17 countries. The majority of aircraft are placed with airlines primarily operating out of Asia, the fastest-growing aviation market in the world.

Our fleet also has a very healthy mix type of 85% of narrow-body, modern aircraft. This comes as part of our strategy to focus on narrow-body aircraft because of the higher demand for the model, which represents around 75% of commercial passenger fleets around the world. We also invest in wide-body aircraft on an opportunistic basis.

We are maintaining the strategy to invest in young, liquid and most sought-after assets to ensure our portfolio remains well-balanced and attracts demand worldwide, especially with the changing dynamics following the COVID-19 pandemic. We will be expanding further on this point within the presentation. As for ALAFCO's order book, we have 72 aircraft yet to be delivered in the future.

Now, moving to slide number six, as you can see the pandemic has demonstrated the strength of our fleet focus on young, popular, liquid aircraft types, our diversified portfolio of good airlines credit, and of course a strong order pipeline of new-generation narrow-body aircraft which will meet long-term demand. The order book aims to especially meet the environmental regulations and cost-efficiency in the operational use of these aircraft.

As you may know, most of the subsidies that governments are supporting airlines have a condition that any re-fleeting should be with a modernised aircraft and should be environmentally-friendly, and ALAFCO is equipped for that in its order book.

And last in this slide, the company had also reduced aircraft purchase commitments in the 2020-2023



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

timeframe through a combination of cancellations and deferrals.. This is obviously due to the pandemic and the implications of the pandemic. We need to align our goals and our ambitions with the pandemic first.

Moving to the next slide on the industry update. The impact of the pandemic is still clear on the leasing sector as well as on airlines. When it comes to leasing, we continue to see a slowdown in demand for leased aircraft in addition to requests for rental deferrals from airlines, from time to time, which have been covered mostly in the early months of the pandemic in 2020.

Airlines remain reluctant to add capacity, and the capacity is forecasted to return at a slower pace than traffic. In general, this has caused an increase in rental arrears and leasing of aircraft by airlines.

As for to the impact on airlines, IATA forecasts the net loss for 2021 to be \$47.7 billion, which is a 62% improvement over 2020. Cost remains a challenge with airlines being focused on preventing cash burn in 2021, many airlines have started receiving support from governments and suppliers such as lessors, banks and other vendors.

However, a year into the pandemic, positive signs are starting to show and give a better outlook on the aviation industry, as follows. Air traffic is increasing in the two biggest domestic markets, the US and China, both with positive signs there. Europe will come very soon.

Vaccine rollout continues at a fast pace, with Europe and North America leading the way, signalling international travel to resume by July 2021, which is a good sign. The rating agency, Moody's has changed its outlook from negative to positive for the industry, which is very positive for the industry.

Now, moving to the next slide, we are looking at the market and the outlook. Domestic travel is recovering faster than international, and regional will follow. It is largely driven by buoyant economic growth, accumulated consumer saving, pent-up demand and easing of travel restrictions through borders.

The short-term aviation environment remains challenging, however the medium-term outlook has improved thanks to the fast roll-out of vaccines worldwide. The aircraft leasing model remains strong. There is also significant capital that has been raised in the aviation sector, supporting aircraft values.

With all these positive signs in the market, lessors are still seen as a conduit to recapitalise airlines to enable OEMs to deliver new aircraft. Also, lessors are fuelling the growth of the industry. We've seen some sale and leaseback transactions, mostly fuelled by lessors.

Moving to the next slide on the operational review, in the first half of the year, we have delivered a total of three new aircraft, of which we had addressed in our Q1 presentation the delivery of an A320neo aircraft to SAS, a leading European airline. The aircraft was the fourth delivery as part of a lease agreement for five aircraft.

We also delivered another A320neo aircraft in Q1 to Volaris, and a second A320neo in Q2 as part of the sale and leaseback agreement of four aircraft with Volaris, a Mexican low-cost carrier.

As presented in the Q1 call, our order book consists of 72 narrow-body aircraft, of which 42 are A320neos, 10 A321neos, and 20 B737 MAXs. We have also taken steps to ensure that the majority of deliveries are



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

scheduled to start in 2024 and beyond, to align it with the post-pandemic pent-up demand that is foreseen.

We have some lease updates, here. By the end of the first half of our financial year, the weighted average age of our portfolio stood at 4.4 years, which is in line with our strategy and business plan. This is calculated based on a weighted average of assets' age and value.

