



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: 12/05/2024

CC/039/2024

التاريخ: 2024/05/12

سي سي/039/2024

To: Boursa Kuwait Company

K.S.C.P.

Kuwait

**Subject: ALAFCO Aviation Lease
and Finance Co. K.S.C.P Analysts
Conference Transcript Q2/2024.**

السادة / بورصة الكويت المحترمين،

الكويت

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،

**الموضوع: محضر مؤتمر المحللين لشركة الأفكو
 لتمويل شراء وتأجير الطائرات ش.م.ك.ع للربيع
الثاني 2024.**

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 Q2 2024

تهدي لكم شركة أفكو لتمويل شراء وتأجير الطائرات أطيب تحياتها.

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

مرفق لكم طيه محضر مؤتمر المحللين للربيع الثاني 2024.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

مناور يوسف الخترش

مدير إدارة الخدمات المساندة

ميرنا ماهر مرحباً بكم. معكم ميرنا ماهر من المجموعة المالية "إي أف جي" هيرميس. أرحب بكم في مؤتمر المحللين الخاص بالربع الثاني للسنة المالية 2024 لشركة ألافكو. معنا اليوم المتحدثين في المؤتمر وهما كل من الرئيس التنفيذي، السيد/ عادل البنوان، والرئيس للشؤون المالية، السيد/ يوسف الذويخ. أترك المكالمة الآن للشركة ومن بعدها سنقوم بالإجابة عن الأسئلة. أنقل المكالمة إلى إدارة شركة ألافكو.

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 غرض كان فيما يتعلق بهذه المعلومات. معنا اليوم الرئيس التنفيذي، السيد/ عادل البنوان، والرئيس للشؤون المالية، السيد/ يوسف الذويخ. سأقوم الآن بتحويل المكالمة إلى السيد/ عادل البنوان.

عادل البنوان شكراً لسلي. السلام عليكم ورحمة الله وبركاته. مرحباً بكم جميعاً في مؤتمر المحللين الخاص بشركة ألافكو للنصف الأول من السنة المالية 2024. معكم عادل البنوان، الرئيس التنفيذي في شركة ألافكو، وينضم إلي الرئيس للشؤون المالية، السيد/ يوسف الذويخ. سنبدأ اليوم بتقديم نبذة عن الشركة، ونظرة عامة عن صناعة الطيران ومن ثم مناقشة أداء الشركة والتطلعات المستقبلية عن القطاع.

نبدأ بنظرة عامة عن الشركة كما في نهاية النصف الأول من 2024، حيث بلغ عدد الطائرات في محفظة الشركة بنهاية الفترة 46 طائرة، إذ تم بيع 30 طائرة ضمن اتفاقية بيع وشراء 53 طائرة لصالح شركة Macquarie AirFinance التي وافق المساهمون عليها في شهر ديسمبر من عام 2022.

والجدير بالذكر أن الـ46 طائرة مؤجرة لقاعدة مكونة من 13 عميلاً في 10 دول حول العالم، من ضمنهم شركات الطيران ذات النطاق التشغيلي الواسع المدعومة من قبل الحكومات، وكذلك شركات الطيران المملوكة من قبل كبار المستثمرين. ويبلغ متوسط عمر أسطول الشركة خمس سنوات، فيما يبلغ متوسط ما تبقى من عقود التأجير ثماني سنوات.

ويتكوّن أسطول الشركة من مزيج متوازن من فئات الطائرات، حيث أغلبها من فئة الطائرات الحديثة ذات البدن النحيف، وهذا كجزء من استراتيجيتنا للتركيز على الطائرات ذات البدن النحيف لما تتمتع به من طلب مرتفع إذ يمثل هذا الطراز حوالي 75% من أسطول شركات الطيران التجارية حول العالم. كما نستثمر في الطائرات ذات البدن العريض عندما نتاح لنا الفرص المناسبة.

نتنقل لمناقشة قطاع الطيران والتأجير. تخطى سوق السفر المستويات القياسية التي كان قد سجلها في عام 2019، والقطاع عامة يظهر مؤشرات إيجابية للنمو.

