



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: 20 / 02 /2022

CC/ 074 /2022

التاريخ: 2022/02 /20

سي سي/074/2022

To: Boursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

**Subject: ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P Analysts Conference Transcript Q1/2022.**

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 2022.**

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 2022.

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 2022.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

سليمان أحمد المصنف

أمين سر مجلس الإدارة



**ميرنا ماهر** مرحباً بكم. معكم ميرنا ماهر من المجموعة المالية هيرميس، أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بنتائج الربع الأول من السنة المالية 2022 لشركة الأفكو. يسعدني التعريف عن المتحدثين في مؤتمر اليوم كل من الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو، السيد/ عادل البنوان، والرئيس التنفيذي للشؤون المالية، السيد/ يوسف الذويخ. أترك المكالمة الآن للشركة ومن بعدها سنقوم بالإجابة عن الأسئلة. أنقل المكالمة إلى إدارة شركة الأفكو.

**لسلي معوض** مرحباً سيداتي وسادتي، اسمي لسلي معوض، انضم إليكم من جانب المتحدثين. أود أن أرحب بكم أولاً وتذكيركم بأن هذا المؤتمر 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 المكالمة إلى السيد عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو.

**عادل البنوان** شكراً لك. السلام عليكم جميعاً. أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بشركة الأفكو للربع الأول من السنة المالية 2022/2021. أنا عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو. ينضم إلي الرئيس التنفيذي للشؤون المالية في شركة الأفكو، السيد/ يوسف الذويخ. نقدم خلال المؤتمر نبذة عن الشركة، ونظرة عامة عن صناعة الطيران وأداء شركة الأفكو.

نبدأ بنظرة عامة عن الشركة على الصفحة رقم 6 كما في نهاية الربع الأول، حيث بلغ عدد الطائرات في محفظة الشركة بنهاية الفترة 79 طائرة، والتي يتم تأجيرها لقاعدة عملاء تشمل 23 عميلاً في 17 دولة. وتضم هذه القاعدة العملاء من شركات الطيران التجارية، منها شركات طيران ذات النطاق التشغيلي الواسع وكذلك شركات الطيران منخفضة التكلفة المدعومة من قبل كبار المستثمرين.

أما من الناحية الجغرافية، فمعظم طائراتنا يتم تأجيرها من قبل شركات طيران مقرها القارة الآسيوية حيث قطاع السفر والطيران الأسرع نمواً في العالم.

ويتكوّن أسطول الشركة من مزيج متوازن من فئات الطائرات، حيث 82% منها من فئة الطائرات الحديثة ذات البدن النحيف، كجزء من استراتيجيتنا للتركيز على الطائرات ذات البدن النحيف 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 الاستثمار في الطائرات الحديثة ذات البدن النحيف وهي أصول سائلة وتتمتع بطلب عالٍ، وهذه الاستراتيجية الحصيفة أثبتت نجاحها لاسيما خلال جائحة كوفيد-19.

سنقوم بالتوسع أكثر حول هذه النقطة خلال المؤتمر. أما بالنسبة لطلبات الشركة، تشمل الطلبات 68 طائرة جديدة سيتم عرضها أيضاً خلال المؤتمر.

نتنقل الآن إلى أحدث التطورات في صناعة الطيران في الصفحة 7. نواصل رؤية بوادر إيجابية لتعافي قطاع الطيران خلال الربع الماضي، وهو ما بدأ في بداية عام 2021 وكان له تأثير إيجابي مباشر على قطاع تأجير الطائرات.

فيما يتعلق بتأجير الطائرات، تستمر شركات الطيران بالتركيز على إبرام صفقات البيع وإعادة التأجير لدى الشركات المؤجرة للطائرات، فيما تقوم هذه الشركات الأخيرة بدعم شركات الطيران لاستيفاء طلباتها من قبل شركات تصنيع الطائرات. وتبقى السيولة هي من ضمن التحديات لشركات تأجير الطائرات في هذه الأوضاع، مما يستدعي توفير مصادر تمويل بديلة، كإصدارات سوق رأس المال من قبل هذه الشركات وكذلك صفقات الأوراق المالية المدعومة بالأصول.



أما على صعيد شركات الطيران، لا يزال وضعها المالي يواجه بعض التحديات بسبب الدين والدعم التي حصلت عليه من حكوماتها. من المتوقع أن يكون رأسمال هذه الشركات محدوداً في المستقبل القريب، وهو ما يجعل خيار تأجير الطائرات الأمثل لها. كما أن أسعار الوقود العالية لا زالت تضغط على التكاليف التشغيلية لشركات الطيران، لذا من المتوقع أن نراها تتوجه نحو تجديد أسطولها لتشمل أنواع الطائرات التي تستهلك وقوداً أقل، أي الطائرات الحديثة ذات التكنولوجيا المتقدمة.

وتشير آخر البيانات المالية لشركات الطيران إلى ان الضغوطات على شركات الطيران بدأت تخف في بداية عام 2022 حيث بدأت حركة السفر تعود تدريجياً. وتظهر حركة السفر داخل الدول طلباً قوياً، إذ عادة إلى مستويات ما قبل الجائحة في روسيا والصين والولايات المتحدة. واستمر تعافي السفر العالمي أيضاً حتى نهاية عام 2021 على الرغم من زيادة الاضطرابات بسبب متحور أوميكرون ليزيد التعافي على حركة السفر ليشكل نسبة 41.6% من مستويات عام 2019، وذلك مقارنة بنسبة 42.2% في عام 2020. وارتفع الطلب على السفر مع إعادة فتح المزيد من الأسواق بفضل نجاح حملات التطعيم.