As for its composition, the fleet today has an optimal composition comprising of mostly new technology aircraft, the A320neo, A320ceo and B737 NG, which are narrow-body models that are seeing great demand from airlines worldwide to cater for domestic and regional travel. Together with the young age of the fleet, the value of lease rates, ALAFCO is in a very competitive position to recapitalise airlines. Now, I would like to pass to Kieran to cover the financial review with you, gentleman. Yes, Kieran.

**Kieran O'Keefe** Thank you, Adel. Can I just check, can everybody hear me okay?

**Adel Albanwan** Yes.

**Kieran O'Keefe** Perfect, okay. Hello, everybody, and welcome back to this quarter's earnings call. Just allow me to remind you that ALAFCO's financial year starts on October 1<sup>st</sup> of each year and ends on September 30<sup>th</sup>, so our first half of 2021 ended on March 31<sup>st</sup> 2021. So anyone who likes to think in terms of dollars, then I suggest a quick and dirty way of converting the numbers that you're going to see here, which are all in Kuwaiti dinars, is to multiply Kuwaiti dinar numbers by a factor of three, to get the approximate equivalent in US dollars.

So on slide 15, these are the highlights. First of all, we'll just outline our financial results at a high level, and then do a deeper dive on the more important numbers. The first number on your screen is total revenues, which consists of operating lease revenues, profits from aircraft trading, and other income.

Total revenues stood at KD51.8 million in the first half of 2021. This is down 14% from the KD60.2 million in the first half of 2020. The difference was mainly due to lower operating lease revenues in the first half of 2021, and a gain on sale of an aircraft that was recorded in the first half of 2020. So no aircraft were sold in the first half of 2021, so we have no equivalent gain on sale in this half.

Operating lease revenues were KD51.7 million, so that's down 11% from KD58.2 million in the first half of 2020. This reduction was caused primarily by restructuring of leases with some of our airline clients, and aircraft which were on lease in the first half of 2020 which came off lease in the first half of 2021, and are currently being remarketed for sale or lease.

So earnings in the first half of 2021 continue to be impacted by the slowdown in global leasing. This is affected by the COVID-19 pandemic and the associated restrictions on travel. Again, looking at the slide, you can see that our net loss has improved, standing at KD2.5 million versus KD4.5 million in the first half of 2020. So this is a 43% improvement on 2020.

And this 43% reduction in net loss was primarily because there was no aircraft value impairment taken in the first half of 2021 compared to an impairment of KD15.5 million in the quarter during the previous period in the first half of 2020. So these are the high-level numbers, and I will discuss all these items in more detail in the



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

following slide, which is slide 16.

Moving on to our income statement, I'll explain each line item in the order in which they appear on slide 16. So first up is operating lease revenue. We saw a decline in operating lease revenues of 11% in the first half of 2021 versus the first half of 2020.

Operating lease revenues fell from KD58.2 million in the first half of 2020 to KD51.7 million in the first half of 2021. The primary reason for this decline was the restructuring of a couple of our airline clients, and the second reason was loss of rental income from aircraft which were on lease in the first half of 2020 but then came off lease in the first half of 2021.

The next line item is depreciation. The depreciation decreased by 11%, mainly due to the depreciation of four A350-900s which had depreciated on our books for six months, in comparison to only three months during the previous period, the first half of 2020.

Finance costs declined by 16%, from KD19.7 million to KD16.5 million, and this is primarily due to the repayment of loans during the six-month period. The next item is staff costs, which was slightly lower than the previous period, a decline of about 7%.

Other operating expenses recorded a significant decline of 56%, as ALAFCO incurred maintenance expenses in the first half of 2020 with respect to aircraft which were repossessed from Jet Airways in India last year. So these costs were not repeated in the first half of 2021, which explains the difference in the numbers.

Other income includes murabaha income and other miscellaneous income. And just a little explanation as to what murabaha income is. You should treat it as being similar to deposit income. So in the first half of 2020, other income included an end-of-lease settlement amount received from an airline client, but there was no similar end-of-lease settlement income in the first half of 2021.

Next, we come to allowance for credit losses, which have increased significantly from approximately KD0.2 million in the first half of 2020, to KD8.7 million in the first half of 2021. This represents the largest period-on-period change and is due to the increase in the probability of default by a few of our airline customers.

