



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: 22 / 02 /2021

CC/ ٥٨٩ /2021

التاريخ: 22 / 02 /2021

سي سي / ٥٨٩ /2021

To: Boursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

**Subject: ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P Analysts Conference Transcript Q1/2021.**

Greetings!

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

Attached is the transcript of the Analyst Conference for Q1 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 الأول 2021.**

تهدي لكم شركة الأفكو 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 الأول 2021.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

سليمان أحمد المصنف

أمين سر مجلس الإدارة



**حاتم علاء** مرحباً بكم. معكم حاتم علاء من المجموعة المالية هيرميس، أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بنتائج الربع 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 بأخذ الأسئلة للاجابة عليها. لسلي، تفضل.

**لسلي معوض** مرحباً سيداتي وسادتي، اسمي لسلي معوض، انضم إليكم من جانب المتحدثين. أود أن أرحب بكم أولاً وتذكيركم 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. نبدأ اليوم أول مؤتمر محللين لعرض نتائج شركة الأفكو، وهذا أيضاً أول مؤتمر نقوم به مع محللين في تاريخ الشركة. قمنا سابقاً بعقد اجتماعات مع محللين، لكن ليس بهذا الشكل.

هذا هو أول مؤتمر وسنستمر بعقد مؤتمرات المحللين على أساس ربع سنوي. ويأتي ذلك بعد ترقية الشركة خلال الربع الأخير من العام الماضي إلى السوق الأول في بورصة الكويت. مرة أخرى، أنا عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو وينضم إلي الرئيس التنفيذي للشؤون المالية، السيد/ كيرن أوكيف المحترم.

سنبدأ الآن المؤتمر. نظراً إلى أن هذا أول عرض لنا في الأفكو، سنبدأ بتقديم نبذة عن الشركة. تأسست شركة الأفكو في الكويت عام 1992 كنزاع التأجير المملوك بالكامل للحكومة وعلى وجه الخصوص الناقل الوطني، الخطوط الجوية الكويتية. وتم الاستحواذ على الشركة من قبل القطاع الخاص في عام 1999.

وتحوّلت الأفكو حينها إلى شركة متوافقة مع الشريعة الإسلامية ومن ثم تم إدراجها في سوق الكويت للأوراق المالية بعد نجاح الاكتتاب الخاص في ذلك الوقت. كل هذا كان في عام 2006. منذ تحوّلها إلى شركة خاصة، قامت الشركة بإدارة عقود تأجير وتجارة وبيع وإعادة تأجير أكثر من 244 طائرة بقيمة إجمالية بلغت 3.1 مليار دولار.

واليوم، تمتلك الشركة 78 طائرة ضمن محفظتها، جميعها مؤجرة باستثناء 4 طائرات جديدة كلياً تم تسلمها من إيرباص. وتتألف قاعدة عملاتنا من شركات طيران راسخة وناقلات منخفضة التكلفة، وعددها 24 شركة مستأجرة ومنتشرة في 17 دولة.

وتتواجد غالبية طائراتنا في آسيا، وهو سوق الطيران الأسرع نمواً في العالم. كما يوفّر أسطولنا مزيجاً صحياً من الطائرات، حيث 85% منها عبارة عن طائرات حديثة نحيفة البدن، وهو أمر يتماشى مع استراتيجيتنا التي تهدف التركيز على تملك طائرات نحيفة البدن لأن الطلب عليها قوي وهي تمثل حوالي 75% من اسطول الطائرات المخصصة للرحلات التجارية لنقل الركاب حول العالم.

نستثمر أيضاً في الطائرات ذات البدن العريض، ولكن هذا يتم على أساس الاستفادة من الفرص المناسبة، حيث كان آخر استثمار لنا فيها هو صفقة بيع وإعادة تأجير خمس طائرات من طراز B777-300ER مع الخطوط الجوية الكويتية وذلك خلال عامي 2017 و 2018 حيث قمنا ببيع اثنتين منها.

أما متوسط عمر محفظتنا، فهو يبلغ 4.2 سنة. وهذا يعكس استراتيجيتنا التي تتمثل في الاستثمار في الأصول الحديثة عمراً والتي توفر السيولة ويكون عليها طلباً أكبر، والتي تحافظ في الوقت ذاته على توازن المحفظة. وأظهر السوق اليوم أن قيمة ومعدلات تأجير الطائرات الأحدث هي أقل تأثراً مقارنة بالطائرات القديمة – أي طائرات في منتصف العمر أو الطائرات القديمة – وذلك بعد تفشي فيروس كوفيد-19. ولدنيا أيضاً طلبات شراء على 72 طائرة، سنتحدث عن ذلك بتفاصيل أكثر لاحقاً.

وعن وضع الشركة اليوم، تمتلك الأفكو خطوط طلبات شراء متينة لطائرات من الجيل الجديد لدعم نمونا على المدى الطويل وتلبية الطلب طويل الأجل. فيطلبات شراء لـ 72 طائرة، نؤمن بأننا مستعدين لتلبية الطلب القادم، خاصة بعد انتهاء الجائحة الحالية. كما أن عملاءنا من شركات الطيران نجحوا بالتكيف أمام التحديات الراهنة عبر ضبط خدماتهم أو تقليص نفقاتهم العامة للتخفيف من حدة الأزمة. ومن جهتنا، قللنا من طلبية شراء طائرات في الفترة من 2020 إلى 2023، عبر الإلغاء والتأجيل بالاتفاق مع الشركات المصنعة للطائرات كل من إيرباص وبوينغ. كان هذا بالطبع بسبب التأثير السلبي لجائحة كوفيد-19 على قطاع السفر في جميع أنحاء العالم. وتم ترقية سهم الأفكو إلى السوق الأول في بورصة الكويت الذي يشمل الشركات ذات السيولة العالية والقيمة السوقية المتوسطة إلى العالية.

سننتظر الآن إلى صناعة الطيران، حيث لا تزال جائحة كوفيد-19 تؤثر على صناعة السفر والتي تتكبد الخسائر. لكننا نرى انفراجة بعد الجائحة. بدايةً، من المتوقع أن تبلغ خسارة صناعة الطيران في عام 2021 ما يقارب 38.7 مليار دولار بحسب دراسات القطاع، وذلك مقارنة بالمبلغ الفعلي الذي تم تكبده في عام 2020 البالغ 118.5 مليار، وهذا تحسن كبير عن العام الماضي.

ثانياً، بينما تستمر القيود وسياسات الحجر في خلق تحديات على قطاع السفر، بدأ الطلب على السفر داخل الدول في الانتعاش، وتحديداً في روسيا والهند والصين، حيث أظهر السفر المحلي مرونته وبدأ يعود إلى مستويات ما قبل الجائحة.