ننتقل إلى الأداء التشغيلي للشركة على الصفحتين 9 و10. بدأت ألافكو عدد من الأنشطة خلال الربع الأول، شملت صفقات تأجير وإعادة تأجير وتمويل. وقد نجحت في إبرام بعض هذه الصفقات كما تم الإعلان عنها على بورصة الكويت مؤخراً، إذ تم توقيع عقدي تأجير مع شركة الطيران ITA الإيطالية، وشركة Ultra Air منخفضة التكلفة ومقرها كولومبيا. ولا تزال المفاوضات جارية بشأن أنشطة أخرى.

ننتقل إلى أسطولنا في الصفحة 11، حيث بلغ متوسط عمر أسطول طائرات الشركة مستوى 4.7 سنوات بنهاية الربع الأول، وهو معدل جيد. يتم احتساب هذا المتوسط على أساس القيمة الصافية للطائرة في نهاية السنة .

ومن ناحية فئات الطائرات، فإن الأسطول اليوم لديه تركيبة مثالية تتكون من طائرات ذات الكفاءة العالية، وهي طائرات A320neo و A320ceo و B737 NG، وجميعها من فئة الطائرات ذات البدن النحيف التي تمثل 82% من أسطولنا والتي يكون الطلب عليها كبيراً من قبل شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إذ أن هذه الطائرات تلبي احتياجات السفر المحلي والإقليمي. بين متوسط عمر طائرتنا وفئات الطائرات، تتمتع ألافكو اليوم بأسطول تنافسي جداً يمكنها من دعم شركات الطيران لإعادة رسملتها.

وفي الصفحة 12، يتوزع أسطول شركة ألافكو جغرافياً على النحو التالي. لدينا 43% من أسطولنا في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، خاصة مع شركات الطيران المدعومة من الحكومة وشركة منخفضة التكلفة رائدة. أما 21% من الأسطول فهو مؤجر في أوروبا مع شركات الطيران الوطنية، بما في ذلك SAS في السويد و AEGEAN في اليونان. و15% من الأسطول موجود في الشرق الأوسط، بما في ذلك الناقل الوطني، الخطوط الجوية الكويتية. وأخيراً، يتم تأجير نسبة 17% المتبقية من أسطولنا مع شركات طيران مرموقة في الأمريكيتين، بما في ذلك خمس طائرات A320 مع شركة Allegiant.

لا زلنا في الأداء التشغيلي في الصفحة 13. بلغ عدد الطائرات في طلبية الشركة 68 طائرة، جميعها طائرات ذات البدن النحيف. 38 من هذه الطائرات من طراز A320neo و10 من طراز A321neo. أما البقية العشرين، فهي من طراز بوينج B737-8 MAX. واتخذنا أيضاً خطوة لضمان جدولة تسليم غالبية الطائرات ابتداءً من 2024 وما بعده. والآن ننتقل إلى الصفحة 14 لمناقشة الأداء المالي، وسيقوم بذلك الرئيس التنفيذي للمالية يوسف الذويخ.

**يوسف الذويخ** شكراً لك عادل. مرحباً بكم جميعاً وأهلاً بكم من جديد في مؤتمر المحللين لهذا الربع. أود تذكركم بأن السنة المالية لشركة ألافكو تبدأ في الأول من أكتوبر من كل عام وتنتهي في 30 سبتمبر. لأي شخص يود تحويل الأرقام إلى الدولار، عليهم مضاعفة الأرقام المقدّمة بالدينار الكويتي بـ3.3 للقيمة التقريبية بالدولار الأمريكي.

في الصفحة 15، نبدأ بملخص النتائج المالية ومن ثم سنتعمق بأبرز الأرقام. بدايةً بالإيرادات التشغيلية من التأجير التي بلغت 23.8 مليون دينار كويتي في الربع الأول، بانخفاض بنسبة 8% من عن الفترة ذاتها في 2021. وعادت الشركة إلى الربحية خلال هذا الربع بصافي ربح قدره 2.3 مليون دينار كويتي مقارنة بصافي خسارة قدره 1.7 مليون دينار كويتي في الربع الأول من 2021.

سننتقل إلى مناقشة بيان الدخل والميزانية العمومية بمزيد من التفصيل.



نتنقل إلى بيان الدخل في الصفحة 16. سأشرح كل رقم بالترتيب الذي يظهر به. الأول هو الإيرادات التشغيلية من التأجير. شهدنا انخفاضاً خفيفاً في الإيرادات بنسبة 8% مقارنة بالربع الأول من عام 2021، حيث كان السبب الرئيسي لهذا الانخفاض إعادة هيكلة عقود التأجير مع بعض عملائنا من شركات الطيران في ظل التأثير بجائحة كوفيد-19. كان السبب الثانوي هو الخسارة في إيرادات التأجير من الطائرات التي كانت مستأجرة في الربع الأول من عام 2021 ولكنها كانت متوقفة عن التأجير خلال هذا الربع.

الرقم التالي هو مصاريف الاستهلاك. لم يكن هنالك تغيير ملحوظ في مصاريف الاستهلاك، فيما انخفضت تكاليف التمويل بعد سداد القروض. وارتفعت تكاليف الموظفين بنسبة 13% وتمثل الزيادة السنوية والتكلفة المتعلقة بالتوظيف الجديد خلال العام.

