



ALAFCO AVIATION LEASE AND FINANCE CO. KSCP

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

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

Date: 23 / 08 /2021

CC/ 447 /2021

التاريخ: 2021/08 /23

سي سي سي/ 447 /2021

To: Boursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

**Subject: ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P Analysts Conference Transcript Q3/2021.**

السادة / بورصة الكويت المحترمين،

الكويت

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

**الموضوع: محضر مؤتمر المحللين لشركة ألافكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات ش.م.ك.ع للربع الثالث 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 Q3 2021.

تهدي لكم شركة ألافكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات أطيب تحياتها.

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وحرصاً من شركة ألافكو 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 الثالث 2021.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

سليمان أحمد المضيف

أمين سر مجلس الإدارة



**ميرنا ماهر** مرحباً بكم. معكم ميرنا ماهر من المجموعة المالية هيرميس، أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بنتائج الربع الثالث 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 المكالمات الآن للشركة ومن بعدها سنقوم بالإجابة عن الأسئلة. أنقل المكالمات إلى إدارة شركة الأفكو.

**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 عرض كان فيما يتعلق بهذه المعلومات. سأقوم الآن بتحويل المكالمات 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 المحللين الخاص بشركة الأفكو لفترة التسعة أشهر من عام 2021، أنا عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو. ينضم إلي الرئيس التنفيذي للشؤون المالية في شركة الأفكو، السيد/ كيرن أوكيف. نقدّم خلال المؤتمر اليوم نبذة عن الشركة، ونظرة عامة عن صناعة الطيران وأداء شركة الأفكو خلال فترة التسعة أشهر.

في الصفحة رقم 6، نبدأ بنظرة عامة عن شركة الأفكو كما في نهاية فترة التسعة أشهر للسنة المالية 2021/2020، حيث بلغ عدد الطائرات في محفظة الشركة بنهاية الفترة 78 طائرة، حيث تم تسلّم ست طائرات جديدة من طراز A320neo والتي تم تملكها من خلال طلبات الشركة وكذلك عقد بيع وإعادة تأجير، فيما تم بيع أربع طائرات كانت مؤجرة خلال الفترة.

وتضم قاعدة عملاء الشركة اليوم 23 عميلاً جميعهم من شركات الطيران التجارية، وتشمل شركات طيران ذات النطاق التشغيلي الواسع وكذلك شركات الطيران منخفضة التكلفة المنتشرة عبر 15 دولة. أما من ناحية تأجير الطائرات، فمعظمها يتم تأجيرها لشركات طيران في القارة الآسيوية حيث قطاع السفر والطيران الأسرع نمواً في العالم.

ويتكوّن أسطول الشركة من مزيج متوازن من أنواع الطائرات، حيث 86% منها من فئة الطائرات الحديثة ذات البدن الضيق، كجزء من استراتيجيتنا للتركيز على الطائرات ذات البدن الضيق 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. ولا زالت الأفكو تعمل بهذه الإستراتيجية التي تهدف إلى الاستثمار في أصول سائلة وتتمتع بطلب عالٍ لتبقى محفظة الشركة متوازنة وكذلك لتلبية الطلب العالمي، ولا سيما مع العوامل المتغيرة نتيجة جائحة كوفيد-19.

سنقوم بالتفصيل أكثر حول هذه النقطة خلال المؤتمر. أما بالنسبة لطلبات الشركة، تشمل الطلبات 70 طائرة جديدة سيتم عرضها أيضاً خلال المؤتمر.

ننتقل الآن إلى أحدث التطورات في صناعة الطيران، حيث لا زالت جائحة كوفيد-19 تؤثر على قطاع تأجير الطائرات وكذلك على حركة السفر، ولكننا بدأنا نرى مؤشرات إيجابية على هذا القطاع وأيضاً فرص بدأت تظهر لقطاع تأجير الطائرات.

فيما يتعلق بقطاع تأجير الطائرات، بدأنا نرى مؤشرات لانتعاش القطاع حيث تم الإعلان عن أكثر من 70 عقد تأجير خلال الربع الثالث وحده، وهو ما يمثل زيادة بأكثر من 30% مقارنة في الربع السابق.

كما رأينا زيادة نشاط شركات الطيران خلال الربع الثالث، حيث بدأت هذه الشركات بإعادة الطائرات للخدمة وكذلك تحسنت معظم مناطق العالم، خاصةً في أوروبا حيث تحسنت بشكل ملحوظ بنسبة 164% من حيث السعة الاستيعابية مقارنة في الربع السابق.

وكذلك شهدنا زيادة في أنشطة البيع وإعادة التأجير، والتي من المتوقع أن يستمر نشاطها فيما ينتهز المستثمرون الفرص التي ظهرت مع جائحة كوفيد-19.

وتجاوزت صفقات البيع وإعادة التأجير خلال الربع الثالث 30 صفقة، بزيادة فاقت نسبة 70% مقارنة في الربع السابق. وأخراً، لا يزال الطلب قصير الأجل على الطائرات مقيداً بعدم اليقين نتيجة الجائحة، لكن الطلب طويل الأجل لا يزال قوياً. لقد شهدنا مؤشرات قوية على مستوى الأسواق العالمية.

بالنسبة لشركات الطيران، لا تزال هناك مخاطر على مستوى استنزاف السيولة النقدية، إلا أن شركات الطيران بدأت تُظهر تحسناً في الربحية بفضل عودة حركة السفر التدريجية. وكان للدعم الحكومي دوراً في تفادي إفلاس العديد منها ومن المرجح أن يكون أداء شركات الطيران العالمية متبايناً بنهاية العام بسبب تباطؤ التطعيم حالياً وظهور سلالات جديدة من الفايروس.

ومع ذلك، بعد مرور أكثر من عام على بداية الجائحة، بدأت حركة السفر تعود تدريجياً والنظرة المستقبلية أكثر إيجابية. فقد استمر الانكماش في حركة السفر بالتراجع في الربع الثالث، وهو علامة على الانتعاش التدريجي في القطاع.

ومن ناحية أخرى، الطلب على السفر الدولي أبطأ من الطلب على السفر المحلي. ومع ذلك، فإن تخفيف القيود على السفر في أوروبا من شأنه أن يؤدي إلى تحسن القطاع على مدار العام. ومع أن التطعيم متفاوت عبر العالم، فإن فعاليته أعطت الثقة لاستئناف السفر.

