



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 / 05 / 2022

CC/ 217 / 2022

التاريخ: 2022/05 / 23

سي سي / 217 / 2022

To: Bursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

Subject: ALAFCO Aviation Lease and Finance Co. K.S.C.P Analysts Conference Transcript Q2/2022.

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 الثاني 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 Bursa Kuwait Rulebook Article (7-8-1/4) regarding the Listed Companies Obligations (Analysts Conference).

Attached is the transcript of the Analyst Conference for Q2 2022.

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 الثاني 2022.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

سليمان أحمد المضاف

أمين سر مجلس الإدارة



ميرنا ماهر مرحباً بكم. معكم ميرنا ماهر من المجموعة المالية هيرميس، أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بنتائج النصف 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 إلى إدارة شركة الأفكو ومن بعدها سنقوم بالإجابة عن الأسئلة.

لسلي معوض مرحباً سيداتي وسادتي، اسمي لسلي معوض، انضم إليكم من جانب المتحدثين. أود أن أرحب بكم أولاً وتذكركم 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 للنصف الأول من السنة المالية 2022. أنا عادل البنوان، الرئيس التنفيذي لشركة الأفكو. ينضم إلي الرئيس التنفيذي للشؤون المالية في شركة الأفكو، السيد/ يوسف الذويخ. نقدّم خلال المؤتمر نبذة عن الشركة، ونظرة عامة عن صناعة الطيران وأداء شركة الأفكو خلال الفترة.

نبدأ بنظرة عامة عن الشركة كما في نهاية النصف الأول، حيث بلغ عدد الطائرات في محفظة الشركة بنهاية الفترة 77 طائرة مؤجرة على قاعدة عملاء تشمل 23 شركة طيران في 17 دولة حول العالم. وتضم هذه القاعدة عملاء من شركات الطيران التجارية، منها شركات طيران ذات النطاق التشغيلي الواسع وكذلك شركات الطيران منخفضة التكلفة المدعومة من قبل كبار المستثمرين.

ويبلغ متوسط عمر أسطول الشركة 4.8 سنة، فيما يبلغ متوسط ما تبقى من عقود التأجير 8.5 سنة.

ويتكوّن أسطول الشركة من مزيج متوازن من فئات الطائرات، حيث 82% منها من فئة الطائرات الحديثة ذات الممر الواحد، وذلك جزء من استراتيجيتنا للتركيز على الطائرات ذات الممر الواحد لما تتمتع به من طلب مرتفع والذي يمثل حوالي 75% من أسطول شركات الطيران التجارية حول العالم. كما نستثمر في الطائرات ذات البدن العريض عندما تتاح لنا الفرص المناسبة.

ولازالت الأفكو تعمل بهذه الإستراتيجية التي تهدف الاستثمار في الطائرات الحديثة ذات الممر الواحد وهي أصول سائلة وتتمتع بطلب عالٍ، وهذه الاستراتيجية الحصيفة أثبتت نجاحها لاسيما خلال جائحة كوفيد-19. أما بالنسبة لطلبات الشركة، والتي تشمل 68 طائرة جديدة سيتم عرضها أيضاً خلال المؤتمر.

ننتقل الآن إلى أحدث التطورات في صناعة الطيران، حيث نواصل رؤية بواذر إيجابية لتعافي قطاع الطيران منذ بداية العام الحالي، والذي كان له تأثير إيجابي مباشر على قطاع تأجير الطائرات.

فيما يتعلق بتأجير الطائرات، يستمر الطلب على تأجير الطائرات في الارتفاع، حيث تتطلع شركات الطيران إلى دعم من صناعة التأجير. وكذلك لا يزال المؤجرون يشهدون تناقصاً في تأجيل التزامات التأجير حيث ترى شركات الطيران عودة قوية للطلب وحجوزات السفر خلال موسم الصيف.. أما من ناحية أنشطة الاندماج والاستحواذ، فقد شهدت زيادة حيث يظل الاندماج الأولوية للعديد من المؤجرين. ولقد شهد عام 2021 أعلى حجم لعمليات الاندماج والاستحواذ في صناعة التأجير.