وبقت المصروفات التشغيلية الأخرى عند مستوياتها، فيما ارتفعت الإيرادات الأخرى – التي تشمل دخل المرابحة بشكل ملحوظ بعد شطب مخصص فائض ومديونية لم تعد مطلوبة لأي طرف ثالث.

بعد ذلك، نصل إلى مخصص خسائر الائتمان الذي تغير بنسبة ملحوظة بعد تحسن نسبة مدفوعات العملاء.

باختصار، عادت الألفو إلى الربحية في هذا الربع بصافي ربح بلغ 2.3 مليون بعد عامين من التحديات العالمية التي واجهها قطاع السفر.

نتنقل إلى الميزانية العمومية في الصفحة 17.

سأقوم بمناقشة كل بند بالترتيب الذي يظهر أمامكم. الرقم الأول في الميزانية العمومية هو الأصول الثابتة التي انخفضت بشكل طفيف بنسبة 1% ويعود الانخفاض إلى رسوم الاستهلاك، التي عكس انخفاضها الارتفاع في قيمة الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي.

وننتقل إلى الدفعات الرأسمالية. لم يكن هنالك حركة ملحوظة فيما يخص الدفعات الرأسمالية خلال الربع.

بعد ذلك، ترون المستحقات، حيث لم يكن هناك حركة ملحوظة في رصيد المستحقات، مع أنها انخفضت بعض تحصيل مستحقات بعض من عملاء الشركة، ولكن المستحقات من عملاء آخرين أعادت الرصيد إلى مستواه السابق.

انخفض النقد والنقد المعادل بنسبة 39% بعد تسديد القروض المضمونة وغير المضمونة خلال الفترة.

البند التالي هو الأرباح والاحتياطات المحتجزة التي ارتفعت بنسبة 2%، لتعكس ذلك بشكل أساسي الربح لهذه الفترة وكذلك الحركة الإيجابية لارتفاع قيمة الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي.

وانخفضت قيمة القروض والاقتراض بنسبة 4%، ويعود السبب بشكل رئيسي إلى سداد القروض خلال الفترة.

كما انخفضت الودائع بنسبة 23% بعد إعادة تعديل الودائع مقابل مستحقات أحد العملاء.

احتياطات الصيانة. يرجع الارتفاع الطفيف في احتياطات الصيانة إلى عقود التأجير الجديدة مع شركات الطيران، والتي تقابلها تسديد التزامات احتياطي الصيانة خلال الربع الأول.

وارتفعت المطلوبات الأخرى بسبب الالتزام بإيداع من عميل محتمل مقابل صفقة تأجير و/أو بيع طائرة.

تلخيصاً للميزانية العمومية، انخفض إجمالي الأصول بشكل طفيف بسبب الانخفاض في النقد والنقد المعادل وكذلك انخفاض قيمة طائرات. وبالمثل، انخفض إجمالي المطلوبات بعد تسديد القروض المضمونة وغير المضمونة.

نتنقل إلى المركز المالي في الصفحة 18. هنا، لدينا ثلاثة رسوم بيانية توضح وضعنا المالي عبر السنوات والذي يظهر وضع مالي متوازن حتى الربع الأول. وانخفض إجمالي الأصول بنسبة 2% نتيجة انخفاض النقد والنقد المعادل ورسوم



استهلاك الطائرات. وارتفعت حقوق الملكية بشكل طفيف بعد عودة الربحية. كما انخفض إجمالي المطلوبات بشكل طفيف بنسبة 3% بعد سداد القروض المضمونة وغير المضمونة.

ننتقل إلى الصفحة 19 لمناقشة النسب المالية الرئيسية. في حين أن نسبة السيولة الحالية لا تزال منخفضة، تتمتع الشركة بسيولة متينة مؤكدة قدرتها على الوفاء بالتزاماتها عندما يحين موعد استحقاقها. نسبة الرافعة المالية منخفضة نسبياً وبمعدل موازي لمعدلات المنافسين.

يبقى عامل التأجير وهوامش الربح منخفضين في هذه الفترة. يأتي ذلك في أعقاب انخفاض الإيرادات نتيجة إعادة هيكلة عقود التأجير مع بعض العملاء.

وتحسن هامش صافي الربح نتيجة التحسن العام في أداء الشركة، نحن 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 20 نتناول مدة عقود التأجير. إن الوضع المالي لشركة أفكو مدعوم إيجابياً بمتوسط مدة تأجيرية متبقية يبلغ 8.7 سنوات مع استحقاق غالبية عقود التأجير بعد عام 2025. والان، ننتقل من جديد إلى عادل لمتابعة مناقشة استراتيجية الاستدامة والتوقعات المستقبلية. شكراً لكم جميعاً.

**عادل البنوان** شكراً يوسف. ننتقل الآن إلى استراتيجية الاستدامة لشركة أفكو. تبقى استراتيجية الشركة مرتكزة على ضمان الاستدامة على المدى الطويل من خلال الحفاظ على أن يكون الأسطول من الأحدث في صناعة تأجير الطائرات، والذي يتكوّن من طائرات ذات استهلاك وقود من الأكثر كفاءة وطائرات صديقة للبيئة لدعم شركات الطيران في تعزيز أسطولها وعملياتها.

يرى السوق عامّة دخول طائرات ذات التكنولوجيا الجديدة. لذا فإن استثمار أفكو أعلى في الطائرات ذات التكنولوجيا الجديدة لتقوم الشركة في المساهمة على دعم احتياجات شركات الطيران واستدامتها. تتيح شركات التأجير مثل أفكو لشركات الطيران التي تعاني من تحديات مالية أن تحوّل أسطولها بسرعة لتضم طائرات جديدة ذات كفاءة في استهلاك الوقود، وبالتالي توفر أفكو لها المرونة في إنهاء تشغيل الطائرات القديمة.