وبسبب استمرار القيود، تعزف شركات الطيران في زيادة طاقتها الاستيعابية وكذلك معدل الحمولة أدنى بكثير من مستويات عام 2019، ولكن هناك تحسن. نتوقع منهم الانتقال إلى التأجير عند انتعاش السفر حيث لوحظ الطلب الكامن، وذلك كان واضحاً مع القفزة في الطلب عندما رفعت المطارات القيود.

ننتقل لمناقشة أوضاع الأسواق. كما ذكرنا سابقاً، غالباً ما تظهر خلال أي أزمة فرصاً جديدة. من المرجح أن تستفيد الناقلات منخفضة التكلفة التي تركز على الرحلات الداخلية من توجه شركات الطيران المنافسة التي خفضت تكاليفها. وعلاوة على ذلك، توجه مصنعي الطائرات إلى تخفيض حجم إنتاجها، وهو ما سيخلق نوع من الموازنة الذي بدوره سيضغط على العرض والطلب. لذا عندما يتحقق التوازن من المتوقع أن ترتفع أسعار تأجير الطائرات لتلبية الطلب من قبل شركات الطيران التي تريد تأمين طائرات جديدة.

لا يزال نموذج تأجير الطائرات متيناً، حيث يوقر لشركات الطيران مدخلاً إلى محفظة متنوعة ونماذج تمويلية مثالية. كما أن الأوضاع الحالية أظهرت أن نموذج التأجير يمكن شركات الطيران من تعزيز رأسمالها وكذلك المصنعين من تسليم الطائرات الجديدة حيز الإنتاج، الأمر الذي يدفع نمو الأساطيل المؤجرة.

ننتقل الآن إلى التطورات التشغيلية. أضافت أفكو طائرتين إلى أسطولها خلال الربع الأول، والتي تم تسليمها إلى شركتين طيران رائدة، واحدة في أوروبا والثانية في أمريكا الجنوبية. ويتمتع الأسطول من التوازن في طراز الطائرات ذات التكنولوجيا الجديدة والتي تشمل طائرات نحيفة البدن مثل A320neo، A320ceo و B737 NG، وهي طائرات ذات الطلب العالي، خصوصاً للرحلات الداخلية. كما ذكرنا سابقاً، يبلغ متوسط عمر محفظتنا 4.2 سنوات، وهو متوسط عمري صحي بالنسبة لنا.

أما على صعيد طلبات الشراء، ركزت الشركة على هذا النوع من الطائرات لما تتمتع به من طلب، وقامت أفكو في وقت سابق من العام الماضي بمراجعة طلبيتها السابقة مع كل من إيرباص وبوينغ. كما تم الحرص عند مراجعة الطلبية من جدولة تسليم معظمها ابتداءً من عام 2024. وتشمل طلبات الشراء اليوم 72 طائرة نحيفة البدن، 42 منها من طراز A320neo و 10 من طراز A321neo و 20 من طراز B737-8 Max.

وعلى صعيد صفقات التأجير، نواصل تسليم الطائرات في الموعد المحدد وفقاً لعقودنا. وفي الربع الأول، تم تسليم طائرة من طراز A320neo جديدة إلى خطوط الجوية الإسكندنافية SAS. وكانت هذه رابع طائرة يتم تسليمها من بين صفقة لتأجير خمس طائرات من هذا الطراز تم إبرامها في عام 2019. كما قمنا بتسليم أول طائرة من طراز A320neo إلى خطوط فولاريز الجوية المكسيكية كجزء من اتفاقية بيع وإعادة تأجير لأربع طائرات تم توقيعها في وقت سابق في عام 2020.

ننتقل الآن لمراجعة النتائج المالية للربع الأول. أقدم لكم الرئيس التنفيذي للشؤون المالية، السيد/ كيرن أوكيف الذي سيقدم مزيداً من التفاصيل عن هذه النتائج. شكراً لكم.

**كيرن أوكيف** شكراً لك عادل. مرحباً بكم جميعاً. أولاً، سأقدم لكم موجزاً عن النتائج المالية، ومن بعدها سنناقش تفاصيلها. نبدأ بإجمالي الإيرادات الذي يشمل الإيرادات التشغيلية من التأجير وكذلك الأرباح من تجارة الطائرات وإيرادات أخرى.

بلغ إجمالي الإيرادات 26 مليون دينار كويتي، بانخفاض بنسبة 19% من 31.9 مليون دينار كويتي في الربع الأول من عام 2020. ويعزى هذا الاختلاف بشكل أساسي إلى انخفاض الإيرادات التشغيلية من التأجير مقارنة بالربع السابق. وبلغت الإيرادات التشغيلية من التأجير 25.9 مليون دينار كويتي، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة 14% عن 30.1 مليون دينار كويتي في الربع الأول من عام 2020، ويرجع ذلك أساساً إلى التغييرات في مستحقات عقود الإيجار.

بشكل عام، لا تزال الأرباح في الربع الأول تتأثر بالتباطؤ في قطاع التأجير على مستوى عالمي، والذي تأثر بسبب جائحة كوفيد-19 والقيود المرتبطة بالسفر. وبلغ صافي الخسارة 1.77 مليون دينار كويتي، بانخفاض بنسبة 119% عن الربع الأول من عام 2020. ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة مخصص خسائر الائتمان.

انتقل إلى بيان الدخل. شهدت الأفكو انخفاضاً في الإيرادات التشغيلية من التأجير، بينما ارتفعت التكاليف ومصاريف الاستهلاك. ومع ذلك، كان التأثير الأكبر هو زيادة مخصص خسائر الائتمان.

وفي الربع الأول من عام 2021، شهدنا انخفاضاً بنسبة 14% في الإيرادات التشغيلية من التأجير مقارنة بالربع الأول من عام 2020. هذا يرجع في المقام الأول إلى سببين. أولاً، كان هناك انخفاض في التأجير بسبب إعادة هيكلة بعض عقود التأجير في الربع الأول من عام 2021، وثانياً، لم نتلق أي إيرادات من بعض الطائرات التي أعيد تسليمها أو لم تكن بعض الطائرات مؤجرة.

وكان هناك زيادة في مصروف الاستهلاك، ويرجع ذلك إلى الاستهلاك المرتبط بأربع طائرات من طراز A350 التي تم تسلمها في الربع الثاني من عام 2020.

وانخفضت تكاليف التمويل بنسبة 12%، بعد أن قامت الشركة بسداد أقساط القروض، كما حدث انخفاض كبير في معدل الفائدة LIBOR على تمويلنا. انخفضت المصاريف الأخرى بشكل ملحوظ بنسبة 73% والسبب في ذلك هو أنه في الربع الأول من عام 2020، تم تكبد نفقات صيانة فيما يتعلق بطائرة تمت استعادتها من شركة Jet Airways في الهند. لم تتكرر هذه المصروفات في الربع الأول من عام 2021.