أما على صعيد شركات الطيران، والتي شهدت نمواً قوياً، ولا سيما شركات الطيران الأوروبية، حيث سجل الكثير منها أرباحاً أو من المتوقع أن تسجل أرباحاً لعام 2022. ومن المرجح أن يؤدي ارتفاع معدلات التضخم وأسعار الفائدة إلى رفع أسعار التذاكر، الأمر الذي قد يكبح الطلب نتيجة تغيير المستهلكين في عادات إنفاقهم على السفر. وتستمر محادثات

كوفيد-19 التي تظهر في الصين في التأثير على السفر المحلي في آسيا، ومع ذلك، فإن التأثير على مستوى العالم يظل محدوداً.

وكما كان متوقعاً، فلقد شهد الطلب على السفر العالمي انتعاشاً قوياً منذ بداية عام 2022، وذلك على الرغم من التصاعدات الجيوسياسية في أوكرانيا وحالات الحظر الكلي في الصين بسبب كوفيد-19، حيث كان لهما تأثير محدود على الطلب العالمي على السفر. وتستمر الأسواق الأوروبية في قيادة الانتعاش، فيما تظهر مناطق أخرى من العالم نمواً واعداً في قطاع سفر الركاب، حيث ارتفع بقوة معدل حركة الركاب الدولية بنسبة 285% في مارس 2022 وذلك مقارنة بشهر مارس 2021.

ننتقل إلى الأداء التشغيلي للشركة على الصفحتين 6 و7. استكملت ألافكو ثلاث عقود مهمة خلال النصف الأول، أولها إبرام توقيع عقد تأجير أربع طائرات من طراز A350-900 XWB مع شركة الطيران "ITA" الوطنية الإيطالية الجديدة وذلك لفترة تمتد إلى 12 عاماً، من المخطط إتمام تسليمها خلال العام الجاري، وبالفعل تم تسليم أول هذه الطائرات في الأيام القليلة الماضية. أما العقد الثاني فقد كان مع الشركة الكولومبية "Ultra Air" منخفضة التكلفة، والذي يتعلق في تأجير طائرتين من طراز A320 تم تسليمهما خلال الربع الثاني من السنة المالية الحالية. أما العقد الأخير، فلقد نجحت ألافكو في بيع طائرتين من طراز A320 على شركة طيران "MedSky" الليبية.

ننتقل إلى أسطولنا في الصفحة 8، حيث بلغ متوسط عمر أسطول طائرات الشركة مستوى 4.8 سنوات بنهاية النصف الأول. حيث يتم احتساب هذا المتوسط على أساس القيمة الصافية للطائرة.

ومن ناحية فئات الطائرات، فإن أسطول الشركة اليوم لديه تركيبة مثالية تتكون من طائرات ذات كفاءة عالية، وهي طائرات A320neo و A320ceo و B737 NG، وجميعها من فئة الطائرات ذات الممر الوحد والتي تمثل 82% من أسطولنا، حيث إن تلك الطائرات تتمتع بطلب عالي من قبل شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إذ أن هذه الطائرات تلبي احتياجات السفر المحلي والإقليمي. ولذلك تتمتع ألافكو اليوم بموقع تنافسي في قطاع تأجير الطائرات.

وفي الصفحة 9، يتوزع أسطول شركة ألافكو جغرافياً على النحو التالي. لدينا 42% من أسطولنا في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، مؤجر على شركات طيران حكومية وشركات منخفضة التكلفة رائدة في المنطقة. أما 24% من الأسطول فهو مؤجر في أوروبا على شركات طيران وطنية، بما في ذلك شركة "ITA" الإيطالية و "SAS" السويدية و "AEGEAN" اليونانية. و16% من الأسطول موجود في الشرق الأوسط، بما في ذلك الناقل الوطني، الخطوط الجوية الكويتية. وأخيراً نسبة 18% المتبقية من أسطولنا مؤجر على شركات طيران مرموقة في قارات أمريكا، بما في ذلك شركة "Allegiant" الأمريكية وشركة "Volaris" المكسيكية.

وننتقل إلى الطلبية القائمة في الصفحة 10. بلغ عدد الطائرات في طلبية الشركة 68 طائرة إيرباص وبوينغ، جميعها طائرات ذات الممر الواحد، وتشمل 48 طائرة من عائلة طائرات A320neo والبقية من طراز بوينج B737 MAX. وسيتم تسلّم غالبية الطائرات ابتداءً من 2024 وما بعده.

