

לדוח מונגש לחץ



דוח תקופתי לשנת

2024

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ





תוכן עניינים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2024

פרק ד |

מידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר 2024

פרק ה |

פרטים נוספים על התאגיד

פרק ו |

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית
על הדיווח הכספי ועל הגילוי

פרק א |

דוח תיאור עסקי התאגיד

פרק ב |

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ג |

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2024

אל על EL AL



פרק א'

דוח תיאור עסקי התאגיד
אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ

תוכן עניינים

.....	פרק 1: כללי	
.....	פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד	
4.....	1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו	1.1
4.....	כללי	1.2
4.....	מלחמת חרבות ברזל	1.3
7.....	תרשים החזקות	1.4
8.....	שנת התאגדות וצורת ההתאגדות	1.5
8.....	שינויים באופן ניהול עסקי התאגיד	2
8.....	תחום הפעילות	3
8.....	השקעות בהון התאגיד	4
8.....	חלוקת דיבידנדים	5
8.....	מידע כספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד	6
8.....	סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לחברה	6.1
8.....	תנועה בענף התעופה בעולם	6.2
10.....	תנועה בענף התעופה בישראל	
.....	פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחום פעילות	
10.....	7. תחום פעילות הובלה אווירית	7.1
10.....	מידע כללי על תחום הפעילות	7.2
12.....	השירותים בתחום הפעילות	7.3
14.....	פילוח הכנסות ורווחיות שירותים	7.4
14.....	שירותים חדשים	7.5
14.....	לקוחות	7.6
15.....	שיווק, הפצה ומכירות לנוסעים	7.7
19.....	צבר הזמנות	7.8
19.....	תחרות	7.9
23.....	עונתיות	7.10
23.....	צי מטוסים	7.11
23.....	כושר ייצור	8
23.....	8. פרטים שונים לגבי פעילות החברה	8.1
23.....	רכוש קבוע ומתקנים	8.2
25.....	ביטוח	8.3
25.....	נכסים לא מוחשיים	8.4
26.....	הון אנושי	8.5
33.....	חומרי גלם וספקים	8.6
34.....	הון חוזר	8.7
35.....	השקעות	8.8
37.....	מימון	8.9
38.....	מיסוי	8.10
38.....	איכות הסביבה ואחריות תאגידית	8.11
43.....	מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד	8.12
54.....	הסכמים מהותיים	8.13
56.....	הסכמי שיתוף פעולה	8.14
58.....	הליכים משפטיים	8.15
59.....	יעדים ואסטרטגיה עסקית	8.16
64.....	דיון בגורמי סיכון	

פרק 1: כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מתכבדת להגיש בזאת את דוח תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2024, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2024. הנתונים הכספיים הכלולים בפרק זה נקובים בדולרים ארה"ב, אלא אם כן צוין אחרת.

נתונים המופיעים בפרק זה נכונים ליום הדוח או למועד הסמוך לאישור הדוח, אלא אם נאמר אחרת.

מהותיות המידע הכלול בדוח זה נבחנה מנקודת ראותה של החברה, כאשר בחלק מהמקרים ניתן תיאור נוסף כדי ליתן תמונה מקיפה של הנושא המתואר.

מקרא

למען הנוחות, בדוח תקופתי זה תהיינה למונחים הבאים המשמעות הרשומה לצידם:

דוח דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 (פרק ב')	דוח הדירקטוריון
דולר ארה"ב	דולר
הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ	הבורסה
הדוח התקופתי לשנת 2024	הדוח התקופתי
הדוח התקופתי לשנת 2023 שפרסמה החברה (בדיווח מתקן) ביום 29 בפברואר 2024 (מספר אסמכתא 2024-01-021132)	הדוח התקופתי לשנת 2023
הדוח התקופתי לשנת 2022 שפרסמה החברה (בדיווח מתקן) ביום 15 באוגוסט 2023 (מספר אסמכתא 2023-01-075979)	הדוח התקופתי לשנת 2022
הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 (פרק ג')	הדוחות הכספיים
מדינת ישראל	המדינה
10 במרץ 2025	המועד הסמוך לאישור הדוח
החברה וחברות הבנות שלה	הקבוצה
מגפה עולמית של מחלת נגיף קורונה (COVID-19)	הקורונה; מגפת הקורונה
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	התאגיד או החברה או אל על
מלחמת "חרבות ברזל"	המלחמה
אל על הנוסע המתמיד בע"מ	חברת המועדון
הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות על ידי מוביל של מדינה שלישית	חופש חמישי
הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות עם חניית ביניים במדינת המוביל האווירי. לדוגמה, טיסה של חברה אירופית מישראל לארה"ב דרך שדה תעופה הנמצא במדינת אותה חברה תעופה באירופה	חופש שישי
חוק החברות, התשנ"ט-1999	חוק החברות
חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975	חוק החברות הממשלתיות



חוק ניירות ערך	חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968
חכירה יבשה	חכירה של מטוס, כאשר החוכר נושא באחריות על צוות, תחזוקה וביטוח
חכירה רטובה	חכירה של מטוס על צוותו, תחזוקתו וביטוחו
יאט"א	הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית
יום הדוח	31 בדצמבר 2024
כנפי נשרים	כנפי נשרים תעופה בע"מ
נתב"ג	נמל התעופה בן גוריון
סאן דור	סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ
פרטים נוספים על התאגיד	פרטים נוספים על התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 (פרק ה')
קוקפיט	קוקפיט חדשנות בע"מ
רש"ת	רשות שדות התעופה
רת"א	רשות התעופה האזרחית
שנת הדיווח	שנת 2024
תשקיף 2003	תשקיף הנפקה לציבור שפרסמה החברה ביום 30 במאי 2003, כפי שתוקן בימים 3 ביוני 2003 ו-4 ביוני 2003
תמ"מ	ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ
ICAO	International Civil Aviation Organization הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית
RPK	Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס
R/RPK	Revenue/Revenue Passenger Kilometer - משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משולם משוקלל ק"מ
ASK	Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס
RASK	Revenue per ASK - הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
PLF	Passenger Load Factor - שיעור תפוסת נוסעים (RPK/ASK)
TRASK	Total revenue per ASK - סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ



פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

1.1 כללי

החברה וחברות הבנות פועלות בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען לישראל וממנה. בעיקר מפעילה הקבוצה טיסות סדירות על ידי החברה ועל ידי סאן דור. כמו כן, מפעילה הקבוצה מועדון לקוחות, במסגרתו מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממותגים באמצעות חברת המועדון. הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות כגון טיסות שכר המבוצעות על ידי סאן דור, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה) המבוצעים על ידי חברות הבת תמ"מ ובורנשטיין, וכן במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים, לרבות למטוסי החברה עצמה. בנוסף, פועלת הקבוצה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברת הבת קוקפיט. יצוין כי בהתאם להסדרים מול המדינה בנושא, פועלת הקבוצה על ידי החברה גם בתחום מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית.

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת החברה היא התעופה האזרחית הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינת ברמת תחרות גבוהה וברגישות גבוהה למצב הכלכלי המדיני והביטחוני בישראל ובעולם, וזאת בכפוף לאמור בסעיף 1.2 להלן, לאור המלחמה.

1.2 מלחמת חרבות ברזל

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה המלחמה במדינת ישראל אשר השפיעה ומשפיעה על ענף התעופה והתיירות בישראל. בשנת הדיווח, השפיעה המלחמה באופן מהותי הן על היצע המושבים בנתב"ג והן על ההיקף הכללי של תנועת הנוסעים בנתב"ג. חברות התעופה הזרות ביטלו והחזירו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה, זאת בהתאם למציאות הביטחונית המשתנה והעדר היציבות בהקשר זה לאורך שנת הדיווח. המציאות המשתנה כאמור הביאה לשינויים תכופים ואי ודאות מוגברת ביחס להיקף פעילותן של החברות הזרות. כמו כן, ובין היתר כפועל יוצא מקיטון בהיצע המושבים, כתוצאה מפעילותן הלא יציבה של החברות הזרות, חל קיטון במספר הנוסעים העוברים בנתב"ג, אשר ירד במהלך שנת הדיווח בכ-34% ביחס לאשתקד. על אף האמור לעיל, לאורך כל שנת הדיווח, היקף הביקושים לטיסות היה גבוה משמעותית מהיצע המושבים בנתב"ג, כך שהביקוש לטיסות החברה לאורך כל שנת הדיווח היה מוגבר באופן משמעותי ביחס לעונתיות ולעיתים אף מעבר לביקוש אותו חוותה החברה בשגרה בתקופות שיה. לפרטים נוספים ראו פתיח וסעיף 2א לדוח הדירקטוריון.

עם פרוץ המלחמה ובמהלך שנת הדיווח, כחברת התעופה הנושאת את דגל ישראל על זנבות מטוסיה, החברה נרתמה לסייע למדינה ולאזרחיה במסגרת המאמץ המלחמתי. פעילותה של החברה התרכזה בשימור הגשר האווירי לישראל וממנה, תוך שהמשיכה במאמצי התפעוליים להגדלת היצע הטיסות במסגרת מגבלת כושר הייצור שלה וביצעה התאמות מסחריות, מבצעיות ותפעוליות כמפורט להלן.

שימור הגשר האווירי התאפשר בזכות מסוגלות החברה לנהל חברת תעופה אזרחית בסביבת מלחמה מתמשכת ורב זירתית. בתוך כך, החברה פועלת בתיאום מלא ורציף עם כלל גורמי הרשויות הרלוונטיות וגורמי הביטחון המוסמכים, לרבות רת"א, רש"ת, שירות הביטחון הכללי, צה"ל, וכן מפעילה חדר מצב בראשות סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) לצורך ניהול האירועים השונים כגון: מתקפות טילים, עדכון מסלולי טיסה, שינוי נתיבי טיסה, והכול תוך ניהול סיכונים מוקפד.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025, על רקע הבנות והסכמים להפסקת הלחימה, חלה התמתנות במצב הביטחוני, אף על פי שעדיין מתאפיין באי ודאות. על רקע זה, חל שיפור הדרגתי בקצב ובעוצמת חזרתן של חברות התעופה הזרות לישראל. ברם, היות שהרבעון הראשון לשנת 2025 עדיין מתאפיין במגמה שבה היצע המושבים מוגבל ביחס לביקוש, צופה החברה כי תוצאות פעילותה לרבעון זה תושפעה לחיוב ותהיינה דומות לרבעון המקביל אשתקד בהתאמות הנדרשות. לפרטים נוספים ראו סעיף 2א לדוח הדירקטוריון.

תחזיות ואומדני החברה לעיל, לרבות צפי תוצאות פעילות החברה לרבעון הראשון 2025 והמשך מדיניות החברה בנושאים שונים, מהווים מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכתה למיטב שיפוט נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התקיימות התחזיות והאומדנים תלויה בקיומם של אירועים שאינם בשליטת



החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן, אשר עשויים לגרום לכך שמידע זה לא יתקיים או יתקיים באופן שונה מהותית מהערכות החברה.

להלן פירוט בדבר עיקר הפעולות השונות בהן נקטה ונוקטת החברה על רקע המלחמה:

פעולות מסחריות, מבצעיות ותפעוליות

מאז פרוץ המלחמה, לאורך שנת הדיווח ולאחריה פועלת החברה על מנת להבטיח קו תעבורה פתוח בין ישראל לעולם, וזאת על אף אי הוודאות השוררת בקשר עם תנועת הנוסעים אל ישראל וממנה בין היתר, בשל הפסקה או צמצום של הפעילות הטיסתית של מרבית חברות התעופה הזרות בישראל.

במהלך שנת הדיווח, החברה ביצעה התאמות בתמהיל היעדים שלה (לרבות השהייה ודחיית תחילת פעילות יעדים מסוימים) בהתאם לביקושי השוק ולצרכיה המשתנים של החברה ובהתאם להנחיות גורמי הביטחון המוסמכים במדינה ולאזהרות המסע עבור אזרחים ישראלים השוהים בחו"ל (כפי שמפרסם המטה לביטחון לאומי). בתוך כך הגדילה החברה את תדירויות הטיסות בנתיבי הליבה, לרבות בקווים נבחרים לצפון אמריקה, אירופה והמזרח הרחוק, לצד השהיית פעילות בנתיבים אחרים. לפרטים נוספים בדבר שינוי רשת הנתיבים ראו סעיף 7.2 להלן.

בנוסף, החברה נוקטת במדיניות תמחור קפדנית במסגרתה קוטמת החברה על רקע וכתלות באירועים הביטחוניים את המחירים לכרטיסי הטיסה במחלקת תיירים. כמו כן, במהלך שנת הדיווח וכתלות בהתגברות באירועים הביטחוניים, מעת לעת העמיקה החברה את הפחתת מחירי המקסימום של כרטיסי הטיסה בכל רשת הנתיבים שלה. בנוסף, קבעה החברה מחירי מקסימום גם עבור טיסות נכנסות (טיסות one way) לתקופה קצובה לטובת ישראלים שנותרו מחוץ לישראל עקב ביטולי טיסות של חברות תעופה זרות.

כמו כן, לאור הביקוש המתגבר, ועל מנת לאפשר פתרון חלופי לנוסעים אשר טיסותיהם בוטלו או שונו על ידי החברות הזרות, בחודש אוגוסט 2024 החליטה החברה לקבוע מחיר אחיד עבור כרטיסי טיסה מסוג Lite לכל הכרטיסים הזמניים במחלקת תיירים בארבעה יעדים, לרנקה (קפריסין), אתונה (יוון), וינה (אוסטריה), ודובאי (איחוד האמירויות הערביות), מהם ניתן למצוא מגוון רחב של כרטיסי טיסה ליעדי המשך ברחבי העולם. מחירים אלו היו תקפים לטיסות שהמריאו עד ליום 31 בדצמבר 2024. בחודש דצמבר 2024 האריכה החברה את מדיניות המחירים האחידים כאמור, תוך התאמת תמהיל היעדים לאתונה (יוון), פרנקפורט (גרמניה), וינה (אוסטריה) ודובאי (איחוד האמירויות הערביות), לטיסות שהמריאו עד ליום 28 בפברואר 2025. יצוין כי החברה מפעילה עשרות טיסות שבועיות ליעדים אלו.

בעקבות התגברות הביקושים להטסת מטען בזמן המלחמה, ובין היתר על רקע הפסקת הפעילות הטיסתית של מרבית חברות התעופה הזרות, החברה הגבירה את היקף פעילות המטענים בין אם בבטן מטוסי הנוסעים ובין אם במטוסים ייעודיים להטסת מטען, ונרתמה להבאת ציוד חיוני לישראל כסיוע לכוחות הביטחון והרפואה. כמו כן, על מנת לתת מענה לביקושים כאמור לעיל, פעלה החברה להתאמת מטוס נוסעים לתצורת מטוס מטען לתקופה מסוימת.

הוספת טיסות הנוסעים והמטען כאמור, היו על אף שמאות מנשות ואנשי החברה גויסו לשירות מילואים במסגרת צווי 8.

כמו כן, במהלך שנת הדיווח ולאור השפעות המלחמה כמפורט לעיל, חווה מוקד השירות של החברה עומס משמעותי ועליה ניכרת במספר הפניות. בעקבות זאת, תגברה החברה את מוקד השירות בכוח אדם נוסף, לרבות מוקד איתור הכבודה.

תמיכה בקהילה בעקבות המלחמה

בנוסף לסיוע כאמור למאמצי המלחמה, בשנת הדיווח המשיכה החברה בתמיכה בפעילות המסייעת למטה המשפחות להחזרת החטופים והנעדרים, במסגרתו הטיסה את קרובי החטופים ונציגיהם למדינות שונות ברחבי העולם, על מנת לקדם את מאמצי ההסברה והדיפלומטיה בקשר עם המאבק לשחרורם של החטופים.

בחודש פברואר 2024, השיקה החברה בישראל קמפיין תדמית רחב היקף בטלוויזיה, בדיגיטל ובשילוט חוצות עם המסר "יטסים עם הדגל". מטרת קמפיין זה הייתה לבטא את מחויבותה של החברה לאזרחי ישראל ולחילייה בתקופת מלחמה. במסגרת הקמפיין, החברה תרמה 15% משטחי פרסום שילוט החוצות שרכשה לטובת הקמפיין, למטה משפחות החטופים והנעדרים, אותו מלווה החברה מאז פרוץ המלחמה.



כחלק מהוקרת החברה את משרתי צה"ל בסדיר ובמילואים, השיקה החברה במסגרת קמפיין זה הטבה מיוחדת במסגרתה חילקה כ-20,000 כרטיסי טיסה מתנה ליעדים נבחרים (בכפוף לתשלום מיסי נמל) לחיילי צה"ל בשרות סדיר ומילואים, בהתאם לתנאי ההטבה.

בחודש יולי 2024, השיקה החברה את קמפיין "נבחרת הדגל" בשיתוף חנן בן ארי ושורת משפיענים נוספים, במסגרתו הקימה מספר נבחרות עידוד אשר בהן נטלו חלק, בין היתר, נבחרים מהציבור הרחב ונכי צה"ל אשר השתתפו בתחרות סרטון עידוד. נבחרות העידוד יצאו ללוות את שחקני נבחרת ישראל למשחקים הפראלימפיים שנערכו באולימפיאדת פריז, במימון של החברה. כמו כן, חילקה החברה למשרתים בסדיר ובמילואים כרטיסים להופעות של חנן בן ארי.

בחודש נובמבר 2024 בעקבות אירועי האלימות האנטישמיים נגד ישראלים באמסטרדם בתום משחק הכדורגל בהשתתפות קבוצת מכבי ת"א, ובהתאם לבקשת המדינה והמטה לביטחון לאומי בנושא על רקע סכנת חיים שנשקפה לישראלים ביעד זה, החברה הפעילה בהתראה קצרה טיסות חילוץ מיעד זה לישראל גם במהלך יום שבת, ללא עלות נוספת ללקוחות החברה וללקוחות חברות תעופה אחרות. לאור האירועים כאמור, פרסמה החברה מדיניות מסחרית מקלה עבור נוסעי החברה לטיסות לאמסטרדם וממנה אשר מועד המראתן היה עד ליום 16 בנובמבר 2024 ושכורטסו עד ליום 8 בנובמבר 2024.

כמו כן, במהלך חודש נובמבר 2024, השיקה החברה קמפיין הטבות לחיילי סדיר ומילואים, במסגרתו אפשרה ביטול טיסה ללא עלות והטבות כבודה והושבה לחברי מועדון ומצטרפים חדשים אשר שירתו 60 ימי מילואים ומעלה.

בחודש דצמבר 2024 השיקה החברה את קמפיין "רגעים שהתפספסו", למשרתי המילואים הנמנים כחברי מועדון וכן מצטרפים חדשים, במסגרתו העניקה למשרתי מילואים אשר שירתו מעל 100 ימי מילואים, 100 נקודות מועדון עבור כל יום מילואים ששירתו במצטבר החל מ-7 באוקטובר 2023. כמו כן, הוענקו הטבות כבודה והושבה למשרתי המילואים. יצוין כי במועד הסמוך לאישור הדוח, החברה תרמה במסגרת הקמפיין האמור כ-1.65 מיליארד נקודות מועדון למשרתי המילואים. בחודש דצמבר 2024, במסגרת קמפיין לחיילי המילואים כאמור, אישרו האורגנים המוסמכים של החברה, קבלת הנחה אשר חברת המועדון תעניק לחברה בקשר עם צבירת נקודות הנוסע המתמיד. לפרטים נוספים ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

הפקת פוליסות ביטוח אווירי חלופיות באמצעות המדינה

עם פרוץ המלחמה, קיבלה החברה הודעות ממבטחים המשתתפים בביטוח האווירי שלה על כוונתם להחריג את מדינת ישראל מתחולת הביטוח האווירי של החברה. לפרטים בדבר הפקת פוליסות אלטרנטיביות לביטוח אווירי על ידי המדינה באמצעות "ענבל חברה לביטוח בע"מ", ראו סעיף 8.2 להלן.

מדיניות מסחרית מקלה ללקוחות החברה

מאז תחילת המלחמה, החברה פרסמה מדיניות ביטולים ושינויים מקלה ללקוחותיה אשר הזרכה מעת לעת על רקע וכתלות באירועים הביטחוניים. מדיניות זו אפשרה ללקוחות שביקשו לבטל את הכרטיס לקבל שובר זיכוי בשווי מלא למימוש עתידי בהתאם לתנאים שנקבעו על ידי החברה וכן אפשרה לבצע שינוי בכרטיס ללא דמי שינוי (ובתשלום הפרשי מחיר במקרים הרלוונטיים). נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מנהיגה מדיניות ביטולים ושינויים מקלה ומורחבת עבור אוכלוסיות מיוחדות ובדגש על כוחות הביטחון ואנשי המילואים.

כמו כן, לנוכח המצב הביטחוני, הודיעה החברה על הארכת תוקפם של שוברים לטיסה שתוקפן פג ביום 31 בדצמבר 2024, בשנה נוספת, כך שתוקפם יפוג ביום 31 בדצמבר 2025.

פעולות בתחום אבטחת מידע וסייבר

ככלל, החברה מנהלת את סיכוני הסייבר בעתות שגרה וחירום. לאור הימשכות המלחמה, ועל רקע התגברות משמעותית בתקיפות הסייבר ובתחכומן נגד חברות ישראליות משמעותיות במשק ובכללן החברה, ממשיכה החברה להשקיע משאבים משמעותיים נוספים בתחום אבטחת מידע וסייבר. בתוך כך, ממשיכה החברה לבצע פעולות נוספות לעיבוי מערכות ההגנה ולהגברת המוכנות לחירום בהיבטים טכנולוגיים ולהעלאת המודעות, הערנות והדריכות של עובדיה בתחום אבטחת המידע והסייבר. בנוסף, החברה ממשיכה בביצוע ניטור ובקרה פנימיים שוטפים בתחום תוך שמירה על רציפות תפקודית ודיווחית להנהלת החברה, לרבות דיווח עיתי לדיירקטוריון החברה. לפרטים בעניין סיכוני הסייבר החלים על החברה ודרכי התמודדותה עם סיכונים אלה ראו סעיף 8.16.6 להלן.



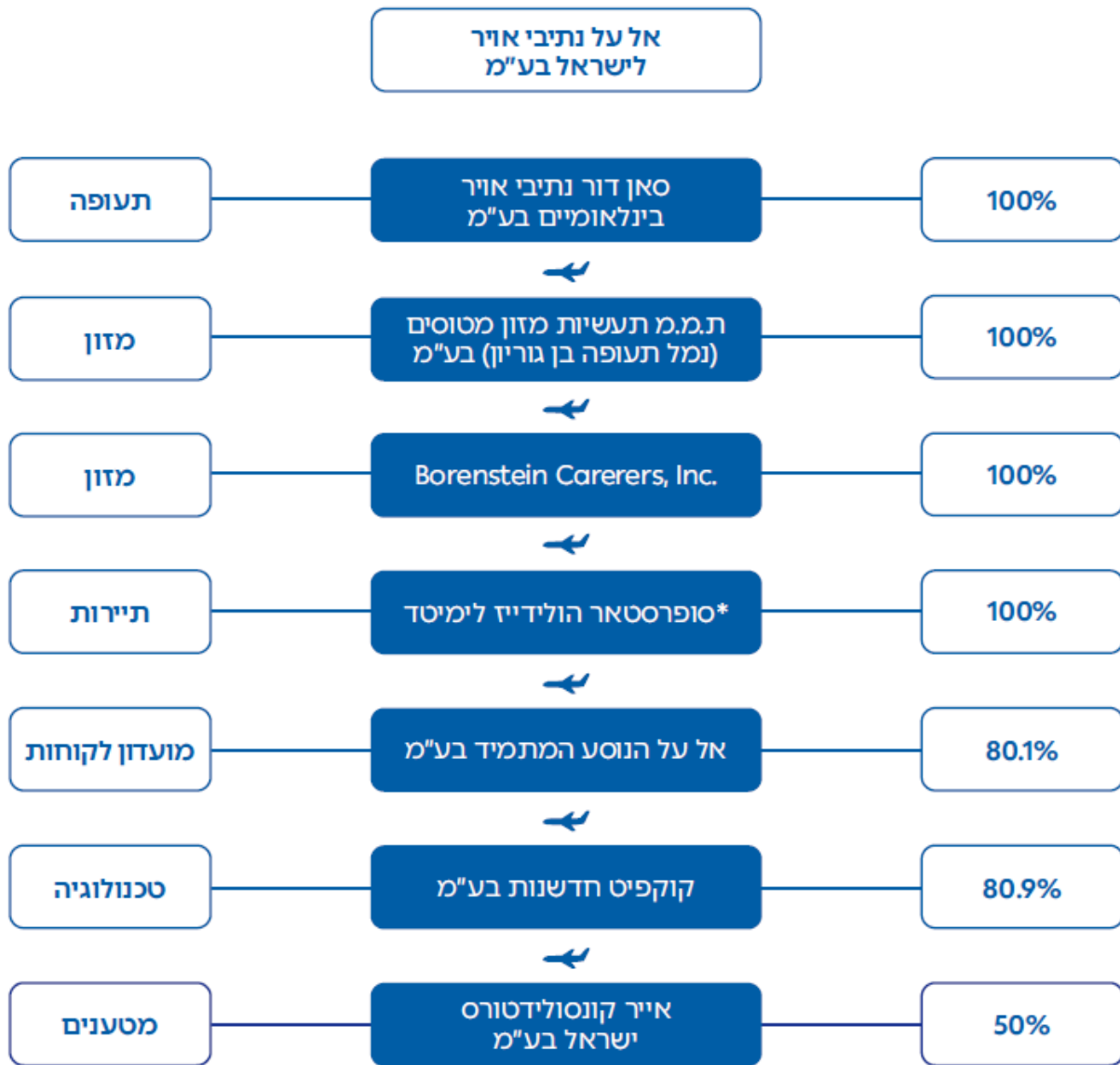
חלק מהמידע המפורט לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוטתה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התקיימותו של חלק מהמידע האמור לעיל תלוי בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן, אשר עשויים לגרום לכך שמידע זה לא יתקיים או יתקיים באופן שונה מהותית מהערכות החברה.

למידע נוסף אודות השלכות המלחמה על פעילות החברה והפעולות שמבצעת החברה להתמודדות עם המלחמה ראו את הפתיח לדוח הדירקטוריון וביאור 1 לדוחות הכספיים.

תרשים החזקות

1.3

להלן תרשים מבנה ההחזקות של החברה בחברות המוחזקות נכון למועד הסמוך לאישור הדוח (האחוזים המפורטים בתרשים מבטאים את החזקת החברה בחברות המוחזקות):



* החברה נוקטת בפעולות לפירוקה מרצון.



לפרטים אודות חברת ELAL ISRAEL AIRLINES GULF FZCO ראו סעיף 8.7.1 (ח) להלן.
 לפרטים אודות פעילות החברות המוחזקות המפורטות לעיל וכן ישויות נוספות, ראו סעיף 8.7.1 להלן.

1.4 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות

החברה התאגדה כחברה בע"מ ביום 15 בנובמבר 1948.

1.5 שינויים באופן ניהול עסקי התאגיד

לפרטים נוספים ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

2 תחום הפעילות

לחברה קיים תחום פעילות אחד - תחום ההובלה האווירית, שמטרתו למקסם את רווחיות רשת הנתיבים שלה בכללותה.

בהתאם, בדוח זה מוצג מידע אודות פעילות החברה וחברות הקבוצה בתחום ההובלה האווירית, באמצעות מטוסי נוסעים ובאמצעות מטוסי מטען, וכן פעולות נלוות לתחום זה.

3 השקעות בהון התאגיד

בחודש אפריל 2024 גייסה החברה הון באמצעות הנפקת חבילה הכוללת מניות וכתבי אופציות.

לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה ביום 31 במרץ 2024 (מספרי אסמכתאות: 2024-01-029338 ו-2024-01-036387) וכן ביאור 18 לדוחות הכספיים.

4 חלוקת דיבידנדים

בשנים 2023-2024 לא חולקו דיבידנדים.

נכון ליום הדוח, לחברה יתרת רווחים ראויים לחלוקה בסך של כ- 654 מיליון דולר.

יצוין, כי החברה מנהלת משא ומתן מתקדם עם המדינה בנושא צמצום התחייבויות החברה שנקבעו בהסכמים נוספים מול המדינה במהלך השנים 2021-2022, לרבות בקשר עם מגבלת חלוקת הדיבידנד.

לפרטים נוספים בדבר מגבלות בנוגע לחלוקת דיבידנד במסגרת ההסכם עם המדינה ראו ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים.

5 מידע נספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד

כאמור בסעיף 2 לעיל, לחברה תחום פעילות אחד. לפרטים בדבר התוצאות העסקיות של החברה ולהתפתחויות שחלו בתוצאותיה העסקיות של החברה בשנת הדיווח לעומת אשתקד, ראו את הדוחות הכספיים וכן סעיף א3. בדוח הדירקטוריון.

6 סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על התאגיד

6.1 התנועה בענף התעופה הבינלאומי

שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הביטחוני והפוליטי, מהמצב הכלכלי בעולם וכן מאירועים מיוחדים, כגון מלחמות, התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט.

הערכת יאט"א בדבר רווחיות ענף התעופה הבינלאומי בשנת הדיווח

על פי הערכת יאט"א, אשר פורסמה בחודש דצמבר 2024, רווחיהן של חברות התעופה צפויים להיות גבוהים בשנת 2024, וזאת על אף הגידול בעלויות התפעול, אשר נבעו גם מנתיבי טיסה ארוכים יותר לאור הגבלות במרחב האווירי



במספר אזורים בעולם. כמו כן, חברות התעופה נאלצו להתמודד עם עיכובים בשרשרת האספקה, לרבות עיכובים באספקת מטוסים, אשר גרמו גם למגבלות קיבולת נוסעים. העיכוב באספקת המטוסים גרם גם להטסת מטוסים ישנים עם עלויות דלק ותחזוקה גבוהות.

הגידול ברווחי ענף התעופה בשנת 2024 נבע מהביקושים הגבוהים בענף ביחס לעלייה מוגבלת בקיבולת שחברות התעופה הציעו, על רקע האמור לעיל בדבר קשיים בשרשרת האספקה. מגמה זו באה לידי ביטוי בעלייה בשיעורי התפוסה.

בהתאם להערכת יאט"א, תחזית הרווח הנקי לשנת 2024 עומדת על כ-31.5 מיליארד דולר ושולי רווח נקי של כ-3.3%.

להלן מוצגים נתונים עיקריים על פי יאט"א ביחס לפעילות בינלאומית של ענף התעופה בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען בשנים 2022 ו-2023 וכן אומדן לשנת 2024:

שנת 2022	שנת 2023 ²	שנת 2024 אומדן ¹	
44.1%	23.0%	6.2%	שינוי בסה"כ הכנסות הענף
64.9%	36.8%	11.2%	גידול בתנועה (RPK)
40.1%	31.1%	10.1%	גידול בקיבולת (ASK)
78.7%	82.2%	83.0%	שיעור תפוסה נוסעים (PLF)
(8.1%)	(1.7%)	11.8%	שינוי בתנועת מטען ³

הערכת יאט"א בדבר רווחיות ענף התעופה הבינלאומי בשנת 2025

יאט"א צופה כי מגמות אלו, ובפרט מגמת הביקוש העולה על היצע המושבים בענף, תמשכנה גם בשנת 2025. לפיכך, על פי תחזית יאט"א, הכנסות חברות התעופה לשנת 2025 תעבורנה את רף טריליון הדולר, עם רווח נקי של כ-36.6 מיליארד דולר ושולי רווח נקי של כ-3.6%, אשר יהוו שיא היסטורי בעולם התעופה.

כמו כן, מספר הנוסעים הצפוי בשנת 2025 צפוי לראשונה לחצות את רף ה-5 מיליארד נוסעים, ולהגיע לכ-5.2 מיליארד נוסעים, עלייה של כ-6.7% בהשוואה לשנת 2024.

יאט"א מציינת כי לאור אי הוודאות הגאופוליטית והכלכלית, הסיכונים המשמעותיים ביותר לתעשיית התעופה הם החמרה במצב המלחמות באירופה ובמזרח התיכון, חוסר ודאות משמעותי בעקבות הממשל החדש בארה"ב, בין היתר בענייני מכסים, מלחמות סחר ואינפלציה ושינוי מגמה במחירי הדלק.

הערכת יאט"א המפורטת, ראו בלינק הבא - <https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-01>

הערכות ואומדני יאט"א לגבי תעשיית התעופה העולמית כמפורט לעיל, ובכלל זה, תנועת הנוסעים, קיבולת בינלאומית והרווחיות הצפויה בענף התעופה, כמו גם זיהוי הסיכונים המשמעותיים לתעשיית התעופה, הם מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו מבוסס על הערכות החברה ונסמך על הערכת יאט"א בלבד. למיטב ידיעת החברה, הערכת יאט"א מבוססת, בין היתר, על מגמות השינוי הקיימות בענף התעופה והתיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן נתונה להשפעות של המצב הכלכלי, הביטחוני והגאופוליטי בארץ ובעולם. לפיכך, הנתונים בפועל עשויים להיות שונים באופן מהותי מההערכה שפורטה.

¹ אחוז השינוי מוצג ביחס לשנת 2023 זאת בהתאם לנתונים כפי שפורסמו על ידי יאט"א. מקור הנתונים, ההערכות, האומדנים והתחזיות של יאט"א המתייחסים לשנת הדיווח הם מקדמיים. נתונים סופיים לגבי שנת הדיווח צפויים להתפרסם על ידי יאט"א בחודש יוני 2025 במסגרת World Air Traffic Statistics.
² חלק מנתוני 2022 ו-2023 בטבלה עודכנו על ידי יאט"א בעקבות התאמות שביצעה בנתוני עבר.
³ עד לשנת 2023 (כולל תחזית יאט"א שפורסמה בסוף שנת 2023) יאט"א פרסמה את אחוזי השינוי שכללו הן את תנועת המטען והן את תנועת הדואר. בשנת 2024 פרסמה יאט"א את השינויים בתנועת המטענים בלבד. משכך, עודכנו הנתונים עבור שנים קודמות בהתאם



תנועת הנוסעים הבינלאומית אל נתב"ג וממנו במהלך שנת הדיווח הסתכמה, על פי נתוני רש"ת, בכ-13.9 מיליון נוסעים, מה שמהווה ירידה של כ-34% אל מול התקופה המקבילה אשתקד. לפרטים נוספים אודות נתונים בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג, תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים מנתב"ג, וכן נתונים בדבר תנועת המטענים שנכנסו ויצאו מנתב"ג, וכן השפעת המלחמה על הנתונים השנתיים ראו סעיף 2א. לדוח הדירקטוריון.

פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחום הפעילות

להלן מובא תיאור עסקי הקבוצה לגבי תחום פעילותה. פרק זה מתאר בעיקרו את הפעילות בשנת הדיווח. לפרטים בדבר השפעת המלחמה על פעילות החברה ראו סעיף 1.2 לעיל וביאור 1 לדוחות הכספיים.

7. תחום פעילות הובלה אווירית

.7

7.1 מידע כללי על תחום הפעילות

7.1

לפרטים אודות פעילות החברה ראו סעיף 1.1 לעיל.

להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המאקרו-כלכלית של הקבוצה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בתחום הפעילות:

7.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

7.1.1

מדיניות התעופה של ישראל הוסדרה במקור על פי החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה בסמוך לפני פרסום תשקיף 2003 (החלטה חכ/14 מיום 19 במאי 2003), זאת ביחס למינוי החברה כ"מוביל נקוב" בכל הקווים, אשר ערב פרסום תשקיף 2003 היא שימשה בהם כ"מוביל נקוב", כאשר לאחר מועד זה התקבלו מספר החלטות ממשלה הקובעות, בין היתר, את מדיניות התעופה של ישראל ביחס לפעילותה של החברה ואת השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות.

לפרטים בדבר הסכמי "שמיים פתוחים" שנחתמו בין ישראל לבין ארה"ב והאיחוד האירופי ובדבר "הסכמי אברהם", ראו סעיף 7.1.9 (ב) להלן. לפרטים בדבר מגבלות ופיקוח על עסקי החברה החלים על פעילות התעופה, לרבות זכויות הטיס המוענקות לחברה, ראו סעיף 8.11 להלן.

7.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

7.1.2

תחום פעילות הובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית. בנוסף, נקבעו באותם הסדרים בינלאומיים ומקומיים, תנאים והסדרים הנוגעים לתפעול ולאחריות המוביל האווירי לנזקים ולעיכובי טיסות וביטולן. לפרטים בדבר מגבלות והסדרים רגולטוריים החלים על פעילות החברה, ראו סעיף 8.11 להלן.

לעניין הובלת מטען במטוסי מטען יצוין, כי מדיניות רשויות התעופה בעולם בקשר עם מתן הרשאות נוטה להיות מקלה יותר מאשר בתחום מטוסי הנוסעים, כאשר הדבר משפיע במיוחד על האפשרות לבצע טיסות מטוסי מטען גם ב"חופש חמישי".

החברה מחויבת לפעול גם על פי החקיקה המקומית והחלטות ממשלה רלוונטיות הנוגעות לפעילותה (לרבות ביחס לאבטחת שירותי תעופה) כמפורט בסעיף 8.11 להלן.

7.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

7.1.3

- (א) התפתחויות בינלאומיות - לפרטים אודות התפתחויות בינלאומיות בתחום הפעילות, ראו סעיף 6.1 לעיל.
- (ב) התפתחויות בשוק הישראלי - לפרטים אודות התפתחויות בשוק הישראלי בתחום הפעילות, ראו סעיף 6.2 לעיל.



7.1.4 התפתחויות בשוקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

במהלך השנים האחרונות, ולמעט בתקופת מגפת הקורונה, חלה החרפה ניכרת בתחרות הקיימת בתחום ההובלה במטוסי נוסעים בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות, לרבות חברות תעופה הפועלות במתכונת Low Cost (כהגדרת מונח זה בסעיף 7.1.9 להלן) וחברות שכר. החרפת התחרות באה לידי ביטוי, בין היתר, בהגדלת מגוון היעדים ומספר התדירויות של טיסות שמפעילות חברות התעופה. על רקע המלחמה, חברות התעופה הזרות ביטלו והחזירו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה, זאת בהתאם למציאות הביטחונית המשתנה והעדר היציבות בהקשר זה לאורך שנת הדיווח. המציאות המשתנה כאמור הביאה לשינויים תכופים ואי ודאות מוגברת ביחס להיקף פעילותן של החברות הזרות.

7.1.5 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

לפרטים אודות הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה בתחום הפעילות, ראו סעיף 7.8 להלן.

7.1.6 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

לפרטים אודות הספקים וחומר הגלם העיקריים של החברה בתחום הפעילות ראו סעיף 8.5 להלן.

7.1.7 חסמי כניסה ויציאה עיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

חסמי כניסה עיקריים הם: השקעה ראשונית גבוהה יחסית הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישת או חכירת מטוסים; עמידה בדרישות רגולטוריות לרבות קבלת רישיונות לפי חוקי הטיס; גידול במספר חברות התעופה הגורם ליצירת עומס על שדות התעופה וקושי בקבלת אישור לחלון זמנים לגבי המראה או נחיתה ("סלוטים") בשדות תעופה מרכזיים המבוקשים ביותר. חסם זה יכול למנוע פתיחת נתיב חדש או שיפור לוחות זמנים בנתיבים קיימים; חסם נוסף הוא מידת הזמינות של מטוסים מסוגים שונים לרכישה או לחכירה, כאשר מגבלה זו יכולה להשפיע גם על האפשרות להתרחב בטווח הקצר ולתת מענה אד-הוק לשוק מתפתח ובעל פוטנציאל להרחבת פעילות. כמו כן, חסם נוסף הוא הקושי בגיוס ושימור כוח אדם מקצועי ומיומן. יצוין, כי המגבלות החלות על החברה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת לעניין הקטנת צי המטוסים של החברה מהוות חסם יציאה, כמו גם התחייבויות החברה ארוכות הטווח במסגרת הסכמי מימון וחכירות יבשות למטוסים. לפרטים נוספים בדבר המגבלות החלות על החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 8.11.9 להלן.

7.1.8 תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

התחליפים להובלה במטוסי נוסעים ובמטוסי מטען הם הובלה באמצעים ימיים ואמצעים יבשתיים, כאשר מטוסי מטען הם תחליפיים לגבי הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים. יצוין, כי בישראל אין תחליף משמעותי להובלת נוסעים דרך האוויר.

7.1.9 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו; התפתחויות בשוקים של תחום הפעילות

(א) כללי - התחרות בתחום הפעילות

בתחום ההובלה במטוסי נוסעים מתקיימת תחרות משמעותית בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות, חברות חסך ("Low Cost") וכן חברות שכר. חברות התעופה מתחרות בהיבטים שונים, כאשר העיקריים בהם הם מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, דיוק מבצעי, סוג המטוס, תצורת המטוסים, שירות לנוסע, חוויית הלקוח, הטבות לנוסעים מתמידים, עמלות ותמריצים מיוחדים לסוכני נסיעות, מבנה אתרי המרשתת (אינטרנט) ויישומונים לביצוע הזמנה וקבלת מידע ועוד.

בפעילות ההובלה במטוסי מטען קיימים ארבעה סוגים של מתחרים: חברות המובילות מטען רק באמצעות מטוסי מטען; חברות המובילות מטען רק בבטן מטוסי נוסעים; חברות, בדומה לאל על, המובילות מטען הן במטוס מטען והן בבטן מטוסי נוסעים וכן חברות בלדרות המטיסות, בנוסף לשירותי הבלדרות, גם מטען אחר במטוסיהן.



להערכת החברה, הרחבת הטיסות הסדירות לישראל וממנה במטוסי נוסעים המסוגלים לשאת בבטנם מטען, מגבירה את התחרות בפעילות המטען.

התחרות היא באמצעות חברות תעופה המפעילות טיסות ישירות ליעד (טיסות ללא עצירה) ובאמצעות חברות תעופה אשר מציעות עצירת ביניים (אחת או יותר), לרבות חיבורים עם חברות תעופה אחרות (טיסות עם עצירה או טיסות "חופש שישי").

לחברה אפשרויות מוגבלות להציע חיבורים בנתב"ג שהוא נמל הבית שלה, בכפוף לרגולציה ומוכנות תשתיתית בנתב"ג.

חברות התעופה מתחרות ביניהן הן באמצעות טיסות שהן מפעילות והן באמצעות טיסות של חברות תעופה אחרות על מנת לייצר מגוון אפשרויות הגעה ליעד הסופי ללא הפעלת טיסה ישירה, כאשר קיים מגוון של הסכמים בין חברות תעופה המאפשרים זאת כגון הסכמי אינטרליין, "קוד משותף" (Code Share) עם וללא שותפות בברית תעופה (Alliance) ושיתופי פעולה נרחבים (Joint Ventures). לפירוט ביחס לסוגי הסכמים אלו ראו סעיף 7.1.9(א) לפרק עסקי התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2022.

לפרטים אודות המתחרים המשמעותיים של החברה בתחום הפעילות ראו סעיף 7.8 להלן.

בנוסף, חברות תעופה משתפות פעולה ביניהן גם בתחום מועדוני הנאמנות ללקוחות, זאת במסגרת הסכמי שיתוף מועדונים המאפשרים, בין היתר, צבירה ומימוש של מיללים/נקודות באופן הדדי עבור לקוחות המועדון של שתי החברות השותפות להסכם, בקווים בהם פועלות החברות. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.13 להלן.

כמו כן, לשינויים רגולטורים מסוימים עשויה להיות השפעה על מבנה התחרות בתחום הפעילות. לפרטים ראו סעיף 8.11 להלן.

(ב) מדיניות "שמיים פתוחים"

מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת במדינת ישראל בשנים האחרונות גורמת לחלק משמעותי מהגידול בהיצע הטיסות ובקיבולת המושבים המוצעת. מדיניות זו, הבאה לידי ביטוי בתהליך שוטף של עדכון הסכמי תעופה באמצעות הסרת המגבלה או הגדלת מכסת התדירויות ומספר חברות התעופה הרשאיות להפעיל טיסות סדירות, גורמת בעתות שגרה לגידול בכמות הטיסות וכפועל יוצא לירידה במחירי כרטיסי הטיסה ולגידול בתנועת הנוסעים מישראל ואליה. במסגרת מדיניות זו נחתם בשנת 2010 בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים" אשר הביא להסרת מגבלת התדירויות והקיבולת על הטיסות לישראל וממנה. בנוסף, מאפשר ההסכם שיתופי פעולה מסחריים בין חברות התעופה של שתי המדינות.

כמו כן, בשנת 2013 נחתם הסכם "שמיים פתוחים" בין מדינת ישראל והאיחוד האירופי, אשר יישומו בוצע במספר פעימות, עד שנת 2018. ההסכם הביא להסרת מגבלת התדירויות על הטיסות לישראל וממנה וכפועל יוצא לתוספת משמעותית בהיצע הטיסות של חברות התעופה הטסות לישראל וממנה.

הגידול ברמת התחרות בקווים אל ומאירופה, ובכלל זה, תחילת פעילות חברות Low Cost בקווים אלה והרחבת פעילותן באופן ניכר בשנים האחרונות, הובילו לירידת מחירי הטיסות ולגידול משמעותי בתנועת הנוסעים בקווים אלה.

במהלך השנים האחרונות עודכנו הסכמי תעופה בין ישראל לבין מספר מדינות שהיקף התנועה בינן לבין ישראל משמעותי וביניהן רוסיה, אוקראינה, קנדה והודו. יצוין כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה אינה טסה לאוקראינה, להודו, לקנדה ולרוסיה.

כמו כן, בחודש ספטמבר 2020 נחתמו הסכמים בין ישראל למספר מדינות ערב במסגרת "הסכמי אברהם". בעקבות זאת, נחתמו הסכמי תעופה חדשים בין ישראל לבין מדינות נוספות, ביניהן איחוד האמירויות הערביות, בחריין ומרוקו. כמו כן, ובעקבות "הסכמי אברהם", קיבלו חברות התעופה הישראליות וביניהן החברה, אישור לטיסה מעל המרחב האווירי של סעודיה ועומאן. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה לא מפעילה טיסות מעל המרחב האווירי של עומאן, וזאת לאור התאמות שביצעה החברה ברשת הנתיבים שלה בעקבות המלחמה, כמפורט בסעיף 1.2 לעיל. לפרטים נוספים בדבר המתחרים המשמעותיים של החברה ראו סעיף 7.8 להלן.

השירותים בתחום הפעילות

7.2

(א) כללי

השירותים העיקריים שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות



מטוסי נוסעים ומטען.

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה יחד עם סאן דור, טיסות במטוסי נוסעים לכ-50 יעדים ישירים ברחבי העולם, מתוכם 6 יעדים בצפון אמריקה, 5 יעדים במזרח הרחוק, אפריקה ואיחוד האמירויות הערביות וכל היתר באירופה. בנוסף לטיסות אותן מפעילה החברה, משווקת החברה טיסות במסגרת הסכמים עם חברות תעופה אחרות - הסכמי אינטרליין והסכמי "קוד משותף" כמפורט בסעיף 7.1.9 לעיל. לפרטים אודות הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להן, ראו סעיף 8.13 להלן.

במהלך שנת הדיווח לאור המלחמה, ביצעה החברה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתיבים שלה, כמפורט בסעיף 1.2 לעיל.

בנוסף, סאן דור, עוסקת בעיקר במכירה ושיווק טיסות סדירות באגן הים התיכון ובאירופה לקהל הרחב, סוכני נסיעות וסיטונאי תיירות. כמו כן, משווקת סאן דור טיסות שגר הנמכרות בחלקן או במלואן למארגני תיירות.

פעילותה של סאן דור מאופיינת בטיסות ליעדים קצרי טווח, הכוללים יעדי נופש ויעדים עונתיים, כאשר פרופיל השירות לכל טיסה מותאם לכל יעד. במרבית הטיסות שמפעילה החברה באמצעות סאן דור, פועלת מחלקת תיירים בלבד.

טיסות החברה נתמכות במערך שירות קרקעי המנהל את תהליכי עליית הנוסעים וכבודתם למטוס, ירידתם בנמל היעד ופריקת הכבודה וכן טיפול במטען. השירות הקרקעי מתקיים בנתב"ג ובכל אחד מהיעדים בהם נוחתים מטוסי החברה. במקביל, מפעילה החברה, בהנחיית גורמי הביטחון הממשלתיים, באמצעות "אופק" - המערך לביטחון התעופה הישראלית ("אופק"), מערך אבטחה קרקעי בכל שדות התעופה בחו"ל מהם טסים מטוסי חברות תעופה ישראליות ומערך אבטחה אווירי, הפועל במהלך טיסות הנוסעים של חברות תעופה ישראליות (מערך האבטחה הקרקעי בנתב"ג מופעל על ידי רש"ת). לפרטים אודות שירותי האבטחה שמעניקה החברה לחברות תעופה ישראליות, ראו סעיף 8.11.12 להלן.

לפרטים נוספים בדבר פילוח תנועת הנוסעים ונתח השוק של החברה בטיסות אל או מאזורים גיאוגרפיים שונים, ראו סעיף 2א. לדוח הדירקטוריון.

(ב) הנתיבים הטראנס אטלנטיים

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה טיסות סדירות ל-6 יעדים בצפון אמריקה וביניהם ניו יורק, ניוארק, מיאמי, לוס אנג'לס, בוסטון ופורט לודרדייל, כאשר בשיא עונת הקיץ הפעילה החברה כ-50 טיסות שבועיות ליעדים הטראנס אטלנטיים.

בעונת החורף הנוכחית מפעילה החברה עד 44 טיסות שבועיות ליעדים הטראנס אטלנטיים.

יצוין, כי מעונת הקיץ לשנת 2025, תוסיף החברה טיסות ליעדים אלו.

(ב1) הנתיבים לאירופה

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מפעילה החברה טיסות סדירות ל-24 יעדים באירופה, ובהם לונדון (אנגליה), פריז (צרפת), אמסטרדם (הולנד), אתונה (יוון) רומא (איטליה), וברצלונה (ספרד). כמו כן, סאן דור מפעילה טיסות ל-16 יעדים באירופה, ובהם לרנקה (קפריסין), ורשה (פולין), קייסינג (מולדובה), סלוניקי (יוון) טביליסי (גאורגיה) ופורטו (פורטוגל) והחל משנת הדיווח, גם ליעדים נוספים וביניהם יעדים לאגן הים התיכון. החל מעונת הקיץ 2025, תפעיל סאן דור טיסות גם לטירנה (אלבניה), מיקונוס ולפקדה (יוון).

כמו כן, הודיעה החברה על השהיית הפעילות בנתיבים לאיסטנבול (טורקיה) ודבלין (אירלנד). בשנת הדיווח נמשכה השהיית הפעילות לקייב (אוקראינה), והחל מחודש דצמבר 2024 השהתה החברה את הפעילות למוסקווה (רוסיה), וזאת לאור המצב הגאופוליטי באוקראינה וברוסיה. לפרטים נוספים בדבר התאמות בלוח טיסות החברה לאור המלחמה, ראו סעיף 1.2 לעיל.

(ב2) הנתיבים למזרח התיכון, אפריקה והמזרח הרחוק

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה טיסות סדירות ל-5 יעדים, כאשר עם פרוץ המלחמה, ועל רקע הימשכותה, ביצעה החברה התאמות בנתיבי הטיסות, לרבות צמצום פעילותה הטיסתית לדובאי (איחוד האמירויות הערביות), כאשר הפעילות הטיסתית שבה להיקפה הרגיל בסוף חודש אוקטובר 2024. כמו כן, השהתה החברה את הפעילות בקו ליוהנסבורג (דרום אפריקה) מסוף חודש מרץ 2024, זאת בנוסף ליעדים שהפעילות אליהם הושהתה עם פרוץ המלחמה (שארם א-שייח (מצרים) ומרקש (מרקו)). לפרטים נוספים בדבר התאמות שביצעה החברה בלוח טיסותיה לאור המלחמה, ראו סעיף 1.2 לעיל.



בנוסף, עם פרוץ המלחמה, בעקבות שינוי אורך הניתב בטיסות למזרח הרחוק עם פרוץ המלחמה, החליטה החברה לדחות את פתיחת הניתבים להודו.

בנוסף, החל מעונת אביב 2024, הקו לטוקיו (יפן) החל לפעול לאורך כל השנה חלף מתכונת עונתית.

כוונות החברה כמפורט לעיל, לרבות לגבי פתיחת השהיית או סגירת נתיבים והתאמות ברשת הניתבים מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, העשוי להתממש באופן שונה מהותית מכוונות החברה, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוט נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התממשות כוונות אלו תלויה, בין היתר, בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

7.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

לפרטים בדבר נתונים אודות התפלגות הכנסות החברה, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

7.4 שירותים חדשים

✓ שינויים ברשת נתיבים

במהלך שנת הדיווח, ולאור המלחמה, ביצעה החברה התאמות ברשת הניתבים שלה כמפורט בסעיפים 1.2 ו-7.2 לעיל.

✓ חידוש, שדרוג ושינוי תצורת מטוסים ואינטרנט במטוסי החברה (Wi-Fi)

עם תחילת ההתאוששות ממשבר הקורונה, החברה התניעה מחדש את פרויקט חידוש ושדרוג צי מטוסי בואינג 777, כאשר במסגרת פרויקט זה מוחלפים המושבים במטוסי בואינג 777 ותצורת המטוסים מותאמת לזו של מטוסי בואינג 787, מטוסי הדרילמיינר של החברה ("מטוסי דרימליינר"), הכוללת 3 מחלקות- עסקים, פרמיום ותיירים. כמו כן, בהיבט חווית הלקוח, מערכות הבידור במטוסי בואינג 777 מוחלפות למערכות חדשות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, 2 מטוסי בואינג 777 סיימו את הליך שינוי התצורה, והליך שינוי התצורה במטוסים נוספים מדגם זה עתיד להימשך בשנים הקרובות. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.2א לדוח הדירקטוריון.

במהלך שנת הדיווח, המשיכה החברה לפעול להחזרה מדורגת של מערכת האינטרנט, כאשר תוכנית העבודה להתקנת מערכת האינטרנט נפרסת על פני מספר שנים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הותקנה מערכת אינטרנט במספר מטוסי 737. החברה צופה כי במהלך שנת 2025 תמשיך בהתקנת האינטרנט.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות לגבי השלמת שדרוג מטוסי בואינג 777 והמשך התקנת מערכת האינטרנט במטוסי החברה, מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, העשוי להתממש באופן שונה מהותית מכוונות החברה, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוט נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התממשות הערכות אלו תלויה, בין היתר, בזמינות חלקים, כתלות בשרשראות האספקה בעולם, ובקיומם של אירועים שאינם באחריות החברה, לרבות גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

7.5 לקוחות

החברה מעניקה שירותיה לנוסעים הנמנים הן על משקי הבית והן על המגזר העסקי בארץ ובחול, בדגש על השוק בארצות הברית. כרטיסי טיסה של החברה נמכרים, באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות וכן במישרין על ידי הקבוצה לחברות יחידים. לפרטים אודות מועדון "הנוסע המתמיד" של החברה ראו סעיף 7.6.3 להלן. לפרטים בדבר סוגי לקוחות הקבוצה ומדיניות ניהול סיכון האשראי של החברה מול לקוחותיה ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים.

נכון לשנת הדיווח, לא היה לחברה לקוח, לרבות סוכן נסיעות, שמחזור ההכנסות ממנו או מחזור המכירות באמצעותו הסתכם ב-10% או יותר מכלל הכנסות הקבוצה. להערכת החברה, אין לה תלות בלקוח או סוכן בודד כלשהו.



7.6.1 שיווק ומכירות לנוסעים

פעילות שיווק ומכירת כרטיסי טיסה, לרבות כבודה, הושבה, שדרוג ומוצרים עוטפי טיסה, מתבצעת במגוון ערוצי מכירה ישירים ועקיפים, כמתואר להלן:

מכירה ישירה

ערוצי המכירה הישירה של החברה כוללים את: (1) אתר המרשתת של החברה והיישומון; (2) מוקדי שירות טלפוני (בישראל ובחו"ל); (3) משרדי מכר של החברה בחו"ל; ו-(4) תחנות החברה בשדות התעופה בישראל ובחו"ל.

בשנים האחרונות חל גידול במכירה של כרטיסי טיסה באינטרנט כתוצאה משינוי בהרגלי הצריכה של הציבור. החברה מתאימה את עצמה למגמה זו באמצעות שיפור מתמיד של אתר המרשתת של החברה והיישומון וכן המשך פיתוח יכולות וכלים לשיווק דיגיטלי מתקדם. במסגרת השיפורים שבוצעו בתהליך ההזמנה בערוצים הדיגיטליים, בנוסף למתן אפשרות ללקוח לשלם עבור כרטיסי הטיסה ומוצרים נלווים בשילוב נקודות מועדון "הנוסע המתמיד", ניתנת ללקוח האפשרות לבצע שינויים בכרטיס הטיסה, לרכוש שירות לביטול טיסה בתמורה לשובר זיכוי (אל על Protect) וכן להשהות הזמנה למשך 48 שעות, בטרם כרטוס, באמצעות אתר המרשתת של החברה.

מחודש דצמבר 2024 מאפשרת החברה ללקוחותיה לבטל כרטיסי טיסה בהתאם לתנאי הכרטיס באמצעות אתר המרשתת של החברה וביישומון, ובכך פועלת לצמצום הצורך במענה אנושי במסגרת המוקד הטלפוני של החברה.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה ממשיכה להשקיע בפלטפורמות הדיגיטל בתחום המכירות והשירות ללקוחות בהתאם לקצב גידול בכמות הנוסעים.

במהלך שנת הדיווח, חלה עליה במכירות באמצעות אתר המרשתת של החברה לעומת שנת 2023.

מכירה עקיפה

ערוצי ההפצה העיקריים של החברה הם סוכני הנסיעות (לרבות סוכני נסיעות כלליים - General Sales Agents, סוכנים אינטרנטיים - Online Travel Agents ומנועי חיפוש - Metasearch), חברות תיירות וסיטונאי תיירות.

מרבית סוכני הנסיעות חברים ב"איט"א ומשמשים ערוץ למכירת כרטיסי טיסה עבור החברה ועבור חברות התעופה אחרות. ערוץ סוכני הנסיעות בישראל משמש כפלטפורמת מכירה לסגמנטים שונים אותם משרתת החברה וביניהם: קהל רחב, חברות עסקיות וקבוצות. סוכני הנסיעות מתוגמלים בעמלות ששוערן עשוי להשתנות מעת לעת.

מכירת מטענים - עיקר מכירות החברה בפעילות הובלת מטענים מבוצעת באמצעות משלחי מטען (לרבות סוכני מכירות מטען כלליים - General Cargo Sales Agents). משלחי המטען מתוגמלים בעמלות מסוגים שונים ובשיעורים משתנים.

סוכני נסיעות החברים במועדון הסוכנים (מועדון Sell & Fly) זכאים לצבור נקודות לחשבונם האישי במועדון הנוסע המתמיד בגין מכירת כרטיסי טיסה של החברה ללקוחותיהם, וכן קיימת בידם האפשרות לממש את הנקודות שנצברו לטובת רכישת המוצרים השונים המוצעים לחברי מועדון הנוסע המתמיד.

להלן מפורטים ערוצי מכירה נוספים של החברה:

סאן דור - טיסות המשוקות על ידי סאן דור מופצות ונמכרות במערכות ההפצה, על ידי סוכני הנסיעות, במוקד המכירה וכן באתר החברה. לפרטים נוספים אודות פעילות חברת סאן דור, ראו סעיף 8.7.1 (א) להלן.

פרסום ושיווק

בחודש פברואר 2023 השיקה החברה שפה מיתוגית ופרסומית חדשה, גייסה פרזנטור והשיקה את נבחרת השגרירים שמלווה את פעילות החברה ברשתות החברתיות. במהלך שנת הדיווח החברה השיקה קמפיינים שחיזקו את החיבור עם קהל הלקוחות.

בחודש ספטמבר 2024 התקשרה החברה עם משרד פרסום למתן שירותי פרסום באמצעות טלוויזיה, רדיו, עיתונות, שלטי חוצות וכן שירותי פרסום בדיגיטל.

שירות ולקוחות

בהמשך להתקשרות החברה בשנת 2023 עם שף חדש להובלת תחום הקולינריה, השלימה החברה את החלפת תפריטיה בכל המטבחים בארץ ובעולם ופועלת לעדכון התפריטים מעת לעת. במהלך שנת הדיווח החברה החליפה



ערכות נוחות לנוסעי היוקרה והטמיעה תפריט יינות חדש.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות לגבי צמצום הצורך במענה אנושי במסגרת המוקד הטלפוני של החברה, מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, העשוי להתממש באופן שונה מהותית מכוונות החברה, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוט נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. התממשות הערכות אלו תלויה, בין היתר, בקיומם של אירועים שאינם באחריות החברה, לרבות גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

7.6.2 מערכת ממוחשבת להזמנות, ניהול טיסה, בידוק ומערכות הפצה

הובלת נוסעים

המערכת הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, ניהול מלאי הטיסה ובידוק הנוסעים היא מערכת "אמדאוס" (Passenger Service System). מערכת זו מציגה את לוח הזמנים המעודכן של טיסות החברה ומאפשרת למוקדי השירות והמכר של החברה לבצע הזמנות וכרטוס של טיסות החברה כמו גם באמצעות אתר המרשתת של החברה. המערכת מאפשרת פיקוח על ניהול הטיפול בלקוח וכן ניצול של יכולות ההעמסה על מטוסי החברה על ידי חישוב משקל ואיזון באמצעות שקלול הנתונים המחושבים. תוקף ההסכם עם אמדאוס המסדיר שירותים אלה הוא עד סוף שנת 2025 עם אפשרות להארכה עד סוף שנת 2027. יצוין כי קיימת לחברה תלות מהותית בחברת אמדאוס. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.16.21 להלן.

לחברה הסכמים לשנת הדיווח עם מערכות הפצה גלובאליות (Global Distribution Systems), כאשר העיקריות שבהן הן - אמדאוס, סייבר וטרוולפורט המתממשקות למערכת ההזמנות של החברה ומאפשרות לסוכני נסיעות בישראל ובח"ל מכירה של טיסות החברה.

במהלך חודש דצמבר 2021 התקבלו במשרדי נציגות החברה בפולין מכתבי התראה מהרשויות בפולין לקראת השנת קנסות בגין טיסות שהפעילה החברה אל ומפולין במהלך חודשים נובמבר-דצמבר 2018, שלא בהתאם לרגולציה מקומית חדשה בדבר שידור דאטה בפורמט מוגדר לרשויות כאמור באמצעות מערכת הפצה. מבדיקה של החברה עולה, כי לא בוצעה תשדורת דאטה כנדרש בגין טיסות שהפעילה החברה אל ומפולין באמצעות המערכת כאמור, בין החודשים נובמבר 2018 עד ינואר 2020. נכון לחודש פברואר 2022 אושר תיקון לחוק האמור לפיו כלל הליכי האכיפה בגין התקינה הפולנית יושהו למשך 24 חודשים עד לרבעון הראשון של שנת 2024.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לא התקבלו במשרדי החברה הודעות בדבר חידוש האכיפה על ידי הרשויות בפולין.

הערכות החברה לגבי השלכות הרגולציה הפולנית על פעילות החברה בתקופה דלעיל, מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוט נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. הערכות אלו נוגעות במידה רבה בצדדים שלישיים ולפעילותם, שלחברה אין שליטה עליהם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה.

הובלת מטען

המערכות הממוחשבות המשמשות את החברה לביצוע הזמנות דיגיטליות לשינוע מטען לאירופה ולצפון אמריקה הן מערכת Cargo.one ומערכת Freightos. מערכות אלו מאפשרות לחברה לבצע הזמנות מיידיות לשינוע מטען באמצעות שיקוף נפח המטען הזמין ועלויות השילוח. מערכות אלה מאפשרות שילוב של ההזמנה והמחיר עם מערכת הזמנות המטען של החברה (Cargo Web).

7.6.3 מועדון "הנוסע המתמיד"

פעילות מועדון הנוסע המתמיד

כחלק מאמצעי השיווה ושיפור חווית השירות, מציעה החברה באמצעות מועדון הנוסע המתמיד, הטבות מיוחדות לנוסעים הנמנים עם לקוחות המועדון. הנוסעים צוברים נקודות בטיסות המבוצעות על ידי החברה ובטיסות אשר יש לחברה לגביהן הסכמי "קוד משותף".

נקודות אלו מקנות לנוסעים הטבות שונות ובכלל זה מימוש נקודות ברכישות כרטיסי טיסה ובמוצרים נלווים, שדרוגים למחלקות בדרגות גבוהות יותר ועוד.

לחברה הסכמים המאפשרים צבירה ומימוש של נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" בחברות תעופה אחרות (כמפורט בסעיף 8.13 להלן) וכן הסכמים של מועדון "הנוסע המתמיד" להמרת נקודות מכרטיסי אשראי לנקודות מועדון.



כמו כן, למועדון "הנוסע המתמיד" הסכמי שיתופי פעולה עם שותפים עסקיים מגוונים לרבות מתחום הדלק, האופנה, המזון, והמלונאות, במסגרתם נהנים חברי מועדון "הנוסע המתמיד" מחזיקי כרטיסי האשראי Fly Card מהטבות שונות, לרבות אפשרויות צבירה מואצת של נקודות המועדון.

בנוסף, ניתן לשלם באמצעות נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" עבור רכישת מוצרים באתר המרשתת Fly&Buy, בדיוטי פרי במטוסי החברה, ברכישת מוצרים ביטוחיים שמשווקת החברה, וכן באתר הסחר Fly Store, המאפשר למחזיקי כרטיסי האשראי Fly Card לרכוש מוצרים שונים באמצעות נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" או בשילוב כסף ונקודות.

לפרטים בדבר תנועת ההתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד, גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות וכן קיטון בהתחייבות בגין מימושים או פקיעות של נקודות (לרבות יתרות פתיחה וסגירה), ראו ביאור 13' לדוחות כספיים

החברות במועדון נקבעת לפי מספר מעמדות בהתאם לרמת הפעילות של החברים לעניין טיסות וכרטיסי אשראי: "רגיל-מתמיד", "כסף", "זהב", "פלטינה" וכן "טופ-פלטינה", כאשר כל מעמד מזכה את הלקוחות המשתייכים אליו בהטבות שונות.

במהלך חצי השנה הראשונה לאחר פרוץ המלחמה, ביצעה חברת המועדון התאמות במסגרתן האריכה מדי חודש באופן מיוחד את תוקפם של מעמדות יוקרה שהיו עתידיים לפוג. כמו כן, במהלך תקופת המלחמה נוקטת חברת המועדון במדיניות מקלה במסגרתה מאריכה באופן מיוחד תוקף מעמדות של חיילי מילואים בהתאם לתנאים שנקבעו. מספר חברי המועדון, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מסתכם בכ-3.3 מיליון חברים.

שיעור הנוסעים שהם חברי המועדון מתוך כלל הנוסעים, עמד בשנת הדיווח על כ-43% נתון המשקף גידול של כ-23% ביחס לשנת 2023.

הסכמים עם חברות אשראי

הקבוצה מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים לצורך הנפקת כרטיסי אשראי ממותג "FLY CARD" המאפשר צבירת נקודות בגין כלל הרכישות המבוצעות בכרטיס מסוג זה וכן הטבות נוספות ("Fly Card")

ביום 11 בדצמבר 2018 התקשרה החברה עם דיינרס וכאל ("חברות האשראי") בהסכם עקרונות להתקשרות חדשה בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכם") לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות").

על פי ההסכם, ינפיקו חברות האשראי לציבור חברי מועדון הנוסע המתמיד, כרטיסי אשראי ממותגים של מותג מאסטרקארד או של מותג דיינרס משולב עם מאסטרקארד. חברות האשראי ינפיקו באופן בלעדי כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "ברונזה", וכן כרטיסי אשראי ממותגים מסוג "פרימיום" אשר יקנו ללקוחות המחזיקים בהם הצעת ערך ייחודית באמצעות מגוון הטבות, בהתאם לסוג הכרטיס והיקף הפעילות בו, וזאת ללא בלעדיות.

בהתאם להסכם, במהלך שנת 2019, שולמו לחברה על ידי חברות האשראי וחברת מאסטרקארד מענקים ומקדמות. לפרטים נוספים ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

כמו כן, הוקנתה לחברה אופציה מסוג "פאנטום" אשר מקנה לחברה זכויות כלכליות בכלל או בדינרס. לפרטים נוספים בדבר האופציה מסוג פאנטום ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

בנוסף, החברה זכאית לתשלום תמלוגים שוטפים מחברות האשראי בגין השימוש בכרטיסי האשראי הממותגים, אשר נגזרים מההכנסות השונות מפעילות כרטיסי האשראי הממותגים, שעניין חלוקת ההכנסות בין הצדדים בגין העמלה הצולבת מעסקאות שיבוצעו בכרטיסים, הכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים, דמי כרטיס שייגבו מהמחזיקים והכנסות מהמרת מט"ח. בהתקיים תנאים מסוימים, תהא החברה זכאית להמשיך לקבל תמלוגים שוטפים גם לאחר סיום תקופת ההתקשרות, ביחס להכנסות מאשראי שיינטל בכרטיסים. בנוסף, עשויה החברה לקבל מחברות האשראי תמלוגים מיוחדים המותנים בהשגת יעדי פעילות שנקבעו.

ההסכם קובע בנוסף הוראות ביחס לשיווק וקידום מכירת כרטיסי האשראי הממותגים, לרבות תקציבי שיווק מחברות אשראי, וזאת בנוסף לתקציבי השיווק הצפויים להתקבל מחברת מאסטרקארד. כן קובע ההסכם כי כל המחויבויות החלות על מנפיק, מפעיל מתפעל וסולק על פי דין יחולו על חברות האשראי.

ביום 26 בספטמבר 2019 חתמה החברה על הסכם משולש עם חברות האשראי ועם חברת מאסטרקארד ("ההסכם המשולש"). ההסכם המשולש מסדיר את שיתוף הפעולה עם מאסטרקארד ביישום הסכם Fly Card: הנפקת כרטיסי Fly Card (פרימיום וברונזה) במותג מאסטרקארד וכרטיסים משולבים במותג מאסטרקארד ודינרס; תשלום מענק חתימה (אשר התקבל בסוף חודש אוקטובר 2019 ונכלל במענק הנזכר לעיל); הוספת בלעדיות חלקית למאסטרקארד



ביחס לכרטיסי פרימיום מסוגים מסוימים; תמיכות של מאסטרקארד בתקציבי שיווק וכן תמיכות כספיות וייעוץ מקצועי, אשר היקפן תלוי בעמידה ביעדים לאורך תקופת ההסכם המשולש. תקופת ההסכם המשולש היא לעשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים. ביום 23 בינואר 2019, האריכה החברה את ההתקשרות עם פרימיום אקספרס בע"מ ("פרימיום אקספרס") בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של החברה מסוג פרימיום. ההתקשרות אינה בלעדית וחלה לתקופה של שבע שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, בכפוף לזכויות ביטול העומדות לצדדים בנסיבות מוגדרות (בסעיף זה "ההסכם").

על פי ההסכם, פרימיום אקספרס תנפיק כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום ממותג אמריקן אקספרס, בנקאיים וחופי בנקאיים. כרטיס אשראי ממותג פרימיום יונפק ללקוחות יוקרה אשר עומדים בתנאי זכאות מתאימים, ויקנה למחזיק הכרטיס הצעת ערך ייחודית ועדיפה באמצעות מגוון הטבות, המבוססות רובן על היקף הפעילות בו.

במסגרת עסקת מועדון הנוסע המתמיד והעברת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברת בת כמפורט בסעיף זה להלן, ביום 1 ביולי 2022 הסבה החברה את זכויותיה והתחייבויותיה במסגרת הסכמי האשראי לחברת המועדון בהתאם לתנאים שהוסכמו בין הצדדים. להערכת החברה, מימוש ההתקשרויות המתוארות לעיל יאפשר לחברת המועדון להמשיך לפעול לגידול הדרגתי במספר מחזיקי כרטיסי אשראי ממותגים שיצברו נקודות מועדון הנוסע המתמיד, וזאת לאור התנאים וההטבות הייחודיים שיוצעו לחברי המועדון.

במסגרת התקשרות המועדון עם קבוצת כאל, נחתם הסכם שיתוף פעולה עם קבוצת כאל ושפרסל, במסגרתו חברי המועדון ומחזיקי כרטיסי האשראי Fly Card הנהנים מאפשרויות צבירה מואצת של נקודות המועדון ברשתות שופרסל. הסכם זה עתיד להסתיים בחודש יוני 2025.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר ההשלכות הצפויות ממימוש ההתקשרויות המתוארות לעיל מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה מבוסס, בין היתר, על תחזיות, הערכות ואומדנים של החברה במועד הסמוך לאישור הדוח, אשר התממשותם אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. אי התממשותו של המידע הצופה פני עתיד עשוי להיגרם כתוצאה מהתממשות שונה של ההערכות, התחזיות והאומדנים שנלקחו בחשבון על ידי החברה, ובכלל זה כתוצאה מהתממשות גורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ובגורמים חיצוניים העשויים להשפיע על פעילות החברה, בין היתר כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כמות כרטיסי האשראי הממותגים עומדת על כ- 450 אלף כרטיסים. בשנת הדיווח חל גידול במחזורי עסקאות מפעילות Fly Card בהשוואה לשנת 2023, בשיעור של כ-24%.

עסקת מועדון הנוסע המתמיד

בחודש ינואר 2022 הקימה החברה את חברת המועדון באמצעותה ממשיכה החברה להפעיל את תוכנית הנאמנות של מועדון "הנוסע המתמיד".

נכון ליום הדוח, העסיקה חברת המועדון 22 עובדים ומספר נותני שירותים במיקור חוץ.

כמפורט בסעיף 7.6.3 לדוח התקופתי לשנת 2022 ביום 23 ביוני 2022 חתמה החברה על הסכם למכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד ונכסיו לחברת המועדון, לפי שווי של 500 מיליון דולר ארה"ב ("הסכם המכר"). בהתאם להסכם המכר, 226 מיליון דולר ארה"ב שולמו על ידי חברת המועדון באמצעות הקצאה של מניות לחברה, 130 מיליון דולר ארה"ב שולמו על ידי חברת המועדון לחברה במזומן שמקורו בהלוואה (בניכוי עמלות עסקה) שהועמדה לחברת המועדון כמפורט להלן, והיתרה בסך של 144 מיליון דולר ארה"ב שולמה באמצעות הלוואה שהעמידה החברה לחברת המועדון לתקופה של 3 שנים עם אפשרות הארכה, בריבית על פי תקנות מס הכנסה (קביעת שיעור ריבית לעניין סעיף 3(י)), תשמ"ו-1986. בנוסף, חתמה החברה על הסכמים ארוכי טווח מול חברת המועדון המסדירים את הכללים וההסכמות המסחריים והתפעוליים בקשר עם המשך הפעלת מועדון הנוסע המתמיד על ידי חברת המועדון, וזאת החל מיום 1 ביולי 2022.

כמו כן, בחודש יוני 2023 חתמה חברת המועדון על הסכם לקבלת מימון מהפניקס ומממנים נוספים, ככל שיצטרפו (ביחד: "המממנים") בסך של 130 מיליון דולר ארה"ב (בסעיף זה "הסכם המימון" ו-"הלוואת הפניקס", בהתאמה), על פיו העמידו המממנים הלוואה לתקופה של 6 שנים ("תקופת הלוואה") אשר משולמת על ידי חברת המועדון בתשלומים רבעוניים (קצן וריבית), עם ריבית הלוואה בטווח של 8% עד 5.5%, בהתאם לעמידת הלוואה ביחסים פיננסיים שנקבעו בהסכם המימון, וכן ניתנה להפניקס אופציה לרכישה של עד 25% ממניות חברת המועדון (בסעיף זה "האופציה"), כאשר בחודש ספטמבר 2022 הודיעה הפניקס על מימוש האופציה שהוענקה לה ורכישה של 19.9% ממניות חברת המועדון, שהוחזקו בידי החברה.



נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מחזיקה בשיעור של 80.1% מהון המניות המוקצה של חברת המועדון. לפרטים נוספים בדבר עסקת מועדון הנוסע המתמיד, ראו סעיף 7.6.3 לפרק עסקי התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2022.

ביום 31 בדצמבר 2024 חתמה החברה על תוספת להסכם המימון ביחד עם חברת המועדון והפניקס. לפרטים נוספים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

עדכון על שינויים בתוכנית הטבות של מועדון הנוסע המתמיד

בחודש יולי 2024 הודיעה חברת המועדון על ביצוע מספר שינויים בתוכנית הטבות שייכנסו לתוקף בחודש אפריל 2025. במסגרת השינויים הצפויים, תנאי התוכנית הקיימים הנוגעים, בין היתר, לזכאות למעמדות היוקרה במועדון יסתיימו ותושק "תוכנית היהלומים החדשה", שתהיה קצובה למשך תשעה חודשים. תוכנית היהלומים החדשה כוללת בין היתר ספים חדשים לעליית מעמדות, ומנגנון מעודכן לבחינת מעמד לפיו ייקבעו מעמדות חברי המועדון בהתאם לכמות היהלומים וקטעי הטיסה שנצברו בפועל בתקופה הרלוונטית לבחינת המעמד.

בנוסף, חברת המועדון פרסמה בחודש ינואר 2025 את גובה ספי המעמד החדשים וכן השיקה הטבות נוספות ("Fly Plus") המיועדות לחברי מועדון במעמדות זהב ומעלה המחזיקים כרטיס אשראי Fly Card ואשר טסים בטיסות החברה. ספי המעמד החדשים והטבות Fly Plus יכנסו לתוקף במסגרת תוכנית היהלומים החדשה בחודש אפריל 2025.

לפרטים בדבר פירוט ההכנסות בגין תוכנית הטבות של מועדון הנוסע המתמיד, לרבות הכנסות מצבירה וכן מענקים מחברות האשראי, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

7.7 צבר הזמנות

יתרת ההכנסות מראש מייצגת את צבר ההזמנות וכוללת גם את ערכם הכספי של השוברים אשר הונפקו ללקוחות למימוש במועד עתידי וכן של נקודות מועדון "הנוסע המתמיד". לפרטים אודות הכנסות מראש ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים. לעניין מכירות הנוסעים בתקופה שבין ינואר 2025 וסמוך למועד אישור הדוח, ראו הפתיח לדוח הדירקטוריון.

7.8 תחרות

7.8.1 כללי

בעתות שגרה, תחום ההובלה האווירית מתאפיין בתחרות משמעותית בין חברות תעופה המספקות שירותי הובלת נוסעים ו/או מטען בין אותם יעדים או יעדים חלופיים.

לפרטים אודות התפלגות תנועת הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברה ראו סעיף א2 לדוח הדירקטוריון.

לפרטים נוספים על מבנה התחרות בתחום הפעילות ראו סעיף 7.1.9 לעיל.

7.8.2 מתחרים משמעותיים בנתב"ג

(א) מתחרים משמעותיים - על פי סוגי חברות

חברות סדירות

חברות סדירות הן חברות תעופה אשר מפעילות טיסות במרבית השנה. לרוב, חברות אלו הן חלק מבריתות תעופה, אשר מאפשרות להן להציע ללקוח טיסות למגוון רחב של יעדים וכן להנות מצבירת מיילים גם בגין טיסות של חברות אחרות השייכות לברית. חברות אלו מציעות לרוב "שירות מלא" לנוסע ומספקות מגוון שירותים לפני הטיסה ובמהלכה, דוגמת מחלקות שירות שונות (ראשונה/עסקים/פרימיום/תיירים), טיסות המשך, טרקליני אירוח בשדות התעופה, תוכניות נאמנות ללקוחות, שירות מזון ומשקאות במהלך הטיסה וכדומה.

הגידול בפעילות של החברות הזרות בשנים האחרונות בנתב"ג, מאפשר לאותן חברות המפעילות HUB⁴ בינלאומי, בנמל הבית שלהן, להגדיל את מספר הנוסעים שלהן מטיסות בין ישראל למספר גדול של יעדים בטיסות לא ישירות,

⁴ שדה תעופה המשמש כנקודה המרכזית ברשת השירות של חברת תעופה, ואשר בה יכולים נוסעי החברה לעבור בין טיסותיה השונות, כדי לטוס בין יעדים אשר חברת התעופה לא מפעילה טיסה ישירה ביניהם.



תוך ניצול רשת הנתיבים שלהן (תנועת חופש שישי) ושל שותפותיהן לבריאות התעופה הגלובליות ולהסכמי "קוד משותף".

חברות חסך ("Low Cost")

חברות Low Cost, אשר אף הן חברות תעופה סדירות, הן חברות תעופה בעלות מבנה הוצאות נמוך, הנובע בעיקר משיווק ישיר באמצעות האינטרנט ולא באמצעות מערכות הפצה וסוכני נסיעות, משימוש בעיקר בשדות תעופה משניים ובציים אחידים עם מספר מושבים מקסימלי המאפשר הפחתת העלות למושב, ומפרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה עם אפשרות לרכוש שירותים נוספים בתשלום (מוצרים נלווים - Ancillary) כאשר לרוב הן מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן. מבנה הוצאות זה מאפשר לחברות אלה להציע בדרך כלל מחירים תחרותיים מאוד.

עם פרוץ המלחמה, מרבית חברות התעופה הזרות, ובהן חלק מחברות ה-Low Cost, ביטלו את טיסותיהן לישראל, כאשר במהלך שנת הדיווח, חברות ה-Low Cost ביטלו והחזירו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה. עד המועד הסמוך לאישור הדוח, מרבית חברות ה-Low Cost המשמעותיות החלו בחזרה הדרגתית לפעילות טיסתית לישראל וממנה.

חברות שכר

חברות שכר הן חברות תעופה אשר לרוב מפעילות טיסות מסחריות שאינן מופעלות באופן סדיר. כרטיסי הטיסה לטיסות שכר לרוב נמכרים לצרכן הסופי על ידי סיטונאי, מארגן תיירות או סוכן נסיעות אשר רכש מראש את מלוא קיבולת הטיסה מחברת התעופה המפעילה.

בשנת הדיווח חלה ירידה של כ-38% בתנועת השכר (לא כולל פעילות חברת סאן דור) לישראל וממנה לעומת שנת 2023.

יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החלה חזרה הדרגתית של חלק מחברות התעופה הזרות. לפרטים נוספים בדבר המתחרים המשמעותיים של החברה ביעדי החברה מבחינת נתח שוק בתחום ההובלה האווירית וכן נתונים אודות נתח שוק ותנועת הנוסעים של החברה ראו סעיף א2. לדוח הדירקטוריון.

פעילות מטען

מתחרה משמעותית של החברה בתחום מטוסי המטען היא חברת צ'אלנג' איירלינס (ישראל) בע"מ (לשעבר ק.א.ל.) ("צ'אלנג"). נכון ליום הדוח, צ'אלנג' פעלה בטיסות ליעדים שונים בארה"ב ואירופה. כמו כן, בעתות שגרה, מתחרה החברה עם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בבטנם. בשנת הדיווח התחרתה החברה בהובלת מטען במטוסי מטען לישראל וממנה עם 31 חברות תעופה זרות (בנוסף לצ'אלנג'), אשר הפעילו מטוסי מטען בטיסות לישראל וממנה.

(ב) מתחרים משמעותיים - לפי אזורים

תחרות בנתיבים הטראנס אטלנטיים

בעתות שגרה, בנתיבים הישירים לצפון אמריקה קיימת תחרות ישירה בין החברה לבין חברות התעופה יונייטד, דלתא ואמריקן איירליינס. כמו כן, נמשכת פעילות של חברות תעופה הלוקחות תנועה בנתיבים לצפון אמריקה דרך נמל הבית שלהן (חופש שישי). במהלך שנת הדיווח, לנוכח המלחמה, חברות התעופה האמריקאיות פעלו בתדירות נמוכה בנתב"ג.

לאור האמור, בשנת הדיווח נרשמה ירידה של כ-40% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בנתיבים הטראנס אטלנטיים לעומת שנת 2023.

תחרות בנתיבים לאירופה

בנתיבים שבין ישראל ואירופה מתחרה החברה בדרך כלל עם המובילים של מדינת היעד וכן עם חברות סדירות אחרות (המובילות גם תנועת "חופש שישי" דרך נמל הבית שלהן למדינות אחרות), עם חברות שכר זרות וישראליות המפעילות טיסות שכר ליעדים שונים באירופה ועם חברות המפעילות טיסות סדירות במתכונת של חברות Low Cost. במהלך שנת הדיווח, לנוכח המלחמה, חברות התעופה האירופאיות הסדירות פעלו בתדירות נמוכה בנתב"ג.

לאור האמור, בשנת הדיווח נרשמה ירידה של כ-34% בתנועת הנוסעים בנתב"ג לאירופה לעומת שנת 2023.