تشمل الإيرادات الأخرى عموماً دخل المرابحة والإيرادات المتنوعة الأخرى، ومع ذلك، خلال الربع الأول من عام 2020، شملت الإيرادات الأخرى تعويضاً من عقد تأجير لعدم امتثال العميل لشروط إعادة التسليم، بالإضافة إلى بيع قطع غيار. ولم يتم تسجيل أي دخل آخر مماثل في فترة الربع الأول من عام 2021.

العنصر الرئيسي في بيان الدخل هو مخصص خسائر ائتمان الذي ارتفع بنسبة 460% نظراً لارتفاع احتمالية تخلف بعض العملاء في سداد المستحقات. وسجلت الشركة مخصصاً إضافياً مقابل الخسائر الائتمانية قدره 4.8 مليون دينار كويتي، في حين أن في الفترة ذاتها من العام الماضي، كان هناك وضع معاكس نتيجة تحصيل مستحقات سابقة. في الربع الأول من عام 2020، قمنا ببيع طائرة A320 وسجلنا إيرادات من البيع بقيمة 1.1 مليون دينار كويتي، ولم يتم بيع أي طائرة في الربع الأول من عام 2021.

انتقل الآن إلى بيان المركز المالي. شهدت أفكو زيادة طفيفة في الأصول الثابتة، بنسبة 1% مقارنة بالعام السابق. ودفع هذه الزيادة بشكل أساسي إضافة طائرتين جديدتين من طراز A320neo إلى محفظتنا، وكانت إحداهما من بين طلبات الشراء من الشركة المصنعة والأخرى من خلال عملية بيع وإعادة تأجير لأحد العملاء. ويضاف إلى قيمة الطائرتين رسوم الاستهلاك في الربع الحالي، وكذلك حركة سعر تحويل العملات الأجنبية (FCTR).

وانخفضت الدفعات الرأسمالية مقدماً بنسبة 9% بسبب مدفوعات ما قبل التسليم المسجلة في الدفعات الرأسمالية مقدماً التي تم استخدامها لدفع قيمة طائرة. وكان هناك تحويل لاثنتين من الأصول الثابتة من الدفعات الرأسمالية مقدماً بعد الاستحواذ على طائرة واحدة من طلبات الشراء.

أما المدينون، انخفضت بنسبة 22% من 57.3 مليون دينار كويتي إلى 44.7 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك إلى سببين. أولاً، انخفاض في إجمالي المبالغ المستحقة في المدينون، وثانياً، زيادة في مخصص خسائر ائتمان والذي يتم خصمه من رصيد المدينون.

وارتفع الرصيد النقدي بنسبة 11% نتيجة زيادة السيولة النقدية بعد حصولنا على تمويل خلال العام. وانخفض احتياطي الصيانة بنسبة 12% بسبب إعادة هيكلة عقود التأجير مع شركة طيران، حيث تم تحويل جميع التزامات احتياطي الصيانة إلى تعويض نهاية عقد التأجير.

وتم استخدام احتياطي الصيانة النقدي الذي تحتفظ به أفكو لتغطية تأخر أحد العملاء في سداد مستحقاته. وتم تسجيل النقد المتبقي في المطلوبات الأخرى كمدفوعات مقدماً لعقود التأجير القادمة التابعة لهذا العميل.

وأخيراً، بالنسبة للمطلوبات الأخرى التي ارتفعت بنسبة 33%، جاء بشكل رئيسي نتيجة التحويل من احتياطي الصيانة المتعلق بإعادة هيكلة عقد التأجير الذي ناقشناه للتو.

أود الانتقال إلى الصفحة 18 عن ملخص للمركز المالي للشركة. كما هو مبين هنا، إن النمو في ميزانية الشركة العمومية منتظماً إلى حد ما على أساس سنوي، حتى عام 2021. انخفض إجمالي الأصول بشكل طفيف بنسبة 1% ويعود ذلك بشكل أساسي إلى انخفاض الدفعات الرأسمالية مقدماً والمدينون.

كما تراجع حقوق الملكية بشكل طفيف بعد الخسارة الصافية المسجلة خلال العام، بالإضافة إلى الحركة السلبية في سعر تحويل العملات الأجنبية، حيث ضعف الدينار الكويتي أمام الدولار. كما انخفضت المطلوبات بشكل طفيف بعد انخفاض مطلوبات احتياطي الصيانة والتي تم تخفيضها كجزء من إعادة هيكلة بعض عقود التأجير.

انتقل إلى النسب المالية الرئيسية. فيما أن نسبة السيولة الحالية لألافكو منخفضة، تتمتع الشركة بالسيولة والقدرة على الوفاء بالتزاماتها عندما يحين موعد استحقاقها.

أما هوامش الربح، فقد انخفضت بعد انخفاض الإيرادات وزيادة مخصص خسائر ائتمان، كما كان موضح سابقاً. ومع ذلك، فإننا لا نزال على ثقة من أن قطاع الطيران، وعلى وجه التحديد قطاع تأجير الطائرات، سيتعافى ويعود إلى مستويات الربحية والمتانة المالية التي كان عليها قبل جائحة كوفيد-19.

وفيمما يتعلّق بمتوسط مدة التأجير المتبقية، يسند المركز المالي ويدعمه متوسط قوي جداً حيث يبلغ 7.5 سنوات، حيث تستحق غالبية اتفاقيات التأجير بعد عام 2025.

والآن أنقل المؤتمر إلى عادل للحديث عن الاستدامة والتوقعات المستقبلية.

**عادل البنوان** شكراً كبيرين. نعم، جزء من إستراتيجية 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.

منذ تأسيس شركة أفكو وهي تتمتع في امتلاك أحد أصغر الأساطيل عمراً في السوق، ونعمل على تمكين عملائنا من شركات الطيران عبر تلبية احتياجاتهم ومنها الامتثال ببرنامج تخفيض معدّل الكربون للطيران الدولي (CORSIA). كما نقوم أيضاً ببيع الطائرات التي لا نفي بمعايير كفاءة استهلاك الوقود ومعايير الاستدامة للأصول والعائدات. ونواصل أيضاً العمل بمسؤوليتنا الاجتماعية حيث نشارك في دعم المنظمات التي من شأنها دعم المجتمعات عبر مبادراتنا الخاصة كذلك وحتى خلال الجائحة.

وختاماً، نحن متفائلون بأن الطلب على السفر سيعود تدريجياً مع رفع القيود. وستسعى شركات الطيران إلى ترشيد أسطولها الحالي، وهذا بالتأكيد سيلعب دوراً رئيسياً في الطلب على التأجير لتلبية الطلب على السفر.

وستدعم أفكو رسملة شركات الطيران من خلال البيع وإعادة التأجير، إذ توفر لهم حلاً تمويلية لنقل الطائرات الجاهزة للتشغيل من عند المصنع وتسليمها إلى شركات الطيران على مستوى العالم.