والآن ننتقل إلى الصفحة 11 لمناقشة الأداء المالي، وسيقوم بذلك الرئيس التنفيذي للشؤون المالية يوسف الذويخ.

يوسف الذويخ شكراً لك عادل. مرحباً بكم جميعاً وأهلاً بكم من جديد في مؤتمر المحللين للنصف الأول من العام 2022-2021.

أود تذكيركم 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 12، نبدأ بملخص النتائج المالية. بدايةً بالإيرادات التشغيلية من التأجير التي بلغت 51 مليون دينار كويتي في النصف الأول، بانخفاض طفيف بنسبة 2% من عن الفترة ذاتها في 2021. وارتفع صافي الخسارة إلى 4.5 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك أساساً إلى تسجيل مخصص انخفاض قيمة لبعض الطائرات المؤجرة إلى إحدى شركات الطيران التي تمضي بإجراءات الإفلاس.

كان هذا ملخص النتائج، وسننتقل إلى مناقشة بيان الدخل والميزانية العمومية بمزيد من التفصيل.

نتنقل إلى بيان الدخل في الصفحة 13.

إن الانخفاض الطفيف في الإيرادات التشغيلية من التأجير يرجع إلى إعادة هيكلة عقود التأجير مع بعض العملاء من شركات الطيران بسبب تحديات جائحة كوفيد-19. وتم الإعلان عن ذلك في النتائج الفصلية السابقة.

أما مصاريف الاستهلاك. لم يكن هنالك تغيير ملحوظ في مصاريف الاستهلاك.

ارتفعت تكاليف التمويل بنسبة طفيفة، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى القروض المستحقة.

وارتفعت تكاليف الموظفين بنسبة 22% وتمثل الزيادات السنوية والتكلفة المتعلقة بالتوظيف الجديد خلال العام.

وانخفضت المصروفات التشغيلية بنسبة 22% نتيجة انخفاض مصاريف تخزين طائرات تم تأجيرها أو بيعها.

فيما ارتفعت الإيرادات الأخرى – التي تشمل دخل المرابحة بشكل ملحوظ بنسبة فاقت 3800% بعد سداد رسوم التأخير وإيرادات متنوعة أخرى. تشمل الإيرادات الأخرى من الفترة الحالية أيضاً بعض المخصصات والمطلوبات القديمة التي لم تعد مطلوبة لدفعها إلى أطراف ثالثة.

أما مخصص خسائر الائتمان، انخفض بنسبة ملحوظة بعد تحسّن نسبة مدفوعات العملاء وكذلك سداد المستحقات الشهرية.

كما حققت الشركة إيرادات من بيع طائرتين من طراز A320 إلى شركة "MedSky" الليبية.

كما قامت الشركة بتسجيل مبلغ 13.2 مليون دينار كويتي كمخصص انخفاض قيمة بعض الطائرات المؤجرة لشركة طيران التي تمضي بإجراءات الإفلاس.

أنهت أفكو النصف الأول من العام بخسارة صافية قدرها 4.5 مليون دينار كويتي، ويرجع ذلك أساساً إلى مخصص انخفاض القيمة وقابلها بشكل طفيف تحصيل المستحقات السابقة والمستحقات الشهرية التي بدورها خفضت مخصصات خسارة الائتمان على الذمم المدينة، وكذلك انعكاس المخصصات والمطلوبات القديمة التي لم تعد مطلوبة لدفعها إلى طرف ثالث، وأيضاً المكاسب المحققة من بيع طائرتين من طراز A320.

نتنقل إلى الميزانية العمومية في الصفحة 14.

نبدأ مع الأصول الثابتة التي انخفضت بشكل طفيف بنسبة 4% ويعود الانخفاض إلى بيع طائرتين، ومخصصات انخفاض قيمة الطائرات التي تم تسجيلها، ومصاريف الاستهلاك.

ونتنقل إلى الدفعات الرأسمالية. لم يكن هنالك حركة ملحوظة فيما يخص الدفعات الرأسمالية خلال النصف الأول.

وارتفعت المستحقات بنسبة 56%، ويرجع ذلك إلى الزيادة في مستحقات التأجير واحتياطيات الصيانة المدينة.

وانخفض النقد والنقد المعادل بنسبة 62% بعد تسديد القروض المضمونة وغير المضمونة خلال الفترة.