תחרות בנתיבי המזרח התיכון, אפריקה והמזרח הרחוק

בעקבות חתימת "הסכמי אברהם", נפתחו נתיבים חדשים ונכנסה תחרות חדשה, בעיקר מקרב חברות תעופה המובילות קווים לאיחוד האמירויות הערביות (אתיחאד, פליי דובאי, גולף אייר ואמירייטס), אשר מהווה תחרות גם



לתנועה לא ישירה ליעדים באסיה, אוסטרליה ואפריקה. בנוסף לכך, הייתה חזרה חלקית של פעילות מתחרים להונג קונג, סין, קוריאה והודו. לאור המלחמה, הפסיקו חלק מחברות התעופה הזרות המפעילות קווים ליעדים אלו את פעילותן לישראל.

בשנת הדיווח נרשמה ירידה של כ-40% בתנועת הנוסעים בנתב"ג למזרח התיכון ולאפריקה לעומת שנת 2023 וירידה של כ-10% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בנתיבים למזרח הרחוק לעומת שנת 2023.

(ג) תחרות צפויה בשנת 2025

כאמור בסעיף 1.2 לעיל, לאור המלחמה מרבית חברות התעופה הזרות הפסיקו את הפעילות הטיסתית שלהן בישראל. חלק מאותן חברות תעופה זרות חזרו לפעילות בשנת הדיווח או צפויות לחזור לפעילות בישראל בשנת 2025, כאשר, על פי פרסומים שונים, מעריכה החברה כי חזרתן לפעילות של החברות הזרות תתבצע בהדרגתיות תוך הפעלה חלקית של תדירות וקווים.

יצוין, כי על פי המידע המפורסם אשר מצוי בידי החברה ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ברבעון הראשון לשנת 2025, היצע המושבים הכולל בנתב"ג צפוי לקטון בכ-30% וזאת ביחס להיצע המושבים בנתב"ג, ברבעון הראשון לשנת 2023, כתוצאה מקיטון של היצע המושבים של חברות תעופה אחרות, זאת למרות גידול בהיצע המושבים של החברה. כמו כן, החל מהרבעון השני לשנת 2025 ועד תום שנת 2025, היצע המושבים הכולל בנתב"ג צפוי להישאר נמוך יחסית להיצע המושבים ברבעונים המקבילים לשנת 2023, אולם מגמה זו צפויה להצטמצם כתלות בקצב ובהיקף חזרתן של חברות התעופה הזרות.

יודגש כי המידע המפורט לעיל הינו מידע חזוי אשר נכון למועד פרסום הדוח ויכול להשתנות בהתאם להתפתחויות הגאופוליטיות באזור ובשל גורמים נוספים.

הערכות החברה לגבי התחרות הצפויה כמפורט לעיל, לרבות מועד חזרתן לפעילות בישראל של חברות התעופה הזרות במהלך שנת 2025, והיצע המושבים הצפוי בנתב"ג מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכתה הנוכחית של החברה. הערכות אלו, הנוגעות במידה רבה בצדדים שלישיים ולפעילותם וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות הימשכות המלחמה והתעצמותה, והתעצמותה כמו גם התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן, עשויות שלא להתממש (כולן או חלקן) או להתממש באופן שונה מהותית מהערכות ותחזיות החברה.

7.8.3 שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

בעתות שגרה, החרפת התחרות בקווים אל ומישראל בשנים האחרונות, הן מצד החברות הסדירות והן מצד חברות ה-Low Cost, הביאה לגידול משמעותי בקיבולת המושבים המוצעים בקווים אלה ולירידה בנתח השוק של החברה. יצוין, כי על אף האמור לעיל, עם פרוץ המלחמה, חלה עליה משמעותית בנתח השוק של החברה, כמפורט בסעיף 1.2 לעיל.

בראייה ארוכת טווח, וכחלק מהצעדים בהן נוקטת החברה על מנת להתמודד עם התחרות בנתב"ג בעתות שגרה, ביצעה החברה התאמות לתוכנית האסטרטגית של החברה, כך שתגדיל את היצע המושבים לצד גידול בהיצע חברות התעופה האחרות בנתב"ג, תוך שימור חוזקת החברה בבסיס הפעילות שלה עם חלק שוק של כ-25% מתנועת הנוסעים. לפירוט הפעולות אותן מבצעת החברה, ראו להלן.

בין הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע לטובה על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מערך טיסות רחב ומגוון; הצטיידות במטוסים חדשים וחידוש פנים של מטוסים קיימים; זמני טיסה (סלוטים) אטרקטיביים בנתב"ג; מערך הפצה בפריסה רחבה בישראל ובעולם; קיומו של מועדון לקוחות אטרקטיבי; מותג חזק בשוק המקומי; רמה גבוהה של בטיחות וביטחון; יציבות לוח זמנים ודיוק מבצעי; רמת שירות גבוהה; התאמת השירותים לצרכי השוק; ומערך הסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות, המספק רשת רחבה של יעדים.

בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע לרעה על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מצב גאופוליטי המונע מהחברה לבצע טיסות ב"חופש שישי" (טיסות לא ישירות דרך נתב"ג) מול הגברת טיסות ב"חופש שישי" על ידי חברות תעופה זרות; שינוי של נתיבי טיסה לאור מגבלות ביטחוניות; הפחתת חסמים רגולטוריים לכניסה לפעילות ביעדי החברה, זאת במיוחד לאור מדיניות התעופה הליברלית; כניסת חברות Low Cost; שיתופי פעולה של חברות התעופה הזרות במסגרת בריתות תעופה גלובליות שהחברה אינה חברה בהן; שינויים רגולטוריים ומגבלות חקיקה ואילוצים החלים על תחום הפעילות; עודף כושר ייצור אצל מתחרים; היעדר פעילות טיסות של החברה בשבתות וחגים; והרעה אפשרית במצב הכלכלי, הביטחוני והפוליטי בישראל.



במסגרת התמודדות החברה עם התחרות ולשם הגדלת הכנסותיה ורווחיותה, פועלת החברה במספר מישורים ומבצעת, בין השאר, את הפעולות הבאות:

✓ **מועדון הנוסע המתמיד**

מועדון הנוסע המתמיד מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה וכן מהווה פלטפורמה חשובה עבור החברה לשימור לקוחותיה. למועדון הנוסע המתמיד הסכמי שיתופי פעולה עם גופים שונים המאפשרים לחברה להעניק הטבות שונות לחברי המועדון, כדוגמת צבירה ומימוש נקודות. לפרטים נוספים אודות פעילות מועדון הנוסע המתמיד, ראו סעיף 7.6.3 לעיל.

✓ **התאמת רשת הנתיבים ולוח זמנים לעונתיות התנועה ולצרכי הלקוחות**

פיתוח לוח זמנים הוא כלי חשוב ביותר למתן מענה לצרכי הלקוח וליקוש. החברה פועלת במסגרת רשת הנתיבים שלה לשיפור לוח הזמנים, תוך התייחסות לצרכי הלקוחות, התאמת השעות לקהל היעד, מיקסום החיבוריות לטיסות המשך וכן יעילות תפעולית לניצולת מירבית של המטוסים. הסכמי ה"קוד המשותף" והסכמי אינטרליין מאפשרים לחברה להרחיב את היצע הטיסות למגוון של יעדים בלוח זמנים רחב ובהתאם, פועלת החברה להמשך הרחבת ההתקשרויות המסחריות עם חברות תעופה אחרות. לפרטים אודות הסכמי "קוד משותף" שהחברה צד להם, לרבות ההסכם עם חברת דלתא איירליינס, ראו סעיף 8.13 להלן.

✓ **חידוש ושדרוג צי המטוסים של החברה**

בשירות החברה קיימים: 12 מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-9 (מתוכם ארבעה בבעלות ושמונה בחכירה יבשה) וכן 4 מטוסי דרימליינר מדגם בואינג 787-8 (כולם בבעלות).

לפרטים נוספים אודות הצטיידות במטוסי בואינג 787, ראו סעיף 8.12 להלן.

לפרטים נוספים בדבר שדרוג מטוסי הבואינג 777 לתצורת מטוסי הדרימליינר, ראו סעיף 7.4 לעיל.

לפרטים בדבר התקשרות בהצטיידות במטוסי MAX 737 ראו סעיף 8.12 להלן.

✓ **זכיית אל על בחמישה כוכבים בדירוג העולמי של APEX**

במהלך שנת הדיווח הוכרזה החברה, זו השנה הרביעית ברצף, כבעלת דירוג מירבי של חמישה כוכבי שירות, בקטגוריה לחברות תעופה גלובליות, בתחרות היוקרתית מטעם ארגון התעופה הבינלאומי APEX Official Airline Ratings ("APEX"), בקטגוריית חוויית לקוח המתייחסת לאיכות השירות בטיסה. הדירוג האמור ניתן לחברה לשנת 2025.

דירוג APEX מודד את 600 חברות התעופה המובילות בעולם, ומתבסס על משובים של הלקוחות עצמם שטפו ביותר ממיליון טיסות, שהופעלו על ידי החברות שנבחנו. בשנת הדיווח נבחרו 40 חברות, אשר מהוות פחות מ-7% מהחברות בעולם, אשר זכו בחמשת כוכבי השירות. בין הפרמטרים שנבחנו: נוחות מושבים, השירות בתא הנוסעים, מזון ומשקאות, מערכת בידור ושירותי גלישה (Wi-Fi).

✓ **יישום מודל ההמחרה**

החברה מפעילה ליעדי אירופה, איחוד האמירויות הערביות והמזרח הרחוק, מתכונת טיסות במחלקת תיירים במודל תמחור בעל הפרדה בין רכיבי המוצר השונים (כרטיס מסוגים - Lite, Classic, Flex) מה שמאפשר לה להציע כרטיסים במחירים תחרותיים לאותם יעדים.

בנוסף, לטיסות החל מחודש נובמבר 2024 ליעדי צפון אמריקה, מפעילה החברה מתכונת טיסות במחלקת תיירים במודל תמחור בעל כרטיסים מסוג Flex ו-Classical בלבד (ללא Lite).

✓ **שיפור פלטפורמות הדיגיטל**

במהלך שנת הדיווח המשיכה החברה לפעול לשיפור חוויית המשתמש, באתר המרשתת של החברה וביישומון, באמצעות שדרוג הדיגיטציה של "מסע הלקוח" והעשרתה בתכנים, הצעות ערך ושירותים נוספים ומתקדמים, הכול בהתאמה לצרכי הלקוחות.

לפרטים נוספים אודות פעילות החברה בתחום הדיגיטל, ראו סעיף 7.6.1 לעיל.

✓ **הצעת מוצרים משלימים ללקוחות**

בשנת הדיווח, הציעה החברה ללקוחותיה מוצרים משלימים ישירים, דוגמת תשלום בגין הושבה מראש ומוצרים משלימים עקיפים, מתוך ניסיון לתת מענה לצרכי הלקוחות על פי העדפותיהם ובמקביל לתרום



להגדלת הכנסות החברה.

✓ **התייעלות תפעולית**

החברה מיישמת צעדי התייעלות, אשר מטרתם להביא להתייעלות בהוצאות החברה, מקסום הכנסות החברה וסיוע בפישוט תהליכים, זאת תוך זיהוי מקורות חיסכון כספי בתחומי הפעילות השונים בחברה ומעקב אחר ביצוע החסכונות בתחומים שונים כדוגמת, כוח אדם, לוגיסטיקה ורכש, עלויות מכר, יעילות הפעלת צוותי אוויר וקרקע, ניהול התחזוקה וחיסכון בדלק.

✓ **התאמות פיננסיות**

כחלק מהקשיים הגלובליים בשרשרת האספקה איתם מתמודד ענף התעופה, ובהינתן יתרות המזומן הפנויות של החברה, החברה מיישמת התאמות במבנה הבעלות הקיים שלה על מטוסים ומנועים, כך שתמהיל הבעלות בנכסים אלו יהיה גדול מתמהיל החכירה, וכן רוכשת מנועים ומטוסים נוספים וציוד תעופתי.

במסגרת ניהול יעיל של יתרות המזומן של החברה, פרעה החברה בפירעון מוקדם במהלך שנת הדיווח מספר הלוואות ששימשו לרכישת מטוסים.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר חלק השוק שלה והגדלת הכנסותיה ורווחיותה (לרבות הגורמים והפעולות שעשויים לסייע לכך), מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכותיה הנוכחיות של החברה. הערכות אלו, הנוגעות במידה רבה בצדדים שלישיים ולפעילותם וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות הימשכות המלחמה והתעצמותה, והתעצמותה כמו גם התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן, עשויות שלא להתממש (כולן או חלקן) או להתממש באופן שונה מהותית מהערכות ותחזיות החברה.

עונתיות 7.9

לפרטים בדבר העונתיות ראו סעיף 4. לדוח הדירקטוריון וביאור 1 לדוחות הכספיים.

צי מטוסים 7.10

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, בצי החברה 46 מטוסי נוסעים ומטוס מטען אחד, מתוכם 29 מטוסים בבעלות החברה ו-18 מטוסים אותם חוכרת החברה (בחכירה יבשה).

לפרטים נוספים בדבר צי המטוסים של החברה ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים בדבר החכירות ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

כושר ייצור 7.11

בשיא הביקוש (חודשי הקיץ), כמו גם מפרוץ המלחמה, כושר הייצור של החברה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה החברה פועלת על מנת להצטייד במטוסים נוספים כחלק מהאסטרטגיה העסקית שלה. בנוסף לכך, פועלת החברה לשמר ולגייס כוח אדם מקצועי על מנת להפעיל את צי המטוסים בהתאם לתוכניות העסקיות, לרבות בתחום ההדרכות וההכשרות המקצועיות. לפרטים נוספים דבר התוכנית האסטרטגית של החברה ראו סעיף 8.15 להלן.

לפרטים אודות המדדים התפעוליים של החברה ונתח השוק של החברה בנתב"ג, ראו סעיף 2.2 לדוח הדירקטוריון.

8. פרטים נוספים לגבי פעילות החברה

8.1 רכוש קבוע ומתקנים

כללי

עיקר הרכוש הקבוע של הקבוצה הוא מטוסיה וציוד הטיסה שלה. לפרטים אודות הרכוש הקבוע של החברה, ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים. להלן פרטים נוספים לעניין הרכוש הקבוע הנוסף של הקבוצה.



(א) זכויות שימוש בקרקע ובמבנים בנתב"ג

משרד ראשי

נתב"ג משמש כנמל האם וכבסיס המבצעים המרכזי של החברה. בנתב"ג ממוקמים המשרד הראשי של החברה, מוסכי המטוסים (האנגרים), רחבות חניה למטוסים, בתי מלאכה, מחסנים ושאר משרדי החברה ומתקניה. רוב המשרדים, מוסכי המטוסים ושאר המבנים שבשימוש בנתב"ג נבנו על ידי החברה על קרקע, בה לחברה יש זכות שימוש (הרשאה) לזמן ארוך.

מכוח הסכם עם רש"ת מחודש יוני 1992, על תיקוניו, יש לחברה זכות שימוש (הרשאה) בשטח בנוי של כ- 82,000 מ"ר על קרקע בשטח של כ-288 דונם בנתב"ג וזאת עד ליום 31 בדצמבר 2035. החברה משלמת לרש"ת דמי שימוש שנתיים הכוללים תשלום בגין שימוש בקרקע וכן בגין שימוש במבנים ומתקנים.

לרש"ת זכות לדרוש מהחברה לפנות חלק משטח ו/או מבנה שיידרש לה לתפעול נמל התעופה, בטיחותו, פיתוחו או בטחונו ו/או בטיחות טיסה, בכפוף לתנאים הקבועים בהתקשרות האמורה. כן יצוין, כי לחברה אין אפשרות לסיים את ההתקשרות באופן חד צדדי.

מחסן של"ן (שירות לנוסע)

מכוח הסכם עם רש"ת, אשר בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה זכות שימוש (הרשאה) בשטח בנוי של כ-2,600 מ"ר בתוספת של כ-1,750 מ"ר של רחבה תפעולית המשמשת כמחסן. לחברה הזכות לסיים את ההסכם בהודעה מראש של 120 יום. במסגרת פרויקט הקמת מפעל המזון החדש של תמ"מ כמתואר בסעיף 8.7.1(ב) להלן, צפוי להיבנות מחסן של"ן בתוך מפעל המזון החדש של תמ"מ.

טרמינל 3

לחברה הסכם הרשאה עם רש"ת לשימוש בשטחים בטרמינל 3 בנמל התעופה בן גוריון בתמורה לתשלום דמי שימוש. במועד הסמוך לאישור הדוח, הסכם זה הוארך עד ליום 30 בנובמבר 2026, כאשר לחברה הרשאה להפעלת שטחים בהיקף של כ-3,700 מ"ר.

טרקלין המלך דוד

לחברה הסכם עם רש"ת למתן הרשאה להפעלת טרקלין המלך דוד בתוקף עד ליום 30 בנובמבר 2026.

יצוין כי רש"ת רשאית לבטל את ההסכם תוך מתן התראה מראש לחברה, בשל צרכים חיוניים של רש"ת או במקרה של השהיית פעילות בנסיבות ביטחוניות או בטיחותיות. עקב עומסים בטרקלין המלך דוד, מחודש מאי 2024 העמידה החברה לרשות לקוחותיה אפשרות כניסה לטרקלין דן. כמו כן, עובר למועד הסמוך לאישור הדוח, בוצע שדרוג פנים בטרקלין המלך דוד.

טרמינל 1

מכוח הסכם עם רש"ת, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים בהיקף כולל של כ-46 מ"ר בטרמינל 1.

משרדים עבור פעילות הטסת המטענים של החברה

מכוח הסכם המסגרת שנחתם בין החברה לבין ממן - מסופי מטען וניטול בע"מ (להלן, בהתאמה, בסעיף זה: "**הסכם המסגרת**", "**ממן**"), לפיו מספקת ממן לחברה שירותי מסוף ושירותי טעינה ופריקה, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים במתחם בניין ממן בשטח כולל של כ-445 מ"ר לתקופת הסכם המסגרת עד ליום 31 בדצמבר 2029.

(ב) מקרקעין בבעלות החברה

בעלות החברה משרדים בספרד (מדריד) ובארגנטינה (בואנוס-איירס) בשטח כולל של כ-270 מ"ר.

(ג) שכירת מקרקעין בארץ

הקבוצה שוכרת משרדים עבור פעילות חברת המועדון ואופק, אשר ממוקמים במתחם "טרמינל פארק" באור יהודה.

נכון ליום הדוח שטח המשרדים הכולל של חברת המועדון עומד על כ-450 מ"ר (לא כולל שטחי חניה). בנוסף, הקבוצה שוכרת שטח של 150 מ"ר לטובת סימולטורים המשמשים לאימוני טייסים, במרכז המבקרים של החברה בשוהם.



(ד) שירות מקרקעין בעולם

הקבוצה שוכרת בעולם משרדים ושטחי מקרקעין נוספים לפעילותה השוטפת. לפרטים נוספים ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

ביטוח

8.2

הכיסוי הביטוחי של החברה מתייחס בעיקרו לשני היבטים: ביטוח רכוש החברה לסוגיו וביטוח אחריותה החוקית של החברה לנזקי גוף ולרכוש שייגרמו לצדדים שלישיים.

ביטוח חביונות חברת תעופה (Aviation Liability) של החברה מוגבל לתקרה של עד 2 מיליארד דולר למקרה (Occurrence) ומוגבל לתקרה של עד 1.5 מיליארד דולר למקרה כתוצאה מאירוע מלחמתי.

הביטוח של גוף המטוסים שבבעלות או שירות החברה, הוא מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) והוא כולל אובדן או נזק של מטוסים. הביטוח הוא על בסיס "ערך מוסכם" של כל מטוס ומטוס וכולל רמות של כיסוי עצמי המקובלות בענף התעופה.

הביטוח של גוף המטוסים נגד סיכוני מלחמה וסיכונים דומים מכסה, בין היתר, פעולות מלחמה, מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שביתות, מהומות, נזק שנגרם בזדון, חטיפה והחרמה.

להערכת החברה יש בכיסויים הנ"ל כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.

בנוסף, מבטחת החברה בביטוחים שונים, אשר להערכת החברה יש בהם כדי לתת כיסוי ביטוחי מתאים לסיכונים העיקריים להם חשופים החברה, עובדיה ונושאי המשרה שלה. המדובר, בין היתר, בפוליסות לביטוח חבות מעבידים, ביטוח מבנים מפני אש מורחב, זיהום סביבתי, סייבר ועוד.

לפרטים בדבר ביטוח דירקטורים ונושאי משרה ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 28 ביולי 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-079351) ותקנה 29א לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

העלות הכוללת לחברה בגין פרמיות הביטוח המפורטות לעיל בשנת הדיווח הייתה כ- 11.8 מיליון דולר.

עם פרוץ האירועים הביטחוניים בין רוסיה לאוקראינה, הוטלו סנקציות בינלאומיות והחרגות ביטוחיות על רוסיה שלא אפשרו המשך קיום הטיסות אותן הפעילה החברה לרוסיה. לאור עניינה של המדינה בהמשך קיום הטיסות, העמידה המדינה לטובת החברה ערבות בתוספת של כיסוי ביטוחי, שהיוו תחליף הולם לכיסויים הביטוחיים שצמצמו עם פרוץ האירועים, ובכך התאפשר המשך קיום הטיסות לרוסיה על ידי החברה. כאמור, החל מחודש דצמבר 2024 השהתה החברה את הפעילות למוסקווה (רוסיה), וזאת לאור המצב הגאופוליטי באוקראינה וברוסיה.

בשנת הדיווח, לאור ההודעות שקיבלה החברה ממבטחי ביטוח המלחמה האווירי בדבר כוונתם לבטל את כיסוי הביטוח האווירי בשטחי מדינת ישראל לאור פרוץ המלחמה, ועל מנת להבטיח את המשך קיום הביטוחים לצורך הבטחת המשך הפעילות האווירית, אוויר הופקו על ידי המדינה וזאת באמצעות "ענבל חברה לביטוח בע"מ", פוליסות משלימות לביטוחים האוויריים שבטלו.

יצוין, כי ערבות המדינה וביטוחיה הם תקופתיים ומוארכים מעת לעת.

נכסים לא מוחשיים

8.3

לחברה בעלות בישראל בסימן המסחר "אל על"/"EL AL" המהווה את מותג העוגן של החברה, בשם ובלוגו המעוצב של החברה וכן בסימנים המסחריים "אל על תיירים פלוס", "EL AL Economy Class Plus", "UP", "ו"אטמוספירה"/"ATMOSPHERA". לחברת המועדון בעלות בישראל בסימן המסחר "פליי קארד"/"FLY CARD", מותג כרטיסי האשראי הממותגים שמשווקת חברת המועדון בשיתוף עם מוסדות פיננסיים. תוקפו של רישום סימן מסחר בישראל הוא לתקופות מוגבלות הקבועות בחוק, וניתן לחדשו בתום כל תקופה. בנוסף, לחברה בעלות בסימן המסחר "EL AL" (בשם ובלוגו המעוצב) גם בארה"ב ובמדינות באיחוד האירופי. להערכת החברה, אורך החיים הכלכלי של סימן המסחר "אל על" הוא רב שנים, לנוכח היותו חלק משם החברה, שנות השימוש הרבות בסימן זה ומעמדו הדומיננטי בשוק.

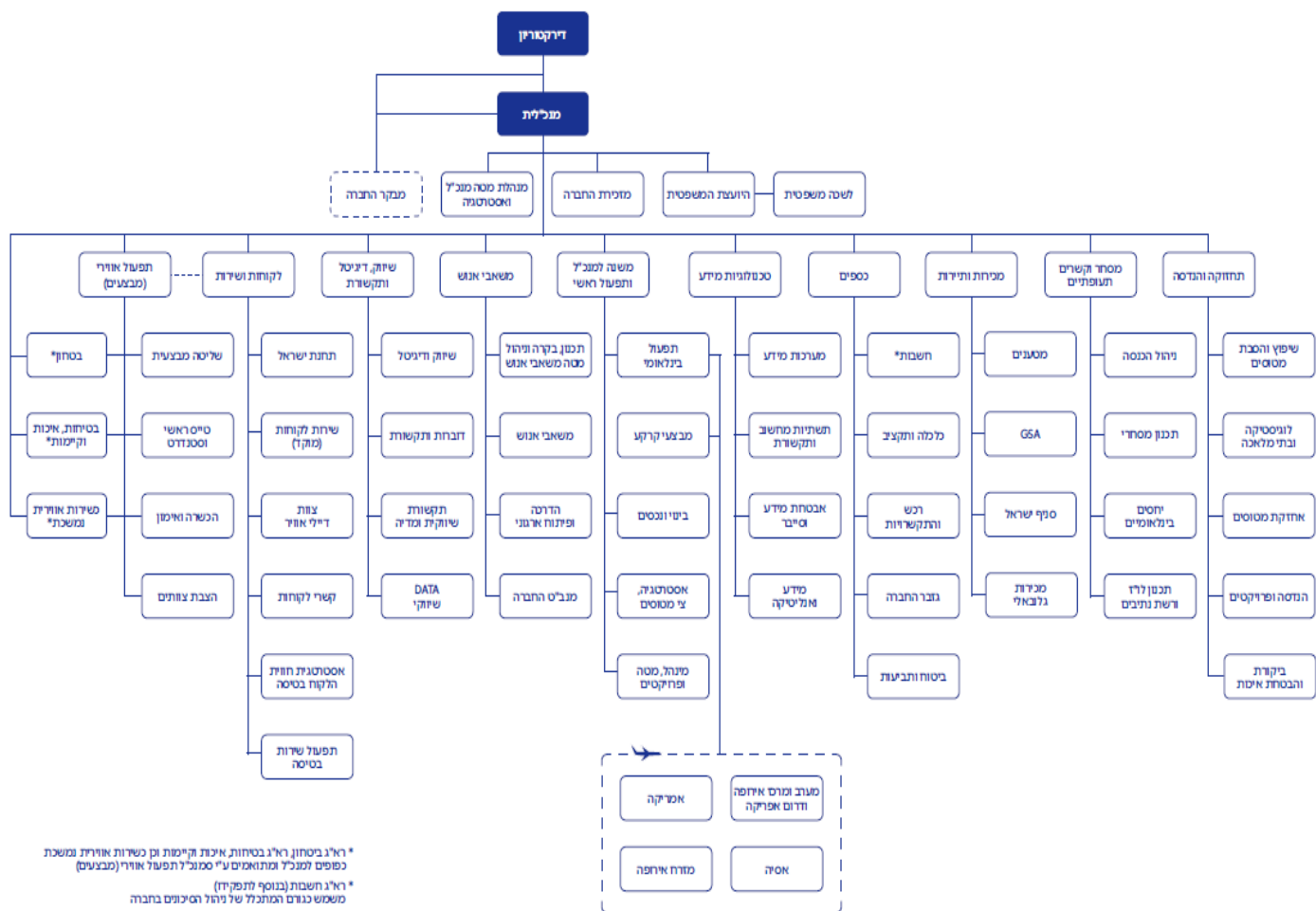
על שם החברה נרשמו שמות דומיין שונים באינטרנט, בארץ ובחו"ל, אשר תוקפם לתקופות משתנות, בהתאם לכללי הרישום במדינות השונות, עם אופציה להארכה.



8.4.1 המבנה הארגוני

ניהול החברה מופקד בידי מנכ"לית החברה, הנעזרת לצורך מילוי תפקידה בצוות הנהלה, המשמש כמטה הראשי של החברה ומורכב ממשנה למנכ"ל - סמנכ"ל תפעול ראשי*, סמנכ"ל כספים, סמנכ"ל - יועצת משפטית, סמנכ"ל בכיר - סמנכ"ל מכירות ותיירות, סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים), סמנכ"ל בכיר - סמנכ"ל לקוחות, שירות וחוויית לקוח, סמנכ"ל תחזוקה והנדסה, סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים, סמנכ"לית משאבי אנוש, סמנכ"ל טכנולוגיות מידע וסמנכ"ל שיווק, דיגיטל ותקשורת.

הלן תרשים המבנה הארגוני של המנהלים הבכירים בחברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח:



* ר"ג בסחוף ר"ג בטיחות, איכות קיימות וכן כשירות אווירית ומשמעת כפפים למנכ"ל ומתואמים ע"י סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) * ר"ג חשבות (בנוסף לתפקידו) משמש כנדרש המתכלל של ניהול הסיכונים בחברה

* מר עומרי כהן, משנה למנכ"ל וסמנכ"ל תפעול ראשי, צפוי לסיים את כהונתו בנושא משרה בחברה ביום 20 באפריל 2025. בתוך כך, צפויים שינויים במבנה הארגוני של החברה.



להלן פירוט העובדים הפעילים הקבועים והזמניים שהועסקו על ידי החברה בחודש דצמבר בשנים 2022, 2023 ו-2024*:

תפקיד	דצמבר 2024	דצמבר 2023	דצמבר 2022
עובדים קבועים ⁵	2,802	2,667	2,514
עובדים זמניים	2,527	2,110	1,816
חז"ל	211	203	216
סה"כ עובדים פעילים*	5,540	4,980	4,545

* בנוסף, נכון ליום 31 בדצמבר 2024 הועסקו בחברות הבנות 689 עובדים.

בתקופות של פעילות רגילה, העונתיות החריפה בענף מחייבת לווסת את כוח האדם, דבר הנעשה, בהתאם לביקוש, באמצעות מספר משתנה של עובדים זמניים. במסגרת אופק פועלים 433 עובדים המועסקים על ידי החברה אשר כוללים בטבלה לעיל, ועלות שכרם נכללת בהוצאות הביטחון.

בנוסף, קיימים עובדים המועסקים באמצעות המדינה והחברה נושאת בחלק מעלות שכרם (בהתאם לחלוקת הוצאות הביטחון בין החברה למדינה, לפרטים ראו סעיף 8.11.12 להלן)

להלן התפלגות עובדי החברה הקבועים והזמניים בארץ ובחז"ל לפי תחומים בחודש דצמבר בשנים 2022, 2023 ו-2024*:

תפקיד	דצמבר 2024	דצמבר 2023	דצמבר 2022
טייסים	606	555	533
דיילי אוויר	1,363	1,213	1,091
שירות	1,470	1,234	1,078
תחזוקה	1,083	1,018	932
שאר החברה	1,018	959	911
סה"כ אל על	5,540	4,980	4,545

* יציאין כי מספר העובדים המצוין לעיל הוא לפי היקף המשרות בפועל.

8.4.3 תלות מהותית בעובד מסוים

לחברה אין תלות מהותית בעובד או בנושא משרה מסוים.

8.4.4 אימונים והדרכה

לחברה קיים אגף הדרכה ופיתוח ארגוני אשר מכשיר עובדים ומקיים השתלמויות לרוב המקצועות הנדרשים על ידי החברה: טייסים, טכנאי מטוסים, דיילי אוויר, פקחי רחבה, מלווי נוסעים, עובדי מחלקת אבידות ומציאות קציני תנועה, דיילי קרקע, נציגי הזמנות וכרטוס, פקחי TSA עובדי מבצעים, מנהלי שיווק ומכירות, ניהול בדרג התיכון וכדומה. במסגרת הכשרתם בחברה עוברים העובדים הרלוונטיים את מבחני רת"א המהווה את הגוף המסמיק, על פי דיני הטייס. בנוסף, עורכת החברה קורסים והשתלמויות לסוכני נסיעות וסוכני מטען בישראל ובחז"ל.

הכשרת טייסי החברה נערכת במסגרת קורסים המנוהלים על ידי אגף הכשרה ואימון, כאשר חלק מתהליך ההכשרה

⁵ כולל עובדים קבועים בדור א' ובדור ב' (דור המשך).



הוא ייחודי לכל צי.

יצוין, כי במהלך שנת 2022 התקשרה החברה בהסכם עם חברה המתמחה בהקמה ותפעול מרכזי הדרכה לטייסיים, להקמת מרכז הדרכה וסימולטור בישראל, לצורך ביצוע הדרכות לטייסי החברה. מרכז ההדרכה החל לפעול במהלך שנת הדיווח, עם סימולטור מטוס לצי בואינג 737 ושני סימולטורים מטוס לצי בואינג 787. בחודש ינואר 2025, רכשה החברה סימולטור מטוס נוסף לצי בואינג 737 שעתיד להצטרף למרכז ההדרכה בישראל במהלך שנת 2025. החברה מעריכה כי עם המשך הפעלת מרכז ההדרכה כאמור, צפוי חיסכון בכל הקשור לעלויות ההדרכה של טייסי החברה וזמינותם.

עם פרוץ המלחמה, ביצעה החברה התאמות במועדי פתיחת קורסים והכשרות, אשר לא השפיעו על תוכנית ההכשרה של החברה לשנת הדיווח.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר מועד קבלת סימולטור נוסף לצי בואינג 737 וכן בדבר השפעת פעילותו של מרכז ההדרכה על הוצאות החברה, מהווים מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. הערכות אלה מבוססות על קיום ההסכם עם החברה המקימה את מרכז ההדרכה ועמידה בלוחות הזמנים על פיו, כאשר אירועים חיצוניים אשר אינם בשליטת החברה, עשויים להשפיע על התקדמות הקמת המרכז והפעלתו, לרבות איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה, כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

8.4.5 הסכמים קיבוציים מיוחדים

בנוסף לחקיקת דיני העבודה ולצווי ההרחבה, תנאי העבודה של עובדי החברה המועסקים בישראל, למעט העובדים הבכירים ועובדים אחרים המועסקים בהסכמים אישיים, מוסדרים בהסכמים קיבוציים מיוחדים הנחתמים מפעם לפעם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה ("ההסתדרות") וכן בנהלים המפורסמים מעת לעת על ידי הנהלת החברה.

להלן תיאור תמציתי של ההסכמים הקיבוציים העיקריים החלים על החברה ועובדיה, אשר בתוקף נכון למועד הסמוך לאישור הדוח:



מס"ד	מהות ההסכם לרבות האוכלוסייה הרלוונטית	מועד תחילת ההסכם	מועד סיום ההסכם
1	הסכם הבסיס משנת 1999 ("הסכם הבסיס"). הסכם קיבוצי אשר מהווה את הסכם העבודה הבסיסי לעובדים קבועים. בהסכם זה הוראות כלליות שחלות על כלל עובדי החברה ופרקים נוספים שחלים רק על מגזר מסוים. כמו כן, בהסכם זה פרקים שנוגעים ליחסים שבין ארגון העובדים היציג לבין החברה וכן הוראות לגבי יישוב חילוקי דעות. לאחר שנת 2004 (ראו סעיפים 2 עד 4 להלן) הפך הסכם זה להסכם המסדיר את תנאי עבודתם של עובדים מדור א' בחברה.	1 ינואר 1998	הוארך מעת לעת
2	הסכם דור המשך קבוע, במסגרתו נקבעו תנאי עבודתם של עובדים קבועים מדור המשך קבוע וכן הוסדרו שינויים בתנאי עבודת דור המשך לעומת תנאי העבודה של עובדי דור א' במספר נושאים ההסכם חל על עובדים קבועים שהחלו עבודתם בחברה ביום 1 בינואר 1999 ואילך, למעט: עובדי צוות אוויר, עובדים טכניים, עובדים במקצועות תעופתיים ועובדים במקצועות ההנדסה.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
3	הסכם קיבוצי מיוחד (עובדי קרקע - "דור ביניים קבוע"). ההסכם חל על עובדים קבועים (קבוצה סגורה של עובדים ששמותיהם ננקבו בהסכם) שהחלו עבודתם לפני 1 בינואר 1999, ונועד להחיל על עובדים אלו תנאים שונים מאלה הקבועים בהסכם לעובדי דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
4	הסכם קיבוצי מיוחד - אנשי צוות דיילי אוויר של החברה ("אצד"א") - "דור ביניים קבוע". ההסכם חל על אצד"א קבועים (קבוצה סגורה של עובדים ששמותיהם ננקבו בהסכם) שהחלו עבודתם לפני 1 בספטמבר 1996 ואצד"א שהחלו עבודתם בין התאריכים 1 בינואר 1996 עד 31 בדצמבר 1997, ונועד להחיל על עובדים אלו תנאים שונים מאלה הקבועים לעובדים בהסכם דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור ההמשך	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
5	הסכם קיבוצי מיוחד (בטחונות). ההסכם חל על כלל עובדי החברה אשר תחת הסכמים קיבוציים וקובע את התחייבויות החברה למספר עובדים קבועים במגזרים מינהלי ואצד"א.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
6	הסכם מיוחד אשר העניק תוספות שכר לעובדים הקבועים, תיקן את הסכם הבסיס (לרבות בעניין העסקת עובדים בחוזים אישיים ובעניין פרק המשמעת) וכן את הסכם העבודה לזמניים, הסדיר פרישת עובדים והאריך את תוקפו של הסכם העבודה הבסיסי.	2 בנובמבר 2008	לתקופה בלתי קצובה
7	הסכם קיבוצי מיוחד בעניינם של דיילי אוויר זמניים ועובדים זמניים במגזר המינהלי.	פברואר 2011	לתקופה בלתי קצובה
8	הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי דור א' להפקדת כספי פיצויי פיצורים בקופה על שם העובד.	22 בדצמבר 2011	לתקופה בלתי קצובה
9	הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי החברה הקבועים, במסגרתו גובשו הסכמות נוספות ביחס ליחסי עבודה בחברה.	22 ביוני 2015	לתקופה בלתי קצובה



מס"ד	מהות ההסכם לרבות האוכלוסייה הרלוונטית	מועד תחילת ההסכם	מועד סיום ההסכם
(10)	הסכם קיבוצי מיוחד למהנדסים ואדריכלים, במסגרתו הוסדרו תנאי העסקתם.	יולי 2016	לא נקבע מועד לסיום והצדדים רשאים לסיים את ההסכם בהתאם להוראות הדין
(11)	הסכם קיבוצי מיוחד לדרגות אישיות, המעגן קידום עובדים באמצעות מתן דרגות אישיות.	אוגוסט 2017	לתקופה בלתי קצובה
(12)	הסכם ועד תחזוקה והנדסה, במסגרתו הוסדרו מהלכי התייעלות במגזר התחזוקה, ובכלל זה עבודת משמרות.	אוגוסט 2017	לתקופה בלתי קצובה
(13)	הסכמים קיבוציים מיוחדים כדלקמן: הסכם הבראה רוחבי והסכמי הבראה מגזריים ("הסכמי הבראה").	5 ביוני 2020 8 ביולי 2020 15 ביולי 2020	31 בדצמבר 2025 או עד להגעה לרווח מצטבר של 518 מיליון דולר (לפני מס) המוקדם מבניהם
(14)	הסכם קיבוצי מיוחד - תיקון להסכמי הבראה.	6 באפריל 2021	31 בדצמבר 2025 או עד להגעה לרווח מצטבר של 518 מיליון דולר (לפני מס) המוקדם מבניהם
(15)	הסכם ועד טייסים ("אצ"א"), אשר עיגן שורה של הסכמות בין הצדדים, לרבות צעדי התייעלות הכוללים שינויים באופן הפעלת טייסים במטוסי בואינג 777, חכירות רטובות של מטוסי נוסעים ומטען נוספים, מנגנון לגידור המסגרת התקציבית לעלות שכר הטייסים והסדרת ביצוע אימוני סימולטור בישראל.	1 ביולי 2022	31 בדצמבר 2025
(16)	הסכם ועד תחזוקה והנדסה, אשר עיגן שורה של הסכמות בין הצדדים, לרבות צעדי התייעלות הכוללים חכירות רטובות של מטוסי נוסעים ומטוסי מטען נוספים מעבר למצבת המטוסים הקיימת של החברה, יישום שיטות ליעול תהליכי העבודה בהאנגר שיפוץ מטוסים, אפשרות לביצוע עבודות תחזוקה שונות על ידי גורמים חיצוניים, גמישות ניהולית מירבית בהפעלת טכנאים מוטסים וביטול התחייבויות בנוגע להיקף פעילותם.	16 באוגוסט 2022	31 בדצמבר 2026
(17)	הסכם ועד עובדי המגזר המנהלי, אשר עיגן שורה של הסכמות, לרבות שורה של מהלכים שיביאו להקטנת עלויות ההעסקה במגזר המנהלי ובהם הקטנת מספר העובדים הקבועים שהחברה מחויבת להעסיק וכן פטור לחברה מעמידה במכסות של עובדים קבועים לתקופה מסוימת, הגדלת מספר העובדים שניתן להעסיק בחוזים אישיים בתפקידים שונים, הארכת תקופת הזמניות של עובדים במגזר המנהלי וכן הסכמות בנוגע לביצוע חכירות רטובות בחברה	1 בינואר 2023	31 בדצמבר 2028
(18)	הסכם בין החברה לבין ועד אצד"א וההסתדרות, אשר מעגן שורה של הסכמות, לרבות שורה של מהלכים שיביאו להתייעלות בהיבטי ההעסקה של העובדים במגזר אצד"א. כמו כן, סוכם על תמורות שתינתנה לעובדים ובהן תשלומים וזכויות נוספות שיתווספו לשכר העובדים במגזר אצד"א מידי שנה בשנות ההסכם	8 בפברואר 2023	31 בדצמבר 2028



להלן יתוארו ההסכמים הקיבוציים המיוחדים אשר נחתמו במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

הסכם אצ"א

ביום 30 בינואר 2024, נחתם הסכם בין החברה לבין וועד הטייסים וההסתדרות, אשר מעגן שורה של הסכמות בין הצדדים, על רקע רצון החברה להתאים את מגבלות הסכמי העבודה של הטייסים לתוכנית האסטרטגית של החברה ובכלל זה להגדיל את כושר וקצב הכשרת טייסים בחברה.

במסגרת ההסכם האמור סוכם, בין היתר, על שינויים והתאמות בהסכמי העבודה הקיבוציים של הטייסים. צעדי ההתייעלות כוללים, בין היתר, קליטה ישירה של טייסים לצי מטוסי בואינג 787, הסדרת סוגיות תפעוליות בהדרגה והכשרת טייסים וכן הסדרת נושאים בפעילות סימולטור בישראל וכן תשלומים שיוענקו לטייסים בתמורה וכנגד התחייבותם למיציא דרישותיהם בנושאים שהוסכמו בהסכם האמור, לרבות שכר ותנאי העסקה, ושמירה על שקט תעשייתי. ההסכם האמור בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2025.

החברה מעריכה כי ההסכמים האמורים צפויים לתרום ליחסי עבודה תקינים, לטובת המשך ביסוס וצמיחת החברה וכן מימוש היעדים האסטרטגיים שלה.

הסכם רוחבי

ביום 30 בינואר 2024, נחתם הסכם קיבוצי מיוחד בין החברה לבין נציגות ועד העובדים הרוחבי וההסתדרות. ההסכם האמור, אשר נחתם בהמשך להסכם הקיבוצי מיום 8 ביולי 2020 ובהמשך לארבעת ההסכמים שנחתמו עם מגזרי אצ"א, אצד"א, המגזר המנהלי ומגזר תחזוקה והנדסה בתקופה שבין יולי 2002 לפברואר 2023, בהם הוסדרו תנאי ההעסקה העיקריים של כל מגזר, מעגן שורה של הסכמות משלימות בין הצדדים, בעניינים שהוסדרו במסגרת ההסכם הרוחבי ובכלל זה, כרטיסי טיסה, רווחה וחלק מתשלומים נוספים שהופסקו בהסכמי ההבראה, אשר ממצות כל טענה ודרישה של העובדים המאוגדים, ולהערכת החברה החתימה על ההסכם האמור אינה צפויה להשפיע באופן מהותי על התוצאות העסקיות של החברה. ההסכם האמור בתוקף עד לתום שנת 2025. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 30 בינואר 2024 (מספר אסמכתא 01-011847-2024).

הערכת החברה כמפורט לעיל בדבר השפעות ההסכמים האמורים, מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות המבוסס על הערכותיה הנוכחיות של החברה. הערכות אלו עשויות להתמש באופן שונה מהותית מהערכות החברה, בין היתר בשל תלות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה ובכלל זאת התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

8.4.6 סכסוכי עבודה

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, אין סכסוכי עבודה פתוחים נגד החברה.

8.4.7 התחייבויות לעובדים

לפירוט התחייבויות החברה בשל הטבות לעובדים, ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.4.8 תיקוני חקיקה עיקריים בתחום יחסי עבודה

במהלך שנת הדיווח לא אושרו תיקוני חקיקה מהותיים שיש בהם כדי להשפיע על יחסי העבודה בחברה.

החל מיום 1 באפריל 2024 (החל ממשכורת חודש אפריל 2024 ששולמה בתחילת מאי 2024) עודכן שכר המינימום למשרה מלאה בישראל והוא עומד על 5,880 ש"ח לחודש (ולגבי עובדים שעתיים - 32.2 ₪ לשעה).

בחודש יולי 2023 הותקנו תקנות להגברת האכיפה של דיני העבודה (רכיבי השכר המרכיבים את ערך שעת עבודה וערך שעת עבודה לעובד קבלן), התשפ"ג-2023. תקנות אלה כוללות את רכיבי השכר המרכיבים את 'ערך שעת עבודה' וכן את ערך שעת העבודה המגיע מכוח צווי הרחבה וחוק לעובדי קבלן בתחומי ניקיון, שמירה ואבטחה וכן הסעדה. בחודש פברואר 2024 פורסם מחשבון לחישוב ערך שעת עבודה בסיסי לעובדי קבלן בתחומים אלה.

8.4.9 זכאות לכרטיסי טיסה

על-פי תקנות יאט"א, זכאים עובדי החברה עבורם ועבור בני ביתם, כולל עובדים שפרשו, לכרטיסי טיסה בחופשה (בחנינם או בהנחה), על בסיס מקום פנוי. זכות זו מעוגנת בהסכמים הקיבוציים (ולגבי מנהלים בכירים - בהסכמי העבודה האישיים שלהם), בהסכמי פרישה אישיים, בנהלי החברה ובהוראות מקצועיות של אגף משאבי אנוש, המתעדכנים מעת לעת. מכסת כרטיסי הטיסה בחינם או בהנחה מוגבלת על פי הוראות ההסכמים האמורים ונהלי



החברה ולגבי דירקטורים, על פי מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה.

8.4.10 עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

עובדי החברה בחו"ל, למעט המוצבים הישראליים, מועסקים על פי הסכמי עבודה קיבוציים בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, או על פי הסכמי עבודה עם נציגות העובדים, ומיעוטם על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של עובדי החברה במדינות מסוימות אינם מעוגנים בהסכם קיבוצי, אלא נקבעים על ידי החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על פי הסכמים אישיים או באמצעות מיקור חוץ.

בחלק מהנציגויות קיימת חובת תשלום פיצויי פיטורים על פי הדין או ההסכם ובחלק מהנציגויות קיימת חובת ביטוח פנסיוני ממלכתי או אחר. במקרים אלו מעבירה החברה באופן סדיר את התשלומים לביטוח פנסיוני. לפרטים אודות התחייבויות החברה בגין תוכניות הפנסיה לעובדים מקומיים מסוימים, ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.4.11 עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל

החברה מעסיקה בחו"ל, בין היתר, מספר עובדים הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל, על פי תנאים הנקבעים על ידי החברה.

8.4.12 שירותי רווחה ותשלומי רווחה

בנוסף לשכר ולזכויות בכרטיסי טיסה, מקבלים חלק מעובדי החברה הקבועים גם שירותי רווחה ותשלומי רווחה, הכוללים בין היתר, ארוחות, בדיקות רפואיות לעובדים, השתתפות בביטוח רפואי ובביטוח שנייים לעובדים. חלק מהטבות אלה ניתנות גם לעובדים זמניים.

לפרטים נוספים בדבר הטבות לעובדים, ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

8.4.13 נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

י"ר הדירקטוריון

מר עמיקם בן צבי מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 26 בינואר 2025 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה ("האסיפה") עדכון בתנאי כהונתו והעסקתו של מר בן צבי, החל ממועד אישור האסיפה. לפרטים נוספים בדבר גמול יו"ר הדירקטוריון ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

סגני יו"ר הדירקטוריון

ביום 6 ביוני 2023, אישרה האסיפה את תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר, לשלוש שנים החל מיום 1 בינואר 2023. ביום 30 במאי 2024 אישרה האסיפה הענקת כתב שיפוי לסגני יו"ר הדירקטוריון, לשלוש שנים החל מחודש מאי 2024. לפרטים נוספים ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

דירקטוריון

ביום 13 במרץ 2024, אישרה האסיפה את מינויו מחדש של הרב יצחק לוי כדירקטור חיצוני בחברה לתקופת כהונה נוספת (כהונה שניה) בת שלוש שנים, ואת מינויה של עו"ד איריס ציבולסקי חביליו כדירקטורית חיצונית בחברה לתקופת כהונה בת שלוש שנים (כהונה ראשונה), החל ממועד אישור האסיפה. לפרטים נוספים ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד.

ביום 19 בספטמבר 2024 אישרה האסיפה, בין היתר, את הנושאים הבאים: (1) חידוש מינוי של חברי הדירקטוריון המכהנים בחברה ושאינם דירקטורים חיצוניים, לתקופת כהונה נוספת, החל ממועד אישור האסיפה ועד למועד האסיפה השנתית הבאה, כדלקמן: ה"ה עמיקם בן צבי, קנת' ניל רוזנברג, דרל הגלר, ג'ייסון גרינבלט, מרדכי (מוטי) אנגלמן, ד"ר אמנון שרייבר (דב"ת), גבריאל מימון (דב"ת) ויעקב שיננזון; (2) מינוי דירקטורית חיצונית לדירקטוריון החברה, עו"ד יפעת סאמט שליט לתקופת כהונה בת שלוש שנים (כהונה ראשונה), החל מיום 1 בנובמבר 2024; לפרטים נוספים ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד.

ביום 28 בינואר 2024, סיים מר יצחק זינגר את כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה (כהונה ראשונה). ביום 18 בפברואר 2024, סיים מר אייל חיימובסקי את כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה (כהונה שלישית). לפרטים נוספים ראו פרק



פרטים נוספים על התאגיד.

לפרטים נוספים, בין היתר בדבר השכלתם וניסיונם המקצועי של חברי דירקטוריון החברה, ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד.

מנכ"לית החברה

החל מיום 19 במאי 2022 מכהנת הגב' דינה בן טל גננסיה כמנכ"לית החברה. ביום 26 בינואר 2025 אישרה האסיפה עדכון בתנאי כהונתה והעסקתה של גב' בן טל גננסיה, החל ממועד אישור האסיפה. לפרטים נוספים בדבר הגמול לו זכאית מנכ"לית החברה, ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וביאור 21 לדוחות הכספיים.

הנהלה בכירה

לפרטים בדבר הקצאות פרטיות של כתבי אופציה בלתי סחירים ומניות חסומות לנושאי משרה בחברה, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וביאור 21 לדוחות הכספיים.

החל מיום 14 בפברואר 2024, שונה תוארו של מר נדב חנין ל-"סמנכ"ל שיווק, דיגיטל ותקשורת" של החברה.

לפרטים בדבר חברי ההנהלה הבכירה של החברה ראו תקנה 26א' לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

לפרטים בדבר מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה ("מדיניות התגמול הנוכחית"), כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 18 באוקטובר 2022, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261). יצוין, כי בימים 13 במרץ 2024 ו-26 בינואר 2025 אישרה האסיפה תיקונים למדיניות התגמול הנוכחית של החברה. לפרטים נוספים ראו דוחות זימון אסיפה שפרסמה החברה בימים 7 בפברואר 2024 ו-15 בינואר 2025 (מספרי אסמכתאות: 2024-01-014385 ו-2025-01-004610), וכן תקנה 29 לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

לפרטים בדבר הגמול אשר שולם בשנת הדיווח לחמשת מקבלי השכר הגבוה בחברה מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו תקנה 21 לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

חומרי גלם וספקים

8.5

8.5.1 דלק

(א) חומר גלם מהותי המשמש את החברה הוא דלק סילוני למטוסים ("דס"ל"). דס"ל הוא אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של החברה. החברה רוכשת דלק בישראל ובחול"ל. מחיר הדס"ל משפיע מהותית על רווחיות החברה.

לפרטים נוספים ראו סעיפים א3. ו-ב לדוח הדירקטוריון וביאור 19 לדוחות הכספיים.

(ב) במהלך שנת הדיווח, התקשרה החברה בהסכמים לאספקת דס"ל עם חברות פז חברת נפט בע"מ ("פז"), ודור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ("דור אלון") בהסכמים לאספקת 50% ו-50%, בהתאמה, מצריכת הדלק השנתית של החברה בנתב"ג לשנת הדיווח. החברה סבורה כי היקף הרכישות מהספקים המרכזיים בישראל (פז ודור אלון) עלול ליצור תלות בספקים אלו, ככל שלא תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דס"ל בנתב"ג.

(ג) כמו כן, יצוין כי החברה התקשרה עם "פז שירותי תעופה" ומרקורי תעופה (ישראל) בע"מ, המספקות לחברה שירותי תדלוק. החברות האמורות סיפקו כל אחת מהן, במהלך שנת הדיווח כ-50% משירותי התדלוק לחברה בנתב"ג.

(ד) נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה רוכשת דס"ל בחול"ל ממספר ספקים, ביניהם חברות דלק המספקות דס"ל במספר שדות תעופה. ההתקשרויות כאמור הן לתקופה של שנתיים עד תום שנת 2026. רוב החוזים נחתמים עם הספקים לאחר זכייתם בהליך הזמנה להציע הצעות (RFP) ובעקבות ניהול מו"מ מסחרי אשר מנהלת החברה עם הספקים, פרט לאותן תחנות בהן קיים ספק יחיד. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח לחברה הסכמי רכש דס"ל בחול"ל עם כ-11 ספקים.

(ה) החברה רכשה בשנת הדיווח משני ספקים (חברת פז ודור אלון) כ-50% מסך רכישות כמות הדס"ל שלה באותה



שנה (בישראל). לחברה שני ספקי דס"ל בחו"ל אשר מכל אחד מהם רכשה החברה מעל ל-5% מסך רכישות הדס"ל שלה בשנת הדיווח.

8.5.2 מטוסים ומנועים

בשנים האחרונות קשיים בשרשרת האספקה הפכו לאתגר משמעותי עבור תעשיות רבות, ובעיקר עבור עולם התעופה. משברים גלובליים כמו מגפת הקורונה, מלחמות סחר, ומחסור בחומרי גלם ורכיבים חיוניים יצרו עיכובים בייצור ובאספקת מטוסים, מנועים, חלקי חילוף. כתוצאה מכך, חוות חברות התעופה קשיים תפעוליים רבים, לרבות עיכובים הנובעים משיבושים בלוחות הזמנים של אספקות של מטוסים, מנועים ושאר חלקי חילוף, וכן שיבושים בלוחות הזמנים לתחזוקתם השוטפת. שיבושים אלו מתקיימים אצל ספקי החברה אשר לחברה תלות מהותית בהם, ולכן החברה חווה קשיים תפעוליים בהקשר זה.

כל המטוסים המופעלים על ידי החברה הם מתוצרת חברת בואינג. לחברה תלות מהותית בבואינג בכל הנוגע לאחזקה שוטפת של מטוסיה, אספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי. עם זאת, להערכת החברה, הסבירות להפסקת התמיכה ההנדסית לתיקונים ואספקת חלפים למטוסיה היא נמוכה.

לפרטים בדבר התקשרות החברה בהסכמים לרכישת מטוסי דרמליינר נוספים ולרכישת מטוסי MAX 737, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 10 לדוחות הכספיים.

ציי מטוסי החברה מדגם בואינג 777 ו-787, מצוידים במנועים מתוצרת חברת רולס רויס. לחברה תלות מהותית ברולס רויס בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים. ציי מטוסי החברה מדגם בואינג 737 וכן מטוסי MAX 737 עתידיים להגיע מצוידים במנועים מתוצרת חברת CFM.

לפרטים בדבר התקשרות החברה עם רולס רויס בהסכמים לרכישת מנועים חליפיים ואחזקה של מנועים למטוסים שרכשה וחכרה החברה וכן בדבר המגבלות בתהליך הייצור אשר התגלו במנועים אלו, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 10 לדוחות הכספיים.

בחודש דצמבר 2024 חתמה החברה עם יצרנית המנועים CFM על הסכם למתן שירותי תחזוקה למנועים עבור ציי מטוסי MAX 737 והצטיידות במנועים חליפיים.

8.5.3 מתן שירותים נלווים בשדות תעופה בארץ ובעולם לנוסעים ומטען

החברה נעזרת בתחנותיה השונות בשדות התעופה בעולם בספקים העוסקים במתן שירותים נלווים להפעלת הטיסות, בין אם למטוסי המטען ובין אם למטוסי הנוסעים.

השירותים כוללים, בין היתר, שירותי מיזוג אוויר, אספקת חשמל, פיקוח אווירי, ריקון שפכים, פריקה והעמסה של מטען ואחסון המטען במחסנים.

בשנת הדיווח לא היה לחברה תלות בספק יחיד, למעט בנתב"ג, שם רש"ת היא הגוף האמון על הסדרת מתן השירותים כאמור.

8.6 הון חוזר ומלאי

ההון החוזר מהווה מקור מימון משמעותי של החברה, בעיקר בשל אופי הענף לפיו מכירות כרטיסי הטיסה נעשות לרוב טרום מועד ההטסה. סכום המכירות של החברה עד למועד ההטסה מוכר בהון החוזר של החברה כהכנסות מראש, ומהווה חלק מהתחייבויותיה השוטפות כמפורט בביאור 13 לדוחות הכספיים ובסעיף 6א. לדוח הדירקטוריון. יתרת הלקוחות של החברה מייצגת סכומי המכירות שטרם נגבו מהלקוחות, בין אם במכירה ישירה ובין אם במכירה עקיפה באמצעות הסוכנים. ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים לגבי סעיף לקוחות החברה. להלן פרטים נוספים לגבי ההון החוזר:

לחברה מלאי מוצרי גלם הכולל בין היתר דס"ל לתצרוכת, מוצרים פטורים ממכס וכימיקלים בסכומים לא מהותיים. לפרטים נוספים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

8.6.1 מדיניות ביטול כרטיסי טיסה

מדיניות ביטול כרטיסי הטיסה היא בהתאם לתנאי הכרטיס והוראות הדין. בהקשר זה יצוין, כי בחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 ובתקנות הגנת הצרכן (ביטול עסקה), תשע"א-2010, נקבעו הוראות מיוחדות בנוגע לאפשרות ביטול



עסקה אשר במועדים בהן הן חלות, ניתן לבטל עסקה בכפוף לדמי ביטול בגובה של 5% משווי העסקה או 100 ש"ח, לפי הנמוך מבניהם. לפרטים בדבר מדיניות מסחרית מקלה לאור המלחמה, ראו סעיף 1.2 לעיל.

8.6.2 מדיניות מתן אחריות לשירותים

אחריות החברה לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אווירית בינלאומית נקבעה באמנות בינלאומיות שאומצו והדינים השונים הקובעים את אחריות המוביל האווירי. חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 ("חוק שירותי תעופה") קובע כי על החברה חלה חובה לספק לנוסעים שטיסתם שונתה או בוטלה מגוון של סעדים בהתאם למשך העיכוב או נסיבות הביטול כגון: סיוע (שירותי תקשורת, מזון, שתיה, לינה), השבת תמורה או טיסה חלופית ואף פיצוי כספי וכן קובעים את אחריותה של החברה בגין דחיית נוסעים מטיסות בשל רישום יתר. לפרטים בדבר חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 והתיקון שבוצע לו, ראו סעיף 8.11.2(ח) להלן.

8.6.3 מדיניות אשראי

אשראי ללקוחות: סוכני נסיעות או מטען המאושרים על ידי יאט"א נהנים מהסדרי תשלום מיוחדים בהתאם להוראות יאט"א (סוכן שלא מאושר על ידי יאט"א חייב בערבות או תשלום מראש. לפרטים אודות מדיניות האשראי ללקוחות החברה, ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים.

אשראי מספקים: החברה מקבלת אשראי מספקיה בארץ ובחו"ל לתקופות שנעות בדרך כלל בין 30 ל- 90 יום, בהתאם לסוג הספק ולהתקשרות עימו (למעט חלק מהספקים התפעוליים כמפורט להלן).

להלן היקף האשראי הממוצע ותקופות האשראי הממוצעות מלקוחות ומספקי החברה בכל אחת מהשנים 2023-1:

ימי אשראי ספקים - בין 30-90 יום בהתאם להסכמים עם הספקים השונים, למעט חלק מהספקים התפעוליים (כגון דלק ורשיונות שדות התעופה) שלגביהם טווח ימי האשראי הוא 7-14 יום.

ימי אשראי לקוחות - בין 30-45 יום מתהליך המכירה. יצוין כי השירות שניתן ללקוח, קרי ההטסה בפועל נעשית לרוב לאחר גביית התקבולים מהלקוח.

הפער בין מדיניות האשראי ללקוחות לבין מדיניות האשראי לספקים נובע, בין השאר, מהעובדה כי מדיניות האשראי לספקים נקבעת, גם בהתחשב בתנאי השוק, נזילות ומדיניות מקובלת בענף ובהתאם להוראות הדין. לעומת זאת, מדיניות האשראי ללקוחות נקבעת ברובה על פי המקובל בענף התעופה ובהתאם להוראות ונהלי העבודה המקובלים ביאט"א ועם סוכני הנסיעות והמטען. יודגש, כי לרוב, כאמור לעיל, בשל מכירות החברה המתבצעות טרם מועד ההטסה, החברה גובה את מרבית מכירותיה בטרם משלמת לספקיה השונים בגין השירות שניתן לה על פי רוב אגב ההטסה.

8.6.4 גרעון בהון החוזר

לפרטים בדבר הגרעון בהון החוזר, ראו סעיף 6א. בדוח הדירקטוריון.

8.7 השקעות

לפרטים בדבר החברות המוחזקות בידי הקבוצה, ראו תרשים מבנה אחזקות בסעיף 1.3 לעיל.

8.7.1 תיאור תמציתי של עסקי החברות הבנות העיקריות

(א) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

פעילותה של סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מאופיינת בעיקר בטיסות ליעדים קצרי טווח, ובכלל זה יעדי נופש באגן הים התיכון ובאירופה, יעדים המשלימים את רשת הנתיבים של החברה. פעילותה של סאן דור מתמקדת בשלושה תחומים עיקריים: (1) טיסות ליעדים סדירים - יעדי נופש שנתיים ועונתיים בעיקר במרחק של עד 4 שעות טיסה, הנמכרים דרך מערכות ההפצה, באתר החברה ואצל סוכני הנסיעות. (2) טיסות שכר - הנמכרות במלואן לסיטונאי יתירות ומשווקות על ידן בלבד. (3) טיסות מיוחדות - טיסות המוזמנות על



ידי חברות וארגונים ונבנות לפי דרישות וצרכי הלקוח, כגון: קבוצות ספורט, טיסות חסידים, טיולי חברה וכיבו'.
 טיסות סאן דור מופעלות באמצעות שני מטוסי בואינג 737-800 של החברה, בתצורה של מחלקת תיירים וכן באמצעות מטוסים של חברות זרות בחכירה רטובה. בשנת הדיווח השיקה סאן דור שפה מיתוגית חדשה המשקפת את היותה מותג הפנאי של הקבוצה ברוח יעדי הנופש הקרובים אליה סטה. כמו כן, לראשונה בתולדותיה, בשנת הדיווח חצתה סאן דור לראשונה את רף מיליון הנוסעים בשנה. נכון ליום הדוח, העסיקה סאן דור 23 עובדים.

(ב) ת.מ.מ. – תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ

תמ"מ (חברה בבעלות מלאה של החברה) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, תמ"מ מספקת, גם שירותי הסעדה לעובדי החברה ולמוסדות שונים. משרדה ומפעל הייצור של תמ"מ נמצאים בנתב"ג. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ.

בשנת הדיווח תמ"מ סיפקה מזון לחברה, ללקוחות תעופתיים אחרים, לטיסות מטען, לטיסות פרטיות וללקוחות אחרים.

נכון ליום הדוח, העסיקה תמ"מ כ- 483 עובדים פעילים.

בחודש דצמבר 2016 חתמה תמ"מ עם רש"ת על הסכם בהמשך לזכייתה של תמ"מ בחודש אוגוסט 2016 במכרז חוזר של רש"ת לקבלת עד 3 הרשאות לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון ומוצרים נלווים למטוסים. בהתאם לתנאי המכרז, בחודש אוקטובר 2019 החלה תמ"מ בבניית מבנה אשר יחליף את המבנה הקיים שמשמש את תמ"מ כיום.

הקמת המבנה, שהוקפאה לאור משבר הקורונה, חודשה בחודש אפריל 2023. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מעריכה כי בניית המבנה עתידה להסתיים במהלך שנת 2025.

במבנה החדש יושמו תהליכים מתקדמים ויותקנו מכונות חדישות, וזאת במטרה להגדיל את התפוקה ולייעל ולשפר את תהליכי הייצור. המבנה צפוי לעמוד בסטנדרטים גבוהים ביותר. בנוסף, מחסן של"ן צפוי גם הוא לעבור ולהיות חלק מהמבנה החדש. כמו כן, המיקום של המבנה החדש, אשר נמצא בסמוך לטרמינל 3, יחד עם הסמיכות למחסן של"ן, יאפשרו יעילות לוגיסטית גבוהה יותר, תוך ייעול שרשרת האספקה, לטובת החברה.

לפרטים נוספים ראו ביאורים ג.9 ו-10 לדוחות הכספיים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מממנת את הקמת המבנה ממקורותיה העצמיים של החברה. לפרטים נוספים ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות ביחס להקמת המבנה, התקופה הצפויה להקמתו, המכונות שיותקנו בו והעברת מחסן של"ן למבנה וכן בדבר ההשפעות על החברה, הן בבחינת מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מטבע הדברים התממשותם ואופן התממשותם תלויה, בין היתר, בגורמים שאינם בשליטת החברה, לרבות קבלת אישורים או היתרים שונים והתקשרויות עם צדדים שלישיים הדרושים להקמת המבנה ותפעולו, כמו גם התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

(ג) BORENSTEIN CATERERS, INC. ("בורנשטיין")

בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש ג'ון פ. קנדי בניו יורק, ארה"ב, עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות כשרות לחברות תעופה, לחברות שייט ולמוסדות אחרים. החברה היא לקוח מהותי של בורנשטיין. נכון ליום הדוח, העסיקה בורנשטיין 159 עובדים.

(ד) קוקפיט חדשנות בע"מ

קוקפיט פועלת בתחום פיתוח היזמות ומרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה, תמיכה ויצירת שיתופי פעולה עם חברות הזנק (סטארט אפים) בארץ ובעולם הנמצאים בשלבים שונים, החל משלב מוקדם של אב-טיפוס ועד לחברות בשלב הצמיחה ושילובם בעולם התעופה והתיירות. קוקפיט שמה לעצמה למטרה לחשוף את החברה לטכנולוגיות חדישות בכל מגוון תחומי פעילותה, להטמיע פתרונות חדשניים במערכות החברה ולמצבה כחברה חדשנית וכן להשקיע בחברות שנמצאו מתאימות ובעלות פוטנציאל צמיחה. מרבית הסטארט אפים שבפורטפוליו של קוקפיט נהנים מגישה למערכות החברה לצורכי פיתוח ואינטגרציה (Beta site), מימון ראשוני, ייעוץ מקצועי, חשיפת המוצר, פתיחת דלתות לשוק המקומי והעולמי וכן מהאפשרות שהחברה ו/או שותפותיה תהיינה הלקוח המשמעותי הראשון של חברת ההזנק. נכון ליום הדוח התקשרה קוקפיט עם מספר חברות הזנק בהסכמי שיתוף פעולה, כאשר בחלק מהמקרים הוקצו לקוקפיט מניות ו/או



אופציות באותם חברות הזנק. נכון ליום הדוח, העסיקה קוקפיט 2 עובדים ומספר נותני שירותים במיקור חוץ. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב-80.9% ממניות קוקפיט ובאיג העולמית (באמצעות שותפות בבעלותה), ו-Gate Gourmet מחזיקות ב-8.9% ו-10.2% (בדילול מלא), בהתאמה.

(ה) אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ("אקי") - ("ACI")

עיסוקה העיקרי של ACI (חברה אשר החברה מחזיקה בכלל מניותיה מסוג ב', המקנות לחברה את הזכות למנות מחצית ממספר הדיירקטורים וכן להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות), הוא הקבצה של מטעני אוויר בנתב"ג כדי לאפשר הוזלת משלוחים דרך האוויר. הובלת המשלוחים נעשית בעיקר באמצעות החברה, וכן באמצעות חברות זרות. המניות אינן מקנות לחברה זכות לקבלת רווחים בדרך של חלוקת דיבידנד או טובת הנאה אחרת שתעמוד לחלוקה ב-ACI, למעט רווחים ודיבידנד מרווחים הנובעים מרווחי הון. נכון ליום הדוח, העסיקה ACI 15 עובדים פעילים.

(ו) אל על הנוסע המתמיד בע"מ

לפרטים בדבר חברת המועדון ראו סעיף 7.6.3 לעיל וכן ביאורים 14, 19 ו-21 לדוחות הכספיים.

(ז) חברת ELAL ISRAEL AIRLINES GULF FZCO

בחודש נובמבר 2021 הוקמה בדובאי (איחוד האמירויות הערביות) חברת הבת " ELAL ISRAEL AIRLINES GULF FZCO", לצורך מתן שירותי אבטחה לחברות התעופה הישראליות.

8.7.2 תיאור תמציתי של החזקות נוספות של החברה

פליי אין שותפות מוגבלת ("פליי אין")

החברה התקשרה עם הפניקס סוכנויות ביטוח 1989 בע"מ ("הפניקס סוכנויות ביטוח"), חברה בבעלות מלאה של הפניקס חברה לביטוח בע"מ, בהסכם להקמת פליי אין, אשר מוחזקת על ידי החברה (50.09%), הפניקס (49.89%) וחברה שהוקמה על ידי הפניקס סוכנויות ביטוח ואל על ומשמשת כשותף הכללי (0.02%). נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, פליי אין איננה פעילה.

8.7.3 השקעות בפעילויות אחרות

לפרטים בדבר הגשת הצעה בלתי מחייבת להשקעה בחברת ישראלכרט בע"מ ("ישראלכרט") ראו בפתיח לדוח לדיירקטוריון.

8.8 מימון

8.8.1 הלוואות שלא לשימוש ייעודי

לקבוצה הלוואה שנלקחה כנגד נכסי חברת המועדון. לפרטים לגבי הלוואה זו ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר תשלום מראש בגין כרטיסי טיסה עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

8.8.2 מגבלות ותנאים עיקריים בקבלת אשראי

- (א) יחס יתרת הלוואות לביטחונות לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.
- (ב) מגבלות על העברת שליטה לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.
- (ג) העמדה לפירעון מייד על ידי מלווים



לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

מסגרות אשראי 8.8.3

נכון ליום הדוח, לחברה מסגרות אשראי כספי בסך של כ- 26 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה במועד זה עמדה על כ-25 מיליון דולר. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ-26 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה עמדה על כ-5 מיליון דולר.

ערבויות כנגד בטחונות 8.8.4

סך הערבויות שהעמידה החברה להבטחת התחייבויותיה כלפי צדדים שלישיים, נכון ליום הדוח, הוא בהיקף לא מהותי.

הלוואות לשימוש ייעודי 8.8.5

לחברה הלוואות ששימשו לרכישת מטוסים ומנועים. לפרטים לגבי הלוואות אלה ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

מיסוי 8.9

לפרטים בדבר עניינים מיסויים בקשר לחברה, לרבות דיני המס החלים על התאגיד ועל חברות הבנות, ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

ESG – סביבה, חברה וממשל תאגידי 8.10

כללי:

דוח אחריות תאגידית (Environment, Social and governance – ESG) ("דוח ESG") מונה שלושה קריטריונים מרכזיים: סביבה וקיימות (Environment), חברה (Social) וממשל תאגידי (Governance). קריטריונים אלו מייצגים את ביצועי החברה בתחומים האמורים, ומבטאים את מחויבות החברה לסטנדרטים של קיימות ואחריות תאגידית וכן לקידום ממשל תאגידי תקין.

בשנת הדיווח, פרסמה החברה דוח ESG לשנת 2023, בהתאם לתקני הדיווח (GRI) Global Reporting Initiative. בכוונת החברה לפרסם במהלך שנת 2025 דוח ESG ביחס לשנת 2024, בהתאם לתקני הדיווח, כאמור. דוחות ה-ESG שפרסמה החברה מפורסמים לציבור באתר המרשתת של החברה.

כמו כן, החברה עמיתה בארגון מעלה, ארגון גג של עסקים המחויבים לניהול תחום האחריות התאגידית, הפועל להטמעת שיקולים חברתיים, סביבתיים וערכיים-אתיים בהתנהלותן השוטפת של חברות, ולקידום פיתוח ויישום אסטרטגיות של אחריות תאגידית כגישה עסקית. בשנת הדיווח השתתפה החברה בדירוג מעלה 2024 במסגרתו זכתה בדירוג פלטינה BB במדד מעלה ESG ובשלושה כוכבים בדירוג הגיוון.

להלן פירוט הפעולות בהן נקטה החברה בשנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח בנוגע לסביבה וקיימות, חברה וממשל תאגידי:

קיימות וסביבה 8.10.1

התנהלות החברה בנושא קיימות וסביבה

החברה מייחסת חשיבות רבה לנושאי קיימות וסביבה ומשקיעה משאבים וזמן בטיפול בנושא זה. לאור אופייה הבינלאומי של החברה, היא כפופה להוראות רגולציה שונות, לעתים במקביל (רגולציה ישראלית, רגולציה זרה, אמנות בינלאומיות והסדרים נוספים). כדי להגשים את יעדיה הסביבתיים ולעמוד בדרישות הרגולטוריות, החברה פועלת לשיפור הביצועים הסביבתיים בהיבטים השונים של פעילותה.



בתוך כך, בשנת הדיווח ייעדה החברה כוח אדם מקצועי לטיפול במגוון הנושאים הסביבתיים, תוך הסתייעות במומחים חיצוניים. כמו כן, יזמה החברה בשנת הדיווח מהלכים לשדרוג, החלפה וייעול מערכות במטרה להפחית את צריכת הדלק, בנוסף פעלה החברה בהתאם לסטנדרטים בינלאומיים לשיפור הביצועים הסביבתיים.

בשנת 2023 אימצה החברה באופן וולונטרי תוכנית IATA Environment Assessment (IEEnvA), שמבוססת על תקן ISO 14001, המהווה את התקן הבינלאומי המוביל לניהול סביבתי בחברות תעופה, וזאת כחלק משאיפתה למזער את השפעתה הסביבתית, טביעת הרגל הפחמנית ולתרום למאמצי קיימות גלובליים. עובר למועד הסמוך לאישור הדוח, קיבלה החברה הסמכה מטעם יאט"א על עמידתה בתוכנית זו.

סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

סיכונים סביבתיים הקשורים לפעילות החברה:

פעילותה של החברה, כחברת תעופה בינלאומית, מושפעת מגורמי סיכון סביבתיים משמעותיים, ובפרט מהתמודדות החברה עם רגולציה סביבתית.

כחלק ממחויבותה של החברה לניהול אחראי ובר קיימא של פעילותה, החברה מזהה ומנהלת סיכונים סביבתיים בעלי השפעה על פעילותה העסקית כמפורט להלן:

פליטת גזי חממה וזיהום אוויר: נוכח תרומתו של ענף התעופה לפליטות גזי החממה העולמי, התפתחה רגולציה בינלאומית בנושא ובכלל זה, הוראות מערכת המסחר בפליטות של האיחוד האירופי (EU ETS) ובריטניה (UK ETS) ותוכנית CORSIA של ICAO, המחייבות לרכוש הקצאות פליטה ולצמצם את טביעת הרגל הפחמנית, בכפוף להוראות תוכניות אלה. יצוין, כי מגבלות עתידיות על דלקי תעופה מבוססי נפט עלולות לחייב את החברה להיערך לשימוש בדלקי תעופה בר-קיימא (SAF) בעלות גבוהה. רגולציה זו עלולה להביא להשתתפות קנסות בגין חריגות פליטה, לגידול בעלויות התפעול ולעלויות נוספות, לרבות צורך בהקמת תשתיות נדרשות.

שינויי אקלים: שינויי אקלים דוגמת תופעות מזג אוויר קיצוניות, עלולים להשפיע על פעילותה התפעולית של החברה ולהביא גם לביטול ועיכוב טיסות. טמפרטורות גבוהות יותר משפיעות על ביצועי המנועים, עלולות להגביל את משקל המטען והנחיתה, ועלויות לדרוש שדרוגים טכנולוגיים בצי המטוסים. סיכונים לשדות התעופה שבהם פועלת החברה, לרבות שחיקת מסלולי נחיתה ושינויים בתשתיות קרקעיות, עלולים אף הם להשפיע על פעילותה התפעולית של החברה.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח החלה החברה במיפוי סיכונים אקלים העלולים לפגוע בפעילותה השוטפת ובכלל זה לשיבוש לוח זמני המראות ונחיתות של החברה ובנתיבי הטיסה, לפגיעה בתשתיות בממלי התעופה, לשיבושים תפעוליים וכיוב'.

רעש: רעש מטוסים מהווה מטריד סביבתי, ובפרט באזורים מיושבים. רגולציות להפחתת רעש עלולות להגביל את שעות הפעילות של שדות תעופה ולהשפיע על לוחות הזמנים של המראות והנחיתות.

מדינות רבות ובכללן ישראל אימצו סטנדרטים בינלאומיים מוסכמים לגבי רעש מטוסים וקבעו כללים נוספים לשמירה על איכות הסביבה. בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני המראה ונחיתה של מטוסים. לוח הזמנים של חברות התעופה ובכלל זה של החברה, נקבע בהתאם למגבלות אלה.

ביחס לנתב"ג, מגבלות אלה נובעות מהחלטות ממשלה והוראות הרשויות הרלוונטיות. כמו כן, בחוק הטיס, תשע"א-2011 נקבעו הוראות המתייחסות לרעש מטוסים, לפיהן ניתן להטיל על החברה עיצומים כספיים בגין חריגה מרמות רעש, כפי שנקבעו בדיון. יצוין כי לאחר פרוץ המלחמה, ולמשך תקופה מסוימת שונו שעות פעילות נתב"ג, תוך ביטול עוצר המראות.

ביום 15 במאי 2024 פורסמה להערות הציבור טיוטת תקנות הטיס (מגבלות תנועות ומכסת רעש בשעות הלילה בנמל התעופה בן גוריון), התשפ"ד-2024 (להלן בסעיף זה: "**טיטוט התקנות**"). במסגרת טיוטת התקנות מוצע לקבוע הוראות רגולציה חדשות לשם הפחתת רעש בשעות הלילה סביב נתב"ג, בדומה לשיטה הנהוגה בשעות הלילה בשדה התעופה היתרו בלונדון. במהלך שנת הדיווח הגישה החברה את התייחסותה לטיטוט התקנות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם התקיים דיון בהערות הציבור שהוגשו. יצוין, כי החמרה רגולטורית בנושא רעש כאמור, עלולה להטיל מגבלות תפעוליות על פעילות החברה בשל מגבלות בהפעלת מטוסים בשעות מסוימות, דבר אשר עשוי להוביל לגידול בהוצאות התפעוליות של החברה.

ניהול פסולת: רגולציה בינלאומית מטילה אחריות מוגברת על חברות תעופה בנוגע להשלכת פסולת מזון ופסולת פלסטיק. הדבר מצריך ביצוע התאמות בתהליכי התפעול וההסעדה בטיסות.

החברה מייחסת חשיבות רבה לטיפול בפסולת הנוצרת אגב פעילותה השוטפת. בתוך כך, החברה פועלת למחזור



פסולת אלקטרונית, נייר, קרטון וחומרים נוספים הניתנים למחזור וכן עורכת שינויים להפחתת הפסולת הנוצרת מפעילותה. במהלך שנת הדיווח, החלה החברה בפרויקט לצמצום בזבז מזור, כאשר במהלך שנת 2025 צפויה החברה ליישם את ההמלצות אשר גובשו בקשר עם פרויקט זה.

ההערכה בדבר כמפורט לעיל, לרבות יישום על ידי החברה של ההמלצות בקשר עם פרויקט צמצום בזבז מזור, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

שפכים: לחברה שפכים שמקורם בפעילויות תחזוקה שונות ושפכים סניטריים. שפכי החברה מטופלים במתקן מרכזי בתחום נתב"ג, המאושר על ידי המשרד להגנת הסביבה ומתופעל על ידי רש"ת. עבור השימוש במתקן המרכזי משלמת החברה לרש"ת דמי שימוש לתקופה מוגדרת, בהתאם לכמות השפכים. כמו כן, החברה מפעילה מתקן אשר נבנה בשטחה ומשמש כמאגר חירום במקרה של תקלה באיכות השפכים של החברה. בשנת הדיווח פונו שפכים רעילים לפי סוגם לחברות המורשות על ידי המשרד להגנת הסביבה לצורך טיפול בהם. כמו כן, לא התגלו בשנת הדיווח כל חריגות בשפכי החברה.

זיהומי קרקע ומים: במהלך שנת הדיווח ערכה החברה סקר קרקע במקרקעי שתי תחנות הדלק שפעלו במקפוס החברה, באמצעות מומחים חיצוניים.

תחנות הדלק הוקמו בשנות ה-70, כאשר הראשונה הושבתה בשנת הדיווח מכל פעילות והשנייה משמשת עד היום לתדלוק רכבי החברה. החברה נדרשה וביצעה על ידי המשרד להגנת הסביבה חקר קרקע ותוכנית דיגום קרקע בשתי התחנות בעקבות פניה של ממונה קרקעות מזהמות במשרד להגנת הסביבה, בהתאם למדיניות המשרד בנוגע לתחנות תדלוק ישנות שנבנו לפני שנת 1997.⁶

תוכניות סקר קרקע לשטחי תחנות הדלק הוגשו למשרד להגנת הסביבה, ואושרו על ידו. בשני סקרי הקרקע שבוצעו התגלה זיהום קרקע בחומרים אורגניים נדיפים (VOC's) ובחומרי TPH (חומרים פחמימניים) המאפיין דליפת דלקים. נוכח הממצאים, החברה בוחנת את האפשרות שהזיהום עשוי להגיע למקורות מים. בהתאם לדרישות הכלליות של המשרד להגנת הסביבה, לאור ריכוז המזהמים שנמצאו בקרקע יידרש שיקום הקרקע והחברה פועלת בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה ורשות המים לביצוע הליכי הניטור והשיקום. יצוין, כי החברה כללה הפרשות בדוחותיה הכספיים בגין הפעולות הנדרשות לשיקום הקרקע, כאמור.

רישוי עסקים והיתרים סביבתיים: לקבוצה כ-40 רישיונות עסק המתייחסים לפעילויות הקרקע שלה (בתי מלאכה, מוסכים, מטבחים, מחסנים ועוד). לחלק גדול מעסקים אלו קיימים תנאים ברישיון העסק אשר נקבעו על ידי המשרד להגנת הסביבה. כמו כן, כפופה החברה להוראות היתר הרעלים שברשותה. במהלך שנת הדיווח המשכה החברה בתהליך להסדרה נרחבת של היתרים למבנים ישנים, שנבנו בתקופה בה הייתה החברה ממלכתית, ולהסדרת המשך תוקפם של הרישיונות לניהול עסקי הקבוצה.

הוראות חוק בעלות השפעה הנוגעות לסביבה ואקלים

החברה כפופה לרגולציה מקיפה בתחום הסביבה והאקלים. רגולציה זו מתייחסת הן לפעילות התעופתית והן לפעילות הקרקעית הנלווית של החברה.

החברה משקיעה משאבים רבים, כספיים וניהוליים, על מנת לעמוד בהוראות הרגולטוריות החלות עליה בתחום הסביבה והאקלים.

בשנת הדיווח השקיעה החברה משאבים במיפוי הסיכונים והפערים הסביבתיים, בכללם שכרה יועצים מומחים בתחום איכות הסביבה ונותני שירותים לביצוע מבדקים לזיהוי פערים סביבתיים.

רגולציה בתחום הסביבה והשלכותיה

על החברה חלה חובת עמידה במספר חוקים מרכזיים, ובכלל זה: חוק אוויר נקי, התשס"ח-2008; חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993; חוק רישוי עסקים תשכ"ח-1968; חוק המים, התשי"ט-1959; חוק מניעת מפגעים, התשכ"ח-1961; חוק להסדרת הטיפול בארזות, התשע"א-2011; חוק לטיפול סביבתי בצידוד חשמלי ואלקטרוני ובסוללות, תשע"ב-2012; חוק למניעת מפגעי אסבסט ואבק מזיק, תשע"ה-2011 וחוק הטיס. לצד הוראות דברי החקיקה, חלות על החברה הוראות המופיעות בהיתר הרעלים ותנאי רישיונות העסקים אשר ניתנו לה, ונדרשים להמשך פעילותה התעופתית והפעילות הקרקעית הנלווית לה.

⁶ לפרטים ראו תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), תשנ"ז-1997



רגולציה בתחום האקלים והשלכותיה

החברה לוקחת חלק ב-ETS (Emissions Trading Scheme), תקנת האיחוד האירופי ובריטניה לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזי חממה.

מדינת ישראל חברה ב-ICAO ובהתאם להחלטותיו אימצה בשנת 2020 תוכנית פעולה להפחתת פליטות גזי חממה מפעילות טיס.