Gain on sale of aircraft is the next line item in the income statement. In the prior period, we recorded a gain on sale of KD1.4 million, which represents a profit from selling an A320neo aircraft. However, no aircraft were sold in the first half of 2021, so therefore there was no associated gain on sale in this period.

And now the last item, and it's the largest, it relates to impairment. ALAFCO recorded an impairment provision of KD15.5 million in the first half of 2020, which covered the loss in value of several aircraft. We recorded no impairment for this half-year period in 2021. However, we are working on our current analysis and it will be included in our full year accounts for 2021.

So to summarise the income statement results, ALAFCO recorded a loss of KD2.5 million for the first half of 2021. This is 43% lower than the equivalent period in 2020, and is due mainly to two reasons. One is we had no impairment provision in the first half of 2021 versus an impairment provision of KD15.5 million in 2020. This was partially offset by an increase in the expected credit loss to KD8.7 million, so two provisions going





---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

in the opposite direction.

Next, after the financial income statement, I'd like to move onto the balance sheet. This is slide 17. Again, I will cover each line item in the order in which they appear on slide 17. So the first item is aircraft, engines and equipment. Aircraft, engines and equipment in the first half of 2021 are flat compared to the same time period in 2020.

We had three A320neo aircraft which were added to the ALAFCO balance sheet during the first half of 2021, of which two were added in the first quarter and the third was added in the second quarter. This increase is partially offset by the depreciation charge, including those of the four A350-900s, which we previously mentioned when discussing depreciation in the income statement.

The next item is capital advances, and these represent pre-delivery payments made to Airbus and Boeing in respect of our order book. In the first half of 2021, the capital advances balance reduced by KD27.8 million, from KD162.9 to KD135.1 million. So this reduction represents the amount of transferred capital advances to aircraft fixed assets upon delivery of the aircraft.

The next item is receivables, and we reported a 29% decline in receivables. This is going from KD57.3 million to KD40.9 million, and this due primarily to two reasons. Firstly, the decrease in the overall receivables amount and, secondly, as we mentioned before, we've increased the credit loss provision, and this is netted off against the receivables balance.

The next item is cash and cash equivalents, and these declined by 65% during the six-month period, and this is mainly due to repayment of our unsecured loans. Next, we have retained earnings and reserves, and these changes slightly, by 3%, reflecting the loss for the period in addition to negative movements in our foreign currency translation reserve (FCTR). And this is due to the fact that the Kuwait dinar weakened against the US dollar.

The next item is loans and borrowings. Net borrowings fell by 5% compared to the prior half-year. Falling borrowings is mainly due to the repayment of unsecured loans, but also net of new loans taken out during the period. Security deposits remain flat for the period.

And next we have maintenance reserves. We recorded a 10% decline in maintenance reserves, and this was due to the restructuring of leases with an airline, where all the maintenance reserve liability was converted to an end-of-lease compensation arrangement, and the associated maintenance cash reserves held by ALAFCO were then used to cover outstanding arrears from the airline, and any remaining cash was reported in other liabilities as an advance or prepayment against upcoming lease payments.

So other liabilities, we had a 23% increase in other liabilities, and was mainly due to the transfer from maintenance reserves relating to the lease restructuring and deferrals, as previously discussed.

Next, we move on to slide 18. We have a series of charts on ALAFCO's financial position. As shown in this slide, the growth in ALAFCO's balance sheet is still more or less consistent, year on year, up until this period. Total assets have declined by 5%, and this mainly due to the fact that we've used cash to repay borrowings as they become due, and also reducing capital allowances to fund new aircraft deliveries.



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

Equity was also down slightly, it's following the net loss reported during the year, in addition to the negative movements in the foreign currency translation reserves (FCTR). Liabilities also declined, and this is reflecting the repayment of borrowing and decline in maintenance reserve liabilities.

Next, we can move on to slide 19. Here, we have additional financial ratios. The first one, the current ratio, you can see this remains low, but the company still remains very liquid and we're more than able to fulfil our obligations as and when they become due.

Leverage measured by debt to equity, this is 2.98, relatively low and is certainly comparable if you look at us against our leasing peers. The average lease rental factor and profit margins remain lower this period, and this is following a decrease in the revenues and increase in credit loss provisions we started to see in the first quarter of the financial year.