نحن نركز أيضاً على بيع طائراتنا القديمة لدعم الانتقال إلى استراتيجية تلتزم بتخفيض انبعاثات الكربون ضمن معايير الحوكمة البيئية والاجتماعية، وأخيراً، من الناحية الاجتماعية، نواصل المشاركة في دعم المنظمات التي تساعد المجتمعات المحلية أكثر من غيرها. يظل التعليم والتخفيف من حدة الفقر أهم ما نركز عليه أنشطتنا.

وفي الصفحة 23 و24، نعرض عليكم تطلعاتنا المستقبلية. يواصل الطلب على السفر التحسّن، الطلب على الطيران الداخلي يعود إلى مستويات ما قبل الجائحة في العديد من مناطق العالم. وأظهر اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) أن القيود المفروضة على السفر كان لها تأثير ضعيف أمام انتشار متحورات كوفيد، لذا فإن الانتعاش يرجح إلى عودة نشاط السفر.

وبالنسبة لشركات الطيران، فإنها تظل مركزة على الكفاءة في إدارة الأسطول وخفض تكاليف التشغيل. لا تزال الطائرات نحيفة البدن هي المحور الأساسي للعديد من شركات الطيران، بالأخص لاستخدامها على الخطوط الإقليمية والمحلية. كما من المحتمل أن يضيف ارتفاع أسعار الوقود الضغوطات غير المرغوبة على شركات الطيران لإدارة تكاليفها، وبالتالي من المرجح أن تفرّز شركات الطيران الانتقال إلى أسطول جديد في وقت أقرب من المتوقع.

وتواصل شركات تأجير الطائرات مثل أفكو دعمها لشركات الطيران لاسيما في ظل التحديات الرأسمالية لتلك الشركات.

أظهرت صناعة تأجير الطائرات مرونتها وقدرتها على تقليل المخاطر، حيث توفر الشركات التمويل المدعوم بالأصول الذي شهد نمواً قوياً، مما يعكس زيادة شهية المستثمرين. حالياً، تقوم أفكو باستكشاف خيارات تمويلية مختلفة بما في ذلك الأوراق المالية المدعومة بالأصول.

بذلك، نختم مناقشة أداء الشركة وننتقل إلى فقرة الأسئلة. شكراً لكم جميعاً.

**ميرنا ماهر** شكراً. يمكنكم طرح أسئلتكم عبر الخانة المخصصة لذلك. وستقوم ادارة أفكو بالاجابة عليها.

**لسلي معوض** مرحباً سيداتي وسادتي، سنقوم بالإجابة على أسئلتكم. سؤالنا الأول حول معدلات التأجير. هل يمكنكم التحدث عن معدلات التأجير الحالية وكيف تقارن بمستويات ما قبل الجائحة؟ ما هي مخرجات معدلات التأجير؟ هل هناك أي ارتباط تاريخي بالزيادة في سعر الفائدة العالمي؟ سيجيب الرئيس التنفيذي على السؤال.

**عادل البنوان** ما رأيناه في فترات الانكماش السابقة فيما يخص قيمة الطائرات ومعدلات تأجيرها هو أنها تتعافى بمجرد العودة إلى مستويات ما قبل الانكماش ومع بدء الانتعاش وعودة شركات الطيران إلى تشغيلها الطبيعي. هذا ينطبق بشكل خاص على الطائرات الحديثة والأكثر كفاءة.

**لسلي معوض** السؤال التالي عن الدين. هل تتوقع سيناريو يتم فيه إعادة تسعير الدين في الميزانية العمومية لتعكس الزيادة في أسعار الفائدة، لكن معدلات التأجير تستغرق وقتاً أطول للعودة إلى مستويات ما قبل الجائحة؟ هذا السؤال موجه للرئيس التنفيذي للشؤون المالية.

**يوسف الذويخ** يتم تحوط معظم اتفاقاتنا بشكل طبيعي، بقدر ما نهدف إلى عكس معدل التمويل لدينا (مع المقترضين) مقابل معدل التأجير. لذلك، إذا اتفقنا على معدل فائدة ثابت في ترتيبات التمويل، فسيكون لاتفاقية التأجير سعر ثابت، وبالتالي يكون العقد محوَّط. تستخدم معظم اتفاقيات التمويل والتأجير معدلات ليبور الأمريكية كمعيار مرجعي.

**لسلي معوض** سؤالنا التالي. كم عدد الطائرات المتوقع تسلمها في عامي 2022 و 2023؟ هل يمكنكم أيضاً تذكيرنا بجدول التسليم الخاص بدفتر الطلبات الحالي. هذا السؤال للرئيس التنفيذي.

**عادل البنوان** نتوقع تسلم عدد قليل جداً من الطائرات في السنوات القادمة حتى عام 2024. والجزء الأكبر من الطائرات سيتم تسلمها ما بين 2024 و 2028.

**لسلي معوض** سؤالنا التالي. ما هي النظرة المستقبلية على المخصص المحتمل لخسارة الائتمان؟ هل ممكن الافتراض أن الدورة قد وصلت إلى نهايتها؟ سيجيب الرئيس التنفيذي للشؤون المالية.