בהתאם להתחייבותה של מדינת ישראל, ובתיאום עם רשות התעופה האזרחית מדווחת החברה במסגרת תוכנית בפעילותה השוטפת. במסגרת התוכנית נקבעת לחברות התעופה המשתתפות בה מכסה שנתית מותרת לפליטת גזי חממה על בסיס דיווחי החברות אודות תצרוכת דלק צפויה. ככל שפליטות גזי החממה יעברו את המכסה המותרת, נדרשות חברות התעופה המשתתפות בתוכנית לקזז את הפליטות באמצעות רכישה של תעודות פחמן ייעודיות המפוקחות על ידי ICAO. נכון לשנים 2021 עד 2023, בהתאם לנוסחת חישוב מטעם ICAO כפי שנמסרה לחברה על ידי רת"א, הרגולטור האמון על הנושא, החברה לא הגיעה למכסת פליטות המחייבת בקיזוז פליטות הפחמן שלה. יצוין כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם הושלם הליך הרגולציה המאסדר את תחולת מנגנון הקיזוז במדינת ישראל לשנת הדיווח על פי תכנית CORSIA.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות יישום תוכנית CORSIA על ידי החברה וכן פעולות נוספות והערכות החברה בתחום ניהול סביבה, אקלים ורעש אשר תלויות בצדדים שלישיים, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשות לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

הצעת חוק האקלים והחלטות ממשלה להפחתת פליטות גזי חממה

בחודש מרץ 2024 פורסמה ברשומות הצעת חוק האקלים, התשפ"ד-2024. ההצעה קובעת מנגנונים יישומיים כגון קביעת יעדים מחייבים להפחתת פליטות, הכנת תוכניות לאומיות להתמודדות עם שינויי האקלים, והקמת ועדה מייעצת לשינויי אקלים שתגבש מדיניות מתאימה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הצעת חוק זו טרם אושרה בכנסת ולא ניתן להעריך איזו השפעה תהיה לה על פעילותה של החברה.

מדיניות החברה בניהול סיכונים סביבה ואקלים, אופן מימושה והפיקוח עליה

יישום הפעולות המבוצעות על ידי החברה בהתאם למפת הסיכונים התאגידית כאמור כולל מספר צעדים מרכזיים:

שיפור יעילות צי המטוסים וצמצום צריכת הדלק - צירופם לצי של מטוסים חדשים וחסכוניים יותר, אופטימיזציה של נתיבי טיסה ושימוש בטכנולוגיות לניהול תעבורה אווירית להפחתת צריכת הדלק והפליטות. יצוין כי בפעילות הטיס, החברה מבצעת מגוון פעולות במישור התפעולי לחסכון בצריכת הדלק וצמצום פליטת גזי חממה. בין היתר, מוציאה החברה משירות, מעת לעת, מטוסים מיושנים ומכניסה לשירות מטוסים חדשים בעלי יעילות אנרגטית גבוהה יותר ורמת פליטות נמוכה יותר. עוד מוציאה החברה משימוש, או מחדשת, ציוד מיושן ובלתי יעיל ומחליפה אותו בציוד העומד בסטנדרטים אנרגטיים מחמירים. בנוסף, רמת פליטת פחמן דו חמצני של המנועים המותקנים במטוסי בואינג 787 הנכנסים לשירות, נמוכה יותר מזו של מטוסים קודמים המוצאים משירות. כאמצעים נוספים להפחתת פליטות עושה החברה שימוש בטכנולוגיות מתקדמות למקסום יעילות המנועים, שיפור ניהול הטיסות, הפחתת משקל המטוס והציוד שבו ועוד.

מנגנוני קיזוז פליטות - השתתפות בתוכניות קיזוז פחמן והתאמה לרגולציות הבינלאומיות החלות על התעשייה.

עמידה ברגולציה ודיווח שקוף - דיווח תקופתי לרשויות הרגולטוריות ולבעלי העניין, בהתאם להנחיות הדיווח על ESG (סביבה, חברה וממשל תאגידי).

פיקוח ובקרה על יישום הפעולות שמבצעת החברה מתבצע באמצעות מנגנונים פנימיים הכוללים:

- ועדת ניהול סיכונים בדירקטוריון החברה, האמונה על אישור וסקירת אסטרטגיית הסיכונים של החברה, לרבות סיכונים סביבתיים.

ועדת היגוי פנימית בראשות מנכ"לית החברה הפועלת מזה כשנתיים במטרתה לקדם יוזמות בתחומי ESG.

- בחברה צוות מקצועי הפועל בליווי יועצים חיצוניים לטובת מעקב אחר התפתחויות חקיקה בארץ ובעולם.

- בקרה חיצונית על ידי גורמים חיצוניים המלווים את החברה בנושאי ESG, ובנושא מפת הסיכונים התאגידית, וכן מסייעים בעמידת החברה במדדים סביבתיים.

השקעות החברה בנושאים סביבתיים בשנת הדיווח כמפורט לעיל, לרבות השקעות צפויות בטווח הקרוב, עומדות



על כ-1.2 מיליון דולר. לפרטים נוספים בדבר דיון בגורם סיכון "סביבה, אקלים ורעש" ראו סעיף 8.16.12 להלן.

חברה 8.10.2

כללי:

החברה רואה עצמה מחויבת לקהילה שבה היא פועלת ומייחסת חשיבות רבה לאחריותה לקהילה. החברה מציבה את ביטחון ובטיחות נוסעיה בראש סדר העדיפויות שלה ומקיימת פעילות נרחבת להבטחתם. כמו כן, רואה החברה את עובדיה כמקור העוצמה שלה וקיומה של אספקת סביבת עבודה קשובה, מתחשבת, בטוחה והוגנת, כל זאת מתוך הבנה של הזיקה בין ניהול עסקי אסטרטגי איכותי לבין מחויבות לפעול ולקדם אחריות תאגידית.

בשנת 2023 גובשו ארבעה תחומי פעילות עיקריים במסגרתם תפעל החברה מעתה והלאה, בהלימה לערכי הליבה שלה: קידום מצוינות ישראלית, בדגש על חינוך וחדשנות טכנולוגית; מתן שירות וחוויית טיסה מהמעלה הראשונה, המאופיינים בשירות אישי, אדיב וקשוב; הבטחת הבטיחות וביטחון הנוסעים וכן מעורבות חברתית בקהילה וסיוע לאוכלוסיות שונות. כחלק ממיקוד הפעילות בתחום האחריות החברתית, בשנת 2023 אימצה החברה מדיניות זכויות אדם וכן מדיניות תרומות. כפועל יוצא, בשנת הדיווח הקימה החברה ועדת תרומות אשר מתכנסת מעת לעת, בראשות מנכ"לית החברה, ואשר במסגרתה נידונה גם פעילות החברה אל מול העמותות השונות.

קוד אתי

הקוד האתי של החברה כולל ערכים, נורמות התנהגות, מדיניות אכיפה והטמעה וערוצי תקשורת לדיווח על הפרות של הקוד האתי ושל כללי האתיקה, המיועדים להנחות את פעילותם של החברה ושל בעלי התפקידים בה במהלך עבודתם ולהכתיב אמות מידה לפעילותם. בשנת 2023 אישר דירקטוריון החברה את הקוד האתי המעודכן של החברה, והחברה פעלה במהלך שנת הדיווח להטמעתו בקרב עובדי החברה בארץ ובח"ל.

כמו כן, החברה מייחסת חשיבות רבה לשיתוף הפעולה עם ספקיה, כאשר במהלך שנת הדיווח, החלה במיפוי הנושאים המהותיים במסגרת שרשרת אספקה אחראית, תוך ייעול תהליכי העבודה מול ספקיה. יצוין, כי במהלך שנת הדיווח החלה החברה לשלב את עקרונות הקוד האתי בהסכמי ההתקשרות עם ספקיה.

נגישות

תחום הנגישות בחברה מקבל ביטוי בשלושה אופנים: נגישות הנכסים הדיגיטליים, נגישות השירות ונגישות פיזית. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.11.2(ט) להלן.

מעורבות ותמיכה בקהילה

החברה מייחסת חשיבות רבה לאחריותה כלפי הקהילה, מתוך זיקה אמיתית וייחודית למדינת ישראל. החברה גיבשה מדיניות של אחריות קהילתית, ובכלל זה פרויקטים חוצי חברה, אשר במסגרתם היא מקיימת פעילויות תרומה לקהילה והתנדבות עובדים, תוך ביסוס שותפויות ארוכות טווח עם שותפים קהילתיים.

בין קהלי היעד בהם תומכת החברה במסגרת זו נמנים חיילי צה"ל, ילדים חולים, אנשים בעלי מוגבלויות, משפחות נזקקות, ניצולי שואה, חינוך ויזמות, ארגוני נשים וקהלים נוספים.

במהלך שנת הדיווח תרמה החברה לעמותות שונות, ובכללן "ארגון נכי צה"ל", "כנפיים של קרמבו", קרן רמון, "גדולים מהחיים", "שלווה", מכינת רקיע ועוד. כמו כן, החברה תורמת מידי שנה ל"אגודה למען החייל" במסגרת מיזם "אמץ לוחם" ומאמצת גדוד בחטיבת הצנחנים עמו מקיימת קשרים הדוקים מאז שנת 2012.

במהלך שנת הדיווח חידשה החברה פרויקט לקידום מעורבות חברתית, במסגרתו פועלים נציגים מהחטיבות השונות בחברה לקידום פעילות החברה בקהילה.

פעילותה של החברה בקהילה

בהמשך לאמור בסעיף 1.2 לעיל, מיומה הראשון של המלחמה ביצעה החברה פעולות שונות על מנת לתמוך ולסייע לכוחות הביטחון בתקופה זו. בין היתר, תרמה החברה מוצרים שונים הציבה עמדות התרעננות לחיילים (במוקדים שונים ברחבי הארץ, ביקרה פצועים וכן העניקה סיוע למשפחות שכולות.

במהלך שנת הדיווח השיקה החברה קמפיין התרמה של נקודות חברת המועדון ואפשרה ללקוחותיה לתרום



נקודות לעמותות שונות, וביניהן זק"א, האגודה למען החייל, ארגון אלמנות ויתומי צה"ל וארגון נכי צה"ל. בנוסף, פנתה החברה לקהילות היהודיות ברחבי ארה"ב ואירופה והציעה להן רכישה של שוברי טיסה לטיסות עתידיות, כנגדן, הפרישה 10% מכל שובר, כתרומה ל-FIDF ועמותת "שורש" המקדמת פרויקטים לחיילי צה"ל ולתושבי העוטף. כהוקרה לאנשי המילואים, העניקה החברה כרטיסי טיסה והטבות נוספות על מנת לאפשר להם לצאת להתאווורות.

לפרטים נוספים בדבר הפעולות שביצעה החברה בקהילה במהלך שנת הדיווח, ראו סעיף 1.2 לעיל.

במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח ביצעו אנשי החברה עשרות אלפי שעות התנדבות בבסיסי צה"ל השונים, לרבות באריזת מנות קרב ללוחמים, וכן בסיוע בקטיף לתושבי עוטף עזה.

לפרטים אודות סך התרומות שניתנו על ידי החברה בשנת הדיווח, ראו סעיף ג.1. לדוח הדירקטוריון.

8.10.3 ממשל תאגידי

במהלך שנת הדיווח, מונו שתי דירקטוריות חיצוניות לדירקטוריון החברה - עו"ד איריס ציבולסקי חביליו ועו"ד יפעת סאמט שליט, כאשר נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומד שיעור הנשים בדירקטוריון החברה (אשר כולן דירקטוריות חיצוניות) על 25%. יצוין, כי הפעולות בהן נקטה החברה בקשר עם האמור לעיל משקף את מחויבותה לגיוון מגדרי בדירקטוריון. לפרטים נוספים בדבר השכלתן ומומחיותן של הדירקטוריות החיצוניות, ראו תקנה 26 לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

כמו כן, במהלך שנת הדיווח המשיכה החברה בהסדרת אישורן של מספר מסמכי מדיניות, בתחומים שונים, על ידי דירקטוריון החברה. החברה צפויה להמשיך בהסדרה של מסמכי מדיניות נוספים גם במהלך שנת 2025.

בנוסף, במהלך שנת הדיווח, קבע דירקטוריון החברה, כי תכולות האחריות של הוועדה לניהול סיכונים שוק יורחבו, ובתוך כך הוקמה הוועדה לניהול סיכונים מטעם הדירקטוריון (חלף הוועדה לניהול סיכונים שוק). יצוין, כי במהלך שנת הדיווח גובשה מפת הסיכונים התאגידי, כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

כמו כן, בכוננת החברה לפרסם במהלך שנת 2025 דוח ESG בהתאם לתקני GRI, אשר יתייחס לשנת הדיווח.

8.11 מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד

8.11.1 כללי

רוב ההיבטים הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי כפופים למערכת של הסדרים רגולטורים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים, בין היתר, לזכויות טיס, קיבולת וסטנדרטים של בטיחות טיסה, ביטחון ורעש ומותנים ברישיון להפעלה מסחרית וברישיון הפעלה אווירית.

פעילות החברה, בנוסף לרישיונות ההפעלה, מותנית בהיותה מוביל אווירי ישראלי (בעלות עיקרית ושליטה ממשית בידי המדינה או אזרחיה) ובהיתרים של מדינות זרות לניצול זכויות הטיס שהוענקו לה כמוביל נקוב. לפרטים בדבר הסכמי התעופה ומדיניות התעופה האזרחית והבינלאומית של ישראל, ראו סעיפים 8.11.6 עד 8.11.8 להלן. בנוסף, קיימות מגבלות נוספות החלות על הפעלת החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת. לפרטים ראו סעיף 8.11.9 להלן.

8.11.2 הסדרים רגולטוריים

להלן עיקרי ההסדרים הרגולטורים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים לתפעול החברה כמוביל אווירי.

להסדרי ביטחון ראו סעיף 8.11.12 להלן. להפעלה בעתות חירום ראו סעיף 8.11.13 להלן.

(א) חוק הטיס, תשע"א-2011 ("חוק הטיס") ותקנות הטיס

חוק הטיס והתקנות מכוחו מסדירים את העיסוק של כל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית - רישוי אישי של עובדי טיס (אנשי צוות אוויר, פקחי תעבורה אווירית, אנשי בדיקה, מאמנים ומדריכים) וכן רישוי גופים (יצרני כלי הטיס, חברות תעופה, מכוני בדיקה, בתי ספר להוראת הטיס ומכוני הסמכה לטכנאי בדיקה ועוד). חוק הטיס והתקנות מכוחו מקיפים נושאים רבים בתחומי הטיס, לרבות כאלה העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם, כלי טיס, מרחב הפיקוח התעופתי, סמכויות פיקוח, חקירת אירוע בטיחותי, אימוץ ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות



(FTL), וכן קובעים הוראות בדבר עונשין ועיצום כספי בגין הפרת החוק.

ביום 15 במאי 2024 פורסמה להערות הציבור טיוטת תקנות הטיס (מגבלת תנועות ומכסת רעש בשעות הלילה בנמל התעופה בן גוריון), התשפ"ד-2024 (להלן בסעיף זה: "טיטת התקנות"). במסגרת טיוטת התקנות מוצע לקבוע הוראות רגולציה חדשות לשם הפחתת רעש בשעות הלילה סביב נתב"ג, בדומה לשיטה הנהוגה בשעות הלילה בחלק משדות תעופה סביב לונדון, בשונה מהקיים היום בישראל. החברה הגישה את התייחסותה לטיטת התקנות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם פורסם הנוסח הסופי של טיוטת התקנות שיועבר לדיון בוועדת הכלכלה בכנסת.

(ב) חוק רישוי שירותי התעופה, תשכ"ג-1963 ותקנות הרישוי

חוק זה מסדיר עקרונות רישוי בתחומי התעופה ומכוחו ניתן לאל על רישיון להפעלה מסחרית. תקנות שהוצאו מכוחו של חוק הרישוי מסדירות, בין היתר, הפעלת טיסות שכר ומגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה.

(ג) חוק התובלה האווירית, תש"ם-1980

חוק זה והצווים וההודעות שהוצאו מכוחו מאמצים מספר אמצעים בינלאומיות הקובעות כללים שונים בדבר תובלה אווירית בינלאומית, בעיקר לעניין אחריותו של מוביל אווירי לנזקים (נזקי גוף ונזקי רכוש), שנגרמו במהלך תובלה אווירית בינלאומית והפיצוי המוטל על מוביל אווירי בגין אחריותו כאמור. החוק מחיל את אמנת ורשה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בינלאומית באוויר וכן את אמנת מונטריאול אשר עדכנה את מערכת הכללים הקיימת מכוח אמנת ורשה, לרבות העלאת גבול האחריות לנזק שנגרם לגופו או לרכושו של נוסע, הוספת סמכויות שיפוט והטלת חובת ביטוח על המוביל האווירי.

(ד) חוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977

חוק זה, התקנות והכללים שהוצאו מכוחו מסדירים, בין היתר, את הנושאים הבאים: אגרות תעופה, הובלת משגורי יבוא, כניסה לשטחים מוגבלים, דמי הרשאה ופריקת כלי-טיס וטעינתם.

(ה) חוק רשות התעופה האזרחית, תשס"ה-2005

חוק זה קובע את תפקידי רשות התעופה האזרחית, וביניהם קביעת והבטחת קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובינלאומיים על פי דיני הטיס; הענקת רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס; פיקוח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל.

(ו) חוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 ("חוק התחרות הכלכלית")

חוק זה עוסק בתחום דיני התחרות, ובין היתר מחיל איסורים על התקשרות בהסדרים כובלים בניגוד להוראות פרק ב' לחוק; מכפיף עסקאות מיזוג, בנסיבות מסוימות, לאישור הממונה על התחרות; קובע איסורים ייחודיים על בעלי מונופולין, כהגדרתם בפרק ד' לחוק גוף שיש לו נתח שוק של מעל 50%, או גוף שמחזיק בכוח שוק משמעותי, אפילו אם חלקו נמוך מ-50%. החוק קובע את סכום העיצום הכספי המרבי שרשאית הממונה על התחרות להטיל על תאגידים גדולים בגין הפרות; ומטיל חובה אקטיבית על נושאי המשרה בתאגיד לפקח ולעשות כל שניתן כדי למנוע ביצוע עבירה על ידי התאגיד או מי מעובדיו.

עדכון פטורי הסוג

בחודש נובמבר 2018 תוקנו כללי התחרות (פטור סוג להסדרים בין מובילים באוויר) (מס' 2) (הוראות שעה), תשע"ד-2013, ("התיקון לפטור הסוג" או "התיקון"). על פי פטור הסוג, הסדרים שכל עניינם בתפעול טכני של טיסה או מטוס, בתחזוקת המטוס או בצוות העובדים (והם נוגעים לאחד מהנושאים הנזכרים בפטור הסוג), פטורים מאישור הסדר כובל ללא ניתוח תחרותי מהותי, כפי שהיה גם לפני התיקון. דין דומה יחול גם ביחס להסדרי שיתוף פעולה של מועדוני נוסע מתמיד, הסדרי אינטרליין והסדרי קוד שיר (שלא בקו הישיר שבין נמלי הבית של הצדדים להסדר וכפוף גם לכך שהסדר אינו בין שני מובילים ישראלים). תחולת הפטור מותנית בתנאים נוספים הנוגעים לסוג הכבילות הכלולות בהסדר.

החידוש בגדרי התיקון הוא החלת משטר של הערכה עצמית (Self Assessment) על כלל ההסדרים בין מובילים באוויר שלא באו בגדרי פטור הסוג עד כה, והצרכי אישור פרטני מאת הממונה. מימושו של הסדר על יסוד הערכה עצמית מותנה, בין היתר, בכך שעיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ושאינו בהסדר לפגוע פגיעה משמעותית בתחרות.



פרק המונופולין בחוק התחרות הכלכלית

בחודש אוקטובר 2005, פרסם הממונה הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק התחרות הכלכלית על החברה כבעלת מונופולין בהטסת נוסעים רגישי זמן ורגישי מחיר, בשוקי התעופה האזרחית ליעדים: יוהנסבורג, הונג קונג, בנגקוק ומומביי.

בחודש ספטמבר 2012, פרסם הממונה, הכרזה לפי סעיף 26(א) לחוק התחרות הכלכלית על החברה כבעלת מונופולין במתן שירות אבטחת תעופה בחוץ לארץ, על פי הנחיות מקצועיות הניתנות לחברות תעופה בהתאם להוראות החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1998 ועל פי חוק הטיס (בטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977, לגבי נוסעים ומטען בטיסות נוסעים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כפועל יוצא מהמלחמה ועל רקע צמצום והפסקת פעילות חלק מחברות התעופה הזרות, חלקה של החברה בפעילות התעופתית בנתב"ג (ובפרט בכל הקשור להטסת נוסעים) גדל בשיעור ניכר ביחס לתקופה שלפני פרוץ המלחמה על רקע האמור, ונוכח טענות שהועלו כנגד התנהלות החברה במהלך המלחמה, פנתה רשות התחרות לחברה בבקשות לקבלת נתונים והחברה העבירה את הנתונים המבוקשים כנדרש.

(ז) הוראות חקיקה החלות על החברה כ"חברה מעורבת"

(1) החברה היא "חברה מעורבת", כמשמעות המונח בחוק החברות הממשלתיות. כלומר, חברה שאינה חברה ממשלתית ואשר מחצית או פחות מכח ההצבעה באסיפותיה הכלליות או הזכות למנות מחצית או פחות ממספר הדירקטורים שלה הם בידי המדינה.

לפרטים אודות ההסכם בין החברה לבין המדינה ובעלת השליטה, לרבות פירוט ההתחייבויות ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

(2) פרק 2 לחוק החברות הממשלתיות מסמיך את ראש הממשלה ושר האוצר, באישור ועדת השרים לענייני הפרטה ובהתייעצות עם השר האחראי לענייני החברה, לקבוע בצו הוראות שנועדו להגן על האינטרסים החיוניים של המדינה בקשר לחברה בהפרטה. ההוראות יחולו לתקופה קצובה או בדרך כלל ויכול שיחולו גם לאחר הפרטת החברה, כפי שייקבע בצו. הגדרת האינטרסים החיוניים כוללת אינטרסים שונים וכן מניעת ריכוזיות במשק, פגיעה ביחסי החוץ של המדינה ועוד. ביום 17 בנובמבר 2004, פורסם מכוח פרק 2 האמור - צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), התשס"ה-2004 (להלן בפסקה זו: "הצו"). הצו קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה. בהתאם קובע הצו, כי על החברה להעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת "הנכסים החיוניים" (צי מטוסים מינימלי; ראו "מניית המדינה המיוחדת"), במספר הנדרש לשם הפעלה רציפה ובו זמנית של כל "הנכסים החיוניים" בשעת חירום או צורך ביטחוני. הצו מוסיף, כי אין בו כדי להחיל על החברה את הוראות סעיף 59ט לחוק החברות הממשלתיות (העוסק במגבלות על העברת שליטה), ואין בצו כדי לגרוע מן ההוראות של מניית המדינה המיוחדת. לפרטים בדבר מגבלות נוספות החלות על החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 8.11.9 להלן.

(ח) חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 ("חוק שירותי תעופה") מאמץ, תוך התאמות ושינויים מסוימים, את עקרונות תקנת האיחוד האירופי 261/2004 הקובעת תנאים לדחיית נוסעים מטיסות, והסדרים החלים בעת שינויים בזמני טיסות וביטול טיסות. החוק חל על כל הטיסות (סדיר ושכר) היוצאות מישראל וכן על טיסות נכנסות לישראל. בהתאם לחוק זה, במקרים של ביטול טיסה, עיכוב בטיסה, סירוב להעלות נוסע לטיסה ושינוי מחלקת הנוסע, הנוסע נמוכה יותר, בכפוף לקיום התנאים והנסיבות שקבע החוק, יהיה נוסע זכאי לסעדים שנקבעו בחוק כגון שירותי סיוע (שירותי תקשורת, מזון, שתיה ולינה), השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי ובמקרים מסוימים אף פיצוי כספי.

ביום 11 בפברואר 2025 פורסם ברשומות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (תיקון מס' 2 והוראת שעה - חרבות ברזל), התשפ"ה-2025, הכולל מספר תיקונים קבועים לחוק שירותי תעופה וכן הוראת שעה בה בוטלה בין היתר הזכאות הקבועה בחוק שירותי תעופה לפיצוי סטטוטורי במקרה של ביטול טיסה או הקדמתה, במספר מועדים ספציפיים שהוגדרו החל מיום 7 באוקטובר 2023.



(ט) שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות

החברה כפופה להוראות הרגולטוריות בנושאי נגישות בארץ ובעולם החלים ביחס לפעילותה הגלובלית ובכלל זה לרגולציה הבאה: (1) חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1988; תקנות נגישות מבנים תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות לשירות) - 2013; תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית, התשס"ג-2003 חוק הגישה למובילי אוויר (לאנשים עם מוגבלות בתחבורה אווירית מסחרית); לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התאמות נגישות לשירות.

כמו כן, בכל הנוגע לטיסות מארה"ב ואל ארה"ב, החברה כפופה להנחיות משרד התחבורה האמריקאי (DOT - Department of Transportation), אשר לאחרונה פרסם הנחיות הנוגעת להטסת נוסעים נעזרים, בדגש על נוסעים המתניידים באמצעות כיסאות גלגלים. החברה פועלת ליישום הנחיה זו.

בפרק השלישי לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003 נקבעו הוראות בקשר לחובת הסדרת עזרים לאנשים עם מוגבלות בתובלה אווירית המטילות על מובילים אוויריים חובות שונות.

יצוין כי תחום הנגישות מקבל בחברה ביטוי בשלושה אופנים: נגישות הנכסים הדיגיטליים, נגישות השירות ונגישות פיזית. במהלך שנת הדיווח הוקם צוות פנים חברתי במסגרתו פועלים נציגי כל אחד מהתחומים והוקמה ועדה בראשות מנכ"לית החברה לטיפול בפערי נגישות ובחדשנות בנגישות בחברה, כאשר החברה נעזרת ביועצים חיצוניים לליווי שוטף בנושא זה.

נגישות הנכסים הדיגיטליים - החברה פועלת באופן שוטף להנגשת נכסים אלו והתאמתם לתקינה הרלוונטית, לרבות מערכות ההזמנה. יצוין כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, אתר המרשתת של החברה נגיש.

נגישות השירות - החברה פועלת על מנת להבטיח מתן שירותים ללקוחותיה בעלי המוגבלויות באופן שוויוני, מכבד, ונגיש. בין היתר, על ידי קיום הדרכות ייעודיות לעובדיה בנושאי נגישות.

נגישות פיזית - החברה פועלת להנגשת הנכסים הפיזיים באתר החברה תוך ביצוע ההתאמות הנדרשות בחוק.

(י) הגנת הפרטיות

החברה כפופה להוראות הרגולטוריות הרלוונטיות בנושא הגנת הפרטיות בארץ ובעולם, החלות ביחס לפעילותה הגלובלית, ובכלל זה, חוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981, תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), התשע"ז-2017 ורגולציות בינלאומיות רלוונטיות, לרבות תקנות הגנת הפרטיות האירופאיות (EU) Regulation 2016/679 הידועות בשם General Data Protection Regulation ("GDPR"), החברה פועלת באופן שוטף על מנת לעמוד בדרישות אלו. בחברה פועלת ועדת היגוי ייעודית לנושא הגנת הפרטיות, המתווה את אסטרטגיית הציות בחברה, בהובלת חברי הנהלה בכירה וצוות מקצועי. כמו כן, בחברה ממונה על הגנת הפרטיות (DPO - Data Protection Officer) שתפקידה לפעול להבטחת קיום הוראות הדין הרלוונטיות על ידי החברה. הממונה על הגנת הפרטיות מדווחת באופן שוטף ליועצת המשפטית של החברה וכן מדווחת לדירקטוריון החברה. בנוסף, החברה אימצה מדיניות ארגונית בנושא הגנת הפרטיות המתווה את מנגנוני הציות בחברה לאור ערכי החברה ובהתאם לדרישות הדין ופועלת להסדרת מנגנוני פיקוח מטעם דירקטוריון החברה ועודותיו. בכלל זאת, החברה הגדירה תוכניות ביקורת המבוצעות על ידי מבקר הפנים של החברה ונידונות בוועדת הביקורת של הדירקטוריון. לפרטים נוספים בדבר הסיכונים החלים על החברה בתחום הגנת הפרטיות, ראו סעיף 8.16.19 להלן.

(יא) חוק סמכויות לאיסוף ואבחון של נתוני נוסעים הנכנסים לישראל או היוצאים ממנה, תשפ"ג-2023 ("חוק סמכויות איסוף")

בהמשך לרגולציה עולמית בנוגע לחיוב חברות תעופה למסור נתונים שונים הנאספים על ידן במהלך פעילותן לרשויות הלאומיות המתאימות, כחלק מהמאבק בטרור ובפשיעה חמורה, נחקק חוק סמכויות איסוף המחייב את החברה למסור, על פי דרישת הגורמים המוסמכים בחוק, את נתוני הנוסעים ונתוני הצוות לגבי טיסות שהיא מפעילה. החברה מיידעת את הנוסעים לגבי האפשרות שהיא תידרש למסור מידע אודותיהם כאמור בהתאם לדרישות החוק.

(יב) שוחד ושחיתות

בהמשך להתפתחות עולמית של חקיקה העוסקת בעבירות שוחד ושחיתות, דוגמת Foreign Corrupt Practices Act (ארה"ב) ודוגמת United Kingdom Bribery Act (אנגליה) המאופיינות בתחולה טריטוריאלית



רחבה, וזאת בנוסף לאיסור הקיים בחוק העונשין, תשל"ז-1977, לחברה תוכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות. תוכנית אכיפה זו חלה על עובדי החברה ועובדי חברות הבנות של החברה בארץ ובחול"ל וכן על צדדים שלישיים רלוונטיים. בהתאם לתוכנית אכיפה זו, מינתה החברה ממונה על האכיפה בתחום זה ואימצה החברה נוהל פנימי בנושא. החברה פועלת באופן שוטף לקיום הדרכות לעובדים. תוכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לענין עבירות שוחד ושחיתות.

(יג) הגנת הצרכן

החברה כפופה להוראות הרלוונטיות בחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981, והתקנות שהותקנו מכוחו, הקובעים הסדרים שונים ביחסים שבין נותן השירותים לבין הצרכן, כדוגמת זכות ביטול עסקה במועדים מסוימים המוקנית לצרכנים.

8.11.3 רישיונות עסק והיתרי בנייה

חלק מפעילויותיה של החברה מחייב קבלת רישיונות על פי חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968 או קבלת היתרים מגורמים רגולטורים שונים. החברה מחזיקה ב- 33 רישיונות עסק, המסדירים את הפעילות הנעשית בתחומה.

בנוסף, תמ"מ מחזיקה ברישיונות עסק והיתרים להסדרת פעילותה.

בנוסף, הקבוצה נמצאת בתהליך מתמשך על פי תוכנית נרחבת להסדרת היתרים למבנים ישנים, שנבנו בתקופה בה הייתה החברה ממשלטית, ולהסדרת המשך תוקפם של הרישיונות לניהול עסקי הקבוצה.

הקבוצה פועלת תוך תיאום עם נציגי משרד הפנים ומעסיקה יועצים מומחים לסיוע בהליך. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ועקב השלכות משבר הקורונה והמלחמה, טרם הושלמו ההליכים לקבלת היתרים כאמור.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר פגיעה בהכנסות בעקבות אי קבלת רישיונות והיתרים או אי עמידה בתנאים שנקבעו בהיתרים וההשלכות הנובעות מכך הן מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, הכלול הערכות של החברה או תחזיות שלה נכון לתאריך הדוח. לפיכך, התוצאות בפועל של אי קבלת רישיונות עסק והיתרי בניה או אי קבלת היתרים מתאימים לפעילות החברה עשויות להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות או המשתמעות ממידע זה כתוצאה ממספר רב של גורמים, ובכלל זה, פעולות רשויות בקשר עם רישיונות, שינוי הוראות חוקיות או תפעוליות ותוצאות הליכים משפטיים, כמו גם התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

8.11.4 תוכניות אכיפה פנימיות

לחברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים, תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני התחרות וכן תוכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות (לפרטים ראו סעיף 8.11.2 (יב) לעיל). לפרטים נוספים בדבר תוכניות האכיפה של החברה, ראו סעיף 6ג. לדוח הדירקטוריון.

8.11.5 רישיונות תעופתיים

רישיון להפעלה מסחרית

לחברה רישיון הפעלה מסחרית (מס' 1/88) שהוענק על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים על פי חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963 וכולל הוראות כלליות לעניין הפעלת כלי טיס, לרבות החובה להפעיל טיסות על פי רישיון, חובת קיום הוראות הדין ושמירה על ביטחון המדינה ובטיחות הטיס. הרישיון תקף כל עוד לא בוטל או הותלה על ידי שר התחבורה או רת"א.

ברישיון נקבעה הוראה לפיה בעל הרישיון יהיה "מפעיל ישראלי" כהגדרתו בחוק ונקבעו חובות לעניין הגשת דוחות ונתונים לרת"א.

השירותים שבעל הרישיון רשאי להציע ולבצע מצוינים בתוספת לרישיון ועיקריהם הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות סדירות בין ישראל לבין יעדים במדינות חוץ ובין יעדים כאמור לבין עצמן (יצוין, כי חלק מהיעדים לא מנוצלים על ידי החברה בשל חוסר כדאיות כלכלית ובהתאם רשאי שר התחבורה לבטל מינוי כאמור); הולכת נוסעים בין נתב"ג לאילת בטיסות הזנה (Feeder) הולכת נוסעים בטיסות פנים ארציות בקו נתב"ג-אילת; הובלת מטען



באמצעות מטוסי מטען (All Cargo) בטיסות סדירות בינלאומיות ובטיסות שכר.

לפרטים בדבר מכתבה של רת"א בעניין תיקון תנאי הרישיון המסחרי של החברה, ראו סעיף 8.11.5 לפרק עסקי התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2022. בהמשך לחתימתה של החברה על הסכם לחכירת מטוס מטען בחכירה יבשה בחודש פברואר 2023, פעלה החברה לתיקון תנאי הרישיון המסחרי באופן שבו יתאפשר לה לספק שירות של הובלת מטען. בחודש אוגוסט 2024 תיקנה רת"א את התוספת לרישיון ההפעלה המסחרית של החברה, כך שהחברה יכולה להוביל מטען באמצעות מטוסי מטען (All Cargo) ללא מגבלת תוקף. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה בימים 8 ביוני 2023, 2 ביוני 2024 ו-6 באוגוסט 2024 (מספרי אסמכתאות 2023-01-063087, 2024-01-055660 ו-2024-01-084151).

רישיון להפעלה אווירית

לחברה רישיון הפעלה אווירית (מספר 1/88) המונפק על ידי רת"א שתוקפו עד ליום 31 בינואר 2027.

הרישיון קובע כי המפעיל (החברה) רשאי לבצע הפעלה מסחרית מבצעית בהתאם למפרטי ההפעלה המהווים חלק מהרישיון, בהתאם לספר העזר למבצעים של המפעיל האווירי ובהתאם לתקנות הטיס הרלוונטיות המפורטות ברישיון. מכוח הרישיון, החברה רשאית להפעיל מטוסים גדולים לפי הפרק ה-13 של תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה).

כלי הטיס של החברה הרשומים במפרטי ההפעלה נמצאים ברישום ישראלי (בבעלות ישראלית או בבעלות זרה באישור רת"א ושר התחבורה והבטיחות בדרכים). על המפעיל חלה חובת דיווח לרת"א על כל שינוי ברשימת המטוסים במפרטי ההפעלה (מכירה, רכישה, החכרה או חכירה) ועדכון מפרטי ההפעלה בהתאם.

8.11.6 הסדרים רגולטוריים בינלאומיים

ענף התעופה האזרחית הבינלאומית פועל במסגרת מערכת של הסדרים רגולטוריים הנוגעים לרוב ההיבטים התפעוליים של חברת תעופה ובמיוחד בנושא זכויות טיס, קיבולת מותרת, אחריות מוביל אווירי לנזקים (נזקי גוף ורכוש) וסטנדרטים של בטיחות טיסה, ביטחון ורעש. מערכת הסדרים זו מורכבת מאמנות בינלאומיות, חוקים, תקנות והוראות מנהליות ובנוסף מהסכמים בילטרליים ומולטילטרליים.

לפרטים בדבר תוכנית בינלאומית לצמצום פליטת פחמן דוח חמצני מכלי טיסה, ראו סעיף 8.10.1 לעיל. לפרטים בדבר הסכמי "שמיים פתוחים", ראו סעיף 7.1.9 (ב) לעיל.

אמנת שיקגו

הבסיס להסדרה רגולטורית בינלאומית של התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו משנת 1944. האמנה הניחה את היסוד להקמת ICAO שהנו סוכנות מקצועית של האו"ם שעיקר אחריותו לקדם נושאים הקשורים בהתפתחות התעופה האזרחית הבינלאומית באופן מסודר ובטוח. הטיסות הסדירות הבינלאומיות מוסדרות, בין היתר, באמצעות הסכמי תעופה בילטרליים. במסגרת הסכמים אלה המדינות מעניקות אחת לשנייה זכויות להובלת נוסעים ומטען בשטח שלהן. ההסכמים קובעים את קווי התעופה המאושרים להפעלה, את מספר המובילים מכל צד ואת דרישות הסף מהמובילים. ההסכמים מבוססים על הדדיות ומתן הזדמנות שווה והוגנת לחברות התעופה של שתי המדינות.

אמנת טוקיו

האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, אשר נחתמה בטוקיו 1963 הכירה בצורך לתת לטייס המפקד בטיסה סמכות לטפל בנוסעים אשר עשויים לסכן את ביטחון הטיסה בעת טיסה בינלאומית, לרבות ביצוע נחיתת חרום, הורדת נוסעים מהטיסה, ואף מסירת נוסעים לידי הרשויות המקומיות במדינה בה נחת. האמנה הפכה בשנים האחרונות לכלי העיקרי לטיפול בנוסעים אלימים.

חוק הטיס (עבירות ושיפוט), תשל"א-1971, מאמץ לתוך הדין הישראלי את העקרונות שנקבעו באמנת טוקיו. בכלל זה, נקבע בחוק סמכות הקברניט לנקוט באמצעי ביטחון, סמכות הקברניט להוריד אדם מכלי הטיס, ולמסור אדם לרשות המוסמכת במדינה בעלת האמנה שבה הוא נוחת.

החברה מנהיגה מדיניות של "אפס סובלנות" כלפי "נוסעים אלימים" ואשר מעשיהם מהווים הפרה של הוראות הדין, ובתוך כך אף קבעה נהלים פנימיים בנושא.



כללי

בתעופה האזרחית שולט העקרון האוניברסלי, לפיו כל מדינה היא ריבונית על המרחב האווירי שלה ועל כן, כל טיסה מסחרית אל או מעל מדינה כלשהי מחייבת היתר של אותה מדינה. ההיתר יכול שניתן במסגרת הסכם בילטרלי בין מדינות, המגדיר תנאים קונקרטיים כדוגמת תדירויות, מספר מובילים וכד' או בהסכם "שמיים פתוחים".

רוב זכויות הטיס שעל פיהן מתירה מדינת ישראל לחברה להוביל נוסעים ומטען בקווים הבינלאומיים מעוגנות בהסכמי תעופה שבין ישראל ובין מדינות חוץ, ומיעוטן (בשל העדר הסכמי תעופה) בהסכמים שבין רשויות התעופה או בהסכמים מסחריים בין החברה לבין מוביל אווירי של המדינה השנייה, הטעונים אישור רשויות התעופה של שתי המדינות. המרכיבים העיקריים בהסכמי תעופה כוללים, בין היתר, את זכויות הטיס המוענקות, קביעת מוביל נקוב והקיבולת המותרת.

בשנת 2010 נחתם בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים". כמו כן, בשנת 2013 נחתם הסכם "שמיים פתוחים" בין מדינת ישראל והאיחוד האירופי. בשנת 2020 נחתמו בין ישראל למספר מדינות "הסכמי אברהם". לפרטים אודות הסכמים אלה, ראו סעיף 7.1.9 לעיל.

מוביל נקוב

בעבר, כל ממשלה העניקה לרעותה בהסכם תעופה את הזכות לייעד מוביל אווירי אחד או יותר מטעמה ("מוביל נקוב" - Designated Carrier). בשנים האחרונות חל שינוי בעקבות מתן רישיונות למובילים ישראלים נוספים כ"מובילים נקובים" למספר יעדי טיסה, חלקם במקום החברה וכן בעקבות חתימת הסכמי "שמיים פתוחים" עם ארה"ב וכן עם האיחוד האירופי, אשר למעשה מייתרים את הצורך במינוי מוביל נקוב ליעדים הנכללים בהסכמים אלו.

קיבולת

בעבר, ברוב הסכמי התעופה שישראל צד להם הייתה הגבלה על התדירות המרבית שמותר לכל חברת תעופה להציע בקווי הטיסה המוסכמים כדי להבטיח שוויון הזדמנויות למובילים האוויריים של שתי המדינות שנקשרו בהסכם תעופה. כאמור לעיל, הסכמי "שמיים פתוחים" שנחתמו בין ישראל וארה"ב וכן בין ישראל והאיחוד האירופי מבטלים את המגבלות שהיו נהוגות ביחס למספר המובילים, תדירויות, קיבולת וסוגי המטוסים ביעדי ארה"ב וביעדי האיחוד האירופי.

בעלות ושליטה על מוביל אווירי

אין הסדר בינלאומי אחיד באשר לאחוז הבעלות והשליטה המעשית על מוביל אווירי שצריכים להיות בידי המדינה או אזרחיה. בהסכמי התעופה הבינלאומיים שמדינת ישראל צד להם נכללת הוראה, לפיה כל אחת מהמדינות המתקשרות שומרת לעצמה את הזכות להשעות או לבטל את ההיתר שניתן על ידה לחברת תעופה של המדינה האחרת, אם "הבעלות העיקרית והשליטה בפועל" ("substantial ownership and effective control") אינן בידי המדינה האחרת או אזרחיה של המדינה האחרת. ההסכמים אינם כוללים הגדרות של מונח זה.

הפרקטיקה במדינות העולם המערבי הייתה בעבר לקבל את המינוי של חברת התעופה כמוביל נקוב כאילו היא כוללת בחובה הצהרה שהדרישה ל- substantial ownership and effective control מתקיימת הלכה למעשה, ואם ימצא כי הדרישה חדלה להתקיים, תידרש אותה מדינה לתיקון המצב.

הסכם "שמיים הפתוחים" עם האיחוד האירופי עדכן את הסעיפים המתייחסים לבעלות ושליטה ומאפשר לחברות תעופה שהבעלות והשליטה עליהן היא באחת ממדינות האיחוד האירופי, להפעיל טיסות מכל יעד במדינות האיחוד לישראל.

תעריפי טיסה

רוב כרטיסי הטיסה וקיבולת המטען נמכרים בתעריפים המיוחדים שפורסמו על ידי חברות התעופה בתנאים שונים בהתאם לתעריפים השונים, כאשר לכל מחלקת רישום כאמור, ביקוש שונה ותנאים שונים בתקופות שונות של השנה. החברה נוהגת כמקובל בענף, תוך התאמת מדיניותה לתנאי השוק. חלק ניכר מהכנסות החברה נובע ממכירות בתנאים אלה.



תעריפי טיסות שכר נקבעים בצורה שונה מתעריפי הטיסות הסדירות. כל מארגן מחויב לשלם למוביל האווירי עבור הקיבולת (מספר המושבים) שרכש והוא קובע לעצמו את המחיר למושב, בדרך כלל מחיר לחבילה כולל טיסה וסידורי קרקע. המוביל האווירי מבקש את אישור רשות התעופה האזרחית להפעלת טיסה או סדרת טיסות שכר.

8.11.8 מדיניות התעופה האזרחית הבינלאומית של ישראל

בשנים האחרונות מיושמת במדינת ישראל מדיניות ליברליזציה גוברת בענף התעופה, "שמיים פתוחים", במטרה לעודד ולהגביר את תנועת התיירות לישראל, על ידי הגברת התחרות בין חברת התעופה.

לפרטים נוספים בנוגע למדיניות "שמיים פתוחים" ראו סעיף 7.1.9 לעיל.

8.11.9 מניית המדינה המיוחדת

בסמוך לפרסום תשקיף 2003 הקצתה החברה למדינה מניית מדינה מיוחדת. הזכויות המוענקות למחזיק במניית המדינה המיוחדת מפורטות בתקנון החברה, אשר אף מפרט את העניינים החיוניים של המדינה בחברה, אשר יש להגן עליהם באמצעות מניית המדינה המיוחדת. עניינים חיוניים אלה הם:

✓ שמירה על קיום החברה כחברה ישראלית כדי שהדין הישראלי ימשיך לחול עליה, לרבות החקיקה המאפשרת גיוס ציוד לצרכי ביטחון והחקיקה לשעת חירום, וכדי שיתקיימו בה התנאים הנדרשים לשמירה על רישיון ההפעלה וזכויות הטייס שלה.

✓ שמירת האפשרות להבטיח כי כושר התפעול ויכולת ההטסה של נוסעים ומטען בחברה לא יקטנו מתחת לקיבולת המפורטת בתקנון החברה, כדי לאפשר למדינה שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, בשעת חירום או לצרכי ביטחון כפי שייקבעו מעת לעת על ידי הגורמים המוסמכים לכך והכל כמפורט בתקנון החברה.

✓ מניעה מגורמים עוינים למדינת ישראל או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה או בענייני חוץ או ביטחון של המדינה או בקשרי האוויר של ישראל עם מדינות חוץ, או מגורמים הנמצאים ו/או העלולים להימצא בניגוד עניינים מהותי העלול לפגוע באחד מן העניינים המפורטים לעיל, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה.

✓ מילוי אחר הוראות וסידורי הביטחון החלים, או שיחולו מכוח החלטות ממשלה או מכוח כל דין בתחומי אבטחת הטיסות, הנוסעים, הכבודה, המטען והדואר, בארץ ובחו"ל, ובכלל זה ביחס לפעילות החברה בחו"ל ולשיתוף פעולה הנדרש מהשלטונות המקומיים בחו"ל בתחומים האמורים; בתחום סיווג ביטחוני של עובדים ונותני שירותים לחברה; ובתחום של אבטחת מידע מסווג והגנה על ידע אבטחתי.

המחזיק במניית המדינה המיוחדת היא מדינת ישראל באמצעות שר או שרים. לשם שמירה על אינטרסים חיוניים אלה נקבעו במניית המדינה המיוחדת הוראות בנושאים הבאים:

✓ הוראות לשמירת קיום החברה כחברה ישראלית, לרבות מגבלות בדבר אזרחות, תושבות וסיווג ביטחוני של נושאי משרה בחברה;

✓ הוראות בדבר מילוי אחר הוראות וסידורי ביטחון;

✓ הוראות בדבר זכויות בידע אבטחתי ומידע מסווג בחברה;

✓ הוראות בדבר דיונים בחברה בנושאי ביטחון;

✓ הוראות בדבר עיון במסמכי החברה ומידע;

✓ הוראות בדבר שמירת קיבולת הסטה מינימלית - החברה אינה רשאית לעשות עסקאות מסוימות במטוסיה, ללא אישור המחזיק במניית המדינה המיוחדת, אם כתוצאה מעסקאות אלה עלולה לקטון קיבולת ההטסה של החברה מתחת לרף שנקבע במניית המדינה המיוחדת (3 מטוסים רחבי גוף ו-6 מטוסים צרי גוף).

✓ רכישת השפעה או מעמד בחברה טעונה הסכמת המדינה - בהתאם לתקנון החברה, עסקאות במניות החברה בשיעורים מסוימים לא יקנו כל זכות הנובעת מהחזקה ו/או רכישה של מניות בחברה כלפי החברה ללא הסכמתו בכתב מראש של המחזיק במניית המדינה המיוחדת. התקנון קובע הסדר מפורט בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת אישור להחזקה במניות החברה, במקרה שאישור כזה נדרש כאמור.

✓ הוראות בדבר קבלת אישור להצבעה באסיפה כללית - זכות הצבעה באסיפה כללית טעונה אישור החברה כמפורט בתקנון החברה. לא יינתן אישור להצביע באסיפה הכללית כאשר נתקיימו הנסיבות בהן נדרשת



הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת וזו לא ניתנה. התקנון אף קובע הוראות מיוחדות במקרים בהם קיים חשש סביר כי החזקות של זרים במניות החברה יפגעו בזכויות הטיס של החברה או ברישיון ההפעלה שלה.

כל שינוי, לרבות תיקון או ביטול, בהוראות תקנון החברה הנוגעות לזכויות המוקנות ו/או הצמודות למניית המדינה המיוחדת ולמחזיק בה, יהיה חסר תוקף כלפי החברה, בעלי מניותיה וצד ג' כלשהו, ללא הסכמת המחזיק במניית המדינה המיוחדת בכתב ומראש.

לפירוט הזכויות הנלוות למניית המדינה המיוחדת, ראו סעיף 8.1 בתקנון החברה, כפי שעודכן ביום 19 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא 604550-01-2024).

תקינה 8.11.10

- מכון הבדק של החברה נסקר ומוסמך כמכון בדק לכלי טיס על ידי רשויות התעופה האזרחית כדלקמן:
 - רשות התעופה האזרחית בישראל (CAAI).
 - רשות התעופה הפדראלית ארה"ב (FAA).
 - הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA Line Maintenance).
 - מכון התקנים הישראלי לתקן איכות ISO 9001-2015.

IOSA

החברה מיישמת ומטמיעה תקני בטיחות של יאט"א במסגרת תוכנית IATA Operational Safety Audit - IOSA התוכנית משלבת בתוכה את דרישות ICAO וכוללת את תקני מערכת ניהול הבטיחות SMS (Safety Management System). תקן IOSA הוא תקן בינלאומי בתחומי התפעול, בטיחות ואיכות בחברות תעופה, כאשר קבלת תו התקן האמור מעמידה את החברה בשורה הראשונה עם חברות התעופה בעולם בנושא בטיחות תעופתית ועמידה בביקורת IOSA היא תנאי לחברות בארגון יאט"א.

ביקורת IOSA פנימית נערכת באופן סדיר על ידי סוקרים מוסמכים מטעם החברה באופן מתמשך ובמחזוריות לאורך תקופה של 24 חודשים ונבחנת בסוף התהליך על ידי יאט"א. בחודש מרץ 2022 התקיימה ביקורת IOSA חיצונית בחברה וחודש רישום תקינת הבטיחות של החברה עד חודש מרץ 2024. ביקורת IOSA חיצונית אשר תוכננה לחודש ינואר 2024 נדחתה בשל המלחמה, והתקיימה בחודש מרץ 2024, אשר בעקבותיה חודש רישום תקינת הבטיחות של החברה עד לחודש מרץ 2026.

יצוין כי אי עמידה בביקורת IOSA עלול לגרום לאובדן מעמדה של החברה כחברה ביאט"א וכפועל יוצא, להטלת מגבלות תפעוליות על החברה. לפרטים אודות הסיכונים בתחום פגיעה בבטיחות טיסה או ביטחון טיסה ראו סעיפים 8.16.13 ו-8.16.14 להלן.

כמו כן, קיים בחברה מערך "אירוע משברי", הקובע את הנהלים והכללים שהחברה תפעל לפיהם בקרות אירוע משברי. המערך בנוי ומתורגל על פי הנחיות יאט"א. החברה מבצעת מעת לעת תרגילי "אירוע משברי" חוצי חברה, וכן מעדכנת את נהליה בהתאם להפקת לקחים מתרגילים, כנסים ומדיה מקצועית בתחום.

הבטחת איכות וביקורת איכות 8.11.11

מדיניות האיכות של מכון הבדק של החברה מיושמת באמצעות אגף ביקורת והבטחת איכות של החברה. פעילויות מכון הבדק בהיבט צי מטוסי החברה מפוקח על ידי הממונה על כשירות אווירית נמשכת מטעם החברה, אשר אחראי על כשירות אווירית נמשכת של מטוסי החברה וכן אחראי לוודא שפעולות הבדק המיושמות בצי מטוסי החברה מתבצעות על פי מערך אחזקה סדור, אשר מתפרסם ומתעדכן ע"י יצרנית המטוסים בואינג, ומאושר על ידי רת"א.



בהמשך לקרקוע ממושך של מטוסים מדגם בואינג 777 בשל משבר הקורונה, החברה צפויה להשלים השמשה של מטוס אחד מדגם בואינג 777 במהלך שנת 2025, כאשר העיכוב בהשמשתו נובע מעיכובים בשרשרת האספקה. מטוס נוסף מדגם זה הוסר זמנית ממפרטי ההפעלה של רת"א, והשבתו כפופה להשלמת פעולות תחזוקה על פי תוכנית תחזוקה שוטפת של החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מטוס זה מצוי בתוכנית שימור בהתאם להוראות ישימות של היצרן, ובשלב זה אינו צפוי לחזור לשימוש בשירות החברה.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות ביחס למועד השמשת המטוס, והחזרה לשימוש בשירות החברה לגבי מטוס נוסף, הן בבחינת מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מטבע הדברים התממשותם ואופן התממשותם תלויה, בין היתר, בגורמים שאינם בשליטת החברה, לרבות עיכובים בשרשרת האספקה, כמו גם התממשותם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

8.11.12 הסדרי ביטחון

ענף התעופה האזרחית מהווה יעד להתנכלויות של גורמים שונים, ובעיקר של ארגוני טרור בכל רחבי העולם. החברה נוקטת פעולות אבטחה מיוחדות, בהנחיית הגורם הממלכתי המופקד על נושא זה.

סידורי האבטחה בעולם מוסדרים על ידי תקינה בין לאומית מכוח אמנת שיקגו הנזכרת בסעיף 8.11.6 לעיל. עם זאת, בישראל החליטה הממשלה להטיל את אבטחת התעופה האזרחית על שירות הביטחון הכללי (החלטת ממשלה 411/75). הסדרי הביטחון בישראל נקבעים על פי הנחיות שירות הביטחון הכללי.

השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה

מזה שנים, החברה מספקת את שירותי אבטחת התעופה לכל חברות התעופה הישראליות בטיסותיהן הנכנסות לישראל. במהלך השנים, התקבלו מספר החלטות ממשלה, אשר שינו את שיעורי ההשתתפות של המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות וקבעו תנאים שונים לתחולה.

נכון לשנת הדיווח, עמד שיעור השתתפות המדינה על 97.5%.

יצוין, כי הסיכום בדבר הסדרת פעילות מערך אבטחת התעופה האזרחית הוארך מספר פעמים, כאשר ביום 31 בדצמבר 2024, נחתם כתב הארכה זמני נוסף. ביום 2 במרץ 2025 התקבלה החלטת ממשלה, שעניינה בין היתר, השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה וסאן דור ("החלטת הממשלה"). בהמשך להחלטת הממשלה, כאמור, התקשרו החברה והמדינה ביום 3 במרץ 2025, בתוספת להסכמים אשר נחתמו בין הצדדים בשנים 2011 ו-2013, על תיקונייהם, לפיה בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של החברה וסאן דור, וכן יעלה שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב ("התוספת"):

שנה קלנדרית	שיעור השתתפות המדינה ("שיעור ההשתתפות")	שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה ("שיעור הנשיאה")
2025	95%	5%
2026	94%	6%
2027	93.5%	6.5%
2028	93%	7%
2029 ואילך	92.5%	7.5%

יצוין, כי סכום נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה לא יעלה על תקרת תשלום שנתית של 13 מיליון דולר (נכון לשנת 2025). על אף האמור לעיל, ככל שסכום נשיאת החברה בשנה קלנדרית כלשהיא יעלה על תקרת התשלום כאמור, שיעור ההשתתפות יהיה 97.5% ושיעור הנשיאה יהיה 2.5%, זאת ביחס לעלויות תקציב אבטחת התעופה העודפות מעבר לתקציב אבטחת התעופה המשקף את תקרת התשלום.

תקרת התשלום תהיה צמודה למדד המחירים לצרכן בישראל. בנוסף, בכל אחת מהשנים 2028 ו-2030 תקרת התשלום המתואמת תגדל בחצי מיליון דולר נוספים ("תקרת התשלום המתואמת").

כמו כן, קובעת התוספת את ההוראות שלהלן:

(1) המדינה, באמצעות הגורמים הרלוונטיים, ובהתאם לכל דין, תעשה מאמץ לבחון צעדי התייעלות בכל הנוגע



למערך התפעול של מערך אבטחת התעופה; (2) שירותי אבטחת התעופה יינתנו בהתאם להוראות והנחיות שירות הביטחון הכללי או כל גוף אחר המוסמך לתת הנחיות בענייני אבטחת תעופה כמפורט להלן; (3) הצדדים רשאים להסכים על הארכת תקופת ההסכם עד ליום 31 בדצמבר 2034, בכפוף להחלטת ממשלה המאשרת את ההארכה כאמור. במקרה בו יוארך ההסכם, תגדל תקרת התשלום המתואמת בשנת 2032 במיליון דולר נוספים. בתוך כך, מעריכה החברה כי ההוצאה השנתית הנוספת הנובעת מההפחתה בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות כאמור בשנות ההסכם (בין השנים 2025 ל-2031), תנוע בין חמישה לעשרה מיליון דולר לשנה כתלות במימוש הפעילות הצפויה של החברה, התייעלות מערך האבטחה וכן הסביבה המאקרו כלכלית המשתנה.

לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 30 בדצמבר 2024, 20 בינואר 2025 ו-3 במרץ 2025 (מספרי אסמכתא: 2024-01-628155; 2025-01-005559 ו-2025-01-014109, בהתאמה).

יוברה, כי נכון למועד זה, המידע המתייחס לסכום נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה כמפורט לעיל, הינו בגדר מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. המידע האמור מבוסס על תחזיות, הערכות ואומדנים שעומדים לרשות החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. יישום ההסכם האמור, מתבסס בין היתר, בגורמים נוספים ובקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

בעקבות השלכות משבר הקורונה והמלחמה על פעילות החברה, ביצע אגף ביטחון של החברה התאמות ושינויים בפעילותו בישראל ובעולם (בתיאום עם משרדי הממשלה והגופים הרלוונטיים), אשר נבחנים ומתעדכנים מעת לעת בהתאם למצב. יצוין כי חלק מעובדי אופק מועסקים על ידי משרד החוץ.

להלן פירוט ההוצאות הישירות לאבטחת נוסעי החברה, מטוסיה ועובדיה, תוך חלוקה לחלק הממומן על ידי החברה והחלק הממומן על ידי המדינה (במיליוני דולר):

שנת 2022	שנת 2023	שנת 2024	
136.9	168.4	185.7	מימון המדינה
3.4	4.4	4.7	חלק החברה
140.3	172.8	190.4	סה"כ

מערכות מיגון למטוסים

החברה מתקינה, כקבלן משנה של חברת אלביט מערכות אלקטרו-אופטיקה אלאופ בע"מ ("אלאופ"), תשתיות למערכת מיגון בחלק ממטוסי החברה ("מגן רקיע"), זאת בהתאם להסכם שנחתם ביום 30 בספטמבר 2014 בין החברה לבין אלאופ, לפיו תשמש החברה כקבלן משנה לביצוע התקנת מערכות המיגון במטוסי החברה ובמטוסי חברות התעופה הישראליות האחרות.

החברה בוחנת את המשך התקנת מערכת "מגן רקיע" במטוסיה.

8.11.13 הפעלה בשעת חירום ולמטרות חיוניות

חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה בהתייעצות עם שר הביטחון ובשעת לחימה לשר הביטחון בהתייעצות עם שר העבודה והרווחה - סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני", משמעו, להפעיל את חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, לצורכי הגנת המדינה או ביטחון הציבור או לקיום אספקה או שירותים חיוניים. לחברה אישור "מפעל חיוני" בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2025.

חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה והרווחה סמכות לאחר שאושרה החברה כ"מפעל חיוני" לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה חיוני.

חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז-1987, מקנה לשר הביטחון, אם הוא משוכנע שביטחון המדינה מחייב זאת, סמכות להכריז בצו על הצורך בגיוס ציוד (הכולל כלי טיס). החוק מתייחס לציוד שיהיה ברשות החברה בזמן חירום. החוק מחייב את המדינה בתשלום דמי שימוש בעד הציוד שגויס ואם בתקופת הגיוס נגרם לציוד נזק - גם פיצויים בשל הנזק.



צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, קובע כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, כהגדרתם בתקנון החברה, בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה וכי החברה תעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראלים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראלים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת הנכסים החיוניים, והכל במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית של כל הנכסים החיוניים בשעת חירום או צורך ביטחוני.

חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח-1957, מקנה לשר, שהוסמך לכך על ידי הממשלה, סמכות להוציא "צו אישי" או "צו כללי" לעשייה, בין היתר, של "פעולה חיונית" להגנת המדינה, לביטחון הציבור, לקיום אספקה או שירותים סדירים. פעולה כאמור כוללת, בין היתר, חובה להפעלת מפעל או לעשות כל שירות בר-פיקוח.

הסכמים מהותיים

8.12

הצטיידות במטוסי 787

כמפורט בסעיף 8.12 לדוח התקופתי לשנת 2021, במסגרת מימוש עסקת ההצטיידות ("עסקת ההצטיידות"), התקשרה החברה בהסכמי רכישה, חכירה ומימון של מטוסי בואינג מדגם דרימליינר 787-8 ו-787-9, וכן בהסכמים לרכישת מנועים וקבלת שירותי אחזקת מנועים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, פועלים בחברה 12 מטוסי דרימליינר מדגם 787-9 (מתוכם ארבעה בבעלות ושמונה בחכירה יבשה) וכן 4 מטוסי דרימליינר מדגם 787-8 (כולם בבעלות), אשר רכשה וחזרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות.

מטוס נוסף מדגם 787-9 שנרכש מבואינג בשנת 2022 ("המטוס ה-17") צפוי להתקבל במהלך שנת 2025 (חלף קבלתו עד סוף שנת הדיווח) וזאת בעקבות עיכובים במסירתו על ידי בואינג. בחודש נובמבר 2024 התקשרה החברה עם בנקים ישראלים במבנה סינדיקציה בהסכם למימון רכישתו של המטוס ה-17. לפרטים נוספים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים השנתיים.

לאחר מימוש אופציה לחכירת שני מטוסי 787-9 נוספים, המטוס השמונה עשר והמטוס התשעה עשר (חכירה יבשה), צפויה החברה לקבל מטוסים אלו בשנים 2026-2027. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.2 לדוח הדירקטוריון וביאורים 10 ו-11 לדוחות הכספיים.

בחודש אפריל 2024 חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג על הסכם לרכישה של שלושה מטוסי בואינג 787 נוספים (מטוסים 20-22), אשר צפויים להתקבל בשנים 2029-2030 עם אופציה לעד שישה מטוסים נוספים אשר מועד קבלתם תלוי גם במועד מימוש כל אופציה, ככל שתמומש, ובזמינות מטוסים בחברת בואינג. לפרטים ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 24 באפריל 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-040519) וכן ביאור 10 לדוחות הכספיים.

הצטיידות במטוסי MAX 737

ביום 14 באוגוסט 2024 חתמה החברה על הסכם עם יצרנית המטוסים בואינג לרכישת 20 מטוסים מדגם MAX 737 וכן הוענקה לחברה אופציה לרכישה של עד 11 מטוסים נוספים מדגם זה. חלק מהמטוסים יחליפו בהדרגה מטוסים קיימים מדגם בואינג 737 המופעלים על ידי החברה, וחלקם ישמשו להרחבת צי מטוסים צרי הגוף של החברה. המטוסים הנרכשים עתידיים להתקבל בחברה בין השנים 2028 - 2031. מטוסי האופציה כאמור, ככול שירכשו, צפויים להתקבל בין השנים 2030-2032, כתלות במימוש האופציה לגבי מי ממטוסי האופציה. בהתאם לתוכנית האסטרטגית של החברה, החברה תבחן הפעלה של מספר מטוסים מדגם MAX 737 חלף מימוש האופציה וזאת באמצעות חכירתם מחברות להחכרת מטוסים לפרטים נוספים ראו דיווח מידי מיום 15 באוגוסט 2024 (מספר אסמכתא 2024-01-087736) וכן ביאור 10 לדוחות הכספיים.

הערכת החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר מועדי המסירה של המטוסים העתידיים מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערוכותיה הנוכחיות של החברה וקיום התחייבויותיה של בואינג על פי ההסכמים כמו גם השגת המימון הנדרש לרכישת מטוסים אלו על ידי החברה. אי התקיימות הערכות אלו עשויה לגרום לכך שהמידע הנ"ל לא יתממש או יתממש באופן חלקי, לרבות אם וככל ויתרחשו איזה מגורמי הסיכון החלים



על החברה כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

הסכמי מימון רכישת מטוסים

לפרטים אודות הסכמי מימון מהותיים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

חכירת מטוסי 787

לפרטים בדבר הסדרי חכירות ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

מנועי רולס רויס למטוסי 787

בחודש פברואר 2016 חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על הסכם לרכישת מנועים חליפיים, על הסכם הטבות בנוגע לרכישת המנועים מסוג TRENT-1000 TEN ("מנועי TEN"), להתקנה על מטוסים בבעלות החברה ועל מטוסים חכורים, וכן על הסכם לאחזקת המנועים.

בשנת 2017 עדכנה רולס רויס את החברה בדבר מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע של מנועי TEN שידרשו החלפה מוקדמת מהמתוכנן. רולס רויס גיבשה עם החברה תוכנית מתמשכת להחלפת חלקים במנועים במתקניה של רולס רויס אשר מבוצעת בשוטף וצפויה להימשך בשנים הקרובות ("תוכנית ההחלפות"). במסגרת תוכנית ההחלפות, מעת לעת מספקת רולס רויס לחברה מנועי TEN חליפיים למנועי החברה לתמיכה בתוכנית ההחלפות. במקביל, פעלה רולס רויס לשיפור מנועי TEN באופן שיאפשר את צמצום המגבלות לעיל וכפועל יוצא לרידוד תוכנית ההחלפות כך שתפחת תדירות המנועים הנדרשים להחלפת החלקים במתקניה של רולס רויס ("מתווה השיפור"). מתווה השיפור שהציגה רולס רויס התעדכן ונדחה מעת לעת, כאשר על פי הודעתה של רולס רויס בשנת 2023, אמור היה להיות מיושם בשנת הדיווח. בפועל, רולס רויס עדכנה את החברה על דחיית תחילת יישום מתווה השיפור לשנת 2025.

לאור האמור לעיל, החברה ממשיכה לחוות קשיים תפעוליים ומסחריים בפעילותה השוטפת בכל הנוגע למנועי TEN כנגזרת מהמגבלות לעיל ויישום תוכנית ההחלפות, זאת לאור דחיית יישום מתווה השיפור, היעדר זמינות מנועי TEN בעולם ועיכובים אצל רולס רויס ביישום תוכנית ההחלפות. האמור חושף את החברה לסיכוני קרקוע מטוסים, בהיעדר מנועי TEN זמינים. החברה פועלת מול רולס רויס באופן שוטף למזעור החשיפה.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר תוכנית ההחלפות ומתווה השיפור כאמור, מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך ועשויות להשתנות עקב תלות בממצאים אשר יתכן ויתגלו בבדיקת החלקים הדורשים החלפה, זמינות בשוק של החלקים אשר ידרשו החלפה, זמינות במתקני רולס רויס להחלפת החלקים (סלזט) והנחיות והוראות רולס רויס ורשויות בטיחות התעופה בעולם, ככל שיהיו. אי התקיימות הערכות אלו עשו לגרום לכך שהמידע הנ"ל לא יתממש או יתממש באופן חלקי, לרבות אם וככל ויתרחשו איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

הסכם תמיכה לוגיסטית

בחודש מאי 2017 חתמה החברה על הסכם עם חברה זרה לקבלת שירותי תמיכה לוגיסטית למטוסים מדגם דרימליינר שרכשה וחכרה החברה במסגרת עסקת ההצטיידות. לפרטים אודות ההסכם האמור ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 16 במאי 2017 (מספר אסמכתא 049371-01-2017). בעקבות משבר הקורונה החברה הגיעה להסכמה עם החברה הזרה על הפחתת חיובים והתאמת ההסכם להיקף הפעילות לשנת 2021, ועם התאוששות של החברה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2022 שבה לפעול על פי תנאי ההסכם.

התקשרות בהסכמים עם חברות כרטיסי אשראי

לפרטים בדבר ההסכמים עם חברות כרטיסי האשראי ראו סעיף 7.6.3 לעיל.

בנוסף להסכמים שהחברה התקשרה בהם והמפורטים לעיל, לחברה הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאורים 10 ו-11 לדוחות הכספיים), הסכמי שכירות ושימוש מקרקעין (ראו סעיף 8.1 לעיל), הסכמי ביטוח (ראו סעיף 8.2 לעיל), הסכמים בנוגע לעובדים וזכויותיהם (ראו סעיף 8.4 לעיל), הסכם עם המדינה בנושא השתתפות המדינה בהוצאות



הביטחון (ראו סעיף 8.11.12 לעיל), הסכם בדבר תשלום מראש בגין כרטיסי טיסה עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים) והסכמים שונים עם חברות תעופה (ראו סעיף 8.13 להלן). כמו כן, לחברה התחייבות למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה בחברה. לפרטים ראו תקנה 29א לפרק פרטים נוספים על עסקי התאגיד.

התקשרות בהסכם עם איטא

במהלך חודש נובמבר 2023, חתמה החברה על הסכם עם איטא בע"מ ("איטא") להקמת חברה בבעלות משותפת ("חברת התיירות"), שתעסוק בפיתוח, שיווק ומכירה של מוצרי ושירותי תיירות, לרבות חבילות נסיעה - טיסה ומלון, שירותי נסיעות ומוצרים פיננסיים נלווים. ככל שיתקיים התנאי המתלה שהוא קבלת פטור מהממונה על התחרות או אישור מבית הדין לתחרות ("התנאי המתלה"), ככל שיידרש, תחזיק החברה 60% ממניות חברת התיירות ואיטא תחזיק 40% ממניות חברת התיירות. ביחד עם החתימה על ההסכם, נחתם בין החברה לבין איטא הסכם הקצאת מניות, לפיו תרכוש איטא מניות של החברה, במסגרת הקצאה פרטית. הוסכם בין הצדדים כי ההסכם יפקע ביום 29 במאי 2024, ככל ועד למועד זה לא יתקיים התנאי המתלה. לאור האמור, ומשלא התקיים התנאי המתלה, ביום 29 במאי 2024 פקע ההסכם.

לפרטים נוספים ראו דיווחים מידיים שפרסמה החברה בימים 29 בנובמבר 2023 ו-29 במאי 2024 (מספרי אסמכתאות: 2023-01-130254 ו-2024-01-053626).

הסכמי שיתוף פעולה

8.13

לחברה הסכמים עם חברות תעופה אחרות (Interline Agreements) המאפשרים לנוסעים בטיסות סדירות, בכפוף למגבלות מסוימות, להשתמש בכרטיסי טיסה, שהוצאו על ידי חברת תעופה אחת, בשירותים של חברת תעופה אחרת (לרוב תוך שילוב טיסות של שני הצדדים להסכם) וכן הסכמי "קוד משותף", המאפשרים למוביל אווירי לשווק טיסות של מוביל אווירי אחר כאילו היו טיסות שלו. כמו כן, לחברה הסכמי שיתוף מועדונים. יצוין כי היקף יישום ההסכמים מתייחס לתקופה של פעילות רגילה, ולאור פרוץ המלחמה כמפורט בסעיף 1.2 לעיל כן המצב הגאופוליטי ברוסיה ואוקראינה, צומצמה או הושהתה פעילות החברות במסגרת חלק מהסכמים אלו.

להלן פירוט הסכמי שיתוף פעולה שנחתמו ו/או אשר חלו בהם עדכונים במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
KLM	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת בנתיב בין ישראל לאמסטרדם. בנוסף, קיים הסכם מועדונים באמצעות מועדון הלקוחות Flying Blue, המשותף ל KLM ואייר פראנס. הסכם זה מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי עבור לקוחות המועדון של החברות.
אייר פראנס	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת דרך מגוון נתיבים בצרפת. בנוסף, קיים הסכם מועדונים באמצעות מועדון הלקוחות Flying Blue, המשותף ל KLM ואייר פראנס. הסכם זה מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי עבור לקוחות המועדון של החברות.
ורג'ין אטלנטיק	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת על הנתיב ללונדון ובנוסף, הסכם המועדונים מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי על ידי לקוחות המועדונים של שתי החברות.
אזרבייג'ן איירליינס	קוד משותף	ההסכם מאפשר לחברת אל על לשווק מושבים על טיסות חברת אזרבייג'ן איירליינס על הנתיב לבאקו

להלן פירוט הסכמי הקוד המשותף הנוספים שהחברה צד להם והנם בתוקף במועד הסמוך לאישור הדוח:

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
דלתא איירליינס	קוד משותף ושיתוף מועדונים	לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת דרך מגוון נתיבים לצפון אמריקה ובתוך יבשת אמריקה בשני הכיוונים. בנוסף, הסכם המועדונים מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי על ידי לקוחות המועדונים של שתי החברות.
סקנדנביאן איירליינס	קוד משותף	ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה לאוסלו (נורבגיה), שטוקהולם (שבדיה) וקופנהגן (דנמרק) באמצעות טיסות המשך ממגוון יעדי אל על באירופה ולהיפך.



ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מטוקיו ליעדי המשך בתוך יפן וכן מטוקיו לבנגקוק, ומאפשר ללקוחות חברת אול ניפון אירוויס לרכוש כרטיס טיסה בקוד אול ניפון אירוויס בקו בין טוקיו לתל אביב. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם טרם יושם.	קוד משותף	אול ניפון אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים מרכזיים נוספים בצפון אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה. החל מחודש מאי 2023, החלה חברת ג'ט בלו למכור כרטיסים בקוד שלה לטיסות החברה מצפון אמריקה.	קוד משותף	ג'ט בלו אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מתל אביב לאבו דאבי וכן למגוון יעדי המשך באוסטרליה ובאסיה. בנוסף, הסכם שיתוף מועדונים מאפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות ויכולת מימוש הדדית עבור לקוחות מועדון של שתי החברות.	קוד משותף ושיתוף מועדונים	איתחאד אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מתל אביב לקזבלנקה. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת רויאל אייר מרוק למכור כרטיסי טיסה בקוד שלה על טיסות החברה בקו תל אביב - מרקש או קזבלנקה ובעתיד ליעדי המשך של החברה מתל אביב. יצוין, כי על רקע המלחמה, הושהתה הפעילות הטיסתית של שתי החברות למרוקו ובתוך כך הסכם שיתוף הפעולה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח אינו מיושם.	קוד משותף	רויאל אייר מרוק
ההסכם מאפשר ללקוחות שתי החברות לרכוש כרטיס בקוד החברה ליעדים שונים בפולין ולמדינות הבלטיות, לרבות בנתיבים ישירים בין ישראל לפולין.	קוד משותף	לוט איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה ליעדים בוויטנאם (האנו והו צ'י מין סיטי) דרך בנגקוק (תאילנד). כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת וייטנאם איירליינס למכור כרטיסי טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מבנגקוק (תאילנד) לתל אביב.	קוד משותף	וייטנאם איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה לסיאול ויפן דרך הונג קונג. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת הונג קונג איירליינס למכור כרטיסי טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מהונג קונג לתל אביב. יצוין, כי עם פרוץ מגפת הקורונה, הושהתה הפעילות הטיסתית של החברה להונג קונג, ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.	קוד משותף	הונג קונג איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיסי טיסה, בקוד החברה ללאוס, קמבודיה, וויטנאם ולמגוון יעדים פנים ארציים בתאילנד.	קוד משותף	בנגקוק אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה בקוד החברה לליסבון, לרבות גם דרך יעדי החברה באירופה, וכן לרכוש כרטיסי טיסה בקוד החברה ליעדי המשך בברזיל דרך ליסבון. בנוסף ההסכם מאפשר לחברת טאפ למכור כרטיסים בקוד שלה על טיסות החברה מליסבון לתל אביב.	קוד משותף	טאפ אייר פורטוגל
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לאוסטרליה דרך יעדי החברה במזרח הרחוק. כמו כן, הסכם שיתוף מועדונים מאפשר ללקוחות החברות ויכולת מימוש הדדית עבור לקוחות מועדון של שתי החברות. הסכמי הקוד המשותף ושיתוף המועדונים הם הדדיים.	קוד משותף והסכם מועדונים	קוואנטאס אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, למקסיקו דרך יעדי החברה באירופה ובצפון אמריקה. כמו כן, ההסכם מאפשר גם לחברת אירומקסיקו למכור את טיסות החברה, עם הקוד שלה, באותו האופן. בנוסף, בין החברות קיים הסכם שיתוף מועדונים המאפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות הדדית בקווים מסוימים עבור לקוחות המועדון של שתי החברות.	קוד משותף והסכם מועדונים	אירומקסיקו
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לבואנוס איירס דרך יעדי החברה בספרד, איטליה וארה"ב. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת ארולינאס ארגנטינס למכור כרטיסי טיסה של החברה בקוד שלה.	קוד משותף	ארולינאס ארגנטינס
ההסכם מאפשר לחברה למכור כרטיסי טיסה בקוד החברה לאדיס אבבה וכן למכור כרטיס טיסה משולב בהסכם אינטרליין, לעשרות יעדים באפריקה דרך אדיס אבבה.	קוד משותף	אתיופיאן איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה, ליעדי מעבר לאוסטרליה, וויטנאם וליעדים פנימיים בתאילנד. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת תאי אירוויס למכור כרטיסי טיסה של החברה בקוד של חברת תאי אירוויס.	קוד משותף	תאי אירוויס
ההסכם מאפשר ללקוחות של שתי החברות, לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה (S7 או LY), ל-13 יעדי המשך נוספים ברוסיה דרך מוסקוה, זאת בנוסף ל-14 יעדי המשך ברוסיה. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.	קוד משותף	S7 איירליינס (סיביריה איירליינס)
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ל-4 יעדי המשך בסין (האנג'ואו, שנגחאי, נאנג'ינג וצ'נגדו) דרך בייג'ינג. יצוין, כי עם	קוד משותף	אייר צ'יינה



פרוץ מגפת הקורונה, הושהתה הפעילות הטיטית של החברה לסיין, ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.		
ההסכם מאפשר לכל חברה למכור כרטיסי טיסה בקוד הטיסה שלה בטיסות שמפעילה החברה השניה בקו תל אביב - מדריד ותל אביב - ברצלונה. בחודש יולי 2018, נכנס לתוקף עדכון להסכם, אשר מרחיב את ההסכם ומאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ליעדי המשך באמריקה הלטינית דרך מדריד.	קוד משותף	איבריה איירליינס

להלן פירוט הסכמי שיתוף פעולה שהסתיימו בשנת הדיווח:

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
אלסקה איירליינס	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם אפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים מרכזיים בצפון אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה לצפון אמריקה. הסכם שיתוף המועדונים איפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות הדדית עבור לקוחות מועדון של שתי החברות. יצוין, כי שני ההסכמים הסתיימו במהלך שנת הדיווח.
אמריקן איירליינס	קוד משותף	ההסכם אפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדי אמריקן איירליינס בצפון אמריקה דרך יעדי החברה באירופה, כגון - לונדון, רומא ופריז. יצוין, כי ההסכם הסתיים במהלך שנת הדיווח.

הערכות החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר מועדי ואופן יישום ההסכמים כמפורט לעיל מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך. מידע צופה פני עתיד כאמור אינו מהווה עובדה מוכחת, והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוטה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. מיושם ויישום ההסכמים האמורים, תלויים, בין היתר, בגורמים נוספים ובקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

יצוין כי לקוחות החברה נהנים מצבירת נקודות מועדון "הנוסע המתמיד" גם בגין טיסות ההמשך אשר מבוצעות במסגרת חלק מהסכמי הקוד המשותף. כמו כן, לחברה הסכמים תפעוליים שונים עם חברות תעופה שונות הכוללים, בין השאר, הסדרי תפעול טכני, הסדרי חכירה, הסכמי תחזוקת מטוסים וחלקי חילוף, סיוע הדדי במצבי חירום, אספקת ציוד לתעופה ועוד. לחברה יש גם הסכמים עם חברות תעופה לגבי אירוח בטרקלינים, שיתופי פעולה במסגרת מועדוני לקוחות, התחשבות בגין שימוש בטיסות המשך, רישום הזמנות והסכמי שינוע (נוסעים) או מטענים).

הליכים משפטיים

8.14

לפירוט התביעות המהותיות שהוגשו נגד הקבוצה, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.



חזון וערכים

חזון אל על

להיות הגשר שמחבר בין ישראל לעולם ולהפיץ את רוח הישראלית



מצוינות וגאווה ישראלית
נעודד ונטפח מצוינות וגאווה ישראלית בפעילותנו השוטפת



יחס אישי ואנושי
נעניק יחס אישי ואנושי לנוסעים ולעובדים שלנו



קדמה וחדשנות טכנולוגית
נשאף להיות בחזית הטכנולוגיה של עולם התעופה, למען בטיחות ונוחות הנוסעים שלנו



ביטחון ובטיחות
נבטיח את הביטחון והבטיחות של הנוסעים והעובדים שלנו



ייצוג ישראל
ניתן ביטוי לנקודות החוזק והיופי של ישראל בכל ממשק ובכל מקום אליו נלך



שירות וחוויית טיסה
נספק חוויית טיסה איכותית ונעימה ב"תיבול" הרוח הישראלית

אסטרטגיה עסקית

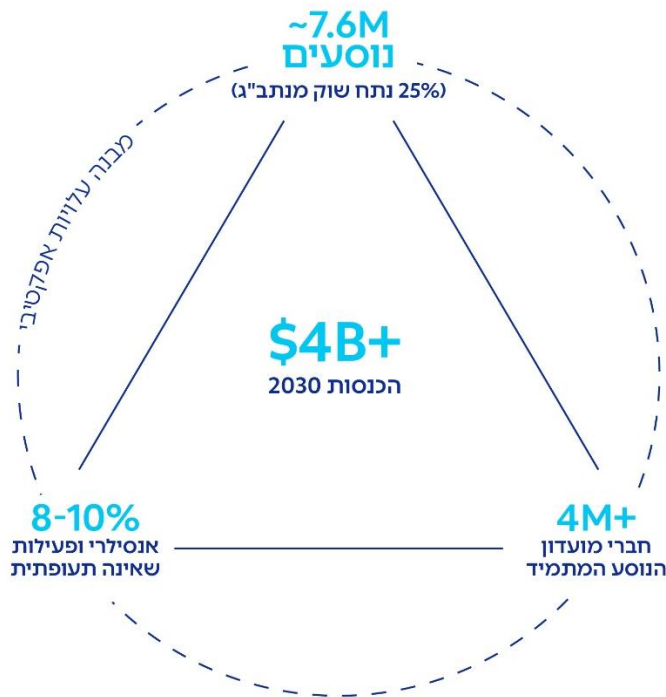
במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025, אישר דירקטוריון החברה עדכון לתוכנית האסטרטגית והתוכנית העסקית של החברה תוך הארכתה עד לשנת 2030, זאת על רקע עיכובים בשרשרת האספקה בשוק התעופה העולמי ולאור תמורות גאופוליטיות בארץ ובעולם והתאמתה למציאות הכלכלית המשתנה, אשר משפיעים על שוק התעופה הגלובלי ועל הקבוצה בפרט ("התוכנית האסטרטגית המעודכנת").
יודגש, כי התוכנית האסטרטגית המעודכנת התבססה, בין היתר, על ההתפתחויות העסקיות בשנת הדיווח, לרבות



חוסנה הפיננסי של החברה, העצמת פעילות המועדון, וכן הסכמי שיתוף פעולה אסטרטגיים לרבות הסכם קוד משותף עם חברת דלתא איירליינס. עיקרי העדכונים יובאו להלן.

לפרטים בדבר התוכנית האסטרטגית כפי שאושרה על ידי דירקטוריון החברה בשנת 2023, ראו סעיף 8.15 לפרק תיאור עסקי התאגיד בדוח התקופתי של החברה לשנת 2023. לפרטים נוספים בדבר תחזיות בגין יעדים עסקיים ויישום התוכנית האסטרטגית של החברה בשנת הדיווח והמשמעות הפיננסיות של עדכון התוכנית האסטרטגית המעודכנת, ראו הפתיח לדוח דירקטוריון.

להלן היעדים הכמותיים העיקריים כפי שנקבעו בתוכנית האסטרטגית לשנת 2030:



הרחבה וחידוש צי המטוסים:

צמיחה מהפעלת 47 מטוסי נוסעים בשנת 2024 להפעלה של 61 מטוסים בשנת 2030 (כמות מטוסי נוסעים בסוף השנה, כולל ממוצע שנתי של מטוסי ACMI). במקביל ולאור עיכובים בקצב אספקת המטוסים, ייבחנו גם פתרונות גישור לשנים הקרובות.