However, we do remain confident that the aviation sector, and specifically the aircraft leasing sector, will recover and will return to the pre-COVID levels of profitability and strength.

Next, we move on to slide 20. ALAFCO, as we see from this, our financial position is supported by an average remaining lease term of 7.7 years, with the majority of our lease agreements maturing after 2025. So with that, now, I will pass the presentation back to Adel to continue with the sustainability and outlook slides. Thank you, everybody.

**Adel Albanwan** Yes, we're back, ladies and gentlemen. So our strategy at ALAFCO has always ensured long-term sustainability by committing to a fleet that includes the most fuel-efficient new-generation aircraft that supports airlines in meeting their CORSIA obligations, which stands for Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

ALAFCO is also contributing to the operational continuity and sustainability of the global airlines. The company is helping them switch to a new fuel-efficient aircraft by financing up to two-thirds of the financial commitment for a new model, fuel-efficient aircraft that they use. Socially, we've been engaged in the long-term, supporting organisations, helping their communities battered by the pandemic and the disparities it has created.

Outlook, positive. We've seen the recovery is really looming at a not-too-far distance, and we are optimistic, always. The appetite for travel remains strong and a rebound is expected to be strong, driven by higher consumer saving. The rebound in demand is expected to be sharp at the level of domestic travel, as a result of appetite for travel when permitted.

As we speak in this presentation, today, there is so much news about travel restrictions between countries more easing now. For example, here we are in Kuwait, the day before yesterday, everyone who travelled to Kuwait, they need to be quarantined for a week. Now, today with the new regulations, there is no quarantine needed for a vaccinated visitor to Kuwait from certain countries, they just need to do a PCR within three days of their visit.

And as for the airlines, they are forecast to continue focusing on cost-containment. This will be done by restructuring their fleets to achieve lower cost and long-term sustainability. The near-term focus for most



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

airlines is towards recovery rather than growth demand, and therefore they will rationalise their fleet towards fuel-efficient, environmentally-friendly aircraft. Those are the key factors that are expected to drive demand for ALAFCO's order book.

With these drivers in hand, lessors will support the recapitalisation of airlines, mainly through sale and leaseback. In the long term, the share of leased aircraft is likely to increase, and it has already increased during this pandemic through the sale and leaseback transactions, as airlines seek more robust liquidity and focus on the balance sheet.

With that, we would like to conclude the presentation. Thank you for giving us the opportunity to present to you the major events for ALAFCO during this second quarter and year to date, and we will be welcoming your questions momentarily. Thank you, everyone.

**Mirna Maher** Thank you. If you'd like to ask a question, please type it in the Q&A chat, and the management will address it. Again, to ask a question, please type it in the Q&A chat.

**Mirna Maher** Leslie, would you like me to read the questions?

**Mirna Maher** Everyone, please hold, we will start the Q&A session shortly.

**Leslie** Hello, ladies and gentlemen, we're going to start with the questions now. Our first question is when do you expect travel to return to pre-COVID levels? And the CEO will be answering.

**Adel Albanwan** Yes, I think, generally speaking, we'll be seeing the pre-COVID level fully recovered by mid-2022 onwards. This is anticipation and expectation, and the signs that we are seeing now in the domestic market, in the US and China, which will spread all over Europe and the region of the Middle East.

**Leslie** So now, we'll go to the next question. What level of impairments do you expect to book during the second half of the year, with the continued pressure on lease rental and your wide-body aircraft?

**Adel Albanwan** It's hard to speculate when it comes to the impairment. We would need to have a full view on our leases by the end of the year, and all the restructured leases by the end of the year, so hopefully it wouldn't be much of an impairment, but, as I said, it's hard to speculate what would be the asset value and the impairment needed by the end of this year. However, the good sign is that most of our fleet is narrow-body, so we hope that we don't encounter unnecessary impairment.

**Leslie** We're going to go to the next question. The question would be for the CFO, Mr Kieran. In a weak economic, low interest rate environment, do you expect airlines to go for aircraft purchase or lease once more, once lockdowns are lifted?

**Kieran O'Keefe** Hi. It's an interesting question because we've seen a few changes. The trend in interest rates is changing at the moment. There's been a slight tick-up in the rate, and people are discussing inflation a little bit more than they have in the past. Let's even put that aside and assume interest rates stay low, and how does that figure into the overall equation?