ننتقل إلى الأداء التشغيلي للشركة. في الأشهر التسعة الأولى من عامنا المالي، قامت شركة ألافكو بالأنشطة التالية: قامت بتسليم طائرتين من طراز A320neo للخطوط الجوية الإسكندنافية SAS وذلك كجزء من العقد المبرم مع الشركة في عام 2019 لتسليم خمس طائرات، حيث تم تسليمها جميعاً. وقمنا بتسليم أيضاً طائرة A320neo ثالثة إلى خطوط فولاريز الجوية المكسيكية كجزء من اتفاقية بيع وإعادة تأجير لأربعة طائرات تم توقيعها في وقت مبكر من العام الماضي. وتم تسليم عاشر طائرة A320neo لشركة "سكاي إير لاينز" ومقرها في تشيلي، كجزء من اتفاقية لتأجير 11 طائرة A320neo تم توقيعها في عام 2019.

وعلى مستوى أنشطة إعادة تسويق وبيع الطائرات، قامت شركة ألافكو بتأجير طائرة من طراز B737-800 لشركة "جوي إير" الصينية، حيث كانت هذه الطائرة مؤجرة لشركة الطيران الكاريبي سابقاً. وقد قمنا ببيع أربع طائرات مع عقود تأجير مرتبطة بها خلال هذه الفترة، ثلاث طائرات من طراز B737-800 مؤجرة على خطوط الطيران الإثيوبية وطائرة A320neo مؤجرة على خطوط فولاريز الجوية المكسيكية.

وفي الصفحة 11، بلغ عدد الطائرات في سجل طلبات الشركة 70 طائرة، جميعها طائرات ذات البدن النحيف، تشمل 40 طائرة من طراز A320neo و 10 من طراز A321neo. أما بقية العشرين طائرة، فهي من طراز بوينغ B737 MAX. واتخذنا أيضاً خطوات لضمان جدولة تسليم غالبية الطائرات ابتداءً من 2024 وما بعد.

ويبلغ متوسط عمر أسطول طائرات الشركة بنهاية فترة التسعة أشهر 4.4 سنوات، وهو معدل جيد. يتم احتساب هذا المتوسط على أساس المتوسط الوزني للأصول من حيث العمر والقيمة.

ومن ناحية أنواع الطائرات، فإن الأسطول اليوم يحتوي على تركيبة مثالية تتكون من طائرات ذات الكفاءة العالية، وهي طائرات A320neo و A320ceo و B737 NG، وجميعها من فئة الطائرات ذات البدن الضيق التي يكون الطلب عليها كبيراً من قبل شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إذ أن هذه الطائرات تلبي احتياجات السفر المحلي والإقليمي.

ومع متوسط عمر أسطول صغير، يتمتع اليوم أسطول شركة ألافكو بقيمة تنافسية تساهم في إعادة رسملة شركات الطيران. والآن، أود أن أنتقل إلى السيد/ كيرن لتغطية الأداء المالي.



**كيرن أوكيف** شكراً لك عادل. مرحباً بكم جميعاً وأهلاً بكم من جديد في مؤتمر المحللين لهذا الربع. أود تذكيركم بأن السنة المالية لشركة الأفكو تبدأ في الأول من أكتوبر من كل عام وتنتهي في 30 سبتمبر. انتهت فترة التسعة أشهر التي ناقشناها اليوم في 30 يونيو 2021.

لأي شخص يود تحويل الأرقام إلى الدولار، عليهم مضاعفة الأرقام المقدّمة بالدينار الكويتي بثلاثة للقيمة التقريبية بالدولار الأمريكي.

نبدأ بملخص النتائج المالية في الصفحة 14، بدايةً بالإيرادات التشغيلية من التأجير التي بلغت 76.6 مليون دينار كويتي لفترة التسعة أشهر، بانخفاض بنسبة 13% من 88.2 مليون دينار كويتي في فترة التسعة أشهر من عام 2020.

وانخفض صافي الربح مقارنة بالأشهر التسعة لعام 2020. فقد سجلنا صافي خسارة قدره 3.1 مليون دينار كويتي مقارنة بصافي ربح قدره 1.4 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة لعام 2020. هذه هي النتائج الرئيسية لفترة التسعة أشهر وسننتقل إلى مناقشة بيان الدخل والميزانية العمومية بمزيد من التفصيل.

ننتقل إلى بيان الدخل في الصفحة 15. سأشرح كل رقم بالترتيب الذي يظهر به. الأول هو الإيرادات التشغيلية من التأجير. كما ذكرنا سابقاً، شهدنا انخفاضاً في الإيرادات بنسبة 13% في فترة الأشهر التسعة لعام 2021 مقابل فترة التسعة أشهر من عام 2020.

وانخفضت الإيرادات التشغيلية من التأجير من 88.2 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة من عام 2020 إلى 76.6 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة من عام 2021. وكان السبب الرئيسي لهذا الانخفاض هو إعادة هيكلة عقود التأجير مع بعض عملائنا من شركات الطيران. وكان السبب الثانوي هو الخسارة في إيرادات التأجير من الطائرات التي كانت مؤجرة في الأشهر التسعة من عام 2020 ولكنها كانت متوقفة عن التأجير خلال الأشهر التسعة من عام 2021.

ومع ذلك، فقد تم تعويض تأثير هذين العاملين جزئياً من خلال إيرادات تأجير خمس طائرات جديدة تم تسلمها وإضافتها إلى محفظتنا خلال فترة التسعة أشهر.

الرقم التالي هو مصاريف الاستهلاك. ارتفعت مصاريف الاستهلاك بنسبة 7% ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى إضافة طائرات جديدة إلى أسطولنا ومصاريف استهلاك أربع طائرات من طراز A350-900 لفترة التسعة أشهر الكاملة مقارنة بستة أشهر فقط خلال الفترة السابقة في عام 2020.

والرقم التالي هو تكاليف التمويل. انخفضت تكاليف التمويل خلال فترة التسعة أشهر، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى سداد القروض خلال فترة التسعة أشهر. بعد ذلك، تجدون تكاليف الموظفين التي كانت أقل قليلاً من العام السابق، بانخفاض قدره 2%.