**يوسف الذويخ** نعم، فيما يتعلق بالخسائر الائتمانية المتوقعة خلال الفترة الحالية، قامت شركة الافكو بإصلاح مخصصها للخسارة الائتمانية المتوقعة بمقدار 7 مليار دينار كويتي. ويرجع ذلك في المقام الأول إلى استمرار تحصيل مستحقات السنوات الماضية. لقد انخفضت المستحقات وتواصل التراجع. وتوقعاتنا ألا نرى زيادة في الخسائر الائتمانية المتوقعة في الربع القادم.

**لسلي معوض** شكراً. لدينا سؤال تالي. إذا لم تكن الطائرة مؤجرة وكانت موقوفة عن الطيران بسبب إغلاق المطارات، كيف يتم احتساب الاستهلاك؟

**عادل البنوان** سيستمر احتساب الاستهلاك كما هو بغض النظر عما إذا كانت الطائرة مؤجرة أو غير مؤجرة.

**لسلي معوض** السؤال التالي. الصفقة المعاد هيكلتها مؤقتة أو هي للمدة الإجمالية لعقد التأجير، بما في ذلك امتدادها لما بعد انتهاء الجائحة؟

**عادل البنوان** أود التوضيح إلى أن صفقات إعادة الهيكلة تكون سرية، وملزمة بالسرية، ومع ذلك، يمكنني تقديم نظرة عامة. لدينا عدد قليل من عمليات إعادة الهيكلة المؤقتة، وهي ليست إعادة هيكلة بل تأجيل المستحقات وتكون واضحة كمستحقات حالية. ولدينا عدد قليل من عمليات إعادة الهيكلة الكاملة للصفقة التي تم توقيعها مع بعض العملاء.

**لسلي معوض** شكراً لك. سؤالنا التالي. كيف يجب أن نفكر في مكاسب البيع على الطائرات القديمة في المستقبل؟ كان هذا البند يظهر بشكل متكرر خلال أيام ما قبل الجائحة.

**عادل البنوان** كانت ألافكو نشطة منذ عام 2015 في تبادل الطائرات، وقامت بعمليات تبادل لعدد 40 طائرة ولا يزال اليوم عدد قليل من الطائرات المستهدفة لعمليات تبادل. لا نعتقد أن هذه الطائرات ستفقد الكثير من قيمتها، خاصة إذا



رأينا الطلب العالي جداً عليها في مجال الشحن الجوي. فبم اختيارها لتحويلها لخدمات الشحن، لذلك هناك سوق لها، بالإضافة إلى وجود مؤجرين معينين في السوق يستهدفون طائرات في منتصف عمرها.

**لسلي معوض:** شكراً لك. سؤالنا التالي حول السيولة. هل هناك أي خطة لإصدار أسهم على المدى القصير لتغطية أي تمويل لالافكو؟ سيجيب الرئيس التنفيذي للشؤون المالية.

**يوسف الذويخ:** نقوم بتقييم جميع خياراتنا كالتمول المصرفي وإصدار أسهم. لكننا نركز الآن على التمويل على وجه الخصوص.

**لسلي معوض:** شكراً. سؤالنا الأخير. هل تنتقل شركات الطيران إلى شركة تأجير الطائرات عندما ترتفع أسعار الفائدة أو عندما تنخفض أسعار الفائدة؟

**عادل البنوان:** عادةً ما تدفع أسعار الفائدة المرتفعة إلى زيادة نشاط شركات التأجير لأن التمويل يكون مكلفاً بالنسبة لخطتها مقارنة بشركات التأجير. لذلك، تُعد أسعار الفائدة عاملاً لتحسن الأعمال لشركات تأجير الطائرات.

**لسلي معوض:** شكراً. لدينا تعقيب على سؤال. ذكرتم أن معدل مدة التأجير ومعدلات التوقيت متطابقتان، كما هو الحال في السعر الثابت والمتغير. إذا افترضت أن معظم عقود التأجير يمتد على ثماني إلى 10 سنوات، فهل يمكن الحصول على تمويل طويل الأجل، خاصةً تلك ذات التصنيف الثابت؟

**يوسف الذويخ:** نعم فعلاً وهذا أمر معتاد في قطاعنا.

**لسلي معوض:** شكراً. سؤالنا التالي للرئيس التنفيذي. من المتوقع أن تصل معظم طائراتكم الجديدة بعد عام 2024، هل تتوقعون تقاعد عدد من الطائرات القديمة إلى حينها؟

**عادل البنوان:** لا، لأن طائرتنا لم تصل بعد إلى سن التقاعد. عادة ما يكون سن التقاعد 25 سنة أو أكثر، وطائرتنا ليست في هذا المجال.

**لسلي معوض:** شكراً. سؤالنا الأخير. عندما يتم نقل طائرة من مستأجر إلى آخر، من يتحمل تكلفة الفترة الانتقالية، ألافكو أم شركات الطيران؟

**عادل البنوان:** في الغالب يكون المستأجر الأول ويكون ذلك من ضمن الاتفاقية، إلى في الحالات الاستثنائية حين يطلب المستأجر الثاني تغييرات أو ميزات جديدة، هنا تتكفل بها شركة التأجير وتنعكس القيمة في تكلفة التأجير. لذا، فإن تكلفة النقل يتم احتساب معظمها مع المستأجر الحالي من أجل توفير المستأجر التالي.

**لسلي معوض:** شكراً، بذلك نختم فقرة الأسئلة.

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



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

**Hatem Alaa:** Hello everyone. This is Hatem Alaa from EFG Hermes, and welcome to ALAFCO's first quarter 2022 results conference call. I'm pleased to have on the call with me today, Mr. Adel Albanwan, the company CEO and Mr. Yousuf Althuwaikh, 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 Moawad:** Hello, ladies and gentlemen, my name is Leslie Moawad joining 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 fast and forward-looking statements with no warranty or representation given concerning such information. I now pass the call to ALAFCO CEO, Mr. Adel Albanwan.