البند التالي هو الأرباح والاحتياطيات المحتجزة التي انخفضت بنسبة 1%، لتعكس ذلك بشكل أساسي الحركة الإيجابية لارتفاع قيمة الدولار الأمريكي مقابل الدينار الكويتي والتي قابلها الخسائر المسجلة خلال الفترة.

وانخفضت قيمة القروض والاقتراض بنسبة 6%، ويعود السبب بشكل رئيسي إلى سداد قروض بقيمة 67 مليون دينار كويتي (ما يعادل 223 مليون دولار) وذلك لانتهاز الحركة الإيجابية في قيمة الدولار مقابل الدينار.

كما انخفضت الودائع بنسبة 24% بعد إعادة تعديل الودائع مقابل مستحقات أحد العملاء.

مخصصات واحتياطيات الصيانة. يرجع الانخفاض الطفيف في احتياطيات الصيانة مقابل بيع طائرات، والإفراج عن احتياطي الصيانة مع انتهاء عقد تأجير، والفواتير الإضافية وتسوية المطالبات.

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

تلخيصاً للميزانية العمومية، انخفض إجمالي الأصول بشكل طفيف بسبب المخصصات التي تم تسجيلها، والانخفاض في النقد والنقد المعادل وكذلك انخفاض قيمة طائرات.

وبالمثل، انخفض إجمالي المطلوبات بعد تسديد القروض المضمونة وغير المضمونة.

ننتقل إلى المركز المالي في الصفحة 15.

هنا، لدينا ثلاثة رسوم بيانية توضح وضعنا المالي عبر السنوات والذي يظهر وضع مالي متوازن حتى النصف الأول.

وانخفض إجمالي الأصول بنسبة 5% نتيجة المخصصات التي تم تسجيلها، والانخفاض في النقد والنقد المعادل وكذلك انخفاض قيمة طائرات.

انخفضت حقوق الملكية بشكل طفيف بسبب صافي الخسارة الناتجة بشكل رئيسي عن الانخفاض المسجل في قيمة الطائرات خلال الفترة.

كما انخفض إجمالي المطلوبات بشكل طفيف بنسبة 6% بعد سداد القروض المضمونة وغير المضمونة.

ننتقل إلى الصفحة 16 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 نتيجة انخفاض الإيرادات وزيادة في مخصصات قيمة الطائرات.

ومع ذلك، 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 17 نتناول مدة عقود التأجير. إن الوضع المالي لشركة الأفكو مدعوم إيجابياً بمتوسط مدة تأجيرية متبقية يبلغ 8.5 سنوات مع استحقاق غالبية عقود التأجير بعد عام 2026.

والآن، ننتقل من جديد إلى عادل لمتابعة مناقشة استراتيجية الاستدامة والتوقعات المستقبلية. شكراً لكم جميعاً.

عادل البنوان شكراً يوسف. ننتقل الآن إلى استراتيجية الاستدامة لشركة الأفكو. تبقى استراتيجية الشركة مرتكزة على ضمان الاستدامة على المدى الطويل من خلال الحفاظ على واحد من أحدث الاساطيل في صناعة تأجير الطائرات، والذي يتكوّن من طائرات ذات كفاءة عالية في استهلاك وقود وصديقة للبيئة وذلك لدعم شركات الطيران في تعزيز أسطولها وعملياتها.

يرى السوق عامّة دخول طائرات ذات التكنولوجيا الجديدة. لذا فإن استثمار الأفكو أعلى في الطائرات ذات التكنولوجيا الجديدة، لتقوم الشركة في المساهمة على دعم احتياجات شركات الطيران واستدامتها. تتيح شركات التأجير مثل الأفكو لشركات الطيران التي تعاني من تحديات مالية أن تحوّل أسطولها بسرعة لتضم طائرات جديدة ذات كفاءة في استهلاك الوقود، وبالتالي توفر الأفكو 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 مجتمعاتها في الأنشطة التي نستثمر فيها أكثر من غيرها. وتظل أنشطة التخفيف من حدة الفقر والتعليم بالإضافة إلى أنشطة التوعية بالطيران حجر الزاوية في مسؤوليتنا الاجتماعية.

وفي الصفحة 20 و 21، نعرض عليكم تطلعاتنا المستقبلية الإيجابية على القطاع.