نحن على ثقة من أن العام المقبل، وخاصة مع توفير وانتشار اللقاح عالمياً، سيشهد عودة قطاع السفر والطيران تدريجياً إلى ذروته السابقة. شكراً لكم جميعاً. سمنحك الآن بعض الوقت لإرسال أسألتكم.

**عامل الهاتف** السيدات والسادة، للتذكير، لإرسال أسألتكم، يرجى استخدام وظيفة الدردشة على الصفحة أمامكم.

**لسلي معوض** سنبدأ بأسئلة الآن.

**حاتم علاء** أعتقد أن هناك أسئلة من الدردشة هنا. هل يمكننا البدء بها؟

**عامل الهاتف** تلقينا سؤالاً من أيوب أنصاري من شركة سيكو: هل جميع طائراتكم مؤجرة لشركات في قطاع النقل الجوي للركاب أم بعضها مع شركات الشحن الجوي؟

**عادل البنوان** نعم، جميع طائراتنا في قطاع النقل الجوي للركاب. ليس لدينا أي طائرات مؤجرة لقطاع شحن الجوي.

**لسلي معوض** لدينا سؤالاً من السيد/رياس: ما هي شريحة العقود حيز المفاوضات مع شركات الطيران؟ وهل تمت إعادة التفاوض على الكثير من عقود التأجير لخفض أسعارها؟

**عادل البنوان** سأخذ هذا السؤال. نحن نتفاوض مع شركات الطيران منذ بداية الجائحة، ونحن هنا لتقديم الدعم لهم. في الوقت الحاضر، رأينا بعض عملائنا يعاودون سداد مستحقاتهم في حين أن بعضهم لا يزال متخلف عنها، لكنهم جميعاً ملتزمين بما تم الاتفاق عليه معهم.

**لسلي معوض** ولدنا سؤال من السيد/ رجات: ما هو جزء الأسطول الخاضع لإعادة هيكلة التأجير وما نوع ترتيبات التأجيل التي تم تقديمها؟

**عادل البنوان** حوالي 70 إلى 80% تحت مناقشة تأجيل الدفعات، والتأجيل ما بين ستة إلى 12 شهراً مع خطة سداد واضحة.

**لسلي معوض** لدينا سؤال آخر. هل تتوقع تسجيل عام آخر من الخسائر في عام 2021؟

**عادل البنوان** سأجوب على هذا السؤال. تستمر القيود المفروضة على قطاع السفر، مما يشكل ضغوطات على شركات الطيران ومعدل الاستخدام اليومي للطائرات. هذا بالتالي يؤثر على التدفقات النقدية ووفاء الشركات بالتزاماتهم، وليس على الطلب على عقود التأجير. لكن أهم ما يبرز الأفكو هو قاعدة عملائها التي تشمل شركات طيران مستقرة لازالت تباشر عملياتها حتى الآن. ورأينا، كما ذكرنا أثناء العرض، أن هناك إيجابيات من بعد أي أزمة، وأن فاعلية اللقاح التي تقدر بأكثر من 90% وبدأ نشره عالمياً، ستساهم بشكل كبير في عودة قطاع السفر.

أعتقد أن لدينا سؤالاً مماثلاً، حول المخصصات الائتمانية. أعتقد أن السؤال يشير إلى خسائر الائتمان المتوقعة والذي يعود إلى السؤال الذي قمت بإجابته سابقاً. كل هذا يتوقف على السوق ومدى تعافيه، وإذا تعافى، بل والحمد لله نرى بأن التعافي قادم، قد يظهر ذلك من النصف الثاني من هذا العام. ثم سنعود بالتأكيد إلى العمليات الطبيعية.

**لسلي معوض** لدينا سؤال آخر. هل لديك أي توقعات حول كيفية تعافي الطلب على السفر في عام 2021؟

**عادل البنوان** مرة أخرى ذلك يتعلق بفاعلية اللقاح، وكما نراه إلى الآن، فالفاعلية تبدو جيد جداً. عادة تبلغ فاعلية اللقاح بحسب الخبراء ما بين 50 و60% وهي نسبة جيدة، ولكن في هذه الجائحة، اللقاح لديه فاعلية تبلغ 90%، لذا فإن الأمر يتعلق بفاعلية اللقاح، وهو ما نراه الآن في معدل الوفيات في أوروبا الذي يشهد انخفاضاً.

إن تطبيق اللقاح يسير أيضاً بشكل جيد للغاية والكثير من الشركات الآن بدأت بتوفير اللقاح. المملكة المتحدة نفسها، كما سمعت بالأمس، قاموا بتطعيم 15 مليون من السكان. ومعظم الدول كما نسمع تقول إنه بمجرد حصولهم على نسبة الفعالية وإنجاز التطعيمات، سوف يرفعون قيود السفر، وهذا سيكون نقطة الانطلاق لجميع الصناعات. في الوقت نفسه، إن العمليات مستمرة مع عملائنا ولكن ليس بالمستوى الذي نود رؤيته.

**لسلي معوض** لدينا سؤال آخر. متى تتوقع عودة معدلات التأجير إلى مستويات ما قبل الجائحة؟ سيقوم السيد/ كيرن بالإجابة.

**كيرن أوكيف** شكراً لك. أعتقد أن الأمر يعتمد حقيقةً على العرض والطلب. في الوقت الحالي، من المحتمل أن نحصل على فائض في العرض، وبالتالي أتوقع أنه من المحتمل أن يستغرق الأمر عاماً آخر حتى ينخفض. ما سنراه هو أن معظم الطلب سيأتي على الطائرات ذات البدن النحيف، وسوف يستغرق الأمر وقتاً أطول بقليل لينتقل إلى الطائرات ذات البدن العريض.

الجانب الإيجابي لنا هو أن 85% من أسطولنا ذو البدن النحيف، لذا نتوقع أن نرى الطلب يتجه نحونا أولاً. لكن علينا أن ننتظر حوالي عاماً وسيبدأ السوق بالانتعاش تدريجياً.

الأمر الجيد في قطاع الطائرات نحيفة البدن هو أن نشاطها التأجيري لا يتوقف، هو حالياً أقل مما اعتدنا عليه ولكن ما زلنا نؤجر هذا النوع من الطائرات. هناك سؤال آخر حول عامل التأجير، إذا كنت تريد مني الإجابة على هذا السؤال الآن أيضاً.

**لسلي معوض** نعم من فضلك.

**كيرن أوكيف** السؤال هو: لماذا تراجع عامل التأجير في الربع الأول من 2021. يُعرّف عامل معدل التأجير بأنه إيرادات التأجير مقسومة على صافي القيمة الدفترية. يتم استخدامه عادةً كمقياس للعائد، على غرار ما قد تراه في عائد السندات أو في سوق العقارات.