If you look at it in terms of affordability for an airline, the key matter isn't so much interest rate as the amount



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

of money you'd have to raise as equity to put in to purchase the aircraft from Boeing or Airbus. So that is equity which the airlines have to pay PDPs, which has to sit with the manufacturers for two to three years, possibly longer, and which is non-revenue-earning.

Now, if you take that against the background of what's happened to the airlines at the moment, most of them have very little equity, they've actually borrowed more money from governments or from banks just to survive and get through COVID-19, so we see them as being very cash-strapped and not really in a position to fund major new orders with the manufacturers.

So putting everything together, the view would be that airlines have weaker balance sheets, or less well-capitalised, and therefore will be relying more on leasing companies to fund future growth and are less likely to be putting in orders with the manufacturers.

Obviously, it will be different for the bigger airlines, the big boys who will probably come of this stronger and will be able to raise money. Don't be surprised if they place orders, but I think for the majority of airlines, leasing will be the main option through which they will get new capacity in the future.

**Leslie** Thank you, Kieran. Our next question is about receivables. How are you thinking about receivables, going forward? And the question will go to the CEO.

**Adel Albanwan** The CEO and the CFO. To start with, our receivables position has stabilised and is going down in a good manner. This quarter, there is a 30% improvement. Anything further, Kieran, you would like to add on the receivables, and the efforts that are being exhorted to reduce the receivables?

**Kieran O'Keefe** Yes. We track receivables pretty much every day, see who's paying, who's not paying, and we're onto the airlines immediately to follow up, so as we're tracking it every day we've seen a reduction in that amount over time. And you can see that if you look at the balance sheet, you can see that receivables balance has improved quite dramatically.

In terms of what's going to happen going forward, I think it's going to be very much tied to what happens to the industry. And as Adel has said, we are now starting to see improvements, the first signs of an improvement in certainly domestic China, domestic US and now, I think also Europe. So as that comes into play, the receivables balance should start to improve as well, reflecting, basically, the better health of our airline clients.

**Leslie** Thank you. Our next question is with regards to your order book, you mentioned that most deliveries will be after 2024, will there be any deliveries before 2024? If yes, how many, and are the aircraft already placed with lessees? This question will go to the CFO, Mr Kieran. Hello, Kieran? I think you're still muted.

**Kieran O'Keefe** Sorry, pardon me. So we have four aircraft in 2022 and five in 2023. Now, it's still too early to place some of these aircraft, but we are talking to airlines about some of them, certainly in the nearer term, into 2022. It's a tough market and we have other aircraft to place as well, but they are all being actively remarketed.



---

## ALACO Earnings Call

Wednesday, 19 May 2021

---

The only other point I would make in relation to that is four aircraft in one year is not a huge number of aircraft to place, so it's a reasonable marketing task and a lot less than we had, our original order in place. That's the end of that answer.

**Leslie** Thank you, Kieran. We'll go to the next question. The question will be about credit loss. Do you expect any reversal in credit loss provisioning with the relaxation of the lockdown across countries, say, by the end of the year? The questions will be answered by the CEO.

**Adel Albanwan** Yes, definitely as far as the airlines go, they will be adhering and honouring their commitment. As far as their commitment is to be fulfilled, the ECL will definitely be recovered.

**Kieran O'Keefe** I would also add, the ECL, the expected credit loss is kind of a mathematical formula which we have to follow, so it's based on probabilities and is triggered by the actions of the lessee, if they seek a deferral. So some of it is automatic, there's only a degree of judgement in it, so on the basis that we think the provisions are probably more than will be actually realised, we expect there should be some recovery in those numbers.

**Leslie** We have a last question. Do you intend to review your Airbus and Boeing orders as demand for international remains slower than foreseen? And the question will be answered by the CEO.

**Adel Albanwan** Yes, this is a good question. We have already revised and rescheduled our orders with Airbus and Boeing in 2020, and we are confident that our order is perfectly positioned to satisfy an upcoming demand around the world. But if things change dramatically, then we will review our order with OEMs and we might revisit the OEMs in this regard.

**Leslie** And we've come to the end of our Q&A. Thank you, everyone, for joining us.

**Adel Albanwan** Thank you.

**Mirna Maher** Thank you, everyone, for joining, and have a good rest of the day.