**Mr. Adel Albanwan:** Thank you. Hello everyone, and welcome to ALAFCO's first quarter earning call for the fiscal year 21/22. I am Adel Albanwan, CEO of ALAFCO, joining me our CFO Yousuf Althuwaikh. As usual, we will give you a brief on ALAFCO's position and the aviation industry, then review the company's performance and the industry outlook.

We'll start with ALAFCO highlights; slide number six, starting with ALAFCO's position by the end of the quarter, our portfolio stands at 79 aircraft, which are leased to 23 airline customers in 17 countries. These customers mainly include government-backed airlines and well-established privately owned carriers backed by major investors. The majority of the aircraft are placed with airlines operating in Asia Pacific, which is the fastest growing aviation market in the world. Our fleet also has a very healthy mix of aircraft types of which 82% are modern narrow-body aircraft. ALAFCO's strategy is to focus on narrow-body aircraft as it serves 75% of commercial passengers fleet around the world.

We are also investing in wide-body aircraft, but only on opportunistic basis. Our strategy as reiterated in the previous calls, will remain to invest in the latest technology, narrow-body aircraft, as it is the most liquid and enjoys the highest demand worldwide. This proved to be a prudent strategy, especially in the COVID-19 crisis. We will be expanding further on this point within the presentation later on. As for ALAFCO's orderbook, we have 68 aircraft on order, which we will also further discuss in the presentation

We'll move now to industry updates, slide seven. During this quarter, we continue to see positive signs of recovery in the airline industry, which had started in 2021 and directly feeds through to the aircraft leasing market. When it comes to leasing, airline continues to pursue SLB transactions with lessors. Additionally, we see lessors support airline to fulfil orders previously placed with OEMs.

Liquidity remains a challenge for lessors in this environment, giving the rise to alternative financing, including asset-backed security (ABS), and capital market debts. As for the airlines, airlines balance sheet remains fragile due the government support and debt. Capital likely to be constrained for the foreseeable future with the leasing as an attractive option. Sustained higher jet fuel prices continue to put upward pressure on airlines operating cost, which would increase demand for fuel-efficient aircraft, which means the new technology aircraft.

The latest airline financials confirm ease of pressure on the industry operating profitability. Now, we enter 2022, travel is returning gradually. Domestic travel continues to demonstrate strong demand. Russia, China, and the US fast approaching to pre-crisis levels. The global air travel recovery continued





---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

through the year-end, despite Omicron disruptions increased to 41.6% of 2019 levels compared with 42.2% in 2020. Demand for travel rose as more markets reopen with vaccination drives progressing.

We now move to the operational review slides 9 and 10. ALAFCO had several ongoing initiatives during Q1, including leasing, trading, and financing activities. So, some of these activities were successfully concluded and well disclosed in Bursa Kuwait recently. Two new lease contracts were signed with ITA, the new flat carrier of Italy, and Ultra Air, a new start-up LCC based in Columbia. Negotiations are still underway for other activities.

Slide 11, going into our fleet composition. The weighted average age of our portfolio is at 4.7 years by the end Q1, 2022. The average age is weighted based on the aircraft net value at year-end. As for its composition, the fleet today has an optimal composition comprising of the most efficient aircraft, which are the A320neos, A320ceos, and the Boeing 737 NGs. All these are narrow-body aircraft making up 82% of our committed fleet. They have a proven demand from airlines worldwide to cater to domestic and regional travel. Together with the young age of the fleet, the value and the lease rate of aircraft fleet are at a very competitive position to re-capitalize airlines.

Slide 12, going into our fleet distribution. ALAFCO's fleet is geographically distributed as follows. 43% of our fleet is placed in Asia Pacific region, mainly government-backed airlines, and well-established LCCs. 21% of the fleet is placed in Europe with the flight carriers, including SAS based in Sweden and AEGEAN based in Greece. 15% of the fleet is placed in the Middle East, including our national carrier Kuwait Airways, and lastly, the remaining 17% of our fleet is placed with rebuttable airlines in the Americas, including 5 A320s with Allegiant.

Moving to slide 13, operational review. As for our order book, it has not been further revised in 2021. Following this year deliveries, we still have 68 aircraft on order. All our narrow-body aircraft, including 38 A320neos, 10 A321neos, and 20 B737 Max 8. The majority of deliveries are scheduled to start in 24 and beyond. Now, we'll move to slide 14, the financial review. I now pass the presentation to our CFO Yousuf Althuwaikh, who will be reviewing ALAFCO's financial performance. Please, Yousef.

**Yousuf Althuwaikh:** Hello everyone. Welcome back to our first quarter earnings for our fiscal years, 2021/2022. Allow me to remind you that ALAFCO's financial year starts on October 1st of each year and ends on 30th September. To convert numbers to dollars, I suggest a quick multiplication of numbers in Kuwait dinar by 3.3 to get an approximate equivalent in US dollars. Moving to slide 15, first, we will outline our financial results at a high level, and then do a deeper dive on the more important number.

ALAFCO ended the first quarter of 2022 with an operating lease revenue of 23.8 million Kuwaiti Dinars for the year a slight decrease of 8% from the same quarter in 2021. ALAFCO returned to profitability in this quarter with a net profit of 2.3 million Kuwaiti Dinars, compared to a net loss of 1.7 million Kuwaiti Dinars in quarter one, 2021. These are the headline results. Next, we will discuss the income statement and balance sheet in more details.