يشهد سفر الركاب انتعاشاً قوياً في عام 2022، ويبدو أن تأثير الوضع الجيوسياسي في أوكرانيا والقيود المتعلقة بكوفيد-19 في الصين له تأثير محدود على الطلب. بالفعل، بدأت مستويات حركة السفر تعود إلى مستويات ما قبل الجائحة.

ومع ذلك، فإننا لا نزال حذرين في التعامل مع العوامل الكلية الأوسع مثل التضخم وارتفاع أسعار الفائدة، والتي قد تكبح الطلب على السفر كلما استمرت الأسعار بالارتفاع مع الوقت.

أما بالنسبة لشركات الطيران، فهي تشهد أداءً قوياً منذ بداية عام 2022. ويتوقع اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) أن تنخفض الخسائر الصافية لشركات الطيران من 52 مليار دولار أمريكي إلى 12 مليار دولار أمريكي في هذا العام.

ومع ذلك، من المرجح أن يلقي ارتفاع أسعار الوقود بثقله على شركات الطيران لتدبير تكاليف تشغيلها. ستسعى شركات الطيران للحصول على طائرات تخفض من استهلاك الوقود. ولا تزال النظرة المستقبلية للطلب في الصيف تتجه نحو الصعود.

وننتقل إلى سوق التأجير، يستمر المؤجرون في إظهار المرونة مع تنوع العملاء وانتشارهم الجغرافي، والتي بدورها تجذب رأس المال. ولا يزال المؤجرون هم جزء لا يتجزأ من تمويل عمليات تسليم المصنعين للطائرات والمحركات لشركات الطيران. ومن المرجح أن يستمر هذا مع التطورات الحالية على الصعيد العالمي على المدى الطويل.

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

ميرنا ماهر شكراً. يمكنكم طرح أسئلتكم عبر الخانة المخصصة لذلك. وستقوم إدارة شركة ألافكو بالإجابة عليها.

لسلي معوض مرحباً سيداتي وسادتي، سنقوم بالإجابة على أسئلتكم. سؤالنا الأول: ما حالة شروط الدفعات المعاد التفاوض بشأنها مع المؤجرين ومعدل التحصيل بنهاية الربع الثاني من عام 2022؟

يوسف الذويخ لقد اتفقنا مسبقاً على تمديد عقود التأجير مع عدد قليل من المؤجرين حيث تأثرت شركات الطيران في جميع أنحاء العالم بشدة من جائحة كوفيد-19. خلال هذه السنة المالية، لم نلق أي طلبات تأجيل من مؤجرين إلى يومنا. في عامي 2020 و 2021، طلبت 13 شركة طيران تأجيل و / أو إعادة هيكلة عقود التأجير. ووقعت ألافكو ست اتفاقيات تأجيل وسبع اتفاقيات إعادة هيكلة. واليوم، معظم المؤجرين منتظمين بمستحققاتهم المؤجلة المتفق عليها، حيث بلغ معدل التحصيل بنهاية الربع الثاني من عام 2022 نسبة 82%.

لسلي معوض السؤال التالي. هل هناك خطط لتقديم طلب جديد لطائرات ذات البدن العريض أو طائرات إضافية ذات البدن الضعيف الآن بعد أن بدأ السفر العالمي في التعافي؟

عادل البنوان بينما نحن واثقون من أن طلبتنا في وضع مثالي لتلبية الطلب القادم في جميع أنحاء العالم، فإننا لم نضع جانب إمكانية تقديم طلبية جديدة. نواصل مراقبة السوق واحتياجات شركات الطيران في جميع أنحاء العالم لإعادة تقييم خططنا المستقبلية.

لسلي معوض شكراً. السؤال التالي. متى من المتوقع أن تبدأ ألافكو في استلام طلبيتها من طائرات إيرباص؟ ومتى تنتهي؟

عادل البنوان نتوقع تسلّم عدد قليل جداً من الطائرات في العام المقبل؛ ومع ذلك، سيبدأ الجزء الأكبر من عمليات التسليم ابتداءً من عام 2024 إلى عام 2029.