وعلى صعيد قطاع تأجير الطائرات، فإن الظروف العامة في قطاع الطيران تبدو قوية، وقد برز تأجير الطائرات كخيار مفضل لشركات الطيران حيث كانت نسبة الطائرات المؤجرة في أسطول شركات الطيران تمثل حوالي 10% من إجمالي الأسطول كما في السبعينيات من القرن الماضي، وأصبح اليوم يمثل 58% من الأسطول كما في نهاية عام 2023. ولا تزال منطقة آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا والولايات المتحدة هي المناطق الأساسية التي تدفع الطلب على التأجير، فيما سجلت أوروبا وأمريكا الشمالية أفضل العوائد المعدلة حسب المخاطر على التأجير. وتبلغ حصة الطائرات المؤجرة في أوروبا وأمريكا اللاتينية وآسيا الآن ما يقارب 70% من إجمالي الأسطول. وبدأ المؤجرون الصينيون الابتعاد عن خطط التوسع الطموحة للتركيز على النمو التدريجي وذلك مع نزوح قطاع تأجير الطائرات.

أما بالنسبة لشركات الطيران، سيظل الطلب على الطائرات ذات التكنولوجيا الحديثة الأكثر كفاءة في استهلاك الوقود قوياً، في حين كان معروض الطائرات ذات البدن النحيف نادراً، والنقص الحالي في الطائرات المتاحة، والتحديات المتعلقة بإنتاج طائرات جديدة لا تزال قائمة، حيث أن فترات التسليم من إيرباص وبوينغ محجوزة لغاية نهاية العقد. وعلى الرغم من تحديات الصناعة، تجاوز طلب المسافرين على السفر الجوي مستواه ما قبل الجائحة وعادت شركات الطيران إلى الربحية في عام 2023. ومن المتوقع أن يحقق قطاع الطيران أرباحاً صافية قدرها 25.7 مليار دولار أمريكي في عام 2024.

أما الطلب على السفر وانتعاش القطاع، فهما يقتربان بسرعة من مستوياتها ما قبل الجائحة، وواصل قطاع الطيران التعافي فيما يتعامل مع التطورات الاقتصادية والجيوسياسية. ويذكر أن ما يقارب من 40% من جميع الرحلات الجوية هي رحلات محلية. ومن المتوقع أن يرتفع عدد المسافرين بين عامي 2023 و2040 بنسبة 4.2% سنوياً. ومن المرجح أن تشهد منطقة آسيا والمحيط الهادئ أسرع نمو في حركة الركاب مقارنة بالمناطق الأخرى. وفي الوقت الحالي، يمثل التحول نحو صافي الانبعاثات الصفرية بحلول عام 2050 التحدي الأكبر الذي يواجه صناعة النقل الجوي.

وننتقل إلى الأداء التشغيلي للشركة. في النصف الأول، قامت أفكو ببيع خمس طائرات كجزء من اتفاقية بيع وشراء أبرمتها مع شركة Macquarie AirFinance، ليصل إجمالي عدد الطائرات التي تم بيعها إلى 30 طائرة من أصل 53، وقد وافق المساهمون على بيع 23 طائرة متبقية لصالح Macquarie AirFinance خلال اجتماع الجمعية العامة غير العادية. كما توصلت شركة أفكو وإيرباص إلى اتفاق متبادل لإلغاء طلبية الشركة المكونة من 46 طائرة.

ننتقل إلى أسطولنا، حيث بلغ متوسط عمر أسطول طائرات الشركة خمس سنوات بنهاية فترة النصف الأول. يتم احتساب هذا المتوسط على أساس القيمة الصافية للطائرة. ومن ناحية فئات الطائرات، فإن الأسطول اليوم لديه تركيبة مثالية تتكون بشكل أساسي من طائرات ذات البدن النحيف والتي يكون الطلب عليها كبيراً من قبل شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إذ أن هذه الطائرات تلبي احتياجات السفر المحلي والإقليمي.