سجلت المصروفات التشغيلية الأخرى انخفاضاً كبيراً بنسبة 40% حيث تكبدت شركة الأفكو مصاريف صيانة في الأشهر التسعة من عام 2020 فيما يتعلق بالطائرات التي تمت استعادتها من "جت إيربوز" الهندية العام الماضي. لم تتكرر هذه التكاليف في الأشهر التسعة من عام 2021.

تشمل الإيرادات الأخرى دخل المراجعة الذي يشبه دخل الودائع، بالإضافة إلى بنود متنوعة أخرى وإيرادات متنوعة أخرى. في الأشهر التسعة من عام 2021، شملت الإيرادات الأخرى رسوم السداد المتأخر المحصلة من العملاء ومبالغ تسوية نهاية التأجير التي تم تسلمها من أحد العملاء. في الأشهر التسعة من عام 2020، شملت الإيرادات الأخرى بشكل أساسي إيرادات الودائع وإيرادات نهاية التأجير.

بعد ذلك، نصل إلى مخصص خسائر الائتمان الذي ارتفع بشكل كبير من 1.2 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة من عام 2020 إلى 10.5 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة من عام 2021. ويمثل هذا أكبر تغيير على أساس الفترة المماثلة، ويرجع ذلك إلى زيادة احتمالية تخلف بعض العملاء عن سداد التزاماتهم.

الخسارة / الربح من بيع الطائرات هو البند التالي في بيان الدخل. في الفترة الحالية، بلغت الخسارة من البيع 0.7 مليون دينار كويتي ويرجع ذلك إلى الخسارة التي تم تسجيلها من بيع ثلاث طائرات مستعملة من طراز 737-800. في الفترة السابقة، سجلنا مكاسب بلغت 1.4 مليون دينار كويتي من بيع طائرة من طراز A320.

البند الأخير هو الانخفاض في قيمة الطائرات. سجلت شركة ألافكو مخصصات انخفاض في قيمة الطائرات 15.5 مليون دينار كويتي في الأشهر التسعة من عام 2020، نتيجة تغطية الخسارة في القيمة للعديد من الطائرات ذات البدن العريض. لم نسجل أي انخفاض في القيمة لفترة التسعة أشهر الحالية في عام 2021. نعمل حالياً على تحليل انخفاض قيمة طائرات الشركة وسيتم إدراج ذلك في حسابات السنة المالية الكاملة لعام 2021.

باختصار، أنهت ألافكو الفترة بخسارة صافية بلغت 3.1 مليون دينار كويتي للأشهر التسعة من عام 2021، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى سببين. أولاً، انخفاض الإيرادات التشغيلية من التأجير، وثانياً، زيادة في الخسارة الائتمانية المتوقعة. وساهم عدم تسجيل أي مخصصات انخفاض في قيمة الطائرات خلال الأشهر التسعة لعام 2021 مقارنة بمخصصات بلغت 15.5 مليون دينار كويتي في تسعة أشهر 2020، في تعويض جزئي في انخفاض الأرباح.

نتنقل الآن إلى الميزانية العمومية في الصفحة 16. ساقوم بمناقشة كل بند بالترتيب الذي يظهر أمامكم. الرقم الأول في الميزانية العمومية هو قيمة محركات الطائرات ومعداتنا، أي بشكل أساسي الأصول الثابتة.

انخفضت قيمة محركات ومعدات الطائرات في الأشهر التسعة لعام 2021 نسبياً مقارنة بعام 2020، حيث تمت إضافة خمس طائرات من طراز A320neo إلى الميزانية العمومية خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2021. حيث أضيفت طائرتان في الربع الأول من عام 2021، وواحدة في الربع الثاني من عام 2021، ومن ثم اثنتان في الربع الثالث من عام 2021.

وقوبلت هذه الزيادة جزئياً، أولاً، ببيع ثلاث طائرات من طراز B737 مؤجرة على شركة الخطوط الجوية الإثيوبية. وكذلك مصاريف الاستهلاك، بما في ذلك مصاريف أربع طائرات A350-900، إضافة إلى انخفاض قيمة الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي.

وننتقل إلى الدفعات الرأسمالية. تمثل الدفعات الرأسمالية ثلاث دفعات لطائرات تم استلامها وتم سدادها لصالح شركتي إيرباص وبوينغ فيما يتعلق بسجل طلبات الطائرات. في الأشهر التسعة من عام 2021، انخفض رصيد الدفعات الرأسمالية بمقدار 24.7 مليون دينار كويتي، من 162.9 مليون دينار كويتي إلى 138.1 مليون دينار كويتي.

يمثل هذا الانخفاض المبلغ الذي تم تحويله من الدفعات الرأسمالية إلى بند محركات ومعدات الطائرات، وذلك عند تسلم الطائرات. لذلك، انتقلت القيمة بشكل أساسي من الدفعات الرأسمالية إلى بند محركات الطائرات ومعداتنا عند تسلم الطائرات.

بعد ذلك، بند المدينون. يعود الانخفاض بنسبة 55% في رصيد المدينون، من 57.3 مليون دينار كويتي إلى 25.9 مليون دينار كويتي، إلى سببين. أولاً، أثمرت جهود التحصيل إلى خفض المبلغ الإجمالي للمديونيات، وثانياً، كانت هناك زيادة في الخسارة الائتمانية المتوقعة والتي تم خصمها من رصيد المدينون.

انخفض النقد والنقد المعادل بنسبة 7% خلال فترة التسعة أشهر، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى سداد القروض غير المضمونة وشراء الطائرات. تغيرت الأرباح المحتجزة والاحتياطيات بشكل طفيف بنسبة 4%، وهو ما يمثل خسارة خلال الفترة بالإضافة إلى الحركة السلبية في احتياطي العملات الأجنبية حيث انخفضت قيمة الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي.

انخفضت قيمة القروض والاقتراض بنسبة 4% مقارنة بالعام السابق، ويعود السبب بشكل رئيسي إلى سداد القروض غير المضمونة والمضمونة وصافي القروض الجديدة التي تم الحصول عليها خلال الفترة. وكانت ودائع الضمان ثابتة خلال الفترة.