لسلي معوض شكراً. السؤال التالي. هل من العادل أن نفترض أن استمرار التضخم من المحتمل أن يؤدي إلى تخفيض الطلب لشراء الطائرات على مستوى العالم، وكذلك الطائرات المستعملة؟



يوسف الذويخ في حالة استمرار التضخم بالارتفاع في عام 2022، فسيتعين أن يتباطأ بعد ذلك. سيكون رفع أسعار الفائدة بمثابة إجراء مضاد لتقليل التضخم والسيطرة عليه لتقريب المستويات المستهدفة التي من شأنها أن تدفع النمو الاقتصادي. نتوقع ارتفاع أسعار الطائرات لكل من الطائرات الجديدة والمستعملة - ومع ذلك، مع انتعاش السفر، نتوقع ارتفاع الطلب الذي لا نعتقد أنه سيكون له تأثير مادي على شراء الطائرات.

لسلي معوض: شكراً، بذلك نختم فقرة الأسئلة.

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



ALAFCO 2Q22 Results Conference Call

Wednesday, 18 May 2022

Mirna Maher: Hello everyone. This is Mirna Maher from EFG Hermes, and welcome to ALAFCO's first half 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 past 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 half earnings 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; starting with ALAFCO's position by the end of the quarter, our portfolio stands at 77 aircraft, which are leased to 23 airline customers in 17 countries, globally distributed across all regions. These customers mainly include government-backed airlines and well-established privately-owned carriers backed by major investors. Our young portfolio has an average age of 4.8 years with an average lease term remaining of 8.5 years.

Our fleet also has a very healthy mix of aircraft types, of which 82% are modern single-aisle aircraft. ALAFCO's strategy is to focus on single-aisle aircraft as it serves 75% of commercial passenger fleet around the world. We also invest in wide-body aircraft, however on opportunistic basis.

Our strategy as reiterated in previous calls will remain to invest in the latest technology single-aisle aircraft as it is the most liquid and enjoys the highest demand worldwide. This proved to be a prudent strategy, especially post-COVID-19 pandemic.

As for ALAFCO's order book, we have 68 aircraft on order which we will also further discuss in the presentation.

We'll move now to industry updates.

The beginning of 2022 has shown very promising signs of the recovery of the industry. That recovery feeds directly into the aircraft leasing market, which has seen significant demand from lessees, especially during and post-COVID-19 pandemic.

When it comes to leasing, demand for aircraft leasing continues to rise, with airlines looking towards support from the leasing industry. Lessors continue to witness a tapering of rent deferrals as airlines see a return of demand and high summer bookings. Increased M&A activity is being witnessed, as



consolidation remains high priority for many lessors. 2021 witnessed highest volume of M&A across the leasing industry.

As for the airlines, Airlines, particularly European airlines have witnessed strong growth, with many recording profits or expected to record profits in 2022. Rising inflation and interest rates are likely to push up ticket prices which may suppress demand as consumer change spending habits. Covid-19 variants emerging in China, continue to impact domestic travel in Asia, however, impact globally is limited.

As forecasted, demand for travel has seen a significant surge since the beginning of 2022. Globally travel demand has shown strong recovery, with the conflict in Ukraine and the latest Covid-19 enforced lockdowns in China having limited impact on global travel demand. European markets continue to lead recovery with other regions showing promising growth in passenger travel. International RPK's in March 2022 rose 285% compared to March 2021 - a sign of strong pent-up demand being realized.

We now move to the operational review slides 6 and 7. ALAFCO completed three major agreements in the first half of the year. A new lease agreement was signed with the new flag carrier of Italy, ITA, for a 12-year lease of 4 A350-900 XWB aircraft, deliveries are planned later this year, as a matter of fact the first aircraft has been delivered to the airline. A second lease was signed with Ultra Air, a new start-up LCC based in Columbia. The lease for two A320 aircraft which were both delivered during the second quarter. We also successfully completed the sale of two A320 aircraft to Libya-based LCC, MedSky.

Slide 8, going into our fleet composition.

Our fleet portfolio remains very health with a weighted average age of 4.8 years as of the end of the first half. The average age is weighted based on the aircraft's net book value. As for its composition, the fleet today has an optimal mix comprising mostly of the A320neo, A320ceo and the B737 NG. Single-aisle aircraft make up 82% of our committed fleet. They have a proven demand from airlines worldwide to cater to domestic and regional travel. Thus, ALAFCO is at a very competitive position in the market.

Slide 9, going into our fleet distribution.