في هذه المنطقة، انخفضت إيرادات التأجير أو الإيرادات التشغيلية من التأجير في هذا الربع، وهو ما أدى إلى انخفاض في عامل معدل التأجير، لأن هذا جزء من الحسبة. وظل صافي القيمة الدفترية كما هو. ولم تتأثر. كان ذلك في المقام الأول بسبب انخفاض الإيجارات المستلمة. وهذا يرجع إلى مركز المستحقات لدينا.

شركات الطيران المؤجرة تقوم حالياً بطلب تأجيل أقساطها وعلينا منحهم ذلك. سنحصل على إيرادات أقل صحيح، وينتج عن ذلك عامل معدل تأجير أقل. هناك سؤال آخر عن استحقاق الديون؟

**لسلي معوض** نعم لدينا واحدة عن استحقاق الديون.

**كيرن أوكيف** هل يوجد واحد هناك؟

**لسلي معوض** نعم من السيد/ رياس: هل يمكنك أيضاً إلقاء بعض الضوء على استحقاق الديون الخاص بالأفكو؟

**كيرن أوكيفي** نعم بالتأكيد. من الواضح أن لدينا ديون مستحقة. عادة، ما نقوم به لتمويل طائراتنا هو اتخاذ مزيج من التمويل المضمون وغير المضمون. في حالة التمويل المضمون، التأجير يتطابق تماماً مع مدة تأجير الطائرة.

إذا كان عقد يتطابق لمدة 12 عاماً، فسيكون لهذا الإيجار المضمون ديون مستحقة تتناسب مع ذلك، ويتم اطفاء هذا الدين بمرور الوقت لينخفض إلى حجم صغير جداً أو ينخفض إلى الصفر. لا توجد قضايا حقيقية فيما يتعلق بأجل استحقاق الديون على تلك القضايا.

ثم لدينا تمويلنا غير المضمون. الآن، من الواضح أنهم غير مرتبطين بأي طائرة معينة، ولدينا بعض الديون المستحقة في المستقبل. نحن محظوظون لأننا تمكنا من تمديد أجل الاستحقاق على الكثير من تسهيلاتنا غير المضمونة، وهو أمر مفيد.

أعتقد أن الاستحقاقات الكبيرة التالية ستظهر في غضون عامين، لكن ليس لدينا أي شيء وشيك فيما يتعلق بأجل استحقاق الديون المقررة في الأشهر الـ 12 المقبلة. عادة ما سيكون كل شيء باستحقاقات صغيرة جداً والتي يمكن تسديدها بسهولة.

**لسلي معوض** أعتقد أن لدينا سؤالاً آخر جاء للتو: هل يمكنك أن تعطينا مزيداً من الوضوح عن المستحقات وانخفاض قيمة الطائرات حتى عام 2021؟ أعتقد أن هذا السؤال لك كيرن.

**كيرن أوكيف** فيما يتعلق بالمستحقات، ارتفعت المبالغ قليلاً، مما يعكس ما يحدث حالياً في السوق. نتوقع أنه من المحتمل أن تظل على نفس المستوى، على الأقل هذا العام، ثم ستبدأ بالتراجع تدريجياً. إنها حقاً معيار لما يحدث لعملائنا من شركات الطيران.

لقد اتفقنا مع الكثير منهم على تأجيل مستحقاتهم، لذلك يتم الاحتفاظ بنفس مبلغ التأجير فعلياً عليهم فقط سدادها لنا بمرور الوقت. من المحتمل أن يظل الرقم المرتفع الذي تراه في الوقت الحالي ثابتاً ثم يبدأ في الانخفاض تدريجياً حيث تسدد لنا شركات الطيران ونبدأ في تحقيق تقدم بسداد رصيد المستحقات.

من المحتمل أن يرتفع نسبياً بعد، لكن التوقعات هي أنه بمجرد أن تبدأ شركات الطيران في التحسن، أو كما قال عادل، بمجرد أن تبدأ الأسواق في التحسن، يجب أن يبدأ الطلب على تأجيل المستحقات في الانخفاض. قد يرتفع قليلاً، ولكن بعد ذلك سوف يصل إلى ذروته وينخفض تدريجياً.

فيما يتعلق بالأرصدة المدبونة، أعتقد أنه في شهر يناير، تلقينا 86% من المبالغ المتعاقد عليها، وهذا إيجابي. وشمل ذلك ما كان من المفترض أن نحصل عليه بالإضافة إلى المبالغ الأخرى التي تم التأخر عن سدادها في الأشهر السابقة.

من حيث انخفاض القيمة، يصعب القول في الوقت الحالي. يتجلى تفعيل الشروط المتعلقة في تخفيض قيمة الطائرات بطريقتين. قد يكون السبب الأول إذا رأينا الكثير من نشاط تجارة الطائرات والقيم تنخفض، وفي وقتها نقوم بالتخفيض في القيمة. ولكن لا يوجد الكثير من التجارة في الوقت الحالي، لذلك من الصعب تبرير ذلك بشكل بناء على قيم التجارة. هناك بعض منها ولكنها ليست منتشرة.

وفيما يتعلق بالتأجير، سنرى نوعين من التأجير في السوق في الوقت الحالي. الأول هو التأجير المعتاد وتكون القيمة ثابتة شهرياً، والثاني هو الدفع حسب ساعات الطيران. يمثل الدفع حسب ساعات الطيران حلاً مؤقتاً لمساعدة شركات الطيران على تجاوز الجائحة من خلال الحصول على تأجير مؤقت بناءً على استخدام الطائرة، وهذا لن يمثل ضعفاً دائماً في القيمة.



هذا يعني حلاً مؤقتاً لمشكلة مؤقتة. بناءً على الدفع حسب ساعات الطيران، لن أقول إنه سيكون هناك ضعف، ولكن إذا بدأنا في رؤية قيمة تأجيريه منخفضة لفترات أطول من الوقت، فعلينا بالتأكيد أن ننظر إليها وستكون طبعاً مدفوعة بقواعد المحاسبة المنصوص عليها.

عامل التشغيل	ليس لدينا حالياً المزيد من الأسئلة، لذا سأعيد الحديث الآن إلى الأفكو لإنهاء مؤتمر اليوم.
لسلي معوض	شكراً جزيلاً للجميع على انضمامكم وسنراكم في الربع القادم.
حاتم علاء	شكراً.
عادل البنوان	شكراً لكم.
كيرن أوكيف	شكراً لكم جميعاً. نتمنى لكم يوماً سعيداً.





---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

**Hatem Alaa** Hello everyone. This is Hatem Alaa from EFG Hermes and welcome to ALAFCO's First Quarter 2021 Results Conference Call. I'm pleased to have on the call today, from ALAFCO, the company's CEO, Mr Adel Albanwan and Mr Kieran O'Keefe, the company's CFO. I'll hand over the call now to management for a quick presentation, and then we'll be taking Q and A through the chat. Leslie, please go ahead.