الرقم التالي هو احتياطيات الصيانة. يرجع الانخفاض بنسبة 19% في احتياطيات الصيانة إلى إعادة هيكلة عقود التأجير مع إحدى شركات الطيران، حيث تم تحويل نظام التزامات احتياطي الصيانة إلى نظام تعويض مع نهاية عقد التأجير.



تم استخدام الاحتياطي النقدي المرتبطة بالصيانة التي تحتفظ بها ألافكو لتغطية المستحقات من شركة الطيران وتم تسجيل أي قيمة متبقية في المطلوبات الأخرى كدفعة مقدّمة أو دفعة مسبقاً مقابل مدفوعات التأجير القادمة.

ارتفعت المطلوبات الأخرى بنسبة 47% بشكل أساسي بسبب إيداع تم استلامه كجزء من بيع محتمل لطائرات، وثانياً، بسبب عائدات سحب خطاب اعتماد تم استلامه فيما يتعلق بتعثّر عميل. سيتم استخدام عائدات خطاب الاعتماد للتعويض عن الالتزامات المستقبلية لشركة الطيران المتعثّرة.

نتنقل إلى الصفحة 17 لمناقشة المركز المالي. كان نمو الميزانية العمومية لشركة ألافكو ثابتاً إلى حد ما على أساس سنوي حتى هذه الفترة.

انخفض إجمالي الأصول بنسبة 5%، ويرجع ذلك إلى الزيادة في مخصصات خسائر الائتمان المتوقعة التي أدت إلى انخفاض رصيد المدينون في ميزانيتنا العمومية. كما تراجعت حقوق الملكية بشكل طفيف بعد الخسارة الصافية التي سجلتها الشركة خلال العام بالإضافة إلى الحركة السلبية في احتياطي العملات الأجنبية مع ضعف الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي.

انخفضت المطلوبات أيضاً، مما يعكس سداد القروض وانخفاض التزامات احتياطي الصيانة التي تم تخفيضها كجزء من إعادة هيكلة بعض عقود التأجير.

نتنقل إلى الصفحة 18 لمناقشة النسب المالية الرئيسية. في حين أن النسبة الحالية لا تزال منخفضة، تتمتع الشركة بسيولة متينة مؤكدة على قدرتها في الوفاء بالتزاماتها عندما يحين موعد استحقاقها. نسبة الرافعة المالية منخفضة نسبياً وبمعدل موازي لمعدلات المؤجرين العالميين.

يبقى عامل التأجير وهوامش الربح منخفضة في هذه الفترة. يأتي ذلك في أعقاب انخفاض الإيرادات وزيادة مخصصات الخسائر الائتمانية التي بدأنا نراها في الربع الأول من السنة المالية.

ومع ذلك، فإننا لا نزال على ثقة من أن قطاع الطيران وعلى وجه التحديد قطاع تأجير الطائرات سوف يتعافى ويعود إلى مستويات الربحية والقوة التي كان عليها قبل جائحة كوفيد-19.

في الصفحة 19 نتناول مدة عقود التأجير. إن الوضع المالي لشركة ألافكو مدعوم إيجابياً بمتوسط مدة تأجيرية متبقية يبلغ 8.2 سنوات مع استحقاق غالبية عقود التأجير بعد عام 2025. والأن، نتنقل من جديد إلى عادل لمتابعة مناقشة استراتيجية الاستدامة والتوقعات المستقبلية. شكراً لكم جميعاً.

**عادل البنوان** شكراً كيرن. نتنقل الآن إلى استراتيجية الاستدامة لشركة ألافكو، ومن ثم سنناقش النظرة المستقبلية. كما ترون في صفحة استراتيجية الاستدامة، تركز الشركة على ثلاث ركائز، أولها الاستثمار في أسطول حديث وطائرات ذات كفاءة عالية وصديقة للبيئة، وهي استراتيجية تبنتها الشركة منذ عام 2006.

وعلى الصعيد التمويلي، لشركات التأجير مثل ألافكو دوراً محورياً في تمكين شركات الطيران من الانتقال إلى تشغيل طائرات تتمتع بأحدث أنواع التكنولوجيا في القطاع، وكذلك تمويل هذه الطائرات الجديدة بشكل سهل ومرن. أما على صعيد الالتزام الاجتماعي، نواصل دعم ومساعدة المجتمع في تحقيق هدف الاستدامة المجتمعية.

وفي الصفحة الأخير، نعرض عليكم النظرة المستقبلية. أظهر الطلب على السفر بوادر انتعاش في الأسواق المحلية والدولية. كما أن الانتعاش الاقتصادي القوي الذي شهدته معظم البلدان هو أيضاً علامة على انتعاش مماثل في قطاع السفر. وفي أحدث استطلاع أجره اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في يونيو، أعرب 60% ممن شملهم الاستطلاع عن رغبتهم في السفر في الشهرين المقبلين.

من ناحية أخرى، واصلت شركات الطيران اتباع نهج حذر حيث لا يزال العديد منها يعمل بقدرة استيعابية منخفضة. كما أدت الجائحة إلى تسريع خطط استبدال الطائرات من قبل شركات الطيران. فالأساطيل التي تأثرت في العامين الماضيين هي في الغالب مكونة من طائرات قديمة. لهذا، نتوقع أن تسعى شركات الطيران للحصول على فرص تمويل بديلة من المؤجرين مباشرة وعلى وجه التحديد، من خلال اتفاقيات البيع وإعادة التأجير.

أما على صعيد تأجير الطائرات، نشهد زيادة في عمليات الاندماج والاستحواذ التي من المحتمل أن تمتد إلى ما بعد عام 2021. يتطلع المستثمرون، أي مؤجري الطائرات والمستثمرين من القطاع الخاص، إلى الاستفادة من شركات تأجير الطائرات المتعثرة.

وتبقى النظرة على المدى الطويل في قطاع تأجير الطائرات إيجابية، ومن المرجح أن تتحول شركات الطيران إلى نموذج تشغيلي يعتمد على تأجير الطائرات بدلاً من امتلاك الطائرات. 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** مرحباً سيداتي وسادتي، سنقوم بالإجابة على أسئلتكم. السؤال الأول هو عن مستوى معدلات التأجير الحالية مقارنة بمستويات ما قبل الجائحة وكيف ترون هذه المعدلات مستقبلاً؟ سيقوم بالإجابة عن السؤال السيد/ كيرن

**كيرن أوكيف** شكراً لك. ما رأيناه في فترات الركود السابقة هو أن قيمة تأجير الطائرات تتعافى تدريجياً إلى مستويات ما قبل الانكماش مع بدء التعافي وعودة شركات الطيران إلى عملياتها كما قبل الانكماش، أي عودة السفر من جديد. وهذا واضح بشكل أساسي للطائرات الأصغر عمراً، أي الطائرات من طرازي A320 و737 لما توفره من تكنولوجيا حديثة.