בנוסף יצוין, כי בתחום מטוסי מטען, החברה בוחנת אפשרות לצמוח ממטוס מטען צר גוף אחד (ומטוס נוסף בחכירה רטובה) בשנת 2024, לשני מטוסי מטען - אחד רחב גוף ואחד צר גוף (ומטוס נוסף בחכירה רטובה) בשנת 2028.



כמות מטוסי נוסעים* בסוף השנה, כולל ממוצע שנתי של מטוסי ACMI:



* מטוסי נוסעים שמישים בלבד

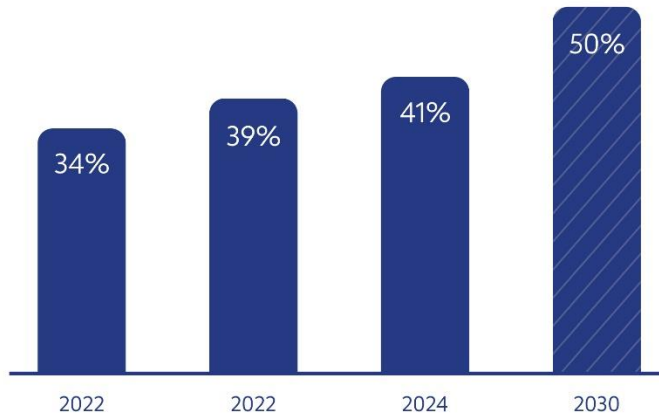
אופטימיזציה של רשת הנתיבים:

התאמת רשת הנתיבים לתנאי השוק המשתנים, תוך ניצול מיטבי של צי המטוסים, חיזוק והרחבת פעילות בנתיבי הליבה ופתיחת יעדים חדשים.

ערוצי הפצה:

צמיחה מתמשכת בהיקף מכירות בערוצי הדיגיטל, לצד שימור מכירות ערוץ הסוכנים ויצירת איזון בין שני הערוצים המרכזיים.

להלן יעד נתח המכירות בערוצי הדיגיטל של החברה:



שירותים נלווים ישירים בתשלום - Direct Ancillary:

עדכון יעד גידול בהכנסות מאנסילרי ישיר לכ-34\$ לנוסע בשנת 2030.

פיתוח מנועי צמיחה חדשים בתוך שרשרת הערך של עולם התיירות והנסיעות ומעבר לעסקי הליבה:



שירותי MRO
(תחזוקה, תיקון ושיפוץ)
לחברות תעופה אחרות,
ובחינת התרחבות גלובלית



שירותי תיירות מקיפים
יוטמעו במסע הלקוח,
ויאפשרו צבירה ומימוש נקודות
מועדון הנוסע המתמיד
השקה החל מ-2027



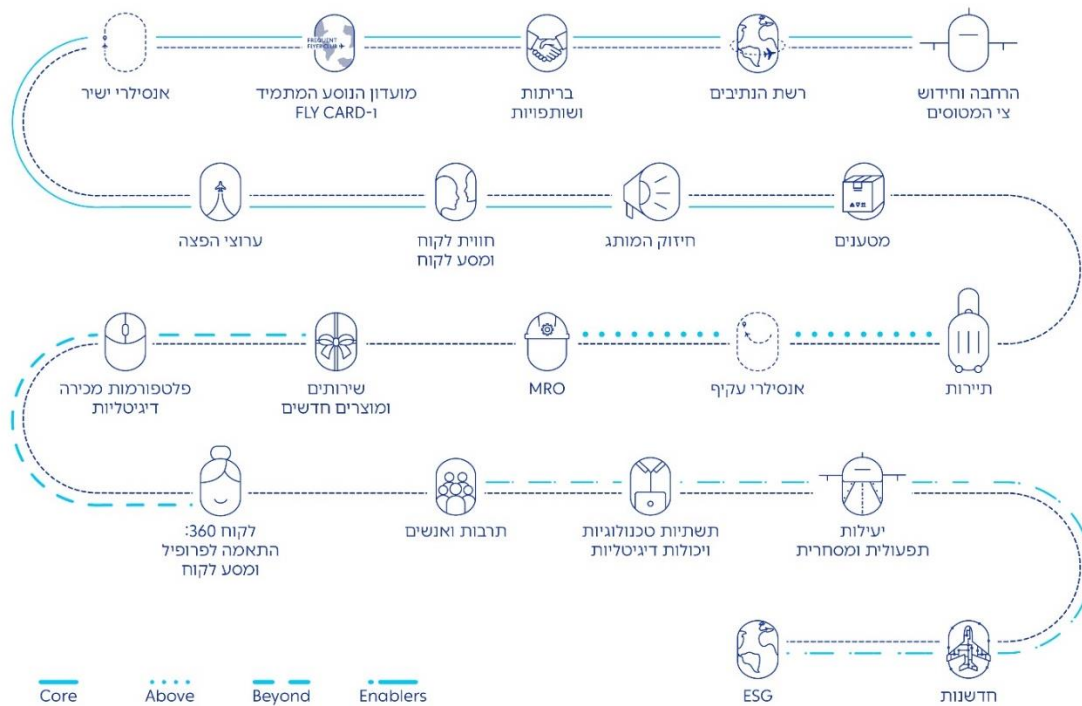
**תזרים מזומנים
חיובי לבחינת
הזדמנויות השקעה**



שירותים ומוצרים חדשים
כולל: אשראי ופיננסים,
ביטוח וקמעונאות
יצירת הצעות ערך מותאמות
לפרופיל ומסע הלקוח ופיתוח
פלטפורמות מכירה דיגיטליות



להלן מפת הדרכים של התוכנית האסטרטגית המעודכנת, הכוללת את כלל מרכבי התוכנית:



לפרטים בדבר הסכמי שיתוף הפעולה עליהם חתמה החברה במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו סעיף 8.13 לעיל.

לפרטים בדבר עיבוי והרחבת רשת הנתיבים במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו סעיף 7.2 לעיל.

לפרטים בדבר יישום אסטרטגיית ESG של החברה במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו סעיף 8.10 לעיל.

אופן יישום התוכנית האסטרטגית המעודכנת כמפורט לעיל, עמידת החברה ביעדים האסטרטגיים והערכות החברה בדבר התוצאות הצפויות כתוצאה מיישום התוכנית האסטרטגית המעודכנת מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות או כוונות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, מעת לעת, ובכך להשפיע על אפשרות ואופן יישומם. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור, להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, זאת בין היתר, כתוצאה מתלות בצדדים שלישיים וכן מהסיבות המפורטות להלן.

יישום היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנים הקרובות עלולים להיות מושפעים ממספר רב של גורמים, ובין היתר, כתוצאה משינויים במצב הגאופוליטי, הכלכלי והביטחוני באזור, אשר עלול להשפיע הן על היכולת לבצע טיסות ליעדים מסוימים והן על מחירי הדלק הסילוני המהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה. כמו כן, יישום היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנים הקרובות עשויים להיות מותנים בגורמים שלישיים, בתחרות ובמתחרים של החברה וכן בקיום מקורות כספיים נאותים למימוש החלטות פיתוח והצטיידות. בנוסף, הוראות אסדרה, שמירת יחסי עבודה תקינים בחברה, החרפת התחרות ופעולות ברשת הנתיבים ובצי המטוסים והתממשות איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה כמפורט בסעיף 8.16 להלן, עשויות להשפיע על יכולת מימוש היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנים הקרובות.



בדומה לשאר חברות התעופה, פעילות החברה מושפעת על ידי גורמים חיצוניים ופנימיים היכולים לגרום להתממשות סיכונים שונים אשר עשויים להשפיע על פעילותה של החברה, ולפיכך גם להביא לשינויים מהותיים ברווחיותה (לחיוב או לשלילה). ניתן לחלק את גורמי הסיכון לפי סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים ייחודיים לחברה.

כחלק מיישום מערך ניהול סיכונים כולל (Enterprise Risk Management - ERM), המבוצע על פי הנחיית הדירקטוריון, גיבשה החברה בשנת הדיווח מפת סיכונים תאגידי לפיה פועלת החברה, תוך הערכת השפעתם הפוטנציאלית על החברה ופעילותה, ודירוג רמת הסיכון.

במסגרת יישום מודל ניהול סיכונים כולל, הרחיב הדירקטוריון במהלך שנת הדיווח את תכולת אחריות הוועדה לניהול סיכוני שוק, וקבע כי הוועדה תהיה אחראית לניהול כלל הסיכונים בחברה ובתוך כך, הוגדרה הוועדה האמורה כוועדה לניהול סיכונים. בנוסף, מונה חשב הקבוצה כגורם המתכלל של תחום ניהול הסיכונים בחברה.

דירוג רמת הסיכון בוצע בהתאם לסרגלי הערכה ארגוניים, שגובשו על ידי הנהלת החברה ואשר מתייחסים להערכת הנזק הצפוי בהתממשות הסיכון והערכת הסבירות להתממשותו, והכל לאור פעולות ההפחתה לצמצום החשיפה (mitigation) הננקטות בחברה כמענה לתרחיש הסיכון וסביבת הבקרה המיושמת על ידי החברה.

במועד הסמוך לאישור הדוח, אישרה הוועדה לניהול סיכונים תוכנית עבודה מפורטת אשר תבסס את מפת הסיכונים התאגידי.

להלן פירוט אודות גורמי הסיכון העיקריים שמופו על ידי החברה:

סיכוני מאקרו

8.16.1 אירועים מדיניים, גאופוליטיים, ביטחוניים או פעילות טרור

אירועים מדיניים או ביטחוניים או פיגועי טרור בעולם או באזור משפיעים, באופן מיידי, לרעה, על הביקוש להובלת נוסעים ומטען ומשליכים על מחירי הדס"ל ועל מצבה הכלכלי של החברה והיקף פעילותה. הסיכון הוא כי תיגרם פגיעה בהכנסות החברה, בפעילות הטיסתית השוטפת ועוד, כתוצאה מאירועים ביטחוניים, גאופוליטיים, בישראל או במדינת היעד. כמו כן סיכונים ביטחוניים עלולים להביא לביטול כיסויי ביטוח המלחמה וטרור שהינו מנדטורי ולייצר תלות בכיסוי של המדינה וקשיים מול בעלי העניין במטוסים. יודגש, כי עם התמשכות המלחמה חווה החברה עלייה באיומים על פעילותה ונדרשת לבצע התאמות מסחריות ותפעוליות, הכוללות בין היתר תוספת עלויות ומשאבים.

מאז פרוץ המלחמה ובעקבותיה, ולאורך שנת הדיווח, נאלצה החברה להתאים את פרופיל הפעילות שלה למציאות עסקית משתנה, דבר אשר גרם, בין היתר, לעליה ברמת הסיכון התפעולי והמסחרי. בנוסף, המלחמה הביאה לגידול באי הוודאות ביחס לשגרה ולקושי לחזות את הביקושים בשוק, את התחרות ואת יחסי הגומלין ביניהם. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות, הקשורות בין היתר בהארכת נתיבי טיסה, בהוצאות הביטחון, מגבלות כושר ייצור וכיוב'. כמו כן, על רקע המלחמה, קיבלה החברה הודעות ממבטחים המשתתפים בביטוח האווירי שלה על כוונתם להחריג את מדינת ישראל מתחולת הביטוח האווירי של החברה. על מנת להבטיח את המשך קיום הביטוחים לצורך הבטחת המשך הפעילות האווירית, פנתה החברה למדינה לצורך הסדרת הביטוחים האוויריים הקשורים למלחמה. המדינה נעתרה לבקשת החברה והפקו על ידי המדינה, וזאת באמצעות "ענבל חברה לביטוח בע"מ", פוליסות משלימות לביטוח האווירי שבוטל, אשר הינן בתוקף נכון למועד הסמוך לאישור הדוח.

יצוין, כי במהלך שנת הדיווח אישר דירקטוריון החברה מדיניות המשכיות עסקית (BCP). כמו כן, הוקמה ועדת היגוי פנימית לעניין זה והוקצו המשאבים הנדרשים על ידי החברה, לרבות מינוי אחראי המשכיות עסקית.

8.16.2 חשיפה לסיכוני מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ או בהצמדה אליו (בעיקר דולר של ארה"ב). החברה חשופה לעליה בערכו של השקל ביחס לדולר בקשר עם הוצאות השכר השוטפות, הוצאות תפעוליות נוספות הנקובות במטבע שקל, וכן בגין התחייבויות מאזניות, בעיקר בגין התחייבויות לעובדים. ייסוף של השקל ביחס לדולר מגדיל במונחים דולריים את ההוצאות השוטפות של החברה וכן מגדיל במונחים דולריים (ללא השפעה על תזרים המזומנים) את



התחייבויות החברה בשל סיום יחסי עובד מעביד.

לחברה קיימת חשיפה למטבעות נוספים, אך היא אינה מייצרת סיכון משמעותי בשל היקפה הנמוך יחסית וכן משום שקיימת לגביה הגנה פנימית טבעית חלקית (קיזוז בין תקבולים לתשלומים באותן מטבעות). בשנים האחרונות נטלה החברה מספר הלוואות בלון במטבע יין במסגרת הצטיידות במטוסי דרימליינר. החברה גידרה חלק מסיכוני המטבע הנובע מהתשלומים הצפויים להחזר הלוואות אלו בשנים 2029 - 2030.

לפרטים בדבר מדיניות החברה בנושא חשיפה לסיכוני מטבע ראו סעיף ב' לדוח הדירקטוריון וכן ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

8.16.3 שינויים במצב הכלכלי

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להובלת נוסעים ומטען. מבנה ההוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של היצע החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות קטן הביקוש לתובלה אווירית, נוצר עודף קיבולת, ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. כתוצאה מכך, עלולה להיווצר הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה. עם היציאה ממשבר הקורונה, שומרת החברה על מבנה עלויות רזה וגמיש יחסית. בנוסף לכך, צברה החברה במהלך תקופת משבר הקורונה ניסיון בניהול שינויים משמעותיים במצב השוק, לרבות ניסיון בביצוע פעולות תפעוליות, מסחריות ופיננסיות להתמודדות עם מצבים אלו.

יצוין, כי במהלך שנת הדיווח ועל רקע הימשכות המלחמה, פרסמו חברות הדירוג S&P, Moody's ו-Fitch דוחות בדבר הורדת דירוג האשראי של ישראל.

להערכת החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, הורדות הדירוג כאמור, אינן צפויות להשפיע במישרין על תוצאות החברה. ככל והורדות הדירוג כאמור, ו/או אירועים מאקרו כלכליים נוספים, ישפיעו באופן מהותי על המצב המאקרו-כלכלי בישראל, עשויה להיות לכך השפעה עקיפה על שוק התעופה בישראל בכלל, ועל החברה בפרט.

8.16.4 איתני טבע ואירועי קיצון נוספים

גורמים חיצוניים, כגון פגעי טבע, שריפה ורעידת אדמה, מגפה וכדומה, עלולים לגרום לפגיעה ברצף פעילותה של החברה. כמו כן, להתפרצות מגפות ואסונות טבע השפעה שלילית מהותית על תנועת הנוסעים לאזורי האסון ולפיכך עלולים להיות בעלי השפעה שלילית מהותית גם על התוצאות העסקיות של החברה. לפירוט נוסף אודות סיכוני סביבה ואקלים אליהם חשופה החברה, ראו סעיף 8.16.12 להלן.

8.16.5 חשיפה לשערי ריבית משתנים

החברה מממנת את מרבית השקעותיה באמצעות אשראי לטווח ארוך מתאגידים פיננסיים. מרבית הלוואותיה של החברה הינן בדולר ומרבית פיקדונותיה הינם בדולר ובש"ח. חלק מהלוואות החברה הן בריבית משתנה ולפיכך שינויים בשערי הריבית עשויים להשפיע על הוצאות המימון של החברה ועל תזרים המזומנים שלה. על מנת להקטין את החשיפה לגורם סיכון זה, חלק מהלוואות שנטלה החברה הן בריבית קבועה. כמו כן, מבצעת החברה גידור של הריבית בחלק מהלוואותיה באמצעות נגזרים פיננסיים (Derivatives) להקטנת החשיפה. לפרטים בדבר הפעולות שבוצעה החברה להגנה מפני חשיפה לשערי ריבית משתנים ראו סעיף ב' לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 19 לדוחות הכספיים.

8.16.6 איומי סייבר, פגיעה במערכות מידע ובמאגרי מידע

ככלל, איומי סייבר מהווים גורם סיכון לפגיעה בפעילותה החיונית של החברה ובתפקודה. לאור ריבוי מערכות המידע של החברה (ובשל גילן של חלק מהן) והפריסה הבינלאומית שלה, קיים סיכון לתקלות ושיבושים בפעילות מערכות המידע של החברה אשר עלולים להביא להשבתת מערכות חיוניות או העדר תמיכה מספקת שלהן לפרקי זמן מסוימים. בהתאם לכך החברה מקיימת מערך אבטחת מידע והגנת סייבר כחלק מההגנה על מערכותיה מפני תקיפות ואירועי סייבר. זאת, במטרה למנוע אפשרות של פגיעה במערכות שונות, לרבות מערכות תעופה, ולהבטיח את רציפות פעילות החברה.

פן נוסף של סיכוני סייבר קשור לניהול המידע בארגון לאור חשש מדלף מידע. מידע ארגוני רגיש או מידע אישי עלול לזלוג לגורמים מחוץ לחברה, מה שעלול להוביל לפגיעה מסחרית, תדמיתית ולחשיפת החברה לתביעות ולקנסות. בהיבט זה, החברה נוקטת באמצעים רבים ופועלת לשם אבטחת המידע שברשותה ובתוך כך להגן עליו מפני דלף



ולשמור על סודיותו, שלמותו, אמינותו וזמינותו של המידע.

החברה מקיימת מדיניות ניהול סיכונים סייבר ואבטחת מידע (שלהערכת החברה היא אפקטיבית) ונהלים בתחום אבטחת המידע, אשר מפרטים את העקרונות ותפיסת החברה בתהליכי הרוחב המתרחשים בה, לרבות בהיבטי משאבי אנוש, רכש, ניהול מאגרי מידע, עבודה מול גורמים חיצוניים וכיוב'. הממונה על אבטחת המידע והגנת הסייבר של החברה (CISO), היא האחראית ליישום מדיניות ניהול הסיכונים ואבטחת המידע בחברה, המאושרת על ידי סמנכ"ל טכנולוגיות מידע ודירקטוריון החברה וכן אחראית לביצוע בקורות בתחום. דיווחים לדירקטוריון החברה על אודות ניהול סיכונים הסייבר מתקיימים באופן שוטף. בנוסף, בעת התרחשות אירוע סייבר מהותי, הדירקטוריון מקבל עדכונים שוטפים בהתאם לנהלי החברה בנושא. כמו כן, קיימים בחברה תהליכים שונים לניהול סיכונים אבטחת מידע, לרבות ביצוע מבדקי סיכונים וביניהם סקרי סיכונים ומבדקי חדירה מבוקרים (Penetration Tests) למערכות השונות.

בשנת הדיווח החברה הקימה ועדת היגוי ייעודית בנושאי אבטחת מידע וסייבר בראשות מנכ"לית החברה המתכנסת מעת לעת.

החברה מקדישה משאבים לנושא ניהול סיכונים סייבר, ולטכנולוגיות בתחום אבטחת המידע, ובכלל זאת: כלים ושירותים כגון חומות אש, מערכות זיהוי ומניעת פריצות, מערכת לניהול אירועי סייבר (SIEM), פלטפורמות מודיעין איומים, פתרונות למניעת אובדן נתונים (DLP), טכנולוגיות הצפנה והלבנה וכלים לניהול זהויות ניהול הרשאות גישה וכיוב'. בנוסף, החברה נוקטת באמצעים לשמירה על אבטחת מידע פיזית, כגון מערכות בקרת גישה, מצלמות ובקורות סביבתיות המבטיחות את אבטחת החומרה ואחסון הנתונים של החברה.

יצוין, כי בשנים האחרונות המשיכה החברה לשרג חלק ממערכות המידע והתשתיות הטכנולוגיות וחלק ממערכות המידע של החברה הנמצאות בסוף מחזור החיים שלהן הוחלפו. מלבד זאת, החברה מקיימת הדרכות ותרגילים לכל דרגי החברה באופן שוטף, תוך קבלת סיוע מגורמי מקצוע ומומחים חיצוניים. בתוך כך, מערך ההדרכות של החברה, כולל לומדות מקוונות והדרכות פרונטליות בנושאי פרטיות ואבטחת מידע והכשרות ייעודיות בנושא לגורמי מפתח בחברה. עוד יצוין, כי תרגיל להתמודדות עם אירוע משברי מסוג תקיפת סייבר, בשיתוף חברה שתחום מומחיותה הוא ניהול משברי סייבר, נערך בחודש ינואר 2025.

יצוין, כי מאז פרוץ המלחמה ועד למועד הסמוך לאישור הדוח חווה החברה עלייה ניכרת בכמות ניסיונות תקיפות הסייבר, בתחומים ובעצמות. החברה ממשיכה להשקיע משאבים רבים נוספים בתחום אבטחת מידע וסייבר, ומיישמת אמצעים טכנולוגיים על מנת לעבות ולחזק את מערך ההגנה שלה, לרבות באמצעות חיזוק ההגנה על שרשראות אספקה. כמו כן, מבצעת החברה פעולות נוספות להגברת המוכנות לחירום בהיבטים טכנולוגיים ולהעלאת המודעות, הערנות והדריכות של עובדי החברה בתחום אבטחת המידע והסייבר. מבלי לגרוע מהאמור, יצוין, כי לאור התגברות איומי הסייבר בעולם בכלל, ובמדינת ישראל בפרט, זאת על רקע המלחמה, הגדלת נפח פעילות החברה ודרישות רגולטוריות שונות וכן לאור הסיכון הנובע מחשיפת החברה למתקפות סייבר, כיוון שנושאת החברה את דגל ישראל על זנבות מטוסייה המהווה סממן לאומי, החברה הגדילה את השקעותיה בתחום הגנת הסייבר וכן ממשיכה בהקצאת המשאבים הנדרשים בנושא זה. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לא התרחש בחברה אירוע אבטחת מידע וסייבר אשר עשויה להיות לו השפעה מהותית על החברה.

סיכונים ענפיים

מחירי דס"ל 8.16.7

הדס"ל מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אווירי ושל החברה. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות. רווחיות החברה עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל. החברה נוקטת מעת לעת בפעולות לגידור המחיר של חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה בהתאם למדיניות הגידור שלה שמאושרת אחת לשנה על ידי דירקטוריון החברה (לאחר המלצת הוועדה לניהול סיכונים של החברה). לפרטים נוספים ראו סעיף 8.5.1 לעיל. לפרטים בדבר מדיניות הגידור והפעולות שביצעה החברה להגנה מפני שינוי במחירי הדלק, ראו סעיף ב לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 19 לדוחות הכספיים.

תחרות 8.16.8

ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המרחיפה בתקופות של עודף קיבולת ביחס לביקוש. כניסתן של חברות תעופה נוספות לשוק או הרחבת פעילות של חברות קיימות בעוצמה הגבוהה מעוצמת הצמיחה בביקושים, גורמת להחרפת התחרות בענף התעופה, מצב היוצר עודף קיבולת, גורם לירידה ברמת מחירי הובלת נוסעים ומטען ועלול להקטין את חלקה של החברה בפעילות הענף ולפגוע בתוצאות העסקיות של החברה. כמו כן, חברות התעופה הזרות החברות בשלוש בריתות התעופה הגדולות בעולם, פועלות בשוק הישראלי תוך שיתוף פעולה תפעולי ומסחרי, לרבות



הסכמי קוד משותף, מיזוגים ורכישות ושיתופי פעולה מסחריים משמעותיים. כמו כן, שינויים שחלו בשנים האחרונות בהסכמים בינלאומיים, לרבות הסכמי התעופה "שמיים פתוחים" בין ישראל לבין האיחוד האירופי וכן בין ישראל לבין ארה"ב, וכן כניסת חברות תעופה מהמפרץ הפרסי לאזור הסכמי אברהם, הגבירו את התחרות ומשפיעים על פעילותה של החברה.

יחד עם זאת, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כפועל יוצא מהמלחמה ועל רקע צמצום והפסקת פעילות חלק מחברות התעופה הזרות, חלקה של החברה בפעילות התעופתית בנתב"ג (ובפרט בכל הקשור להטסת נוסעים) גדל בשיעור ניכר ביחס לתקופה שלפני פרוץ המלחמה ואף למעלה מ-50% (בחלק מהחודשים במהלך שנת הדיווח) ולכך השלכות אפשריות לעניין טענות מתחום דיני התחרות (ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל).

החברה נוקטת במדיניות תמחור קפדנית במסגרתה קוטמת החברה על רקע וכתלות באירועים הביטחוניים את מחיריה לכרטיסי הטיסה במחלקת תיירים. כמו כן, במהלך שנת הדיווח וכתלת בהתגברות באירועים הביטחוניים, מעת לעת העמיקה החברה את הפחתת מחירי המקסימום של כרטיסי הטיסה בכל רשת הנתיבים שלה. בנוסף, קבעה החברה מחירי מקסימום גם עבור טיסות נכנסות (טיסות one way), וזאת לתקופה קצובה, לטובת ישראלים שנתרו מחוץ לישראל עקב ביטולי טיסות של חברות תעופה זרות.

לפרטים בדבר הפעולות בהן נוקטת החברה בהקשר זה, ראו סעיף 1.2 וסעיף 7.8 לעיל.

8.16.9 החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישי של החברה כמוביל אווירי

פעילותה של החברה מותנית בקבלת רישיון מהרגולטור בתחומי התעופה (כדוגמת רישיון הפעלה אווירית ורישיון מכון בדק), אשר תנאיהם נקבעים על פי הוראות חוק ותקנות ומפוקחים על ידי רשות התעופה האזרחית ולפיכך עשויים להשפיע על מעמדה של החברה, יכולתה לבצע את משימותיה ואף להשפיע לרעה על תוצאותיה הכספיות.

רישיונות הפעלה של החברה כמוביל אווירי וזכויות הטיס שהוענקו לה מותנים בכך שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית יהיו בידי ישראלים. אי קיום הוראות בדבר זהות המחזיקים במניות החברה עלול לפגוע ברישיונות הפעלה של החברה ובזכויות הטיס המוענקות לה על ידי המדינה.

8.16.10 ניהול הפעילות המסחרית של החברה

על מנת למקסם את הכנסות החברה, מבצעת החברה באופן שוטף תכנון מסחרי מוקדם לבחירת היעדים ותדירויות הטיסה לכל יעד, ומנהלת מערך לניהול תחום ההמחרה בחברה כתלות ברמות הביקושים ובסוגי הנוסעים והיעדים. לאור שיעורי הרווחיות הנמוכים יחסית בענף, ביחס למחזור ההכנסות - אי דיוק של הפעילות המסחרית, כאמור, עשוי להביא להשפעה שלילית על התוצאות העסקיות. במהלך שנת הדיווח, ביצעה החברה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתיבים שלה. לפרטים נוספים ראו סעיפים 1.2 ו-7.2 לעיל.

8.16.11 סיכויי שרשרת אספקה גלובליים

אירועים גלובליים שהתרחשו בשנים האחרונות, ובכלל זה, מגפת הקורונה, אירועים גאופוליטיים, פנדמיה, משברים כלכליים וכיוב', השפיעו רבות על מערכי האספקה הבינלאומיים, לרבות על ענף התעופה. מגבלות ייצור ואספקה של ספקים מהותיים של החברה, לרבות של חברות יצרני המטוסים והמנועים, משפיעות על ניהול צי המטוסים והמנועים של החברה ועלולות להשפיע באופן מהותי על היכולת של החברה ליישם את התוכנית האסטרטגית בשל פוטנציאל לקרקוע מטוסים, היעדר זמינות של מטוסים, מנועים או חלקי חילוף אחרים, עיכובים בקבלת מטוסים או מנועים חדשים וכיוב'. יצוין כי על רקע שיבושים מתגברים בשרשרת האספקה בשוק התעופה העולמי בכלל וכן בחברה בפרט וכן לאור תמורות גאופוליטיות בארץ ובעולם, אשר גורמים, בין היתר, לעיכובים בקצב אספקת מטוסים, מנועים וכן חלקי חילוף נוספים, עודכנו התוכנית האסטרטגית והתוכנית של החברה. בהקשר זה יצוין כי חלק מהפעולות שהחברה מבצעת על מנת להתמודד עם סיכון זה, כוללות הפעלת מטוסים בחכירה רטובה, רכישה של מטוסים ומנועים בשימוש החברה לרבות חלף חכירתם ורכישת סימולטור.

לפרטים נוספים ראו סעיפים 8.5.2, 8.12 ו-8.15 לעיל.

8.16.12 מגבלות סביבה, אקלים ורעש

החברה חשופה לאי עמידה בהוראות הנוגעות לסביבה, אקלים ורעש, ובכלל זה איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש או גורמים אחרים, כמו גם שינוי במגבלות הפעלת המטוסים בנתב"ג או בנמלי תעופה אחרים אליהם סטה



החברה, זיהומי קרקע ומים, אי-ניהול יעיל של פסולת ושפכים וכיוב'.

כחלק ממחויבותה של החברה לניהול אחראי ובר קיימא של פעילותה, החברה מזהה ומנהלת סיכונים סביבתיים בעלי השפעה על פעילותה העסקית. בהתאם לכך, מקיימת החברה פעולות שונות כגון: טיפול בשפכים, שיפור אלמנטים סביבתיים, טיפול בפסולת, חברות בתוכניות לצמצום פליטת פחמן דו חמצני וכיוב'. בשנת 2023 אימצה החברה באופן וולונטרי תוכנית IATA Environment Assessment (IEnvA), שמבוססת על תקן ISO 14001, המהווה את התקן הבינלאומי המוביל לניהול סביבתי בחברות תעופה, וזאת כחלק משאיפתה למזער את השפעתה הסביבתית, טביעת הרגל הפחמנית ולתרום למאמצי קיימות גלובליים. במועד הסמוך לאישור הדוח, קיבלה החברה הסמכה מטעם יאט"א על עמידתה בתוכנית זו.

כמו כן, וכחלק מהתוכנית האסטרטגית של החברה (וכפי שנהגה החברה בשנתיים האחרונות), בכוונת החברה לפרסם במהלך שנת 2025 דוח אחריות תאגידי, בהתאם לתקני הדיווח GRI, אשר יתייחס לשנת הדיווח.

לאור הסיכון הנובע מחשיפת החברה בנושא סביבה ואקלים, הגדילה החברה את השקעותיה בתחום זה וכן ממשיכה בהקצאת המשאבים הנדרשים. לפירוט בדבר הפעולות אותן מבצעת החברה כאמור, ראו סעיף 8.10.1 לעיל.

פגיעה בביטחון טיסה ואי שמירת הכשירות המבצעית 8.16.13

ליקויים בביטחון הטיסה ובנוסף, ליקויים בתחזוקת ציוד הטיסה, ניהול הכשירות של צוותי האוויר והקרקע הנדרשים על מנת לבצע את הפעילות המבצעית המתוכננת של החברה, וכן ליקויים נוספים בתפעול האווירי של החברה, עלולים לפגוע בטיסות החברה ו/או בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה, בכושר המבצעי וביכולת החברה לבצע את פעילותה, ובכך להשפיע מהותית לרעה על פעילות החברה. לצורך שמירה על הביטחון, מקיימת החברה את ההוראות וההנחיות הנקבעות על ידי הגורמים הרלוונטיים, לרבות הנחיות היצרן ורשות התעופה האזרחית. כמו כן, לחברה ראש אגף בטיחות, איכות וקיימות האמון על שמירה על הביטחון בחברה. יצוין, כי קיימת בחברה ועדת היגוי פנימית, וכן ועדת בטיחות מטעם דירקטוריון החברה. כמו כן, במהלך שנת הדיווח הקצתה החברה וממשיכה כל העת להקצות משאבים לצורך שמירה על הביטחון.

פגיעה בביטחון טיסה 8.16.14

לצורך שמירה על ביטחון הטיסה מקיימת החברה סדרי ביטחון בהתאם להוראות והנחיות שירות הביטחון הכללי או כל גוף אחר המוסמך לתת הנחיות בענייני אבטחת תעופה.

אירועים ביטחוניים או פיגועי טרור בעולם או באזור משפיעים, באופן מיידי, לרעה, על הביקוש להובלת נוסעים ומטען ומשליכים על מצבה הכלכלי של החברה והיקף פעילותה. הסיכון הוא כי כתוצאה מאירועים ביטחוניים בישראל או במדינות היעד ייגרמו לחברה פגיעה מסחרית, תדמיתית ולחשיפת החברה לתביעות ולקנסות. בהיבט זה, החברה נוקטת באמצעים על פי הנחיות הגורמים הרשמיים כאמור לעיל.

כמו כן, סיכונים ביטחוניים עלולים להביא לביטול כיסויי ביטוח המלחמה וטרור שהינו מנדטורי ולייצר תלות בכיסוי של המדינה וקשיים מול בעלי העניין במטוסים. יודגש, כי עם התמשכות המלחמה חווה החברה עלייה באיומים על פעילותה ונדרשת לבצע התאמות מסחריות ותפעוליות, הכוללות בין היתר תוספת עלויות ומשאבים. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות, הקשורות בין היתר בהארכת נתיבי טיסה, בהוצאות הביטחון, מגבלות כושר ייצור וכיוב'. כמו כן, על רקע המלחמה, קיבלה החברה הודעות ממבטחים המשתתפים בביטוח האווירי שלה על כוונתם להחריג את מדינת ישראל מתחולת הביטוח האווירי של החברה. על מנת להבטיח את המשך קיום הביטוחים לצורך הבטחת המשך הפעילות האווירית, פנתה החברה למדינה לצורך הסדרת הביטוחים האוויריים הקשורים למלחמה. המדינה נעתרה לבקשת החברה והפקו על ידי המדינה, וזאת באמצעות "ענבל חברה לביטוח בע"מ", פוליסות משלימות לביטוח האווירי שבוטל, אשר הינן בתוקף נכון למועד הסמוך לאישור.

רגולציה תעופתית 8.16.15

פעילותה של החברה ויכולתה להרחיב את היקף הפעילות ומתווה הפעילות תלויים, בין היתר, באישורים רגולטוריים שונים הניתנים על ידי רשויות בישראל ובעולם. העדר רישוי מתאים, אי עמידה בתקנים בינלאומיים או מקומיים עלולים להביא לעליה בהוצאות החברה, לקנסות ועיצומים, נחיתות תחרותית מול מתחרותיה של החברה ואף לפגיעה ברצף פעילותה של החברה.

יצוין, כי האפשרות הקיימת לחברות זרות לטוס בנתיב טיסה קצר העובר מעל למדינות אשר חברות תעופה ישראליות,



ובכללן החברה, אינן מורשות לטוס מעליהן, מהווה פגיעה ביכולת החברה להתחרות באופן שוויוני והוגן מול חברות תעופה אשר קיבלו היתר כאמור.

הפערים הנוצרים במצב זה אינם מאפשרים תחרות הוגנת ושוויונית לחברות התעופה הישראליות ומייצרים פערים וביניהם: מוצר נחות ללקוחות עקב משך טיסה ארוך, פער במבנה העלויות ממנו נגזר המחיר לצרכן והתוצאה הכלכלית בהפעלת הטיסות, מגבלה תפעולית עקב אי יכולת שימוש במטוסים צרי גוף ומגבלה מסחרית בפתיחת נתיבים חדשים אשר נמצאים בטווח התפעולי של מטוסי החברה בנתיב המקוצר.

הסיכון בדבר אובדן או אי קבלת סלוטים היסטוריים בשדות תעופה בהם מעוניינת החברה לפעול בשל חזרה מאוחרת לפעילות המושפעת ממגבלות כגון רגולציה וזמינות ציוד.

לפרטים בדבר הסדרים רגולטוריים, ראו סעיף 8.11.2 לעיל.

סיכונים ייחודיים לחברה

8.16.16 עלויות שמירת ביטחון טיסה

מזה שנים, החברה מספקת את שירותי אבטחת התעופה לכל חברות התעופה הישראליות בטיסותיהן הנכנסות לישראל.

במהלך השנים, התקבלו מספר החלטות ממשלה, אשר שינו את שיעורי השתתפות של המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות וקבעו תנאים שונים לתחולה.

עד ליום 31 בדצמבר 2024, שיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון הטיסה של החברה, עמד על 97.5%.

ביום 2 במרץ 2025 התקבלה החלטת ממשלה, שעניינה בין היתר, השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה וסאן דור ("החלטת הממשלה"). בהמשך להחלטת הממשלה, התקשרו החברה והמדינה בתוספת להסכמים אשר נחתמו בין הצדדים בשנים 2011 ו-2013 על תיקוניהם, לפיה בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של החברה וסאן דור.

לפרטים נוספים בדבר ההסכם שנחתם, כאמור, בנוגע לשיעור הוצאות הביטחון ראו סעיף 8.11.12 לעיל, וכן ביאור 21. לדוחות הכספיים של החברה.

יצוין, כי לשינוי בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון הטיסה של החברה, אי קיום החלטת הממשלה במלואה, חוסר שיתוף פעולה מצד הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים לביצוע החלטות הממשלה (לרבות מצד משרד החוץ בקשר להעסקת עובדים במערך אבטחת התעופה), שינויים בהיקף אמצעי הביטחון שהחברה תיאלץ לנקוט בהם (עקב אירועים ביטחוניים, לרבות המלחמה, או עקב ניסיונות פיגוע) וכן אם החברה תאלץ להפסיק או להגביל טיסותיה ליעד כלשהו או לא תוכל להרחיב את פעילותה ליעדים נוספים מטעמי ביטחון, עלולים להיות השפעה מהותית על התוצאות העסקיות של החברה. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.11.12 לעיל.

8.16.17 יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי ושמירת ידע ארגוני

המצב בענף התעופה והתחרות הגוברת מחייבים מאמצים מתמשכים לשמירה על מבנה עליות מוקפד וגמיש בחברה. מאמצים אלו כללו תהליכים שונים וביניהם ביצוע שינויים מבניים, ניהול משא ומתן עם ועדי העובדים וחתימה על הסכמי עבודה מגדירים והסכמים קיבוציים.

תנאי העבודה של עובדי החברה המועסקים בישראל, למעט העובדים הבכירים ועובדים אחרים המועסקים בהסכמים אישיים, מוסדרים בהסכמים קיבוציים מיוחדים. עניין זה יכול להשפיע על היכולת לגייס עובדים חדשים ו/או להחליף כוח אדם קיים בכוח אדם אחר.



ניהול המשאב האנושי בחברה, לרבות כשירות כוח האדם, איוש בעלי תפקידים מקצועיים ומבצעיים, הכשרה מקצועית, עזיבת בעלי תפקידים בעמדות מפתח או עובדים בעלי ידע וניסיון חיוני, קשיי גיוס בהיקף ובתמהיל הכשירויות הנדרש וכיוב', עשוי להשפיע על תפעול החברה ויכולותיה לעמוד בתחרות הגוברת.

בתוך כך, החברה מקיימת קשר שוטף עם ועדי העובדים במגזרים השונים, לשמירה על יחסי עבודה תקינים, תוך ביצוע פעולות לשמירה ולייצוב המשאב האנושי.

לפרטים נוספים בדבר ההסכמים הקיבוציים ראו סעיף 8.4.5 לעיל.

8.16.18 מגבלות מימון וסיכונים נזילות

התממשותו של סיכון נזילות עלול לפגוע ביכולתה של החברה לפרוע את התחייבויותיה הפיננסיות בהגיע מועד פירעון, לרבות התחייבויות בגין רכישת או חכירת מטוסים, וכן לגייס מימון למטוסים נוספים.

סיכון הנזילות העיקרי של החברה הוא סיכון בו פעילות החברה עשויה להשתבש באופן מהותי, כתוצאה מהתממשות גורם סיכון כלשהו, כגון מגיפה עולמית, אשר בעטיו עשויה להידרש החברה בהחזרת כספים ללקוחות החברה, בהיקפים מהותיים מאוד, תוך זמן קצר. הפעולות אותן מבצעת החברה כדי לצמצם את החשיפה, כוללות, בין היתר, קביעת מדיניות השקעות תוך שמירת כרית ביטחון של אמצעים נזילים לשימוש החברה במקרה הצורך, הנפקת שוברים חלף החזרים ללקוחות במזומן וכיוב'.

בנוסף, פעילות הגידור של החברה מתבצעת על פי מדיניות הגידור המאושרת מידי שנה על ידי הוועדה לניהול הסיכונים והדירקטוריון. כחלק מניהול פעילות הגידור, מתקשרת החברה עם גופים פיננסיים בהסכמים הקובעים את חשיפת האשראי המקסימלית המותרת של החברה, כאשר שינוי קיצוני לרעת החברה בשווי ההוגן של עסקאות הגידור (דס"ל, מט"ח וריבית), עלול להעלות דרישה להעמדת בטחונות במזומן עבור הגופים המגדירים. מדיניות הגידור של החברה, כאמור, מגבילה את החשיפה המקסימלית האפשרית של החברה לסיכון זה.

התממשותו של סיכון נזילות עלול לפגוע ביכולתה של החברה לפרוע את התחייבויותיה הפיננסיות בהגיע מועד פירעון, לרבות התחייבויות בגין רכישת או חכירת מטוסים, וכן לגייס מימון למטוסים נוספים. לפרטים בדבר ניהול סיכון הנזילות, ראו ביאור 14.ח. לדוחות הכספיים.

8.16.19 גולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים

לאור היחס המקל של דיני התחרות בישראל כלפי חברות תעופה זרות (שיכולות, בין השאר, לטעון לתחולתו של סעיף 3א לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988, המעניק פטור גורף מפרק ההסדרים הכובלים להסדרים בין חברות תעופה זרות, כפוף להתקיימות התנאים בסעיף זה), עלול להיפגע כושר התחרות של המובילים הישראליים ובהם החברה, וכן עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה. הפגיעה בכושר התחרות של החברה מתחדדת נוכח קיומם של מיזוגים, רכישות ובריתות תעופה הנפוצים בענף התעופה העולמי וכן נוכח יישום מחמיר ומגביל יותר של דיני התחרות בישראל בהשוואה לדיני התחרות בארצות הברית ואירופה.

החברה היא צד להליכים משפטיים, הן בתקופות של פעילות רגילה והן בתקופת המלחמה ובכללם תובענות שבית המשפט התבקש להכיר בהן כתובענות ייצוגיות בישראל אשר, ככל שתתקבלנה, עלולות להביא לחיובה בסכומים מהותיים, שלא תמיד ניתן להעריכם, ולא תמיד נערכה בגינם הפרשה בדוחות הכספיים של החברה. לתוצאות הליכים אלה עלולה להיות השפעה מהותית על החברה. לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.



כחלק מסיכוני הרגולציה החלים על החברה, כלולים גם סיכונים הנובעים מתחום ההגנה על הפרטיות ביחס לאנשים אודותיהם החברה מעבדת מידע אישי. זאת בפרט, לאור התפתחויות במישור החקיקתי, לרבות כניסתו הצפויה לתוקף של תיקון 13 לחוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981. מערך הציות בחברה כולל, בין היתר, ועדת היגוי ייעודית לנושא בהובלת חברי הנהלה בכירה וממונה על הגנת הפרטיות (DPO - Data Protection Officer) המדווחת באופן שוטף ליועצת המשפטית של החברה וכן מדווחת להנהלה ולדירקטוריון החברה. החברה נוקטת בפעולות לשם צמצום הסיכונים האמורים, בין היתר, על ידי אימוץ מדיניות הגנת פרטיות על ידי דירקטוריון החברה, ופועלת להסדרת מנגנוני פיקוח מטעם הדירקטוריון וועדותיו בנושא תהליכי הציות בחברה. בכלל זאת, החברה הגדירה תוכניות ביקורת המבוצעות על ידי מבקר הפנים של החברה ונידונות בוועדת הביקורת של הדירקטוריון.

לפרטים נוספים בדבר השפעת דיני התחרות על פעילותה של החברה, לרבות בנושא מונופולין ראו סעיף 8.11.2 (ו) וכן סעיף 8.16.8 לעיל.

8.16.20 מגבלות עקב הוראות מסוימות במניית המדינה המיוחדת

ההוראות לגבי שמירת קיבולת הטסה מינימלית שעל החברה לקיים, מצמצמות את גמישות התפעול ומטילות התחייבויות מכבידות ביחס לנכסים החיוניים, כהגדרתם בתקנון החברה. השיפוי בנסיבות אלה עלול שלא לכסות את כל ההוצאות של החברה. בנוסף, מכוח סמכות המדינה על פי חוק החברות הממשלתיות, פורסם בשנת 2004 צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, הקובע כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה המאפשר שימוש אפקטיבי בנכסיה החיוניים, כמתואר בסעיף 8.11.13 לעיל, דבר אשר עלול להשפיע על פעילות החברה.

8.16.21 תלות בספקים

כל המטוסים שבשרות החברה הם מתוצרת חברת "בואינג". לחברה תלות מהותית בבואינג הן בנוגע לחלפים והן בנוגע לתמיכה הנדסית. יצוין, כי החברה תושפע ממגבלות, ככל ויהיו, על פעילותה התקינה של חברת בואינג.

צי מטוסי בואינג 777 וכן צי מטוסי בואינג 787, מצוידים במנועים מתוצרת חברת "רולס רויס". לחברה קיימת תלות מהותית ביצרן מנועים זה בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועי מטוסים אלו. לפרטים בדבר התקשרויות החברה בהצטיידות מטוסים עם חברת בואינג וכן לפרטים בדבר התקשרויות החברה עם "רולס רויס" בהסכמים לרכישה ואחזקת מנועים למטוסים שרכשה וחקרה החברה והמגבלות שנוצרו בתהליך הייצור של המנועים, ראו סעיף 8.12 לעיל.

המערכת הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, ניהול הטיסה ובידוק היא מערכת "אמדאוס". הפסקת פעילות חד צדדית של "אמדאוס" תוך הפרת ההסכם תגרום לקשיי תפעול זמניים. לחברה תלות מהותית ב"אמדאוס" הן בנוגע לביצוע הזמנות והן בנוגע לניהול מלאי המושבים בטיסותיה.

החברה מתקשרת עם ספקים לאספקת דלק סילוני למטוסיה כגון עם החברות פז ודור אלון. החברה סבורה, כי היקף רכישות הדלק הסילוני מהחברות פז ודור אלון, כאמור, עלול ליצור תלות בספקים אלו, ככל שלא תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דלק סילוני בנתב"ג. לפרטים נוספים בדבר ההסכמים לאספקת דלק סילוני, ראו סעיף 8.5.1 לעיל.

יצוין, כי על רקע שיבושים בשרשרת האספקה, עודכנו התוכנית האסטרטגית והתוכנית העסקית של החברה. לפרטים נוספים בדבר עדכון התוכנית האסטרטגית, ראו סעיף 8.15 לעיל.

8.16.22 תלות במשאבי רש"ת, נתב"ג ושדות תעופה מרכזיים ואחרים

רוב פעילויות החברה מתבצעות בנמל הבית בנתב"ג המופעל על ידי רש"ת. לכן, להפרעה או שיבוש מתמשכים בפעילות הסדירה של רש"ת ו/או נתב"ג ו/או לשינויים במדיניות מתן אישורי ההמראה והנחיתה (סלוטים) בשדות התעופה המרכזיים בהם פועלת החברה בארץ ובעולם, עשויה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות החברה, לרבות שינוי משמעותי נוסף שייתכן בשעות הפעילות בנתב"ג, אשר עשוי להיות בעל השפעה מהותית על יכולת התפעול של החברה ועל תוצאותיה הכספיות.



כמו כן, מגבלות משאבים, לרבות סלוטים, בנתב"ג ו/או בשדות תעופה אחרים עלולים לפגוע בצמיחה של החברה, ביכולתה לעמוד בתוכנית האסטרטגית ו/או בתפעולה היעיל. כמו כן, החלטות מסחריות של רש"ת באשר לשימוש החברה בנכסיה עלולות גם כן להשפיע על פעילות החברה.

8.16.23 פגיעה במוניטין ובתדמית החברה

החברה מעריכה כי היא בעלת מוניטין חזק ומשמעותי בשוק התעופה הישראלי וכי ערך המותג שלה גבוה מאוד. פגיעה בתדמית החברה, והתמודדות לקויה עם אירועים תקשורתיים עלולים להוביל לפגיעה במוניטין ובתדמית החברה ובתוצאותיה הכספיות עקב כך. בחברה קיים מערך שיווק, דיגיטל, תקשורת וקשרי ממשל אשר אמון על ביצוע פעולות נדרשות, בין היתר, לחיזוק מוניטין החברה.

בטבלה הבאה מוצג פילוח של גורמי הסיכון שתוארו לעיל על פי טיבם (סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים מיוחדים לחברה), ואשר דורגו בהתאם להערכות הנהלת החברה, על פי מידת עוצמת השפעתם על עסקי החברה בכללותה - השפעה גדולה, בינונית וקטנה.

השפעה גדולה		השפעה בינונית		השפעה קטנה	
סיכוני מאקרו					
			✓		אירועים מדיניים, גאופוליטיים, ביטחוניים או פעילות טרור
✓					חשיפה לסיכוני מטבע
		✓			שינויים במצב הכלכלי
			✓		איתני טבע ואירועי קיצון נוספים
✓					חשיפה לשערי ריבית משתנים
			✓		איומי סייבר, פגיעה במערכות מידע ובמאגרי מידע
סיכונים ענפיים					
		✓			מחירי דס"ל
		✓			תחרות
		✓			החלטות ממשלתיות בנושאי תעופה ורישוי של החברה כמוביל אווירי
✓					ניהול הפעילות המסחרית של החברה
		✓			סיכוני שרשרת אספקה גלובליים
		✓			מגבלות סביבה, אקלים ורעש
✓					פגיעה בבטיחות טיסה ואי שמירת הכשירות המבצעית



השפעה גדולה	השפעה בינונית	השפעה קטנה
	✓	
	✓	
סיכונים ייחודיים לחברה		
	✓	
	✓	
✓		
	✓	
✓		
	✓	
	✓	
	✓	



אל על EL AL



פרקיבי

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

פעילות הקבוצה

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") והחברות הבנות ("הקבוצה") פועלות בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען לישראל וממנה. בעיקר מפעילה הקבוצה טיסות סדירות על ידי החברה ועל ידי חברת הבת סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"). כמו כן, מפעילה הקבוצה מועדון נאמנות ללקוחותיה, במסגרתו מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממותגים באמצעות חברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון"). הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות כגון טיסות שכר המבוצעות על ידי סאן דור, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה) המבוצעים על ידי חברות הבת ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ") ו-Borenstein Caterers Inc ("בורנשטיין"), וכן במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים, לרבות למטוסי החברה עצמה. בנוסף, פועלת הקבוצה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ. יצוין כי בהתאם להסדרים מול המדינה בנושא, פועלת החברה גם בתחום מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית.

הסביבה העסקית

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת הקבוצה, היא ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין ברמת תחרות גבוהה וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם. מלחמת "חברות ברזל" ("המלחמה") משפיעה מהותית על ענף התעופה בישראל לרבות על היצע המושבים בשוק ויציבותו, הביקוש הכללי לטיסות, אופי והיקף תנועת הנוסעים והכל כמפורט להלן. לעניין שוק התעופה הבינלאומי, על פי הערכות יאט"א (הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית), כמות הנוסעים בטיסות בעולם המשיכה וגדלה במהלך שנת 2024, ועברה את נתוני השיא שנרשמו בשנת 2019, עובר לפרוץ מגפת הקורונה. במקביל, התעשייה מתמודדת עם מחסור בשרשרת האספקה בענף, לרבות מחסור במטוסים וציוד טיסה אחר, אשר מקשה על הרחבת היצע המושבים ועל חידוש צי המטוסים. לפרטים בדבר קשיים בשרשרת האספקה ראו סעיף 8.5.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

לעניין תחזית יאט"א לשוק התעופה העולמי עבור שנת 2025 ראו סעיף א.1.2. להלן.

דבר הדיקטוריון וההנהלה בדבר ההתפתחויות העסקיות והשפעתן על הקבוצה

עיקרי התפתחות הפעילות העסקית בשנת 2024

לאורך שנת 2024 השפיעה המלחמה באופן מהותי הן על היצע המושבים בנתב"ג והן על היקף הכללי של תנועת הנוסעים בנתב"ג. חברות התעופה הזרות ביטלו והחזירו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה, כאשר המציאות הביטחונית המשתנה מעת לעת והיעדר היציבות ששררה לאורך שנת 2024, הביאו לשינויים תכופים ואי ודאות מוגברת ביחס להיקף פעילותן של החברות הזרות. כמו כן, ובין היתר כפועל יוצא מבעיית היצע המושבים כתוצאה מפעילותן הלא יציבה של החברות הזרות, חל קיטון במספר הנוסעים העוברים בנתב"ג, אשר ירד במהלך השנה בכ-34% ביחס לאשתקד. אף על פי כן, לאורך כל שנת 2024 היקף הביקושים היה גבוה משמעותית מהיצע המושבים בנתב"ג, כך שהביקוש לטיסות החברה לאורך כל השנה היה מוגבר באופן משמעותי ביחס לעונתיות ולעיתים אף מעבר לביקוש אותו חווה החברה בשגרה בתקופות שיא.

מאז פרוץ המלחמה מתמודדת החברה עם מציאות ביטחונית משתנה אשר גורמת לאי יציבות בפעילות האווירית האזרחית לישראל וממנה ועל המרחב האווירי שלה, ואשר הובילה לביטולים הדרגתיים של חלק מטיסותיהן של חברות התעופה הזרות המפעילות טיסות לישראל וממנה ואף לסגירה לפרקים של המרחב האווירי של ישראל.

לאורך כל התקופה שמרה החברה על הגשר האווירי אל ישראל וממנה. שימור הגשר האווירי התאפשר בזכות מסוגלות החברה לנהל חברת תעופה אזרחית בסביבת מלחמה מתמשכת ורב זירתית. בתוך כך, החברה פועלת בתיאום מלא ורציף עם כלל גורמי הרשויות הרלוונטיות וגורמי הביטחון המוסמכים, לרבות רת"א, רש"ת, שירות הביטחון הכללי, צה"ל, וכן מפעילה חדר מצב בראשות סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) לצורך ניהול האירועים השונים כגון מתקפות טילים, עדכון מסלולי טיסה, שינוי נתיבי טיסה, והכול תוך ניהול סיכונים מוקפד.

שנת 2024 התאפיינה ברמות ביקושים מוגברות לטיסות החברה ביחס לקיבולת המושבים שביכולתה להציע, לרבות ברבעון הרביעי של השנה. החברה ממשיכה במאמציה התפעוליים להגדיל את היצע הטיסות ככל הניתן, במסגרת מגבלת כושר הייצור שלה ומבצעת התאמות מסחריות, מבצעיות ותפעוליות כמפורט בסעיף 1.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד". האמור, ביחד עם גורמים נוספים כמפורט בדוח דירקטוריון זה, לרבות הביקוש המוגבר להטסת מטענים במטוסי החברה על רקע הירידה בהיצע הטיסות של החברות הזרות, השפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות הן בשנת 2024 והן ברבעון הנוכחי אשר הסתכמו ברווח נקי של כ-544.9 וכ-129.6 מיליון דולר, בהתאמה, וזאת ביחס לרווח נקי של כ-116.7 מיליון דולר בשנת 2023, וביחס לרווח נקי של כ-39.7 מיליון דולר ברבעון הרביעי אשתקד ("הרבעון המקביל"). ראו סעיף א.1.2 להלן לעניין הסבר מפורט לתוצאות העסקיות לרבות הפערים מול הרבעון המקביל אשתקד אשר גם בו פעלה החברה בסביבה עסקית המשפעת מהמלחמה.



מאז פרוץ המלחמה ועל רקע הימשכותה, מתאימה החברה את פרופיל הפעילות שלה למציאות העסקית המשתנה, דבר אשר גורם, בין היתר, לעלייה ברמת הסיכון התפעולי והמסחרי. בנוסף, המלחמה מביאה לגידול באי הוודאות ביחס לשגרה בתחומים רבים ולקושי לחזות את הביקושים בשוק, את התחרות ואת יחסי הגומלין ביניהם. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות הנגרמות, בין היתר, מהארכת נתיבי טיסה, גידול בהוצאות הביטחון, ניהול לא אופטימלי של כוח האדם (בין היתר, כתוצאה מגיוס כוח אדם של החברה לשירותי מילואים ומהיעדר יכולת מעת לעת להלין צוותים בחלק מהיעדים) וכיו"ב. כל זאת בנוסף להתייקרות התשומות הכללית בארץ ובעולם.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025, על רקע הבנות והסכמים להפסקת הלחימה, חלה התמתנות במצב הביטחוני, אף על פי שהרבעון עדיין מתאפיין באי ודאות. על רקע זה, חל שיפור הדרגתי בקצב ובעוצמת חזרתן של חברות התעופה הזרות לישראל. יחד עם זאת, היות שהרבעון הראשון לשנת 2025 עדיין מתאפיין במגמה שבה היצע המושבים מוגבל ביחס לביקוש, צופה החברה כי תוצאות פעילותה לרבעון זה תושפע לחיוב ותהיינה דומות לרבעון המקביל אשתקד בהתאמות הנדרשות. לפרטים נוספים ראו סעיף א.2.1. להלן.

יצוין, כי על אף שתוצאותיה העסקיות של הקבוצה הושפעו מהותית מהסביבה העסקית בה היא פעלה במהלך שנת 2024 כמפורט לעיל, לדעת הנהלת הקבוצה והדירקטוריון ובהתאם לתוכניתה האסטרטגית של החברה אשר נערכה עובר למועד פרוץ המלחמה, הייתה צפויה שנת 2024 להיות שנה רווחית, וזאת על רקע מספר עוגנים, לרבות:

- האופי העסקי של שוק התעופה העולמי בכלל ובישראל בפרט המאופיין בביקוש גבוה על רקע מחסור בהיצע מושבים הנובע מקצב ההתאוששות ההדרגתי ממשבר הקורונה.
- עלייה בקיבולת המושבים המוצעת על ידי הקבוצה, בין היתר בשל השמשת מטוסים אשר הושבתו בתקופת הקורונה ופיתוח כושר הייצור.
- הסכמי התייעלות והשינוי ביחסי העבודה וכן השיפור בדיגיטציה אשר הביאה למבנה עלויות יעיל ומצומצם יותר ביחס להיקפי הפעילות.
- הסכמי שיתוף פעולה משמעותיים כמפורט בסעיף 8.13. לפרק "תיאור עסקי התאגיד", אשר הביאו לשיפור הצעת הערך של הקבוצה ללקוחותיה.
- המשך פיתוחו של מועדון הנוסע המתמיד של החברה (כמפורט להלן).

עוד יצוין כי לדעת הנהלת הקבוצה והדירקטוריון, עוגנים אלו, לרבות חוסנה הפיננסי של החברה, העצמת פעילות המועדון, וכן הסכמי שיתוף פעולה אסטרטגיים לרבות הסכם "קוד משותף" עם חברת דלתא איירליינס צפויים לעמוד בבסיס התכנית האסטרטגית שלה כפי שעודכנה ומפורטת בסעיף 8.13 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" ולסייע בידה לעמוד ביעדיה העסקיים.

תחזיות החברה לגבי פעילות החברה ברבעון הראשון לשנת 2025 ועמידתה ביעדים האסטרטגיים והעסקיים כמפורט לעיל, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ועשויות להשתנות או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי כתוצאה ממספר רב של גורמים לרבות כתוצאה מהמצב הביטחוני המשתנה בארץ וכן קשיים בשרשרת האספקה. תחזיות החברה תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. אי התממשות, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה.



התפתחות מכירות הנוסעים של הקבוצה

להלן מכירות הנוסעים (הזמנות שכורטסו וללא תלות במועד ההטסה) של הקבוצה בחודשים יוני 2023-פברואר 2025 וכן החזרים שבוצעו באותן תקופות (במיליוני דולר). יודגש כי הנתונים מטה אינם נתוני הכנסות.

דצמבר -2024 פברואר 2025	ספטמבר -2024 נובמבר 2024	יוני אוגוסט 2024	מרץ מאי 2024	דצמבר -2023 פברואר 2024	ספטמבר -2023 נובמבר 2023	יוני אוגוסט 2023	
1,101	1,104	1,040	1,123	1,087	772	693	מכירות ¹
(53)	(66)	(50)	(54)	(153)	(147)	(10)	שוברים שהונפקו
(103)	(112)	(84)	(83)	(73)	(111)	(46)	החזרים במזומן
(156)	(178)	(134)	(137)	(226)	(258)	(56)	סה"כ החזרים ושוברים שהונפקו
945	926	906	987	861	514	637	מכירות, נטו מהחזרים
47%	49%	47%	51%	47%	27%	43%	שיעור המכירות לתקופות עתידיות ²

תחזית המכירות כמפורט לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססת על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויה להשתנות כולה או חלקה או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה. התחזית והנתונים מבוססים על הנחות עיקריות הנוגעות, בין היתר, להמשך הפעילות הטיסתית בנתב"ג לתקופה הקרובה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד"), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל.

¹ הנתונים הם נתוני תחזית מכירות ברוטו לרבות מיסי נמל המיוחסים אליהן, ולרבות מכירות בשוברים, זיכויים ונקודות "הנוסע המתמיד". יצוין כי ההכנסה בגין מכירות אלו תוכר לא לפני מועד ההטסה המיוחס, ככל שיהיה. חלק ממכירות הכרטיסים ניתן לשינוי על ידי הלקוחות כגון ביטול או שינוי הכרטיס.

² שיעור המכירות העתידיות מהווה חלק מהמכירות אשר בוצעו בתקופה המדווחת עבור הטסות שתתבצענה לאחר התקופה כאמור.



יעדים עסקיים חזויים על רקע עדכון התוכנית האסטרטגית

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025 אישר דירקטוריון החברה עדכון לתוכנית האסטרטגית והעסקית של החברה עד שנת 2030, אשר כלל בין היתר שינויים ליעדים העסקיים של החברה לרבות היקף הפעילות וההכנסות כמפורט להלן. לפרטים נוספים ראו בסעיף 8.15 לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

• רקע ומטרות התוכנית להרחבת צי המטוסים

מאפייני שוק התעופה בישראל ויעדיה האסטרטגיים של הקבוצה:

בין השנים 2010-2019 צמחה תנועת הנוסעים בנתב"ג בשיעור של כ-12% בשנה בממוצע. עם פרוץ משבר הקורונה, תנועת הנוסעים בנתב"ג ירדה באופן משמעותי והחלה להתאושש בשנת 2022 באופן שבשנת 2024 הייתה צפויה תנועת הנוסעים לחזור לרמתה כפי שהייתה בשנת 2019, אולם בשל המלחמה (בין היתר, על רקע פעילותן הלא סדירה של חברות התעופה הזרות כמפורט לעיל) לא התממשה תחזית זו. עם זאת, להערכת החברה, תנועת הנוסעים בנתב"ג צפויה להמשיך לצמוח בשנים הקרובות ולהגיע להיקף של כ-30 מיליון נוסעים בשנה עד שנת 2030.

יעד הקבוצה למספר הנוסעים שתטיס בשנת 2030 הוא כ-7.6 מיליון נוסעים המהווה צמיחה של כ-40% ביחס למספר הנוסעים שהטיסה הקבוצה בשנת 2023. זאת, בהתחשב בקצב צמיחת נתב"ג כאמור לעיל, בתוכניות החברה להתרחב ליעדים נוספים ולעבות את רשת הנתיבים הקיימת שלה ואת הצעת הערך ללקוחותיה, וכן בהתחשב בביקוש הכללי לטיסות לישראל וממנה. בהתאם לכך, פעילות הקבוצה צפויה להוות נתח שוק של כ-25% ממספר הנוסעים העוברים בנתב"ג. לאור זאת, הקבוצה צפויה להגדיל את צי המטוסים שברשותה כך שיגדל היצע המושבים המוצעים ללקוחותיה. גידול זה יאפשר לקבוצה להתמודד עם המגבלות התשתיות הקיימות בענף התעופה בכלל ובנתב"ג בפרט, הכוללות מגבלות בשימוש בסלטים (זכויות המראה ונחיתה).

לפיכך, פועלת הקבוצה להגדיל את צי המטוסים שלה עד ל-61 מטוסי נוסעים בשנת 2030, באופן בו תצטייד ב-6 מטוסים רחבי גוף חדשים מדגם בואינג 787 (דרימליינר), ועד ל-31 מטוסים צרי גוף חדשים מדגם בואינג 737 MAX אשר בחלקם יחליפו את צי המטוסים צרי הגוף הקיים של החברה ובחלקם יביאו להגדלתו. לפרטים נוספים, לרבות השקעות החברה במטוסי 777 שלה, ראו סעיף א.3.2. להלן.

יצוין כי לאור הביקוש הגובר שנוצר בהזמנות מטוסים אצל יצרניות המטוסים כחלק מההתאוששות העולמית מהשלכות משבר הקורונה, ועל רקע המחסור בשרשרת האספקה בענף, חלים עיכובים בקבלת מטוסים צרי גוף רחבי גוף חדשים ולפיכך עדכנה החברה את מועדי השלמת תוכנית ההצטיידות ביחס למידע שפורסם בתוכנית האסטרטגית שפרסמה החברה בסעיף 8.15 בפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2023 וכעת צופה להשלים את עיקרה בשנת 2030.

תועלות כלכליות ועסקיות של השקעות הקבוצה בצי המטוסים:

בנוסף לאמור לעיל בדבר התרחבות צי המטוסים של הקבוצה, החלפת צי מטוסי צרי הגוף במטוסים מדגמים חדישים יותר נדרשת על מנת להביא לתועלות הבאות להלן:

- שימור ושיפור **טיב המוצר ורמת השירות** המוצעים לנוסעים, וזאת על רקע התחרות הקיימת בענף וכן חיונית לצורך שימור נתח השוק של החברה (בעתות שגרה) לאורך זמן.
- שימור **ערך המותג** של החברה כנדבך משמעותי המאפשר עמידה ביעדיה האסטרטגיים של הקבוצה.
- הפחתת זיהום אוויר, רעש וסיוע בשמירה על **איכות הסביבה**.
- המטוסים החדשים הם **יעילים יותר** ובכך השימוש בהם צפוי להוביל **לחיסכון** בדלק ובעלויות תחזוקה בהתאם לטכנולוגיה של יצרניות המטוסים.
- **שימור והצנעה** של הגיל הממוצע של צי המטוסים.



• תרחיש הצטיידות והנחות ששימשו בקביעת תחזיות ויעדי הקבוצה

- להלן הנחות העבודה של החברה בקשר עם ההצטיידות במטוסים לצורך קביעת היעדים העסקיים החזויים ("תרחיש ההצטיידות"):
 - 6 מטוסים רחבי גוף מדגם דרימליינר 787 (מטוסים 17-22, כאשר מימוש האופציה לרכישת 6 מטוסים נוספים מדגם זה, מתוכנן מעבר לטווח השנים של התוכנית האסטרטגית ולכן לא נלקח בשלב זה בחישוב).
 - הגדלת היצע המושבים בצי המטוסים מדגם בואינג 777 על ידי שינוי תצורתם לתצורת דרימליינר (לפרטים ראו פרק א.3.2. להלן).
 - 31 מטוסים צרי גוף מדגם MAX 737, מתוכם 20 מטוסים ברכישה, ו-11 מטוסים נוספים, חלקם ברכישה בדרך של מימוש אופציה וחלקם בדרך של חכירה. מטוסים אלו עתידים להחליף ולהרחיב בהדרגה את צי המטוסים צרי הגוף הקיים של החברה מדגם 737 (24 מטוסים מדגם זה). יצוין כי היחס בין המטוסים בבעלות לבין המטוסים החכורים בחכירה יבשה עשוי להשתנות מכפי שהונח בתרחיש המתואר, כתלות באפשרויות הקיימות ובאופטימיזציה של יעילות המבנה הפיננסי למימון המטוסים, בשווקים ובהחלטות החברה בין היתר לעניין מימוש האופציות לרכישת המטוסים כאמור. עוד יצוין, כי היקף ההשקעה והיקף החוב הנדרש אינו שונה מהותית בין מטוסים בבעלות לבין מטוסים בחכירה.
 - על פי הנחות אלו צפוי גידול של כ-40%-45% בכמות המושבים במטוסי צרי הגוף ושל כ-35%-40% בכמות המושבים במטוסי רחבי הגוף.
 - בתחום המטענים, הגידול בצי מטוסי הנוסעים כאמור ובפרט הגידול בצי המטוסים רחבי הגוף של החברה צפוי להביא לגידול בכמות המטענים אשר תטיס החברה בבטן מטוסי הנוסעים. בנוסף לכך, צפויה החברה להגדיל את הפעילות בתחום המטענים באמצעות מטוסי מטען יעודיים לרבות בדרך של חכירות רטובות כמפורט בטבלה להלן.
 - יצוין כי לחברה לא קיימת מחויבות למימוש אילו ממטוסי האופציה לעיל וכן לא קיימת לה מחויבות להתקשר בהסכמי החכירה כמפורט לעיל. כמו כן, לחברה קיימת גמישות חלקית בדחיית מועד הקבלה של חלק מהמטוסים וכן זכויות המרה של דגמי המטוסים למטוסי בואינג מדגמים אחרים.
 - לפרטים בדבר קשיים בשרשרת האספקה ראו סעיף א.3.2. להלן.

להלן טבלה המסכמת את מספר המטוסים בבעלות ובחכירה (נוסעים ומטען) ולרבות מטוסים בחכירה רטובה (ACMI) נכון למועד הדוח וכן על פי תרחיש ההצטיידות:

כמות מטוסים בסוף שנת 2030	כמות מטוסים בסוף שנת 2028	כמות מטוסים בסוף שנת 2024	
31	29	24	737 צר גוף - נוסעים
1	1	1	737 צר גוף - מטען
5	5	4	777 רחב גוף - נוסעים ³
1	1	-	רחב גוף - מטען
22	19	16	787 (דרימליינר) רחב גוף - נוסעים
3	3	3	ACMI (*) - נוסעים
1	1	1	ACMI (*) - מטען
64	59	49	סה"כ

(*) כמות מטוסים בממוצע שנתי.

• התפתחות החוב הפיננסי ברוטו

על פי תרחיש ההצטיידות הקבוצה צפויה להשקיע סכום המוערך בטווח שבין 2.1 מיליארד דולר לבין 3.3 מיליארד דולר. לאור זאת, צפויה החברה ליטול חוב פיננסי, במקביל לפירעונות השוטפים של החוב הקיים נכון למועד הדוח באופן שלא צפוי לחול גידול משמעותי בחוב הכולל של החברה. על כן גם התשלום השוטף לשירות החוב לא צפוי לגדול באופן משמעותי, כמפורט להלן בדבר תחזית תזרים המזומנים הפנוי לשנת 2030. כל זאת, בשים לב ליתרת המזומנים והפיקדונות הזמינים לשימוש של הקבוצה נכון למועד הדוח אשר מקטינה באופן משמעותי את החוב הפיננסי האפקטיבי.

³ מטוסים שמישים בלבד.



• תחזית יעדים עסקיים חזויים עיקריים:

2030	2028	2026	
35,254	32,781	30,396	ASK (במיליונים)
גבוה מ-4	3.7	נמוך מ-3.4	הכנסות (מיליארד דולר)
17%-21%	17%-21%	17%-21%	שיעור EBITDAR ביחס להכנסות
קטן מ-3			יחס חוב ל-EBITDA
גבוה מ-15%			יחס יתרת מזומנים לסוף התקופה להכנסות

• תחזית תזרים מזומנים פנוי:

להלן תזרים המזומנים הפנוי לשנת 2024 וכן תזרים המזומנים הפנוי לשנת 2023, אשר מייצג שנת פעילות מלאה של הקבוצה בעתות שגרה, וכן תחזית תזרים מזומנים פנוי לשנת 2030:

שנת 2030 (חזוי)	שנת 2024	שנת 2023	
מיליוני דולר			
704-742	1,035	503	EBITDA ⁴
(91)	(92)	(50)	CAPEX ⁵
613-651	943	453	תזרים מזומנים פנוי (לפני שירות חוב)
(164)	(147)	(180)	פירעון קרן הלוואות ⁶
(128)	(107)	(99)	פירעון קרן חכירות ⁷
(125)	(85)	(96)	תשלומי ריבית ⁸
44	23	10	תקבולי ריבית
240-278	627	88	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)

השיפור בתזרים המזומנים הפנוי החזוי לאחר ההצטיידות ביחס לתזרים המזומנים הפנוי לשנת 2023 המתואמת נובע בעיקר מהגידול הצפוי בהיצע המושבים לאור ההצטיידות במטוסים החדשים והחזרה לשימוש של מטוסים קיימים שהיו לא פעילים בשנת 2023. הצטיידות במטוסים חדשים תביא גם להתייעלות בהוצאות הדלק והתחזוקה של צי המטוסים, דבר אשר צפוי להוביל לעלייה בשיעור הרווחיות של החברה.

החברה צופה כי הפירעונות השוטפים של החוב הפיננסי שלה ברוטו לא יגדלו משמעותית בעקבות תוכנית ההצטיידות וכי תזרים המזומנים הפנוי (לאחר שירות חוב) צפוי לגדול כמפורט בטבלה לעיל לאור: (א) יתרת המזומנים ושווה המזומנים והפיקדונות הזמינים לשימוש של החברה למועד הדוח, (ב) תזרים המזומנים החיובי הצפוי, בין היתר, על רקע הפעילות הקיימת והגידול הצפוי בהיצע המושבים כמפורט לעיל, (ג) העובדה שהחוב הפיננסי בגין הנכסים הקיימים של החברה צפוי להיפרע בהדרגה בשנים הבאות. לאור האמור לעיל, צופה החברה כי נטל החוב כאמור לא יגדל משמעותית גם בהינתן ההשקעות וחלוקות דיבידנד עתידיות (אם וככל שאלה יבוצעו כאמור).

⁴ ה-EBITDA החזוי לשנת פעילות לשנה שלאחר תום תוכנית ההצטיידות מבוסס על ממוצע הטווח (19%) של שיעור ה-EBITDAR מהמחזור, כפי שפורסם בדוח יוני 2023 ובהתאם לתכנית האסטרטגית של החברה בניכוי הוצאות השכירות (שאינן בתחולת תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16).
⁵ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הצטיידות).
⁶ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות. בשנת 2023 אינו כולל החזר הלוואה למימון מקדמות מטוסים.
⁷ פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעונן החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיות שנבעו ממשבר הקורונה.
⁸ לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואת הפניקס. כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16 וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.



עדכון התוכנית האסטרטגית ועדכון היעדים החזויים כמפורט לעיל, ובכלל זה מספר הנוסעים החזוי, נתח השוק של הקבוצה לשנת 2030, החיסכון הצפוי משימוש במטוסים חדשים, מספר המטוסים הצפוי עד סוף שנת 2030, ההערכות אודות החוב הפיננסי של החברה, תחזית תזרים המזומנים הפנוי, החזרה לשימוש של מטוסים קיימים, הגידול הצפוי בהטסת מטענים, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוססים על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויה להשתנות כולה או חלקה או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. התחזיות והנתונים מבוססים, בין היתר, על מימוש תוכנית ההצטיידות, עמידת יצרניות המטוסים במועדים המעודכנים, התמודדות שוק התעופה בארץ ובעולם עם קשיים בשרשרת האספקה, הנחות הנוגעות לגידול בפעילות הטיסתית בנתב"ג והביקוש הכללי לטיסות בארץ ובעולם. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד"), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל ומימוש התוכנית האסטרטגית של הקבוצה.

• הון וגיוסים:

לפרטים בדבר גיוסי הון, מימושי כתבי אופציה, והמדדים בהם נכללת מניית החברה ראו ביאור 18.א.-18.ד. לדוחות הכספיים.

• השקעות

בהתאם לתכנית האסטרטגית של החברה, בוחנת הקבוצה הזדמנויות עסקיות התואמות את תכניתה האסטרטגית והעסקית להרחבת סל המוצרים והשירותים ללקוחותיה, בין היתר בתחום האשראי, הביטוח והפיננסים. בתוך כך, ביום 15 באוקטובר 2024 אישר דירקטוריון החברה הגשת הצעה בלתי מחייבת להשקעה בחברת ישראלכרט בע"מ ("ישראלכרט"). על רקע סד הזמנים הקצר שנקבע על ידי ישראלכרט (ללא אפשרות להארכתו) ותהליך הבחינה הנרחב הנדרש לביצוע על ידי החברה לצורך השקעה בחברת ישראלכרט, לא היה ביכולת החברה להשלים את כלל הבדיקות הנדרשות ומשכך ובהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 30 באוקטובר 2024, משכה החברה את הצעתה כאמור. לפרטים נוספים ראו דיווחים מידיים של החברה מיום 16 באוקטובר 2024 ומיום 30 באוקטובר 2024, בהתאמה (מספרי אסמכתאות: 2024-01-611264 ו-2024-01-612753). החברה תמשיך לבחון הזדמנויות עסקיות התואמות את תכניתה האסטרטגית להרחבת סל המוצרים והשירותים ללקוחותיה, בין היתר באמצעות גורמים בתחום האשראי והפיננסים.



• נתונים בדבר פעילות חברי מועדון הנוסע המתמיד

חברת המועדון מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה וכן פלטפורמה חשובה לשימור נאמנות הנוסעים. להלן נתונים בדבר מספר החברים במועדון (באלפים), מספר כרטיסי אשראי "פלייקארד" (באלפים) ושיעור רכישה מזוהה של חברי המועדון:

ליום 31 בדצמבר 2023	ליום 31 בדצמבר 2024	
2,847	3,266	מספר החברים במועדון (באלפים)
382	447	מספר כרטיסי אשראי "פלייקארד" (באלפים)

Q4 2023	לשנת 2023	Q4 2024	לשנת 2024	
40%	41%	53%	50%	שיעור רכישה מזוהה של חברי המועדון ⁹

כמו כן, בהתאם ליעדיה האסטרטגיים צופה הקבוצה כי עד שנת 2030 יהיו לה כ-4.2 מיליון חברים במועדון הנוסע המתמיד.

בחינת הזדמנויות עסקיות התואמות את תוכניתה האסטרטגית של הקבוצה להרחבה צפויה של סל המוצרים והשירותים ללקוחותיה, בין היתר באמצעות גורמים בתחום האשראי והפיננסים וכן מספר החברים הצפוי במועדון הנוסע המתמיד עד שנת 2030 מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוססים על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויה להשתנות כולה או חלקה או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה. התחזיות והנתונים מבוססים, בין היתר, ותלויים במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד"), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל.

⁹ שיעור הרכישה המזוהה של חברי המועדון חושב לפי היחס שבין הכנסות מטיסות אשר משייכות לחברי מועדון הנוסע המתמיד לבין סך הכנסות מטיסות.



א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

א.1. נתונים עיקריים

נתונים כמותיים עיקריים לשנת 2024 ביחס לאשתקד (מיליוני דולר):

אחוז מהמחזור	שנת 2023	אחוז מהמחזור	שנת 2024	
100%	2,503.1	100%	3,431.8	הכנסות מהפעלה
20.1%	503.3	30.2%	1,035.4	EBITDA
22.2%	556.2	32.4%	1,111.7	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)
5.0%	125.1	19.7%	677.6	רווח לפני מסים על ההכנסה
4.7%	116.7	15.9%	544.9	רווח נקי לתקופה
	453.1		1,446.5	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	88.4		627.0	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
	405.7		1,443.8	יתרת סגירה מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש

נקודות עיקריות:

על רקע האמור בפתיח לדוח הדירקטוריון לעיל, במהלך שנת 2024 טיפסו הכנסות הקבוצה להיקף של יותר מ-3.4 מיליארד דולר (גידול של כ-928.7 מיליון דולר ביחס לאשתקד), הרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) לשנת 2024 הוכפל לעומת אשתקד (עלייה של כ-555.5 מיליון דולר), וכפועל יוצא, הרווח לפני מס עלה בכ-552.5 מיליון דולר ביחס לאשתקד והסתכם בכ-677.6 מיליוני דולר, וכן הרווח הנקי הסתכם בכ-544.9 מיליון דולר, שיפור של כ-428.2 מיליון דולר ביחס לשנת 2023. העלייה בהכנסות ובנתוני הרווחיות נובעת בעיקר מהגורמים הבאים:

- שיעור התפוסה (Load Factor):** פערי ההיצע והביקוש בנתב"ג כמפורט בפתיח לעיל אשר הביאו לביקושי שיא לטיסות החברה לאורך כל השנה, העלו את שיעורי התפוסה לשנת 2024 לרמות גבוהות במיוחד של כ-93.8%, וזאת ביחס לשיעור תפוסה של כ-86.3% אשתקד. הגידול בשיעור התפוסה כשלעצמו הוביל להערכת החברה לעלייה של כ-196.3 מיליון דולר ברווחיות החברה בשנת 2024 ביחס לאשתקד.
- היקף הפעילות:** לאורך התקופה שהחלה עם היציאה ממשבר הקורונה ממשיכה החברה כל העת במגמת בניית כושר ייצור, ובכלל זה הכשרת טייסים וצוותי אוויר, קליטת עובדים, קליטה והחזרה לפעילות של מטוסים וכיו"ב, והכל בהתאם לתכנית האסטרטגית של החברה ותוכניותיה העסקיות. בנוסף לכך ועל מנת לעמוד בביקוש הגובר לטיסותיה במהלך השנה, ביצעה החברה מספר התאמות תפעוליות ומסחריות אשר אפשרו לה להגדיל אף יותר את כושר הייצור, כמפורט בפתיח לעיל. לאור זאת, היקף המושבים (בשקלול המרחק המוטס -ASK) שהציעה החברה עלה בכ-11.8% ביחס לאשתקד. לעניין טבלת המטוסים אשר מפעילה הקבוצה, ראו סעיף א.3.2. להלן.
- הכנסה למושב משוקלל קילומטר (RASK):** עלייה ב-RASK בשיעור של כ-24.2% ביחס לאשתקד, נובעת מהגידול בשיעור התפוסה כאמור לעיל ומעלייה בשיעור התשואה לנוסע משוקלל קילומטר (RRPK) בשיעור של כ-14.2%. העלייה ב-RRPK נבעה, בין היתר, משינוי תמהיל סוגי הכרטיסים (Lite, Classic, Flex) הנרכשים על ידי הלקוחות, עלייה בביקוש למושבים במחלקות היוקרה (פרימיום ועסקים), משינוי בתמהיל היעדים והתמקדות החברה ביעדי מרכזיים ולאור שיעורי התפוסה הגבוהים הגורמים לרכישת המושבים "השוליים" האחרונים במטוס, אשר נמכרים בדרך כלל במחירים גבוהים יותר. יצוין כי בנטרול השפעות אלו העלייה ב-RRPK עבור נוסעים במחלקת תיירים היא בשיעור נמוך יותר.
- מטען:** עקב צמצום הטיסות של החברות הזרות ולאור ירידה בתובלה הימית לישראל עקב המצב הגאופוליטי בים האדום, חל צמצום בקיבולת המוצעת לשינוע מטען לישראל וממנה, מה שהביא להתגברות של הביקוש להטסת מטענים במטוסי החברה, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי מטען. כפועל יוצא מכך, חלה עלייה בהכנסות המטען ביחס לאשתקד, כך שהכנסות המטען בשנת 2024 הסתכמו בכ-266.8 מיליון דולר, מה שמהווה עלייה של כ-102.1 מיליון דולר ביחס לאשתקד, אשר ברובה תורגמה לעלייה ישירה ברווחיות החברה.



- מימון:** התוצאות העסקיות לשנת 2024 הושפעו לחיוב גם כתוצאה משיפור בסעיף המימון (הוצאות מימון נטו מהכנסות מימון) של הקבוצה בהיקף של כ-47.1 מיליון דולר ביחס לאשתקד, בעיקר כתוצאה מגידול בהכנסות ריבית מפיקדונות על רקע העלייה המשמעותית ביתרות הנזילות של הקבוצה, אשר מקטינות את החוב הפיננסי נטו שלה וכן כתוצאה מירידה בנטל החוב בגין הלוואות וחכירות וכן כתוצאה משיפור בהפרשי שער אשר נבע בעיקרו מהתחזקות הדולר למול היין היפני.

תזרים מזומנים פנוי:

להלן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי של החברה לשנת 2024 ביחס לשנת 2023:

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
מיליוני דולר			
532.1	503.3	1,035.4	EBITDA
(41.9)	(50.2)	(92.1)	¹⁰CAPEX
490.2	453.1	943.3	תזרים מזומנים פנוי (לפני שירות חוב)
32.6	(180.0)	(147.4)	פירעון קרן הלוואות¹¹
(7.9)	(98.9)	(106.8)	פירעון קרן חכירות¹²
23.7	(85.8)	(62.1)	תשלומי ריבית נטו¹³
538.6	88.4	627.0	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)

תזרים המזומנים הפנוי לשנת 2024 לפני שירות החוב הסתכם בכ-943.3 מיליוני דולר, ולאחר שירות חוב בכ-627.0 מיליון דולר. העלייה החדה בתזרים המזומנים הפנוי נובעת בעיקר משיפור בתוצאות העסקיות, אך גם מירידה בנטל החוב הפיננסי נטו כפי שמתבטאת בירידה בתשלומי קרן הלוואות ומירידה בתשלומי הריבית (נטו), דבר שהושפע מהותית גם כתוצאה מעלייה בהכנסות הריבית בגין פיקדונות לאור העלייה ביתרות הנזילות בתקופת הדוח.