ننتقل إلى انتشار أسطولنا. يتوزع أسطول شركة أفكو جغرافياً على النحو التالي. يتم تأجير 33% من أسطولنا إلى عملاء في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، خاصة مع شركات الطيران المدعومة من الحكومة وشركة منخفضة التكلفة رائدة. أما 17% من الأسطول فهو موزع في أوروبا مع شركات طيران وطنية، بما في ذلك ITA الإيطالية و SAS السويدية و AEGEAN اليونانية. 25% من الأسطول موجود في الشرق الأوسط، بما في ذلك مع الناقل الوطني، الخطوط الجوية الكويتية. وأخيراً، يتم تأجير نسبة 25% المتبقية من أسطولنا مع شركات طيران مرموقة في الأمريكيتين، بما في ذلك شركة Sky التشيلية وشركة فولاريس المكسيكية.

والآن ننتقل إلى زميلي السيد/ يوسف الذي سيقوم بمراجعة الأداء المالي للنصف الأول من السنة المالية 2024.

يوسف الذويخ شكراً لك عادل. مرحباً بكم جميعاً وأهلاً بكم من جديد في مؤتمر المحللين للنصف الأول من 2024. أود تذكيركم بأن السنة المالية لشركة أفكو تبدأ في الأول من أكتوبر من كل عام وتنتهي في 30 سبتمبر. لأي شخص يود تحويل الأرقام إلى الدولار، عليه مضاعفة الأرقام المقدّمة بالدينار الكويتي بـ 3.3 للقيمة التقريبية بالدولار الأمريكي.

اختتمت أفكو النصف الأول من 2024 بإيرادات تشغيلية من التأجير بلغت 19.4 مليون دينار كويتي، مرتفعة بنسبة 14% من عن النصف الأول من 2023. وبلغ صافي الخسارة 4.7 مليون دينار كويتي، وبلغت خسارة السهم للفترة 4.98 فلس.

كانت هذه النتائج الرئيسية، وسننتقل إلى مناقشة بيان الدخل والميزانية العمومية بمزيد من التفصيل.

ننتقل إلى بيان الدخل بداية من الإيرادات التشغيلية التي ارتفعت بنسبة 14% مدعومة أساسياً بإيرادات التأجير المتعلقة بتسليم طائرتين جديدتين، وكذلك تسجيل إيرادات من تأجير طائرتين من محفظة الشركة، إحداهما كانت غير مؤجرة والأخرى تحت عقد تشغيل بالساعة (PBH) في العام الماضي. أما مصاريف الاستهلاك، فارتفعت بنسبة 3% مقارنة بالفترة السابقة ويرجع ذلك أساساً إلى تسليم الطائرتين الجديدتين.

وانخفضت تكاليف التمويل بنسبة 43% بعد عملية بيع 29 طائرة لشركة Macquarie Airfinance وهي طائرات كان مسجل عليها تكاليف تمويل في الفترة السابقة، هذا بالإضافة إلى انخفاض تكاليف التمويل غير المضمونة حيث قامت أفكو بتسوية مبلغ قيمته 345.3 مليون دولار أمريكي خلال الـ 12 شهراً الماضية.

انخفضت تكاليف الموظفين بنسبة 25% ترشيداً للتكاليف المتعلقة. وانخفضت المصروفات التشغيلية الأخرى بنسبة 14% بعد انخفاض كلا من المصروفات مقابل صيانة الطائرات، والمصروفات المتعلقة بصفقات أوراق مالية مدعومة بالأصول ورسوم التخزين ومصاريف التحصيل خلال هذه الفترة. وانخفضت الإيرادات الأخرى بنسبة فاقت 11% بعد تسجيل مؤشر السعر المتعلق بعدد 28 طائرة سيتم بيعها لشركة Macquarie AirFinance مقابل 53 طائرة كانت مسجلة في الفترة التي سبقت.