عندما ننظر إلى فترات الانكماش السابقة، فإن المعدات والتكنولوجيا الأحدث هي أول ما يتعافى وكذلك تعود سريعاً إلى المستوى الذي نتوقعه إذا لم يكن هناك انكماش.

أما المعدات القديمة فهي ستبقى عائد عند بدء التعافي، لكنها قد لا تستعيد معدلات الطلب كما هو متوقع إذا لم يكن هناك انكماش. فإذا تعرض السوق لانكماش بنسبة 50% على سبيل المثال، لمجرد إعطاء مثال، نتوقع أن تعوض التكنولوجيا الجديدة كامل الخسارة، أي نسبة 50%، كاملة.

أما فيما يخص المعدات القديمة، وحتى بعض طائرات البدن العريض القديمة، سوف تتعافى، ولكنها لن تستعيد بالضرورة نسبة الـ 50% الكاملة. هذا ما رأيناه في التحليل الذي أجراه Ascend وخبراء آخرون، كما لدينا خبرة في ذلك على مدار الثلاثين عام الماضية.

في أي فترة تعافي من هذا القبيل، إذا كنت تعيد رسم صورة شركتك، فإن ما تريده حقاً هو الاستحواذ على أحدث المعدات والتقنيات وأكثر المعدات طلباً.

إذا نظرنا إلى شركة ألافكو، نحقق ذلك من حيث متوسط عمر طائرتنا وأنواع الطائرات التي يتكوّن منها أسطولنا. نمتلك طائرات من طراز A320. الكثير منهم من نوع neo، ولدينا طلبية قادمة. نمتلك أيضاً طائرات من طراز A321 وكذلك طائرات 737 ماكس. كما نقوم بإدارة التخارج من استثماراتنا في معدات قديمة مع مرور الوقت عن طريق بيع الطائرات.

**لسلي معوض** إلى السؤال التالي حول الربحية. متى من المتوقع أن تعود ألافكو إلى مستويات الربحية التي كانت عليها قبل جائحة كوفيد-19؟ لك السيد/ كيرن.

**كيرن أوكيف** شكراً. في الوقت الحالي، تشير المؤشرات الإيجابية جداً إلى بدء التعافي اليوم ونرى ذلك في عدد الرحلات الجوية في مختلف مناطق العالم. ولكننا نرى أيضاً أن التعافي سيكون غير متساوٍ في جميع أنحاء العالم.

ثانياً، العامل الآخر هو انتعاش أرباح شركات الطيران. قد يعودون للتشغيل وزيادة رحلاتهم، ولكن السؤال هو متى تبدأ هذه الشركات بجني الأموال فعلاً. ستكون عودة الربحية مع عودة حركة السفر.

عندما نأخذ ذلك في الاعتبار، نتوقع أن الربع الأخير من السنة المالية 2021 سيشهد أيضاً بعض التحديات وستأخر الربحية، ولكن العوامل الأخرى بدأت تتحسن. إن نظرنا إيجابية بالنسبة للسنة المالية المقبلة، أي للسنة المالية 2022.



**لسلي معوض** شكرا لك السيد/ كيرن. لدينا سؤال آخر حول إعادة هيكلة العقود وتأثيرها على دخل التأجير. هل نتوقع مزيداً من إعادة هيكلة بعض العقود؟ لك السيد/ كيرن.

**كيرن أوكيف** يتعلق ذلك أيضاً بإجابتي السابقة. إننا نشهد نوعاً من انتعاش غير متساوٍ حول العالم. نرى مؤشرات إيجابية في الولايات المتحدة وأوروبا. ونشهد انتعاش في آسيا ولكنه متفاوت وأبطأ في بعض الدول.

نتوقع أن بعض من الشركات الآسيوية الأرجح قد تطلب تأجيل ال تتلقى المزيد من طلبات التأجيل. لقد رأيناهم في الوقت الحالي ، لذا فنحن نعرف نوعاً ما من سيأتي إلينا. الإجابة المختصرة هي ، نعم ، نعتقد أن آسيا لا تزال تمثل مشكلة ونتوقع طلباً آخر للتأجيل ، ولكن بعد ذلك نتوقع أن يبدأ كل شيء في التحسن وتقويم نفسه.

نتوقع أن بعض من الشركات الآسيوية قد تطلب تأجيل التزاماتها. لقد رأينا ذلك في الوقت الحالي . لذا فنحن نعرف نوعاً ما من سيأتي إلينا. الإجابة المختصرة هي ، نعم ، نعتقد أن آسيا لازالت تواجه تحديات ونتوقع طلباً آخر للتأجيل ، ولكن بعد ذلك نتوقع أن تتحسن الأوضاع وعودة الطلب.

**لسلي معوض** شكرا لك كيرن. لدينا سؤال أخير حول الجدول الزمني لتسليم طائرات جديدة. متى تتوقعون استلام جميع الطائرات الجديدة، وجدول التسليم من حيث طائرات إيرباص وبوينغ؟ لك السيد/ كيرن.

**كيرن أوكيف** يمتد سجل طلبات ألافكو إلى عام 2028. وتم الاتفاق على تسليم الطلبات بحيث يتم تسليم أربع طائرات في العام المقبل 2022، وثلاث طائرات في عام 2023، ثم ثماني طائرات أخرى في عام 2024. وتم جدولة تسليم معظم الطائرات إلى ما بعد عام 2024، أي من عام 2025 إلى 2028. سيكون نشاط التسويق أقل نسبياً على مدار السنوات القليلة المقبلة مما يعطي الشركة مرونة أكبر ويخفف من الضغوطات، خاصة خلال العام المقبل.

حتى الطائرات التي سنقوم بتسليمها العام المقبل، تم تأجير اثنتين منهما. لذلك فإن ألافكو في وضع جيد جداً من حيث طلباتها وجدول تسليم الطائرات. نأمل أن يكون الرد على هذا السؤال واضح.