**Leslie Mouawad** Hello ladies and gentlemen, my name is Leslie Mauawad, joining you on the side of the speakers. I would like to welcome you and remind you that this broadcast 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. As-Salaam-Alaikum everyone. Good afternoon everyone. We'll start our first ALAFCO call. It is ALAFCO's first earning call which is also the first ever earning call with analysts. We've been through a meeting with analysts, but not in this form.

This is the original one and we'll be carrying on these calls on a quarterly basis. This is following the upgrade of ALAFCO last quarter to the premier market at Boursa Kuwait. Again, I am Adel Albanwan, CEO of ALAFCO. Joining me is our respected CFO, Kieran O'Keefe.

We'll take you now through our presentation. Just for information, since this is our first earning call, ALAFCO would like to give you some background. ALAFCO was established in Kuwait in 1992 as a government owned leasing arm, to the national carrier, which is Kuwait Airways. ALAFCO, then acquired by the private sector in 1999.

The company became a fully sharia compliant company and was listed on Kuwait Stock Exchange after the private placement at that time. This is all in 2006. Since the privatisation, the company has managed the sale and lease back and trade activities of over 244 aircraft, totally value of \$3.1 billion.

Presently, the company owns 78 aircraft in its portfolio. All of them on leases, except four aircraft which are brand new with Airbus. Our customer base comprises established airlines and low-cost carrier. We have 24 lessees scattered in 17 countries.

The majority of our aircraft placed in Asia, which is the fastest growing aviation market in the world. Our fleet presents a very healthy mix of aircraft, with more than 85% of it being narrow body modern aircraft, in line with our strategy to focus on narrow body aircraft, because of higher demand, and the narrow body represents around 75% of the commercial passenger fleet around the world.

We do invest in wide body aircraft, but this is on an opportunistic basis. The last investment was the sale and lease back transactions of five B777-300ER aircraft, with Kuwait Airways, which happened in 2017 and 2018, in which we sold two of them.

The average age of our portfolio is young. It's 4.2 years. Our strategy is to invest in young, liquid and more sought-after assets, while maintaining a well-balanced portfolio. Today's market has shown that the value and lease rates of younger aircraft less impacted compared to the aged aircraft, which is midlife aircraft or aged aircraft, by the COVID-19 outbreak. We also have 72 aircraft on our order book, which we will further discuss in this.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

Moving on, ALAFCO has a strong pipeline of new generation aircraft to support our long-term growth and to meet the long-term demand in the industry. With an order book of 72 aircraft, we think that we are equipped to be ready to meet the demand, especially after the outbreak.

Our airline customers continue to adapt existing operations by adjusting services or reducing overheads to mitigate through the crisis. We have reduced aircraft purchase commitment for 2020 until 2023 timeframe, by cancelling and deferring with both manufacturers, Airbus and Boeing. This was of course due to the negative impact of the COVID pandemic on the travel sector worldwide.

ALAFCO is listed now on the Premier Market at Bursa Kuwait, which covers companies with high liquidity and medium to large market cap. We'll touch base on industry of this now. The COVID-19 pandemic continues to weigh on travel industry and therefore on losses. However, we are seeing some light at the end of the tunnel.

First, the foreseeing a loss of the airline industry to be in 2021 at \$38.7 billion. This is the industry forecast compared to the actual incurred in 2020 of 118.5 billion, which is a significant improvement so far.

Second, while travel restrictions and quarantine protocols continue to create challenges. Domestic travel demand has started picking up, specifically in Russia, India, China, where the domestic travel shows resilient performance, and at least almost the level of pre-COVID.

Airlines are reluctant to add capacity and passengers. Load factor remained well below 2019 levels but improving. We are expecting them to move to leasing when travel picks up, as we have seen evidence, pent up demand, when airports are lifting restrictions.

We move to the market updates. As for the market, as we have mentioned earlier, crisis often leads to new opportunities. Domestic focus LCCs with variables across the structure are likely to capitalise on cost cutting by competitors. Production cuts by OEM are likely to balance pressure on available supply demand, likely to push these prices upwards, as airlines seek to secure new aircraft, where the equilibrium will be somewhere there.

Aircraft leasing model remains strong, as it offers access to diversify portfolio and optimise funding models. Lessons also are today seen, as a conduct to recapitalise airlines and enable OEMs to deliver new aircraft, fuelling continued growth of lease fleets.

We'll go through now the operational review. Moving to our fleet update, two new aircraft were added to our portfolio during this quarter, which were delivered to a leading airline in Europe and Americas. The fleet today has an optimal composition comprising the all-new technology aircraft, the A320neo, A320ceo, the B737 NG, are all narrow body that are in demand, even today, as it is being used for domestic travel.

Again, the average age of our portfolio is 4.2 years, which is quite healthy for us going forward. Carrying on, while our order book was also focused on these aircraft models, ALAFCO has taken a step to review its order with both Airbus and Boeing, earlier last year. We have taken the step to ensure the majority of deliveries are scheduled to start in 2024 and beyond. Our order book today comprises of 72 narrow body aircraft of which 42 are A320neos, 10 A321neos and 20 B737-8 Max.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

Lease update, as for the lease operation, we continue to deliver on schedule. A new A320neo was delivered to SAS. This was the fourth aircraft to be delivered as a batch of five A320neos leased to SAS. The lease was conducted in 2019. We also delivered our first A320neo to Volaris, as a part of a sale and leaseback agreement for four aircraft, signed earlier in 2020.

Now, moving to our financial review for Q1. I'll take this opportunity to introduce our CFO, Kieran, who will take you further into the financial review. Thank you everyone.

**Kieran O'Keefe** Thank you Adel. Hello everybody and welcome. First, I will outline our financial results at a high level, and then we'll do a deeper dive into 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.

The total revenue stood at 26 million KWD, down 19% from 31.9 million KWD in quarter one 2020. This difference was mainly due to lower operating lease revenues compared to quarter one 2020. Operating lease revenues were 25.9 million KWD, and this is down 14% from 30.1 million KWD in quarter one 2020, and this is primarily caused by changes in our lease receivables.

Overall, earnings in quarter one continues to be impacted by the slowdown in global leasing. Affected by COVID-19 pandemic and the associated restrictions on travel. Our net loss reached 1.77 million KWD, down 119% from quarter one 2020. This was due mainly to an increase in credit loss provision.

Next, I'd like to move on to our income statement. In respect to our income statement, we've seen a decline in operating lease revenues, while cost and depreciation have increased. However, the biggest impact was the increasing provision for credit losses.

In quarter one, 2021, we saw a 14% decline in operating lease revenues compared to quarter one 2020. This is primarily due to two reasons. Firstly, there was a reduction in rental due to restructuring of certain leases in quarter one 2021, and secondly, we received no revenue from some aircraft which were either redelivered or the aircraft were not lease to a lessee.