وارتفع استرداد مخصص خسائر الائتمان متعلقة بمبالغ مستحقة من العملاء بنسبة 163% و بقيمة 5.4 مليون دولار أمريكي (1.62 مليون دينار كويتي). كما سجلت شركة الافكو خسارة من بيع طائرة بقيمة 15.3 مليون دينار كويتي مقابل بيع خمس طائرات لشركة Macquarie AirFinance خلال الفترة. ولم تسجل الشركة أي مخصصات خلال الفترة.

وبذلك، أنهت أفكو النصف الأول من 2024 بصافي خسارة بلغ 4.7 مليون دينار كويتي مقارنة بخسارة صافية بلغت 0.2 مليون دينار كويتي في النصف الأول من العام الذي سبق بسبب تسجيل مؤشر السعر لعدد 28 طائرة سيتم بيعها لشركة Macquarie AirFinance مقابل 53 طائرة كانت مسجلة في نفس الفترة من العام السابق. كما تم تسجيل خسارة من بيع طائرات بقيمة 15.3 مليون دينار كويتي خلال الفترة. وقد تم تعويض هذه الخسارة جزئياً من خلال استرداد الخسائر الائتمانية المتوقعة خاصة فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة من العملاء والنقد المستحق.

ننتقل إلى الميزانية العمومية في الصفحة 13. نبدأ مع الأصول الثابتة التي انخفضت بنسبة 15% مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضى ويعود ذلك إلى بيع خمس طائرات لصالح شركة Macquarie Airfinance، وكذلك انخفاض قيمة عدد 23 طائرة متبقية نتيجة الاستهلاك. وننتقل إلى الدفعات الرأسمالية التي انخفضت بنسبة 100%، ويرجع ذلك إلى إلغاء طلبية طائرات قائمة. أما بالنسبة لمستحقات التأجير، لم يكن هنالك تغييرات ملحوظة في المستحقات مقارنة بالفترة ذاتها من العام السابق.

وارتفع النقد والنقد المعادل بنسبة 152% بعد استلام قيمة طلبية الطائرات التي تم إلغاؤها اتفاقيتها، هذا بالإضافة إلى صافي المبالغ النقدية التي تم استلامها من بيع خمس طائرات لصالح شركة Macquarie AirFinance. ومع ذلك، فقد تم استخدام ذلك جزئياً من خلال سداد القروض المضمونة وغير المضمونة خلال الفترة.

البند التالي هو الأرباح والاحتياطيات المحتجزة التي انخفضت بشكل طفيف، لتعكس ذلك بشكل أساسي انخفاض قيمة الدينار الكويتي أمام الدولار الأمريكي إضافة إلى الخسائر المسجلة خلال الفترة. وانخفضت قيمة القروض والاقتراض بنسبة 26%، حيث قامت أفكو بسداد قروض مضمونة وغير مضمونة بقيمة تعادل 139.6 مليون دينار كويتي (حوالي 454 مليون دولار أمريكي) خلال الفترة. وحافظت الودائع على قيمتها نسبياً.

وعلى صعيد بند احتياطي الصيانة والمخصصات، يرجع الانخفاض بنسبة 7% إلى بيع خمس طائرات لصالح شركة Macquarie AirFinance، بالإضافة إلى تسوية مطالبات احتياطي الصيانة. وارتفعت المطلوبات الأخرى بسبب متطلب سداد قيمة التأجير المستحقة لصالح Macquarie AirFinance عن 23 طائرة، فيما انخفض إجمالي المطلوبات بنسبة 20% بعد سداد القروض المضمونة وغير المضمونة، وانخفاض احتياطي الصيانة. ومع ذلك، تم تعويض هذا الانخفاض جزئياً بالزيادة في المطلوبات الأخرى.

تلخيصاً للميزانية العمومية، انخفض إجمالي الأصول بنسبة 16% نتيجة الانخفاض في الدفعات الرأسمالية والأصول الثابتة. وانخفضت حقوق الملكية بشكل طفيف بسبب ضعف الدينار الكويتي مقابل الدولار الأمريكي وكذلك الخسائر المسجلة لهذه الفترة. وانخفض إجمالي المطلوبات بنسبة 20% أيضاً بعد الانخفاض في القروض والاقتراض وانخفاض احتياطي الصيانة.