**لسلي معوض** شكراً جزيلاً. وصلنا إلى ختام فقرة الأسئلة. شكراً لكم جميعاً لانضمامكم إلينا. أنقل المكالمة إلى ميرنا.

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





---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

---

**Mirna Maher** Hello, everyone, this is Mirna Maher, from EFG Hermes, and welcome to ALAFCO's third 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 brief presentation and then we'll open the floor for the Q&A session. Please, go ahead.

**Leslie Mouawad** Hello, ladies and gentlemen. My name is Leslie Mouawad, joining you on 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 now pass the call to ALAFCO's CEO, Mr Adel Albanwan.

**Adel Albanwan** Thank you. As-salamu alaikum, everyone. Good afternoon, everyone. Hello and welcome to ALAFCO's nine-month earnings call for the year 2021. I am Adel Albanwan, the CEO of ALAFCO. Joining me is our CFO, Kieran O'Keefe. In our call today, we will be given you a presentation on ALAFCO's position followed by an overview on the aviation industry and the performance of the company during the period.

If we go to slide six, starting with an overview of ALAFCO at the end of the nine-month period of our financial year 2020/2021. The company's portfolio stood at 78 aircraft, six new A320neo aircraft were delivered being acquired through order book and through a sale and leaseback transaction during the nine-month period, while four aircraft which were already on lease were sold during the period.

The portfolio lists 23 customers which mainly comprise full service airlines and low cost carriers across 15 countries. The majority of the 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 of aircraft types. 86% are narrow-body modern aircraft. This comes as part of our strategy to focus on narrow-body aircraft because of the higher demand on this segment, which represents around 75% of the commercial passenger fleet around the world.

We also invest in wide-body aircraft on an opportunistic basis. We are maintaining the strategy to investment in liquid and most sought-after assets to ensure our portfolio remains well-balanced and attracts demand worldwide, especially with 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 70 aircraft on order, which will also be further discussed during this presentation.

I move now to the industry update. While the impact of the COVID-19 pandemic is still lingering on the leasing sector as well as travel and airlines, we have definitely started seeing positive signs in the travel sector as well as opportunities that are being presented to the aircraft leasing industry.

When it comes to leasing, leasing activities show signs of recovery, with more than 70 operating leases announced during the third quarter, which is an increase by more than 30% compared to the compared to the last quarter.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

Increase activities were also witnessed in Q3 as airlines began to redeploy capacity and most regions have improved, especially Europe which has significantly improved with 164% increase compared to the last quarter.

We have also witnessed an increase in sale and leaseback opportunities and many activities going forward to be there as investors take advantage of opportunities presented by the pandemic. The announced SLB deals during this quarter exceed 30 transactions, over 70% increase compared to the last quarter.

Lastly, the short-term demand for the aircraft remains constrained due to the virus uncertainties but long-term demand remains strong. We've seen a strong sign of activities within the market.

As for the airlines, cash burning risks remain, however airlines are showing improvement in earnings due to higher traffic volumes. Government support has prevented high-scale bankruptcies among the airlines and global performance of airlines is likely to vary throughout the year due to slower vaccine rollout and the emergence of new variants.

However, over a year after the start of the pandemic, travel is returning gradually given a better outlook as follows. Contraction in passenger traffic continued to ease in Q3 giving signs of a gradual recovery across the sector.

International travel demand lags over domestic travel, however, easing of restrictions in Europe should lead to improvement throughout the year. Vaccine rollout remains uneven across regions with efficacy of vaccine giving confidence for air travel to resume.

We move to the operational review. In the first nine months of our financial year, ALAFCO's major activities are as follows. We delivered two A320neos to SAS, this is from our order book, completing all five signed leases with SAS in 2019. Delivered a third A320neo to Volaris as a part of four sale and leaseback agreements signed with Volaris airline early last year. Delivered the tenth A320neo to Sky Airlines, based in Chile, as a part of 11 A320neo agreements signed in 2019.

At the level of the remarketing and trading activities ALAFCO delivered one used B737-800 aircraft to Joy Air in China. This aircraft is coming off a lease from Caribbean Airlines. And, we have sold four aircraft during this period, three B737s leased to Ethiopian Airlines and one A320neo leased to Volaris.

We continue on the operational review, slide 11. By the end of the nine-month period, our order book stood at 70 aircraft, all narrow-body aircraft. 40 of these aircraft are A320neos and 10 A321neos. The remaining 20 aircraft are B737 MAXs. We have also taken the step to ensure the majority of deliveries are scheduled to start in 2024 and beyond.

The weighted average age of our portfolio remains very healthy at 4.4 years by the end of the nine-month period. This is calculated based on the weighted average of assets, age and value.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

As for its composition, the fleet today has an optimal composition comprising most efficient aircraft, the A320neos, the A320ceos and the B737 NG are all narrow-body orders that are seeing great demand from airlines worldwide to cater to domestic and regional travel.

Together with the young age of the fleet, the value of the ALAFCO fleet is a very competitive position to recapitalise airlines. Now, I will be passing the financial review to my colleague and the CFO, Kieran O'Keefe. Kieran, please go ahead.

**Kieran O'Keefe** Thank you, Adel. Hello, everybody, and welcome back to this quarter's earnings call. Please allow me to remind that ALAFCO's financial year starts on October 1<sup>st</sup> of each year and ends on September 30<sup>th</sup>. The nine-month period which we are discussing today ended on June 30<sup>th</sup>, 2021.

Anyone who would like to think in terms of dollars as opposed to Kuwaiti dinar, then I suggest a quick and dirty way which is to multiply the Kuwaiti dinar number here, in this presentation, by three. That gives you an approximate equivalent in US dollars.

Our first slide is slide 14, and here we are outlining the financial results at a higher level and then we'll do a deeper dive on the more important numbers. The first number on your screen is operating lease revenues.

Our operating lease revenues were KWD 76.6 million for the nine-month period and this down 13% from the KWD 88.2 million in the equivalent period nine months for 2020.

Net profit also declined compared to the nine months for 2020. We had a net loss of KWD 3.1 million compared to net profit of KWD 1.4 million in the nine months for 2020. So, these are our headline results of the nine-month period and next we'll discuss the income statement, the balance sheet in greater detail.