העלייה בהשקעות השוטפות (ה-CAPEX) נובעת בעיקר מגידול של כ-16.8 מיליון דולר בגין רכישת חלפים, מתכלים וסיריאליים וזאת עקב הגידול בפעילות. כמו כן, גידול של כ-5.7 מיליון דולר נובע משיפוץ מנועים, וכן גידול של כ-11.6 מיליון דולר נובע מגידול בהשקעות בטכנולוגיות מידע, אשר כללו בעיקר השקעות בפיתוח, רכישת תוכנות וחומרה. יצוין, כי השקעות ה-CAPEX בשנת 2024 הן גבוהות ביחס לפעילות, וזאת בשל עודף השקעות בשנה זו כתוצאה מהשלמת השקעות עבור שנים קודמות לרבות השפעת ההתאוששות ובניית כושר הייצור לאחר משבר הקורונה.

¹⁰ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים (בעיקר חלפים ואביזרים) לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הצטיידות).
¹¹ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות. בשנת 2023 אינו כולל החזר הלוואה למימון מקדמות מטוסים.
¹² פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעונן החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיות שנבעו ממשבר הקורונה.
¹³ לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואות הפניקס. כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16, וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.



התפתחות מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש:

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
מיליוני דולר			
122.3	283.4	405.7	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש
538.6	88.4	627.0	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
173.0	20.5	193.5	הנפקת מניות ומימושי אופציות למניות
(23.1)	(80.6)	(103.8)	הצטיידות בנכסים, נטו ¹⁴
(100.1)	100.1	-	נטילת קרן הלוואה (בנטרול עמלת גיוס והלוואת PDP)
(60.2)	-	(60.2)	פירעון הלוואה מבעל שליטה
387.5	(6.0)	381.4	אחרים (בעיקר שינויים בהון חוזר)
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש

להלן נתונים אודות התפתחות החוב הפיננסי של החברה החל משנת 2019 ועד למועד הדוח:

חוב פיננסי ויחס חוב ל-EBITDA:

31/12/2019	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	
מיליוני דולר				
2,235.6	2,020.9	1,834.6	1,519.1	חוב פיננסי ברוטו ¹⁵
229.3	283.4	405.7	1,443.8	מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש
2,006.3	1,737.4	1,428.9	75.3	חוב פיננסי נטו
243.1	307.5	503.3	1,035.4	EBITDA ¹⁶
8.3	5.6	2.8	0.1	יחס חוב פיננסי נטו ל-EBITDA

¹⁴ נטו ממכירת נכסים.

¹⁵ לרבות חכירות (למעט חכירות שאינן בתחולת תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 - בעיקר חכירות רטובות ACMI).

¹⁶ ה-EBITDA היא לתקופה של שניים עשר חודשים שהסתיימו במועד הרלוונטי בכל אחת מהתקופות.



להלן נתונים עיקריים לרבעון הרביעי לשנת 2024 ביחס לרבעון המקביל אשתקד וביחס לרבעון השלישי לשנת 2024 (מיליוני דולר):

על רקע המציאות העסקית בעת מלחמה, כמוסבר לעיל, על מנת לנתח את התמורות בהתפתחות העסקית של החברה ברבעון הנוכחי, ביצעה החברה ניתוח לעיקרי התוצאות, בנוסף להשוואה העונתית הרגילה לרבעון המקביל אשתקד, גם ביחס לרבעון השלישי לשנת 2024.

אחוז מהמחזור	Q3 2024	אחוז מהמחזור	Q4 2023	אחוז מהמחזור	Q4 2024	
100%	1,003.5	100%	677.8	100%	851.3	הכנסות מהפעלה
33.5%	336.0	22.4%	151.8	29.3%	249.4	EBITDA
35.9%	360.1	23.8%	161.0	32.3%	275.1	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)
24.5%	245.7	5.9%	39.8	16.3%	139.0	רווח לפני מסים על ההכנסה
18.7%	187.4	5.9%	39.7	15.2%	129.6	רווח נקי לתקופה
	320.1		171.6		355.0	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	225.6		63.3		142.6	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
	1,250.0		405.7		1,443.8	מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש לסוף תקופה

נקודות עיקריות:

- על רקע האמור בפתח לדוח דירקטוריון לעיל, הכנסות הקבוצה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכמו לסך של כ-851.3 מיליון דולר (גידול של כ-173.5 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד), הרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) לרבעון הרביעי לשנת 2024 עמד על סך של כ-275.1 מיליון דולר (עלייה של כ-114.1 מיליון דולר לעומת הרבעון המקביל אשתקד), וכפועל יוצא ברבעון הנוכחי הרווח לפני מס עלה בכ-99.1 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד והסתכם בכ-139.0 מיליוני דולר, וכן הרווח הנקי הסתכם בכ-129.6 מיליון דולר, שיפור של כ-89.9 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. העלייה בהכנסות ובנתוני הרווחיות נובעת בעיקר מהגורמים הבאים:
- ההכנסות לרבעון הנוכחי הסתכמו בסך של כ-851.3 מיליון דולר. הגידול בהכנסות מהפעלה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בסך של כ-173.5 מיליון דולר, נובע בעיקר מגידול בפעילות הנוסעים, כאשר בהיקף היצע המושבים המשווקלים ק"מ (ASK) חל גידול ביחס לרבעון המקביל אשתקד של כ-9.2%, עם המשך בניית כושר הייצור לאחר היציאה ממשבר הקורונה. בהיקף ההכנסה למושב (RASK) חל גידול של כ-21.0%, אשר מקורו בעלייה ניכרת וחריגה בשיעור התפוסה לרמה של כ-96.2% ומעלייה בהכנסה לנוסע ק"מ (RRPK). מנגד, חל קיטון בהכנסות ממטען בסך של כ-3.7 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד.
- הרווח לפני מס לרבעון הנוכחי הסתכם בכ-139.0 מיליון דולר לעומת רווח לפני מס של כ-39.8 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד, מה שמהווה שיפור של כ-99.1 מיליון דולר, וכן הרווח הנקי ברבעון הנוכחי הסתכם לסך של כ-129.6 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-39.7 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הגידול ברווחיות כאמור נובע בעיקר מהגורמים הבאים:
- היקף הפעילות:** לאורך השנה שחלפה מאז תום הרבעון הראשון לשנת 2023 המשיכה החברה במגמת בניית כושר הייצור שלה עם היציאה ממשבר הקורונה, ובכלל זה המשיכה בהכשרת טייסים וצוותי אוויר, קליטת עובדים, קליטה והחזרה לפעילות של מטוסים וכיו"ב, והכל בהתאם לתכנית האסטרטגית של החברה ותוכניתיה העסקיות. לאור זאת, היקף המושבים (בשקלול המרחק המוטס - ASK) שהציעה החברה עלה בכ-9.2% ביחס לרבעון המקביל אשתקד.



- **שיעור התפוסה (Load Factor):** לאור כל המוסבר בפתיח לעיל לדוח הדירקטוריון בדבר הפערים בין הביקוש להיצע בשוק, דבר שהביא לביקוש מוגבר לטיסות החברה, שיעור התפוסה לאורך שנת 2024 היה גבוה באופן חריג, ובכלל זה ברבעון הרביעי לשנת 2024 בו שיעור התפוסה הגיע לרמות גבוהות במיוחד של כ-96.2%, וזאת ביחס לשיעור תפוסה של כ-84.2% ברבעון המקביל אשתקד. הגידול בשיעור התפוסה הוביל להערכת החברה לעלייה של כ-82.8 מיליון דולר ברווחיות החברה ברבעון הרביעי לשנת 2024 ביחס לאותו רבעון מקביל אשתקד.
- **הכנסה למושב משוקלל קילומטר (RASK):** עלייה ב-RASK בשיעור של כ-21.0% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, נובעת מהגידול בשיעור התפוסה כאמור לעיל ומעלייה בשיעור התשואה לנוסע משוקלל קילומטר (RRPK) בשיעור של כ-6.1% בעיקר כתוצאה משינוי בתמהיל היעדים והתמקדות ביעדים מרכזיים, משינוי תמהיל סוגי הכרטיסים (Lite, Classic, Flex) הנרכשים על ידי הלקוחות, עלייה בביקוש למושבים במחלקות היוקרה (פרימיום ועסקים), ובהשפעת שיעורי התפוסה הגבוהים הגורמים לרכישת המושבים "השוליים" האחרונים במטוס, אשר נמכרים בדרך כלל במחירים גבוהים יותר.
- **מימון:** התוצאות העסקיות לרבעון הרביעי לשנת 2024 הושפעו לחיוב גם כתוצאה משיפור בהוצאות המימון של הקבוצה בהיקף של כ-16.5 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כתוצאה מגידול בהכנסות ריבית מפיקדונות על רקע העלייה המשמעותית ביתרות הנזילות של הקבוצה, אשר מקטינות את החוב הפיננסי נטו שלה וכן כתוצאה מירידה בנטל החוב בגין הלוואות וחכירות וכן כתוצאה משיפור בהפרשי שער אשר נבע בעיקרו מהתחזקות הדולר למול היין היפני.

השוואת תוצאות הרבעון הרביעי לשנת 2024 לרבעון השלישי לשנת 2024:

ברבעון הרביעי לשנת 2024, על אף המגמה הכללית של השיפור ובניית כושר ייצור, הפחיתה החברה את היצע המושבים המשוקללים ק"מ (במונחי ASK) בשיעור של כ-18.1% ביחס לרבעון השלישי לשנת 2024, בעיקר כתוצאה מהסיבות להלן: (א) החברה הפחיתה את היצע המושבים בעונת החורף לעומת עונת הקיץ והחגים וזאת על מנת לתת מענה, ככול הניתן, לביקושים המוגברים הקיימים ממילא בעונת הקיץ אשר אף הועצמו עקב המציאות הנוכחית הביטחונית לפיה פעילותן של חברות התעופה הזרות היא חלקית ולא יציבה וזאת בהתחשב בניהול שעות הפעילות של צוותי האוויר בהם נדרשת החברה לעמוד בהתאם למגבלות שעות הטיסה החודשיות והשנתיות על פי תקנות רת"א הקבועות בתקנה 465 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב-1981; (ב) ברבעון הנוכחי חלק מהמטוסים שהו בחלק מהזמן בפעילות תחזוקה ושיפוץ, גם זה על רקע שאיפתה של החברה לבצע פעילויות אלו בתקופות שאינן תקופות שיא; (ג) כתוצאה מכמות ימי עבודה נמוכה יותר עקב מועדי החגים (המפחיתים את ה-ASK בכחמישה אחוזים) ברבעון הנוכחי לעומת הרבעון הקודם. לעומת זאת, חלה עלייה בהכנסה למושב משוקלל ק"מ (RASK) בשיעור של כ-2.4%, בעיקר כתוצאה מעלייה נוספת בשיעור התפוסה (96.2% ברבעון הנוכחי לעומת 93.8% ברבעון הקודם).



תזרים מזומנים פנוי:

להלן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי של החברה ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד וביחס לרבעון הקודם:

Q4 2024 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
מיליוני דולר					
(86.6)	336.0	97.6	151.8	249.4	EBITDA
(1.4)	(27.2)	(19.0)	(9.5)	(28.6)	¹⁷ CAPEX
(88.1)	308.8	78.6	142.2	220.8	תזרים מזומנים פנוי (לפני שירות חוב)
2.8	(38.0)	3.7	(39.0)	(35.2)	¹⁸ פירעון קרן הלוואות
0.2	(31.2)	(13.4)	(17.6)	(31.0)	¹⁹ פירעון קרן חכירות
2.0	(14.0)	10.4	(22.4)	(12.0)	²⁰ תשלומי ריבית נטו
(83.1)	225.6	79.3	63.3	142.6	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)

השינוי בתזרים המזומנים הפנוי נובע בעיקר מהפערים בתוצאות העסקיות ומושפע (ביחס לרבעון המקביל) מירידה בנטל החוב וכן כתוצאה מעלייה בהכנסות הריבית בגין פיקדונות לאור העלייה ביתרות הנזילות והקיטון בחוב הפיננסי (נטו) של החברה בתקופת הדוח. וזאת על אף, שברבעון האחרון לשנת 2023, עם פרוץ המלחמה, נדחו תשלומי חכירות מטוסים בהיקף של כ-8 מיליון דולר.

התפתחות מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש:

Q4 2024 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
מיליוני דולר					
160.5	1,089.6	947.3	302.8	1,250.0	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש
(83.1)	225.7	79.3	63.3	142.6	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
18.0	0.8	18.8	-	18.8	הנפקת מניות ומימושי אופציות למניות
1.9	(38.7)	(29.9)	(7.0)	(36.8)	הצטיידות בנכסים, נטו ²¹
96.6	(27.3)	22.5	46.6	69.1	אחרים (בעיקר שינויים בהון חוזר)
193.8	1,250.0	1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש

¹⁷ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים (בעיקר חלפים ואביזרים) לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הצטיידות).
¹⁸ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות. בשנת 2023 אינו כולל החזר הלוואה למימון מקדמות מטוסים.
¹⁹ פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעונן החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיות שנבעו ממשבר הקורונה.
²⁰ לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואות הפניקס. כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16, וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.
²¹ נטו ממכירת נכסים.



א. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

א.1. סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

מגמות עולמיות בענף התעופה:

לפרטים ראו סעיף 6.1. לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק²²:

בשנת 2024 ועל רקע המציאות הביטחונית המשתנה לאורך השנה, מספר הנוסעים העוברים בנתב"ג ירד בכ-34% ביחס לשנת 2023. חברות התעופה הזרות, עוד מימיה הראשונים למלחמה, ביטלו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה כתלות באירועים הביטחוניים. המציאות הביטחונית המשתנה מעת לעת והיעדר היציבות המאפיין את תקופת המלחמה מזה זמן ממושך, גורמים לשינויים תכופים ואי ודאות מוגברת ביחס לקצב ולהיקף חזרתן ופעילותן של החברות הזרות.

לפרטים בדבר התחרות הצפויה בשנת 2025, לרבות פרטים על התחרות ברבעון הראשון לאותה שנה, ראו סעיף 7.8.2. לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לעיל.

הטבלאות להלן מתארות את התפתחות וחלוקת התנועה של נוסעים בנתב"ג בתקופות הדיווח, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת וכן על פי איזורים גיאוגרפיים, תנועת מתחרים משמעותיים ונתחי השוק של החברה הן הכלליים והן על פי איזורים גיאוגרפיים.

לפרטים בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג ונתח השוק של הקבוצה בשנת 2024, ראו להלן.

תנועת הנוסעים בנתב"ג – תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים²³

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024		
(34.2%)	21.1	13.9	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
(21.8%)	8.0	6.3	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
(66.8%)	2.7	0.9	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות)²⁴, במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גיאוגרפיים²⁵

שנת 2023	שנת 2024	אזור
2.2	1.3	טראנס אטלנטי
16.5	10.9	אירופה
1.8	1.1	מזרח תיכון ואפריקה
0.6	0.5	מזרח רחוק
21.1	13.9	סה"כ

²² שיעורי השינוי המוצגים בטבלאות – "תנועת הנוסעים בנתב"ג – תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים" ו-"תנועת מתחרים משמעותיים", הם בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד ולרבעון הקודם.

²³ תושבים יוצאים – בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים – בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

²⁴ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

²⁵ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. פילוח האיזורים השתנה, והותאם ברובו למתודולוגיה לפיה פועלת יאט"א, בין היתר, לאור יעדים חדשים אליהם טסה החברה וכעת משקף את ארבעת האזורים הבאים: טראנס אטלנטי (כולל את מדינות צפון ודרום אמריקה) אירופה, מזרח תיכון ואפריקה והמזרח הרחוק.



תנועת מתחרים משמעותיים²⁶

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2024	תנועת נוסעים בשנת 2024 (אלפים)	תנועת הנוסעים בשנת 2023 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים בשנת 2024 לעומת שנת 2023
אל על וסאן דור	סדיר	47.5%	6,590.5	5,539.1	19.0%
ישראייר	Low Cost	10.6%	1,468.8	1,003.7	46.3%
ארקיע	Low Cost	7.5%	1,040.1	724.0	43.7%
ויזאייר	Low Cost	4.6%	640.0	1,998.2	(68.0%)
פליי דובאי	Low Cost	4.0%	551.3	285.6	93.0%
בלו בירד	Low Cost	3.8%	525.5	425.2	23.6%
אג'אן איירליינס	סדיר	1.9%	258.5	367.9	(29.7%)
טוס איירוויס	סדיר	1.5%	202.4	184.4	9.8%
אתיופ'אן איירליינס	סדיר	1.2%	165.8	131.6	26.0%
לופטהנזה	סדיר	1.1%	150.6	440.6	(65.8%)
אוסטריאן איירליינס	סדיר	1.0%	132.6	212.6	(37.6%)

נתח השוק של החברה והתפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברות^{27 28}

סוג	שנת 2024	שנת 2023
אל על וסאן דור	47.5%	26.3%
חברות סדירות (ללא אל על)	14.7%	31.3%
חברות Low Cost	34.7%	39.1%
חברות שכר (ללא סאן דור)	3.2%	3.4%

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גיאוגרפיים²⁹

אזור	שנת 2024	שנת 2023
טראנס אטלנטי	90.7%	42.3%
אירופה	44.5%	24.3%
מזרח תיכון ואפריקה	11.1%	16.2%
מזרח רחוק	75.2%	51.9%
נתח שוק אל על וסאן דור	47.5%	26.3%

²⁶ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הן המתחרות המובילות של החברה נכון לשנת הדיווח. בתוך כך, חברות שמתווספות או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

²⁷ סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה, היות ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

²⁸ הנתונים לתקופות השוואה עודכנו למפרע בהתאם לשינוי הסיווג של חלק מחברות התעופה.

²⁹ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.



תנועת מטענים בנתב"ג

עקב ביטולי חלק מטיסות הנוסעים של החברות הזרות, חל צמצום משמעותי בקיבולת המוצעת לשינוע מטען לישראל וממנה. יחד עם זאת, פעילות טיסות מטוסי מטען עלתה ביותר מ-31% (במיוחד CHALLENGE AIRLINES, EUROPEAN AIR EAT (SILK WAY AIRLINES-ו TRANSPORT) בהשוואה לשנת 2023, כך שבסך הכול חלה עלייה מתונה של כ-1.2% בתנועת המטענים בנתב"ג בהשוואה לאשתקד וכן נתח השוק של החברה עלה מ-22.8% ל-28.7%.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין יצוא ויבוא:

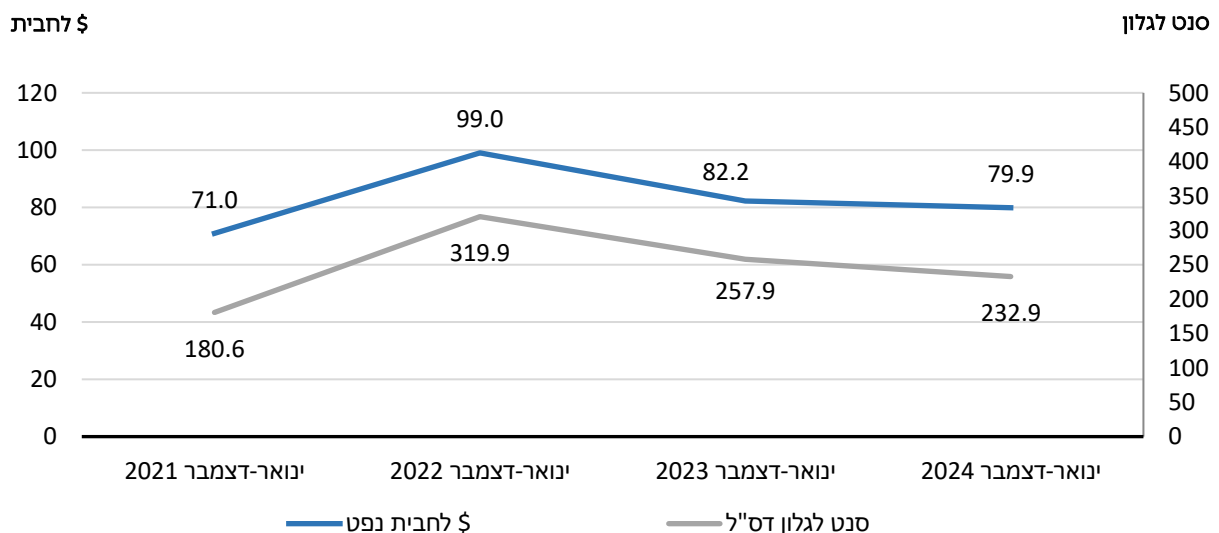
תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא³⁰

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
1.2%	343.6	347.7	סה"כ מטענים (אלפי טון)
4.6%	213.8	223.6	ייבוא מטענים (אלפי טון)
(4.4%)	129.8	124.1	ייצוא מטענים (אלפי טון)

דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) בשנת 2024 ירדו בכ-9.7% ביחס למחירי הדס"ל בתקופה המקבילה אשתקד. זאת לאור התייבבות המחירים לאחר עליית המחירים אשר התרחשה בשנת 2022 בעקבות חזרה מהירה לפעילות לאחר משבר הקורונה ולאור השפעת המצב הגאופוליטי ביחס למלחמת רוסיה-אוקראינה שהחלה במהלך חודש פברואר 2022. החברה פועלת לקיצוז השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר על ידי התאמת מחירי המכירה וביצוע עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3. להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק³¹:



³⁰ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים. ³¹ המקור: מערכת בלומברג.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק³²:

ברבעון הנוכחי חלה ירידה של כ-37.6% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ביחס לרבעון הקודם. יחד עם זאת, התנועה משקפת גידול של כ-45.7% ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

יצוין, כי הן בתנועת התושבים היוצאים והן בתנועת התיירים הנכנסים חלה ירידה ברבעון הנוכחי בהשוואה לרבעון הקודם. יחד עם זאת, חלה עלייה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, הן בתנועת התושבים היוצאים מישראל והן בתנועת התיירים הנכנסים לישראל, כאשר בתנועת התושבים היוצאים מישראל העלייה היא חדה מאוד.

לעניין חלק השוק של החברה, ברבעון הרביעי לשנת 2024 נתח השוק של החברה הוא 52.4% ומהווה ירידה של כ-6.5 נקודות אחוז ביחס לרבעון המקביל אשתקד. ביחס לרבעון הקודם נצפתה עליה של כ-11.2 נקודות האחוז.

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים³³

Q4 2024 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024		
(37.6%)	4.9	45.7%	2.1	3.0	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
(39.8%)	2.3	78.5%	0.8	1.4	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
(24.6%)	0.2	15.3%	0.16	0.18	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות)³⁴, במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גיאוגרפיים³⁵

Q3 2024	Q4 2023	Q4 2024	אזור
0.4	0.3	0.3	טראנס אטלנטי
4.0	1.5	2.2	אירופה
0.3	0.2	0.3	מזרח תיכון ואפריקה
0.1	0.1	0.1	מזרח רחוק
4.9	2.1	3.0	סה"כ

³² שיעורי השינוי המוצגים בטבלאות - "תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים" ו-"תנועת מתחרים משמעותיים", הם בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד ולרבעון הקודם.

³³ תושבים יוצאים - בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

³⁴ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

³⁵ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. פילוח האזורים השתנה, והותאם ברובו למתודולוגיה לפיה פועלת יאט"א, בין היתר, לאור יעדים חדשים אליהם טסה החברה וכעת משקף את ארבעת האזורים הבאים: טראנס אטלנטי (כולל את מדינות צפון ודרום אמריקה) אירופה, מזרח תיכון ואפריקה והמזרח הרחוק.



תנועת מתחרים משמעותיים³⁶

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג ברבעון הרביעי לשנת 2024	תנועת נוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2024 (אלפים)	תנועת הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2023 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2023	תנועת הנוסעים ברבעון השלישי לשנת 2024 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון השלישי לשנת 2024
אל על וסאן דור	סדיר	52.4%	1,587.8	1,224.7	29.6%	1,998.5	(20.6%)
ישראייר	Low Cost	14.0%	424.6	166.3	155.3%	565.6	(24.9%)
ארקיע	Low Cost	10.1%	306.0	86.0	255.7%	383.3	(20.2%)
פליי דובאי	Low Cost	5.3%	160.4	42.5	277.2%	163.4	(1.9%)
בלו בירד	Low Cost	3.0%	92.1	32.2	185.9%	221.4	(58.4%)
טוס איירוויס	סדיר	1.8%	53.1	19.9	166.4%	80.4	(34.0%)
אתיופיה איירליינס	סדיר	1.5%	44.1	15.9	176.8%	47.8	(7.8%)
אתיחאד איירוויס	סדיר	1.3%	40.1	17.6	127.3%	29.1	37.6%
סמארט ווינגס	Low Cost	1.2%	36.9	3.1	1102.3%	34.6	6.5%
רד ווינגס איירליינס	סדיר	0.8%	24.1	12.1	99.3%	35.2	(31.5%)
גיאורגיאן איירוויס	סדיר	0.7%	20.5	6.1	234.6%	6.8	201.5%

נתח השוק של החברה והתפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברות³⁷

סוג	Q4 2024	Q4 2023	Q3 2024
אל על וסאן דור	52.4%	58.9%	41.2%
חברות סדירות (ללא אל על)	7.9%	12.9%	14.6%
חברות Low Cost	36.8%	24.9%	39.6%
חברות שכר (ללא סאן דור)	2.9%	3.2%	4.7%

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גיאוגרפיים³⁹

אזור	Q4 2024	Q4 2023	Q3 2024
טראנס אטלנטי	97.5%	88.6%	86.4%
אירופה	51.0%	56.8%	38.2%
מזרח תיכון ואפריקה	13.0%	18.4%	6.9%
מזרח רחוק	80.2%	72.5%	70.6%
נתח שוק אל על וסאן דור	52.4%	58.9%	41.2%

³⁶ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הן המתחרות המובילות של החברה וכן למועד הסמוך לאישור הדוח. בתוך כך, חברות שמתווספות או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

³⁷ סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה, היות ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווג. סיווג החברות מתייחס לאופי פעילותן העיקרי. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

³⁸ הנתונים לתקופות השוואה עודכנו למפרע בהתאם לשינוי הסיווג של חלק מחברות התעופה.

³⁹ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.



תנועת מטענים בנתב"ג

פעילות טיסות מטוסי מטען עלתה ביותר מ-27% (במיוחד CHALLENGE AIRLINES, EAT (EUROPEAN AIR TRANSPORT) ו-SILK) בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, כך שבסך הכול חלה עלייה של כ-20% בתנועת המטענים בנתב"ג בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד אולם נתח השוק של החברה ירד מ-32.0% ל-28.7%.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין יצוא ויבוא:

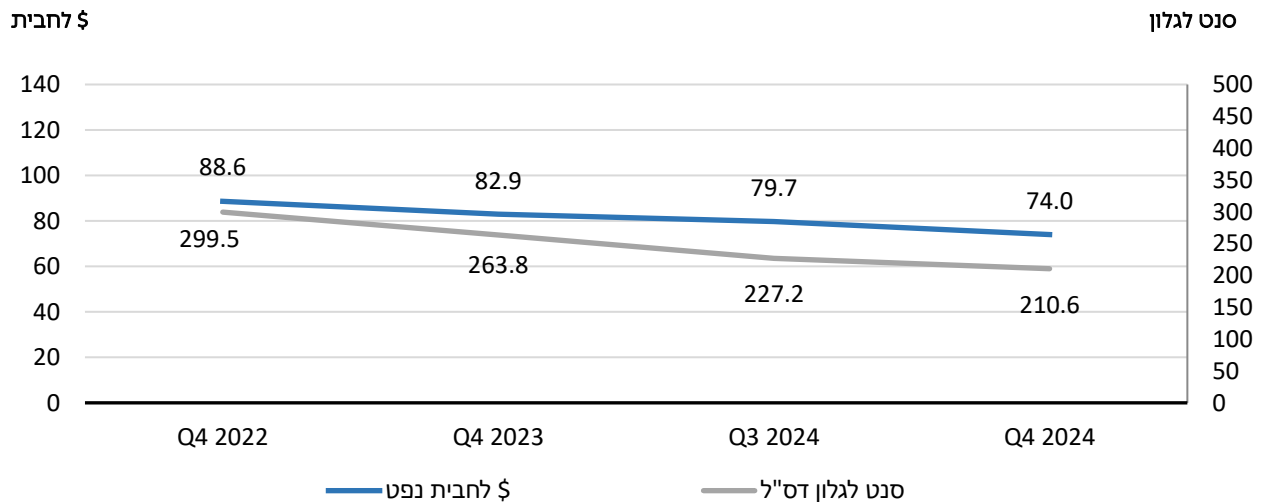
תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא⁴⁰

Q4 2024 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
3.6%	88.1	20.0%	76.1	91.3	סה"כ מטענים (אלפי טון)
3.6%	56.1	24.3%	47.5	59.0	ייבוא מטענים (אלפי טון)
0.1%	32.0	12.8%	28.6	32.3	ייצוא מטענים (אלפי טון)

דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) ברבעון הרביעי לשנת 2024 ירדו בכ-20.2% ביחס למחירי הדס"ל ברבעון המקביל אשתקד. החברה פועלת לקיצוץ השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר על ידי התאמת מחירי המכירה וביצוע עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3. להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק⁴¹



⁴⁰ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובבטן מטוסי נוסעים.



⁴¹ המקור: מערכת בלומברג.



שערי חליפין:

בטבלה שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של שקל-דולר, שע"ח סגירה שקל-דולר, וכן שע"ח סגירה ין-דולר בכל רבעון בשנים 2022-2024.

ברבעון הרביעי לשנת 2024 הדולר נחלש ביחס לשקל בכ-3.2% בממוצע ביחס לרבעון המקביל אשתקד. ואילו, בשנת 2024 הדולר התחזק ביחס לשקל בכ-0.4% בממוצע ביחס לשנת 2023.

לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר. יצוין כי התחזקות שער החליפין הממוצע של הדולר ביחס לשקל משפיעה בצורה חיובית על תוצאות פעילות החברה. בעוד שהכנסות החברה הן בעיקרן בדולר, הוצאת השכר והוצאות שיקליות אחרות הן בעיקרן שיקליות⁴².

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.65, לעומת שער של כ-3.63 נכון ליום 31 בדצמבר 2023, מה שמסקף התחזקות הדולר ביחס לשקל בכ-0.55%. לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים. לפרטים נוספים גם בדבר השפעת הין היפני, לרבות על מספר הלוואות שנטלה החברה במטבע זה, ראו פרק ב' להלן בדבר חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם.

להלן התפתחות שער החליפין סגירה וממוצע של השקל אל מול הדולר, וכן שער חליפין סגירה ין-דולר החל משנת 2022:

התפתחות שער חליפין שקל-דולר וין-דולר:

ש"ח ממוצע שקל-דולר	שע"ח סגירה שקל-דולר	שע"ח סגירה ין-דולר	
3.20	3.18	121.83	Q1/2022
3.35	3.50	136.39	Q2/2022
3.40	3.54	144.32	Q3/2022
3.49	3.52	131.95	Q4/2022
3.36	3.52	131.95	שנת 2022
3.54	3.62	133.55	Q1/2023
3.65	3.70	144.63	Q2/2023
3.75	3.82	149.03	Q3/2023
3.82	3.63	141.48	Q4/2023
3.69	3.63	141.48	שנת 2023
3.66	3.68	151.27	Q1/2024
3.73	3.76	160.92	Q2/2024
3.72	3.71	142.53	Q3/2024
3.70	3.65	156.62	Q4/2024
3.70	3.65	156.62	שנת 2024

⁴² זאת מבלי להביא בחשבון שלהתחזקות השקל ביחס לדולר השפעה חיובית על ההכנסה הפנויה הדולרית של הצרכן הישראלי והשפעה חיובית זו על הביקוש לטיסות.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

להלן פירוט המדדים התפעוליים של הקבוצה. ראו גם את הפתיח לעיל לדוח הדירקטוריון ואת סעיף א.1 לעיל בדבר נתונים עיקריים.

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
19.2%	5,410	6,448	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
80.6%	26.3%	47.5%	חלק שוק כולל - באחוזים
11.8%	25,063	28,008	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים (1)
21.5%	21,617	26,262	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
8.7%	86.3%	93.8%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
11.8%	75.3	84.2	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף - באלפים
12.2%	81.4	91.3	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף - באלפים
8.0%	41.6	44.9	מספר מטוסים פעילים בשקלול זמן
			תנועת מטענים:
31.9%	68.7	90.6	טון מטען מוטס - באלפים
28.9%	409.8	528.3	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
			מדדי רווחיות:
14.2%	10.5	12.0	RRPK
24.2%	9.0	11.2	RASK
22.7%	10.0	12.3	TRASK
6.1%	9.0	9.5	CASK
9.6%	6.7	7.4	CASK ללא דלק

(1) העלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס של כ-11.8%, נובעת בעיקרה כתוצאה מהמשך בניית כושר הייצור לאחר היציאה ממשבר הקורונה. במהלך חודש יולי 2023 התווסף לצי המטוסים של החברה המטוס ה-16 מדגם 787 אשר פעל במהלך שנת 2024 לאורך כל השנה ואילו בשנת 2023 לאורך מחצית מהשנה. כמו כן, שני מטוסים מדגם 777 הושמשו לאחר תהליך שינוי תצורה לתצורת דרימליינר בחודשים אוגוסט 2023 ונובמבר 2023, בהתאמה, ופעלו לאורך כל שנת 2024. עוד יצוין כי החברה מפעילה מטוסים נוספים בחכירה רטובה. לפרטים נוספים ראו פרק א.3.2. להלן.

⁴³ יצוין כי המדדים התפעוליים הכלולים בסעיף זה כוללים גם טיסות המתקיימות על ידי מטוסים בחכירה רטובה (חכירת מטוס על צוותו).



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

להלן פירוט המדדים התפעוליים של הקבוצה. ראו גם את הפתיח לעיל לדוח הדירקטוריון ואת סעיף א.1 לעיל בדבר נתונים עיקריים.

Q4 2024 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
					היקף פעילות ותנועת נוסעים:
(20.5%)	1,956	30.4%	1,192	1,554	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
27.2%	41.2%	(11.0%)	58.9%	52.4%	חלק שוק כולל - באחוזים
(18.1%)	8,071	9.2%	6,049	6,609	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים (2)
(16.1%)	7,573	24.8%	5,095	6,357	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
2.5%	93.8%	14.2%	84.2%	96.2%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
(18.6%)	23.2	14.1%	19.7	19.9	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף - באלפים
(22.1%)	28.0	29.8%	16.8	21.8	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף - באלפים
(3.0%)	46.6	11.1%	40.7	45.2	מספר מטוסים פעילים בשקלול זמן
					תנועת מטענים:
8.2%	22.1	7.3%	22.3	24.0	טון מטען מוטס - באלפים
2.9%	133.1	6.0%	129.3	137.0	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
					מדדי רווחיות:
(0.2%)	12.2	6.1%	11.5	12.2	RRPK
2.4%	11.5	21.0%	9.7	11.8	RASK
3.6%	12.4	15.0%	11.2	12.9	TRASK
12.1%	9.1	4.1%	9.8	10.2	CASK
16.7%	7.0	11.4%	7.3	8.2	CASK ללא דלק

(2) העלייה בקיבולת שהציעה החברה אשר התבטאה בגידול בהיצע המושבים המשוקלים ק"מ (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשר הסתכם בכ-9.2%, נובעת כחלק ממגמת שיקום ובניית כושר הייצור לאחר היציאה ממשבר הקורונה ואף הגדלתו. הגידול כאמור נובע כתוצאה מהוספת מטוס מדגם 777 אשר הושמש לאחר תהליך שינוי תצורה לתצורת דרימליינר בנובמבר 2023 ופעל לאורך כל שנת 2024. כמו כן, החברה מפעילה מטוסים בחכירה רטובה. לפרטים נוספים ראו פרק א.3.2. להלן.

מקרא

שובר טיסה לכיוון אחד.
מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.
מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
תפוסת נוסעים RPK/ASK.
משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משלם משוקלל ק"מ.
הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.
הוצאות תפעוליות⁴⁴ חלקי ASK. משקף את העלות הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.
סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ.
משקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

קטע נוסע
Revenue Passenger Kilometer - RPK
Available Seat Kilometer - ASK
Passenger Load Factor - PLF
RPK - הכנסה ממוצעת ל- RPK
Revenue per ASK- RASK
Cost per ASK -CASK
Total revenue per ASK - TRASK
Revenue Ton Kilometer - RTK

⁴⁴ הוצאות תפעוליות בנטרול הוצאות (הכנסות) אחרות מסוימות, כגון: רווחי הון ושערוך אופציית הפאנטום.



א.3.2. כושר ייצור - צי מטוסים

להלן טבלה בדבר היקף צי המטוסים של החברה נכון למועד הדוח (ליום 31 בדצמבר 2024) והתפתחותו בין תקופות הדיווח:

שנת 2023	שנת 2024	צי מטוסים (נוסעים ומטען):
47	47	מספר מטוסים בתום התקופה - ביחידות
44	45	מספר מטוסים שמישים בתום התקופה - ביחידות
12.8	13.8	גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים

להלן טבלה בדבר חלוקת צי המטוסים לעיל וסוגי המטוסים (לא כולל מטוסים בחכירה רטובה) נכון ליום 31 בדצמבר 2024:

צי מטוסים:	סוג מטוס	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים בשימוש	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ	גיל ממוצע	בעלות	חכירה
737-800	נוסעים- צר גוף	169	16	-	16	20.3	7	*9
737-900	נוסעים- צר גוף	175	8	-	8	10.0	8	-
777-200	נוסעים- רחב גוף	279	2	**2	4	23.6	4	-
777-200	נוסעים- רחב גוף בתצורת דרימליינר	313	2	-	2	17.4	2	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	238	4	-	4	4.1	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	271	12	-	12	6.3	4	8
737-800	מטען- צר גוף	-	1	-	1	22.6	-	1
סה"כ			45	2	47	13.8	29	18

* לפרטים בדבר רכישת מטוסים חכורים מדגם בואינג 737-800 ראו ביאור ה.10. לדוחות הכספיים.

** אחד ממטוסי בואינג 777-200 נמצא בהליך שיפוץ על מנת להחזירו לשימוש וכן שינוי לתצורת דרימליינר. לפרטים ראו ביאור ה.10.1 (1) לדוחות הכספיים.

הרחבה, החלפה והצערה של צי מטוסי החברה:

- בדצמבר 2022 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס 17 עם חברת בואינג, אשר מועד מסירתו הצפוי על פי הודעת יצרנית המטוסים בואינג, במהלך שנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור ה.14.1 (1) לדוחות הכספיים.
- במהלך שנת 2017 חתמה החברה מול מחכיר זר על הסכם המקנה לה אופציה לחכירה יבשה של עד שני מטוסי 787-9. אופציה זו הוארכה על ידי החברה מעת לעת. בהמשך לכך, בחודש יוני 2023 מימשה החברה את האופציה וחתמה על הסכמים לחכירת המטוסים לתקופת חכירה של 15 שנים לכל מטוס כאשר מסירתם של המטוסים 18-19 מדגם בואינג 787-9 צפויים להתקבל בחברה במהלך השנים 2026 ו-2027, בהתאמה.
- בחודש אפריל 2024, חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג על הסכם לרכישה של שלושה מטוסי בואינג 787 נוספים (מטוסים 20-22), אשר צפויים להתקבל בשנים 2029-2030 עם אופציה לעד שישה מטוסים נוספים אשר מועד קבלתם תלוי בין היתר במועד מימוש כל אופציה ככול שתמומש ובזמינות מטוסים בחברת בואינג. לפרטים ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 24 באפריל 2024 (מספר אסמכתא: 01-040519-2024) וכן ביאור ה.10.3 (3) לדוחות הכספיים.



- ביום 14 באוגוסט 2024, חתמה החברה על הסכם עם יצרנית המטוסים בואינג לרכישת 20 מטוסים מדגם MAX 737 וכן הוענקה לחברה אופציה לרכישה של עד 11 מטוסים נוספים מדגם זה. חלק מהמטוסים יחליפו בהדרגה מטוסים קיימים מדגם בואינג 737 המופעלים על ידי החברה, וחלקם ישמשו להרחבת צי מטוסים צרי הגוף של החברה. המטוסים הנרכשים עתידים להתקבל בחברה בין השנים 2028-2031. מטוסי האופציה כאמור, ככול שירכשו, צפויים להתקבל בין השנים 2030-2032, כתלות במימוש האופציה לגבי מי ממטוסי האופציה. החברה תבחן הפעלה של מספר מטוסים מדגם MAX 737 חלף מימוש האופציה וזאת באמצעות חכירתם מחברות להחכרת מטוסים. לפרטים נוספים ראו ביאור 10.ג. לדוחות הכספיים.
- נכון למועד פרסום הדוח, קיימים קשיים גלובליים בשרשרת האספקה בענף ובכלל זה בקרב יצרניות המטוסים והמנועים. קשיים אלו לרבות המצב הגיאופוליטי, עשויים לגרום לעיכובים בקבלת המטוסים. כמענה לכך עשויה החברה להצטייד במטוסים חליפיים ו/או נוספים על מנת לתת מענה ככול האפשר לביקושים בהתאם לתוכניתה האסטרטגית.

נושאים נוספים:

- החברה צפויה להשלים את השמשתו של מטוס נוסף מדגם בואינג 777 במהלך שנת 2025 (ולא בשנת 2024 כמפורט בדוח לרבעון הראשון לשנת 2024 לאור עיכובים בשרשרת האספקה), באופן שלאחר השמשתו יהיו בשירות החברה חמישה מטוסים פעילים מדגם זה. לעניין ביטול ירידת ערך בסך של כ-15 מיליון דולר, ראו ביאור 10.1 (1) לדוחות הכספיים. יצוין כי המטוס השישי והאחרון מדגם בואינג 777 נכון למועד הסמוך לאישור הדוח אינו צפוי לחזור בשלב זה לשימוש בשירות החברה.
- החברה ממשיכה בפרויקט שינוי התצורה במטוסי בואינג 777 כך שפנים המטוס יהיה בדומה לתצורת מטוסי 787 (דרימליינר), שינוי המביא להגדלת מספר המושבים ל-313 וכן לשיפור בחוויית הלקוח.
- החל מפרוץ המלחמה כושר הייצור של החברה מגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה לרבות גיוס חלק מעובדי החברה לשירות מילואים מעת לעת. כושר ייצור מוגבל, בין היתר, בשל גיוס, הכשרה וכמות של מטוסים ואנשי צוות אוויר, אשר נדרשים על פי תקנות רת"א לעמוד במגבלות שעות הטיסה החודשיות והשנתיות הקבועות בתקנה 465 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב-1981. מאז פרוץ המלחמה ועל רקע הימשכותה, חלק מטייסי החברה נקראים לשירות מילואים מעת לעת, ועל רקע האמור ועל מנת לאפשר לחברה לשמור על רצף תפקודי ושמירת נתיבי האוויר של ישראל פתוחים ככל הניתן, נעשו מספר התאמות מול רת"א לעניין מגבלת השעות עד הרבעון השלישי לשנת 2025.
- ראו ביאור 10.ב.4 (4) לדוחות הכספיים לעניין חתימה עם יצרנית המנועים רולס רויס על הסכם ארוך טווח לאחזקת מנועים, לעניין חתימה על הסכם לרכישת מטוס החכור על ידי החברה מדגם 737-800, לעניין חתימה על הארכת הסכם חכירה של מטוס נוסף מאותו דגם ולעניין רכישת מטוס לפירוק.
- חכירות רטובות: לפרטים ראו ביאור 11.ב. לדוחות הכספיים.
- לפרטים בדבר קשיים בשרשרת האספקה ראו סעיף 8.5.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

תחזיות החברה כמפורט לעיל לרבות לגבי כושר הייצור, עסקאות ההצטיידות, עסקאות עם ספקים לאספקת חלפים, עדכון התוכנית האסטרטגית מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוססים על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויה להשתנות כולה או חלקה או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. התחזיות והנתונים מבוססים, בין היתר, על מימוש תוכנית ההצטיידות, עמידת יצרניות המטוסים במועדים המעודכנים, התמודדות שוק התעופה בארץ ובעולם עם קשיים בשרשרת האספקה, הנחות הנוגעות לגידול בפעילות הטיסתית בנתב"ג והביקוש הכללי לטיסות בארץ ובעולם, וכן התמודדות החברה עם מגבלות בכושר הייצור. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד"), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל ומימוש התוכנית האסטרטגית של הקבוצה.



א.3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

להלן מוצגים דוחות על הרווח והפסד המאוחדים של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד, וכן הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה בשנה המדווחת ביחס לאשתקד:

שנת 2024 Vs. שנת 2023		שנת 2023		שנת 2024		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
37.1%	928.7	100.0%	2,503.1	100.0%	3,431.8	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
6.7%	37.5	22.5%	563.1	17.5%	600.6	דלק
29.1%	165.3	22.7%	567.3	21.3%	732.5	שכר ונלוות
11.1%	33.4	12.0%	299.4	9.7%	332.8	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אוירי
13.2%	12.5	3.8%	94.2	3.1%	106.7	תחזוקה
29.0%	50.2	6.9%	172.8	6.5%	223.0	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
37.3%	52.7	5.6%	141.3	5.7%	194.0	הוצאות שיווק והפצה
7.1%	17.7	9.9%	248.6	7.8%	266.3	פחת והפחתות
44.3%	23.4	2.1%	52.8	2.2%	76.3	שכירויות
20.3%	22.1	4.4%	108.9	3.8%	131.0	מחשוב והוצאות מטה
(68.3%)	8.6	(0.5%)	(12.6)	(0.1%)	(4.0)	הכנסות אחרות, נטו
18.9%	423.3	89.3%	2,235.8	77.5%	2,659.1	סה"כ הוצאות תפעוליות
189.1%	505.4	10.7%	267.3	22.5%	772.7	רווח תפעולי
(33.1%)	(47.1)	5.7%	142.2	2.8%	95.1	הוצאות מימון, נטו
441.5%	552.4	5.0%	125.1	19.7%	677.6	רווח לפני מסים על ההכנסה
1,481.0%	(124.3)	(0.3%)	(8.4)	(3.9%)	(132.6)	הוצאות מס
366.8%	428.2	4.7%	116.7	15.9%	544.9	רווח נקי

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2024 ביחס להכנסות מהפעלה אשתקד בכ-928.7 מיליון דולר, כ-37.1%. הכנסות מטוסות הנוסעים בשנת 2024 גדלו בכ-36.1% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ-816.4 מיליון דולר). כמו כן הכנסות ממטען בשנת 2024 גדלו בכ-62.0% לעומת ההכנסות ממטען אשתקד (כ-102.1 מיליון דולר).

להלן הסיבות העיקריות לעלייה בהכנסות מנוסעים:

- לפרטים בדבר הסיבות לעלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס של כ-11.8%, ראו סעיף א.2.2. לעיל.
- עלייה בהכנסה למושב (RASK) של כ-24.2%, אשר מקורה הן מעלייה ניכרת וחריגה בשיעור התפוסה לרמה של כ-93.8% והן מעלייה של כ-14.2% בהכנסה לנוסע ק"מ (RRPK). לעניין זה ראו הפתיח לעיל לדוח דירקטוריון בדבר מאפייני הסביבה העסקית בעת הזו לעומת אשתקד.

לעניין הטסת מטען, עד פרוץ המלחמה, חלה ירידה מסוימת בביקושים על רקע צמיחה בקיבולת בבטן מטוסי הנוסעים לאור ההתאוששות ממשבר הקורונה ועל רקע ירידה משמעותית במחירי ההובלה הימית. מפרוץ המלחמה חלה עלייה משמעותית בהכנסות מהטסת מטען בעקבות הגברת הביקושים להטסת מטען על ידי החברה בין אם בבטן מטוסי הנוסעים ובין אם במטוסי המטען, בין היתר על רקע צמצום הקיבולת והפסקת הטיסות של חלק מהחברות הזרות. יצוין כי חרף הפסקת פעילותן של חלק מחברות התעופה הזרות, עדיין קיים היצע גבוה בהטסת המטענים, בין היתר, מצד חברות תעופה שמפעילות טיסות במטוסי מטען.



הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו בשנת 2024 לכ-2,659.1 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-423.3 מיליון דולר (כ-18.9%) ביחס לאשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות. יחד עם זאת שיעורן מהמחזור בשנת 2024 היווה כ-77.5% לעומת שיעורן מהמחזור אשתקד אשר היווה כ-89.3%.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לשנת 2024:

- **הוצאות הדלק הסיילוני** (דס"ל) של החברה עלו בכ-37.5 מיליון דולר (כ-6.7% גידול) ביחס לאשתקד וזאת לאור הגידול בצריכת הגלונים (כ-17%), כתוצאה מהעלייה בשעות הטיסה וכן מהשמשת מטוסים מדגם 777 אשר צריכת הדלק שלהם יעילה פחות ממטוסים מדגם דרימליינר, וכן מהארכת נתיבי הטיסה. מנגד חלה ירידה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-9.7% (לפני השפעת גידור) ביחס לאשתקד.

שנת 2024 Vs. שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
25.7	567.4	593.1	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
11.8	(4.3)	7.5	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
37.5	563.1	600.6	סה"כ הוצאות דס"ל
33.2	200.9	234.1	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

- **הוצאות השכר** הסתכמו לסך של כ-732.5 מיליון דולר בשנת 2024 המהוות שיעור של כ-21.3% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-22.7% בתקופה המקבילה אשתקד). הגידול בהוצאות השכר בסך של כ-165.3 מיליון דולר, הוא כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות, השפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות, לרבות ואף בעיקר בגין הפרשה למענקים בגין רווחי הקבוצה. לפרטים נוספים ראו ביאור 20.ה. לדוחות הכספיים.

- בסעיפי **האגרות והשירותים בנמלי התעופה** ובסעיפי **המזון והשירות לנוסע** חל גידול של כ-33.4 מיליון דולר ושל כ-50.2 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לאשתקד, בעיקר עקב גידול הפעילות והעלייה בשיעור התפוסה ועקב ההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית. יצוין כי בקשר לסעיף **האגרות והשירותים בנמלי התעופה**, מאחר ונתח השוק של החברה בשנת 2024 היה גבוה יותר, התקבלו מרש"ת הנחות בגין נתח שוק בסכומים גבוהים יותר, אשר הקטינו את העלייה בהוצאות בסעיף זה.

- בסעיף **שיווק והפצה** חל גידול של כ-52.7 מיליון דולר (כ-37.3%) ביחס לאשתקד, באופן ששיעור הוצאות אלו מהמחזור נותר כמעט זהה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, ועל כן הגידול הוא כתוצאה מעלייה בהיקף המכירות וההזמנות אשר מביאות לגידול בהוצאות העמלות לסוכנים וכרטיסי אשראי וכן לעלייה בסכומים המשולמים למערכות ההפצה השונות. לפרטים נוספים ראו ביאור 20.ב. לדוחות הכספיים.

- בסעיף **פחת והפחתות** חל גידול של כ-17.7 מיליון דולר (כ-7.1%) ביחס לאשתקד, בעיקר כתוצאה מהגידול בפעילות החברה (המביאה לעלייה בצריכת החלפים ובשעות המנוע) וכן לאור הגידול במצבת המטוסים וצידוד הטיסה וזאת בקידוד קיטון אשר נבע לאור שינוי אומדן שעות המנוע הצפויות עד למועד שיפוץ או החלפת המנועים, אשר תלויות במועדי היציאה משירות של המנועים, בגין מנועי TRENT 800 המשמשים את צי מטוסי 777 אשר בוצע אשתקד והביא להכרה בהוצאות פחת חד פעמיות דאז בסך של כ-7.8 מיליון דולר.

- בסעיף **שכירויות** חל גידול בסך של כ-23.4 מיליון דולר (כ-44.3%) ביחס לאשתקד, וזאת בעיקר בשל הפעלת מטוסים בחכירה טובה. לפרטים נוספים ראו ביאור 11.ב. (2) לדוחות הכספיים.

- עלויות **המטה** עלו ביחס לאשתקד בכ-22.1 מיליון דולר (כ-20.3%), בעיקר כתוצאה מעלייה בהפרשה לתביעות משפטיות, מעלייה כתוצאה מהתייקרויות הביטוחים, מעלייה בעלויות מערכות המידע כחלק מהשקעת החברה בתחום זה, לרבות בתחום הסייבר, מעלייה בעלויות בגין הדרכות והכשרות כחלק מבניית כושר הייצור ומעלייה בעלויות הייעוץ.



- ההכנסות האחרות (נטו)** בשנת 2024 הסתכמו בסך של כ-4.0 מיליון דולר והן נבעו בעיקר כתוצאה מביטול ירידת ערך כמפורט בביאור 10 לדוחות הכספיים, וכן כתוצאה מהכרה בשיערוך חיובי בגין אופציית ה"פאנטום" (ראו ביאור 9.ג. לדוחות הכספיים) וזאת בקיזוז הוצאות חד פעמיות אשר הוכרו בגין הטבות לעובדים בגין שנים קודמות. אשתקד עיקר ההכנסות האחרות (אשר הסתכמו לסך של כ-12.6 מיליון דולר) נבעו כתוצאה מהכרה דאז בשיערוך חיובי בגין אופציית ה"פאנטום".

רווח תפעולי

הרווח התפעולי לשנת 2024 הסתכם לכ-772.7 מיליון דולר - סכום גבוה ביחס לרווח התפעולי אשתקד בסך של כ-505.4 מיליון דולר. לעניין ריכוז הגורמים העיקריים שהשפיעו על רווחיות הקבוצה ביחס לאשתקד, ראו סעיף 1.א לעיל.

הוצאות מימון

הוצאות המימון נטו לשנת 2024 הסתכמו בכ-95.1 מיליון דולר בהשוואה לכ-142.2 מיליון דולר אשתקד - ירידה בסך של כ-47.1 מיליון דולר. הירידה בהוצאות המימון, נטו נובעת בעיקרה מעלייה בהכנסות הריבית מפיקדונות (אשר הסתכמו בשנת 2024 לסך של כ-47.9 מיליון דולר) בסך של כ-38.1 מיליון דולר וכן כתוצאה מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב ביחס לתקופה המקבילה אשתקד ולאור הפרשי שער אשר נבעו כתוצאה מהתחזקות הדולר למול היין היפני. יחד עם זאת, הוצאות המימון לשנת 2024 הוגדלו כתוצאה מהכרה בהפסד מפידיון מוקדם של הלוואת הפניקס בסך של כ-6.8 מיליון דולר כמפורט בביאור 14.ג. לדוחות הכספיים, ומשיערוך של אופציית הפניקס (כמפורט בביאור 19.ז. לדוחות הכספיים) בהיקף של כ-10.0 מיליון דולר.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה לשנת 2024 הסתכמו לסך של כ-132.6 מיליון דולר. לאור העובדה שהקבוצה מכירה בנכס מס נדחה על הפסדיה המועברים, מכירה הקבוצה בהוצאות מס בספרים, אף על פי שיש לה יתרה גבוהה של הפסדים להעברה לצרכי מס והיא אינה משלמת את המס בפועל. לפרטים נוספים ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

רווח לפני מסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מסים על ההכנסה בשנת 2024 עומד על כ-677.6 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים על ההכנסה אשתקד בסך של כ-125.1 מיליון דולר. הרווח הנקי בשנת 2024 הסתכם בכ-544.9 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-116.7 מיליון דולר אשתקד. הגידול ברווח הנקי נובע כתוצאה מהשיפור ברווחיות החברה מהסיבות המפורטות לעיל. לעניין ריכוז הגורמים העיקריים לכך ראו סעיף 1.א לעיל בדבר הנתונים העיקריים.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

להלן מוצגים דוחות על הרווח והפסד המאוחדים של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת תקופה מקבילה אשתקד, וכן, הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה בתקופה המדווחת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד:

Q4 2024 Vs. Q4 2023		Q4 2023		Q4 2024		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
25.6%	173.5	100.0%	677.8	100.0%	851.3	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
(10.1%)	(15.0)	21.8%	148.1	15.6%	133.0	דלק
24.9%	39.2	23.2%	157.3	23.1%	196.6	שכר ונלוות
2.8%	2.2	11.4%	76.9	9.3%	79.1	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
2.0%	0.5	3.8%	25.8	3.1%	26.3	תחזוקה
26.6%	11.8	6.5%	44.3	6.6%	56.1	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
39.1%	14.2	5.4%	36.3	5.9%	50.5	הוצאות שיווק והפצה
7.3%	4.8	9.8%	66.5	8.4%	71.4	פחת והפחתות
177.4%	16.4	1.4%	9.3	3.0%	25.7	שכירויות
25.1%	6.9	4.1%	27.6	4.1%	34.5	מחשוב והוצאות מטה
716.4%	9.7	0.2%	1.4	1.3%	11.1	הכנסות אחרות, נטו
15.3%	90.8	87.6%	593.5	80.4%	684.3	סה"כ הוצאות תפעוליות
98.1%	82.7	12.4%	84.3	19.6%	166.9	רווח תפעולי
(37.1%)	(16.5)	6.6%	44.4	3.3%	28.0	הוצאות מימון, נטו
248.8%	99.1	5.9%	39.8	16.3%	139.0	רווח לפני מסים על ההכנסה
8,386.1%	(9.2)	(0.0%)	(0.1)	(1.1%)	(9.4)	הוצאות מס
226.2%	89.9	5.9%	39.7	15.2%	129.6	רווח נקי

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו ברבעון הנוכחי ביחס להכנסות מהפעלה ברבעון המקביל אשתקד בכ-173.5 מיליון דולר, כ-25.6%. הכנסות מטיסות הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2024 גדלו בכ-29.6% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ-173.3 מיליון דולר). כמו כן הכנסות ממטען ברבעון הרביעי לשנת 2024 ירדו בכ-4.9% לעומת ההכנסות ממטען בתקופה המקבילה אשתקד (כ-3.7 מיליון דולר).

להלן הסיבות העיקריות לעלייה בהכנסות מנוסעים:

- לפרטים בדבר הסיבות לעלייה בקיבולת שהציעה החברה אשר התבטאה בגידול בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשר הסתכם בכ-9.2%, ראו סעיף א.2.2. לעיל.
- עלייה בהכנסה למושב (RASK) של כ-21.0%, אשר מקורה הן מעלייה ניכרת וחריגה בשיעור התפוסה לרמה של כ-96.2% והן מעלייה של כ-6.1% בהכנסה לנוסע ק"מ (RRPK). לעניין זה ראו הפתיח לעיל לדוח דירקטוריון בדבר מאפייני הסביבה העסקית בעת הזו לעומת התקופה המקבילה אשתקד.



הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו בתקופה המדווחת בכ-684.3 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-90.8 מיליון דולר (כ-15.3%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות. יחד עם זאת שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-80.4% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-87.6%.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לרבעון הרביעי בשנת 2024:

- הוצאות הדלק הסילוני (דס"ל)** של החברה ירדו בכ-15.0 מיליון דולר (כ-10.1% קיטון) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד כמפורט בסעיף הדס"ל להלן. כמו כן, שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-15.6% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-21.8%.
- מצד אחד** חל גידול בצריכה, בין היתר, בהתאם לגידול בפעילות. מנגד חלה ירידה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-20.2% (לפני השפעת גידור) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
(20.5)	150.4	129.9	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
5.5	(2.3)	3.2	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
(15.0)	148.1	133.0	סה"כ הוצאות דס"ל
6.2	50.5	56.7	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

- הוצאות השכר** הסתכמו בכ-196.6 מיליון דולר ברבעון הנוכחי והן מהוות שיעור של כ-23.1% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-23.2% בתקופה המקבילה אשתקד). הגידול ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-39.2 מיליון דולר, הוא כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות של החברה, השפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות, לרבות ואף בעיקר בגין הפרשה למענקים בגין רווחי החברה.
- בסעיפי האגרות והשירותים בנמלי התעופה** ובסעיפי **המזון והשירות לנוסע** חל גידול של כ-2.2 מיליון דולר ושל כ-11.8 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר עקב גידול הפעילות והעלייה בשיעור התפוסה ועקב ההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית.
- בסעיף שיווק והפצה** חל גידול של כ-14.2 מיליון דולר (כ-39.1%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה 5.9% ואילו בתקופה המקבילה אשתקד שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה 5.4%. הגידול האבסולוטי בהוצאות נובע בעיקר בשל העלייה בהיקף המכירות וההזמנות אשר מביאות לגידול בהוצאות העמלות לסוכנים וכרטיסי אשראי וכן לעלייה בסכומים המשולמים למערכות ההפצה השונות, ואילו העלייה בשיעור ההוצאות ביחס למחזור נובע מהעלייה בהוצאות הפרסום בשל גידול בהיקף הקמפיינים שביצעה החברה ביחס לאותה תקופה בשנת 2023. להלן פירוט הוצאות שיווק והפצה:

Q4 2024 Vs. Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
7.5	26.7	34.2	עמלות לסוכנים וחברות האשראי
3.5	6.0	9.5	הוצאות בגין מערכות הפצה
3.2	3.6	6.8	הוצאות פרסום ושיווק
14.2	36.3	50.5	סה"כ הוצאות שיווק והפצה



- בסעיף **פחת והפחתות** חל גידול של כ-4.8 מיליון דולר (כ-7.3%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בהוצאות פחת והפחתות נובע בעיקר מהגידול בפעילות החברה (המביא לעלייה בצריכת החלפים ובשעות המנוע) וכן לאור הגידול במצבת המטוסים וצידוד הטיסה. יחד עם זאת, שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-8.4% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-9.8%.
- בסעיף **שכירויות** (הכולל בעיקר הוצאות חכירה בגין מטוסים בחכירה רטובה, יצוין כי עיקר הוצאות החכירה בגין החכירות היבשות מוכרות בסעיפי הפחת והמימון על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16, ראו ביאור 11.ד.1) לדוחות הכספיים) חל גידול של כ-16.4 מיליון דולר (כ-177.4%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, וזאת בעיקר בשל העלייה בהפעלתם של מטוסים בחכירה רטובה, כחלק ממתן המענה של החברה וחברת סאן דור להיקפי הביקושים לטיסות הקבוצה. לפרטים נוספים ראו ביאור 11.ב.2) לדוחות הכספיים. כמו כן, שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-3.0% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-1.4%.
- עלויות **המטה** עלו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בכ-6.9 מיליון דולר (כ-25.1%), בין היתר בשל עלייה בהוצאות מטה הקשורות בתפעול החברה המושפעות מעליית הפעילות כגון הדרכות והכשרות, וכן מעלייה בהוצאות הביטוח ובהוצאות מערכות המידע על רקע השקעות החברה בתחום זה. שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי נותר זהה ביחס לשיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד (כ-4.1%).
- ההכנסות האחרות ברבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכמו בסך של כ-11.1 מיליון דולר והן נבעו בעיקר כתוצאה מהוצאות חד פעמיות בגין הטבות לעובדים עבור שנים קודמות בקיזוז שערך אופציית הפאנטום.

רווח תפעולי

הרווח התפעולי ברבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכם לכ-166.9 מיליון דולר - סכום גבוה בסך של כ-82.7 מיליון דולר ביחס לרווח התפעולי ברבעון המקביל אשתקד. לעניין ריכוז הגורמים העיקריים שהשפיעו על רווחיות הקבוצה ביחס לרבעון המקביל אשתקד ראו סעיף 1.א לעיל.

הוצאות מימון

הוצאות המימון נטו ברבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכמו בכ-28.0 מיליון דולר בהשוואה לכ-44.4 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד - ירידה בסך של כ-16.4 מיליון דולר. הירידה בהוצאות המימון, נטו נובעת בעיקרה מעלייה בהכנסות הריבית מפיקדונות (אשר הסתכמו ברבעון הנוכחי לסך של כ-17.1 מיליון דולר) בסך של כ-14.2 מיליון דולר על רקע השיפור ביתרות הנזילות של החברה המקטינות משמעותית את החוב הפיננסי נטו (חוב מנונה מזומנים) שלה, וכן כתוצאה מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב ביחס לתקופה המקבילה אשתקד ולאור הפרשי שער אשר נבעו כתוצאה מהתחזקות הדולר למול היין היפני. יחד עם זאת, הוצאות המימון לרבעון הרביעי של שנת 2024 הוגדלו כתוצאה מהכרה בהפסד מפידיין מוקדם של הלוואות הפניקס בסך של כ-6.8 מיליון דולר כמפורט בביאור 20.ד. לדוחות הכספיים, ומשיעורן של אופציית הפניקס (כמפורט בביאור 20.ד. לדוחות הכספיים) בהיקף של כ-9.7 מיליון דולר.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה ברבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכמו לסך של כ-9.4 מיליון דולר. לאור העובדה שהקבוצה מכירה בנכס מס נדחה על הפסדיה המועברים, מכירה הקבוצה בהוצאות מס בספרים, אף על פי שנכון לסוף שנת 2024 יש לה יתרה של הפסדים להעברה לצרכי מס והיא אינה משלמת את המס בפועל. לפרטים נוספים ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים. יצוין כי אשתקד הכירה הקבוצה בנכס מס נדחה בגין הפסדים מועברים לראשונה ברבעון הרביעי לשנת 2023 (עד לאותו מועד לא הכירה החברה בנכס מס נדחה בגין הפסדים מועברים לאור אי וודאות ששררה דאז בדבר רווחים עתידיים), מה שהקטין כמעט לחלוטין את הוצאות המס בתקופה המקבילה אשתקד.

רווח לפני מסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מסים על ההכנסה ברבעון הרביעי לשנת 2024 עומד על כ-139.0 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים על ההכנסה בתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-39.8 מיליון דולר. הרווח הנקי ברבעון הרביעי לשנת 2024 הסתכם בכ-129.6 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-39.7 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הגידול ברווח נובע כתוצאה מהשיפור ברווחיות החברה מהסיבות המפורטות לעיל. לעניין ריכוז הגורמים העיקריים לכך ראו סעיף 1.א לעיל בדבר הנתונים העיקריים.

4. עונתיות

בעתות שגרה, פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא, לרוב בעונת הקיץ ובתקופות החגים. לעניין הסביבה העסקית לשנת 2024 והתפתחות השוק לאורך השנה ראו הפתיח לדוח דירקטוריון זה.



א.5 תזרים מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש

תזרימי המזומנים לשנת 2024:

שנת 2024 לעומת שנת 2023	שנת 2023	שנת 2024	
מיליוני דולר			
122.3	283.4	405.7	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש*
993.3	453.1	1,446.5	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(45.3)	(155.2)	(200.5)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
(19.0)	(179.1)	(198.1)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
(13.3)	3.5	(9.8)	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
915.7	122.3	1,038.1	עלייה במזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש*
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש*

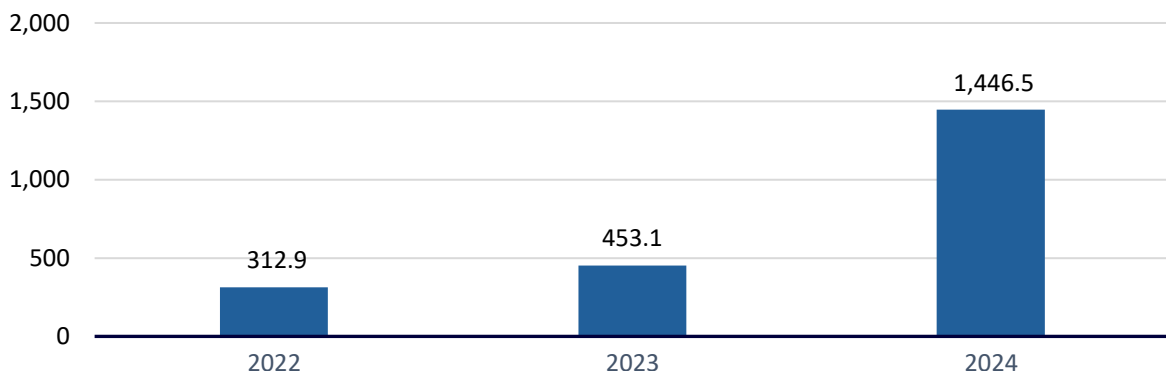
* הפיקדונות הזמינים לשימוש של הקבוצה מהווים לצורך גילוי זה מקורות נזילים, אף שאינם חלק מסעיף המזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות (פיקדונות הזמינים לשימוש בנקל שתקופתם אינה עולה על שלושה חודשים) ועל כן אינם מסווגים כמזומן ושווי מזומן בדוח על המצב הכספי של הקבוצה. לפרטים בדבר המזומנים ושווי מזומנים של הקבוצה, ראו דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים בדוחות הכספיים.

** בנטרול השקעה בפיקדונות זמינים לשימוש אשר רובם המכריע הוא השקעה של עודפי הנזילות של הקבוצה ומהווים מקורות נזילים יחסית המקטינים את החוב הפיננסי נטו שלה.

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2024 נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 1,446.5 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ- 453.2 מיליון דולר אשתקד. הגידול בסך של כ- 993.3 מיליון דולר מפעילות שוטפת אל מול אשתקד, נובע בעיקר כתוצאה מהשיפור ברווח לפני מס של החברה ומהגידול בהון החוזר של הקבוצה המושפע בעיקר כתוצאה ממכירה מראש של כרטיסי טיסה, כלומר עלייה בהיקפי הזמנות לתקופות עתידיות.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2022-2024 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2024 סך של כ-200.5 מיליון דולר נטו שימשו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-204.5 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-92.0 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללים גידול של כ-46.8 מיליון דולר בגין רכישת חלפים, מתכלים וסיריאלים עקב גידול הפעילות וכ-25.8 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר כללו בעיקר השקעות בפיתוח, רכישות תוכנות וחומרה, 8.7 מיליון דולר בגין רכישת מטוס חכור (ראו ביאור ה.10.1) לדוחות הכספיים) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור בתקופות עתידיות.

בשנת 2023, השתמשה הקבוצה בסך של כ-155.2 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-130.8 מיליון דולר מתוכם סך של כ-50.2 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX), וסך של כ-53.5 מיליון דולר בגין רכישת המטוס ה-16 מדגם 787 (דרימליינר) של החברה. יתר הסכום הוא בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות. כמו כן, השקיעה הקבוצה בפקדונות (שאינם זמינים לשימוש) סך שהסתכם ב-25.4 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

בשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-198.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מבעל שליטה בסך של כ-60.2 מיליון דולר וכן, הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-206.2 מיליון דולר כאשר כ-58.8 מיליון דולר עבור פירעונות מוקדמים של הלוואות ו-2.7 מיליון דולר בגין פירעון אג"ח כמפורט בביאור ה.14.2) לדוחות הכספיים. כמו כן, הקבוצה פרעה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-122.9 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי בגין תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה, נטו בסך של כ-135.3 מיליון דולר, וכן ממימוש כתבי אופציות בסך של כ-58.1 מיליון דולר נוספים.

בשנת 2023 השתמשה הקבוצה בסך של כ-179.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-206.0 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-115.7 מיליון דולר. מנגד, נטלה החברה הלוואה מגופים פיננסיים בהיקף של כ-126.0 מיליון דולר למימון מטוס הדרימליינר ה-16 של החברה, וכן מומשו כתבי אופציות בסך של כ-20.5 מיליון דולר.

תזרימי המזומנים לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

לעומת Q4 2024 Q4 2023	Q4 2023	Q4 2024	
מיליוני דולר			
947.2	302.8	1,249.9	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל פקדונות זמינים לשימוש*
183.4	171.6	355.0	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(50.1)	(16.7)	(66.8)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
(31.0)	(60.9)	(91.9)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
(11.4)	8.9	(2.5)	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
90.9	103.0	193.9	עלייה במזומנים ושווי מזומנים כולל פקדונות זמינים לשימוש*
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל פקדונות זמינים לשימוש*

*הפיקדונות הזמינים לשימוש של הקבוצה מהווים לצורך גילוי זה מקורות נזילים, אף שאינם חלק מסעיף המזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות (פקדונות הזמינים לשימוש בנקל שתקופתם אינה עולה על שלושה חודשים) ועל כן אינם מסווגים כמזומן ושווי מזומן בדוח על המצב הכספי של הקבוצה. לפרטים בדבר המזומנים ושווי מזומנים של הקבוצה, ראו דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים בדוחות הכספיים.

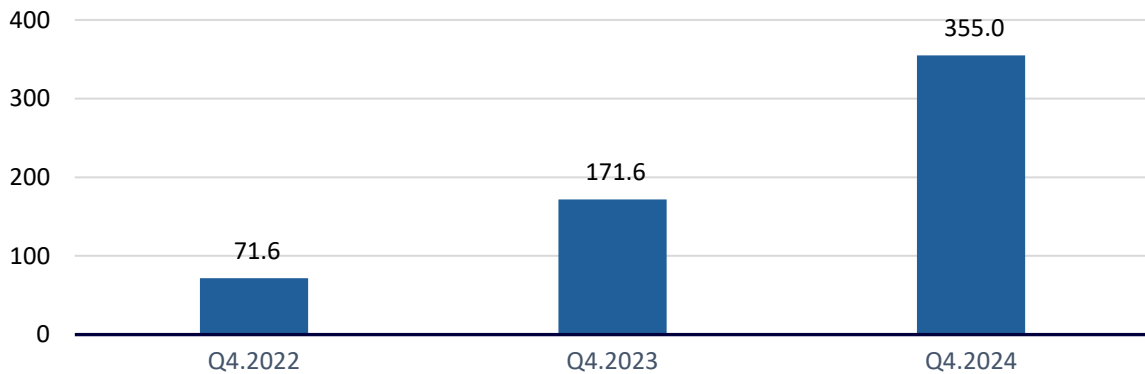
**בנטרול השקעה בפיקדונות זמינים לשימוש אשר רובם המכריע הוא השקעה של עודפי הנזילות של הקבוצה ומהווים מקורות נזילים יחסית המקטינים את החוב הפיננסי נטו שלה.



תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

ברבעון הרביעי לשנת 2024 נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ-355.0 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ-171.6 מיליון דולר ברבעון מקביל אשתקד. הגידול בסך של כ-183.4 מיליון דולר נובע בעיקר כתוצאה מהשיפור ברווח לפני מס של הקבוצה, ולאור העלייה בהון החוזר של הקבוצה המושפע בעיקר כתוצאה ממכירה מראש של כרטיסי טיסה, כלומר עלייה בתנועה בהיקפי ההזמנות לתקופות עתידיות ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר בשנים 2024-2022 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

ברבעון הרביעי לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-66.8 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-74.2 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-28.6 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללים גידול של כ-11.6 מיליון דולר בגין רכישת חלפים, מתכלים וסיריאלים עקב גידול פעילות וכ-10.6 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר נרכשו בעיקר ברבעון הנוכחי וכללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנות וחומרה, 7.8 מיליון דולר בגין רכישת מטוס חכור (ראו ביאור 10.ה.1) לדוחות הכספיים) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות. כמו כן חל קיטון בהשקעה פיקדונות בסך של כ-6.4 מיליון דולר בגין השקעה בפיקדונות שאינם מהווים חלק מהפיקדונות הזמינים לשימוש (מאחר ואינם נזילים).

ברבעון הרביעי לשנת 2023, השתמשה הקבוצה בסך של כ-16.7 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי בסך של כ-16.5 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-9.5 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות.

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

ברבעון הרביעי לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-91.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-76.9 מיליון דולר כאשר כ-41.7 מיליון דולר עבור פירענות מוקדמים של הלוואות. כמו כן, פרעה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-34.5 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי מממוש כתבי אופציות בסך של כ-18.8 מיליון דולר.

ברבעון הרביעי לשנת 2023, השתמשה הקבוצה בסך של כ-60.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-39.0 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ-21.8 מיליון דולר.



6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

31/12/2023	31/12/2024		31/12/2023	31/12/2024	
מיליוני דולר			מיליוני דולר		
1,549.0	2,060.4	התחייבויות שוטפות	805.1	1,874.2	נכסים שוטפים
1,978.8	1,788.1	התחייבויות לא שוטפות	2,513.4	2,501.8	נכסים לא שוטפים
(209.2)	527.5	הון			
3,318.5	4,376.0	סה"כ	3,318.5	4,376.0	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2024 לעומת 31 בדצמבר 2023:

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכמו לסך של כ-1,874.2 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-1,069.1 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2023. הגידול נבע בעיקר מעלייה במזומנים ושווי מזומנים ובפקדונות לזמן קצר עקב השיפור בתוצאות העסקיות ובהון החוזר של הקבוצה ומשקף את השיפור הניכר ביתרות הנזילות של הקבוצה ואת הקיטון בחוב הפיננסי נטו (חוב בניכוי מזומנים ופקדונות זמינים לשימוש) של הקבוצה.

יצוין כי העלייה בפקדונות לזמן קצר נובעת, בין היתר, מהשקעת עודפי הנזילות של החברה באפיק השקעה זה בשים לב ליתרת ההכנסות מראש המשקפת את מחויבות החברה למתן שירות עבור לקוחותיה בתקופות עתידיות.

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכמו לסך של כ-2,060.4 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-511.4 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2023. עיקר הגידול נובע מעלייה ביתרות תפעוליות ובכללן גידול של כ-387.4 מיליון דולר ביתרת ההכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה, על רקע הגידול בצבר ההזמנות, וכן מעלייה בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים בעיקר בשל הפרשות למענקים מבוססי רווח לעובדי החברה (לפרטים נוספים ראו ביאור 20.ה. לדוחות הכספיים).

הון חוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2024 לקבוצה גירעון בהון החוזר בסך של כ-186.2 מיליון דולר לעומת גירעון של כ-743.9 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2023. צמצום הגירעון נובע בעיקר מהעלייה ביתרות המזומנים ושווי מזומנים ויתרת פיקדונות לזמן קצר עם השיפור בתוצאות העסקיות. יצוין, כי מתוך סך ההתחייבויות השוטפות, סך של כ-1,108.5 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בעיקר בגין מכירת כרטיסי טיסה (לרבות בגין נקודות מועדון נוסע מתמיד ולרבות בגין שוברים שהונפקו), אשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא באמצעות מתן שירותי טיסה עתידיים. בנוסף, סך של כ-57.7 מיליון דולר הוא עבור התחייבות לעובדים בגין חופשה, אשר צפויה להיות משולמת לעובדים בעת פרישתם אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. היחס השוטף ליום 31 בדצמבר 2024 גדל לכ-91.0% לעומת כ-52.0% ליום 31 בדצמבר 2023. עוד יצוין, כי בשל מבנה הפעילות של הקבוצה, לקבוצה גירעון מובנה בהון החוזר וזאת בשל הכרה מאזנית של השימושים הצפויים להיות משולמים בשנה השוטפת (חלויות שוטפות) בעוד שהמקורות לתשלומם יוכרו רק בעת תקבולם בפועל (תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל בגין הפעילות).

נכסים לא שוטפים

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכמו לסך של כ-2,501.8 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ-11.6 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2023. הקיטון נובע בעיקרו כתוצאה מירידה בעלות המופחתת של זכויות שימוש בנכסים חכורים בעיקר עקב הפחת השוטף לתקופה. מנגד חל גידול כתוצאה משערוך אופציית הפאנטום (לפרטים נוספים ראו ביאור 9.ג. לדוחות הכספיים) וכן, כתוצאה מגידול ביתרת הפיקדונות לזמן ארוך, וכן מעליה ביתרת הרכוש הקבוע ונכסים בלתי מוחשיים בעיקר לאור מקדמות ששולמו בגין מטוסים ומנועים וכן לאור ההשקעה במפעל תמ"מ בקיטון פחת והפחתות.

התחייבויות לא שוטפות

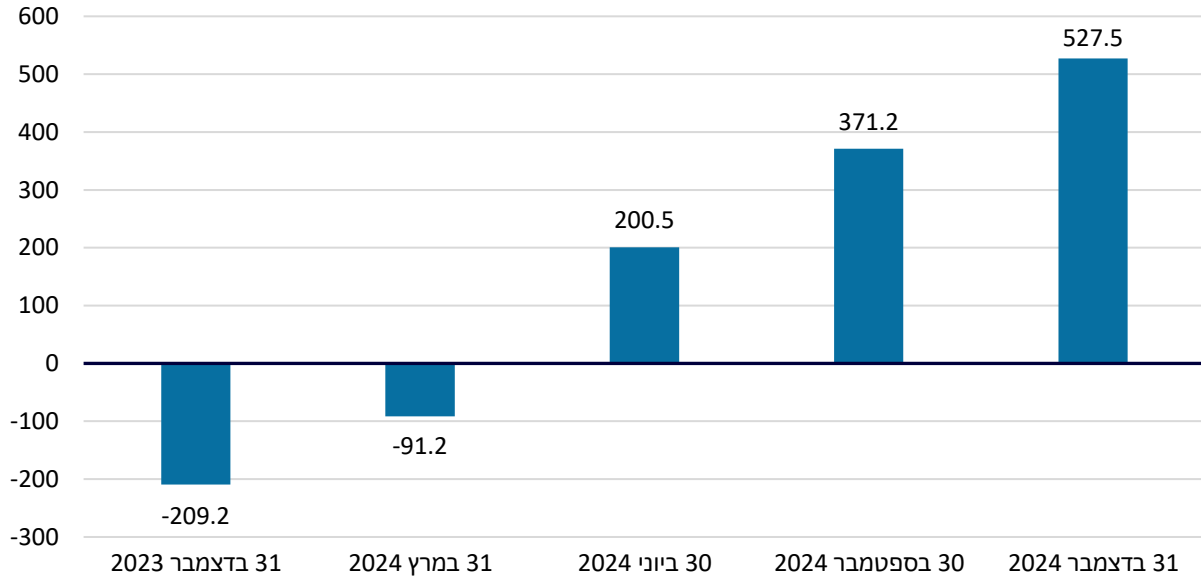
ההתחייבויות הלא שוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2024, הסתכמו לסך של כ-1,788.1 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ-190.7 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2023. עיקר הקיטון נובע מירידה בהתחייבויות בגין חכירות ובגין הלוואות פיננסיות, בעיקר עקב הפרעונות השוטפים, בקיטון הגידול בהתחייבות מס נדחה.



הון

סך ההון של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכם לסך של כ-527.5 מיליון דולר. הגידול בהון נבע בעיקר כתוצאה מהרווח הנקי בשנת 2024 בסך של כ-544.9 מיליון דולר וכתוצאה מגיוס הון (נטו מעלויות הנפקה) בסך של כ-135 מיליון דולר (לפרטים ראו ביאור 10.א. לדוחות הכספיים) וכן כתוצאה ממימוש כתבי אופציות בשנת 2024 בסך של כ-58.1 מיליון דולר. יצוין כי החל מהרבעון השני לשנת 2024 עברה החברה להון חיובי.

התפתחות ההון (מיליוני דולר)



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של הקבוצה

לפרטים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.



ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית בהקשר זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים השנתיים.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק הסילוני

ככלל, הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה ומשפיעות על רווחיות החברה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל המכסות כ-30% מהתצרוכת המתוכננת ל-12 החודשים הקרובים. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכם לסכום של כ-1.4 מיליוני דולר.

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הדס"ל על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים על פי העקום הידוע בסמוך למועד פרסום הדוח, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, וביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, יותרו ללא שינוי ביחס לשנת הדוח):

שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (220 סנט/גלון)	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)
50%	186
25%	78
-25%	(117)
-50%	(236)

חשיפה לירידה במחירוני המטוסים במסגרת הלוואות לזמן ארוך

בהתאם להוראות חלק מהסכמי הלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (אינן "אשראי בר דיווח"), נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת הלוואות אשר מובטחות במטוס זה (LTV). לפרטים ראו ביאור 1.14. לדוחות הכספיים השנתיים.

חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית Term SOFR הדולרית וכן הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-28% מיתרת הלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-72% מיתרת הלוואות הן בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד 6 שנים.

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על יתרת הלוואות למועד הדוח, על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בשיעור ריבית ה-Term SOFR הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למועד הדוח (4.3%)	שיעור הגידור הממוצע ו/או שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)
50%	72%	10.5
15%		3.1
-15%		(3.1)
-50%		(10.5)

נגזרי ריבית

כמפורט לעיל וכן בביאור 14 ובביאור 1.19. לדוחות הכספיים השנתיים, החברה מנהלת את סיכון הריבית בין היתר על ידי שימוש בנגזרי ריבית. השווי ההוגן של נגזרי הריבית בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2024 הסתכם ליתרה חיובית (נכס) של כ-27.0 מיליון דולר.



חשיפה בגין שערי החליפין

חשיפה בגין הוצאות ותשלומים שוטפים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הוא בדולר, מטבע הפעילות וההצגה של החברה. לחברה הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על הערך הדולרי של ההוצאות השקליות.