بهذا نختتم مراجعة بيان الدخل والميزانية العمومية. ننتقل إلى الصفحة 14 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.

والآن، ننتقل من جديد إلى عادل لمتابعة مناقشة التوقعات المستقبلية.

عادل البنوان شكراً. ننتقل إلى صفحة التطلعات المستقبلية التي لا تزال إيجابية.

حققت صناعة الطيران انتعاشاً كاملاً في إجمالي حركة الركاب، متجاوزة مستويات عام 2019. وفي فبراير 2024، شهدت جميع المناطق انتعاشاً قوياً، حيث بلغ النمو السنوي في الحركة الجوية نسبة 21.5% على أساس سنوي. وواصلت منطقة آسيا والمحيط الهادئ قيادة المناطق من حيث النمو والسفر الدولي، في حين استمرت الحرب في أوكرانيا في التأثير على سعة المجال الجوي. ولا تزال الحركة الجوية تشهد طلباً متيناً وتحسنت معدلات إشغال المقاعد في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا بشكل ملحوظ في عام 2023، حيث بلغت نسبة 105% من مستويات عام 2019.

أما بالنسبة لصناعة الطيران، فقد أثبتت مرونتها وتغلبت على العديد من التحديات في عام 2023، بما في ذلك الحروب وأسعار النفط والتقلبات وارتفاع أسعار الفائدة والنقص في الموظفين. وتقدر التكاليف المتعلقة بتعويض انبعاثات الكربون (CORSA) بمبلغ مليار دولار أمريكي في عام 2024، مما يؤثر على الأداء المالي لشركات الطيران. وعلى الرغم من هذه التحديات، عادت صناعة الطيران إلى الربحية في عام 2023، ومن المتوقع أن تحقق أرباحاً صافية قدرها 25.7 مليار دولار في عام 2024.

ولا يزال قطاع تأجير الطائرات جذاباً، حيث أن سوق الأوراق المالية المدعومة بالأصولي شكل اليوم وسيلة مهمة للمؤجرين لإعادة تمويل محافظهم الاستثمارية. وسيظل سوق البيع وإعادة التأجير تنافسياً بفضل الانخفاض في الطائرات المعروضة في السوق. وقد قامت الشركات المؤجرة للطائرات بتنمية أعمالها في المقام الأول في أمريكا الشمالية وأوروبا وأمريكا اللاتينية، في حين أنها تبقى حذرة بشأن إفلاس بعض شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وعلى الرغم من أن تباطؤ الاقتصاد قد يلقى أثره على الصناعة، إلا أن المؤجرين متفائلين بالنمو المستقبلي.

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

ميرنا ماهر شكراً لهذا العرض. نطلب من جميع المشاركين إرسال أسئلتهم عبر الخانة المخصصة لذلك. سنعطي المتحدثين بضع دقائق لمراجعة الأسئلة.

لسلي معوض مرحباً سيداتي وسادتي، سنقوم بالإجابة على أسئلتكم. لدينا سؤال أول وهو: ما السبب وراء تسجيل خسائر من صفقة بيع الطائرات مع أن القطاع تعافى بالكامل؟ ومثال على هذا هو شركة AerCap التي حققت أرباحاً من بيع طائرات. سيجيب عن السؤال السيد/ عادل.

عادل البنوان شكراً على السؤال. لا زالت صفقة البيع التي تم الإفصاح عنها مسبقاً قيد التنفيذ، حيث من المتوقع تحقيق أرباح عند استكمالها، إلا أن مراحل البيع التي تمت خلال هذا الربع مع الطائرات التي تكبدت خسائر، ولكن في النهاية، سينعكس على نتائجنا الربح الإجمالي عند استكمال الصفقة.