Moving on to the next slide, which is slide 15, which deals with the income statement. I'll explain each of the line items on this slide in the order in which they appear. First is operating lease revenue.

As we've previously highlighted in slide 14, we experienced a decline in the operating lease revenues by 13% in the nine-month period for 2021 versus nine-month period 2020.

Operating lease revenues fell from KWD 88.2 million in the nine-month 2020 to KWD 76.6 million on the nine months 2021. The primary reason for this decline was the restructuring of leases with some of our airline clients. The secondary reason was the loss of rental income from aircraft which were on lease in the nine months of 2020 but were off lease during the nine months of 2021.

However, the impact of these two factors was partially offset by lease income from five new aircraft which were delivered and were added to our portfolio during the nine-month period.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

The next line item is depreciation. Depreciation increased by 7%, mainly due to the addition of new aircraft and the depreciation of four A350-900s for the full period of nine months in comparison to only six months during the previous period in 2020.

The next item is financing costs. Financing costs declined during the nine months. This is primarily due to the repayment of loans during the nine-month period. Next we have staff costs, and these were slightly lower than the previous year, a decline of 2%.

Other operating expenses registered a significant decline of 40% as ALAFCO incurred maintenance expenses in the nine months for 2020 with respect to aircraft repossessed from Jet Airways in India last year. These costs were not repeated in the nine months for 2021.

Other income includes murabaha income, which is similar to deposit income. Other income also includes other miscellaneous income. In the nine months for 2021, other income included late payment charges collected from clients and end of lease settlement amounts received from an airline client. In the nine months for 2020, other income mainly included deposit income and end of lease income.

Next, we come to allowance for credit losses. These have increased significantly from approximately KWD 1.2 million in the nine months for 2020, reaching KWD 10.5 million in the nine months for 2021. This represents the largest period-over-period change and is due to the increase in probability of default by a few of our airline clients.

Loss/gain on sale of aircraft is the next item in the income statement. In the current period, loss from sale was KWD 0.7 million and this is due from loss on sale of three used 737-800 aircraft. In the prior period, we recorded a gain on sale of KWD 1.4 million, which represented a profit from selling an A320 aircraft.

The last item relates to impairment. ALAFCO recorded an impairment provision of KWD 15.5 million in the nine months for 2020 and this covered the loss in value for several wide-bodied aircraft. We have recorded no impairment for the current nine-month period in 2021. We are working on our impairment analysis and it will be included in our full year accounts for 2021.

To summarise, ALAFCO ended the period with a net loss of KWD 3.1 million for the nine months of 2021 and the drop in earning in comparison to the nine months for 2020 was mainly due to two reasons. Firstly, a decline in operating lease revenues, secondly, an increase in the expected credit loss.

The decline in profit is partially offset by the absence of an impairment charge during the nine months for 2021 in comparison to the KWD 15.5 million in nine months 2020.

Next, we move on to the balance sheet on slide 16. Again, I will cover each item in the order in which they appear on slide 16. The first item on the balance sheet is aircraft engines and equipment, so essentially our fixed assets.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

---

Aircraft engines and equipment in the nine months for 2021 declined marginally in comparison to 2020. Five A320neo aircraft were added to the balance sheet during the first nine months of 2021. Two were added in quarter one of 2021, one in quarter two 2021, and then two in quarter three of 2021.

This increase was partially offset by, firstly, the sale of the three 737 aircraft leased to Ethiopian Airlines. Depreciation charges, including those of four A350-900s have seen and a negative movement due to the deterioration of the US dollar against the Kuwait dinar.

Next, we have capital advances. Capital advances represent three delivery payments made to Airbus and Boeing in respect of our aircraft order. In the nine months for 2021, capital advances balance reduced by KWD 24.7 million. That was from KWD 162.9 million to KWD 138.1 million.

This reduction represents the amount transferred from capital advances to aircraft engines and equipment. So upon the delivery of an aircraft, basically money moved from capital advances to aircraft engines and equipment when aircraft is delivered.

Next, we have receivables. The 55% decline in our receivable balance, it goes from KWD 57.3 million to KWD 25.9 million, is due to two reasons. Firstly, collection efforts have decreased the overall receivables amount but then, secondly, there's been an increase in the expected credit loss which is netted off against a receivables balance.

Cash and cash equivalents declined by 7% during the nine-month period, mainly due to the repayment of unsecured loans and acquisition of aircraft. Retained earnings and reserves changed slightly by 4%, representing a loss for the period in addition to the negative movement in the FCTR, which is the foreign currency reserve as the US dollar weakened against Kuwait dinar.

Loans and borrowings. This is the next item on the this and net borrowings fell by 4% compared to the prior year. The fall in borrowings is due mainly to the repayment of unsecured and secured loans and net of new loans taken out during the period. Security deposits remain broadly flat for the period.

The next item then is maintenance reserves. The 19% decline in maintenance reserves 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.

The associated maintenance cash reserves held by ALAFCO were then used to cover the outstanding arrears from the airline and any remaining cash was recorded in other liabilities as an advance or prepayment against upcoming lease payments.

Other liabilities. The 47% increase in other liabilities was mainly due to firstly a deposit received as part of a potential sale of an aircraft and, secondly, proceeds from the drawdown of a letter of credit received in respect of a defaulting airline customer. The letter of credit proceeds will be used to offset against future obligations of the airline.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

Next, we move on to slide 17, which is our financial position. It gives a synopsis of where we are. As shown in this slide, the growth in ALAFCO's balance sheet is more or less consistent year-on-year up until this period.

Total assets have declined by 5%, mainly due to an increase in the expected credit loss provisions which cause the receivables balance on our balance sheet to decrease. Equity was also down slightly following the net loss recorded during the year in addition to the negative movement in the foreign currency reserve as the US dollar weakened against the Kuwaiti dinar.

Liabilities also declined, reflecting the repayment of borrowings and a decline in maintenance reserve liabilities which were reduced as part of a restructuring of certain leases.

Next, we move to slide 18, which is financial highlights. Here, we discuss the key financial ratios. While ALAFCO's current ratio remains low, the company remains liquid and is able to fulfil its obligations as and when they become due. Leverage is relatively low and comfortable with our lessor peers.