להלן טבלה המציגה את רגישות ההוצאות השקליות על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים וביניהם היקף ההוצאות השקליות יותרו ללא שינוי מהצפוי ביחס לשנת הדוח).

סמוך למועד פרסום דוח רבעוני זה, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד על כ-18% מהחשיפה הצפויה.

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.57 ש"ח לדולר בספוט)	שיעור הגידור הממוצע מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)
10%	18%	(44)
-10%		54

חשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל

לחברה מספר התחייבויות הקשורות בעיקר לסיום יחסי עובד מעביד עבור עובדים בישראל הנקובות בשקל, בהיקף כולל של כ-116.7 מיליון דולר (נטו מנכסי תכנית), אשר חושף את החברה לשינויים בדוח על הרווח והפסד בגין שיערוך היתרות המאזניות מדי תקופה.

חשיפה בגין הלוואות הנקובות בין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק ממרכיביהן נקוב במטבע יפני. סך החוב הנקוב בין יפני מסתכם לכ-15.0 מיליארד יפני (שהם נכון ליום 31 בדצמבר 2024 מהווים כ-95.5 מיליון דולר). נכון ליום 31 בדצמבר 2024, ביצעה החברה עסקאות גידור להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבוע את שער היין וזאת עבור חוב של כ-6.8 מיליארד יפני (כ-69.8 מיליון דולר על פי השערים שנקבעו בעסקאות הגידור). נכון למועד הדוחות הכספיים, השווי ההוגן של עסקאות גידור אלו עומד על סכום שלילי (התחייבות) של כ-15.2 מיליון דולר. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של היין היפני מול הדולר, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

סמוך לאחר מועד הדיווח (כלומר לאחר מועד הדוח על המצב הכספי), ביצעה החברה גידור של חוב נוסף במטבע יפני בהיקף חוב של כ-2.5 מיליארד יפני (כ-19.0 מיליון דולר בהתאם לשער העסקה). לאחר עסקאות אלו, נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, חשופה החברה להלוואות בין יפני בהיקף של כ-5.7 מיליארד יפני.

חשיפה בגין יתרות מאזניות ותשלומים עתידיים

להלן עיקרי ההתחייבויות הפיננסיות (נכסים פיננסיים) אשר חושפות את החברה לתנודות בשערי חליפין, בחלוקה לפי מטבעות עיקריים (במיליוני דולר):

אירו	יפני	שקל	
(19.8)	-	(191.0)	מזומנים ופיקדונות
-	-	12.8	התחייבות בגין חכירות
-	46.3	-	הלוואות (שאינן מגודרות, בגין חשיפת שע"ח) ⁴⁵
-	-	116.7	התחייבות בגין הטבות עובדים
(19.8)	46.3	(61.5)	סה"כ התחייבויות (נכסים), נטו בדולר
1.04	157.39	3.65	שע"ח ספוט ל- 31.12.2024 ל-1 דולר
(2.0)	4.6	(6.2)	השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין

⁴⁵ נכון ליום 31 בדצמבר 2024. כאמור בפרק זה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי נכנסה החברה לעסקת גידור נוספת המקטינה חשיפה זו כמפורט בפרק זה.



ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

1. תרומות וסיוע לקהילה

במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2024 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-7 מיליון דולר. לפרטים בדבר תרומות וסיוע לקהילה ראו סעיף 8.10.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

2. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראה הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח ראו תקנה 26 בפרק פרטים נוספים על התאגיד.

3. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

1. פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

- שם המבקר: משה כהן.
- תחילת כהונתו: 1 באוגוסט 2021.
- כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר כלכלה וחשבונאות אוניברסיטת תל אביב. בעל 40 שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים ניהול סיכונים וייעוץ. משמש כמבקר פנים בחברות ציבוריות וארגונים שונים, שותף מנהל במשרד חייקין, כהן, רובין רואי חשבון.
- המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.
- המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.
- בשנת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.
- החל ממועד מינויו, למבקר הפנימי אין ולא היו קשרים עסקיים כלשהם עם התאגיד המבוקר או עם גוף הקשור אליו, למעט היותו מבקר פנים של חברות בנות של החברה.
- המבקר הפנימי מועסק במיקור חוץ על ידי החברה.

2. דרך המינוי של המבקר הפנימי

- מינוי המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי ועדת הביקורת בישיבתה מיום 15 ביולי 2021 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 28 ביולי 2021 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת פנימית ובניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.
- על המבקר הפנימי הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר הפנימי החובה להציע תוכנית עבודה, לבצע בהתאם לתוכנית ביקורת בחברה ולהפיץ בכתב דוחות הכוללים ממצאים, מסקנות והמלצות.

3. זהות הממונה על המבקר הפנימי

המבקר הפנימי כפוף ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"לית החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.

4. תוכנית העבודה

- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.
- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:
 - תוכנית עבודת הביקורת מבוססת על הערכת סיכונים בפעילות החברה.
 - השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות לנוסע, אבטח מידע, סייבר ורגולציה.
 - הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.
 - ממצאי ביקורת קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.
- בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"לית החברה.
- את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ומנכ"לית החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות, התשנ"ט-1999.



- תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית, בכפוף לאישור האורגנים המוסמכים בחברה. יצוין כי על רקע המלחמה, בוצעו התאמות בתוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2024, בהתאם לאישור האורגנים המוסמכים של החברה, כאמור.
- מבקר החברה מוזמן לכל ישיבות הדירקטוריון ווועדותיו של החברה.

5. ביקורת בחו"ל או של תאגידים מוחזקים

מבקר החברה מכהן גם כמבקר הפנימי של כל החברות הבנות הפעילות ולפיכך תוכנית עבודתו מביאה בחשבון חברות אלה. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי כוללת גם ביצוע בדיקות של פעילות החברה בחו"ל.

6. הטיפול בתלונות בקשר לליקויים בניהול עסקי החברה

מבקר החברה מונה לקבל, לרכז ולהציג בפני ועדת הביקורת ותגמול תלונות של עובדי החברה בקשר לליקויים בניהול עסקיה ואת אופן הטיפול בהן. במסגרת זו, נוסד מנגנון מסודר בחברה לטיפול בנושאים אלה.

7. היקף העסקה

- המבקר הפנימי מועסק באמצעות מיקור חוץ וכפופים אליו שבעה מבקרים פנימיים, כאשר במרבית שנת הדיווח, שלושה מתוכם היו עובדי החברה שהועסקו במשרה מלאה. תוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2025 הותאמה ביחס לגידול בהיקף פעילות החברה ועל כן, חל גידול בהיקף שעות הביקורת ביחס לשנת הדיווח.
- בשנת 2024 הושקעו כ-11,000 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ ובחו"ל כמפורט להלן:

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים*	שעות עבודה בגין סה"כ
9,400	600	1,000	11,000

*לרבות כ-300 שעות בגין ביקורת בתאגיד מוחזק בחו"ל.

8. עריכת הביקורת

- המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט - 1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.
- יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול מקיימים מעת לעת, דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר הפנימי.
- ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי, בהתאם לתקני הביקורת.
- טרם אישור הצעת תוכנית הביקורת השנתית, דנים יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול עם המבקר הפנימי אודות הערכת הסיכונים אשר על פיהם גובשה הצעת תוכנית העבודה ואחר כך דנה ועדת הביקורת ותגמול בהצעת תוכנית עבודת הביקורת השנתית ובסיכונים שעל-פיהם גובשה ההצעה וממליצה לדירקטוריון החברה לאשר אותה. דירקטוריון החברה מאשר את תוכנית עבודת הביקורת הפנימית.
- כמו כן, בשנת הדיווח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הוועדה, לבחינת קיום ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.

9. גישה למידע

למבקר הפנימי יש גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית לכל נכס, מסמך ומידע שברשות החברה וחברות הבנות שלה, בארץ ומחוץ לישראל, או ברשות אחד מעובדיה, וכן גישה לכל מאגר מידע רגיל או ממוחשב, לכל בסיס נתונים ולכל מערכות עיבוד נתונים אוטומטי בחברה, לרבות לנתונים כספיים, כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.



10. דין וחשבון של המבקר הפנימי

- דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.
- בשנת 2024, השלים המבקר הפנימי 40 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"לית החברה. בנוסף ערך המבקר הפנימי מספר בדיקות מיוחדות וביקורות מלוות אשר תוצאותיהן דווחו בשוטף לוועדת הביקורת והתגמול וליו"ר הדירקטוריון.
- בשנת 2024, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 14 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 15.12, 24.11, 14.11, 5.11, 16.9, 22.7, 23.6, 19.5, 6.5, 14.4, 17.3, 11.2, 5.2, 16.1

11. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתו, הינם סבירים בנסיבות העניין, ויש בהם כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בתאגיד, שכן הם מתייחסים לכל הפעילויות המהותיות והמרכזיות של החברה.

12. תגמול

- סך התגמול לשנת 2024 למבקר הפנימי וצוותו הינו 1,472 אלפי ש"ח. העלות אינה כוללת את עלות עובדי החברה.
- לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מסלוליו.

ג. גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

להלן הוצאות שכר הטרחה של הקבוצה לרואי החשבון קוסט פורר גבאי את קסירר ושות' ו- EY בחו"ל בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם:

	שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2023	511	163	674
שנת 2024	637	540	1,177

להלן הוצאות שכר הטרחה של בורנשטיין לרואי החשבון Prager Metis CPAs בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם:

	שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2023	61	-	61
שנת 2024	75	18	93

שכר הטרחה אושר ע"י דירקטוריון החברה והוא סביר ומקובל בהתאם לאופי החברה והיקפי הפעילות שלה.

ג. ג. תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

לעניין תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים בדבר עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים וכן תקנה 21 לפרק "פרטים נוספים על התאגיד".



תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים

בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים ("תוכנית האכיפה הפנימית") ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תוכנית האכיפה הפנימית באישור האורגנים המוסמכים של החברה.

בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול מינה דירקטוריון החברה את מזכירת החברה כממונה על האכיפה הפנימית בתחום זה (בסעיף זה "הממונה").

תוכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן.

מטרתה של תוכנית האכיפה הפנימית הינה להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים בה להוראות דיני ניירות ערך.

תוכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תוכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקק לזכות החברה בקרות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך.

תוכנית האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים לרבות: נהל עבודת הדירקטוריון; נהל הגדרת תפקידים וסמכויות ועדת הביקורת ותגמול; נהל עסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים; נהל ניגוד עניינים לנושאי משרה בחברה; נהל תגמול נושאי משרה; נהל דיווחים (לא כספיים); נהל איסור שימוש במידע פנים; נהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון, נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בקידום עובדים ומנהלים, נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בתוכנית תגמול וכן נהל הכשרת חברי הדירקטוריון.

במהלך שנת 2024, המשיכה הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה. כמו כן, במהלך שנת 2024 התקיים בחברה שבוע ציות, אכיפה וסייבר בהובלת הממונה, לצורך הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, במסגרתו ניתנו הרצאות בנושא אכיפה פנימית, בדגש על איסור שימוש במידע פנים, על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, בוצעו פעילויות העשרה להטמעת תוכנית האכיפה הפנימית וכן הושקה לומדה מקוונת חדשה לכלל עובדי החברה בנושא תוכנית האכיפה הפנימית.

הממונה נהגת להעביר מעת לעת לחברי ועדת הביקורת והתגמול, במסגרת דוח הממונה, תיאור של הפעולות שננקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה הפנימית, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שננקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים.

בחודש פברואר 2024 אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2024 זאת בהתאם לתוכנית האכיפה. כמו כן, במועד הסמוך לאישור הדוח, אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2025.

תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תוכנית האכיפה הפנימית בדיני תחרות באישור האורגנים המוסמכים של החברה.



בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול, מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה (בסעיף זה "הממונה"). אימוץ ויישום תוכנית אכיפה אפקטיבית נועדו לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק התחרות הכלכלית ולמדיניות האכיפה של רשות התחרות ובהתאם להקטנת החשיפה להליכי אכיפה ותביעות כנגד החברה, עובדיה ומנהליה. בנוסף, סעיף 48(א) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 תוקן במסגרת תיקון 21 לחוק ונקבעה בו חובה על נושא משרה בתאגיד "לפקח ולעשות כל שניתן למניעת עבירה לפי חוק זה בידי התאגיד או בידי עובד מעובדיו". הפרת חובה זו מקימה אחריות פלילית לנושאי המשרה שבצדה סנקציה פלילית של עד שנת מאסר. החידוש בהוראה זו הוא שהאחריות הפלילית קמה לנושאי המשרה גם אם לא בוצעה כל עבירה של התאגיד על דיני התחרות. על פי התיקון, אי קיום חובת הפיקוח מקים כשלעצמו את העבירה הפלילית. תוכנית אכיפה פנימית, המבוצעת באופן שיטתי ואפקטיבי על ידי התאגיד, עשויה לסייע לנושאי המשרה לעמוד בחובה זו. יש לציין כי סעיף 48(ב) קובע חזקה כי חובת נושא המשרה למנוע הפרות של הוראות החוק הופרה מקום בו בוצעה עבירה על ידי התאגיד, למעט אם נושא המשרה הוכיח שעשה כל הניתן לקיום חובתו. תוכנית האכיפה הפנימית תסייע לנושא המשרה גם במצבים אלה, ככל שלא היה מעורב בביצוע העבירה ולא ידע על קיומה.

במהלך שנת 2024, המשיכה הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.

במסגרת דוח הממונה על האכיפה, הממונה נהגת להעביר לחברי ועדת הביקורת והתגמול, תיאור של הפעולות שנקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שנקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות התחרות והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני תחרות.

תוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות, שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בדיני תחרות בחברה וכן נהלים מרכזיים, לרבות: נהל הוראות כלליות וחובת דיווח, נהל הנחיות לפעילות עסקית בחו"ל, נהל טיפול במסמכי החברה, נהל שיתוף פעולה עם חקירות ובדיקות של רשות התחרות; נהל מגע עם מתחרים, נהל התקשרויות עם חברות תעופה, נהל מגע עם לקוחות, נהל התקשרויות עם ספקים, נהל לאגף ביטחון וכיוב'.
 בחודש פברואר 2024 אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2024 בהתאם לתוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות. במועד הסמוך לאישור הדוח, אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2025.

תוכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בשנת 2018, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות ומינה את סמנכ"ל משאבי אנוש של החברה כממונה על האכיפה בתחום זה. תוכנית האכיפה מהווה מדריך לקבלה אתית של החלטות ומשקפת את הערכים המגדירים את החברה ואת שאיפת החברה להימנע מנסיבות העלולות להוות התנהלות לא הולמת. מטרת תוכנית האכיפה היא להטמיע בקרב עובדיה, מנהליה, יועציה, ספקיה ונותני השירותים השונים, תרבות של ציות להוראות הרגולציה הפנימית, המקומית והבינלאומית החלה על החברה, בנוגע לעבירות מתן וקבלת שוחד ועבירות שחיתות. תוכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.



ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

ד1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום הוראות התקינה הבינלאומית על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הנכסים וההתחייבויות ועל התוצאות העסקיות המדווחות במסגרת הדוחות הכספיים. חלק מן ההנחות, ההערכות והאומדנים הינם קריטיים למצב הכספי או לתוצאות הפעולות המשתקפים בדוחות הכספיים של הקבוצה, וזאת עקב מהותיות הנושא, מורכבות החישובים או מידת ההיתכנות של התממשות נושאים הנמצאים בחוסר ודאות. לפירוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראו ביאור 2.ג. לדוחות הכספיים.

ד2. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

לפירוט בדבר החשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות כנגדה, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.



אל על EL AL



פרק ג'

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2024

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2024

תוכן העניינים

עמוד

ג-3 - ג-1

דוחות רואי החשבון המבקרים

הדוחות הכספיים:

ג-5 - ג-4

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ג-6

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

ג-7

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

ג-10 - ג-8

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

ג-12 - ג-11

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

ג-90 - ג-13

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים



דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי

בהתאם לסעיף 9(בג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2024. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמסובר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך ה"ל". אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכן לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע בהטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה בלבתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2024.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-1 2023 ולכל אחת משתי השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 והדוח שלנו מיום 11 במרץ, 2025 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת וכן הפניית תשומת לב בדבר חשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו. הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר אשר הדוח שלו עליהם מיום 1 במרץ, 2023 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת שכללה הפניית תשומת לב בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה והערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה, באותה העת, לעמוד בהחייביותיה בעתיד הנראה לעין וכמו כן ביחס לחשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה.



דוח רואה החשבון המבקר

לבעלי המניות של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2024 ואת הדוחות המאוחדים על רווח והפסד, הרווח והפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משתי השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר אשר הדוח שלו מיום 1 במרץ, 2023 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת שכללה הפניית תשומת לב בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה והערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה, באותה העת, לעמוד בהתחייבויותיה בעתיד הנראה לעין וכמו כן ביחס לחשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2024 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משתי השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 16 לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת הם עניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לתקופה השוטפת. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר: (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים וכן (2) שיקול דעתנו לגביהם היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם. התקשרו של עניינים אלה להלן אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעותו חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

תוכניות למועדוני נוסעים

כמפורט בביאור 2.ג.5 (5) וכן בביאור 13 לדוחות הכספיים המאוחדים, לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם נוצלו, מתבססת החברה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את אותן נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש להמיר על מנת לרכוש את אותם מוצרים, ועל ניסיון החברה לגבי תחזית ניצול הנקודות. שינויים בהערכת ההנהלה לגבי שווי הנקודה ושיעור אי המימוש של הנקודות, עשויים להשפיע על עיתוי ההכרה בהכנסה. נכון ליום 31 בדצמבר 2024 יתרת ההכנסות מראש בגין תוכניות למועדוני נוסעים לזמן קצר הינה כ- 166.9 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ- 69.7 מיליון דולר. זיהינו את האומדנים לגבי תחזית ניצול הנקודות ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את יכולת השימוש במידע היסטורי כדי לקבוע את אומדנים אלה.



נהלי הביקורת שבוצעו הקשורים לתוכניות למועדוני נוסעים, היו:

הערכנו את התכנון וביקרנו את אפקטיביות הבקרה של החברה בקשר עם אומדני תחזית ניצול נקודות שלא ימומשו ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות; הערכנו את נאותות המתודולוגיה שהחברה השתמשה כדי לקבוע את האומדנים והגענו למסקנה כי אומדנים אלו עקביים לתקופות קודמות; ביצענו בדיקה של תחשיב נקודות המועדון שלא ינוצלו שלקחו בחשבון מידע מהתעשייה ונתונים היסטוריים; השתמשנו במומחה טכנולוגיות מידע אשר בחן את נאותות כמות הנקודות שנצברה; ביקרנו שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב אומדן שווי הנקודה; ביצענו בדיקה של ניתוחי רגישות להערכת השינויים על ההכנסות מראש לזמן קצר וזמן ארוך.

הטבות עובדים

כמפורט בביאור ג.2.3) וכן בביאור 15 לדוחות הכספיים המאוחדים, הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. נכון ליום 31 בדצמבר 2024, יתרת ההתחייבות המבוססת על אקטואריה בגין הטבות לעובדים לזמן קצר הינה כ-57.7 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ-61.2 מיליון דולר. זיהינו את בסיס הנתונים לחישוב האקטואריה והנחות אקטואריות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את נאותות בסיס הנתונים והנחות משמעותיות כדי לקבוע את ערכן של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות לעובדים.

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים להטבות לעובדים, היו:

הערכנו את התכנון וביקרנו את אפקטיביות הבקרה של החברה על רכיבי בקרה פנימית על הטבות לעובדים בישראל; הערכנו את הכשירות המקצועית ואת עצמאות האקטואר המשמש מומחה של החברה על ידי בירורים לגבי ניסיונו וכשירותו המקצועית הרלוונטית; ביקרנו את שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב הטבות עובדים; השתמשנו במומחה אקטוארי מטעמנו אשר בחן את בסיס ההנחות ששימשו לצורכי העבודה האקטוארית ונלקחו במסגרת העבודה האקטוארית וכן ביצע תחשיב בלתי תלוי של סך ההתחייבות בגין הטבות אקטואריות לעובדים.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2024, והדוח שלנו מיום 11 במרץ, 2025 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	נכסים
2023	2024		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
386.1	512.8	3	נכסים שוטפים
35.6	909.8	4	מזומנים ושווי מזומנים
293.8	316.8	5	פיקדונות לזמן קצר
30.1	58.0	6	לקוחות
19.7	12.6	19	חייבים ויתרות חובה
24.3	43.4	7	מכשירים פיננסיים נגזרים
15.5	20.9	8	הוצאות מראש
805.1	1,874.2		מלאי
			סה"כ נכסים שוטפים
114.4	149.2	4	נכסים לא שוטפים
17.1	30.5	9	פיקדונות לזמן ארוך
103.6	88.9	17	השקעות לזמן ארוך
645.5	560.2	11	נכסי מסים נדחים
1,614.9	1,655.6	10	זכויות שימוש בנכסים חכורים
17.8	17.5	19	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
2,513.4	2,501.8		מכשירים פיננסיים נגזרים
			סה"כ נכסים לא שוטפים
3,318.5	4,376.0		סה"כ נכסים

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	התחייבויות והון
2023	2024		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
			התחייבויות שוטפות
176.2	172.6	14	חלויות שוטפות בגין הלוואות ואשראי לזמן קצר
70.0	9.8	14	הלוואות מבעלת השליטה
126.0	120.8	11	חלויות שוטפות בגין חכירות ספקים ונותני שירותים
206.7	203.2		זכאים ויתרות זכות הכנסות מראש הפרשות
135.7	184.3	12	מכשירים פיננסיים נגזרים
672.5	1,108.5	13	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
8.1	13.4	16	
12.6	24.3	19	
141.0	223.5	15	
<u>1,549.0</u>	<u>2,060.4</u>		סה"כ התחייבויות שוטפות
			התחייבויות לא שוטפות
854.6	650.2	14	הלוואות מגופים פיננסיים
677.8	575.5	11	התחייבויות בגין חכירות אגרות חוב
2.2	-	14.ה.2)	הכנסות מראש לזמן ארוך
230.3	234.4	13	יתרות זכות לזמן ארוך
139.2	138.6	12	התחייבויות מסים נדחים
-	113.1	17	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
63.4	61.2	15	מכשירים פיננסיים נגזרים
11.1	15.2	19	
<u>1,978.8</u>	<u>1,788.1</u>		סה"כ התחייבויות לא שוטפות
<u>3,527.7</u>	<u>3,848.5</u>		סה"כ ההתחייבויות
		18	הון
429.1	482.1		הון מניות
353.8	492.6		פרמיה וקרנות הון
(970.1)	(428.8)		יתרת הפסד
(187.3)	545.9		סה"כ הון (גירעון בהון) המיוחס לבעלים של החברה
(21.9)	(18.4)		זכויות שאינן מקנות שליטה
(209.2)	527.5		סה"כ הון (גירעון בהון)
<u>3,318.5</u>	<u>4,376.0</u>		סה"כ התחייבויות והון

יעקב יונקלה) שחר - סמנכ"ל הכספים

דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 11 במרץ, 2025.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2022	2023	2024		
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
1,985.8	2,503.1	3,431.8	א20	הכנסות מהפעלה הוצאות תפעוליות:
583.5	563.1	600.6		דלק
442.9	567.3	732.5	ה20	שכר ונלוות
236.1	299.4	332.8		אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
81.8	94.2	106.7		תחזוקה
137.0	172.8	223.0		מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
125.3	141.3	194.0	ב20	הוצאות שיווק והפצה
210.1	248.6	266.3		פחת והפחתות
41.3	52.8	76.3		שכירויות
99.0	108.9	131.0		מחשוב והוצאות מטה
(84.0)	(12.6)	(4.0)	ג20	הכנסות אחרות, נטו
<u>1,872.9</u>	<u>2,235.8</u>	<u>2,659.1</u>		סה"כ הוצאות תפעוליות
112.8	267.3	772.7		רווח תפעולי
127.3	142.2	95.1	ד20	הוצאות מימון, נטו
(14.4)	125.1	677.6		רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
(123.8)	8.4	132.6	ב.17	הוצאות מס (הטבת מס)
<u>109.4</u>	<u>116.7</u>	<u>544.9</u>		רווח נקי לשנה
108.7	112.6	541.4		מיוחס ל:
0.7	4.1	3.5		בעלי מניות החברה
<u>109.4</u>	<u>116.7</u>	<u>544.9</u>		זכויות שאינן מקנות שליטה
				רווח למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.ג. (בדולר):
<u>0.505</u>	<u>0.410</u>	<u>1.440</u>		רווח למניה בסיסי
<u>0.281</u>	<u>0.273</u>	<u>1.180</u>		רווח למניה מדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (במיליונים)
<u>215.5</u>	<u>274.7</u>	<u>376.0</u>		בסיסי
<u>396.4</u>	<u>413.2</u>	<u>458.8</u>		מדולל

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
109.4	116.7	544.9
13.1	3.2	0.7
0.2	(0.2)	0.1
40.7	(3.5)	(7.0)
(0.6)	(1.6)	0.4
53.4	(2.1)	(5.8)
162.8	114.6	539.1
162.1	110.5	535.6
0.7	4.1	3.5
162.8	114.6	539.1

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:
 רווח בגין מדידות מחדש של
 תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס
סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
 רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
 רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

רווח (הפסד) כולל אחר לשנה

סה"כ רווח כולל לשנה

מיוחס ל:

בעלי מניות החברה
 זכויות שאינן מקנות שליטה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן		קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון ופרמיה על מניות	הון מניות
					מיליוני דולר	מיליוני דולר			
מיליוני דולר (209.2)	מיליוני דולר (21.9)	מיליוני דולר (187.2)	מיליוני דולר (970.1)	מיליוני דולר 314.2	מיליוני דולר (2.1)	מיליוני דולר 26.2	מיליוני דולר 55.3	מיליוני דולר (39.8)	מיליוני דולר 429.1
544.9	3.5	541.4	541.4	-	-	-	-	-	-
(5.8)	-	(5.8)	-	0.8	0.4	(7.0)	-	-	-
539.1	3.5	535.6	541.4	0.8	0.4	(7.0)	-	-	-
135.8	-	135.8	-	-	-	-	33.5	77.2	25.1
58.1	-	58.1	-	(2.1)	-	-	(38.0)	70.4	27.9
3.6	-	3.6	-	3.6	-	-	-	-	-
527.5	(18.4)	545.8	(428.8)	316.6	(1.7)	19.1	50.8	107.8	482.1

יתרה ליום 1 בינואר 2024

התנועה בשנת הדוח:

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה, נטו. ראו ביאור 18.ב

מימוש כתבי אופציה למניות, ראו ביאור 18.ג

תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18.ח

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2024

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	הון מניות
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(346.9)	(26.0)	(321.0)	(1,082.8)	308.5	(0.5)	29.7	68.3	(51.2)	407.0
116.7	4.1	112.6	112.6	-	-	-	-	-	-
(2.1)	-	(2.1)	-	3.0	(1.6)	(3.5)	-	-	-
114.6	4.1	110.5	112.6	3.0	(1.6)	(3.5)	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	(13.8)	13.8
20.5	-	20.5	-	-	-	-	(13.0)	25.2	8.3
2.5	-	2.5	-	2.5	-	-	-	-	-
(209.2)	(21.9)	(187.3)	(970.1)	314.2	(2.1)	26.2	55.3	(39.8)	429.1

יתרה ליום 1 בינואר 2023

התנועה בתשנת הדוח:

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות הטבה

מימוש כתבי אופציה למניות

תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2023

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן		קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	הון מניות
					מיליוני דולר	מיליוני דולר			
(548.8)	0.7	(549.4)	(1,191.5)	230.8	0.1	(11.0)	69.5	(53.5)	406.2
109.4	0.7	108.7	108.7	-	-	-	-	-	-
53.4	-	53.4	-	13.3	(0.6)	40.7	-	-	-
162.8	0.7	162.1	108.7	13.3	(0.6)	40.7	-	-	-
1.9	-	1.9	-	-	-	-	(1.2)	2.3	0.8
1.6	-	1.6	-	1.6	-	-	-	-	-
35.7	(27.4)	63.1	-	63.1	-	-	-	-	-
(346.9)	(26.0)	(320.8)	(1,082.8)	308.7	(0.5)	29.7	68.3	(51.2)	407.0

יתרה ליום 1 בינואר 2022

התנועה בשנת הדוח:

הפסד לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

מימוש כתבי אופציה למניות

תשלום מבוסס מניות

מימוש מניות בחברה בת לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה, ראו ביאור 19.1

שליטה, ראו ביאור 19.1

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2022

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
109.4	116.7	544.9
203.5	336.4	901.6
312.9	453.1	1,446.5
(53.6)	(116.6)	(178.7)
10.6	1.0	1.6
(12.6)	(14.2)	(25.8)
(4.0)	(44.7)	(908.9)
(59.6)	(174.5)	(1,111.9)
-	-	135.3
1.9	20.5	58.1
130.0	-	-
-	135.1	-
20.0	-	-
(3.2)	(9.1)	-
-	-	(60.2)
(121.4)	(206.0)	(147.4)
-	-	(58.8)
(98.7)	(115.7)	(122.9)
(30.1)	-	(2.7)
27.4	-	-
4.2	(3.9)	0.4
14.0	-	-
(55.9)	(179.1)	(198.1)
(4.7)	3.5	(9.8)
192.7	103.0	126.7
90.5	283.2	386.1
283.2	386.1	512.8

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח לתקופה
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון
מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים) ראו ביאור 10
תמורה ממימוש רכוש קבוע ומימוש השקעה לזמן ארוך
השקעה בנכסים בלתי מוחשיים
השקעה בפיקדונות, נטו
מזומנים ששימשו לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות, נטו מעלויות הנפקה
מימוש כתבי אופציות למניות
קבלת מימון כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד
קבלת הלוואה מגופים פיננסיים
קבלת הלוואה מבעלת השליטה
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
פירעון הלוואה מבעלת השליטה ראו ביאור 14.ד
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון מוקדם של הלוואות מגופים פיננסיים ראו ביאור 14.ה(3)
פירעון התחייבויות בגין חכירות
פירעון אג"ח ראו ביאור 14.ה(2)
רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
מימוש אופציה למניות חברה בת
מזומנים ששימשו לפעילות מימון

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות

מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

עליה במזומנים ושוי מזומנים

יתרת מזומנים ושוי מזומנים לתחילת התקופה

יתרת מזומנים ושוי מזומנים לסוף התקופה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
109.0	149.6	165.4
101.1	99.0	100.9
-	-	(15.0)
(41.5)	-	-
(124.8)	7.9	132.2
(6.3)	26.3	79.0
-	(5.3)	1.7
24.9	22.9	32.7
(3.8)	(2.4)	12.9
58.4	297.9	509.8

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים ביטול ירידת ערך נכסים ראו ביאור 1.10(1)
הכנסות אחרות בגין מענקים ממשלתיים, נטו הוצאות (הכנסות) מיסים על ההכנסה עליה (ירידה) בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים שערך מכשירים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, ראו ביאור 19 התאמות בגין הוצאות מימון שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

(140.5)	(76.0)	(41.9)
207.7	57.4	415.1
84.9	57.3	43.0
(7.4)	0.3	(19.1)
0.3	(0.5)	(5.4)
145.0	38.5	391.8
203.5	336.4	901.6

עליה בלקוחות וחייבים אחרים עליה בהכנסות מראש עליה בספקים וזכאים ירידה (עליה) בהוצאות מראש ירידה (עליה) במלאי

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):

81.9	96.0	92.2
3.1	10.2	23.3
0.3	0.5	0.7

תשלומי ריבית (2) (3) *

תקבולי ריבית

תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות

* סווג מחדש על מנת לכלול את תקבולי הריבית בגין נגזרי הריבית.

- החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.
- כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".
- בשנת 2024, תשלומי הריבית כוללים גם את מרכיב הניכיון החשבונאי ששולם, בסך של כ-6.8 מיליון דולר, בגין הפירעון המוקדם של חלק מהלוואות הפניקס. לפרטים נוספים ראו ביאור 1.14 ג להלן.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



א. פעילות הקבוצה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") והחברות הבנות ("הקבוצה") פועלות בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען לישראל וממנה. בעיקר מפעילה הקבוצה טיסות סדירות על ידי החברה ועל ידי חברת הבת סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"). כמו כן, מפעילה הקבוצה מועדון נאמנות ללקוחותיה, במסגרתו מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממותגים באמצעות חברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון"). הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות כגון טיסות שכר המבוצעות על ידי סאן דור, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה) המבוצעים על ידי חברות הבת ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ") Borenstein Caterers Inc-1 ("בורנשטיין"), וכן במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים, לרבות למטוסי החברה עצמה. בנוסף, פועלת הקבוצה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ. יצוין כי בהתאם להסדרים מול המדינה בנושא, פועלת החברה גם בתחום מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית.

ב. התפתחות עסקי החברה ומצבה הכספי בשנת 2024

על פי רוב, תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות, באופן שעיקר הפעילות היא בחודשי הקיץ ואילו חודשי החורף מתאפיינים בדרך כלל בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים, כאשר לעיתוי חגי ישראל השפעה נוספת על העונתיות. לאור העובדה כי מלחמת "חברות ברזל" ("המלחמה") הביאה לשינויים משמעותיים בתנועת הנוסעים בנתב"ג ולהיצע הטיסות בשוק, הביקוש לטיסות החברה לאורך שנת 2024 היה מוגבר באופן משמעותי לאורך כל השנה ביחס לעונתיות ולעיתים אף מעבר לביקוש אותו חווה החברה בשגרה בתקופות שיא.

לפיכך, שנת 2024 התאפיינה ברמות ביקושים מוגברות לטיסות החברה ביחס לקיבולת המושבים שביכולתה להציע לרבות ברבעון האחרון של השנה. האמור, יחד עם גורמים נוספים, השפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות והמצב הכספי של החברה.

מאז פרוץ המלחמה ועל רקע הימשכותה, נאלצת החברה להתאים את פרופיל הפעילות שלה למציאות העסקית המשתנה, דבר אשר גורם, בין היתר, לעליה ברמת הסיכון התפעולי והמסחרי. בנוסף, המלחמה מביאה לגידול באי הוודאות ביחס לשגרה בתחומים רבים ולקושי לחזות את הביקושים בשוק, את התחרות ואת יחסי הגומלין ביניהם. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות הנגרמות, בין היתר, מהארכת נתיבי טיסה, גידול בהוצאות הביטחון, ניהול לא אופטימלי של כוח האדם (בין היתר, כתוצאה מגיוס כוח אדם של החברה לשירותי מילואים ומהיעדר יכולת מעת לעת להלין צוותים בחלק מהיעדים) וכיו"ב. כל זאת בנוסף להתייקרות התשומות הכללית בארץ ובעולם כחלק מההתאוששות ממשבר הקורונה.

התוצאות הכספיות לשנת 2024 על רקע המציאות העסקית הנוכחית ומאפייניה, אשר הגיעו בהמשך לתוצאות העסקיות לשנת 2023 עם המשך התחזקות הביקושים בשוק עם היציאה ממשבר הקורונה ועל רקע ההתייעלות והמהלכים התפעוליים שביצעה החברה בשנים האחרונות, הביאו לשיפור במצבה הכספי של החברה וביתרות הנזילות שלה. בנוסף לכך, ביום 1 באפריל 2024, ביצעה החברה גיוס הון כמפורט בביאור 18.ב להלן בהיקף של כ-140 מיליון דולר (לפני עלויות הנפקה) אשר שיפר אף יותר את מצבה הכספי של החברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2024 הונהג של החברה הסתכם לסך של כ-527.5 מיליון דולר.



א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) ותקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים של הקבוצה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים IFRS Accounting Standards (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB), ובהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ב. מטבע הפעילות וההצגה של הקבוצה:

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הבנות שלה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות (להלן - "מטבע הפעילות"), בעוד הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר - מטבע הפעילות של החברה (ומרבית החברות הבנות שלה), מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה, לרבות רכש מטוסיה ורוב מימונם.

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של חברות הבת שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר מוצגים בדולר עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח, וכן פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתמייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים:

(1) כללי:

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, נדרשת הנהלת הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות אשר שימשו בקביעת ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה. להלן פירוט האומדנים הקריטיים ושיקול הדעת שהופעל על ידי הנהלת הקבוצה בדוחות כספיים אלו.

(2) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד הקבוצה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתממשנה לרעתה, מסתמכת הנהלת הקבוצה על חוות דעת של יועצים משפטיים ומקצועיים. לאחר שיועציה של הקבוצה מגבשים את עמדתם המשפטית ואת סיכוייה של הקבוצה באשר לנשוא התביעה, בין אם הקבוצה תצטרך לשאת בתוצאותיה או שיש ביכולתה לדחות אותה, אומדת הנהלת הקבוצה את סכום ההפרשה אותו יש להכיר בדוחות הכספיים, אם בכלל, אשר מבוסס על האומדן הטוב ביותר של הנהלת הקבוצה לסכום אשר יידרש לסילוק המחויבות. תוצאות ההליכים עלולות להיות שונות מהערכות הנהלת הקבוצה ובכך להשפיע באופן מהותי על מצבה הכספי ועל תוצאות פעולותיה של הקבוצה. לפירוט ההפרשות וההתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2024, ראו ביאור 16.

(3) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות הקבוצה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות, לרבות בגין שיעורי ההיוון של המחויבויות השונות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן המוערך של התחייבויות הקבוצה לתשלום ההטבות כאמור. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראו ביאור 15.



ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים (המשך):

(4) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:

מטוסי הקבוצה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. כאמור בביאור 10 להלן, אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי הקבוצה ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משרות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת.

שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של הקבוצה.

(5) מועדון הנוסע המתמיד:

לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם מומשו, מתבססת הקבוצה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אותם מאפשרת הקבוצה לרכוש באמצעות מימוש נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש לממש על מנת לרכוש את אותם מוצרים ביחס למחיר המכירה הכספי שלהם, ובהתחשב בתמהיל המוצרים הנרכשים בנקודות ועל ניסיון הקבוצה לגבי תחזית מימוש הנקודות.

ד. פרסום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 18, הצגה וגילוי בדוחות כספיים:

בחודש אפריל 2024 פרסם המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות את תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 18, הצגה וגילוי בדוחות כספיים ("התקן החדש") אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי IAS 1, הצגת דוחות כספיים.

מטרת התקן החדש היא לשפר את יכולת ההשוואה והשקיפות בדוחות הכספיים, כאשר תקן זה יכלול דרישות הצגה וגילוי חדשות לרבות דוח רווח או הפסד ומתן גילוי בדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים על מדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה (management-defined performance measures, לדוגמה: EBITDAR). בהתאם לתקן החדש, דוח רווח או הפסד יחולק לחמש קטגוריות (פעילות תפעולית, פעילות השקעה, פעילות מימון, מסים על הכנסה ופעילות שהופסקה) באופן שבו יישומו עשוי לשנות סיווג של הוצאות או הכנסות מסוימות ובכך לשנות את סיכומי הביניים בדוח על הרווח והפסד לדוגמה, הרווח התפעולי של הקבוצה. למען הסר ספק יודגש, כי לא יחול שינוי ברווח לפני מסים על ההכנסה וברווח הנקי של הקבוצה כתוצאה מיישום התקן החדש.

כמו כן, פרסום התקן החדש גרם לתיקונים בהיקף מצומצם לתקני חשבונאות נוספים אשר ביניהם IAS 7, בדבר דוח על תזרימי מזומנים באופן אשר עשוי להשפיע על סיווג תזרים מזומנים בדוח על תזרימי המזומנים.

התקן החדש ייושם למפרע החל מתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2027 או לאחריו, יצוין כי בהתאם להחלטת רשות ניירות ערך יישום מוקדם אפשרי החל מיום 1 בינואר 2025. החברה בוחנת את השפעות התקן החדש כמפורט לעיל.

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
101.8	164.5
284.4	348.3
<u>386.1</u>	<u>512.8</u>

מזומנים ויתרות בבנקים
שווי מזומנים
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

כמפורט בביאור 4 להלן, בנוסף ליתרות המזומנים ושווי המזומנים המצויינים לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2024, לקבוצה סך של כ-891.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן קצר (בבנקים) וכן סך של כ-40.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן ארוך (בבנקים), אשר אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, אולם הם מהווים יתרות נזילות יחסית אשר יכולים לשמש את הקבוצה בתקופת זמן קצרה יחסית לרבות פיקדונות לתקופות זמן מגוונות. לאור זאת, יתרות המזומנים והפיקדונות הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2024, הן כ-1,443.8 מיליון דולר.



ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
19.6	891.0
15.1	13.7
0.9	5.1
<u>35.6</u>	<u>909.8</u>

פיקדונות לזמן קצר:

פיקדונות בבנקים לתקופה של מעל 3 חודשים
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים (ראו
ביאור 11.א.3)
פיקדון שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין נגזרים (1)
סה"כ פיקדונות לזמן קצר

פיקדונות לזמן ארוך:

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
פיקדונות אצל נותני שירותים ואחרים
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים
(ראו ביאור 11.א.3)
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך

6.2	40.0
7.5	9.5
100.7	99.7
<u>114.4</u>	<u>149.2</u>

(1) פיקדונות שהשקיעה הקבוצה כבטוחה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים המוכרים כהתחייבות.

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות הקבוצה נבחנו בתום כל תקופת דיווח, לצורך זיהוי קיומם של סימנים לירידת ערך. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שכתוצאה מאירוע אחד או יותר, הושפעו לרעה בדבר סיכויי הגבייה של חוב הלקוח. ראיות אלו עשויות לכלול, בין היתר, קשיים פיננסיים משמעותיים של החייב או אי עמידה בתשלומים שוטפים.

בעת ירידת ערך, מכירה הקבוצה בהפסד ובפרשה להפסדי אשראי. הפרשה מחושבת באופן ספציפי (קיימת גם הפרשה כללית הנובעת מלקוחות חברת המועדון). כאשר הקבוצה מעריכה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מוכר החוב כאבוד.

ב. סוגי הלקוחות:

בפעילות טיסות הנוסעים, המהווה את מרבית יתרת הלקוחות של הקבוצה, תקופת האשראי של מכירות הקבוצה נעה בין שבוע לחודש ימים ממועד הכרטוס. יצוין, כי ההכנסה בגין אותן מכירות מוכרת בעת ההטסה בפועל, המתרחשת לרוב לאחר גביית התשלום בפועל, דבר המקטין גם את סיכון האשראי.

לקוחות הקבוצה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם:

- לקוחות עסקיים ולקוחות פרטיים אשר רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום בכרטיס אשראי או במזומן.
- סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - "יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (BSP לגבי סוכני נוסעים ו-CASS לגבי סוכני מטען בחו"ל) ואיכות האשראי שלהם נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה, כאשר בגין סוכנים אלה דורשים הגופים האמורים ערבויות בנקאיות בהתאם לכללי יאט"א.
- לקוחות נוספים הכוללים סוכנים שאינם סוכני יאט"א, שותפים עסקיים בחברת המועדון בגין מכירת נקודות הנוסע המתמיד, סיטונאי תיירות, לקוחות תחזוקה ועוד.

לקבוצה ביטוח בגין סיכון האשראי עבור עיקר סוכני יאט"א בישראל. ביטוחים אלו, אינם מכסים את כלל החשיפה של הקבוצה בגין סיכון האשראי.

בקביעת סבירות הפירעון של חובות לקוחות, בוחנת הקבוצה שינויים באיכות האשראי של הלקוח ממועד הענקת האשראי ועד למועד הדיווח. סך סיכון האשראי מוגבל, לאור בסיס הלקוחות הגדול המחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית ולאור סוג הלקוחות שברובו המוחלט מהווה את חברות האשראי או סוכנים הפועלים דרך מנגנון הסילוק של יאט"א כמוסבר לעיל.



ביאור 5 - לקוחות (המשך) - ג. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר		
2023	2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
147.7	140.3	תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי (ראו (1) להלן)
96.0	124.3	חשבונות פתוחים - סוכני יאט"א
49.0	52.7	חשבונות פתוחים - אחרים
6.6	5.6	הכנסות לקבל
299.3	322.9	
(5.5)	(6.1)	בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים ונזקי אשראי (רובם מעל 90 ימים)
293.8	316.8	סך הכל יתרת לקוחות

(1) יתרת הלקוחות ליום 31 בדצמבר 2023 כללה יתרה בגין סולק של כרטיסי אשראי בארה"ב וקנדה ("הסולק") בסך של כ- 44 מיליון דולר אשר מקורה במכירות כרטיסי טיסה והוחזקה כבטוחה על ידי הסולק כאמור למקרה שבו הייתה נאלצת הקבוצה להשיב את הכספים ללקוחות באם היה נבצר ממנה לבצע את ההטסה. במהלך שנת 2024, הקבוצה העבירה את עיקר פעילותה עם הסולק לחברה אחרת. כתוצאה מכך, הבטוחות שהופקדו על ידי הקבוצה שוחררו בהדרגה בהתאם לקצב מימוש כרטיסי הטיסה, כך שנכון למועד הדוח על המצב הכספי היתרה המוחזקת בידי הסולק אינה מהותית.

ד. גיול חובות הלקוחות:

ליום 31 בדצמבר		
2023	2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
287.3	309.4	אינם בפיגור
3.2	4.4	בפיגור עד 90 ימים
8.8	9.1	בפיגור מעל 90 ימים
299.3	322.9	סך הכל
(5.5)	(6.1)	בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים ונזקי אשראי (רובם מעל 90 ימים)
293.8	316.8	סך הכל לסוף שנה

תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2024 היא כ- 159 ימים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר		
2023	2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
0.7	25.2	ריבית לקבל בגין פקדונות בנקאיים
12.6	15.6	מוסדות ממשלתיים
7.1	0.3	חייבים בגין שיפוץ מנועים
3.1	2.3	מקדמות לספקים
6.7	14.6	חייבים אחרים (1)
30.2	58.0	סה"כ חייבים ויתרות חובה

(1) היתרה כוללת, בין היתר, סכומים לקבל בגין עיכוב מסירה של קבלת מטוס ובגין כספים הצפויים להיות משולמים לחברה על ידי חברות הביטוח.



ביאור 7 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין כרטיסי אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו ומהוות עלויות תוספתיות להשגת חוזה כהגדרתו ב- IFRS 15, אשר תזקפנה כהוצאות שיווק והפצה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגינן שולמו העמלות.

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
9.8	16.4
7.4	15.5
7.1	11.5
<u>24.3</u>	<u>43.4</u>

עמלות לסוכנים
 עמלות בגין כרטיסי אשראי
 הוצאות אחרות מראש
סה"כ הוצאות מראש

ביאור 8 - מלאי

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
4.0	8.8
7.0	7.6
1.7	1.6
2.8	2.9
<u>15.5</u>	<u>20.9</u>

דלק סילוני לתצרוכת
 חומרים ומצרכי מזון
 כימיקלים
 מוצרי דיוטי פרי
סה"כ מלאי

ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
12.5	20.7
2.7	8.2
1.9	1.6
<u>17.1</u>	<u>30.5</u>

השקעה באופציית פאנטום בחברת כאל (ראה סעיף ב' להלן)
 חייבים בגין מפעל תמ"מ (ראה סעיף ג' להלן)
 השקעות במיזמי השקעה (ראה סעיף ד' להלן)
סה"כ

ב. אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל

בחודש דצמבר 2018 חתמה החברה על הסכם עקרונות להתקשרות עם דיינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ ("דיינרס", "כאל" ו"חברות האשראי", בהתאמה), בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד ("ההסכם"), לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות").

במסגרת ההסכם, הוקנתה לחברה אופציית "פאנטום" המקנה זכויות כלכליות בכאל (שוות ערך ל- 8.75% מעליית השווי של כאל) או בדיינרס (שוות ערך ל- 35% מעליית השווי של דיינרס) אשר ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן. אופציה זו הוסבה לחברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ עם הקמתה בשנת 2022.



ב. אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל (המשך)

בועדת שטרם (שבחנה את הפרדת חברות האשראי מהבנקים), בהתאם לחוק להגברת התחרות ולצמצום הריכוזיות בשוק הבנקאות בישראל (תיקוני חקיקה), התשע"ז-2017 נקבע, כי ראשית יופרדו חברות האשראי השייכות לבנקים בעלי היקף פעילות רחב במערכת הבנקאית, כאשר לעניין זה "בנק בעל היקף פעילות רחב" הוא בנק אשר שווי נכסיו עולה על 20% משווי הנכסים של כלל הבנקים בישראל. לגבי בנקים אשר אינם עומדים בהגדרת "בנק בעל היקף פעילות רחב" במערכת הבנקאית כדוגמת דיסקונט (השולט בכאל), המליצה ועדת שטרם כי תיערך בדיקה אשר תקבע את נחיצות הפרדתם מחברות האשראי על פי התפתחות התחרות ואופן התנהלותה התחרותי של חברה זו.

בהמשך לכך, ביום 19 בינואר 2023, במסגרת אותה המדיניות להגדלת התחרות בשוק הבנקאות והאשראי, החליט שר האוצר לעשות שימוש בסמכותו ולשנות בתקנות את השיעור הקבוע בהגדרה של "בנק בעל היקף פעילות רחב", וכפועל יוצא מהחלטה זו, לחייב את הפרדת כאל מדיסקונט. בהמשך לכך, ביום 30 בינואר 2023 אישרה ועדת הכספים של הכנסת את החיוב להפרדת כאל מבנק דיסקונט, וזאת עד תום שלוש שנים מיום התחילה (יום פרסום התקנות ברשומות) או עד תום ארבע שנים בנסיבות מסוימות, ככל שיוחלט על מתווה של הנפקה לציבור.

למועד הדוח על המצב הכספי העריכה הקבוצה מחדש את שווי אופציית ה"פאנטום" בהתבסס על הערכת שווי חיצונית שביצעה הקבוצה, ולפיה שווי אופציית ה"פאנטום", תוך שימוש במודל בלק אנד שולס (Black & Scholes), הוא כ-75.3 מיליון ש"ח (כ-20.7 מיליון דולר למועד הדוח) אשר מתוכו סך של כ-8.2 מיליון דולר נזקפו בתקופת הדוח בדוח רווח והפסד כהכנסות אחרות (כ-12.5 מיליון דולר בשנת 2023). הערכת השווי התבססה, בין היתר, על הפרמטרים והאומדנים הבאים:

(א) שווי נכס הבסיס-השווי ההוגן של מניות חברת כאל המהוות את נכס הבסיס נאמד בכ-3.1 מיליארד ש"ח, בעוד שעל פי ההסכם הקבוצה זכאית לעליית הערך בין סכום זה לבין סך של כ-1.8 מיליארד ש"ח, ומכאן שלצורך מדידת השווי ההוגן של אופציית ה"פאנטום", סכום זה חושב כתוספת המימוש של האופציה.

(ב) תקופת האופציה נאמדה בכ-2.33 שנים.

(ג) סטיית תקן של כ-30.62%, ריבית חסרת סיכון בשיעור של כ-4.5% ותשואת דיבידנד צפויה של כ-10.90%.

יצוין כי השווי ההוגן של כאל נכון למועד הערכה (שווי נכס הבסיס), וכפועל יוצא גם של אופציית ה"פאנטום", מסווגים כנתוני רמה 3, בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי 13, מדידת שווי הוגן ("IFRS 13"), מאחר וכאל היא חברה פרטית שוויה נאמד בהתאם לטכניקות הערכה.

לצורך אומדן השווי ההוגן של כאל נעשה שימוש בגישת השוק - שיטת מכפילי השוק של חברות דומות.

ניתוח רגישות

עליה של כ-20.0% בשווי ההוגן המוערך של כאל, תגדיל את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ-112.5 מיליון ש"ח (כ-30.9 מיליון דולר), ואילו ירידה של כ-20.0% תקטין את שווי אופציית ה"פאנטום" לכ-42.3 מיליון ש"ח (כ-11.6 מיליון דולר). כמו כן, עליה של כ-37.6% בהערכת תשואת הדיבידנד הצפויה, תקטין את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ-59.5 מיליון ש"ח (כ-16.3 מיליון דולר), ואילו ירידה של כ-54.1% תגדיל את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ-102.4 מיליון ש"ח (כ-28.1 מיליון דולר).



ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

ג. חייבים בגין מפעל תמ"מ

היתרה כאמור היא עבור החזר אשר צפוי להתקבל מרשות שדות התעופה בגין ההשקעה בהקמת מפעל חדש אשר מוקם על ידי חברת הבת תמ"מ ומטופל כמענק לקבל המתייחס לנכסים בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי מספר 20 (IAS), בדבר הטיפול החשבונאי במענקים ממשלתיים וגילוי לגבי סיוע ממשלתי ("המענק"). לפיכך, המענק אשר צפוי להתקבל בתקופות עתידיות מוכר כעת בדוח על המצב הכספי כחייבים לזמן ארוך, אשר יופחת מעלות הקמתו של המפעל החדש ובהתאם לכך יקטין את הוצאות הפחת העתידיות בגינו.

ד. השקעות במיזמי השקעה

ההשקעות כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת "קוקפיט חדשנות בע"מ", ובתמורה מחזיקה קוקפיט מכשירים הוניים באותם מיזמים (בעיקר חברות הזנק Start-Up).

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים

א. הרכב הרכוש הקבוע:

הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל בעיקר את מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה (כגון: מנועים, לרבות זרביים, חלפים, אביזרים וכיו"ב) כמפורט להלן. בנוסף לאלו, הרכוש הקבוע כולל את בנייני הקבוצה ומתקניה, ציוד תחבורה, ריהוט וציוד מחשב. הרכוש הבלתי מוחשי המפורט בביאור זה כולל בעיקר השקעות בתחומי מערכות המידע והסייבר. פריטי הרכוש הקבוע והנכסים הבלתי מוחשיים מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר.

(1) הרכב העלות המופחתת בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,531.6	1,547.0
83.3	108.5
<u>1,614.9</u>	<u>1,655.6</u>

עלות מופחתת:

מטוסים וציוד טיסה
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראו ביאור 10.ח).



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(2) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה:

סך הכל	אביזרים וחלפים	תשלומים על חשבון מטוסים, מנועים		מטוסי נוסעים	
		וציוד טיסה	מנועים		
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
2,708.5	198.7	76.2	264.9	2,169.7	עלות:
-	(2.0)	(5.7)	201.1	(193.4)	ליום 1 בינואר 2023
133.9	56.6	(45.2)	10.2	112.4	מיון
(69.6)	(54.9)	-	(5.6)	(9.1)	תוספות
2,772.8	198.5	24.2	470.5	2,079.6	גריעות
					ליום 31 בדצמבר 2023
0.1	0.8	(1.3)	-	0.6	מיון
141.9	45.0	52.0	42.3	2.5	תוספות
(52.6)	(33.6)	-	(16.7)	(2.3)	גריעות
2,862.2	210.7	74.9	496.1	2,080.4	ליום 31 בדצמבר 2024
					פחת שנצבר:
1,147.5	110.3	-	68.2	968.9	ליום 1 בינואר 2023
-	-	-	62.5	(62.5)	מיון
134.7	31.3	-	21.9	81.5	פחת השנה
(41.0)	(29.0)	-	(5.6)	(6.4)	גריעות
1,241.2	112.7	-	147.0	981.5	ליום 31 בדצמבר 2023
(15.0)	-	-	-	(15.0)	ביטול ירידת ערך (ראו ביאור 1.10.1) להלן)
119.6	18.4	-	22.7	78.6	פחת השנה
(30.7)	(12.4)	-	(16.7)	(1.6)	גריעות
1,315.1	118.7	-	153.0	1,043.5	ליום 31 בדצמבר 2024
					עלות מופחתת:
1,547.0	92.0	74.9	343.1	1,037.0	ליום 31 בדצמבר 2024
1,531.6	85.8	24.2	323.5	1,098.1	ליום 31 בדצמבר 2023



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(3) הרכב צי המטוסים של הקבוצה (נוסעים ומטען) ליום 31 בדצמבר 2024:

צי מטוסים:	סוג מטוס	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים בשימוש	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ	גיל ממוצע	בעלות	חכירה
737-800	נוסעים- צר גוף	169	16	-	16	20.3	7	*9
737-900	נוסעים- צר גוף	175	8	-	8	10.0	8	-
777-200	נוסעים- רחב גוף	279	2	**2	4	23.6	4	-
777-200	נוסעים- רחב גוף בתצורת דרימליינר	313	2	-	2	17.4	2	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	238	4	-	4	4.1	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	271	12	-	12	6.3	4	8
737-800	מטען- צר גוף	-	1	-	1	22.6	-	1
סה"כ			45	2	47	13.8	29	18

* לפרטים בדבר רכישת מטוסים חכורים מדגם בואינג 737-800 ראו ביאור 10.ה. להלן.

**אחד ממטוסי בואינג 777-200 נמצא בהליך שיפוץ על מנת להחזירו לשימוש וכן שינוי לתצורת דרימליינר. לפרטים ראו ביאור 10.ו.1 (1) להלן.

(4) שעבודים והגבלות

ככלל, מטוסי הקבוצה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, ואף בחלק מהמקרים המטוסים נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ("Special Purpose Company" - SPC), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית היא, כי המטוסים הם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחירות את המטוסים לקבוצה למשך תקופות המימון ובתום תקופות החכירה המטוסים מועברים לקבוצה, לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות כגון ביטוח. הקבוצה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. לפרטים נוספים ראו גם ביאור 1.14 להלן.

ב. הרחבת צי מטוסי רחבי הגוף מדגם "דרימליינר"

(1) בחודש דצמבר 2022 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס 17 עם חברת בואינג, אשר מועד מסירתו הצפוי על פי הודעת יצרנית המטוסים בואינג, במהלך שנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור 14.ה.1 (1) להלן.

(2) במהלך שנת 2017 חתמה החברה מול מחכיר זר על הסכם המקנה לה אופציה לחכירה יבשה של עד שני מטוסי 787-9. אופציה זו הוארכה על ידי החברה מעת לעת. בהמשך לכך, בחודש יוני 2023 מימשה החברה את האופציה וחתמה על הסכמים לחכירת המטוסים לתקופת חכירה של 15 שנים לכל מטוס כאשר מועדי מסירתם של המטוסים 18-19 מדגם בואינג 787-9 צפויים להתקבל בחברה במהלך השנים 2026 ו-2027, בהתאמה.



ב. הרחבת צי מטוסי רחבי הגוף מדגם 787 "דרימליינר" (המשך)

(3) בחודש אפריל 2024, חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג על הסכם לרכישת שלושה מטוסים נוספים מדגם בואינג 787-9 (מטוסים 20-22) אשר מועד מסירתם מתוכנן בשנים 2029 ו-2030 (להלן בהתאמה: "שלושת המטוסים" ו"ההסכם"). בנוסף, הוענקו לחברה אופציות לרכישה של עד שישה מטוסי 787-9 נוספים ("מטוסי האופציות") בהתאם למנגנון מימוש הקבוע בהסכם. מועדי המסירה הצפויים של מטוסי האופציות תלויים במועדי מימוש האופציות על ידי החברה ובזמינות מטוסים בחברת בואינג.

על פי ההסכם, קיימת לחברה גמישות ביחס למועדי קבלה של חלק משלושת המטוסים ומטוסי האופציות, באופן המאפשר התאמה לצרכי החברה כפי שיהיו מעת לעת ביחס לצי המטוסים שלה, לרבות זכויות המרה של שלושת המטוסים ומטוסי האופציות למטוסי בואינג מדגם אחר, בכפוף לתנאי ההסכם.

עלות הרכישה המוערכת של שלושת המטוסים נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם, לרבות מנועים חליפיים, צפויה להיות בטווח שבין 650 מיליון דולר לבין 730 מיליון דולר ("עלות הרכישה") כתלות, בין היתר, בהתאמות מחיר שיחולו במועדי המסירה העתידיים וזיכויים שיוענקו לחברה. עלות הרכישה לא כוללת את העלויות הצפויות לחברה בגין אחזקה שוטפת של מנועים וחלפים אחרים.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024 שילמה החברה מקדמות בסך של כ-10.5 מיליון דולר ומקדמות נוספות ישולמו על ידי החברה עד מועד מסירה של כל מטוס, כאשר יתרת תשלום בגין כל מטוס תתבצע במועד קבלת כל מטוס, הכול בהתאם לתנאי ההסכם. לקראת הגעתו של כל מטוס, החברה תבחן את חלופות המימון עבורו.

שלושת המטוסים יצטרפו לצי מטוסי 787 של החברה אשר כולל היום 16 מטוסי 787 (שניים עשר מטוסי 787-9 וארבעה מטוסי 787-8). עם קבלתם של מטוסי 787 נוספים במהלך השנים 2025-2027 (מטוסים 17-19) (כמפורט בסעיפים 1 ו-2 לעיל), וקבלתם של שלושת המטוסים הנוספים בשנים 2029-2030, עתיד צי מטוסי 787 של החברה לעמוד על 22 מטוסים ועד 28 מטוסים בשנים שלאחר מכן במקרה בו תממש החברה את האופציות במלואן.

(4) בחודש אוקטובר 2024 חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על עדכון להסכם ארוך הטווח הקיים לחברה משנת 2016 לאחזקת מנועים למטוסי 787, כך שיחול גם על מנועי 787 של המטוסים אשר צפויים להתקבל ברשות החברה בשנים 2025-2030 (מטוסים 17-22) ("ההסכם המעודכן"). ככול שימושו מטוסי האופציות, יחול ההסכם המעודכן גם על מטוסים אלו.

(5) כמו כן, במסגרת ההסכם המעודכן ובהמשך לאמור בסעיף 3 לעיל, רכשה החברה מנועים חליפיים לצי 787, כאשר מנוע חליפי אחד נמסר לחברה בחודש נובמבר 2024, ומנוע חליפי נוסף צפוי להתקבל בחברה במהלך שנת 2028.

ג. הרחבה, החלפה והצערה צי המטוסים צרי הגוף של החברה מדגם 737:

ביום 14 באוגוסט 2024 חתמה החברה על הסכם עם יצרנית המטוסים בואינג ("בואינג") לרכישה של 20 מטוסים מדגם 737 MAX ("המטוסים הנרכשים"), וכן הוענקה לחברה אופציה על ידי בואינג לרכישה של עד 11 מטוסי 737 MAX נוספים (להלן בהתאמה: "מטוסי האופציה", "ההסכם", "המטוסים הנרכשים" ו"מטוסי האופציה" יחדיו להלן: "המטוסים").

המטוסים הנרכשים עתידים להתקבל בחברה בין השנים 2028-2031. מטוסי האופציה צפויים להתקבל בין השנים 2030-2032, ככל שהחברה תבחר לממש איזה ממטוסי האופציה. החברה תבחן הפעלה של מספר מטוסי 737 MAX (חלף מימוש חלק ממטוסי האופציה) וזאת באמצעות חכירתם מחברות להחכרת מטוסים ("המטוסים החכורים"), בהתאם להסכמות שתגובשנה מול חברות אלו, כך שסך הכל תפעיל החברה עד 31 מטוסי 737 MAX.

מרבית מהמטוסים יחליפו בהדרגה מטוסים קיימים מדגם בואינג 737 המופעלים על ידי החברה וחלקם ישמשו להרחבת צי מטוסי החברה, בהתאם לתוכניתה האסטרטגית. בהתאם להסכם, לחברה קיימת גמישות חלקית לדחיית מועדי הקבלה של חלק מהמטוסים וכן זכויות המרה של דגמי המטוסים למטוסי בואינג מדגמים אחרים, בכפוף להודעה מראש, באופן שיאפשר התאמה לצרכי החברה כפי שיהיו מעת לעת. כמו כן, לחברה זכויות ביטול של ההתקשרות ביחס לכל מטוס אשר מועד קבלתו יתאחר מעבר לתקופת זמן מסוימת על פי התנאים שנקבעו בהסכם.



ג. הרחבה, החלפה והצערה של צי המטוסים צרי הגוף של החברה מדגם 737: (המשך)

עלות הרכישה המוערכת של המטוסים הנרכשים, נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם, לרבות מנועים חליפיים וכן מלאי חלקי חילוף, צפויה להיות כ-1.5 מיליארד דולר. ככל שהחברה תחליט על מימוש מטוסי האופציה ו/או הקדמת הפעלה באמצעות איזה מהמטוסים החכורים, העלות הכוללת עשויה להגיע עד לסך של כ-2.5 מיליארד דולר, נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם כתלות בכמות מטוסי האופציה שימומשו, כמות המטוסים החכורים שייחכרו, התאמות מחיר שיחולו במועדי המסירה העתידיים של המטוסים, זיכויים שיוענקו לחברה וכיו"ב.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, שילמה החברה מקדמות בסך של כ-26 מיליון דולר, ומקדמות נוספות ישולמו על ידי החברה עד למועד קבלתו של כל מטוס בטווח שבין 580 מיליון דולר ועד 750 מיליון דולר, למטוסים הנרכשים ולמטוסי האופציה וזאת כתלות בכמות מטוסי האופציה שימומשו וכמות המטוסים החכורים שייחכרו.

החברה תבחן אפשרות למימון המקדמות באמצעות הלוואות או תשלום ממקורותיה העצמיים, עובר למועדי התשלום הרלוונטיים. כמו כן, בסמוך למועד קבלת כל מטוס, תבחן החברה אפשרויות למימון רכישתו ובתוך כך, לפירעון הלוואות ששימשו למימון המקדמות, כאמור, ככל שימומנו.

ד. רכישת מטוס מדגם בואינג 777 לצורך מנועיו:

בחודש יולי 2024 חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לרכישת גוף מטוס מדגם בואינג 777 ושני מנועיו לצורך פירוקו לטובת עיבוי מצבת המנועים המשמשים את צי מטוסי בואינג 777 של החברה. התמורה ששילמה החברה בגין רכישת גוף המטוס ומנועיו הסתכמה לסך של כ-7.3 מיליון דולר.

ה. רכישת מטוסים מדגם בואינג 737-800 החכורים על ידי החברה:

(1) בחודש יולי 2024 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס מדגם בואינג 737-800 עם חברה זרה, ממנה חכרה החברה את המטוס בשנים עשר השנים האחרונות. רכישת המטוס הוכרה כרכוש קבוע בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2024.

(2) בחודש ינואר 2025, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס מדגם בואינג 737-800 עם חברה זרה, ממנה חכרה החברה את המטוס בשנים עשר השנים האחרונות.

ו. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה:

(1) הפחתה של מטוסי הקבוצה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נושאת הקבוצה לאחר קליטת המטוס נזקפות לעלות המטוסים, במידה ומהוות נכס אשר ישמש את הקבוצה במספר תקופות (תוספת או שדרוג משמעותיים בביצועי המטוס או בצורתו). עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

המטוסים מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ומנוע המטוס הכולל רכיבים בעלי אורך חיים מוגבל, המכונים LLP (Life Limited Parts) ("LLP") ורכיב עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע המטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד בו, על פי הערכת ההנהלה, צפוי להסתיים השימוש באותו מטוס. ה-LLP ופוטנציאל המנוע מופחתים בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא, אשר תלוי, בין היתר, במספר ההמראות והנחיתות ("מחזורים" או "cycles"), או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין.



ו. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה (המשך):

(1) הפחתה של מטוסי הקבוצה ומנועיהם (המשך):

במקרים בהם התקשרה הקבוצה בהסכמי שיפוץ מנועים בעלי אופי ביטוחי, מכירה הקבוצה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוץ הכללי היא על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת.

מטוסי הקבוצה מופחתים על פני תקופה שבין 20 ל-29 שנים. עבור מטוסים אשר הוחלט לגביהם כי צפויים לצאת משירות פעיל בקבוצה, מעמידה הקבוצה את הערך בספרים של אותם מטוסים על ערך המימוש הצפוי שלהם בניכוי עלויות מכירה צפויות. בהקשר זה, במהלך שנת 2021 הוציאה החברה משימוש שני מטוסים מדגם בואינג 777-200 בהתאם לתכנונית העסקיות באותה עת (משבר הקורונה) ולפיכך ביצעה ירידת ערך לאותם מטוסים. עם היציאה ממשבר הקורונה ובהתאם לאסטרטגיה העסקית של החברה ותוכניתיה העסקיות המעודכנות, ועל רקע חוסר זמינות של מטוסים בשוק, החלה החברה במהלך הרבעון השני לשנת 2024, בהליך שיפוץ של אחד המטוסים האמורים על מנת להחזירו לשימוש ואף לבצע שינוי תצורה במטוס זה. בהתאם לכך, הכירה החברה בשנת 2024 בביטול הפסד מירידת ערך בסך של כ-15.0 מיליון דולר אשר נזקפו בדוח רווח והפסד של החברה לסעיף הכנסות אחרות, נטו.

במהלך שנת 2024 ביצעה הקבוצה שינוי אומדן לאורך החיים השימושיים של חלק מצי המטוסים של הקבוצה וכן את אומדן שעות המנוע הצפויות בהתאם להערכות הקבוצה, בין היתר על רקע ההסכם לרכישת מטוסי MAX 737 אשר צפויים להחליף בהדרגה מטוסים קיימים מדגם בואינג 737 המופעלים על ידי החברה. השפעת שינוי האומדן כאמור הביאה לגידול בהוצאות הפחת בהיקף של כ-5.4 מיליון דולר בשנה.

(2) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים נקבעת לפי שיטת ממוצע משוקלל נע, והיא מופחתת על פי קצב השימוש (ניפוקים). בנוסף, מבצעת הקבוצה הפרשה שוטפת ספציפית לירידת ערך של אותם חלפים.

חלפים ואביזרים סריאליים (Rotables) ומתכלים ברי תיקון (Consumables), מוכרים על פי עלותם בפועל, ומופחתים בהתאם לאורך החיים של הצי אליו הם משויכים. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים על פני יתרת אורך החיים הממוצעת של כלל ציי המטוסים של הקבוצה.

ז. בחינה לירידת ערך והפחתת ערך לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המהווים אינדיקציה לירידת ערך של צי המטוסים של הקבוצה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים אחת. הנהלת הקבוצה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מציי מטוסים של הקבוצה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וציי המטוסים של הקבוצה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של הקבוצה אותה מנהלת הקבוצה כמכלול. סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן נטו של כלל הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של הקבוצה. בשנת 2024 לא זיהתה הקבוצה סימנים לירידת ערך.



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ח. הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש הקבוע האחר והנכסים הבלתי מוחשיים של הקבוצה מופחתת בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים הצפויים לנכסים השונים, או במקרה של שיפורים במושכר, לתקופה הקצרה מבין אורך החיים השימושיים לבין יתרת תקופת השכירות של אותו נכס.

ליום 31 בדצמבר 2023		ליום 31 בדצמבר 2024			
עלות מופחתת	עלות מופחתת	פחת נצבר	עלות		
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
23.7	21.9	83.9	105.8		מבנים ומתקנים בנתב"ג
5.0	6.5	4.9	11.4		מחשבים וריהוט משרדי
11.4	11.2	48.7	60.0		מכונות וציוד קרקע
0.5	0.3	4.0	4.3		שיפורים במשרדים שכורים
0.7	2.8	7.1	9.9		כלי רכב וציוד מוסך
6.6	19.1	0.2	19.2		מבנים (1)
35.4	46.7	38.5	85.1		נכסים בלתי מוחשיים (2)
83.3	108.5	187.2	295.7		

(1) מפעל תמ"מ- בהמשך לזכייתה של תמ"מ במרכז של רש"ת לקבלת הרשאות לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון ומוצרים נלווים למטוסים, החלה תמ"מ בבניית מבנה. הקמת המבנה, שהוקפאה לאור משבר הקורונה, חודשה בחודש נובמבר 2022. החברה מעריכה כי בניית המבנה עתידה להסתיים במהלך שנת 2025, בין היתר עקב השפעות המלחמה על ענף הבנייה. החברה מממנת את הקמתו ממקורותיה העצמיים של הקבוצה. לעניין השתתפות רשות שדות התעופה, ראו ביאור 9.ג. לעיל.

(2) יתרה זו כוללת בעיקר השקעות בתחום מערכות המידע.



א. מדיניות חשבונאית:

(1) כללי

חכירות המטוסים של הקבוצה, וכן חכירות מסוימות נוספות כגון של מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי הקבוצה מרשות שדות התעופה, ורכבים, מוכרות כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של הקבוצה בהתאם לתקופת החכירה ותשלומי החכירה החוזיים.

תקופת החכירה היא התקופה שאינה ניתנת לביטול על ידי החוכר, בתוספת תקופות שלגביהן קיימת אופציה להארכת החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה תממש את האופציה, וכן תקופות שלגביהן קיימת אופציה לביטול החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת החכירה, מביאה הקבוצה בחשבון את המאפיינים הכלכליים של הנכס ושל החכירה, לרבות, בין היתר, היחס בין תשלומי החכירה למחירי השוק הצפויים בעת מימוש האופציה, חשיבות הנכס החכור לפעילות הקבוצה, עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר של הקבוצה לגבי אותם נכסים. יצוין, כי נכסים בהם פקע תוקף החוזה, אך הקבוצה ממשיכה לעשות שימוש בהם כנגד תשלומים שוטפים לבעל הנכס, מוכרים כחכירה לטווח קצר, שכן לא קיימת תקופת חכירה שאינה ניתנת לביטול.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הוא שיעור ההיוון הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי מהעסקה בראיית המחיר). מקום בו לא ניתן למצוא בנקל שיעור זה, עושה הקבוצה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני שהקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הנדרשים על מנת לרכוש זכות שימוש בנכס בערך דומה) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור (קרי, סביבה כלכלית דומה). טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הוא בין 2.9%- ל-9.1% (כאשר מתוכם עבור החכירות בגין מטוסי רחבי הגוף של הקבוצה, המהוות את עיקר ההתחייבות בגין חכירה, טווח שיעורי ההיוון הוא בין 4.3%- ל-5%) וטווח שיעורי ההיוון עבור המבנים החכורים הוא בין 7.3%- ל-8.25%.

חכירות שאורכן פחות משנה ("חכירות לטווח קצר") וכן חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך, מוכרות כהוצאה שוטפת ולא מוכרים התחייבויות או נכסים בגינן. דמי חכירה משתנים, שאינם תלויים בשער או במדד, מוכרים גם הם כהוצאה בתקופה אליה מתייחסים דמי החכירה המשתנים ואינם חלק מההתחייבות או הנכס בדוח על המצב הכספי. לגבי חכירות רכבים, בחרה הקבוצה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת (פורטפוליו), שכן להערכת הקבוצה, חכירות אלו הן בעלות מאפיינים דומים.

(2) שינויים בהסכמי החכירה

כאשר מבוצע תיקון להסכמי חכירה (שאינו מטופל כחכירה נפרדת), נמדדת ההתחייבות מחדש על פי שיעור היוון המעודכן למועד השינוי, כאשר השינויים בערך ההתחייבות נזקפים לעלות נכס זכות השימוש ותהיה להם השפעה על הוצאות הפחת העתידיות.

(3) תחזוקת מטוסים חכורים

התחייבויות הקבוצה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מוכרות כהפרשות על פני תקופת החכירה (המוצגות בסעיפי הזכאים לזמן ארוך ולזמן קצר לפי העניין) כנגד רישום הוצאות תחזוקה שוטפות, בהתאם לדפוס השימוש באותו רכיב לגביו נדרשת תחזוקה ובהתאם לתנאים החוזיים בכל חכירה, ובהתבסס על הסכום הצפוי להיות משולם על ידי הקבוצה בעת אירוע התחזוקה. בחוזים בהם נדרשת הקבוצה בתשלום רזרבות תחזוקה (תשלומים המשולמים למחכיר לצורך הבטחת ביצוע עבודות התחזוקה על ידי החוכר), מוכרים תשלומים אלו כפיקדון (לזמן ארוך או לזמן קצר לפי העניין), אשר יושב לקבוצה בעת ביצוע עבודות התחזוקה בפועל.



א. מדיניות חשבונאית: (המשך)

(4) דוח על תזרימי המזומנים

דוח על תזרימי המזומנים, מסווגת הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות מימון, את חלק תשלומי החכירה אשר מהווה החרז של הקרן הרעיונית של התחייבות הקבוצה בגין החכירה. חלק התשלום אשר מהווה תשלום ריבית, מסווג על פי מדיניות הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת. בנוסף, תזרימי המזומנים המשולמים למחכירי המטוסים כפיקדונות עבור הבטחת טיפולי תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים בגין הטיפול, אשר שולם על ידי הקבוצה, כתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החרז הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

ב. שינויים בהסכמי החכירה

(1) חכירות מטוסי נוסעים בחכירות יבשות

- לעניין התקשרויות בחכירה יבשה של שני מטוסי 787 נוספים, ראו ביאור 10.ב. (2) לעיל.
- בחודש אוקטובר 2024, חתמה החברה מול מחכיר זר על הארכת הסכם חכירה של מטוס מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 6 שנים, החל מחודש אוקטובר 2024 (מועד סיום החכירה המקורית). בעקבות ההסכם כאמור, הכירה החברה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2024 בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-10 מיליון דולר.
- בחודש מרץ 2024 חתמה החברה מול מחכיר זר על הארכת הסכם חכירה של מטוס מדגם בואינג 737-800 לתקופה נוספת של 31 חודשים, החל מחודש אוקטובר 2024 (מועד סיום החכירה המקורית). בעקבות ההסכם כאמור, הכירה החברה בשנת 2024 בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-3.2 מיליון דולר.

(2) חכירות מטוסי נוסעים בחכירות רטובות

במהלך שנת 2024 הקבוצה התקשרה עם מחכיר זר בהסכמים לחכירה רטובה של מטוסים מדגם בואינג 737-800, כך שבמהלך השנה הפעילה הקבוצה סך הכול ארבעה מטוסים לתקופות שונות. לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, חתמה הקבוצה על הסכם עם אותו מחכיר זר, לפיו משנת 2025 תפעיל הקבוצה ארבעה מטוסים בחכירה רטובה לתקופות שונות.

(3) חכירת מטוס מטען בחכירה יבשה

בחודש פברואר 2023 חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לחכירה יבשה של מטוס מטען מדגם בואינג 737-800 לתקופה של כ-6 שנים ממועד מסירתו.

(4) חכירת מטוס מטען בחכירה רטובה

במהלך שנת 2024 הפעילה החברה בחכירה רטובה מטוס מטען מסוג איירבאס 300-600 ממחכיר זר, אשר עמו התקשרה החברה בהסכם עד לסוף שנת 2026.

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, חוורת הקבוצה בחכירה יבשה 18 מטוסים ו-3 מנועים. יתרת תקופות החכירה נעות בין כשנה אחת לכ-9 שנים. בנוסף, הסכמי החכירה של הקבוצה כוללים גם חכירות של רכבים ומבנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, בעיקר שטח הקמפוס בנתב"ג בו ממוקמים מטה החברה ומתקניה, אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוא עד ליום 31 בדצמבר 2035 וכן טרקלין הנוסעים המלך דוד בטרמינל 3 בנתב"ג אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוא עד ליום 30 בנובמבר 2026.

לעניין מצבת המטוסים החכורים נכון ליום 31 בדצמבר 2024, ראו ביאור 10.א. (3) לעיל.



ביאור 11 - חכירות (המשך)

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן: (המשך)

(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים:

סה"כ	מבנים ורכבים מיליוני דולר	מטוסים
645.5	66.6	578.9
(100.9)	(12.3)	(88.6)
15.7	2.5	13.2
560.2	56.7	503.5
720.4	63.5	656.9
(99.0)	(11.1)	(87.9)
28.7	14.2	14.5
(4.6)	-	(4.6)
645.5	66.6	578.9

זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת

יתרה ליום 1 בינואר 2024
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
יתרה ליום 1 בינואר 2023
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה
גריעות ושינויים במהלך התקופה
יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

(2) התחייבויות בגין חכירות:

סה"כ	מבנים ורכבים מיליוני דולר	מטוסים
803.8	92.1	711.7
15.7	2.5	13.2
(122.9)	(10.8)	(112.1)
(0.2)	(0.2)	-
696.3	83.6	612.7
120.8	15.8	105.0
575.5	67.8	507.7
696.3	83.6	612.7
908.9	88.5	820.4
28.7	14.2	14.5
(4.6)	-	(4.6)
(115.7)	(10.4)	(105.3)
(13.5)	(0.2)	(13.3)
803.8	92.1	711.7
126.0	14.1	111.9
677.8	78.0	599.8
803.8	92.1	711.7

התחייבות בגין חכירה
יתרה ליום 1 בינואר 2024
תוספות במהלך התקופה
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
התחייבויות בגין חכירה שוטפות
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2024
יתרה ליום 1 בינואר 2023
תוספות במהלך התקופה
גריעות ושינויים במהלך התקופה
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים
יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
התחייבויות בגין חכירה שוטפות
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2023

לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14. להלן בדבר סיכון הנזילות.



ד. הוצאות (הכנסות) שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות:

(1) הוצאות (הכנסות) בדוח רווח והפסד בגין חכירות שהוכרו בגין נכסים והתחייבויות על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 בדבר חכירות ("IFRS 16"):

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2022	2023	2024	
מיליוני דולר			
100.9	99.0	100.9	הוצאות פחת בגין נכסי זכות שימוש
47.8	42.5	39.4	הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה
(2.0)	(0.1)	(0.4)	הכנסות בגין הפרשי שער חליפין
146.7	141.4	139.9	סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד

(2) הוצאות (הכנסות) בדוח רווח והפסד בגין חכירות שלא הוכרו בגין נכסים והתחייבויות על פי IFRS 16:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2022	2023	2024	
מיליוני דולר			
33.6	47.9	41.2	הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*)
3.1	3.2	3.3	הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך
3.2	0.9	-	הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה
(1.9)	-	-	ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה
38.0	52.0	44.5	סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד

(*) סכום זה מורכב בעיקר מהוצאות בגין חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו), אשר לרוב נחתמות לתקופות קצרות.

ה. תזרים מזומנים בגין חכירות:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2022	2023	2024	
מיליוני דולר			
98.7	115.7	122.9	תזרים מזומנים בגין קרן רעיונית של חכירות (פעילות מימון)
48.2	43.1	39.4	תזרים מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת)
146.9	158.8	162.3	סה"כ תזרים מזומנים בגין התחייבויות חכירה



ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
58.1	98.7
16.9	7.9
5.1	3.6
18.6	21.1
26.6	2.7
10.4	50.4
<u>135.7</u>	<u>184.3</u>

מיסי נמל לשלם
 זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
 ריבית לשלם
 הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראו ביאור 10.א.)
 התחייבות בגין ספק מנועים
 מוסדות וזכאים אחרים'
סה"כ

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי הקבוצה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
129.0	128.8
8.6	9.4
1.6	0.4
<u>139.2</u>	<u>138.6</u>

הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
 יתרת זכות בגין סכום שהתקבל מראש עבור צריכת דלק (1)
 אחרים
סה"כ

(1) במהלך חודש פברואר 2022 התקבל בחברה מהמדינה סכום של כ-12 מיליון דולר המהווה הקדמת תשלום בעד צריכת הדלק העודפת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' בקשר עם מערכת להגנת תעופה אזרחית המותקנת על מטוסי החברה (לפי הסכם בין המדינה לחברה מיום 30 בספטמבר 2014) לתקופה שמיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2041.



א. רקע ומדיניות חשבונאית

(1) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

מכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השירות מבוצע על ידי הקבוצה, בעוד שמכירת כרטיסי הטיסה בוצעה בידי חברות תעופה אחרות. כמו כן, ההכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות הנובעות מהסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות. במקרים אלו, כאשר מתן השירות מבוצע על ידי חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי הקבוצה, ההכנסות מוצגות בנטו, כלומר הקבוצה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד.

מכירות של כרטיסי טיסה, אשר במסגרתן מעניקה הקבוצה ללקוחותיה נקודות טיסה, במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, אותן ניתן להמיר לטיסות (או למוצרים אחרים) במועד מאוחר יותר, מופרדות למחויבויות ביצוע, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על מחיר המכירה התיאורטי הנפרד של נקודת הטיסה המוערך על ידי הקבוצה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות, או בעת מימושן באפיקים אחרים. עד למועד ההכרה בהכנסה, מוכרת ההתחייבות בגין נקודות המועדון כהכנסה מראש.

תמורות ממכירת נקודות מועדון לשותפים עסקיים נכללות ברובן כהכנסות מראש ומוכרות כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות, או בעת מימושן באפיקים אחרים. לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.5).

(2) מענקים מחברות האשראי

מענקים מחברות כרטיסי אשראי אשר נתקבלו בשנת 2019 בידי הקבוצה כחלק מהסכם הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה, הוכרו כהכנסות מראש ומופחתות לרווח והפסד באופן המשקף את תקופת ההסכם אליה מיוחסים המענקים (התקופה שבה ההסכם אינו ניתן לביטול על ידי כל אחד מהצדדים ללא קנס משמעותי). בשל רכיב המימון הרעיוני (על פי כללי החשבונאות) המגולם בחלק מהמענקים שהתקבלו, מכירה הקבוצה בהוצאות ריבית רעיוניות כנגד הגדלת סכום ההכנסות מראש, אשר תגדלנה בעתיד את הסכום שיוכר כהכנסה.