Next, there was an increase in our depreciation charge, and this is mainly caused by the depreciation associated with four A350 aircraft which were delivered in quarter two 2020.

Our financing costs fell by 12%, and this is because we repaid principle on loans and also there was a significant decline in the LIBOR rate on our loan. Other expenses declined significantly by 73%. The reason being that in the previous quarter, quarter one 2020, maintenance expenses were incurred with respect to an aircraft repossessed in Jet Airways in India. These expenses were not repeated in quarter one 2021.

Other income generally includes Murabaha income and other miscellaneous income, however, during the previous quarter, which is quarter one 2020. Other income also included compensation, which we received from a lease, for its noncompliance with redelivery conditions, plus the sale of spare parts. And there was no such equivalent other income recorded in the current period, quarter one 2021.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

I think the key line item is the allowance for a provision for credit losses, which increased by 460%, so due to the increase in the probability of default by some of our airline customers, the company has recorded an additional credit loss provision of 4.8 million KWD, where during the previous period, there was actually a reversal as a result of collection of past dues.

In quarter one 2020, we sold an A320 aircraft and recorded a gain on sale of 1.1 million KWD, and no aircraft was sold in quarter one 2021.

Next, I'd like to move on to our balance sheet. Financial highlights balance sheet. With respect to our balance sheet, we've seen a slight increase in fixed assets. A 1% increase in fixed assets, compared to the previous year.

This stems mainly from adding two new A320neo aircraft to our portfolio, and one of these was from our order book with the OEM and the other with was through a sale and leaseback. This increase is partially offset by the depreciation charge for the current quarter, and also movement in foreign currency translation rate or FCTR.

Next, the 9% decline in capital advances were due to predelivery payments recorded in capital advances being used to pay for an aircraft. There was a transfer of two fixed assets, from capital advances, following the acquisition of one aircraft from our order book.

Next, we have the 22% decline in receivables from 57.3 million KWD to 44.7 million KWD, and this is due to two reasons. Firstly, a decrease in overall receivables amount and secondly an increase in the credit loss provision, which is netted off against receivables balance.

Next, we have the 11% increase in our cash balance, and that was primarily due to the result of excess cash raised from financing which we made during the year. Next, we have the 12% decline in our maintenance reserve, due to a restructuring of leases with an airline, whereby all the maintenance reserve liability was converted to an end of lease compensation arrangement.

The associated maintenance cash reserve held by ALAFCO was then used to cover the outstanding arrears from that airline. And any remaining cash was recorded in other liabilities as an advance of prepayments of upcoming lease payments from that airline.

And finally, with respect to other liabilities, which increased by 33%. This is mainly due to the transfer from maintenance reserve, relating to the lease structuring which we just discussed as well.

Next, I'd like to move on to slide 18, which is the summary of our financial position. As shown in this slide, the growth in the ALAFCO's balance sheet has been more or less consistent year on year, up to 2021. The total assets have declined marginally by 1%, mainly due as a result of declining capital advances and receivables.

Equity was also down slightly, following the net loss recorded during the year. In addition to the negative movement in the foreign currency translation rate, as the Kuwaiti dinar weakened against the dollar. Liabilities also slightly declined, following a decline in maintenance reserve liabilities, which were reduced as part of a restructuring of certain leases.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

And next I'd like to move on to our key financial ratio. We have four financial ratios here. The first one is the current ratio. While our ALAFCO current ratio remains low, the company remains liquid and is well able to fulfil its obligations as and when they become due.

With respect to profit margins, our profit margins have decreased following a decrease in revenues and increase in credit loss provision, as previously explained. However, we remain confident that the aviation sector, and specifically the aircraft leasing sector, will recover and return to pre-COVID levels of profitability and financial strength.

And next, just in relation to our average remaining lease term, ALAFCO's financial position is enhanced and supported by a very strong average remaining lease term of 7.5 years, with the majority of our leaser agreements maturing after 2025. Now I'll pass the presentation back to Adel to continue with the sustainability and outlook slide.

**Adel Albanwan** Thank Kieran, thank you. Yes, part of ALAFCO's strategy is to ensure long-term sustainability, particularly economic sustainability. Our company's sustainability strategy is focused on ensuring that we have a young and fuel-efficient fleet, which is evidenced through our fleet composition.

Since the inception of ALAFCO, we actually have one of the youngest fleet on the market, and we are enabling our customer airlines to meet their needs and their CORSIA obligations, which is Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

We are also divesting aircraft which falls short of meeting fuel efficiency, asset preservation and long-term sustainability revenue criteria. We are continuing on our social responsibilities. We're still engaging to support an organisation that has been set by our board of directors, to support the communities and to bring our ALAFCO initial initiatives forwards there, even through the pandemic.

Finally, the market outlook, as we conclude, we are positive that the demand for travel will return, gradually, as the restrictions are lifted. Airlines will be seeking to rationalising their existing aircraft, and this definitely will play a key role to cater for this demand.

Also, ALAFCO will recapitalise airline with sale and lease back transactions and will provide financing solutions to move built aircraft out of manufacturers' parking lots and deliver to airlines globally.

We are positive that the coming year, especially with the vaccine being implemented, the travel and the aviation sector will return gradually to its previous height. Thank you all. Now we will give you a little bit of time to arrange a question, and we will get back to you.

**Operator** Ladies and gentlemen, as a reminder, to register a question, please use the chat function.

**Leslie Mouawad** If nobody has any questions, I will start with the questions we have already received.

**Hatem Alaa** I think there is a question from the chat here. Yes, can I please read it out?

**Operator** We have received a question from Ayub Ansari from SICO. They say, are all your aircraft in the passenger segment or do you have some allocations of cargo planes?



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

**Adel Albanwan** Yes, all our aircraft is in the passenger segment. We don't have cargo airplanes as a part of our fleet.

**Leslie Mouawad** We'll be reading a question by Mr Riyyas. Can you give us some colour on how the negotiations with airlines have come along? Have a lot of leases renegotiated to lower rates?

**Adel Albanwan** Yes, I'll take this. The negotiation with airlines, this is our business since the beginning of the COVID. We are here to support our lessees. Nowadays, with our airlines, we're seeing some of them are back, live, and some of them are still, but all of them are in line with what has been agreed with them.

**Leslie Mouawad** We had a question from Mr Rejat, what portion of the fleet is under a lease restructuring and what kind of deferment arrangements have been offered?

**Adel Albanwan** I would say 70 to 80% under deferment discussion, and the deferment between six to 12 months, with a clear repayment plan.