The lease rental factor and profit margins remain lower in this period. This is following a decrease in revenues and increase in credit loss provision that we had 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 return to the pre-COVID levels of profitability and strength.

Next, we have slide 19 which deals with our lease term. ALAFCO's financial position is supported by an average remaining lease term of 8.2 years with the majority of our lease agreements maturing after 2025. I will now pass the presentation back to Adel to continue with the sustainability and outlook slides. Thank you.

**Adel Albanwan** Thank you, Kieran. We will move on with the presentation, the sustainability, then it will be followed by the outlook. The sustainability, as you can see, it's focus on three pillars, younger fleet, efficient aircraft and environmentally friendly, which has been adopted by ALAFCO since 2006, the strategy of acquiring new aircraft.

For the financing activities, lessors like ALAFCO enable airlines to move into the new technology aircraft and even the financing for these new aircraft is much easier. For the social commitment, we have continued to support and help the community in achieving its targets.

Last of all, to the market outlook. The appetite for travel continues to show signs of recovery across domestic and international markets. A strong economic rebound witnessed in most countries is also a sign for a similar rebound in travel. IATA's latest survey in June shows that up to 60% of those surveyed expressed a willingness to travel in the next couple months.

On another hand, airlines continued to adopt a cautious approach as many are still operating at reduced capacity. The pandemic has also expedited replacement plans by airlines. Fleets that are mostly affected are older aircraft. We



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

foresee that airlines will seek alternative finance sourcing from lessors and specifically through a sale and leaseback agreement.

As for leasing activities, we are witnessing an increase in mergers and acquisitions which are likely to extend well beyond 2021. Investors, meaning by investors lessors and private investors, are looking to capitalise on distressed lessors.

The long-term view of the leasing industry remains positive and airlines are likely to shift to an operating model that is based on leasing aircraft rather than owning aircraft. With that, I'd like to thank you all and to conclude our presentation and move on to the Q&A. We would like to have some five minutes to allow us to gather the questions.

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

[Gathering questions].

**Leslie Mouawad** Hello, ladies and gentlemen, we're ready to take your questions. The first question is where are current lease rates in comparison to pre-corona levels and how do you see this ratio moving forward? I will pass this question to Mr Kieran.

**Kieran O'Keefe** Thank you, Leslie. What we've seen in previous downturns is for the value in lease rentals of aircraft to recover gradually to their pre-downturn levels as the recovery kicks in and the airlines start returning to normal operations, start flying again. Now, this has generally been more strongly evidenced for the younger aircraft, so you're talking about the A320s and 737s, especially for the newer technology.

If you go back and look at previous downturns, the newer equipment, the newest technology is the first to recover but also more interesting, it's also the one that comes back closest to where we were expecting to be if there was no downturn.

So, the older equipment will also get a return and a bounce back when the recovery starts but they may not get the full recovery back to where we would expect them to be if the downturn hadn't happened. If hit a downturn and the market tanks by 50%, just to use a number, we would expect the new technology start to come back to recover all of that loss, the full 50%.

Let's say, older stuff, maybe even some of the older wide-bodies, they will recover but they won't necessarily recover the full 50%. That's what we've seen in analysis done by Ascend and other experts in it and it's also been our experience over the past 30 years.

In any recovery like this, if you're positioning yourself, what you really want is to have the newest equipment and the most popular equipment and the newest technology.



---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

---

If you look at the ALAFCO, we pretty much tick that box in terms of the average age and the aircraft types that we have in our fleet. We've got the A320s. A lot of them are the neos, We've got the order. We've got the A321 and also, then, we've got the 737 MAXs. Also, what we do is we're managing the exit out of our older equipment over time by doing aircraft sales. Hopefully, that has answered that question, Leslie.

**Leslie Mouawad** On to the next question about profitability. When is ALAFCO expected to return to profitability pre-corona levels? For you, Kieran.

**Kieran O'Keefe** Thank you, again. At the moment we're seeing a lot of good leading indicators which are pointing towards a recovery starting pretty much now and we do see that when we look at the number of flights in the different regions but we're also seeing that the recovery will be unevenly spread across the world.

Secondly, then, the other factor is the airline profit recovery. So, they might start flying, being active, and the load factors will increase but when do they actually start generating money. That profit recovery will lag the traffic recovery.

When you take that into account, we start to expect that the final quarter of financial year 2021, we think that will also be challenging because, as I said, there will be a lag, but then we start to see all these other factors start to kick in improvement. So, we are actually a lot more positive for the next financial year, for financial year 2022. I will pause there, Leslie.

**Leslie Mouawad** Thank you, Kieran. We have another question about restructuring of contracts and the impact on lease income. Are we expecting further amendments to existing ones? For you, Kieran.

**Kieran O'Keefe** Again, it is related almost to my previous answer. We're seeing a kind of uneven recovery. We're seeing lots of good things coming out of the United States, lots of good things coming out of Europe. In Asia the recovery is happening but it's very uneven and it's slower.

My expectation is that Asia will still probably get a few more requests for deferrals. We've seen them at the moment, so we kind of know who is coming at us. The short answer is, yes, we think Asia is still problematic and we're expecting one more request for deferral but then we expect everything to start to improve and straighten itself out.

**Leslie Mouawad** Thank you, Kieran. We have a last question about the timeline of new deliveries. By when do you expect to receive all the new aircraft, split of new deliveries in terms of Airbus and Boeing? For you, Kieran, please.





---

## ALAFCO 3Q21 results conference call

---

Wednesday, 18 August 2021

**Kieran O'Keefe** Our order book stretches out to 2028, so that's the short answer, when we expect the final deliveries. I'll just give a little bit more background on our order book. We organise the order book such that we have four aircraft delivering next calendar year 2022, three in 2023 and then a further eight in 2024.

Now, what we've done is sort of back-ended the order book after 2024. Most of the aircraft are coming in 2025 till 2028. So, we have relatively light remarketing task over the next few years which allows us a lot more flexibility and takes the pressure off, especially over the next year.

Even the aircraft that we have delivering next year, two of them are placed. So, we're actually in a pretty good position in terms of our order book and our delivery slots, as well. Again, I'll pause there. Hopefully, that's answered that question.

**Leslie Mouawad** Thank you very much. This is our last question and from here we can end our earnings call. I pass it to Mirna.

**Mirna Maher** This concludes today's call. Thank you, everyone, for joining.