(3) הכנסות מהטסת מטענים

הכנסות מהטסת מטענים מוכרות במועד בו מועבר המטען ליעדו. הכנסות הנובעות משיתוף פעולה עם חברות זרות מוכרות בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר כהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה, להבדיל מתחום הטסת הנוסעים, מהווה הקבוצה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

(4) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה

על פי הסכם עם המדינה משנת 2021, התקבל בחברה מהמדינה סכום של 210 מיליון דולר המהווה הקדמה עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה המוכרות על פני תקופה של 20 שנה החל מחודש מאי 2021. הסכם זה מהווה הסכם בעל רכיב מימון משמעותי כהגדרתו בתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 בדבר "הכנסות מחוזים עם לקוחות", ולפיכך מכירה הקבוצה לאורך התקופה בהכנסות המשקפות את זרם ההכנסות שהיה מתקבל אילו לא רכיב המימון כאמור וכן בהוצאות מימון המשקפות את רכיב המימון כאמור.

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם, העריכה הקבוצה בשנת 2021 את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר באותו מועד בשיעור של כ-17.2%, ואילו הפער בין תזרים המזומנים שהתקבל בפועל לבין תזרים המזומנים הרעיוני בעסקה (הסכום שהוערך אשר היה מתקבל מעת המדינה במהלך שנות ההסכם אילו לא היה מתקבל מראש) מהוון בשיעור ההיוון כאמור ("הסכום המהוון"), היווה מענק ממשלתי בסך של כ- 69 מיליון דולר.



ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש (המשך)

א. רקע ומדיניות חשבונאית (המשך):

(4) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה (המשך)

בהתאם לכך, הסכום המהוון הוכר במועד קבלתו כהסכם מכירה בעל רכיב מימון משמעותי. בהתאם, הוכרה בגינו הכנסה מראש בגין מכירת זמינות מושבי הטיסה, ובכל תקופת דיווח על פני תקופת ההסכם עם המדינה מוכרת הוצאת מימון מחד בגובה הריבית הרעיונית, ומאידך הכנסות בגובה הסכום הרעיוני שהיה משולם עבור אותה תקופת דיווח אילולא שולמה התמורה מראש. הפער בין הוצאות המימון להכנסות מקוודז מאזנית מיתרת ההתחייבות בגין הכנסות מראש.

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
391.0	812.0
151.8	118.2
117.3	166.9
6.3	6.5
0.4	0.5
5.7	4.4
<u>672.5</u>	<u>1,108.5</u>

ממכירת כרטיסי טיסה
 בגין שוברים
 בגין נקודות מועדון
 מענקים מחברות אשראי
 הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה
 אחרות
 סה"כ

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
61.2	69.7
13.6	9.6
155.5	155.0
<u>230.3</u>	<u>234.4</u>

בגין נקודות מועדון
 מענקים מחברות אשראי
 הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה
 סה"כ

ד. תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
156.1	178.5
125.7	202.9
(103.3)	(144.9)
<u>178.5</u>	<u>236.6</u>

יתרת פתיחה
 גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות
 קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות
 יתרת סגירה

התנועה בהתחייבות כמפורט לעיל מהווה את התנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה, הכוללת, בין היתר, את הקיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות אשר מקורן הן מצבירות של נקודות מטיסה (שנצברו אגב רכישה של כרטיסי טיסה) והן מצבירות מחיצוניים (שנצברו בעיקר אגב רכישות בכרטיסי אשראי).

הקיטון בהתחייבות בסך של כ-144.9 מיליון דולר משקף מימוש ופקיעה של נקודות אשר מומשו הן ברכישת שירותים מאל על והן ברכישת מוצרים ו/או שירותים משותפים חיצוניים. כמו כן, הגידול בהתחייבות בסך של כ-202.9 מיליון דולר נובע בעיקר מצבירה של נקודות הן אגב רכישות הכרוכות בתעופה והן מרכישות בכרטיסי אשראי של חברי המועדון.

לפרטים בדבר ההכנסות בגין רכיב תכנית נאמנות ראביאור 20 א. להלן.



א. מדיניות חשבונאית

ההלוואות אותן נוטלת הקבוצה מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות הבנק לעידוד היצוא האמריקאי EXIM וסוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה UKEF וקונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים באמצעות פוליסת ביטוח הניתן על ידי קונסורציום AFIC (Aircraft Finance Insurance Consortium) (ראו להלן).

לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית. כאשר חל שינוי בתנאי ההלוואה, גם בשל דחייה של תשלומי הקרן והריבית (ראו להלן), בוחנת הקבוצה האם מדובר בשינוי תנאים מהותי של החוב.

לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד, ראו ביאור 14.ג. להלן. לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה מבעלת השליטה, ראו ביאור 14.ד. להלן.

הרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
920.7	748.5
90.7	54.4
19.5	19.9
1,030.9	822.8
70.0	9.8
2.2	-
1,103.1	832.6

הלוואות שהתקבלו כנגד מטוסי החברה
 הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי חברת המועדון
 ניצול מסגרות אשראי
 סה"כ הלוואות מגופים פיננסים, ראו ביאור 14.ב
 הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ד.)
 אגרות חוב



ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים

סה"כ	משיכות יתר	הלוואות בריבית משתנה (ריבית SOFR)	הלוואות בריבית קבועה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
	6.1	6.7 (***)	3.8 (**)
176.3	19.5	112.6	44.2
854.6	-	603.9	250.7
1,030.9	19.5	716.5	294.9
(58.8)	-	(35.6)	(23.2)
(147.0)	0.4	(104.8)	(42.6)
(2.1)	-	7.9	(10.1)
822.8	19.9	584.0	218.9
172.6	19.9	104.4	48.3
650.2	-	479.6	170.6

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

ממוצע משוקלל לריבית אפקטיבית (באחוזים) (*)

ליום 1 בינואר 2024:

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים

תנועות במהלך שנת 2024:

פירעון מוקדם של הלוואות, ראו ביאור 14.ה.3)

פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר

שינויים אחרים

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים ליום 31 בדצמבר 2024

מזה: חלויות שוטפות

סה"כ הלוואות לזמן ארוך

(*) שיעור הריבית לא כולל ריבית אפקטיבית בגין הפחתת עמלות בגין הערבויות המפורטות בביאור 14.ו.2) להלן.

(**) שיעור הריבית לא כולל ריבית אפקטיבית חשבונאית אשר הוכרה בגין הלוואות הפניקס כמפורט בביאור 14.ג.

(***) שיעור הריבית לא כולל השפעת גידור. לעניין השפעת גידור הריבית ראו ביאור 14.ו.1) להלן.



ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

סה"כ	משיכות יתר	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות בריבית קבועה	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
	8.5	8.6	6.7	3.7	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:
					מוצע משוקלל לריבית אפקטיבית (באחוזים) (*)
					ליום 1 בינואר 2023:
223.3	23.4	28.1	127.4	44.4	חלויות שוטפות
888.6	-	-	609.3	279.2	הלוואות זמן ארוך
<u>1,111.9</u>	<u>23.4</u>	<u>28.1</u>	<u>736.8</u>	<u>323.6</u>	סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים
					תנועות במהלך שנת 2023:
126.1	-	-	107.1	19.0	קבלת הלוואות לזמן ארוך
(181.8)	(3.9)	-	(134.6)	(43.3)	פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר
(25.3)	-	(28.1)	7.2	(4.4)	שינויים אחרים
1,030.9	19.5	-	716.5	294.9	סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים ליום 31 בדצמבר 2023
176.3	19.5	-	112.6	44.2	מזה: חלויות שוטפות
<u>854.6</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>603.9</u>	<u>250.7</u>	סה"כ הלוואות לזמן ארוך

(*) ראו הערות בעמוד קודם.



ג. הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד

- בחודש יוני 2022 התקשרה חברת המועדון בהסכם הלוואה עם "הפניקס חברה לביטוח בע"מ" ("הפניקס") בסך של 130 מיליון דולר, אשר הועמדה לתקופה של 6 שנים ולפי ההסכם תוחזר על ידי המועדון בתשלומים רבעוניים (קרן וריבית), עם ריבית הלוואה בטווח של 5.5% עד 8%, בהתאם לעמידת חברת המועדון ביחסים פיננסיים ("הסכם הלוואה המקורי").
- במסגרת הסכם הלוואה המקורי, חתמו החברה וחברת המועדון על כתב למתן אופציה להפניקס לרכישה של עד 25% ממניות חברת המועדון, הניתנות למימוש בכל עת עד לתום תקופת הלוואה ובהתקיים תנאים מסוימים לשנה נוספת ("אופציית הפניקס" או בסעיף זה "האופציה"). מחיר המימוש בכתב אופציית הפניקס מוסכם ומתואם לפרמטרים פיננסיים משתנים מוסכמים. על פי כתב האופציה כאמור, מימוש של האופציה יכול להתבצע בתשלום לחברה בהתאם לנוסחה שנקבעה וכן גם בדרך של קיזוז מיתרת הלוואה של חברת המועדון, או חלק ממנה. כאמור, תוספת המימוש של האופציה היא בהתאם לנוסחה שנקבעה בכתב האופציה, אשר בחלקה משתנה בהתאם לפרמטרים מסוימים שנקבעו. קרי, אופציית הפניקס הכוללת גם רכיב אופציה המקנה למלווה זכות להמיר את הלוואה למניות חברת המועדון, או לחלופין לרכוש את המניות של חברת המועדון מהחברה, וזאת עם תוספת מימוש במחיר משתנה. הסכם הלוואה ובכללו האופציה מהווה חוזה "מעורב" (hybrid) הכולל נגזר משוּבץ הנמדד בשווי הוגן דרך רווח והפסד, כאשר יתרת הסכום בסך של כ-103 מיליון דולר שהתקבל הוכר לראשונה כהתחייבות פיננסית הנמדדת בעלות מופחתת. סכום האופציה הופחת מהלוואה כאמור ולפיכך הריבית האפקטיבית של הלוואה היא בטווח של כ-14.5%-15.5%.
- בחודש ספטמבר 2022 מימשה הפניקס את האופציה ברובה באמצעות רכישה של 19.9% ממניות חברת המועדון המוחזקות על ידי החברה. לפרטים נוספים ראו ביאור 19.ז. להלן.
- ביום 31 בדצמבר 2024 חתמה החברה על תוספת להסכם הלוואה המקורי ביחד עם חברת המועדון והפניקס מכוחה הקדימה חברת המועדון בפירעון מוקדם תשלום של 30 מיליון דולר. סכום הפירעון הופחת מקרן הלוואה בלוח הסילוקין החוזי מסוף תקופת הלוואה באופן שהוביל לקיצור תקופת הלוואה עד ליום 30 ביוני 2027. כתוצאה מהקדמת הפירעון כאמור, הכירה הקבוצה במסגרת סעיף הוצאות מימון, נטו לשנת 2024 בהוצאה בסך של כ-6.8 מיליון דולר, ומנגד צפויה הקבוצה להקטין את הוצאות המימון בשנים הבאות ועד למלוא פירעון הלוואה בסך כולל של כ-11.8 מיליון דולר.
- במסגרת התוספת כאמור, הוסכם בין חברת המועדון להפניקס כי הפניקס תתחייב להעמיד לחברת המועדון קו אשראי לנטילת הלוואה עתידית עד לסכום הפירעון המוקדם בסך של 30 מיליון דולר באותם תנאים כפי שנקבעו בהסכם הלוואה המקורי ולמשך תקופת הלוואה המקורית. כמו כן, עודכנה אמת המידה הפיננסית של הון עצמי למאזן של חברת המועדון כך שיחס זה לא יפחת מ-30% במקום 45% כפי שנקבע בהסכם הלוואה המקורי וכן בוצעו התאמות נוספות ביחס להתחייבויות חברת המועדון לרבות ביטול אפשרות העמדת הלוואת הפניקס לפירעון מידי במקרה בו העמיד נושה פיננסי לפירעון מידי חוב של החברה כלפיו בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם הלוואה המקורי. נכון ליום 31 בדצמבר 2024 עומדת הריבית הנקובה על הלוואת הפניקס על 5.5% וזאת בהתאם לעמידת המועדון ביחסים פיננסיים בהתאם להסכם כאמור.
- לעניין הסכמות בדבר שארית אופציית הפניקס לרבות מנגנון המימוש ראו ביאור 19.ז. להלן.
- במסגרת הסכם הלוואה המקורי נקבע, מעבר לאמור לעיל בדבר יחס הון עצמי למאזן של חברת המועדון כי על חברת המועדון לעמוד בהתחייבויות המקובלות בהסכמים מסוג זה, ובכלל זה בהתחייבות שלא ליטול הלוואות נוספות שלא במסגרת תנאים הקבועים בהסכם הלוואה המקורי, בהתחייבויות לעמידה באמות מידה פיננסיות של יחס חוב ל-EBITDA שלא יעלה על 7 בשנה הראשונה ויפחת ביחס לכל שנת הלוואה עד 5.5 ועוד. כמו כן;



ג. הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

- א. הסכם המימון כולל סעיפים שונים המקובלים בעסקאות מסוג זה, ובכלל זה אפשרות להעמיד את ההלוואה לפירעון מידי בקרות אירועי הפרה המפורטים בהסכם המימון, לרבות במקרה של אי עמידה של חברת המועדון באמות מידה פיננסיות כמפורט לעיל (ובכפוף למנגנון ריפוי בהסכם המימון), הפרת התחייבויות מהותיות על ידי החברה או חברת המועדון מכוח הסכמים בין חברתיים בין החברה לבין חברת המועדון ("הסכמים בין חברתיים") או מכוח הסכמים מול חברות האשראי להנפקת כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכמים מול חברות האשראי"), וכן במקרה בו לנושה פיננסי של חברת המועדון זכות להעמיד לפירעון מידי חוב של חברת המועדון (cross default) והכל בהתאם להסכם המימון.
- ב. ההלוואה הובטחה באמצעות שעבוד צף על כל הנכסים והזכויות של חברת המועדון, ובכלל זה על חשבון בנק של חברת המועדון, וכן באמצעות שעבוד קבוע על זכויותיה של חברת המועדון מכוח ההסכמים מול חברות האשראי וכן מכוח ההסכמים הבין חברתיים.
- ג. ההלוואה הובטחה בשעבוד קבוע על כל מניות חברת המועדון שבבעלות החברה, אשר תהווה בכל עת לאורך תקופת הלוואה לכל הפחות 51% מהון המניות המונפק של חברת המועדון.

יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2024 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים עומדת חברת הבת באמות המידה הפיננסיות כאמור לעיל.

ד. הלוואות מבעלת השליטה

במהלך חודש אפריל 2024 ובהמשך לאמור בביאור 18.ב. להלן בדבר הנפקת הון שביצעה החברה, פרעה החברה כ-60.2 מיליון דולר כחלק מהלוואות אשר הועמדו לחברה מבעלת השליטה "כנפי נשרים תעופה בע"מ" ("בעלת השליטה") במהלך השנים 2021-2022. כתוצאה מפירעון כאמור, יתרת הלוואות מבעלת השליטה, עומדת על כ-9.8 מיליון דולר. לפרטים נוספים ראו ביאור ג.21 (3) להלן.

ה. שינויים נוספים במצבת הלוואות

(1) מימון רכישת המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 (דרימליינר)

בחודש נובמבר 2024 התקשרה החברה עם בנקים ישראלים במבנה סינדיקציה בהסכם למימון רכישתו של המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 ("המטוס" ו-"ההסכם", לפי העניין). במסגרת ההסכם תועמד לחברה הלוואה בסך של 120 מיליון דולר לרכישת המטוס. לחברה קיימת הזכות למשוך את סכום הלוואה במהלך כשנתיים ממועד קבלת המטוס, ובכל מקרה על החברה למשוך את הסכום לא יאוחר מכשנתיים מאותו מועד, כאשר הסכום שיימשך יהיה בהתאם ללוח הסילוקין הקבוע בהסכם במועד המשיכה.

הטיפול החשבונאי בהלוואה מסוג זה הוא הכרה בנכס הוצאות מראש בגין עמלה שתשולם עד למועד משיכת הלוואה, כעלויות עסקה אשר ייזקפו כחלק מהוצאות המימון במסגרת התקופה בה תועמד הלוואה לחברה מיד לאחר מועד משיכתה ועד למועד פירעונה על פי שיטת הריבית האפקטיבית אשר תחושב במועד משיכת הלוואה.

(2) אגרות חוב

בחודש ינואר 2022 חתמה החברה עם עמותת תנופה לצמיחה אשר הוקמה על ידי ההסתדרות הכללית החדשה והפועלת להגברת תעסוקה ומניעת אבטלה, על הסכם במסגרתו הוענקו לחברה אגרות חוב בסך של 10 מיליון ש"ח. במהלך חודש אוגוסט 2024 פרעה החברה פרעה בפירעון מוקדם את אגרות החוב לעמותה.

(3) פירעון הלוואות שהתקבלו

במהלך שנת 2024 פרעה הקבוצה בפירעון מוקדם הלוואות שהתקבלו כנגד מטוסי החברה בסך של כ-35.6 מיליון דולר. לפרטים בדבר פירעון מוקדם חלקי של הלוואות הפניקס ראו ביאור ג.14. לעיל.



1. בטוחות יחס הלוואות לביטחונות

להלן פירוט הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, היכן שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטוחות:

מקור המימון	יתרה בספרים ליום 31/12/2024	מטוסים ומנועים רזרביים ונכסים אחרים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטוחות
מיליוני דולר			
בנק מקומי (1)	11.7	1 מטוס 737-900	80%
		4 מנועים רזרביים	
		3 מטוסי 737-800	
		5 מטוסי 737-900	
		1 מטוס 777-200	
		4 מטוסי 787-8	
בנקים זרים ואג"ח אשר הונפק על ידי חברה ייעודית (2)	759.3	4 מטוס 787-9	-
הלוואת הפניקס בשעבוד קבוע על מניות חברת המועדון (3)	54.4	הון המניות בחברה בת	-

(1) חלק מהסכמי האשראי קובעים כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המשועבדים לא יעלה על יחס של יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV) כמפורט בטבלה לעיל. בדיקה לעמידה ביחס זה תבוצע בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו לגבי שווי השוק של המטוסים. כמו כן, נקבע, כי אם יחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור לעיל, הקבוצה תעמיד ביטחונות נוספים או תקדים פירעון של ההלוואה, על מנת לעמוד ביחס הנדרש. נכון ליום 31 בדצמבר 2024, עומדת החברה באמות המידה הפיננסיות של יחס של יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV).

(2) ההלוואות שנלקחו למימון המטוסים והמנועים כולל מנגנון של הפרה צולבת (Cross Default) מול הלוואות והתחייבויות אחרות. בנוסף, חלק מההלוואות מובטחות בערבויות EXIM, UAEF או בפוליסות ביטוח AFIC. כמו כן, חלק מההלוואות מומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (SPC) אשר אינן בבעלות הקבוצה ומובטחות בערבות EXIM, כאשר מקור פירעון אגרות החוב הוא תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי הקבוצה.

(3) לפרטים ראו ביאור 14.ג. לעיל.

הלוואות החברה כוללות תנית הפרה צולבת מהותית, כאשר הפרה של הוראה או תניה בהלוואה (בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם ההלוואה הרלוונטי) תקים למלוים עילה לפירעון מידי של הלוואות שסכומן במצטבר עומד במבחנים הכמותיים של הגדרת הלוואה מהותית, כאשר אף אחת מההלוואות הללו לא עומדת בפני עצמה בהגדרת הלוואה מהותית והכל על פי עמדת רשות ניירות ערך בדבר אירוע אשראי בר דיווח. כמו כן יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2024 ניתנות לפירעון מוקדם על ידי הקבוצה, כמקובל. חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה הקבוצה כוללים זכות לבנק לדרוש פירעון מידי של יתרות ההלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה ללא קבלת הסכמת המוסד הבנקאי מראש ובכתב, וכן בהתקיימותם של אירועים נוספים וסטנדרטיים המקובלים בעסקאות מימון.



ז. שווי הוגן של הלוואות:

ליום 31 בדצמבר 2023		ליום 31 בדצמבר 2024	
שווי הוגן	ערך בספרים	שווי הוגן	ערך בספרים
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
285.9	295.7	206.3	219.5

הלוואות מגופים פיננסיים
בריבית קבועה

השווי ההוגן של הלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית לאותה עת (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים). למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

ח. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים של התחייבויות הקבוצה לתשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינימליים של חכירות מטוסים וחכירות אחרות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי מזומנים בלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו הקבוצה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה.



ביאור 14 - הלוואות (המשך)

ח. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות: (המשך)

סה"כ	שנת 2029 ואילך	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026	שנת 2025	
מיליוני דולר						
843	319	138	102	126	158	פירעונות שוטפים של קרן הלוואות תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה
696	264	102	100	109	121	
1,539	583	240	202	235	279	סה"כ פירעונות שוטפים
תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת:						
127	18	16	22	30	41	תשלומי ריבית בגין הלוואות (1) תשלומי ריבית בגין חכירה
130	31	17	22	27	33	
257	49	33	44	57	74	סה"כ תשלומי ריבית
1,796	632	273	246	292	353	סה"כ תשלומים (2)

- (1) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.
- (2) יצוין כי הונח כי יתרת הלוואה מבעלת השליטה תיפרע במזומן בהתאם לתנאי הלוואה בשנת 2025. לפרטים ראו ביאור 14.ד. לעיל.
- (3) הסכומים בטבלה לעיל אינם כוללים סכומים שישולמו על ידי החברה בגין נטילת הלוואות עתידיות או חכירות עתידיות, בין היתר עבור המטוסים אשר צפויים להירכש או להיחכר על ידי החברה כאמור בביאור 10 לעיל. יצוין כי בכלל זה הטבלה לעיל אינה כוללת את הפירעונות הצפויים בגין הלוואה הצפויה בגין המטוס ה-17 כמפורט בביאור 14.ה(1) לעיל.

מקורות הקבוצה לפירעון התחייבויות אלו הם תזרימי המזומנים השוטפים של הקבוצה מפעילותה העסקית השוטפת. בנוסף, לקבוצה יתרות נזילות גבוהות כמפורט בדוח על המצב הכספי וכן תקבולים הצפויים בגין מימושי אופציות (ראו ביאורים 18.ב ו-18.ג.להלן), אשר צפויים לסייע בידה הן בעמידה בהתחייבויותיה הקיימות והן באלו העתידיות אגב רכישות המטוסים כאמור.



א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין לרבות מענק פרישה לטייסיים ותיקים, פדיון ימי מחלה, מענקי הסתגלות לעובדים בכירים והטבות מסוימות לפורשי הקבוצה. בנוסף, כוללות ההטבות גם תשלומי פנסיה עבור עובדים מקומיים מסוימים כמפורט בהמשך. הטבות הקבוצה לאחר סיום העסקה הינן בחלקן תוכניות להפקדה מוגדרת ובחלקן תוכניות להטבה מוגדרת.

הוצאות בגין התחייבות הקבוצה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת (Defined Contribution Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת הקבוצה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (Defined Benefit Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (Projected Unit Credit Method), תוך שימוש בהערכות אקטואריות.

עלות השירות וכן הפרשי השער בגין שערך ההתחייבויות, נטו נזקפים לסעיף הוצאות השכר. עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התוכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות המימון. רווחים והפסדים אקטואריים בגין תוכניות לאחר סיום העסקה נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התוכניות נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

(2) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תנוצלנה בתקופה העולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים אחרות כוללות בעיקר ניצול ופדיון ימי חופשה ומנוחה ומענק ליםודים לילדי עובדים. הטבות אלו מוכרות ונמדדות באותו אופן בו נזקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגין נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

(3) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות הקבוצה בגין שכר שוטף ומענקי רווח. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

(4) הטבות בגין פיטורין ותוכניות פרישה מוקדמת:

הטבות בגין פיטורין מוכרות כאשר הקבוצה מחויבת מבחינה מעשית כלפי העובדים במתן ההטבות, וזאת שלא כנגד שירות עתידי מהותי של אותם עובדים. סכום המחויבות נקבע בהתאם לערכם הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים בגין המחויבות.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור ג.2.(3).



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר 2023		ליום 31 בדצמבר 2024		מטבע התכנית	הפנייה	
התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות			
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר			
-	71.5	-	81.6	בעיקר ש"ח		הטבות עובד לטווח קצר:
-	18.5	-	83.8	בעיקר ש"ח		שכר עבודה ונלוות הפרשות בגין מענקי רווח (1)
						הטבות לאחר סיום העסקה:
19.4	-	15.9	-	ש"ח	ג	הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
23.6	-	29.9	-	ש"ח	ד	פדיון ימי מחלה
					ה	<u>קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות:</u>
-	6.2	-	-	דולר		ארצות הברית
0.2	-	-	-	ליש"ט		אנגליה
9.1	-	5.9	-	ש"ח	ו	הטבות לגמלאים
6.2	-	4.3	-	ש"ח	ז	הטבות אחרות לאחר סיום העסקה
						הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:
-	45.9	-	59.0	ש"ח	טו	התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה (2)
4.9	-	5.2	-	ש"ח	טז	הטבות אחרות לטווח ארוך
						הטבות בגין פיטורין:
-	(1.1)	-	(0.9)	ש"ח		תוכניות פרישה מרצון
<u>63.4</u>	<u>141.0</u>	<u>61.2</u>	<u>223.5</u>			סה"כ בדוח על המצב הכספי

(1) לפרטים נוספים ראו ביאור 20.ה. כמו כן, יצוין כי חלק ממענקי הרווח שולמו במהלך שנת 2024.

(2) יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שרובה צפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך), וזאת מהטעם שאין לחברה את הזכות לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות בזמן הקצר.



ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל:

(1) מחויבויות הקבוצה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל (עבור עובדים קבועים בהסכם הקיבוצי):

הסכמי העבודה של הקבוצה, דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-1963", מחייבים את הקבוצה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם.

הסדרת תשלומי פרישה ופיטורים של עובדי הקבוצה:

החל מחודש ספטמבר 1992, זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי הקבוצה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה ייעודי ("ההסכם"). בהסכם נקבע, כי תשלומי הקבוצה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף להסדר הפנסיה, יבואו במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, להצטרף לתוכנית. כמו כן יצוין, כי מרבית העובדים שהצטרפו לחברה החל מחודש ספטמבר 1992 חתומים על סעיף 14 כאמור (בין אם הם עובדים קבועים, זמניים או בחוזים אישיים).

תכנית להפקדה מוגדרת:

בהתאם לכך, ההפקדות השוטפות בקרנות פנסיה ובפוליסות בחברות ביטוח, פוטרות את הקבוצה מכל התחייבות נוספת לעובדים, ובאשר לעובדים ותיקים שהצטרפו להסכם הפנסיוני בשנת 1992 - הפטור כאמור הוא בהתייחס לתקופות בגינן בוצעו הפקדות בלבד.

תכנית להטבה מוגדרת:

ביחס לתקופה שבין תחילת עבודתו של העובד בחברה ועד מועד הצטרפות העובד להסכם הפנסיה כאמור, זכאים העובדים לפיצויי פיטורים לפי משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה, עבור מספר השנים בתקופה האמורה. עובדים אשר לא הצטרפו להסכם הפנסיוני כאמור, זכאים לפיצויי פיטורין בגובה משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

(2) הסדרים ותוכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התוכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, הפקידה הקבוצה 8.33% משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים על שם הקבוצה. בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד. כיום, מרבית נכסי התוכנית מהווים קופות אישיות של העובדים המנוהלים על ידי בתי השקעות מהמובילים במשק.

(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן הקבוצה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. יצוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי הקבוצה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של הקבוצה זכאים לתוכניות פנסיה ("התוכניות"), על פיהן משלמת הקבוצה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים.

קרן הפנסיה באנגליה:

החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה. מאחר ותשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התוכניות, ולאור הגירעון אשר היה הקיים בתוכניות הפנסיה, הקבוצה השלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים. יחד עם זאת, במהלך שנת 2024, כתוצאה מהשלמת סכומים לנכסי התוכנית וכתוצאה מעליית שיעור הריבית להיוון, יתרת נכסי התוכנית עלתה על יתרת ההתחייבות בכ-0.4 מיליון דולר. לאור העובדה שהחברה לא צופה כי תוכל להשיב את עודף הכספים כאמור ובהתאם לתקן לחשבונאות בינלאומי מספר 19 בדבר הטבות עובדים, החברה הכירה בהשפעה זו כמדידה מחדש של התחייבות נטו ברווח כולל האחר.

קרן הפנסיה בארה"ב וסילוקה:

במהלך שנת 2023 החליטה החברה על מכירת תוכנית פנסיות העובדים המקומיים בארה"ב וסילוקה. בהתאם לכך, ביום 31 באוקטובר 2023 הוקפאה צבירת הקצבאות והתוכנית הופסקה. במהלך שנת 2024 סולקה הפנסיה בארה"ב בפועל, בסכום נטו של כ-5 מיליון דולר (מעבר לסכומי הסילוק ששולמו מנכסי התוכניות) כאשר הפער בין הסכום האמור לבין סכום ההתחייבות (נטו) נכון למועד הסילוק אשר הסתכם לכ-1 מיליון דולר הוכר כקיטון להוצאות שכר בשנת 2024.

ו. הטבות לפורשים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה ולשי לחגים בהתאם למדיניות הקבוצה.

ז. הטבות אחרות לאחר סיום העסקה:

הטבות אחרות כוללות מענק הסתגלות לו זכאים חלק מעובדיה הבכירים של הקבוצה. בנוסף, בחלק מנציגויות הקבוצה בחו"ל, עובדיה המקומיים של הקבוצה זכאים לפיצויי פיטורין בהתאם לדין המקומי ובהתאם להסכמי הקבוצה. זאת ועוד, ההטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים

סה"כ	הטבות אחרות	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:						
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:						
3.8	0.4	0.2	-	1.2	2.1	עלות שירות
4.2	0.3	0.5	0.6	1.3	1.5	עלות הריבית
(1.4)	(0.1)	-	(0.6)	-	(0.7)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
(0.4)	-	(0.1)	-	(0.2)	(0.2)	הפרשי שער
(1.1)	-	-	(1.1)	-	-	הוצאות (הכנסות) בגין סילוקים
(1.5)	(1.5)	-	-	-	-	שינויים אחרים בתקופה
3.6	(0.9)	0.6	(1.1)	2.3	2.7	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:						
5.5	1.5	0.1	0.1	1.1	2.7	עלות שירות
6.1	0.1	0.5	2.6	1.3	1.6	עלות הריבית
(3.2)	(0.1)	-	(2.4)	-	(0.7)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
(1.8)	(0.1)	(0.3)	-	(0.7)	(0.7)	הפרשי שער
4.1	0.7	-	3.4	-	-	הוצאות (הכנסות) בגין סילוקים
0.6	0.6	-	-	-	-	שינויים אחרים בתקופה
11.3	2.7	0.3	3.7	1.7	2.9	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:						
2.2	-	0.2	0.1	1.5	0.3	עלות שירות*
3.8	0.1	0.4	1.7	0.6	1.1	עלות הריבית
(2.0)	-	-	(1.7)	-	(0.3)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
-	-	-	-	-	-	תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים
(9.9)	-	(1.3)	(0.5)	(3.6)	(4.4)	הפרשי שער
(0.2)	(0.2)	-	-	-	-	שינויים אחרים בתקופה
(6.1)	(0.1)	(0.7)	(0.4)	(1.5)	(3.3)	סך הכל

* בהתאם להסכם שנחתם עם ועד הטייסים בשנת 2022 הוחזרה, לתקופת ההסכם, מכסת הטייסים אשר יעברו את גיל 65 וימשיכו לתפקידי פיקוח והדרכה בחברה ל-20 (בשנת 2020 במסגרת תכנית ההתייעלות הופחתה המכסה ל-17). לאור זאת, חל קיטון במכסת הטייסים הזכאים למענק הפרישה ועל כן הכירה הקבוצה בקיטון הוצאה בשנת 2022 בסך של כ-4.4 מיליון דולר כעלות שירותי עבר.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

סה"כ	הטבות אחרות	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
108.7	7.9	9.1	39.4	23.6	28.7
3.9	0.4	0.2	-	1.2	2.1
4.2	0.3	0.5	0.6	1.3	1.5
0.3	(0.3)	(3.3)	0.2	5.5	(1.8)
(7.9)	(0.7)	(0.5)	(1.6)	(1.5)	(3.6)
(0.7)	-	(0.1)	(0.2)	(0.2)	(0.2)
(25.6)	-	-	(25.6)	-	-
(1.5)	(1.5)	-	-	-	-
<u>81.4</u>	<u>6.1</u>	<u>5.9</u>	<u>12.8</u>	<u>29.9</u>	<u>26.7</u>
44.1	1.7	-	33.0	-	9.4
1.4	0.1	-	0.6	-	0.7
-	0.1	-	(0.8)	-	0.7
1.9	-	-	1.4	-	0.5
(2.2)	(0.1)	-	(1.6)	-	(0.5)
(0.2)	-	-	(0.2)	-	-
(19.6)	-	-	(19.6)	-	-
<u>25.4</u>	<u>1.8</u>	<u>-</u>	<u>12.8</u>	<u>-</u>	<u>10.8</u>
		<u>18.0</u>		<u>10.1</u>	<u>5.3</u>
		<u>5.6-7.6</u>		<u>5.7</u>	<u>5.39-7.8</u>
		<u>(1.0)</u>		<u>(2.9)</u>	<u>(1.0)</u>

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות עלות שירות עלות הריבית (רווחים) הפסדים אקטואריים הטבות ששולמו שינויים בשער חליפין תשלום בגין סילוקים שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון

מידודות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון

הפקדות על ידי המעסיק

הטבות ששולמו

שינויים בשער חליפין

תשלום בגין סילוקים

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

שיעור ההיוון עבור פנסיה אנגליה 5.1%.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תוכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

סה"כ	הטבות אחרות	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
126.4	6.6	10.2	52.5	24.1	33.0
5.5	1.5	0.1	0.1	1.1	2.7
6.1	0.1	0.5	2.6	1.3	1.6
(3.4)	(1.5)	(1.0)	(0.1)	(0.4)	(0.4)
(29.0)	0.2	(0.4)	(19.8)	(1.8)	(7.2)
(1.4)	(0.1)	(0.3)	0.7	(0.7)	(1.0)
3.2	(0.2)	-	3.4	-	-
1.3	1.3	-	-	-	-
<u>108.7</u>	<u>7.9</u>	<u>9.1</u>	<u>39.4</u>	<u>23.6</u>	<u>28.7</u>
61.0	2.0	-	49.5	-	9.5
3.2	0.1	-	2.4	-	0.7
0.1	-	-	(0.9)	-	1.0
1.7	-	-	1.2	-	0.5
(21.9)	(0.1)	-	(19.8)	-	(2.0)
0.3	-	-	0.6	-	(0.3)
(1.0)	(1.0)	-	-	-	-
0.7	0.7	-	-	-	-
<u>44.1</u>	<u>1.7</u>	<u>-</u>	<u>33.0</u>	<u>-</u>	<u>9.4</u>
		<u>18.0</u>		<u>9.6</u>	<u>5.3</u>
		<u>7.75-5.85</u>		<u>5.8</u>	<u>5.3-7.5</u>
		<u>(1.4)</u>		<u>(2.2)</u>	<u>(0.9)</u>

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות עלות שירות עלות הריבית (רווחים) הפסדים אקטואריים הטבות ששולמו שינויים בשער חליפין הוצאות בגין סילוקים שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון הפקדות על ידי המעסיק הטבות ששולמו שינויים בשער חליפין הוצאות בגין סילוקים שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארה"ב 4.94% ועבור הפנסיה באנגליה 4.4%



ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תוכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

הנחות אקטואריות:

הנחה אקטוארית עיקרית (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשה את הקבוצה על מנת לאמוד את המחויבויות וההשפעות הכמותיות שלהן כמפורט לעיל היא שיעור הגידול בחלק מרכיבי השכר הרלוונטיים לחישוב ההתחייבויות השונות הנאמדים בטווח שבין 4% לבין 9.5% עבור עובדים קיימים נכון למועד הדוח על המצב הכספי. בטווח הקצר שיעור הגידול כאמור מתבסס על ההסכמים הקיבוציים הקיימים לרבות הנחות בדבר קידומם של עובדים והשפעת הוותק על שכר העבודה. בטווח הבינוני והארוך שיעור הגידול כאמור מתבסס, בין היתר, על הנחות החברה. במידה ושיעור הגידול החזוי היה גבוה בנקודת אחוז ביחס לשיעור שהובא בחשבון בחישוב המחויבות, ההתחייבות בגין הטבות לאחר סיום ההעסקה (למעט פנסיה) הייתה גדלה בכ-5.8 מיליון דולר. ניתוח הרגישות לעיל נקבע בהתבסס על שינויים אפשריים באופן סביר בהנחות האקטואריות לתום תקופת הדיווח. ניתוח הרגישות אינו מתחשב בתלות הדדית כלשהי הקיימת בין ההנחות.

ט. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

(1) ימי חופשה בתשלום:

בהתאם לחוק חופשה שנתית התשי"א-1951 ובהתאם להסכמי העבודה של הקבוצה, זכאים עובדי הקבוצה לימי חופשה בתשלום בגין כל שנת עבודה. עובד, שחדל לעבוד בטרם ניצל את יתרת ימי החופשה שצבר, זכאי לתשלום בגין יתרת ימי החופשה הנ"ל בעת פרישה. בנוסף, עובדים מסוימים של הקבוצה זכאים לימי מנוחה אשר נפדים בעת פרישה, ככל שנותרת יתרה צבורה. מחויבות הקבוצה בגין חופשה כוללת גם את מחויבותה עבור ימים אלו.

(2) הטבות אחרות לטווח ארוך:

הטבות אלה כוללות בעיקר מענק עבור לימודים אקדמיים של ילדי עובדים.



ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(3) פירוט השפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

הטבות אחרות לטווח ארוך	חופשה ומנוחה	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
		יתרת פתיחה
		סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
		עלות שירות *
		עלות הריבית
		הפרשי שער
		(רווחים) הפסדים אקטואריים **
		סך הכל
		הטבות ששולמו
		ניצול
		פדיון
		סך הכל
		יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
		יתרת פתיחה
		סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
		עלות שירות *
		עלות הריבית
		הפרשי שער
		(רווחים) הפסדים אקטואריים
		סך הכל
		הטבות ששולמו
		ניצול
		פדיון
		סך הכל
		יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
		לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:
		יתרת פתיחה
		סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
		עלות שירות *
		עלות הריבית
		הפרשי שער
		(רווחים) הפסדים אקטואריים
		סך הכל
		הטבות ששולמו
		ניצול
		פדיון
		סך הכל
		יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

* מרבית המחויבות משולמת בשכר עובדים שוטף כלומר, כניצול ימי חופשה.
** עיקר ההפסד האקטוארי נובע משינויים בהנחות האקטואריות כמפורט לעיל.

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, מוכרות בדוחות הכספיים הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, בגינם צפוי (בהסתברות מעל ל-50%) תזרים מזומנים שלילי, אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה. הפרשות אלו מוכרות, בגין תביעות והליכים משפטיים, כאמור, כנגד החברה, אשר לדעת הנהלת החברה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.2).

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, עומדות כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-650 מיליון דולר ותביעות משפטיות נוספות אשר אינן מוכמות בסכומים כספיים בשלב זה. בגין תביעות אלו הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-13.4 מיליון דולר. לדעת הנהלת החברה, המתבססת, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי הפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

<u>סך הכל הפרשות</u>	
<u>מיליוני דולר</u>	
12.1	יתרה ליום 1 בינואר 2023
-	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
<u>(4.0)</u>	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
8.1	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
5.3	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
-	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
<u>13.4</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024



להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה:

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
1	פברואר 2013	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה להסדר כובל עולמי רחב היקף לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים בהטסה, ובפרט של תוספת הדלק ותוספת הבטחון. התביעה מתנהלת גם כנגד חברות התעופה בריטיש איירוויס, לופטהנזה וסוויס.	473 מיליון ש"ח	בינואר 2020, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם נפגעים ישירים שהם כל הלקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) מיום 1.1.2000 ועד מועד סיום ההסדר שהינו לכל המוקדם 14.2.2006, וכן נפגעים עקיפים שהם כל הלקוחות של הנפגעים הישירים, אשר רכשו מהנפגעים הישירים שירותי שילוח מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) בתקופה הנ"ל. הסעד הנתבע הוא פיצוי בגין הנזק שנגרם לחברי הקבוצה המהווה את הפער בין המחיר שנגבה בפועל לאור התיאום הנטען, לרבות תוספות הדלק והביטחון, לבין המחיר שהיה נגבה בתנאי שוק תחרותי אלמלא התיאום הנטען. במרץ 2024 הגישו התובעת וחברות התעופה האחרות הנתבעות בהליך (בריטיש איירוויס, לופטהנזה וסוויס) בקשה לאישור הסדר פשרה, אשר טרם הוכרעה. התביעה כנגד החברה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים, כאשר במקביל מתקיים הליך גישור בין החברה לבין התובעת.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
2	ינואר 2015	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה לאי השבת אגרות ו/או מיסי נמל אותם גובה החברה מהנוסעים במועד התשלום עבור כרטיסי הטיסה במקרים בהם הנוסעים לא התייצבו לטיסה.	60 מיליון ש"ח (סכום אישי 257 ש"ח)	בספטמבר 2019 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם כל הלקוחות של החברה אשר רכשו מהחברה כרטיס טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או לקטע טיסה, ושהחברה נמנעה מלהשיב להם את כל מיסי הנמל במישרין או בעקיפין (לרבות השבה באמצעות סוכן הנסיעות באמצעותו נרכש הכרטיס) מקום בו החברה לא העבירה לנמלי התעופה השונים את הסכומים שגבתה לשם כך, או שהיא יכולה לתבוע את השבתם מרשויות הנמל. הסעדים המבוקשים הם השבת הסכומים שהחברה חייבת בהשבתם לחברי הקבוצה, בצירוף הפרשי הצמדה וריבית מהמועד בו היה עליה להשיבם וציווי על החברה לפעול ליידוע לקוחותיה בדבר זכותם להשבת מסי הנמל. התביעה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים, כאשר במקביל מתקיימת הידברות בין החברה לבין התובע.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
3	פברואר 2017	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, החברה פועלת תוך הפרת חוק שרותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות.	סכום אישי של 44,615 ש"ח	במאי 2022 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית באופן חלקי. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה מתחלקים לשניים: חברי קבוצה א' הם כלל הלקוחות שטיסתם בוטלה או המריאה באיחור של שעתיים לפחות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים להטבות כלשהן בהתאם לחוק שירותי תעופה, והחברה לא מסרה להם מסמך המפרט את זכויותיהם להטבות בסמוך למועד היווצרות העילה המזכה; וחברי קבוצה ב' הם לקוחות החברה שטיסתם המריאה באיחור של עד 8 שעות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים לשירותי סיוע בהתאם לחוק שירותי תעופה, קיבלו הודעה על דחיית מועד ההמראה למעלה משלוש שעות לפני מועד ההמראה המקורי ולפיכך לא הגיעו לשדה התעופה לקראת מועד המראה זה, ולא קיבלו שירותי סיוע אלה מהחברה. הצדדים פנו להליך גישור, שהסתיים לאחרונה ללא הצלחה.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
4	אוקטובר 2017	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחור.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	בנובמבר 2023, ניתנה החלטת בית המשפט המאשרת את התובענה כייצוגית. הקבוצה שבשמה אושרה התובענה הוגדרה בהחלטה באופן הבא: "כל לקוחות החברה אשר רכשו כרטיסי טיסה והוקצה להם מושב אשר לא היה ניתן להטייה אחורה בשבע השנים האחרונות שקדמו להגשת בקשת האישור בכל דגמי המטוסים אותם מפעילה החברה". עילות התביעה שאושרו במסגרת ההחלטה הן איסור הטעיה לפי סעיף 2 לחוק הגנת הצרכן והפרת חובת הגילוי לפי סעיף 4 לחוק הגנת הצרכן. התביעה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
5	פברואר 2018	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל אביב- מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן.	321 מיליון ש"ח (סכום אישי של 11,250 ש"ח)	בתום דיון מקדמי, הוסכם כי מבקשת האישור ומהתובענה יימחקו עילה של הסדר כובל והסעד לעניין נזק בלתי ממוני. בהמשך, התקיים דיון הוכחות שבסיומו הורה בית המשפט על הגשת סיכומי הצדדים.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
6	ינואר 2021	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה החלה לשווק ביום 30 באפריל 2018 "כרטיסי טיסה משודרגים" מסוג Flex שאינם מכובדים כביכול על ידי חברות התעופה עמן יש לחברה הסכמים והמפעילות לעיתים את הטיסות בפועל.	454 מיליון ש"ח (סכום אישי של 4,625 ש"ח)	בקשת האישור קבועה לדיון מקדמי בחודש ספטמבר 2025.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
7	נובמבר 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי תל אביב-יפו	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה בהתנהלותה מפרה כביכול את החובות שלה כלפי נוסעים שטיסתם בוטלה. לטענת המבקשים, כאשר נוסעים פונים לחברה באופן ישיר לקבל את התמורה עבור כרטיס טיסה שבוטלה, החברה מתנערת מחובתה החוקית כביכול ומפנה את הנוסעים לצדדי ג' לקבלת התמורה.	סכום אישי של 1,616 ש"ח למבקש הראשון ו-4,655 ש"ח למבקש השני	החברה הגישה את תשובתה לבקשת האישור. התאחדות משרדי הנסיעות ויועצי התיירות בישראל הגישה בקשה להצטרף להליך כידידת בית המשפט. דיון קדם משפט קבוע בחודש אפריל 2025.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
8	דצמבר 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי בחודש דצמבר 2022, החברה שלחה הודעה מקדימה לחברי מועדון הנוסע המתמיד בדבר שינוי תוכנית המועדון החל מיום 1 בספטמבר 2023, בנוגע להגבלת תוקפן של נקודות שנצברו בחשבון או שקמה זכאות עתידית לצבירתן עקב טיסה שרכישה נעשתה לפני מועד השינוי, תוך שהחברה נותנת, כך לטענת המבקש, מצגי שווא לפיהם השינוי מיטיב עם חברי המועדון בעוד שבפועל מדובר בשינוי המרע את מצבם של חלק ניכר מחברי המועדון כביכול.	96.6 מיליון ש"ח	החברה הגישה את תשובתה לבית המשפט. דיון קדם משפט קבוע בחודש מאי 2025.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
9	אפריל 2024	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי תל אביב-יפו	בקשת האישור הוגשה כנגד החברה ונגד חברת המועדון. בבסיס בקשת האישור, עומדת טענה, כי יתרת היהלומים שאותם צבר חבר מועדון הנוסע המתמיד נמחקת כביכול במועד בו נבחנת זכאותו למעמד.	800 מיליון ש"ח (סכום אישי של 6,447 ש"ח)	החברה הגישה את תשובתה לבית המשפט. התקיים דיון הוכחות ובסימו הורה בית המשפט על הגשת סיכומי הצדדים.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
10	ספטמבר 2024	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי תל אביב-יפו	בקשת האישור הוגשה כנגד החברה ונגד חברת המועדון. בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה לעיתים אינה מזכה כלל, ולעיתים מזכה באיחור, את חברי המועדון הנוסע המתמיד ביהלומים ונקודות, וזאת במקום בו על פי הנטען קיימה לחברי המועדון זכאות לצבור יהלומים ונקודות; בנוסף, נטען כי החברה מחייבת את חברי המועדון בגין בחירת מושב SPACE ו/או מושב משודרג, וזאת גם כאשר על פי הנטען לחבר המועדון יש זכאות לקבל מושב SPACE בחינם, וכן כי החברה מציעה למכירה מושב מועדף מסוים גם לאחר שהוא כבר נמכר קודם לכן.	120 מיליון ש"ח (סכום אישי של 3,000 ש"ח)	החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. יצוין כי בית המשפט קבע כי בטרם תועבר הבקשה לתשובת החברה, המבקשים ינמקו מדוע מסורה הסמכות לבית המשפט המחוזי, לרבות באמצעות תחשיב מתאים לנזק הנטען.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
11	ספטמבר 2024	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בקשת האישור הוגשה כנגד החברה ונגד חברת המועדון. בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה מפרה את תנאי מועדון הנוסע המתמיד בצבירת חסר של נקודות ויהלומים עקב אי מתן נקודות ויהלומים בגין רכיב ה-AP וכן בעת מימוש נקודות באמצעות המרתן לכרטיסי טיסה, החברה גובה מזומן בסך 8 דולר בגין רכיב ה-AP במקום לקבל תשלום עבורו בנקודות מועדון.	סכום אישי של 44.55 דולר	החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
12	ספטמבר 2024	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי חיפה	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות ביחס לשוברי הזיכוי שהחברה מנפיקה.	לא מכומת	החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
13	אוקטובר 2024	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי ירושלים	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות בקשר לשוברי הזיכוי שהחברה מנפיקה וכן בקשר לשירות המכונה "אל על Protect" המאפשר לנוסע לרכוש זכות לבטל את ההזמנה מכל סיבה, עד 48 שעות לפני ההמראה, ולקבל תחתיו שובר זיכוי.	לא מכומת	בקשת האישור הועברה לבית המשפט המחוזי בחיפה, ולאחר מכן החברה הגישה בקשה לסילוק על הסף של בקשת האישור שטרם הוכרעה.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
14	ינואר 2025, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה לא מעמידה לרשות בעלי מוגבלויות המשתמשים בשירותיה כסא גלגלים מיוחד לצורך שימוש בשירותים בזמן הטיסה, ובכך מפרה את הוראות הדין.	84 מיליון ש"ח (סכום אישי של 10,000 ש"ח)	החברה תלמד את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד החברה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר 2024 בסך כולל של כ-11 מיליון ש"ח (כ-3 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, לא הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים.



ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו:

- (1) בחודש אוגוסט 2023, הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגד החברה וכנגד חברת המועדון ("המשיבות") בבית המשפט המחוזי תל אביב-יפו. במסגרת הבקשה נטען כי המשיבות מפרסמות מחירון של כרטיסי בונוס עבור טיסות הלוך וחזור ליעדים שונים, המשתנה על פי פרמטרים שונים, ומהמחירון נגזרת כמות הנקודות שנדרש לשלם עבור כל טיסה. בנוסף, נטען כי הגם שמפרסומיהן של המשיבות עולה כי הן מודעות לכך שחברי המועדון עלולים להיות מחויבים ביתר בגין כרטיסי בונוס, ולמרות שהמשיבות מתחייבות לערוך "בקרה ובדיקה" ולזכות את חשבון הלקוח אחת לרבעון במקרה של חיוב עודף, מספר לא מבוטל של הזמנות שביצעו המבקש ורעייתו מוכיח כי המשיבות מפרות את התחייבותן. ביום 11 במרץ 2024, ניתן פסק דין שאישר את הסתלקותו של המבקש מבקשת האישור. זאת לאחר שהובהר כי המשיבות פעלו לזכות את כל לקוחותיהן שחויבו ביתר בנקודות ששוויון הכולל מסתכם בסכום לא מהותי ולאחר שהצדדים הגיעו להסכמות נוספות בנוגע להתנהלות העתידית של המשיבות כמפורט בהסדר ההסתלקות.
- (2) בחודש יולי 2020, הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז בסכום של כ-400 מיליון דולר. במסגרת הבקשה נטען כי החברה אינה משיבה ללקוחותיה שרכשו כרטיסי טיסה לטיסות שהיו אמורות להמריא החל מיום 1 בפברואר 2020, ובוטלו, את התמורה ששילמו בתוך פרק הזמן הקבוע לכך בדיון וכי החברה אינה מיידעת לכאורה את הצרכנים והציבור בדבר זכותם לקבל השבת תמורה ו/או כי עליהם לפנות אליה בכתב לצורך השבת התמורה. ביום 24 למרץ 2024, ניתן פסק דין המאשר את הסדר הפשרה אליו הגיעו הצדדים. במסגרת הסדר הפשרה, התחייבה החברה להמשיך ולפעול להשבת יתרת כספי לקוחותיה בגין טיסות שבוטלו בתקופת הקורונה, מיום 1 בפברואר 2020 ועד ליום 1 במרץ 2022, וזאת בכפוף ובהתאם להוראות הסדר הפשרה, וכן הוסכם על תשלום גמול למבקש ושכר טרחה לבא כוחו בסכומים שאינם מהותיים.
- (3) בחודש יולי 2023, הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז. במסגרת הבקשה נטען כי טרם רכישת כרטיסים בכמות מסוימות במסגרת אותה הזמנה (לרוב מכמות של 2-3 ומעלה), מערכות החברה מעבירות את כל הכרטיסים לרמת מחיר גבוהה יותר החל מהכרטיס הראשון. התוצאה היא, על פי הנטען, שההזמנה עשויה להתייקר במאות דולרים לעומת מצב בו הלקוח היה מפצל את הזמנתו (למשל, לשתי הזמנות של כרטיס בודד). הנזק הנטען שנגרם לחברי הקבוצה שהוגדרה בבקשת האישור הוערך בסכום של 147 מיליון ש"ח. ביום 14 באפריל 2024, ניתן פסק דין הדוחה בקשה זו על הסף תוך חיוב המבקש בהוצאות החברה. בין היתר נקבע בפסק הדין, כי הבקשה מעלה לדיון את העילה שנדונה במסגרת בקשה קודמת לאישור תביעה ייצוגית, שהוגשה כנגד החברה ואשר הוכרעה באופן שנקבע בהסדר פשרה כיצד על החברה לנהוג. ביום 20 ביוני 2024, התקבל בחברה כתב ערעור על פסק הדין. הליך הערעור עודנו תלוי ועומד בבית המשפט העליון.
- (4) בחודש מרץ 2018, הוגשה בקשה מאוחדת לאישור תובענה כייצוגית כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז, בה הועלו טענות שונות ביחס לגביית תשלום "היטל ביטחון" על ידי חברות התעופה הישראליות שלא כדיון, כאשר היקף הנזק הנטען לכלל חברי הקבוצה שהוגדרה בבקשת האישור הוערך על ידי המבקשים בסכום של 612 מיליון ש"ח ביחס לחברה לבדה. ביום 31 באוגוסט 2023, ניתן פסק דין הדוחה את בקשת האישור ומחייב את המבקשים בהוצאות החברה. ביום 10 בינואר 2024, התקבלה במשרדי החברה הודעת ערעור שהגישו המבקשים בבקשת האישור לבית המשפט העליון על פסק הדין. ביום 23 במאי 2024, התקיים דיון בבית המשפט העליון שבסופו נדחה הערעור ובכך בא ההליך לכדי סיום.
- (5) בחודש יולי 2023, הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז. במסגרת הבקשה עומדות טענות שונות כנגד טיסות שהחברה מפעילה במתכונת של חכירה רטובה. בהקשר זה נטען, בין היתר, כי החברה מפרה פסק דין שאישר הסדר פשרה במסגרת בקשה קודמת לאישור תביעה ייצוגית שהוגשה כנגד החברה באותו נושא. בחודש נובמבר 2024, ניתן פסק דין המאשר את הסדר ההסתלקות אליו הגיעו הצדדים תוך מחיקת בקשת האישור ודחיית תביעתו האישית של המבקש. במסגרת הסדר ההסתלקות, התחייבה החברה לבצע רענון נהלים מסוים וכן לשלם למבקש ולבא כוחו גמול ושכר טרחה בסכומים שאינם מהותיים.



מיסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המיסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושו, בהתאם לחוקי המס שחיקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2024. כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים האלו הם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 1 בינואר 2024	הוכר בהון	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(302.5)	-	-	(5.8)	(308.3)
(5.0)	-	2.8	0.1	(2.0)
3.1	-	-	(3.1)	-
(2.9)	-	-	(1.9)	(4.7)
96.2	-	-	(6.1)	90.0
25.2	-	0.9	1.0	27.1
-	0.5	-	(0.1)	0.4
(185.9)	0.5	3.7	(15.9)	(197.6)
289.5	-	-	(116.3)	173.2
103.6	0.5	3.7	(132.2)	(24.4)

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים
הפרשות וחובות מסופקים
אופציות פאנטום
נכסים בלתי מוחשיים בגין מועדון הנוסע המתמיד
התחייבויות בגין הטבות עובדים
עלויות בגין הנפקת מניות

הפסדים לצורכי מס

סה"כ

יתרה ליום 1 בינואר 2023	הוכר בהון	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(312.5)	-	-	9.9	(302.5)
(7.1)	-	1.6	0.6	(5.0)
3.4	-	-	(0.4)	3.1
-	-	-	(2.9)	(2.9)
108.6	-	-	(12.4)	96.2
23.5	-	(0.3)	2.0	25.2
(184.1)	-	1.3	(3.1)	(185.9)
294.3	-	-	(4.8)	289.5
110.2	-	1.3	(7.9)	103.6

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים
הפרשות וחובות מסופקים
אופציות פאנטום
נכסים בלתי מוחשיים בגין מועדון הנוסע המתמיד
התחייבויות בגין הטבות עובדים

הפסדים לצורכי מס

סה"כ



ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
1.0	0.4	0.5
(124.8)	7.9	132.2
<u>(123.8)</u>	<u>8.4</u>	<u>132.6</u>

הוצאות מיסים שוטפים
מיסים נדחים

הוצאות (הטבת) מס

ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(14.4)	125.1	677.6
23%	23%	23%
(3.3)	28.8	155.8
<u>(123.8)</u>	<u>8.4</u>	<u>132.6</u>

רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה
שיעור מס סטטוטורי
הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:

הוצאות שאינן מותרות בניכוי
הכרה בנכס מס בגין הפרדת פעילות המועדון
הכרה בנכסי מסים נדחים שלא הוכרו בשנים קודמות

סה"כ הוצאות (הטבת) מס בדוח רווח והפסד

ד. חוקי המס החלים על הקבוצה:

(1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.

(2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2019.



א. הון המניות של החברה

מונפק ונפרע		ר ש ם		
מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת	
1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	
ש"ח	ש"ח	ש"ח	ש"ח	
447,246,287	1	1,875,000,000	1	יתרה לימים 31 בדצמבר 2024
252,782,990	1	1,875,000,000	1	יתרה לימים 31 בדצמבר 2023

במהלך חודש מאי 2024 החלה להיסחר מניית החברה במסגרת מדד ת"א 125. כמו כן, החל מחודש נובמבר 2024, נכללת החברה גם במדד MSCI ישראל. בתחילת שנת 2025, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, פרסמה הבורסה לניירות ערך בתל אביב כי החברה נמנית עם 35 חברות אשר נכנסו ל"מועדון ה-100" לשנת 2024, המהווה רשימה של חברות ששער המניה שלהן עלה ביותר מ-100% לשנת 2024.

ב. גיוס הון בשנת 2024 והנפקת כתבי אופציה סדרה 3

ביום 31 במרץ 2024, פרסמה החברה דוח הצעת מדף על פי תשקיף מדף שפורסם ביום 15 באוגוסט 2023. במסגרתו הנפיקה החברה ביום 1 באפריל 2024, תשעים ושניים מיליון (92,000,000) מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ביחד עם תשעים ושניים מיליון (92,000,000) כתבי אופציות (סדרה 3) הניתנים למימוש למניות החברה כנגד תשלום במזומן של מחיר מימוש בסך של 5.70 ש"ח לכל כתב אופציה (סדרה 3). כאשר מחיר המימוש צמוד לשער הדולר הידוע בתחילת יום 31 במרץ 2024 (1.55 דולר לכל כתב אופציה).

סך התמורה שהתקבלה בגין הנפקת המניות וכתבי האופציות הסתכמה לסך של כ-511 מיליון ש"ח (כ-140 מיליון דולר). התמורה בניכוי עלויות הנפקה, הסתכמה לסך של כ-495.7 מיליון ש"ח (כ-135.3 מיליון דולר), אשר נזקפו להון החברה במהלך הרבעון השני לשנת 2024. יצוין, כי סך התמורה הצפויה לחברה (כולל התמורה מכתבי האופציה שמומשו לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, לפרטים ראו סעיף קטן ד' להלן), בהנחה שכל כתבי האופציה (סדרה 3) ימומשו במלואם, היא כ-524 מיליון ש"ח (כפוף לשער הדולר במועד המימוש) אשר יהוו כ-143.8 מיליון דולר.

ג. כתבי אופציה סדרה 2

ביום 14 בפברואר 2021, פרסמה החברה דוח הצעת מדף על פי תשקיף המדף שפורסם ביום 31 באוגוסט 2020. במסגרתו הנפיקה החברה 1,250,000,000 כתבי אופציה (סדרה 2), בתמורה (ברוטו, קרי לפני עלויות הנפקה) לסך של 250 מיליון ש"ח, אשר היוו למועד ההנפקה כ-77 מיליון דולר, ניתנים למימוש למניות החברה, תמורת תוספת מימוש בסך 30 אג' לאופציה, צמוד לדולר. לאחר איחוד הון ולאחר חלוקת מניות ההטבה, שבוצעו בשנים קודמות, כל 6.31 כתבי אופציה ניתנים למימוש למניה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.



ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ד. תנאי כתבי האופציה והיקפי מימושם

להלן טבלה הכוללת נתונים בדבר סדרות כתבי אופציה 2 ו-3:

כתבי אופציה סדרה 3	כתבי אופציה סדרה 2	
92,000,000	1,250,000,000	כמות כתבי אופציה שהונפקה
1 באפריל 2024	14 בפברואר 2021	מועד הענקה
5.7 ש"ח לכתב אופציה צמוד לדולר מיום ההנפקה	0.3 ש"ח לכתב אופציה צמוד לדולר מיום ההנפקה	מחיר מימוש
כל 1 כתב אופציה שווה למניה אחת	כל 6.31 כתבי אופציה שווים למניה אחת	יחס מימוש
-	975,286,929	כמות כתבי אופציה שמומשו (1)
-	89.8	תמורה בגין כתבי אופציה שמומשו (במיליוני דולר)
92,000,000	274,713,071	כמות כתבי אופציה שנותרה נכון למועד הדוח על המצב הכספי
-	144,848,525	כמות מניות שהונפקה

(1) כמות כתבי אופציה שמומשו עד מועד הדוח על המצב הכספי:

כתבי אופציה סדרה 2			
תוספת מימוש מיליוני דולר	מספר מניות	כמות כתבי אופציה	
9.3	12,668,816	101,350,531	2021
1.9	2,635,014	21,080,108	2022
20.5	29,814,072	223,636,091	2023
58.1	99,712,525	629,220,199	2024
89.8	144,830,426	975,286,929	

כמו כן, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ועד למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, מומשו כ- 3,196,149 כתבי אופציה (סדרה 3) לכ- 3,196,149 מניות בנות 1 ש"ח ע.ג., תמורת תוספת מימוש של כ-4.9 מיליון דולר. בנוסף, מומשו כ-274,627,682 כתבי אופציה (סדרה 2) לכ-90,774,872 מניות בנות 1 ש"ח ע.ג., תמורת תוספת מימוש של כ-25.2 מיליון דולר. במהלך חודש פברואר 2025 יתר כתבי האופציה (סדרה 2) בסך 85,389 פקעו.

כמו כן, נכון למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, קיימים 88,803,851 כתבי אופציה (סדרה 3), הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של כ-1 כתבי אופציה למניה, בהתאמה).



ה. רווח למניה:

בגין כתבי האופציה אשר הונפקו או הוענקו לנושאי משרה בכירה ולעובדים, בגין הלוואת הבעלים הניתנת להמרה כאמור בביאור 1.14 לעיל ובגין אגרות החוב אשר היו ניתנות להמרה למניות לבחירת הקבוצה (אשר ברובן נפרעו אך היו קיימות בחלק מהתקופה), קיימות לחברה מניות פוטנציאליות מדללות נוספות. בהתאם למחיר המניה הממוצע בתקופות הרלוונטיות מספר המניות הפוטנציאליות אשר היה מתווסף לחישוב הרווח המדולל למניה בגין המכשירים הללו, הוא 458,804,452 מניות, כמפורט להלן.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
108.7	112.6	541.4
(0.3)	-	-
3.2	0.2	0.1
<u>111.6</u>	<u>112.8</u>	<u>541.5</u>

רווח ששימש לצורך הרווח הבסיסי למניה
התאמות
 אופציה לרכישת מניות בחברה בת
 אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
 רווח ששימש לצורך חישוב רווח מדולל למניה

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני מניות	מיליוני מניות	מיליוני מניות
215.5	274.7	376.0
57.4	74.5	55.4
79.6	60.7	20.6
44.0	2.9	1.8
-	0.3	4.8
-	-	0.2
<u>396.5</u>	<u>413.1</u>	<u>458.8</u>

הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות ששימש
 לצורך חישוב רווח בסיסי למניה
התאמות
 כתבי אופציה
 הלוואה המירה למניות
 אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
 תשלום מבוסס מניות
 מניות חסומות
 מספר המניות ששימשו לצורך הרווח המדולל

לחברה מכשירים פוטנציאליים מדללים נוספים בגין כתבי אופציה למניות החברה בגין תוכניות תשלום מבוסס מניות שיכולים פוטנציאלית לדלל בעתיד את הרווח הבסיסי למניה, אך לא נכללו בחישוב הרווח המדולל למניה מאחר והשפעתם הייתה אנטי מדללת.

1. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה:

ביום 18 במאי 2003, הקצתה החברה מניה מיוחדת לממשלת ישראל אשר אינה ניתנת למכירה או העברה. המניה המיוחדת נועדה להגן על העניינים החיוניים של המדינה, בהתאם להחלטות הממשלה.



ז. מדיניות החברה בדבר חלוקת דיבידנדים:

במסגרת מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, תחלק החברה דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון, ובכפיפות לצרכי החברה.

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בהתחייבויותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתוכניותיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באימוץ מדיניות זו כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון ו/או ביטול מדיניות הדיבידנד שנקבעה בהחלטה זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או להחליט על הקטנת שיעור הדיבידנד אשר יחולק בפועל או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

ביולי 2020, אישר דירקטוריון הקבוצה, כי ככל שהקבוצה תיטול הלוואה המובטחת בערבות מדינה, לא תחלק הקבוצה דיבידנדים ולא תבצע רכישה עצמית של מניות, למשך תקופת ההלוואה ועד מועד פירעון מלוא ההלוואה, אלא בהסכמה מראש של הגורם המממן והמדינה.

במסגרת חתימת הקבוצה על הסכם עם המדינה, התחייבה הקבוצה לא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 וכן כי כל ביצוע חלוקה או חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה.

לפרטים בדבר משא ומתן מתקדם עם המדינה בקשר עם שינוי התנאים הנוגעים לחלוקת דיבידנדים בשנת 2025, ראו ביאור 4.3.ב.21.

ח. תשלום מבוסס מניות:

(1) ביום 31 באוקטובר 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 7,100,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.ג כ"א של החברה, ללא תמורה, לאחד עשר ניצעים. כתבי האופציה הוענקו לעשרה ניצעים שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור וכן לניצע אחד שהינו נושא משרה בחברה בת מהותית של הקבוצה, בהתאם ובכפוף לתנאי "תוכנית הקצאת כתבי אופציה 2022" של הקבוצה ("תוכנית 2022"), שאומצה על ידי דירקטוריון החברה ביום 10 באוגוסט 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

בנוסף, ביום 15 בדצמבר 2022, אושרה הקצאה של 1,450,000 ו-1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל-1,450,000 ול-1,150,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ללא תמורה, למנכ"לית החברה וליו"ר דירקטוריון החברה, בהתאמה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022, וליתר התנאים כמפורט בדוח זימון האסיפה.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 ביולי 2022 (למעט ניצע אחד שהחל כהונתו ביום 17 ביולי 2022). כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(2) ביום 27 בדצמבר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 1,400,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.ג כ"א של החברה, ללא תמורה, לשני ניצעים נוספים, שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 ביולי 2023. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.



ח. תשלום מבוסס מניות: (המשך):

(3) ביום 15 באפריל 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 1,700,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, לשבעה ניצעים שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 בינואר 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

בנוסף, באותו מועד אישר דירקטוריון החברה תוכנית מתאר לעובדים להקצאה של עד 10,000,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש לעד 10,000,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, מתוכן 5,150,000 כתבי אופציה הוענקו ל-46 עובדים של החברה והחברות הבנות שלה, שאינם נושאי משרה בחברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 באפריל 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(4) ביום 19 בנובמבר 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 4,395,506 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, וכן הקצאה של 1,997,337 מניות חסומות של החברה (RS) לאחד עשר ניצעים, שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022 (כפי שעודכנה בחודש אוגוסט 2024). כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

לגבי תשעה ניצעים, כתבי האופציה והמניות החסומות יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים וחצי, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש החל מיום 30 ביוני 2026 (1/3 נוסף מכתבי האופציות יבשילו החל מיום 30 ביוני 2027 ו-1/3 נוסף החל מיום 30 ביוני 2028). כתבי האופציה והמניות החסומות יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 4 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

לגבי שני ניצעים, כתבי האופציה והמניות החסומות יבשילו לאורך תקופה של 4 שנים וחצי, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש החל מיום 30 ביוני 2027 (1/3 נוסף מכתבי האופציות יבשילו החל מיום 30 ביוני 2028 ו-1/3 נוסף החל מיום 30 ביוני 2029). כתבי האופציה והמניות החסומות יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 5 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

בנוסף, באותו מועד אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 350,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, ל-3 ניצעים נוספים שאינם נושאי משרה בחברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 19 בנובמבר 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.



19/11/2024	19/11/2024	15/04/2024	15/04/2024	27/12/2023	31/10/22 15/12/22	מועד אישור ההענקה על ידי הדירקטוריון
3	11	46	7	2	(א) 12	מספר ניצעים
350,000	4,395,506	5,150,000	1,700,000	1,400,000	(א) 8,900,000	כמות האופציות
-	1,997,337	-	-	-	-	כמות המניות החסומות
8.26	8.26	4.59	4.59	3.32	4.10	מחיר מניה (בש"ח) (ב)
(ד) 7.55	(ד) 7.55	(ג) 4.80	(ג) 4.80	(ג) 3.25	(ג) 3.89	מחיר מימוש (בש"ח)
4.63% - 4.67%	4.63%-4.67%	4.0%	4.16%	4.05%	3.22%	ריבית חסרת סיכון
3.66 - 4.23	3.66 - 4.23	2.03	2.23	1.74	2.06	שווי הוגן לכתב אופציה (בש"ח)
-	8.26	-	-	-	-	שווי הוגן למניה חסומה (בש"ח)
45.7% - 49.3%	45.7% - 49.3%	49.55%	41.08%	44.23%	43.05%	תנודתיות צפויה
4 - 5	4 - 5	4.4	7	7	7	אורך חיים חזוי (בשנים)
1.4	33.0	10.5	3.8	2.4	18.3	שווי הוגן ליום ההענקה (במליון ש"ח) (ה)
0.4	8.8	2.8	1.0	0.7	5.3	שווי הוגן ליום ההענקה (במליון דולר לפי שע"ח ביום ההענקה)

(א) בניכוי כמות האופציות של ניצע אחד, שעזב את החברה בשנת 2023, טרם הבשלת האופציות שהוענקו לו.

(ב) נקבע לפי שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון.

(ג) מחיר המימוש נקבע כמחיר המניה לפי ממוצע של 30 הימים האחרונים שקדמו למועד ההענקה. הוא אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו.

(ד) מחיר המימוש נקבע כמחיר המניה לפי ממוצע של 30 ימי המסחר האחרונים שקדמו למועד ההענקה. הוא אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו.

(ה) לצורך קביעת השווי ההוגן של כתבי האופציה והמניות החסומות ליום ההענקה, התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Scholes).

בגין כלל ההענקות כאמור, בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, ו-2022 הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-3.6 מיליון דולר, כ-2.5 מיליון דולר וכ-1.6 מיליון דולר, בהתאמה.



א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן - "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה על הוצאות ההפעלה של הקבוצה, את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לחברה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מהוצאות השכר השקליות ברובן של הקבוצה ומרכיבי חוב מסוימים הנקובים במטבע ין יפני (החשיפה לין היפני היא מאזנית ואינה תזרימית בטווח הקצר). לחברה יש גם חשיפות מסוימות, קטנות בהיקפן, למטבעות אחרים בעיקר בשל עודף תקבולים על תשלומים במטבעות אלה.

דירקטוריון החברה אחראי לאישור מדיניות ניהול סיכונים השוק של הקבוצה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות וועדה לניהול סיכונים. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת הקבוצה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (וועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). הנהלת החברה אחראית לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

חטיבת הכספים של הקבוצה מספקת שירותים לפעילות העסקית, מאפשרת גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקחת ומנהלת את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות הקבוצה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, מכשיריה הנגזרים של הקבוצה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי הקבוצה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגיית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של הקבוצה.

ב. מדיניות חשבונאית:

ככל שהמכשירים המגדרים של הקבוצה מוכרים כאפקטיביים, שינויים בערכם של מכשירים פיננסיים נגזרים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים מוכרים תחילה בדוח על הרווח הכולל האחר (ובהון הקבוצה), ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, כאשר העסקה החזויה המגודרת נרשמת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני) בסעיף הרלוונטי בו מוכרת ההוצאה בגין הפריט המגודר. לדוגמה, במועד זקיפתן של תוצאות עסקאות הגידור לדוח על הרווח והפסד נזקפות תוצאות עסקאות גידור דס"ל לסעיף הוצאות הדלק, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר נזקפים להוצאות השכר, המהוות את העסקה החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערך הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההוגן של רכיב הזמן בגין אותן אופציות ייזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית בהתאם להיקף התצרוכת של הפריט המגודר ביחס להיקף הגידור.



ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2024

סך הכל שווי הוגן	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	נכסים לא שוטפים	נכסים שוטפים	סכום נומינלי	מועד תשלום (תקבול) חוזי	רמת השווי ההוגן
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
1.4		(1.0)		2.5	179.8	1/25-12/25	2
27.0	0.0	0.0	17.5	9.5	** 376.3	*	2
(0.1)		(0.7)		0.6	53.3	1/25-8/25	2
(15.2)	(15.2)				54.7	8/29-10/29	
(22.5)		(22.5)					3
(9.4)	(15.2)	(24.3)	17.5	12.6			

מכשירים פיננסיים נגזרים:

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:

- עסקאות גידור דלק סילוני
- עסקאות גידור ריבית
- עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ש"ח
- עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ין

מכשירים פיננסיים נגזרים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:

- אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון (ראו ביאור 19.1).
- סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים

ליום 31 בדצמבר 2023

סך הכל שווי הוגן	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	נכסים לא שוטפים	נכסים שוטפים	סכום נומינלי	מועד תשלום (תקבול) חוזי	רמת השווי ההוגן
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
2.0		0.0		2.0	131.9	1/24-12/24	2
31.6	0.0	0.0	17.8	13.8	* 434.9	*	2
3.8		(0.1)		3.9	153.0	2/24-8/24	2
(11.1)	(11.1)				35.8	8/29	
(12.6)		(12.6)					3
13.7	(11.1)	(12.6)	17.8	19.7			

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:

- עסקאות גידור דלק סילוני
- עסקאות גידור ריבית
- עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ש"ח
- עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ין

מכשירים פיננסיים נגזרים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:

- אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון
- סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים

* עסקאות הגנה back to back בהתאם למועד פירעונות הקרן והריבית בגין הלוואות, אשר מועד הפקיעה האחרון הוא 8/30.

** משקף את סכום הקרן.

רמה 2 - השווי ההוגן של עסקאות הגידור של הקבוצה (דלק סילוני, ריבית ומטבע) נמדד תוך שימוש בעקומות שערי פרוורד מקובלות (רמה 2 - מבוסס על פרמטרים הניתנים לצפייה).
רמה 3 - לצורך מדידת האופציה התקשרה הקבוצה עם מומחה חיצוני. האופציה נמדדה בהתאם למודל B&S (Black and Sholes), כאשר התנודתיות נאמדה בכ-32% וכן ריבית חסרת הסיכון הוערכה בכ-5%.



ד. נגזרי דלק סילוני:

(1) מדיניות גידור הדס"ל

מטרת הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הינה הבטחת טווח מחיר רכישה של דס"ל, על מנת להגן על החשיפה של הקבוצה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

על פי מדיניות הקבוצה בנושא, גידור הדס"ל מבוצע לתקופה מירבית של 24 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש כדלקמן:

- היקף הגידור לחודש הראשון יהיה במקסימום 80% ובמינימום 60% ויפחת ב-5% מדי חודש.
- לחודשים 13-18 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 25% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).
- לחודשים 19-24 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 15% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).

הגידור מבוצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קיבוע מחיר, אופציות ומבני אופציות שונים), תוך שימוש בנכסי בסיס מתאימים, כגון: דס"ל, נפט גולמי או תזקיקיו, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת הקבוצה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, מגדרת הקבוצה את מחיר חומר הגלם בלבד מתוך התקשרויות הקבוצה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים לוגיסטיים ואחרים כגון איחסון והובלה. מאחר שמחיר חומר הגלם מהווה את הרכיב התנודתי המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו, עסקאות הגידור צפויות להיות אפקטיביות.

לועדה לניהול סיכונים קיימת הסמכות לאשר חריגות מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(2) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.

גידול בונס/קיטון בהתחייבות (קיטון בונס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.0			(2.6)	
(7.6)	-	(7.6)	(7.6)	-
(1.8)	1.8	-	(1.8)	1.8
-	-	-	9.3	(9.3)
8.8	(8.8)	-	-	-
(0.5)	(7.0)	(7.6)	(0.1)	(7.5)
1.4			(2.7)	
13.0/(13.0)	-	13.0/(13.0)	13.0/(13.0)	-

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
 נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2024

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים

תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים

הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים

תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
 סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2024

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(2) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.9			(0.1)	
1.9	-	1.9	1.9	-
(10.0)	10.0	-	(10.0)	10.0
-	-	-	0.0	0.0
-	-	-	5.6	(5.6)
9.2	(9.2)	-	-	-
1.1	0.8	1.9	(2.5)	4.4
<u>2.0</u>			<u>(2.6)</u>	
<u>10.3/(7.5)</u>	<u>-</u>	<u>10.3/(7.5)</u>	<u>10.3/(7.5)</u>	<u>-</u>

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2023

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
מימוש מוקדם של עסקאות הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2023

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ה. סיכון מטבע:

(1) סיכון מטבע בגין הוצאות והתחייבויות הקבוצה בשקלים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הן בדולר, שמהווה מטבע הפעילות שלה. הקבוצה חשופה לשינויים בשער הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין מרבית הוצאות השכר המשולמות בישראל בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של הקבוצה.

מדיניותה של הקבוצה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד 75% ל-12 החודשים הקרובים. בנוסף, מדיניות הגידור הוגדרה באופן שנקבעו שיעורי גידור מינימליים לגידור החשיפה התזרימית הצפויה לשקל: 40% ל-3 החודשים הקרובים, 30% לחודשים 4-6 ו-15% לחודשים 7-9, באופן מתגלגל מדי חודש.

בנוסף לאמור בדבר החשיפה התזרימית ומדיניות הגידור בגינה, לקבוצה חשיפה מאזנית אשר עיקרה בגין ההתחייבויות הפיננסיות של הקבוצה במטבע ש"ח בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, כמפורט בביאור 15. מנגד, בבעלות הקבוצה נכסים פיננסיים במטבע ש"ח הכוללים בעיקר מזומנים ופיקדונות. שינוי של 10% בשער החליפין היה מביא להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ-6 מיליון דולר, בשל שערך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור.

(2) סיכון מטבע בגין הלוואות שנלקחו ביין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק מהחוב הפיננסי שלה נקוב במטבע ין יפני. סך החוב הנקוב בין ליום 31 בדצמבר 2024 מסתכם לכ- 85.3 מיליון דולר. הקבוצה ביצעה עסקאות להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער הין, וזאת עבור חוב של כ- 39.0 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2024) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ- 5 מיליון דולר, בשל שערך החוב הפיננסי שאינו מגודר.

לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ביצעה החברה עסקת גידור נוספת לתשלום הלוואות בלון במטבע ין אשר צפויה להיפרע ביום 30 באוקטובר 2029. בהתאם לכך, נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח כ-60% מהיקף החוב בין מגודר באמצעות עסקאות עתידיות.

(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי המט"ח על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרימי המזומנים.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך השפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(7.3)			4.3	
(3.4)	-	(3.4)	(3.4)	-
(0.5)	0.5	-	(0.5)	0.5
(2.8)	-	(2.8)	(0.3)	(2.5)
(1.3)	-	(1.3)	-	(1.3)
(8.0)	0.5	(7.5)	(4.2)	(3.3)
<u>(15.3)</u>			<u>0.1</u>	
<u>6.7/(5.5)</u>	<u>-</u>	<u>6.7/(5.5)</u>	<u>6.7/(5.5)</u>	<u>-</u>
(11.1)			(2.5)	
(9.1)	-	(9.1)	(9.1)	-
16.2	(16.2)	-	16.2	(16.2)
(2.1)	-	(2.1)	(0.2)	(1.9)
(1.2)	-	(1.2)	-	(1.2)
3.8	(16.2)	(12.4)	6.8	(19.2)
<u>(7.3)</u>			<u>4.3</u>	
<u>21.1/(16.8)</u>	<u>-</u>	<u>21.1/(16.8)</u>	<u>21.1/(16.8)</u>	<u>-</u>

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
נגזרי שער חליפין:

יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 1 בינואר 2024

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2024

השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
נגזרי שער חליפין:

יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 1 בינואר 2023

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2023

השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית:

(1) תיאור הסיכון והשפעה כמותית

הלוואות הקבוצה בריבית משתנה, הינן הלוואות דולריות.

מערכת הבנקאות והפיננסים העולמית הפסיקה את השימוש בריביות Libor ועברה לשימוש בריביות SOFR. נכון למועד הדוח, הקבוצה השלימה הסבת הסכמי הלוואה הקיימים ועסקאות הגידור הקיימות.

הקבוצה חשופה לסיכון תזרים בגין ריבית הנובע מהלוואות בשיעורי ריבית משתנים. הסיכון מנוהל ע"י הקבוצה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות הקבוצה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות.

בהתאם למדיניות גידור הריבית של הקבוצה, הקבוצה מגדרת באופן חלקי את חשיפתה התזרימית לשער ריבית ה-SOFR (חשיפה הנובעת מהלוואות הקבוצה) באמצעות עסקאות גידור ריבית או נטילת הלוואות בריבית קבועה. היקף הגידור בפועל (כלומר סך הלוואות שהינן בריבית קבועה או הלוואות בריבית משתנה המגודרות באמצעות עסקאות לגידור ריבית) נכון למועד הדוח עומד על כ- 70% מתיק המימון.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
31.6			30.1	
11.3	-	11.3	11.3	-
(15.9)	15.9	-	(15.9)	15.9
0.0	0.0	-	0.4	(0.4)
(4.6)	15.9	11.3	(4.2)	15.6
<u>27.0</u>			<u>25.9</u>	
<u>(10.5)/10.5</u>	<u>-</u>	<u>(10.5)/10.5</u>	<u>(10.5)/10.5</u>	<u>-</u>
42.3			40.6	
5.8	-	5.8	5.8	-
(16.5)	16.5	-	(16.5)	16.5
0.0	0.0	-	0.1	(0.1)
(10.7)	16.5	5.8	(10.5)	16.3
<u>31.6</u>			<u>30.1</u>	
<u>(28.1)/34.4</u>	<u>-</u>	<u>(28.1)/34.4</u>	<u>(28.1)/34.4</u>	<u>-</u>

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
 נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2024 שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים השפעת הגידור על הפרשה לריבית לשלם שה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2024

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
 נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2023 שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים השפעת הגידור על הפרשה לריבית לשלם שה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2023

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ז. אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון

בהמשך לאמור בביאור 14.ג. לעיל בדבר הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד, ביום 13 בספטמבר 2022 מימשה הפניקס את האופציה ברובה, באמצעות רכישה של 19.9% ממניות חברת המועדון, אשר הוחזקו בידי החברה.

בגין המימוש כאמור, התקבל בקופת החברה סך כולל של כ-14 מיליון דולר וההתחייבות הפיננסית בגין האופציה בסך של כ-21.5 מ' דולר נזקפה להון העצמי בסעיף קרן הון בגין עסקאות עם בעלי זכויות שאינן מקנות שליטה. לאחר המימוש כאמור, החברה מחזיקה בשיעור של 80.1% מהון המניות המוקצה של חברת המועדון. כתוצאה ממימוש האופציה, הכירה הקבוצה בדוחות הכספיים לשנת 2022, גידול בהון המיוחס לבעלי המניות של החברה בשל עסקאות עם זכויות שאינן מקנות שליטה, בסך של כ-63 מיליון דולר.