ALAFCO's fleet is geographically distributed as follows. 42% of our fleet is placed in Asia Pacific region, mainly government-backed airlines, and well-established LCCs. 24% of the fleet is placed in Europe with the flight carriers, including ITA, based in Italy, SAS based in Sweden and Aegean based in Greece. 16% of the fleet is placed in the Middle East, including our national carrier Kuwait Airways, and lastly, the remaining 18% of our fleet is placed with reputable airlines in the Americas, including Allegiant, based in the US and Volaris, based in Mexico.

Moving to slide 10.



As for our order book, our order book includes 68 aircraft with Airbus and Boeing. All are single-aisle aircraft including 48 A320neo and 20 B737 Max aircraft families. The majority of deliveries are scheduled to start in 2024 and beyond.

I now pass the presentation to our CFO Yousuf Althuwaikh, who will be reviewing ALAFCO's financial performance.

Mr. Yousuf Althuwaikh: Hello everyone. Welcome back to our first half earnings for our fiscal year, 2021/2022. A reminder that ALAFCO's financial year starts on October 1st of each year and ends on 30th September. To convert numbers to dollars, please multiply the number in Kuwaiti dinar by 3.3 to get an approximate equivalent in US dollars.

ALAFCO ended the first half of 2022 with an Operating Lease Revenue of 51 million Kuwaiti dinars, a slight decrease of 2% from the same period in 2021.

Net loss increased to 4.5 million Kuwaiti dinars during the period, mainly due to impairment charged against some aircraft leased to an airline filing insolvency procedures. These are the headline results. Next, we will discuss the Income Statement and Balance Sheet in more details.

Moving to our income statements, slide 13.

The slight decline in Operating Lease Revenue was mainly triggered by the restructuring of leases with some airline clients due to the challenges of the Covid-19 pandemic. These were announced in previous quarters.

As for Depreciation, there were no significant movement during the period.

Financing costs slightly increased, and this is mainly from loans due.

Staff costs increased by 22% representing the annual increment and cost relating to new recruitment made during the past 12 months.

Other Operating Expenses declined by 22% thanks to the decline in aircraft storage expenses – which were leased or sold.

On another hand, other Income - which includes Murabaha income – increased significantly by over 3,800% driven by late payment charges and other miscellaneous income. Other income from the current period also includes reversal of some of the old provisions and liabilities which are no longer required to be paid to third party.

Next, Allowance for Credit Losses saw a significant decline following the recovery in collection of past dues as well as monthly dues.

Alafco also made a Gain on the Sale of two A320 aircraft to Libya-based LCC, MedSky.

The company also charges a 13.2 million Kuwaiti dinar in impairment provision against some aircraft leased to an airline under insolvency procedures.



Alafco ended the first half of the year ends with a net loss of 4.5 million Kuwait dinars, mainly due to the impairment and slightly offset by, the collection of past dues and monthly dues, reducing the allowances for credit loss on receivables (ECL). Reversal of old provisions and liabilities – which are no longer required to be paid to third party, and the gain recorded from the sale of two A320 aircraft.

Moving onto our balance sheet on slide 14.

Starting with our fixed assets which slightly decreased by 4%, representing, the sale of two aircraft, Impairment recorded on aircraft and Depreciation charges on aircraft.

Next, there were no significant movement in Capital advances during the current period.

As for receivables, the 56% increase reflects the increase in lease rent and maintenance reserves receivables.

Cash and cash equivalent decreased by 62%, mainly due to the repayment of secured and unsecured loans during the period.

Next up, Retained Earnings and Reserves – which decreased slightly by 1% primarily due to the positive movement in FCTR as the Dollar appreciated against the Kuwaiti Dinar, this is partly offset by the losses recorded during the period.

Loans and borrowing declined by 6% as Alafco repaid loans equivalent to a total of KD 67 million (or USD 223 million) to take advantage of the positive movement in FCTR.

The 24% decline in the security deposit balance represents the adjustment of deposits against the past dues related to some of our airline clients.

As for the maintenance reserves and provisions, the slight decrease was driven by maintenance reserves adjusted against the sale of aircraft, release of maintenance reserve upon lease termination and additional invoices and settlement of claims.

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

To summarize, total assets declined slightly as a result of impairment charged, cash and cash equivalent and depreciation charges on aircraft. Decline in total liabilities represents 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 15.

As shown in this slide, the growth in ALAFCO's balance sheet is still more or less consistent year on year up until this period.