لسلي معوض شكراً. لدينا سؤال آخر. متى سيتم استكمال الصفقة الموافق عليها من قبل المساهمين لبيع طائرات لشركة Macquarie AirFinance؟

عادل البنوان سيتم تنفيذ الصفقة الأولى مع شركة Macquarie AirFinance والتي تضمنت 53 طائرة بالتوازي مع الصفقة الجديدة للطائرات الـ 23 المتبقية خلال ستة أشهر من تاريخ الموافقة عليها من قبل الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في فبراير 2024 وأخذ الموافقات اللازمة من الجهات الرقابية.

لسلي معوض شكراً جزيلاً لك. ومع هذا نختم فقرة الأسئلة.

ميرنا ماهر شكراً لكم جميعاً على انضمامكم، وشكراً لإدارة شركة ألافكو على وقتكم. بهذا ينتهي مؤتمر المحللين اليوم.

عادل البنوان شكراً.

Mirna Maher Hello, everyone. This is Mirna Maher from EFG Hermes. Welcome to ALAFCO's second quarter 2024 results conference call. I'm pleased to be joined today by Mr Adel Albanwan, CEO, and Mr Yousuf AlThuwaikh, CFO. We will first start the call with a presentation from management's side 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. With us are ALAFCO CEO, Mr Adel Albanwan, and CFO, Mr Yousuf AlThuwaikh. I now pass the call to Mr Adel.

Adel Albanwan Thank you, Leslie. Hello everyone and welcome to ALAFCO's first half call for the fiscal year 2024. I am Adel Albanwan, CEO of ALAFCO. Joining me is our CFO, Yousuf Althuwaikh. We will start today with a brief on ALAFCO's position and the aviation industry, then review the company's performance and the industry outlook.

Starting with ALAFCO's position by the end of the first half of fiscal year 2024. Our portfolio stands at 46 aircraft, following the sale of 30 out of 53 aircraft as part of the sale and purchase agreement with Macquarie AirFinance which was approved by our shareholders in December 2022.

The 46 aircraft are leased to 13 airline customers in 10 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 5 years with an average lease term remaining of 8 years.

Our fleet also has a very healthy mix of aircraft types, of which the majority 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 an opportunistic basis.

Moving into industry updates. The travel market has surpassed the record levels of 2019 while the sector in general shows positive signs of growth.

When it comes to leasing, the general conditions in the aviation sector appear robust. Leasing has emerged as the preferred option, rising from roughly 10% of the total fleet in the 1970s to 58% at the end of 2023. Asia Pacific, Europe and US remain core regions driving demand. Europe and North America have provided the best risk-adjusted returns for leasing. The share of leased aircraft of Europe, Latin America, and Asia is now close to 70% of the total fleet. Chinese lessors are shifting away from the aggressive expansion to steady growth, as the leasing industry matures.

As for airlines, demand for more fuel efficient new-tech aircraft will remain strong. The narrowbody sector has been a scarce market. Current shortage in available aircraft, and issues around production of new aircraft persist. Delivery slots from Airbus and Boeing are booked out until the end of the decade. Despite the industry challenges, air passenger demand surpassed its pre-pandemic level and airlines returned to profitability in 2023. The airline industry is expected to generate a net profit of USD 25.7 billion in 2024.

Passenger demand and travel recovery fast approaching pre-pandemics levels. The aviation sector continued to recover while navigating economic and geopolitical tensions. Approximately 40% of all air travel occurs within domestic markets. Between 2023 and 2040, the air passenger number is forecasted to rise by 4.2% annually. The Asia Pacific region is likely to see the most rapid growth in passenger traffic among all regions. Currently, transitioning towards net-zero emissions by 2050 is the greatest challenge for air transport industry.

Moving to our operational review. In the first half, ALAFCO sold five aircraft as part of the sale and purchase agreement with Macquarie AirFinance. The total number of sold aircraft is now 30 out of the 53 aircraft agreed on. The company's investors approved the sale of the remaining 23 aircraft to Macquarie AirFinance during an Extraordinary General Meeting. ALAFCO and Airbus reached a mutual agreement to cancel the company's orderbook of 46 aircraft.