**Operator** Ladies and gentlemen, please standby whilst we confirm our next questions.

**Leslie Mouawad** We have another question. Do you expect to register another year of losses in 2021?

**Adel Albanwan** I'll take this one. The limitations to the travel sector continue, placing pressure on airline and daily use. This is impacting their cashflow and meeting obligations, and not the demand for leases. Our customer base includes stable airlines, who maintain operations to date.

However, we have seen, as mentioned during the presentation, there is a light at the end of the tunnel. The effectiveness of the vaccine, with most of them with more than 90%, we think that recovery is there. It's a matter of rolling out the vaccine would help a lot to get back the industry.

I think we have a similar question, about the credit provisions. I believe the asker is referring to the ECL. It falls on my previous answer. All depending on the market and the market recovery, if it's there, and we are Alhamdulillah witnessing that the recovery will be there, maybe in the second half of this year. Then we should be back with normal operation.

**Leslie Mouawad** We have another question. Do you have any expectations about how travel demand will recover in 2021?

**Adel Albanwan** Which is again, it falls on the effectiveness of the vaccine, which we have seen, it's very good. Usually the vaccine, from the vaccine expert, any vaccine with 60%, 50% effectiveness, it's very good. However, in this pandemic we have seen vaccines with effectiveness of more than 90%, so it's a matter of effectiveness of the vaccine, which we are seeing now. The rate of death in Europe is being witnessed as lower.

The rollover is carrying very well. A lot of companies now are getting into this business, and have started providing the vaccine. The UK itself, as I heard yesterday, they got 15 million vaccinated from the population. And most of the countries, we are hearing now, as soon as they get the effectiveness percentage and all the vaccinations, they will be



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

lifting the travel restriction, which is the trigger point of all industry. At the same time, even though we are seeing operations going on with our customers, but not to expect that we would like to see.

**Leslie Mouawad** We have a question. When do you expect lease rates to return to pre-COVID levels? We'll pass this to Mr Kieran.

**Kieran O'Keefe** Thank you. I guess it really depends on supply and demand. At the moment we'd probably get surplus supply, and so my expectation is that it will probably take another year for that to shake out. What we'll see is we'll see most of the demand coming into the narrow body aircraft, and they'll take a little bit longer to filter through to the wide body aircraft.

The positive side for us is the bulk of our fleet, roughly about 85% of our fleet is narrow bodied. We should feel the benefits once the surplus has gone out of the market. We should start seeing it hitting us first. I would say you'd probably want to give it, certainly no earlier than a year, and then it will start to just gradually pick up.

The good thing about the narrow body market is, there is leasing activity continuing. There is activity there, and there are lease rates lower than what we're used to, but we're still leasing some activity. Now, that will start to increase gradually over time. Also, there was another question on lease rental factor, if you want me to answer that one now as well.

**Leslie Mouawad** Yes, please.

**Kieran O'Keefe** The question on, why does the decline of lease factor in this quarter, quarter one, 2021. Lease rates factor is defined as being the lease revenue divided by the net book value. It's usually used as a measure of yield, similar as to what you might see on bond type yield or in the property market.

In this region, the direct response to why it fell, why the lease revenues, operating lease revenues fell in this quarter leading to a decline in the lease rate factor, because that's part of the formula. Net book value stayed the same. It wasn't affected. It was primarily due to reduction in lease rentals received. And that is really due to our receivables position.

Lessees are pressing deferrals. We have to grant them, so we get less revenue in, and that feeds through then into a lower lease rate factor. There's another question then? Debt maturation?

**Leslie Mouawad** We have one, debt maturation, yes.

**Kieran O'Keefe** Is there one there?

**Leslie Mouawad** From Mr Reyyas. Can you also shed some light on your debt maturity profile?

**Kieran O'Keefe** Yes, sure. We have, obviously, debt maturing. Typically, what we do, in terms of our financing for our aircraft, it's a mixture of secured and unsecured financing. On the secured financing, the rental will match entirely the lease term of the aircraft.



---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

If it's a 12-year lease, that secured lease will have matured debt matching that, and that debt tends to amortise over time. It goes down to a very small balloon or down to zero. There're no real issues in relation to debt maturity on those ones.

Then we have our unsecured financing. Now, they are obviously not tied to any particular aircraft, and we have some maturity coming up on those. Now, we're fortunate in that we've been able to extend the maturities on a lot of our unsecured facilities, which is beneficial.

I think the next really big ones coming up are in a couple of years' time, but we've nothing imminent in terms of scheduled debt maturity coming up in the next 12 months. Everything's usually quite a small amounts, which can be easily reached amounts.

**Leslie Mouawad** I think we have one more question that just came in. Can you give us more visible on receivables and impairments going into 2021? I believe this one is for you, Kieran.

**Kieran O'Keefe** Receivables and impairments. In terms of receivables, the amounts have gone up quite a bit, reflecting what's happening in the market. Our expectation is that it'll probably still stay at the same level, certainly for this year, and then gradually they start to decline. It really is a function of what's happening with our airline clients.

We've agreed deferrals with a lot of them, so that's really keeping the same lease rental amount. They just have to pay it back to us over time. The high number that you see at the moment will probably stay flat and then gradually start to decrease as the airlines repay us and we start to make inroads due to that receivables balance.

It's probably, we don't call it as if it's at its peak, but it may increase a little bit more, but the expectation is that once the airlines start to improve, and as Adel has said, once the markets start to improve, the request for more deferrals should start to decrease. It may go up a little bit more, but then it will peak, and it will gradually come down.

In terms of our receivables, I think for the month of January, we received 86% of our contracted amount, which is a positive. That includes what we were supposed to receive, plus other amounts which were overdue from previous months.

In terms of impairments, hard to say at the moment. Terms can be triggered by reductions in value. That manifests itself in a couple of ways. The first one might be if we saw a lot of trading activity and values are coming down, then you might say, yes, there should be an impairment. But there's not much trading at the moment, so it's hard to justify in a permanent, based on trading values. There is some trading, but not widespread.

Effectively, in terms of respect to lease rentals, you will see two types of lease rentals in the market at the moment. One is the standard lease rental, fixed amount per month, and the second one, is power by the hour. Power by the hour represents a temporary solution to help the airlines get through COVID-19 by having a lower rental, based on the utilisation of the aircraft, but that wouldn't represent a permanent impairment of value.





---

## ALAFCO Earnings Call

Wednesday, 17 February 2021

---

That means a temporary solution to a temporary problem. Based on the power by the hour, I wouldn't say there would be an impairment, but if we start to see lease rentals resetting at lower rents for longer periods of time, then we certainly have to look at it and we'd be driven by the accounting rules on that.

**Operator** We currently have no further questions, so I'll now hand it back to our host for today to close.

**Leslie Mouawad** Thank you very much everyone for joining, and we'll see you in the next quarter.

**Hatem Alaa** Thank you.

**Adel Albanwan** Thank you everyone.

**Kieran O'Keefe** Thank you everyone. Have a good rest of the day. Take care.