Total assets have declined by 5% a result of cash and cash equivalent and depreciation and impairment charges on aircraft. Equity decreased slightly due to net loss resulting mainly from the recorded



impairment during the period. Total Liabilities also declined slightly by 6% following the repayment of secured and unsecured loans.

Financial ratios, slide 16.

While ALAFCO's current ratio remains low, the company remains liquid and able to fulfil its obligations as and when they become due. Leverage is relatively low and comparable with our peers. Lease rental factors and profit margins remain lower in this period following a decrease in revenues and increase in impairment provision. However, we remain confident that the aviation sector and specifically the aircraft leasing sector, will recover and return to their pre-Covid levels of profitability and strength.

Lease term, slide 17.

ALAFCO's financial position is supported by an average remaining lease term of 8.5 years, with the majority of our lease agreements maturing after 2026. I will now pass the presentation back to Adel to continue with the sustainability and outlook slides.

Mr. Adel Albanwan: Thank you, Yousuf.

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 aircraft to support airlines in optimizing their fleet and operations.

The wider market is also showing a significant penetration of new technology aircraft. Our higher proportion of investment is therefore in 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're also focused on divesting from older aircraft to support transition to Carbon reduction commitments.

Socially, we continue to be engaged in supporting organizations that are helping its communities in activities we are most invested in. Poverty alleviation and education as well as aviation awareness activities remain the cornerstone of our social commitment.

We now move to our outlook on the market. Our outlook remains positive.

Passenger travel is witnessing a strong rebound in 2022, and the impact of the Ukraine conflict Covid-19 related restrictions in China seem to have limited impact on demand. Traffic levels are indeed returning to pre-pandemic levels. However, we remain prudent to wider macro factors such as inflation and rising interest rates, may suppress demand for travel the longer elevated prices persist.

As for airlines, we're seeing robust performance from the beginning of 2022. The IATA forecasts airline net losses to fall from US\$52 billion to US\$12 billion this year.



However, rising fuel prices are likely to weigh on airlines to manage operating costs. Airlines will seek fuel-efficient aircraft. The outlook for summer demand remains bullish.

Moving to the leasing market, lessors continue to demonstrate resilience with the diversification of customers and geography, which in turn is attracting capital. Lessors continue to be integral in financing OEM deliveries. This is likely to persist into the long-term seeing current developments globally.

With that, we conclude our presentation and move on to the Q&A.

Thank you.

Mirna Maher: 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, What is the status of the renegotiated payments terms with lessees as well as the collection rate by end of Q2 2022? The CFO will answer the question.

Mr. Yousuf Althuwaikh: We had agreed to extend the leases of a few of our lessees as airlines worldwide were heavily impacted by the Covid-19 pandemic. During this fiscal year, we have not received any deferral requests from our lessees so far.

In 2020 and 2021, 13 airlines requested to defer and /or restructure leases. ALAFCO signed 6 deferral agreements and 7 restructuring agreements.

Today, most of our lessees are current on the agreed deferral payments, and the collection rate by end of Q2 2022 was 82%.

Leslie Moawad: Going to the next question. Are there plans to place a new order for wide-body aircraft or additional narrow-body aircraft now that global travel has started recovering? This question is to the CEO.

Mr. Adel Albanwan: While we are confident that our order is perfectly positioned to satisfy an upcoming demand around the world, we have not scratched off the possibility of placing a new order. We continue to observe the market and the needs of airlines worldwide to reassess our future plans.

Leslie Moawad: Our next question. When is ALAFCO expected to start taking delivery of its Airbus order? When does it end? This question is to the CEO

Mr. Adel Albanwan: We're expecting a very small number of aircraft to be delivered in the next year; however, the bulk of our deliveries will start in 2024 until 2029.

Leslie Moawad: Our next question. Is it fair to assume that persistent inflation would likely cause a setback in procurement of aircraft from suppliers globally, as well as used aircraft? our CFO will answer.



Mr. Yousuf Althuwaikh: In the case high inflation persists in 2022, it will have to decelerate thereafter. Interest rate hikes will act as a countermeasure to minimize and control inflation to bring close to target levels that will be conducive to economic growth. We do expect aircraft prices to rise for both new and used aircraft – however, with recovery in travel, we expect demand to rise which we do not feel will have a material impact on procurement of aircraft.

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.

Mirna Maher: Thank you all for joining, have a good day.