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

Income statements, slide 16. I will explain each line item in order in which they are presented on the slide. First one is operating lease revenue. We notice a slight decline in operating lease revenue by 8% compared to quarter one, 2021. This was caused primarily by restructuring of leases with some airlines clients, as we have revealed in previous earnings, a step driven by the challenges of the COVID-19 pandemic. Revenue was also impacted by the loss of rental from aircraft that were on lease in quarter one, 2021, and are off lease currently. As of depreciation, there were no significant movement during the quarter. Financing cost declined primarily following the repayment of loans. Staff cost increased by 13%, representing the annual increment and cost relating to new recruitment made during the past 12 months.

Other operating expenses remained at its previous levels, while other income, which includes Murabaha income, increased significantly due to the reversal of some of the old provisions and liabilities which are no longer required to be paid to any third party. Next, allowance for credit losses saw a significant movement representing the reversal of allowance created in the prior year as a result of improvement in collection of past dues. With these, ALAFCO returned to profitability in this quarter following two years of challenges that affected mostly aviation sector globally. The first quarter of this year ends with a net profit of 2.3 million Kuwaiti Dinars.

Moving onto our balance sheet on slide 17. To start, we look at the first line with the fixed asset, which slightly decreased by 1%, representing the depreciation charge for the current period, which in turn was partially offset by the positive movement due to appreciation of dollar against Kuwaiti Dinar.

Next, there were no significant movement in capital advances during the current period. As for the overall receivables, there were no significant movement in receivables compared to previous years, although receivable reduced following collection from a few of our airline clients, but the same is net off against the increase in receivable from few other airlines. Cash and cash equivalent decreased by 39%, mainly due to the repayment of secured and unsecured loans during the period.

Next up, retained earnings and reserves, which increased by 2%, reflecting the profit for the current period in addition to the positive movement in FCTR, as the dollar appreciated against the Kuwaiti Dinar.

Loans and borrowing declined by 4% mainly due to repayment of loans by ALAFCO during the current period.

The decline of 23% you see in the security deposit balance represents the adjustment of deposits against the past dues from one of our airline clients.

As for the maintenance reserve and provisions, the slight increase driven by new maintenance reserve invoices, which is partially offset by settlement of maintenance reserve claims during the first quarter.

As for other liabilities, the increase represents the commitment deposit from potential customers against, the lease and or sale of aircraft.



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

To summarize, total asset declined slightly as a result of cash and cash equivalent, depreciation charge on aircraft. Decline in total liabilities represent the repayment of secured and unsecured loans. This concludes our income statement and balance sheet review.

We now move to the financial position on slide 18.

As shown in this slide, the growth in ALAFCO's balance sheet is still more or less consistent year on year up until this week. Total assets have declined by 2%, a result of cash and cash equivalent and depreciation charges on aircraft. Equity increased slightly following the return to profitability. Total liabilities also declined slightly by 3% following the repayment of secured and unsecured loans.

Financial ratio, slide 19.

While ALAFCO's current ratio remains low, the company remains liquid and able to fulfil its obligation as and when they become due. Leverage is relatively low and comparable with our peers. Lease rental factors remain lower in this period, following a decrease in revenues as a result of restructuring of leases with a few of our airline customers. Net profit margin has improved as a result of overall improvement in the performance of the company. We remain confident that the aviation sector, and especially aircraft leasing sector, will recover and return to their pre-COVID levels of profitability and strength.

Lease term, slide 20.

ALAFCO's financial position is supported by an average remaining lease term of 8.7 years, with the majority of our lease agreement maturing after 2025. I will now Pass the presentation back to Adel to continue the sustainability and outlook slides.

**Mr. Adel Albanwan:** Thank you, Yousuf. Okay, so now we'll do the presentation on the strategy. Our strategy at ALAFCO remains focused on ensuring long-term sustainability by working on maintaining one of the youngest fleets in the industry, which in turn offer the most fuel-efficient and environmentally friendly the aircraft to support airlines in optimizing their fleet and operations. The wider market is also showing a significant penetration of a new technology aircraft. Our higher proportion of investment is therefore in the new technology aircraft. ALAFCO is also contributing to the operational continuity and sustainability of global airlines. Lessors like ALAFCO enable cash strapped airlines to switch sooner to new fuel-efficient aircraft, therefore offering financial flexibility to support airline customers in fast-tracking retirement of older aircraft.

We are also focused on divesting from the older aircraft to support transition to carbon reduction commitment, ESGs. Socially, we continue to be engaged in supporting organizations that are helping its communities and activities we are most invested in. Poverty relief and education remain the cornerstone of our activities. Now we move to the market outlook, slide 23 and 24 as well.

Air traffic demand continues to show improvement. Domestic travel in some regions is returning to pre-pandemic levels. IATA released research showing travel restrictions had little impact on the new COVID variant spread, which has supported recovery. As for airlines, they remain focused on delivering



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

efficiency through fleet management and reduction in operating costs. Narrow-body aircraft remained the core focus for many airlines deployed on regional and domestic routes.

On another hand, airlines are facing the rising fuel prices, which means it is time for them to transition to a new fuel-efficient fleet sooner. As for lessors, such as ALAFCO, we continue to support airlines, particularly where capital for most airlines is constrained.

Our industry has shown its resilience and its capabilities in many mitigating risks. Lots of financing and ABS markets continue to be very robust, reflecting increased appetite from investors. At ALAFCO, we continue to actively explore various financing options, including the ABS market.