Going into our fleet composition. Our fleet portfolio remains very healthy with a weighted average age of five years as of the end of the first half period. The average age is weighted based on aircraft net book value. As for the composition, the fleet today has an optimal mix comprising mostly of narrow-body aircraft. These aircraft have a proven demand from airlines worldwide to cater to domestic and regional travel.

Going into our fleet distribution. ALAFCO's fleet is geographically distributed as follows: 33% of our fleet is placed in the Asia Pacific region mainly with government backed airlines and well established LCCs, 17% of the fleet is placed in Europe with flag carriers including ITA, based in Italy, SAS, based in Sweden, and Aegean, based in Greece, 25% of the fleet is placed in the Middle East, including our national carrier, Kuwait Airways, and lastly, the remaining 25% of our fleet is placed with reputable airlines in the Americas, including Sky airline, based in Chile and Volaris, based in Mexico.

I now pass the presentation to Yousuf, who will be reviewing ALAFCO's financial performance for the first half of fiscal year 2024.

Yousuf AlThuwaikh Thank you, Adel. Hello, everyone. Thank you for joining ALAFCO's earnings call for the first half of 2024. A reminder that ALAFCO's fiscal year starts on October 1st of each year and ends on September 30th of the following year. To convert Kuwaiti dinar numbers into US dollars, multiply the number by roughly 3.3 to get an approximate equivalent.

ALAFCO ended the first half of its financial year with operating lease revenue of KD 19.4 million, an increase of 14% compared to the first half of 2023. Net loss stood at KD 4.7 million. The recorded EPS during the period is a loss of 4.98 fils per share.

These are the headline results. Next, we will discuss the income statement and balance sheet in more detail.

Moving on to our income statement, starting with operating lease revenue. The increase of 14% was mainly driven by recording rental income relating to the delivery of two new aircraft and also recording lease rents for two aircraft in the portfolio, of which one was grounded and the other one was under PBH contract in the last year. As for depreciation, the increase of 3% in comparison to the previous period is mainly due to the delivery of the two new aircraft.

Financing cost decreased by 43%, mainly driven by the sale of 29 aircraft to Macquarie AirFinance, which had recorded finance costs in the previous year, in addition to the reduction in the unsecured finance cost as ALAFCO settled an amount of USD 345.3 million during the previous 12 months.

Staff cost decreased by 25%, optimising staff costs. Other operating expenses decreased by 14%, following the decrease in expenses recorded against aircraft maintenance, ABS transaction, storage fees and collection expenses during the period. Furthermore, other income decreased by 11%, mainly due to recording a price ticker related to the remaining 28 aircraft to be sold to Macquarie AirFinance versus 53 aircraft in the same period last year.

Allowance for credit losses/reversal increased by 163%, mainly due to the reversal of ECL related to client receipts of USD 5.4 million, equivalent to KD 1.62 million. ALAFCO made a loss on sale of aircraft of KD 15.3 million against five

aircraft sold to Macquarie AirFinance during the period. Also, the company did not charge any impairment provision during the period.

As a result, ALAFCO ended the first half of the fiscal year 2024 with a net loss of KD 4.7 million. Net loss increased from net loss of KD 0.2 million in the same period of the previous year, mainly due to recording a price ticker for 28 aircraft to be sold to Macquarie AirFinance versus 53 aircraft in the same period last year. Also, KD 15.3 million loss on the sale of aircraft was recorded during the period. This loss has been partly offset by the reversal of ECL especially related to client receipts and cash receipts.

Moving on to our balance sheet on slide 13, starting with our fixed assets. This decreased by 15% in comparison to the previous period due to five aircraft sold to Macquarie AirFinance and depreciation change on the remaining 23 aircraft. Next, the 100% decrease in capital advances is mainly due to the termination agreement of an existing orderbook. As for receivables, there was no significant movement in receivables compared to the previous year.

Cash and cash equivalents increased by 152% due to the amount received against the termination agreement relating to the existing orderbook and the net cash received from the sale of five aircraft to Macquarie AirFinance. However, this was partly offset by repayment of additional secured and unsecured financing during the current period.