With that, we conclude our representation and move to the Q&A. I'd like to thank everyone. We will take a five-minute break for the participants to place their questions, and we will get back to you. Thank you.

**Hatem Alaa:** Thank you. If you'd like to ask a question, please type it in the Q&A chat to all panellists and the management will address it.

**Leslie Moawad:** Hello, ladies and gentlemen. We return now for the Q&A session. Our first question is on lease rates. Can you please discuss the current lease rates and how it compares to pre-COVID levels? What are the outputs on the lease rates? Is there any historical correlation to increase in global interest rate? The CEO will answer the question.

**Mr. Adel Albanwan:** Yes. What we have seen in the previous downturns for the values and lease rentals of aircraft to recover to pre-downturn levels as the recovery kicks in and airlines retain to normal operation. This is especially true for young, modern, and most efficient aircraft.

**Leslie Moawad:** Going to the next question on debt. Do you expect a scenario that the debt on the balance sheet gets repriced to reflect the increase in interest rates, but lease rates take longer to go back to pre-COVID levels? This question is to the CFO.

**Yousuf Althuwaikh:** Most of our agreements are hedged. And so far, that we aim to reflect our finance rate with the renters against the lease rate. Therefore, if we agree at a fixed rate of interest in our finance arrangement, our rental agreement will have a lesser broker fixed with the lease rental, and therefore, creating a natural hedge. Most of our finance and rental agreement in the US libor at a different benchmark.

**Leslie Moawad:** Our next question. How many net deliveries are you expecting in 2022 and 2023? Can you also remind us about the delivery schedule of the current order book. This question is to the CEO

**Mr. Adel Albanwan:** Okay. We are expecting a very small number of aircraft to be delivered in the next coming years, until '24. However, the bulk of our deliveries would get started in '24 until '28.



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

**Leslie Moawad:** Our next question. What is the outlook on potential allowance for credit loss? Is it reasonable to assume that the cycle has bottomed out? our CFO will answer.

**Yousuf Althuwaikh:** Yes, with respect to expected credit losses during the current period, ALAFCO has repaired its provision for expected credit loss by KD .7 billion. This is primarily due to continued collection of past dues. Our receivable position has dived and is coming down. So, our expectation is that we will not see an increase in ECL in the coming quarter.

**Leslie Moawad:** Thank you. The next question. If the aircraft is not on lease and sitting idle due to lockdown, how is the depreciation treated?

**Mr. Adel Albanwan:** The depreciation would continue regardless of whether the aircraft is on lease or off lease.

**Leslie Moawad:** The next question. A restructured deal is temporary or is it for the total term of the lease, including once the pandemic ends?

**Mr. Adel Albanwan:** Okay, just first of all, all the restructuring is confidential, bound by confidentiality, however, I can give an overview. We have a few temporary restructurings, which is not restructuring. This is like deferral, and most of the deferral is being back now as a current. However, we have a few permanent restructurings have been signed with some of our lessees.

**Leslie Moawad:** Thank you. Our next question. How should we think about gain on sale on old aircraft going forward? This item used to show up quite frequently during the pre-COVID days.

**Mr. Adel Albanwan:** Yes. We've been active since 2015 in the trading ALAFCO. I believe we did more than 40 aircraft in trading during those times. We still have a few aircraft target for trading. We don't believe that they will be losing much of their value, especially if you consider now the momentum in the cargo business.

The older aircraft, they are elect for a conversion to cargo, so there's a market, plus there is certain lessors in the market whom they are targeting midlife aircraft.

**Leslie Moawad:** Thank you. Our next question is on liquidity position. Is there any plan to issue equity in the short-term to cover any funding for ALAFCO? Yes. the CFO will be answering it.

**Yousuf Althuwaikh:** We are considering all our options: financing, equity and all options are available, but we are concentrating right now on financing markets.

**Leslie Moawad:** Thank you. Our last question. Do more airline companies move to the aircraft leasing company when interest rates rise or when interest rates fall?

**Mr. Adel Albanwan:** Usually, the high interest rate environment is more lean to leasing companies to be active, because the fund will be expensive to their line compared to the leasing companies. So, it will be of improvement in the business for the leasing companies.



---

## ALAFCO 1Q22 Results Conference Call

Tuesday, 15 February 2022

---

**Leslie Moawad:** Thank you. We have a follow-up question. You said term of lease rate and timing rates are matched, as in fixed and floating rate. If I assume most of the lease would be eight to 10 years, are you able to get long-term finance, especially fixed rated ones?

**Yousuf Althuwaikh:** Yes, we are able to do that. In fact, this is a common practice in this kind of market.

**Leslie Moawad:** Thank you. Our next question for the CEO. Most of your new airlines are expected to arrive starting from 2024. In between, do you expect to retire a few aircrafts?

**Mr. Adel Albanwan:** No. Our aircraft has not yet reached the retirement age. Usually, the retirement age is just 25 years or more. No, we are not in this space.

**Leslie Moawad:** Thank you. Our last question. When an aircraft is transferred from one lessee to a different one, who bears the cost of the transition period, ALAFCO or the airlines?

**Mr. Adel Albanwan:** In most of the cases, the existing lessees, they bear the cost; it's embedded for the next operator. However, a few transition costs may be beared by the lessors if there are any additional requirements from the second lessee that's not been reflected with the previous lessee. So, the transition cost, I would say, most of it has been factored with the current lessee in order to save the next lessee.

**Leslie Moawad:** Thank you. We now come on end to our Q&A.

This concludes today's call. Thank you, everyone, for joining, and have a good rest of the day.