Next up, retained earnings and reserves declined slightly, reflecting the movement in FCTR as the Kuwaiti dinar weakened against the US dollar and recorded net loss for the current period. Loans and borrowing declined by 26%, representing the repayment of secured and unsecured loans equivalent of KD 139.6 million, equivalent to USD 454 million, including the current period. Security deposit balance did not have a significant movement.

Maintenance reserves and provisions decreased by 7%, representing the five aircraft sold to Macquarie AirFinance in addition to the settlement of maintenance claims during the current period. The increase in other liabilities is mainly due to the lease rent payable to Macquarie AirFinance for 23 aircraft. Total liabilities decreased by 20%, mainly due to the repayment of secured and unsecured loans and the decrease in maintenance reserves. However, these decreases are partially offset by the increase in other liabilities.

To summarise, the total assets declined by 16%, mainly resulting from a decline in capital advances and fixed assets. Total equity slightly declined, mainly due to the negative movement in FCTR and recorded net loss for the current period. Total liabilities decreased by 20%, mainly due to a decline in both loans and borrowings and maintenance reserves and liabilities.

This concludes our income statement and balance sheet review. We now move to the financial position on slide 14. 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 comparable with our peers.

I will now pass the presentation back to Adel to continue with the market outlook.

Adel Albanwan Thank you. The airline industry achieved full recovery in total passenger traffic, surpassing the 2019 level. In February 2024, a strong recovery in all regions with annual growth in air traffic reached 21.5% year-on-year. Asia-Pacific continued to lead the regions in terms of growth and international travel, while the war in Ukraine continues to impact air space capacity. Air traffic still experiences resilient demand. Load factors in the Middle East and Africa region improved significantly in 2023, reaching 105% of 2019 levels.

As for the aviation industry, it has proven its resilience, overcoming numerous challenges in 2023, including wars, oil price, volatility, elevated interest rates and staff shortages. The CORSIA-related costs are estimated at USD 1 billion in

2024, weighing on airlines' financial performance. Despite these challenges, the airline industry has returned to profitability in 2023 and is expected to generate a net profit of 25.7 billion in 2024.

The lessor market also remains attractive. The ABS market has been an important channel for lessors to refinance portfolios. The sale-and-leaseback market will remain competitive due to reduced supply. Lessors have grown their business primarily in North America, Europe and Latin America, while becoming more cautious about the bankruptcy of some airlines in the Asia-Pacific region. Though the slowing economy weighed on the industry, lessors are optimistic about the future.

With that, we conclude our presentation and move to our Q&A session. Thank you.

Mirna Maher Thank you. If you'd like to ask a question, please type it in the Q&A chat box addressed to all panellists and the management will address it. We will pause for a moment before we start the Q&A session.

Leslie Mouawad Hello, ladies and gentlemen. We are back now with the Q&A session. Our first question is, what is the reason behind the loss on the aircraft sale when the industry has fully recovered? As an example, AerCap is making profit on sale of aircraft. The CEO will answer.

Adel Albanwan Thank you for this question. We have a transaction under sale now. It's been disclosed and the overall transaction is a profit. However, the phases of the sale did happen during this quarter with aircraft that made a loss, but ultimately the overall profit of the sale will be reflected in the due course of executing the transaction.

Leslie Mouawad Thank you. Our next question is, when is the transaction with Macquarie AirFinance approved by shareholders expected to be closed?

Adel Albanwan The execution of the first transaction with Macquarie AirFinance, which comprised of 53 aircraft, will be postponed to be completed in parallel with the new transaction of the remaining 23 aircraft within six months from the sale date of the approved EGM held in February 2024 as well as regulatory approvals.

Leslie Mouawad Thank you. These are the questions we have right now. We end our Q&A session.

Mirna Maher Thank you, everyone, for joining. Thank you, ALAFCO's management, for your time. This concludes today's call.

Adel Albanwan Thank you.