שארית האופציה (5.1%) עודנה ניתנת למימוש על ידי הפניקס וכן ניתנת להעברה לגופים המפורטים בתוספת הראשונה לחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 ובכפוף למגבלות שהוסכמו בין הצדדים. במסגרת התוספת להסכם הלוואה המקורי, כמפורט בביאור 14.ג. לעיל, הוסכם כי תחשיב עלות מימוש שארית אופציית הפניקס לרכישת מניות המועדון יהיה בהתאם ליתרות המזומנים של חברת המועדון נכון ליום 31 בדצמבר 2024. בנוסף, מועד מימוש האופציה לא יהיה לפני יום 30 ביוני 2025 ולחברה תהיה הזכות לדחות את מועד המימוש עד ליום 31 בדצמבר 2025. ככול שלא תמומש האופציה עד למועד זה, ישוב להתבסס מנגנון המימוש של האופציה בהתאם לתנאים המקוריים להסכם לרבות מועד הצמדת מחיר המימוש ליתרת המזומנים בחברת המועדון. לאור זאת האופציה ממשיכה להוות נגזר אשר נמדד בשווי הוגן דרך רווח והפסד וזאת לאור העובדה שקיבוע מחיר המימוש מוגבל עד ליום 31 בדצמבר 2025.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024 העריכה הקבוצה מחדש את שארית האופציה בהתבסס על הערכת שווי חיצונית שביצעה הקבוצה (רמה 3), ולפיה שוויה הוא כ-22.5 מיליון דולר. עיקר השינוי בשווי נובע מעליה בשווי נכס הבסיס. בהתאם, נזקפה הוצאה בסך של כ-10 מיליון דולר בדוח על הרווח והפסד לשנת 2024 לסעיף הוצאות מימון.

ח. סיכון נזילות בגין נגזרים:

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התקבול (התשלום) החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2024:

ס"ה"כ	שנת 2029 ואילך	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026	שנת 2025	
מיליוני דולר						
(0.6)	-	-	-	-	(0.6)	עסקאות גידור דס"ל
27.0	2.0	3.5	5.2	6.8	9.5	עסקאות גידור ריבית
0.2					0.2	עסקאות גידור שערי חליפין-דולר:ש"ח
(15.2)	(15.2)	-	-	-	-	עסקאות גידור שערי חליפין-דולר:ין
11.4	(13.2)	3.5	5.2	6.8	9.1	סה"כ תקבול (תשלום) בגין נגזרים

יצוין כי בגין אופציית הפניקס המפורטת בביאור 19.ז. לעיל, אף על פי שמדובר בהתחייבות, לקבוצה צפוי תזרים מזומנים חיובי בעת מימושה, ככל שיהיה. לעניין תזרים המזומנים העשוי להתקבל בידי הקבוצה בגין אופציית הפאנטום בחברת כאל, ראו ביאור 9.ב לעיל.



א. הכנסות מהפעלה:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,613.6	2,040.7	2,784.1
61.7	92.3	102.6
48.4	126.4	189.1
<u>1,723.7</u>	<u>2,259.4</u>	<u>3,075.8</u>
140.2	113.7	186.9
55.2	50.9	79.9
<u>195.4</u>	<u>164.6</u>	<u>266.8</u>
1,919.1	2,424.0	3,342.6
18.5	27.8	30.6
10.6	10.9	15.9
9.4	10.5	13.4
28.2	29.9	29.3
<u>66.7</u>	<u>79.1</u>	<u>89.2</u>

הכנסות מהטסת נוסעים:
הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה (*)
הכנסות משירותים נלווים - ישיר (*)
הכנסות מנוסעים בטיסות סאן-דור

סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים
הכנסות מהטסת מטענים:
הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים
הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען
סה"כ הכנסות מהטסת מטענים
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (1)

הכנסות נלוות:
הכנסה בגין רכיב תכנית נאמנות(2) (*)
הכנסות ממכירת מוצרי דיוטי פרי
שירותי תחזוקה לגורמי חוץ
הכנסות נלוות אחרות (3)
סה"כ הכנסות נלוות

(1) להלן פירוט של הכנסות הקבוצה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
751.6	928.2	1,395.5
944.6	1,176.2	1,555.8
222.9	319.6	391.3
<u>1,919.1</u>	<u>2,424.0</u>	<u>3,342.6</u>

אמריקה
אירופה
אסיה ואפריקה
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען

(2) ההכנסות בגין רכיב תוכנית הנאמנות כוללות את ההכנסות אשר מקורן בצבירה מחיצוניים המשקפות את התמורה המתקבלת בגין צבירת נקודות כאמור בניכוי ההתחייבות הנוצרת בגין אותן נקודות (בעיקר, בגין הצבירה של נקודות אגב רכישה בכרטיסי אשראי ממותגים) והמהווה חלק מהגידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות כמפורט בביאור 13.ד. לעיל. בנוסף, הכנסות אלו כוללות הכנסות בגין מענקי חתימה.

(3) ההכנסות נלוות אחרות כוללות, בעיקר, שירותי מזון תעופתי, דמי חבר במועדון הנוסע המתמיד, שירותי פריקה וטעינה ועוד.

(*) מוין מחדש.

ב. הוצאות שיווק והפצה:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
80.9	92.5	133.0
22.8	25.9	37.9
21.6	23.0	23.2
<u>125.3</u>	<u>141.3</u>	<u>194.0</u>

עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
הוצאות בגין מערכות הפצה
פרסום ויחסי ציבור
סה"כ



ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ג. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
-	-	(15.0)
(65.7)	-	-
(8.3)	(0.2)	(0.6)
-	(12.5)	(8.3)
(10.0)	0.1	19.9
<u>(84.0)</u>	<u>(12.6)</u>	<u>(4.0)</u>

השבת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש, (ראו ביאור 1.10.1)
הכנסות בגין מענקים ממשלתיים
רווח הון ממימוש רכוש קבוע
שערוך אופציית פאנטום
הוצאות (הכנסות) בגין שנים קודמות עבור הטבות לעובדים, נטו (1)
סה"כ

(1) שנת 2024 - כולל בעיקר הוצאה בגין תוכניות לפרישת עובדים וכן הפרשה לשומות ניכיים, בגין שנים קודמות.

ד. הוצאות מימון, נטו:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
39.8	42.7	36.2
7.8	13.0	12.2
8.7	7.6	7.3
47.8	42.5	39.4
23.9	24.7	24.9
3.0	5.0	5.7
(0.2)	7.2	10.0
(4.1)	(9.8)	(47.9)
(7.1)	6.1	(2.2)
-	-	6.8
7.7	3.2	2.7
<u>127.3</u>	<u>142.2</u>	<u>95.1</u>

הוצאות ריבית שוטפות בגין הלוואות
הוצאות ריבית שוטפות בגין הלוואות הפניקס
הוצאות נוספות בגין הפחתת עמלות ששולמו מראש בגין הלוואות ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות
הוצאות ריבית בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך האבטחת התעופה
עלות ריבית, נטו בגין התחייבויות אקטואריות
הוצאות (הכנסות) משערוך אופציית "הפניקס" (ראו ביאור 19.19.1)
הכנסות ריבית מפקדונות
הוצאות (הכנסות) מהפרשי שער
הוצאות בגין פירעון מוקדם בגין הלוואות הפניקס (ראו ביאור 14.14.1)
הוצאות מימון אחרות
סה"כ

ה. הוצאות שכר:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
451.3	542.3	617.7
-	19.0	103.9
1.6	2.5	3.6
(10.0)	3.4	7.3
<u>442.9</u>	<u>567.3</u>	<u>732.5</u>

הוצאות שכר שוטפות
הוצאות שכר בגין מענקי רווח
הוצאות שכר בגין תשלום מבוסס מניות
הפסדים (רווחים) אקטוארים
סה"כ



א. בעל השליטה בחברה

החל מחודש ספטמבר 2020, מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים, הוא בעל השליטה בחברה. ביום 2 באוקטובר 2020, התקבלה בחברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לכך כי מר רוזנברג ירכוש ויחזיק, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה בשיעור של 40% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה ובשיעור המקנה לו ולכנפי נשרים שליטה בחברה. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת (המחליפה את ההסכמה מיום 2 באוקטובר 2020) לכך שמר אלי זכריה רוזנברג ואביו מר קנת' ניל רוזנברג ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2024, מחזיקה כנפי נשרים בכ-48.56% ממניות החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה כנפי נשרים בכ-48.27% ממניות החברה.

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה

1. הסכם מרץ 2021

- 1.1 ביום 18 במרץ 2021, חתמו החברה וסאן דור על הסכם סיוע עם מדינת ישראל ("הסכם מרץ 2021" ו-"המדינה", בהתאמה). מכוח הסכם מרץ 2021 התחייבה החברה, בין היתר, לבצע הנפקת הון מניות, אופציות או תמהיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר ("סכום ההנפקה"), כאשר כנפי נשרים תעופה בע"מ, בעלת השליטה בחברה ("בעלת השליטה") התחייבה להזמין בהנפקה מניות, אופציות או תמהיל של השניים בהיקף של לפחות 43 מיליון דולר ("ההנפקה").
- 1.2 במסגרת הסכם מרץ 2021 נטלה על עצמה החברה התחייבויות שונות, אשר חלקן בוטלו או הותאמו במסגרת הסכם ספטמבר 2022 (ראו להלן). לעניין התחייבות החברה שעדיין בתוקף מכוח הסכם מרץ 2021 או הסכם ספטמבר 2022, ראו סעיף 4.3 להלן.

2. הסכם נובמבר 2021

- 2.1 לאור השינויים בסביבה העסקית והשפעות וריאנט דלתא של נגיף הקורונה, ברבעון השלישי של שנת 2021 פנתה החברה למשרד האוצר בקשר עם קיום התחייבותה לביצוע ההנפקה, במועד מאוחר יותר במקום המועד שנקבע בהסכם מרץ 2021 (עד ליום 31 יולי 2021).
- 2.2 ביום 22 בנובמבר 2021, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם נובמבר 2021") עם המדינה ועם בעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם העמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים הראשון"). על רקע העדר אפשרות לביצוע ההנפקה על ידי החברה, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 43 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים הראשונה"), וזאת חלף ההתחייבות של בעלת השליטה להזמין בהנפקה כאמור לעיל. בנוסף, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים הראשון התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים נוספות, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 20 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים השנייה"). לעניין הסכם הלוואות הבעלים השני ועדכון סכום הלוואות הבעלים השנייה, ראו סעיף 3 להלן.
- 2.3 על פי הסכם נובמבר 2021 והסכם הלוואות הבעלים הראשון, בעלת השליטה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים הראשונה ו/או הלוואות הבעלים השנייה (ביחד - "הלוואות הבעלים"), כולן או חלקן, להון מניות החברה.
- 2.4 בהסכם נובמבר 2021 התחייבה החברה לבצע את ההנפקה ולגייס את סכום ההנפקה עד ליום 19 בספטמבר 2022, בפעימה אחת או במספר פעימות, ונקבע כי יראו את הלוואות הבעלים הראשונה בסך של 43 מיליון דולר כביצוע מחויבות בעלת השליטה לעניין ההזמנה בהנפקה וכחלק מסכום ההנפקה.
- 2.5 בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי לאחר שהחברה תגייס בהנפקה סכום העולה על 62 מיליון דולר, היא תיפרע את הלוואות הבעלים הראשונה, כך שכל סכום שיגויס מעבר לסכום הנ"ל ישמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה. ככל והסכום שיגויס בהנפקה יגויס מצדדים שלישיים, ולא מבעלת השליטה, ויעלה כאמור על הסכום הנ"ל, אזי פירעון הלוואות הבעלים הראשונה יהיה כפוף לאמור בסעיף 2.8 להלן. מבלי לגרוע מהתחייבות החברה כאמור בסעיף 2.4 לעיל, החברה תהא רשאית לגייס הון בהנפקות גם לאחר ה-19 בספטמבר 2022 ("ההנפקות הנוספות"), וסכומים שיגויסו מבעלת השליטה במסגרת ההנפקות הנוספות, יוכלו לשמש את החברה לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה.
- 2.6 בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי החברה תיפרע את הלוואות הבעלים השנייה בתשלום אחד, ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שכל אגרות החוב (כהגדרתן להלן) למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה (המשך)

- 2.7 המדינה התחייבה כי לאחר שיועמדו לחברה הלוואות הבעלים היא תעביר לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, הניתנות להמרה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים ("אגרות החוב"). בתום 3 השנים ממועד העמדת הסכום הנ"ל על ידי המדינה, תהא החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן (כולן או חלקן) למניות החברה.
- 2.8 בהסכם נובמבר 2021 נקבע מנגנון פירעון מוקדם למקרה בו החברה תגייס בפועל, במסגרת ההנפקה או לאחריה, סכום העולה על סכום ההנפקה ("ההון הנוסף"), בדרך של הנפקת מניות או אופציות, כך ששליש מההון הנוסף ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה ושליש ישמש לפירעון אגרות החוב. ככל וסכום כלשהו מתוך אגרות החוב יומר למניות החברה, לא ניתן יהיה לפרוע בפירעון מוקדם לבעלת השליטה ולמדינה סכום כלשהו, וככל ומלוא הסכום של אגרות החוב ייפרע למדינה, אזי חצי מההון הנוסף (ולא שלישי) ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה.
- 2.9 עד לחתימת הסכם ינואר 2022 (כהגדרתו להלן), בעלת השליטה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בעלים בסכום כולל של 50 מיליוני דולר (הלוואות בעלים הראשונה במלואה וחלק מהלוואות הבעלים השנייה) והמדינה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בסכום כולל של 7 מיליון דולר.

3. הסכם ינואר 2022

- 3.1 על רקע המשבר שנגרם בעקבות התפרצות וריאנט האומיקרון, בינואר 2022 הגיעה החברה להבנות עקרונות עם המדינה על מתווה סיוע נוסף. ביום 16 בינואר 2022, התקבלה החלטת ממשלה המאשרת סיוע נוסף לחברות התעופה הישראליות בעקבות התפרצות נגיף האומיקרון.
- 3.2 ביום 23 בינואר 2022, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם ינואר 2022") עם המדינה ובעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף להעמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים השני").
- 3.3 הסכם ינואר 2022 כולל, בין היתר, תיקוני מועדים שנקבעו בהסכם נובמבר 2021, העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק.
- 3.4 בהסכם ינואר 2022 נקבע כי יועמדו לחברה הלוואות בסכום נוסף של 5 מיליון דולר, על ידי בעלת השליטה או צד ג'. במקרה בו יועמד הסכום האמור, כולו או חלקו, על ידי צד ג', הוא יועמד ללא ריבית וללא בטוחות, ויפרע רק לאחר שכל אגרות החוב למדינה נפרעו או הומר למניות קודם לכן, או לחלופין יומר למניות החברה.
- בהתאם לכך, חתמה החברה עם עמותת תנופה לצמיחה, מייסודה של הסתדרות העובדים הכללית החדשה ("העמותה"), על הסכם להעמדת הלוואה לחברה בסך של 10 מיליון ש"ח, עד ליום 30 ביוני 2026, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב הניתנת להמרה למניות החברה, כאשר התנאים של אגרת החוב שהוקצו לעמותה דומים לתנאי אגרות החוב של המדינה. במקרה בו החברה תפרע את הלוואות בעלת השליטה לפי הסכם ינואר 2022 והסכם נובמבר 2021 או כל הלוואה אחרת שניתנה לחברה על ידי בעלת השליטה, באותו מועד תפרע החברה גם את הלוואה שהעמידה העמותה. יתרת הסכום (2 מיליון דולר) יועמד על ידי בעלת השליטה כהלוואות בעלים, בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר 2021, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון מניות החברה (בכפוף לכל דין).
- 3.5 בהסכם ינואר 2022 נקבע כי בסמוך לאחר העמדת הלוואות האמורות בסעיף 3.4 לעיל, תעביר המדינה לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב דולרית המירה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם נובמבר 2021.
- 3.6 במסגרת הסכם ינואר 2022 הובהר כי החברה רשאית, לפי שיקול דעתה, לפרוע חלק מאגרות החוב של המדינה וחלק להמיר למניות החברה, ובלבד שייפרע או יומר למניות מלוא סכום אגרות החוב של המדינה.
- 3.7 כאמור לעיל, בד בבד עם חתימת הסכם ינואר 2022, חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם הלוואות בעלים המסדיר את תנאי הלוואות בעלת השליטה בהתאם להסכם ינואר 2022 (לרבות התיקון להסכם נובמבר 2021) ("הסכם הלוואות הבעלים השני"). וקובע, בין היתר, כי בדומה להסכם הלוואות הבעלים הראשון, החברה תפרע את מלוא הלוואות הבעלים השנייה ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שלא יהיה בפירעון כאמור כדי להפר את הוראות הסכם ינואר 2022 ותנאיו, ובכלל זה שכל אגרות החוב שהוקצו למדינה מכוח הסכם ינואר 2022, נפרעו או הומר למניות החברה, קודם לכן. יובהר כי פירעון הלוואות הבעלים השנייה, או כל חלק ממנה, כפוף להמרה של הלוואות הבעלים השנייה או כל חלק ממנה להון מניות החברה, כאמור בהסכם ינואר 2022, על פיו רשאית בעלת השליטה בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים או כל חלק מהן להון מניות החברה.
- 3.8 בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 והסכם הלוואות הבעלים השני, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 20 מיליון דולר מבעלת השליטה, המהווה את מלוא התחייבויות בעלת השליטה להעמדת הלוואות הבעלים השנייה, כך שביחד עם הסכום של 7 מיליון דולר שהועמד על ידי בעלת השליטה לפני חתימת ההסכמים הנ"ל, הלוואות הבעלים השנייה מסתכמת לסך של 27 מיליון דולר.
- 3.9 בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 ולהעמדת הלוואות הבעלים השנייה במלואה, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 50 מיליון דולר מהמדינה ישראל, המהווה את מלוא התחייבויות המדינה להלוואות סיוע (38 מיליון דולר) והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק (12 מיליון דולר).



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה

4. הסכם ספטמבר 2022

4.1. על רקע הרצון לבסס את צמיחתה של החברה והשיפור בתוצאותיה הכספיות ועל מנת ליצור גמישות ניהולית, בין היתר, בדרך של השקעות בהון החוזר של החברה, ובהמשך לחתימת החברה על הסכמים קיבוציים עם ועדי המגזרים השונים בחברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה, ביום 11 בספטמבר 2022, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים ("הסכם ספטמבר 2022"), במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על החברה מכוח הסכם מרץ 2021, הסכם נובמבר 2021, הסכם ינואר 2022 (כפי שתוקן במרץ 2022 וביוני 2022) (ביחד - "הסכמי הסיוע הקודמים"), כנגד הקדמת פירעון של כשנתיים של סכומי ההלוואה שהעמידה המדינה לחברה, בדרך של אגרות חוב המירות למניות החברה, בסך כולל של 45 מיליון דולר ("החוב למדינה"). החברה השלימה את פירעון החוב למדינה בנובמבר 2022.

4.2. בהסכם ספטמבר 2022 נקבע כי המועד לביצוע ההנפקה נדחה עד ליום 1 באפריל 2023. חלף ביצוע ההנפקה, תהא החברה רשאית להעביר לקרן הון של החברה סכום שלא יפחת מ-62 מיליון דולר, מתוך הרווח הנקי ממימוש עסקת מועדון הנוסע המתמיד. ההעברה לקרן הון כאמור בוצעה בשנת 2022 והיא סופית, באופן שלא יהיה ניתן לבצע מתוך קרן ההון האמורה חלוקת דיבידנדים או רכישה עצמית של מניות. עוד נקבע בהסכם ספטמבר 2022 כי עד ליום 1 ביולי 2023 תבצע החברה חלוקת מניות הטבה של הסכום שבקרן ההון, בסכום אשר יעמוד, ביחד עם סכום ההנפקה, ככל שבוצעה הנפקה כאמור, על 62 מיליון דולר לפחות. מובהר כי במקרה בו החברה תעביר לקרן ההון ותבצע חלוקת מניות הטבה בסכום העולה על 62 מיליון דולר, אזי כל סכום העולה על הסך הנ"ל, בין אם כתוצאה מהעברה לקרן ההון וחלוקת מניות הטבה ובין אם כתוצאה מביצוע ההנפקה, יוכל לשמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה (43 מיליון דולר) בהתאם למנגנון האמור לעיל, בכפוף להוראות הדין. בהתאם לאמור לעיל, ביום 5 ביוני 2023, ביצעה החברה חלוקת מניות הטבה אשר היוו 26.77% מההון המונפק והנפרע של החברה, נכון למועד החלוקה, כאמור.

4.3. כאמור לעיל, לאחר פירעון החוב למדינה על ידי החברה במלואו (הקדמת פירעון של כשנתיים), הותאמו או בוטלו ההתחייבויות שהוטלו על החברה על ידי המדינה מכוח הסכם מרץ 2021, למעט:

4.3.1. התחייבות החברה שלא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 כאשר כל ביצוע חלוקה או חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה, נותרה על כנה.

4.3.2. התחייבויות החברה בקשר עם ביצוע עסקאות עם נושאי משרה, בעלי עניין או בעלי שליטה צומצמו והותאמו, כך שעד ליום 30 ביוני 2026 יידרש אישור המדינה רק לעסקה עם בעל עניין (לא כולל עסקאות עם גופים הנכללים בתוספת הראשונה לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 או עסקאות עם חברות בת שליטה של החברה) בהיקף מצטבר כולל של למעלה מ-10 מיליון דולר (או מעל 1 מיליון דולר, אם העסקה איננה בתנאי שוק) או לעסקה עם בעל שליטה בחברה בהיקף מצטבר העולה על 1.5 מיליון דולר בשנה קלנדארית.

4.3.3. התחייבות החברה בנוגע לאיסור מכירה/העברה/שיעבוד וכדומה של זכויות החברה באישורי המראה ונחיתה בנמלי התעופה השונים בארץ ובעולם - "סלוטים", ללא אישור המדינה מראש ובכתב, תיוותר על כנה עד ליום 31 בדצמבר 2030.

יצוין, כי החברה מנהלת משא ומתן מתקדם עם המדינה בנושא צמצום התחייבויות החברה כמפורט לעיל, לרבות בקשר עם מגבלת חלוקת דיבידנד. בהקשר זה יצוין כי החשב הכללי במשרד האוצר הוסמך על פי החלטת הממשלה שהתקבלה ביום 2 במרץ 2025, שעניינה בין היתר, השתתפות בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות, לחתום על תוספות להסכמים שנחתמו עם חברות התעופה הישראליות בעניין רכישת כרטיסי טיסה למטוסאים ועובדי מערך אבטחת התעופה, בקשר עם שינוי התנאים הנוגעים לחלוקת דיבידנדים בשנת 2025 על ידי החברות, והכול בכפוף לשיקול דעתו ולתנאים שייקבעו, ככל שייקבעו.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

להלן תיאור כללי של העסקאות עם בעלת השליטה ועם צדדים שלישיים שלבעלת השליטה עשוי להיות בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

(1) עסקאות זניחות עם בעל השליטה:

ביום 6 בנובמבר 2024 אישר דירקטוריון החברה לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת של החברה ביום 16 בספטמבר 2024, נוהל עסקאות זניחות במטרה לסייע בסיווג עסקאות עם נושאי משרה, בעלי עניין או בעלי שליטה בחברה ("עסקאות בעלי עניין"), כעסקאות זניחות, כקבוע בתקנה 41(א3) לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התשנ"ע-2010 ("התקנות"). נוהל זה ישמש גם לצורך בחינת היקף הגילוי בדוחות תקופתיים ובתשקיפים של החברה לגבי עסקה עם בעל שליטה או שלבעל שליטה יש באישורה עניין אישי כקבוע בתקנה 22 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ובתקנה 54 לתקנות ניירות ערך (פרטי התשקיף וטיטוט התשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-1969.

בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים, עסקת בעל עניין שאינה עסקה חריגה תיחשב כעסקה זניחה אם אמת המידה הרלוונטית המחושבת לעסקה אחת או יותר (לפי העניין) הינה בשיעור של פחות מ- 0.5% מאמת המידה הרלוונטית:

(א) ברכישת נכס קבוע - היקף העסקה השנתי מול סך כל הנכסים בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ב) במכירת נכס - הרווח/ההפסד השנתי מהעסקה מול הרווח/ההפסד השנתי בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה וכן שווי הנכס הנמכר מול סך כל הנכסים בדוחות הכספיים המאוחדים האחרונים של החברה¹;

(ג) בקבלת התחייבות כספית - היקף העסקה השנתי מול סך ההתחייבויות בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ד) ברכישת/מכירת מוצרים (למעט נכס קבוע) או שירותים, וכן בהתקשרות בעסקאות לשכירת נכסים, לרבות שכירת משרדים - היקף העסקה השנתי מול סך ההכנסות ממכירות ושירותים כמפורט בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ה) כל אמת מידה רלוונטית אחרת שתיקבע על ידי החברה, כאשר אמות המידה לעיל אינן מתאימות לעסקה הנבחנת.

יצוין, כי עסקאות נפרדות מאותו סוג תשוכללנה יחד, כך שאמת המידה של הזניחות תבחן הן ביחס לכל עסקה בודדת, והן ביחס לסך המצטבר השנתי של עסקאות מאותו סוג. כאשר מדובר בעסקאות רב שנתיות, בדיקת זניחות העסקה תיערך על בסיס שנתי.

(2) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:

(א) ביום 22 ביולי 2024 וביום 25 ביולי 2024 אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2024 ועד ליום 31 בינואר 2026, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות כהגדרתן בפוליסה, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה הקשורים לבעלת השליטה בחברה, בתנאים כדלקמן: הפרמיה נקבעה בהתאם למדיניות התגמול של החברה. גבולות האחריות בפוליסה הם בסך של 80 מיליון דולר לתביעה ובמצטבר לכל תקופת הביטוח, כולל כיסוי לחברה בגין תביעת ניירות ערך ("פוליסת הבסיס"), ובנוסף גבול אחריות בסך של 20 מיליון דולר, החל מעבר לפוליסת הבסיס בגין כיסוי עבור הדירקטורים ונושאי המשרה בלבד (SIDE A DIC) ובנוסף הוצאות משפט סבירות מעבר לגבולות האחריות, כאמור לעיל.

במסגרת הוצאות מחשוב ומטה לשנים 2022 ו-2023, 2024 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בסך של כ-0.9 מיליון דולר, כ-2.3 מיליון דולר וכ-4.0 מיליון דולר, בהתאמה.

(ב) לכל נושאי המשרה בחברה לרבות הדירקטורים, הוענקו כתבי שיפוי, בנוסח שאושר ביום 29 בנובמבר 2017 בידי האיסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה.

¹ למען הסדר הטוב, במקרה בו התקיים תקיף אחד מן המבחנים ילאי בעסקה בעסקה שאינה זניחה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(2) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:

(ג) ביום 3 באפריל 2023 וביום 4 באפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את עדכון תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה ה"ה קנת' ניל רוזנברג ודרל הגלר. ביום 6 ביוני 2023, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי הכהונה, כאמור, בתנאים שלהלן:
 הגמול החודשי שישולם לשני סגני יו"ר הדירקטוריון או לחברה בשליטתם, יעמוד על סך של 50,000 ש"ח בתוספת מע"מ (ככל שיחול), בגין תפקידם כסגני יו"ר הדירקטוריון, בהיקף משרה כפי שיידרש, מעת לעת, מתוקף תפקידם.
 סגני יו"ר הדירקטוריון יהיו רשאים, לפי החלטתם, להמיר את הגמול החודשי, כולו או חלקו לכרטיסי טיסה של החברה.
 בנוסף לגמול החודשי האמור, יהיה זכאי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון בכל שנה, לכרטיסי טיסה לו ולבני משפחתו (בת זוגו, ילדיו ובנות ובני הזוג של הילדים) בסך של 100,000 דולר, לכל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון ולבני משפחתו, כאמור, אשר יחושבו ביחס לכל בני אותה משפחה יחדיו על פי שווי כרטיסים בהתאם לנהלי החברה כפי שיעודכנו מעת לעת. יובהר, כי אין באמור כדי לגרוע מכך כי החברה תישא בהוצאות הנסיעה הסבירות של סגני יו"ר הדירקטוריון במסגרת תפקידם. עוד יצוין, כי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון יהיה זכאי לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כסגן יו"ר דירקטוריון בחברה.
 תנאי הכהונה וההעסקה שאושרו לסגני יו"ר הדירקטוריון, כאמור, הינם חלק זכאותם לגמול השתתפות בשיבות ולגמול הדירקטורים השנתי לו הם זכאים בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000, וכן הם בתוקף לשלוש שנים, החל מיום 1 בינואר 2023.

(ד) ביום 30 במאי 2024 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, חידוש הענקת כתיבי שיפוי החל מיום 20 במאי 2024 ומיום 24 במאי 2024, למר קנת' ניל רוזנברג ולמר דרל הגלר, בהתאמה, המכהנים כסגני יו"ר דירקטוריון החברה, לתקופה של שלוש שנים, בנוסח הזהה לשאר הדירקטורים ויתר נושאי המשרה בחברה, וזאת בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

(ה) במהלך שנת 2024, העניקה החברה כתב שיפוי לבעלת השליטה, במסגרת עסקה עם צד ג', במסגרתה העמידה בעלת השליטה ערבות (ללא תמורה) לצד ג' כאמור.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון, זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות.

(3) עסקאות עם בעל השליטה שיש בהן כדי לזכות את החברה

בהתאם להסכמים עם בעלת השליטה והמדינה, כמפורט לעיל, נכון למועד הדוחות הכספיים, יתרת הלוואות הבעלים, מכוח ההסכמים המתוארים לעיל, הינה בסכום כולל של כ-9.8 מיליון דולר. בחודש אפריל 2024, פרעה החברה חלק מהלוואות הבעלים, בסך של כ-60.2 מיליון דולר. יצוין, כי נקבע בהלוואות הבעלים כמפורט לעיל, כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט לעיל, ניתנות ללא תמורה מצד החברה, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם. לפרטים בדבר פירעון חלק מהלוואות הבעלים, ראו ביאור 14.D. לדוחות הכספיים.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
 ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין

(א) העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה

ביום 6 ביוני 2023, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, כך שהיקף העסקתו החל ממועד אישור אסיפת בעלי המניות, עומד על 90% משרה. בתמורה לשירותיו, זכאי מר בן צבי למשכורת חודשית בסך של 102,000 ש"ח ("המשכורת החודשית"). המשכורת החודשית צמודה לעליה במדד המחירים לצרכן, ותתעדכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת. יצוין, כי המשכורת של מר בן צבי אינה עולה על 90% משכר הבסיס החודשי של המנכ"לית המכהנת כמפורט בסעיף (ג) להלן, בהתחשב בהיקף משרה של 90%.

כמו כן, אישרה האסיפה, כי מר בן צבי יהיה זכאי, לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה.

יצוין, כי מר בן צבי זכאי לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד. החברה מפרישה כמקובל עבור מר בן צבי לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחר מר בן צבי. מר בן צבי זכאי להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. מר בן צבי ובני משפחתו זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בכמות ובתנאים הזהים לאלו הקבועים לסגני יו"ר הדירקטוריון במדיניות התגמול כפי שתהיה ותתעדכן מעת לעת. ככל שמר בן צבי ישלים שלוש שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, הוא יהיה זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה גם לאחר פרישתו למשך תקופה של חמש שנים.

כמו כן, זכאי מר בן צבי למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 81% מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"לית החברה (כמפורט בס"ק (ב) להלן), כפי שיהא מעת לעת, והכל בהתאם למדיניות התגמול של החברה כפי שתהא בתוקף מעת לעת, לרבות לעניין תנאי סף לקבלת המענק, וכן לעניין הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו, אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.

יצוין, כי על פי מדיניות התגמול, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף"), תהיה אסיפת בעלי המניות, רשאית להחליט, על פי שיקול דעתה, על תשלום מענק מיוחד למר בן צבי בסכום שלא יעלה על סך השווה ל - 3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בתום השנה בגינה מוענק המענק המיוחד).

החברה מעמידה לרשותו של מר בן צבי רכב מנהלים בשווי רכישה של עד 400,000 ש"ח (לא כולל מע"מ). בנוסף, החברה נושאת בהוצאות תפעולו ותחזוקתו של הרכב לרבות, חניה לצרכים עסקיים, כבישי אגרה, ביטוח ורישוי, ולרבות גילום המס החל על שווי השימוש ברכב, כאמור.

ביום 26 בינואר 2025, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה עדכונים לתנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, לפיהם לאור ההתייקרויות במשק הישראלי בכלל ובשוק הרכבים בפרט (בין היתר לאור המצב הביטחוני במדינה והתמשכותה של המלחמה), חלקה של החברה בשווי הרכישה של רכב המנהלים אשר יועמד ליו"ר הדירקטוריון, יעמוד על סך של עד 600,000 ש"ח (בתוספת מע"מ). עוד אושר, כי ככל שיו"ר הדירקטוריון לא יהא מעוניין ברכב חברה כאמור, החברה תישא בהוצאות אחזקת רכבו הפרטי בסכום הדומה לשווי הרכישה המקסימלי על ידי החברה, כאמור. בנוסף, אישרה האסיפה, כאמור, תשלום מענק מיוחד בגין שנת 2024 ליו"ר הדירקטוריון בסך של 4 חודשי שכר.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ב) הסכם העסקת מנכ"לית החברה

ביום 7 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה את מינויה של גב' דינה גונסיה בן טל, כמנכ"לית החברה. מינויה של גב' גונסיה בן טל כמנכ"לית החברה נכנס לתוקף ביום 19 במאי 2022. ביום 19 ביולי 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתה והעסקתה של גב' גונסיה בן טל, החל ממועד תחילת כהונתה ביום 19 במאי 2022, ולתקופה בלתי קצובה, כמנכ"לית החברה בהיקף משרה מלאה. כל צד יהיה רשאי להביא את הסכם העסקה לידי סיום מכל סיבה שהיא, בהודעה מוקדמת. עם מסירת ההודעה המוקדמת על ידי מי מהצדדים כאמור, ייקבע על ידי הצדדים מועד סיום העבודה בפועל.

בחודש אפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את ביטול ההחלטה בדבר הפחתות השכר בשיעור של 20% משכר הבסיס החודשי, לכלל נושאי המשרה בחברה ("ההחלטה"). בתוך כך, והחל ממועד קבלת ההחלטה, גב' גונסיה בן טל זכאית למשכורת חודשית ברוטו בסך של 120,000 ש"ח. השכר של גב' גונסיה בן טל צמוד לעלייה במדד המחירים לצרכן.

גב' גונסיה בן טל זכאית לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, לרבות כל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק למנכ"לית. החברה מפרישה כמקובל עבור המנכ"לית לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחרה גב' גונסיה בן טל. גב' גונסיה בן טל זכאית להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. החברה מעמידה לרשותה של גב' גונסיה בן טל רכב אשר ישמש אותה לצורך מילוי תפקידה בחברה, כולל נסיעות לעבודה וממנה. ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את המס החל בגין שווי השימוש ברכב. גב' גונסיה בן טל ובני משפחתה זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתה בחברה וכן הטבות בכרטיסי טיסה בעת פרישה.

גב' גונסיה בן טל זכאית למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי (לפני מס) של החברה (לאחר הפרשה למענקים), כפי שיופיע בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים והמבוקרים של החברה, ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח, וזאת בהתאם ובכפוף לתנאים, למגבלות ולהוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול של החברה, לרבות הוראות בעניין תנאי סף לקבלת מענק, אפשרות הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.

יצוין, כי על פי מדיניות התגמול, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף, יהיו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל בסכום שלא יעלה על סך השווה ל - 3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בשנה בגינה מוענק המענק המיוחד). ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח.

בתוך כך, בשנת 2023 בגין שנת 2022 שולם מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל בסך של 360,000 אלפי ש"ח.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ב) הסכם העסקת מנכ"לית החברה (המשך)

ביום 26 בינואר 2025, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישרה אספת בעלי המניות של החברה עדכונים לתנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה, לפיהם לאור ההתייקרויות במשק הישראלי בכלל ובשוק הרכבים בפרט (בין היתר לאור המצב הביטחוני במדינה והתמשכותה של המלחמה), חלקה של החברה בשווי הרכישה של רכב המנהלים אשר יועמד למנכ"לית יעמוד על סך של עד 600,000 ש"ח (בתוספת מע"מ). עוד אושר, כי ככל שהמנכ"לית לא תהא מעוניינת ברכב חברה כאמור, החברה תישא בהוצאות אחזקת רכבה הפרטי בסכום הדומה לשווי הרכישה המקסימלי על ידי החברה, כאמור. בנוסף, אישרה האסיפה, כאמור, תשלום מענק מיוחד בגין שנת 2024 למנכ"לית החברה בסך של 4 חודשי שכר. כמו כן, תוקנה טעות סופר כך שתקופת ההודעה המוקדמת למנכ"לית בעת פרישה, תעמוד על 6 חודשים (חלף 3 חודשים).

לפרטים נוספים בדבר ניירות הערך שהוענקו לנושאי המשרה בחברה, ובכלל זה, ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"לית החברה, ראו ביאור 18.ח. לדוחות הכספיים.

(ג) אישור תיקונים להסכמי חברת המועדון

בימים 22 ביולי 2024 ו-25 ביולי 2024, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את תיקון הסכם ההלוואה המקורי עם חברת הפניקס, חברה אשר הינה צד קשור לחברה אשר למנכ"לית החברה יש בה ענין אישי, בחברת המועדון.

בימים 29 בדצמבר 2024 ו-30 בדצמבר 2024, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה (חלף ההחלטה מחודש יולי 2024), תיקון הסכם ההלוואה המקורי עם חברת הפניקס וכן קבלת הנחה אשר חברת המועדון תעניק לחברה בקשר עם צבירת נקודות הנוסע המתמיד, במסגרת קמפיין לחיילי מילואים. יצוין כי מדובר בהתחשבות בינחברתית בין החברה למועדון והיקף ההנחה הבינחברתית כאמור אינו מהותי לחברה. לפרטים נוספים בדבר התוספת להסכם ההלוואה המקורי ראו ביאור 14.ג. לעיל.

(5) ביטול הפחתת שכר לנושא המשרה

ביום 3 באפריל 2023 וביום 4 באפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את ביטול החלטתם מחודש מרץ 2020 ("ההחלטה הקודמת") שעניינה הפחתה בשיעור של 20% משכר הבסיס של המנכ"ל והסמנכ"לים (לרבות מבקר פנים), שכיחנו באותה העת, מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון שאינם דחצי"ם או דב"תים (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי), עד לביטול כלל הפחתות השכר על ידי הדירקטוריון, ובכך הביאו לסיום ההפחתה לכלל נושאי המשרה כמפורט בהחלטה הקודמת, וזאת על רקע התאוששות עולם התעופה בכלל והחברה בפרט, ממשבר נגיף הקורונה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים (*):

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2022	2023	2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
4.9	8.3	11.7	הטבות לזמן קצר
0.2	0.3	0.3	הטבות לאחר סיום העסקה
1.6	2.5	2.3	תשלום מבוסס מניות
6.7	11.1	14.3	סה"כ

(* כולל תגמול בגין יו"ר דירקטוריון החברה ובגין המנכ"ל.

ה. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2022	2023	2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
0.8	1.7	1.8	שכר מנכ"ל (*)
2 (**)	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
0.6	1.1	1.5	שירותי יו"ר המועסקים בחברה (*)
1	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
0.3	0.7	0.6 (***)	גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה
9	11	13 (***)	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה (למעט יו"ר) (***)

(*) הסכום כולל שווי הטבה בגין תשלום מבוסס מניות.

(**) הסכום בשנת 2022 הוא עבור שני מנכ"לים.

(***) הנתון כולל דירקטורים אשר כיהנו במהלך השנה וסיימו כהונתם לפני תום השנה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
 1. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר

2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר

בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:

במסגרת הנכסים השוטפים:

לקוחות:

0.2	0.3
-----	-----

בעלי שליטה ובעלי עניין אחרים

0.4	0.2
-----	-----

סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון

ליום 31 בדצמבר

2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:

בעל עניין

0.1	0.1
-----	-----

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:

בעל עניין

0.1	0.1
-----	-----

התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:

בעל עניין

0.2	0.2
-----	-----



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (1):

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.3	2.1	1.9
-	0.2	0.2
-	(*) 8.4	0.1
5.5	5.8	5.2

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:

כרטיסי טיסה

הוצאות מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות

הוצאות שכירות

הוצאות מחשוב ומטה

(1) עסקאות אלו הן למעט תגמול והטבות לבעלי עניין ואנשי מפתח ניהוליים המפורטים בסעיף א לעיל.

(*) הנתונים כוללים התייחסות לבעלת עניין - חברת TUS AIRWAYS אשר חדלה להיות בעלת עניין במהלך שנת 2023.



אל על EL AL



פרק ד'

מידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר 2024

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

נתונים כספיים מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים

המיוחסים לחברה

ליום 31 בדצמבר 2024

תוכן העניינים

עמוד

ד-1 - ד-2

דוח מיוחד לפי תקנה 9ג'

ד-3 - ד-4

נתונים על המצב הכספי

ד-5

נתונים על הרווח והפסד

ד-6

נתונים על הרווח הכולל

ד-7 - ד-8

נתונים על תזרימי המזומנים

ד-9 - ד-16

מידע נוסף

דוח מיוחד לפי תקנה 9'

נתונים כספיים ומידע כספי מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים המיוחסים לחברה

להלן נתונים כספיים ומידע כספי נפרד המיוחסים לחברה מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר, 2024 המפורסמים במסגרת הדוחות התקופתיים (להלן - דוחות מאוחדים), המוצגים בהתאם לתקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

עיקרי המדיניות החשבונאית שיושמה לצורך הצגת נתונים כספיים אלה פורטו במסגרת הביאורים הרלוונטיים ובביאור 2 לדוחות הכספיים המאוחדים.



לכבוד
בעלי המניות של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

א.ג.נ.,

**הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר
על מידע כספי נפרד לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970**

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולשתי השנים שהסתיימו באותם תאריכים. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

המידע הכספי הנפרד ליום 31 בדצמבר 2022 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר אשר הדוח שלו עליו מיום 28 בפברואר 2024 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין במידע הכספי הנפרד הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובפרטים הכלולים במידע הכספי הנפרד. ביקורת כוללת גם בחינה של הכללים החשבונאיים שיושמו בעריכת המידע הכספי הנפרד ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 7 למידע הכספי הנפרד ליום 31 בדצמבר, 2024 בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

תל-אביב,
11 במרץ, 2025

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		מידע נוסף	נכסים
2023	2024		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
331.2	467.0	3	נכסים שוטפים
35.6	909.8		מזומנים ושווי מזומנים
272.3	294.1		פיקדונות לזמן קצר
36.4	64.8	6	לקוחות
19.7	12.6	4	חייבים ויתרות חובה
23.7	43.1		מכשירים פיננסים נגזרים
14.8	20.1		הוצאות מראש
733.7	1,811.5		מלאי
			סה"כ נכסים שוטפים
114.4	149.2		נכסים לא שוטפים
4.5	-	5	פיקדונות לזמן ארוך
643.7	559.0		נכסי מסים נדחים
1,607.3	1,634.6		זכויות שימוש בנכסים חכורים
17.8	17.5	4	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
67.0	146.8	6	מכשירים פיננסים נגזרים
2,454.7	2,507.1		הלוואות והשקעות בחברות מוחזקות
			סה"כ נכסים לא שוטפים
3,188.4	4,318.6		סה"כ נכסים

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		מידע נוסף	התחייבויות והון
2023	2024		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
156.7	146.6		התחייבויות שוטפות
70.0	9.8		חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר
125.3	120.2		הלוואות מבעלת השליטה
210.0	202.9	6	חלויות שוטפות בגין חכירות
168.1	272.9	6	ספקים ונותני שירותים
557.5	932.8		זכאים ויתרות זכות
8.1	13.4		הכנסות מראש
0.1	1.8	4	הפרשות
138.0	219.3		מכשירים פיננסיים נגזרים
1,433.8	1,919.7		התחייבויות בגין הטבות לעובדים
			סה"כ התחייבויות שוטפות
785.4	621.7		התחייבויות לא שוטפות
676.6	574.7		הלוואות מגופים פיננסיים
2.2	-		התחייבויות בגין חכירות
208.9	196.1		אגרות חוב
139.2	138.6		הכנסות מראש
-	113.1		יתרות זכות לזמן ארוך
63.5	61.3		התחייבויות מסים נדחים
23.3	27.9	4	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
42.7	119.6	6	מכשירים פיננסיים נגזרים
1,941.8	1,853.0		השקעה בחברה מוחזקת
3,375.6	3,772.7		סה"כ התחייבויות לא שוטפות
			סה"כ ההתחייבויות
429.1	482.1		הון (גרעון בהון)
353.8	492.6		הון מניות
(970.1)	(428.8)		פרמיה וקרנות הון
(187.2)	545.9		יתרת הפסד
			סה"כ הון (גרעון בהון)
3,188.4	4,318.6		סה"כ התחייבויות והון

יעקב (ינקלה) שחר - סמנכ"ל הכספים

דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג 11 במרץ, 2025.

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024	מידע נוסף
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
1,906.6	2,320.3	3,192.5	הכנסות מהפעלה
570.6	537.0	569.4	הוצאות תפעוליות:
417.3	532.8	690.7	דלק
			שכר ונלוות
226.7	274.0	305.7	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
76.8	72.0	100.8	תחזוקה
152.0	185.8	242.3	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
121.4	139.9	189.1	הוצאות שיווק והפצה
209.1	247.6	264.4	פחת והפחתות
40.4	51.9	44.5	שכירויות
80.6	91.3	113.7	מחשוב והוצאות מטה
(84.0)	(0.1)	4.3	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
<u>1,810.9</u>	<u>2,132.2</u>	<u>2,524.9</u>	סה"כ הוצאות תפעוליות
95.7	188.1	667.6	רווח תפעולי
112.3	115.0	61.4	הוצאות מימון, נטו
<u>113.9</u>	<u>37.0</u>	<u>57.3</u>	חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות
97.3	110.1	663.5	רווח לפני מיסים על ההכנסה
(11.4)	(2.5)	122.1	הוצאות מס (הטבת מס)
<u>108.7</u>	<u>112.6</u>	<u>541.4</u>	רווח נקי לשנה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על הרווח הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
108.7	112.6	541.4
13.1	2.2	0.6
-	1.0	0.1
0.2	(0.2)	0.1
40.7	(3.5)	(7.0)
(0.6)	(1.6)	0.4
53.4	(2.1)	(5.8)
162.1	110.5	535.6

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

רווח בגין מדידות מחדש של

תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

חלק החברה ברווח כולל אחר, נטו המיוחס לחברות המוחזקות

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ

רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס

רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

רווח (הפסד) כולל אחר לשנה

סה"כ רווח כולל לשנה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
108.7	112.6	541.4
-	-	-
173.4	264.6	806.5
282.1	377.2	1,347.9
128.9	-	-
14.0	-	-
(53.5)	(111.6)	(160.0)
9.4	0.9	1.3
(12.6)	(14.2)	(25.8)
8.4	46.3	73.5
(3.7)	(44.6)	(908.9)
-	(5.3)	(18.3)
90.9	(128.5)	(1,038.2)
-	-	135.3
1.9	20.5	58.1
-	135.1	-
20.0	-	-
-	-	(60.2)
(1.6)	(9.1)	-
(118.0)	(199.8)	(135.2)
-	-	(35.6)
-	-	(2.0)
(98.2)	(115.1)	(122.2)
-	-	(2.7)
27.4	-	-
(30.1)	-	-
4.2	(3.9)	0.4
(194.4)	(172.3)	(164.1)
(4.7)	2.9	(9.8)
173.9	79.3	135.8
78.0	251.9	331.2
251.9	331.2	467.0

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח לתקופה
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות השקעה

הסדר מימון בין המועדון לפניקס, נטו
מימוש אופציה למניות חברה בת
רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון
מטוסים ושיפוץ מנוע כלליים)
תמורה ממימוש רכוש קבוע, לרבות מעסקת מכירה וחכירה
מחדש המיוחסת לערך השייר
השקעה בנכסים בלתי מוחשיים
החזר הלוואה חברה בת ראו ביאור 3.6(2)
שינוי בפיקדונות ואחרים
סטר הון להקמת מפעל בחברה בת ראו ביאור 3.6(1)
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות, נטו מעלויות הנפקה
מימוש כתבי אופציות למניות
קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים
קבלת הלוואות מבעלת השליטה
פירעון הלוואה מבעלת השליטה
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון מוקדם של הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון הלוואה מחברה בת
פירעון התחייבויות בגין חכירות
פרעון אג"ח
רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה
פירעון רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
מזומנים ששימשו לפעילות מימון

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות

מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

עליה במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
108.6	149.2	164.1
100.5	98.4	100.3
(41.5)	-	-
(11.4)	(2.5)	122.1
(7.7)	25.5	77.7
-	-	(15.0)
(113.9)	(37.0)	(57.4)
18.8	27.3	32.7
(1.9)	(1.6)	13.2
51.5	259.4	437.7

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
הכנסות אחרות בגין מענקים ממשלתיים, נטו
הוצאות (הכנסות) מיסים על ההכנסה
עליה (ירידה) בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים
ביטול ירידת ערך נכסים
חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות
התאמות בגין הוצאות מימון
שינויים אחרים

(127.1)	(76.3)	(40.9)
163.5	(5.7)	337.7
92.6	87.5	96.7
(7.1)	0.2	(19.3)
0.1	(0.5)	(5.4)
121.9	5.2	368.7
173.4	264.6	806.5

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

עליה בלקוחות וחייבים אחרים
עליה (ירידה) בהכנסות מראש
עליה בספקים וזכאים
ירידה (עליה) בהוצאות מראש
ירידה (עליה) במלאי

נספח ב' - תשלומי ריבית, תקבולי ריבית ומסים ששולמו והמסווגים בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת (1):

תשלומי ריבית (2)

73.9	80.9	72.5
10.4	21.0	28.6
0.3	0.5	0.7

תקבולי ריבית

תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות

- (1) החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.
(2) כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



המידע הכספי הנפרד של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה") ערוך בהתאם להוראות תקנה 9'ג' והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

עיקרי המדיניות החשבונאית -2

מדיניות חשבונאית

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בביאורים הרלוונטיים ובביאור 2 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה פרט לסכומי הנכסים, ההתחייבויות, ההכנסות, ההוצאות ותזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות, כמפורט להלן:

- (א) הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות.
- (ב) השקעות בחברות מוחזקות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה מידע כספי בגין החברות המוחזקות.
- (ג) סכומי ההכנסות וההוצאות משקפים את ההכנסות וההוצאות הכלולות בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר, למעט סכומי הכנסות והוצאות בגין חברות מוחזקות.
- (ד) חלק החברה בתוצאות חברות מוחזקות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה תוצאות פעילות בגין חברות מוחזקות, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר.
- (ה) סכומי תזרימי המזומנים משקפים את הסכומים הכלולים בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט סכומי תזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות.
- (ו) הלוואות שניתנו ו/או נתקבלו מחברות מוחזקות מוצגות בגובה הסכום המיוחס לחברה עצמה כחברה אם.
- (ז) יתרות, הכנסות והוצאות בגין עסקאות עם חברות מוחזקות אשר בוטלו במסגרת הדוחות המאוחדים, נמדדות ומוצגות במסגרת הסעיפים הרלוונטיים בנתונים על המצב הכספי ועל רווח או הפסד או הרווח הכולל, באותו אופן בו היו נמדדות ומוצגות עסקאות אלו, אילו היו מבוצעות מול צדדים שלישיים. רווחים (הפסדים) בגין עסקאות אלו, עד למידה שאינן מוכרות בדוחות המאוחדים של החברה, שנדחו מוצגים בניכוי (כתוספת) מסעיפי חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות והשקעות בחברות מוחזקות כך שהרווח (הפסד) הנפרד של החברה זהה לרווח (הפסד) המאוחד של החברה המיוחס לבעלים של החברה האם.



מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן, פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה ו/או יעוד מוגדר לשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים. פיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה עולה על שלושה חודשים ואינו עולה על שנה מסווגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר.

ליום 31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
77.5	127.4
253.7	339.6
<u>331.2</u>	<u>467.0</u>

מזומנים ויתרות בבנקים
שווי מזומנים
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

בנוסף ליתרות המזומנים ושווי המזומנים המצויינים לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2024, לחברה סך של כ-891.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן קצר (בבנקים) וכן סך של כ-40.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן ארוך (בבנקים), אשר אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, שכן אינם ניתנים למשיכה בנקל בתקופה של שלושה חודשים, אולם הם מהווים יתרות נזילות יחסית אשר יכולים לשמש את החברה בתקופת זמן קצרה יחסית (לרוב תוך שישה חודשים). לאור זאת, יתרות המזומנים והפיקדונות הזמינים לשימוש של החברה ליום 31 בדצמבר 2024, הינה כ-1,398.0 מיליון דולר.



(1) נכסים והתחייבויות פיננסיים המהווים מכשירים פיננסיים נגזרים המיוחסים לחברה:

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

ראו ביאור 19א. לדוחות הכספיים המאוחדים.

ב. מדיניות חשבונאית:

ראו ביאור 19ב. לדוחות הכספיים המאוחדים.

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

לפרטים בדבר נגזרים המשמשים את הקבוצה לגידור סיכונים שוק ראו ביאור 19ג. לדוחות הכספיים המאוחדים. בנוסף לכך, לחברה נגזר משובץ הנכלל במסגרת ההסכמים בין החברה לחברת המועדון, לפיהם תשפה החברה את חברת המועדון ככל ששער החליפין של השקל מול הדולר יהיה גבוה מ-4 שקלים, וכן כי חברת המועדון תשפה את החברה ככל ששער החליפין יפחת מ-2 שקלים. הנגזר נמדד כהתחייבות בדוחותיה הכספיים הנפרדים של החברה. לצורך מדידת האופציה התקשרה הקבוצה עם מומחה חיצוני. האופציה נמדדה בהתאם למודל B&S (Black and Sholes) בהתאם לרמה 3 למדרג השווי הוגן. ליום 31 בדצמבר 2024, נמדדת האופציה כהתחייבות לא שוטפת בדוחות הכספיים הנפרדים של החברה בסך של כ-12.7 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2023: 12.2 מיליון דולר).

ד. סיכון נזילות בגין נגזרים:

ראו ביאור 19ח. לדוחות הכספיים המאוחדים. יצוין כי בהתאם להערכות החברה, לא צפוי תזרים מזומנים בגין ההסכם המפורט בסעיף ג' לעיל בגין הנגזר המשובץ הנכלל במסגרת ההסכמים בין החברה לחברת המועדון.

(2) התחייבויות פיננסיות שאינן מהוות מכשירים פיננסיים נגזרים המיוחסים לחברה:

סיכון נזילות המיוחס לחברה:

סה"כ	שנת 2029 ואילך	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026	שנת 2025
מיליוני דולר					
790	319	138	94	103	137
695	264	102	100	109	120
1,485	583	240	194	212	257
115	18	16	21	27	34
130	31	17	22	27	33
245	49	33	43	54	67
1,730	632	273	237	265	323

פירעונות שוטפים של קרן הלוואות
תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה

סה"כ פירעונות שוטפים

תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד
ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות
שוטפת:

תשלומי ריבית בגין הלוואות (1)

תשלומי ריבית בגין חכירה

סה"כ תשלומי ריבית

סה"כ תשלומים (2)

(1) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19ח. לדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) בגין פירעון הלוואות מבעלת השליטה ראו ביאור 14ד. לדוחות הכספיים המאוחדים.

מקורות החברה לפירעון התחייבויות אלו הם תזרימי המזומנים השוטפים של החברה מפעילותה העסקית השוטפת. בנוסף, לחברה יתרות נזילות גבוהות כמפורט בדוח על המצב הכספי וכן תקבולים הצפויים בגין מימושי אופציות (ראו ביאור 18ג. לדוחות הכספיים המאוחדים), אשר צפויים לסייע הן בעמידה בהתחייבויותיה הקיימות והן באלו העתידיות אגב רכישות המטוסים כאמור בביאור 10 לדוחות הכספיים המאוחדים.



מסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחוקיקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2024, כמפורט להלן.

כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים האלו הינם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 1 בינואר 2024	הוכר ברווח הפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(302.6)	(5.7)	-	-	(308.3)
(5.0)	3.1	2.8	-	0.9
2.7	(2.7)	-	-	-
25.2	1.0	0.9	-	27.1
-	(0.1)	-	0.5	0.4
(279.6)	(4.4)	3.7	0.5	(280.0)
284.1	(117.8)	-	-	166.3
4.5	(122.1)	3.7	0.5	(113.1)

הפרשי עיתוי:

- רכוש קבוע
- מכשירים פיננסיים נגזרים
- הפרשות וחובות מסופקים
- התחייבויות בגין הטבות עובדים
- עלויות בגין הנפקת מניות

הפסדים לצורכי מס

סה"כ



יתרה ליום 31 בדצמבר 2023	הוכר בהון	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(302.6)	-	-	9.9	(312.5)
(5.0)	-	1.6	0.5	(7.1)
2.7	-	-	(0.7)	3.4
25.2	-	(0.3)	2.0	23.5
(279.6)	-	1.3	11.8	(292.7)
284.1	-	-	(9.2)	292.7
4.5	-	1.3	2.5	-

הפרשי עיתוי:
 רכוש קבוע
 מכשירים פיננסיים נגזרים
 הפרשות וחובות מסופקים
 התחייבויות בגין הטבות עובדים
 הפסדים לצורכי מס
 סה"כ

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(11.4)	(2.5)	122.1
(11.4)	(2.5)	122.1

מיסים נדחים
 הוצאות (הטבת) מיסים



ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(16.6)	73.1	606.1
23%	23%	23%
(3.8)	16.8	139.4
1.0	3.4	(3.2)
-	-	-
(8.6)	(23.0)	(28.0)
0.0	-	13.9
(11.4)	(2.5)	122.1

רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה ולפני חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות שיעור מס סטטוטורי הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:

הוצאות שאינן מותרות בניכוי הכרה בנכס מס בגין הפרדת פעילות המועדון הכרה בנכסי מסים נדחים שלא הוכרו בשנים קודמות הוצאות מס בגין חברות מוחזקות הנישמות עם החברה

סה"כ הוצאות (הטבת) מס בדוח רווח והפסד

ד. חוקי המס החלים על החברה:

- (1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישמות במשולב עם החברה.
- (2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2019.



6- הלוואות, יתרות והתקשרויות מהותיות עם חברות מוחזקות

1. יתרות עם חברות מוחזקות

ההרכב:

31 בדצמבר	
2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר
7.7	7.6
8.7	27.0
68.1	-
24.6	24.5
36.5	96.1
2.0	-

יתרות חובה:

חייבים ויתרות חובה לזמן קצר שטר הון לחברת תמ"מ (ראו 3.6.1)) הלוואה לחברת המועדון

יתרות זכות:

התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים ויתרות זכות הלוואה מבורנשטיין

2. עסקאות עם חברות מוחזקות

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.3	(15.5)	(47.4)
45.7	52.4	65.1
(6.4)	(7.3)	(8.4)

הכנסות (קיטון הכנסות) (*) הוצאות תפעוליות הכנסות מימון, נטו

(*) סווג מחדש.

3. פרטים נוספים

(1) **ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):**

עם ההתאוששות ממשבר הקורונה, בחודש נובמבר 2022, חודש פרויקט הקמת מפעל לייצור מזון תעופתי חדש על ידי חברת תמ"מ, בהיקף השקעה הנאמד בסך של כ-55 מיליון דולר. הקמתו תאפשר לתמ"מ להרחיב את פעילותה באופן משמעותי בתחום המזון התעופתי והחוף תעופתי.

לצורך הקמת המפעל כאמור החברה נתנה הלוואה לחברת תמ"מ, אשר הומרה בשנת 2023 לשטר הון. שטר ההון הוא ללא מועד פרעון ובכל מקרה לא יוחזר לחברה אלא בתום חמש שנים לפחות ממועד הנפקתו והוא אינו נושא ריבית. לאור תנאי שטר ההון מוצג הסכום כחלק מיתרת ההשקעה בחברות מוחזקות.

כמו כן, רשות שדות התעופה תשתתף בעלות הבנייה בסך של עד 13.5 מיליון דולר אשר ישולמו לתמ"מ על פני 15 תשלומים שווים מדי שנה החל בתום שנת הפעילות הראשונה, בתוספת ריבית שנתית בשיעור של 3.60%. בגין ההשתתפות כאמור, נכון למועד דוחות הכספיים הכירה תמ"מ בסעיף חייבים לזמן ארוך סכום של כ-8 מיליון דולר. לפרטים נוספים ראו ביאורים 9.1-10.1 (1) לדוחות הכספיים המאוחדים.



הלוואות, יתרות והתקשרויות מהותיות עם חברות מוחזקות (המשך)

3. פרטים נוספים (המשך)

(2) מידע ביחס לחברת אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון"):

חברת המועדון הוקמה בשנת 2022 על יד החברה לצורך העברת פעילות מועדון הלקוחות של החברה לחברה הבת. פעילות מועדון הנוסע המתמיד, לרבות נכסיו, עברו לחברה הבת של החברה, הכל בהתאם לצרכי פעילות המועדון והחברה, לרבות פיתוח עסקי המועדון וגיוס משקיעים. חברת הבת מפעילה את תכנית הנאמנות של לקוחות החברה במסגרתה, לקוחות החברה צוברים נקודות הניתנות למימוש עבור טיסות החברה ומוצריה וכן צוברים וממשיכים נקודות בעת רכישת מוצרים ושירותים נוספים מתוקף שיתופי פעולה של חברת המועדון עם גופים עסקיים. כמו כן, החברה מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים לצורך הנפקת כרטיס אשראי ממותג "FLY CARD" המאפשר צבירת נקודות בגין כלל הרכישות המבוצעות בכרטיס מסוג זה וכן הטבות נוספות.

במועד חתימת הסכם רכישת הפעילות, העמידה החברה לחברת המועדון הלוואות בעלים בסך של כ- 144 מיליון דולר. מטרת הלוואה היא תשלום חלק מהתמורה בגין רכישת הפעילות. חברת המועדון התחייבה כי בכל מקום בו במהלך תקופת הלוואה יהיה בידה עודף תזרימי פנוי, אדי בכפוף למגבלות הקבועות בהסכם הלוואה המקורי מול הפניקס חברת המועדון תשתמש בסכום העודף התזרימי הפנוי לפירעון מוקדם של חלק מהלוואות הבעלים באותו הסכום, וזאת אלא אם דירקטוריון חברת המועדון יקבע אחרת. לאור העובדה כי הלוואה זו הינה בתנאים מטיבים מתנאי השוק, הלוואה זו נמדדה לראשונה בשווי הוגן בסך של כ-103 מיליון דולר, כאשר הפער בין הסכום החוזי לשווי ההוגן הוכר כהשקעה הונית בחברת המועדון. שיעור הריבית האפקטיבית עומד על כ-15% ונקבע על בסיס שיעור הריבית האפקטיבית בהלוואות הפניקס ראו ביאור ג.14.

ביום 31 בדצמבר 2024 פרעה חברת המועדון בפרעון מוקדם את יתרת קרן הלוואות הבעלים בסך של כ- 64.0 מיליון דולר. לפרטים נוספים ראו ביאור ג.14. לדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) בורנשטיין:

במהלך שנת 2024 החברה פרעה את הלוואה לחברת הבת.

(4) פרטים על הכנסות והוצאות בינחברתיות:

הכנסות החברה מחברות מוחזקות מורכבות, בעיקר, מקיטון הכנסות הנובע מצבירת נקודות מועדון הנוסע המתמיד המקוזז מהכנסות בגין מימוש נקודות בטיסה על ידי חברי המועדון (מימוש נקודות מוכר כהכנסה בחברה). הוצאות התפעוליות כוללות בעיקר הוצאות בגין מזון מהחברות תמ"מ ובורנשטיין.

הפרשות והתחייבויות תלויות

לפרטים נוספים בדבר תלויות ותביעות העומדות כנגד החברה, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים המאוחדים.



11 במרץ, 2025

לכבוד

הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה")

ת"ד 41, נתב"ג

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מחודש אוגוסט 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן על בסיס תשקיף מדף שהתפרסם בחודש אוגוסט 2023:

1. דוח רואה החשבון המבקר מיום 11 במרץ 2025 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2024, ולשנה שהסתיימה באותו תאריך.
2. דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר מיום 11 במרץ 2025 על מידע כספי נפרד של החברה לפי תקנה 9'ג לתקנות ניירות הערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל 1970- ליום 31 בדצמבר, 2024, ולשנה שהסתיימה באותו תאריך.
3. דוח רואה חשבון המבקר מיום 11 במרץ 2025 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר, 2024.

בכבוד רב,

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

אל על EL AL



פרקה'

פרטים נוספים על התאגיד
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

פרטים נוספים על התאגיד

שם חברה:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
מס' חברה ברשם:	ח.צ. 520017146
כתובת:	נמל תעופה בן גוריון 7015001
יום הדוח:	31 בדצמבר 2024
המועד הסמוך לאישור הדוח:	10 במרץ 2025
תקופת הדוח:	שנת 2024
דוחות כספיים:	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024, אלא אם צוין אחרת

תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2024 (במיליוני דולר):*

רבעון 1-3/2024	רבעון 4-6/2024	רבעון 7-9/2024	רבעון 10-12/2024	
738.0	839.1	1,003.5	851.3	הכנסות הפעלה
				הוצאות תפעוליות:
147.3	152.3	168.0	133.0	דלק
163.9	169.6	202.5	196.6	שכר ונלוות
75.7	81.4	96.6	79.1	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
29.2	22.4	28.8	26.3	תחזוקה
47.6	55.7	63.5	56.1	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
46.6	45.6	51.3	50.5	הוצאות שיווק והפצה
64.9	63.6	66.4	71.4	פחת והפחתות
10.7	15.8	24.1	25.7	שכריות
32.0	31.4	33.2	34.5	מחשוב והוצאות מטה
-	(14.4)	(0.7)	11.1	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
617.8	623.3	733.6	684.3	סה"כ הוצאות תפעוליות
120.2	215.7	269.9	166.9	רווח תפעולי
20.4	22.6	24.2	28.0	הוצאות מימון, נטו
99.8	193.1	245.7	139.0	רווח לפני מיסים על ההכנסה
19.3	45.8	58.3	9.4	הוצאות מס (הטבת מס)
80.5	147.4	187.4	129.6	רווח נקי לתקופה
0.2	3.5	(0.5)	(2.6)	רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס
(0.2)	(0.3)	0.1	0.5	הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
4.5	(3.0)	(16.4)	7.8	רווח בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
1.4	(0.4)	(1.4)	0.8	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס
86.4	147.2	169.2	136.1	סה"כ רווח כולל לתקופה

*לפרטים נוספים ראו דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל כמפורט בפרק "דוחות כספיים מאוחדים".



תקנה 10: שימוש בתמורת ניירות ערך

במהלך שנת הדיווח התקבל בחברה סך של כ- 58.1 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה. סכום זה שימש את החברה למימון פעילותה השוטפת.

ביום 31 במרץ 2024, התקבל בחברה סך של כ-140 מיליוני דולר (ברוטו) מהנפקת מניות וכתבי אופציה (סדרה 3), בהתאם לדוח הצעת מדף (מספר אסמכתא: 2024-01-036387). לפרטים נוספים בדבר ההנפקה, כאמור, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים של החברה. סכום זה שימש את החברה למימון פעילותה השוטפת וכן משמש את החברה לביצוע התוכנית האסטרטגית שלה ולפירעון חלק מהלוואות הבעלים. לפרטים נוספים בדבר פירעון הלוואות הבעלים ראו דיווח מיידי מיום 10 באפריל 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-036190).

החל מיום 1 בינואר 2025 ועד למועד פקיעת כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה, ביום 2 בפברואר 2025, התקבל בחברה סך של כ-25.2 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה. החל מחודש מרץ 2025 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, התקבל בחברה סך של כ-4.9 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 3) של החברה.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

להלן רשימת ההשקעות של החברה בתקופת הדוח, בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (במיליוני דולר):

שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך ההמירים	מספר המניות / המוחזקות / ניירות הערך ההמירים המוחזקים	ע.ג. כולל של המניות המונפקות	ע.ג. של המניות המוחזקות	השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים	ערך הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2024	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2024
סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")	רגילות בנות 0.001 ש"ח	5,000	5 ש"ח	5 ש"ח	100	95.1	95.1	-
סופרסטאר הולדינג לימיטד ¹ ("סופרסטאר")	רגילות בנות 1 לי"ש	50,000	50,000 לי"ש	50,000 לי"ש	100	-	-	-
ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")	רגילות בנות 1 ש"ח	1,207	1,207 ש"ח	1,207 ש"ח	100	29.6	29.6	-
בורנשטיין קייטורס אינק. ("בורנשטיין")	רגילות (77 ע.ג.)	90	-	-	100	18.2	18.2	-
קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט") ²	רגילות בנות 0.01 ש"ח	10,000	100 ש"ח	100 ש"ח	80.9	4.0	4.0	-
ELAL Israel Airlines Gulf FZCO	מניות רגילות				100			

¹ סופרסטאר נמצאת בהליכי פירוק.

² כ- 10.2% ממניות קוקפיט הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet"), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב- 80.9% ממניות קוקפיט ושותפות בעלות בוויגו Gate Gourmet מחזיקות ב- 8.9% וב- 10.2%, בהתאמה.



שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך	מספר המניות / ניירות הערך המוחזקים	ע.ג. כולל של המניות המוחזקות	ע.ג. של המניות המוחזקות	השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים	ערכן בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2024	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2024
באיר קונסולידטורס ישראל בע"מ ("אק"י) ³	יסוד בנות 0.01 ש"ח רגילות בנות 0.1 ש"ח רגילות ב' בנות 0.1 ש"ח רגילות ג' בנות 1 ש"ח	-	11 ש"ח	11 ש"ח	50			
	רגילות ג' בנות 1 ש"ח	-	10 ש"ח	-				
	רגילות בנות 0.01 ש"ח	80,100	1,000 ש"ח	801 ש"ח		(119.6)	(119.6)	
אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון") ⁴	רגילות בנות 0.01 ש"ח	80,100	1,000 ש"ח	801 ש"ח		(119.6)	(119.6)	

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות-בת ובחברות קשורות בשנת הדיווח

לפרטים בדבר השקעות החברה בחברות הבנות ובחברות קשורות ראו פרק ד' "מידע כספי נפרד".

תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי (במיליוני דולר)

שם החברה	רווח (הפסד) לשנה	רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	סה"כ רווח כולל	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	ריבית שהתקבלה	דמי ניהול שהתקבלו	דמי ניהול שנתקבלו לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי
סאן דור	59.0	-	59.0	-	-	-	-	-
סופרסטאר	-	-	-	-	-	-	-	-
בורנשטיין	1.5	-	1.5	-	-	-	0.1	-
תמ"מ	0.8	0.1	0.9	-	-	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-	-	-
קוקפיט	(0.6)	-	(0.6)	-	-	-	-	-
אל על הנוסע המתמיד בע"מ* ELAL Israel Airlines Gulf FZCO	13.4	-	13.4	-	-	8.9	-	-
איר קונסולידטורס ישראל	0.5	-	0.5	-	-	-	-	-

* הרווח והפסד לחברת אל על הנוסע המתמיד בע"מ הוא לרבות הפחתת נכסים בלתי מוחשיים.

³ המניות הרגילות שבידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.
⁴ נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב-80.1% ממניות אל על הנוסע המתמיד בע"מ והפניקס חברה לביטוח בע"מ מחזיקה בה 19.9%. לפרטים נוספים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.



תקנה 20: מסחר בבורסה

להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2024:

במהלך תקופת הדיווח, לא בוצעו הפסקות מסחר. לפרטים נוספים בדבר ניירות הערך שהנפיקה החברה במהלך שנת הדיווח, ראה תקנה 10 לעיל.

תקנה 21: תגמולים לנושאי משרה בכירה ולבעלי עניין כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח

להלן פירוט התגמולים לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברת בת, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח:

שם ותפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר (*)	מענקים שהוכרו בשנת 2024	תשלום מבוסס מניות (***)	סה"כ כפי שהוכר בגין שנת 2024 (ש"ח)
דינה בן טל גננסיה מנכ"לית	100%	-	2,296,950	(**) 3,600,000	580,806	6,477,756
עמיקם בן צבי יו"ר הדירקטוריון	90%	-	2,055,964	(**) 2,869,841	460,639	5,386,444
רונן גלפרין מנכ"ל חברה בת	100%	-	1,853,941	(**) 1,957,000	240,333	4,051,274
קברניט חבב בן דוד סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים)	100%	-	1,715,353	(**) 1,039,723	659,846	3,414,922
ירום ודיש סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל מכירות ותיירות	100%	-	1,869,166	(**) 937,577	467,441	3,274,184

(*) תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון: רכב (או שווי רכב), ההוצאות הכרוכות בשימוש ובאחזקת הרכב (לרבות גילום), תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, הטבות וזכאות לכרטיסי טיסה (לרבות גילום על פי התנאים הנהוגים לעובדי החברה), טלפון, טלפון נייד, ימי חופשה, דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות וכל הכנסה שנזקקה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד.



שכרם של נושאי המשרה צמוד למדד המחירים לצרכן ומתעדכן אחת לשנה.

()** הנתון המוצג בטבלה כולל, בין היתר, סכומים אשר שולמו בשנת 2024 בגין שנת 2023, אך לא בוצעה בגינם הפרשה בשנת 2023 (בהתאם למנגנון התגמול הנדחה לטווח ארוך, אשר היה כלול במדיניות התגמול של החברה נכון לשנת 2023). להלן הפירוט בדבר הסכומים האמורים: הגב' דינה בן טל גננסיה - סך של 600,000 ש"ח; מר עמיקם בן צבי - סך של 439,841 ש"ח; מר רונן גלפרין - סך של 102,000 ש"ח; מר חבב בן דוד - סך של 106,723 ש"ח; מר ירום ודיש - סך של 100,577 ש"ח.

(*)** יצוין, כי שווי ההטבה בגין ניירות הערך שהוקצו לנושאי המשרה בחברה, חושב לפי מודל כלכלי, כמפורט בביאור 18 לדוחות הכספיים.

יצוין, כי גב' דינה בן טל גננסיה מכהנת כמנכ"לית החברה מיום 19 במאי 2022. מר עמיקם בן צבי מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה מיום 5 באוקטובר 2021. בנוסף לסכום האמור בטבלה לעיל, צפויים המנכ"לית ויו"ר הדירקטוריון לקבל מענק מיוחד בגין שנת 2024, בסך של 4 חודשי שכר, בהתאם לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה מיום 26 בינואר 2025. יצוין, כי כמות כתבי האופציה שהוקצתה למר בן צבי ואשר הוא מחזיק בה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת על 1,150,000. כמו כן, כמות כתבי האופציה שהוקצתה לגב' בן טל גננסיה ואשר היא מחזיקה בה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת על 1,395,074. לפרטים נוספים בדבר תנאי כהונתם והעסקתם של מנכ"לית החברה ויו"ר הדירקטוריון, לרבות תשלום מבוסס מניות, ראו תקנה 29(ג) להלן, ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

יצוין, כי מר רונן גלפרין מכהן כמנכ"ל חברת הבת "אל על הנוסע המתמיד בע"מ", מיום 24 בפברואר 2022. עלות שכרו של מר רונן גלפרין, כוללת, בין היתר, השלמה ל-3 חודשים נוספים בגין תקופת הודעה מוקדמת בעת פרישה (מעבר ל-3 חודשי הודעה מוקדמת שכבר בוצעה הפרשה בגינם). כמו כן, כמות כתבי האופציה שהוקצתה למר גלפרין ואשר הוא מחזיק בה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת על 200,001. לפרטים נוספים בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

יצוין, כי קברניט חבב בן דוד מכהן כסמנכ"ל תפעול אווירי (סמנכ"ל מבצעים), מיום 15 במאי 2022. כמות כתבי האופציה והמניות החסומות שהוקצו לקברניט חבב בן דוד ואשר הוא מחזיק בהן נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת על 898,268 ו-181,576, בהתאמה. לפרטים נוספים בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

יצוין, כי מר ירום ודיש מכהן כסמנכ"ל מכירות ותיירות מיום 1 באוגוסט 2022. עלות שכרו של מר ירום ודיש כוללת, בין היתר, הפרשה בגין השלמה חד פעמית לקופת פיצויים (הנפרסת על פני שנתיים לשנים 2023-2024), עבור תקופת עבודתו בחברה לפי משכורתו האחרונה, וכן פיצויי פרישה נוספים (פיצויים שניים), בשיעור של חודש לשנה בגין תקופת עבודתו לפי המשכורת האחרונה. יובהר, כי נושאי משרה שהצטרפו לחברה לאחר שנת 2011, לא זכאים לפיצויים נוספים, כאמור. בנוסף, כמות כתבי האופציה והמניות החסומות שהוקצו למר ודיש ואשר הוא מחזיק בהן נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומדת על 676,331 ו-181,576, בהתאמה. לפרטים נוספים בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

תנאים נוספים לסגני יו"ר הדירקטוריון

לפרטים בדבר תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון ראו תקנה 29(ג) להלן וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

לפרטים בדבר מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה כפי שאושרה על ידי אספת בעלי המניות של החברה ביום 18 באוקטובר 2022, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261). ביום 13 במרץ 2024 וביום 26 בינואר 2025, אישרה, בין היתר, אספת בעלי המניות של החברה, תיקונים פרטניים למדיניות התגמול הנוכחית של החברה (ללא שינוי בהארכת תוקפה של מדיניות התגמול הנוכחית של החברה). (מספרי אסמכתאות, בהתאמה: 2024-01-026055, 2025-01-006802). לפרטים נוספים בדבר האסיפות הכלליות המיוחדות של בעלי המניות של החברה לאישור התיקונים הפרטניים במדיניות התגמול, כאמור, ראו תקנה 29(ג) להלן.

גמול דירקטורים

סך הגמול וההוצאות הנלוות שקיבלו הדירקטורים בחברה (למעט יו"ר הדירקטוריון מר עמיקם בן צבי, וסגני יו"ר הדירקטוריון, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר), עמד בשנת 2024 על כ- 0.9 מיליון ש"ח (לא כולל המס החל על הדירקטורים). סך הגמול וההוצאות הנלוות שקיבלו סגני יו"ר הדירקטוריון, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר, עמד בשנת 2024 על סך של כ- 1.34 מיליון ש"ח. לפרטים אודות סך הגמול וההוצאות הנלוות שקיבל יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי, ראו הטבלה לעיל.

תקנה 21א': השליטה בתאגיד

בעל השליטה בחברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך") הינו מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("כנפי נשרים"), חברה פרטית שהתאגדה בישראל ונמצאת בשליטתו ובעלותו המלאה והבלעדית. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסמכת



מחזיק מניית המדינה המיוחדת לכך כי ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ("בעלי ההיתר") ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. הסכמה זו באה במקום ההסכמה שניתנה על-ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת למר אלי זכריה רוזנברג מיום 1 באוקטובר 2020.

תקנה 22: עסקאות עם בעל שליטה

לפירוט ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה למועד הסמוך לאישור הדוח

לפירוט אודות החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מידי אודות מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפרסמה החברה ביום 7 בינואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-002517). לפרטים אודות שינויים בהחזקות של בעלי עניין ונושאי משרה לאחר המועד האמור, ראו דיווחים מידיים שפרסמה החברה בימים 9 בינואר 2025, 19 בינואר 2025, 26 בינואר 2025 ו- 27 בינואר 2025 (מספרי אסמכתאות: 2025-01-003272, 2025-01-005044, 2025-01-006606 ו-2025-01-006869).

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד למועד הסמוך לאישור הדוח

סוג מניה:	מניה רגילה
ההון הרשום:	1,875,000,000
ההון המונפק:	495,960,612
מספר ני"ע:	1087824

סוג מניה:	מניית מדינה מיוחדת
ההון הרשום:	1
ההון המונפק:	1
מספר ני"ע:	1087865

ניירות ערך המירים:

סוג:	כתב אופציה (אל על אפ 2)*
ההון המונפק:	0
מספר ני"ע:	1172683

סוג:	כתב אופציה (אל על אפ 3)
ההון המונפק:	88,803,851
מספר ני"ע:	1205467

סוג:	אל על אפ 11/22 (אופציות לעובדים)
ההון המונפק:	18,348,723
מספר ני"ע:	1191014

* ביום 2 בפברואר 2025, פקעו כתבי האופציה (אל על אפ 2). לפרטים נוספים בדבר פקיעת הסדרה האמורה, ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 3 בפברואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-008303).



תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות

למרשם בעלי המניות בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מידי של החברה אודות מצבת הון, הענקת זכויות לרכישת מניות ומרשמי ניירות הערך של התאגיד והשינויים בה שפרסמה החברה ביום 10 במרץ 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-015667).

תקנה 25א: מען רשום

המען הרשום:	ת.ד. 41, נתב"ג 7015001
דוא"ל:	Corporate@elal.co.il
טלפון:	03-9716720
פקס:	03-9717334



תקנה 26: הדירקטורים של החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח

שם מסי ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
עמיקם בן צבי יו"ר דירקטוריון החברה 50213362 08/08/1950 ישראלית	העבודה 21, רעננה	ועדת כספים ותקציב (יו"ר), ועדת ביטחון (יו"ר), ועדת אקזקוטיבה (יו"ר), ועדה לניהול סיכונים וועדת בטיחות	מכהן כיו"ר דירקטוריון תמ"מ וכדירקטור בחברת המועדון	20/10/2020	השכלה אקדמית: בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל מב"צ יזמות והשקעות בע"מ. דירקטור בחברות: יהלום ב.כ. בע"מ.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
קנת' רוזנברג סגן דירקטוריון החברה 346399892 20/09/1966 ישראלית	ניל Hunters 1 Run, Suffern, NY יו"ר	ועדת כספים ותקציב וועדת אקזקוטיבה	מכהן כדירקטור בחברת המועדון	20/5/2021	השכלה אקדמית: מוסמך MPH מאוניברסיטת קולומביה; תואר רוזנברג, ראשון ישיבה בעל השליטה יוניברסיטי. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל חברת Centers Health Care. דירקטור בחברות: Centers Health Care וחברות קשורות, בארצות הברית.	לא	אביו של מר אלי זכריה, תואר רוזנברג, בעל השליטה בתאגיד.
דרל הגלר סגן דירקטוריון החברה 566162134 15/06/1960 ארה"ב	Hunters 1 Run, Suffern, NY יו"ר	ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן וועדת אקזקוטיבה	מכהן כדירקטור בחברת המועדון	26/5/2021	השכלה אקדמית: רו"ח. תואר ראשון Queens College. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים בחברת Senior Care Emergency Medical Services. סמנכ"ל כספים בחברת Evolve Treatment Centers.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
מרדכי (מוטי) צבי גרף 5, פתח תקווה ביטחון	057452682 23/03/1962 ישראלית	לא	לא	20/10/2020	השכלה אקדמית: בוגר משפטים, מכללת שערי משפט. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: טייס וקברניט וכן בוחן טיסה ממונה של רת"א. מנכ"ל רעות נתיבי אוויר בע"מ (משנת 2006).	לא	כשירות מקצועית
גייסון גרינבלט	A36828602 30/03/1967 ארה"ב	533 Winthrop Rd. Teaneck N.J 07666	לא	20/10/2020	השכלה אקדמית: J.D., בית הספר למשפטים של אוניברסיטת ניו יורק (NYU Law School). ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מייסד חברת Abraham Venture LLC (משנת 2019).	לא	כשירות מקצועית
גבריאל מימון דירקטור בלתי תלוי	057134017 25/08/1961 ישראלית	אנפה 1 יד בנימין	לא	17/11/2020	השכלה אקדמית: בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון; בוגר משפטים, מכללת שערי משפט. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: יו"ר ועדה גיאוגרפית מחוז מרכז ת"א (2017-2022). יו"ר הוועדה לאיחודי רשויות מקומיות (משנת 2022).	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
ד"ר שרייבר דירקטור בלתי תלוי 032412397 07/08/1975 ישראלית	אליעזר הגדול 6, ירושלים	ועדה לניהול סיכונים (יו"ר), ועדת ביקורת ותגמול וועדת מאזן	לא	24/11/2020	השכלה אקדמית: דוקטור לכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים. מוסמך בכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים. בוגר במתמטיקה, האוניברסיטה העברית, ירושלים. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> חבר סגל המחלקה לכלכלה, אוניברסיטת בר אילן (משנת 2013).	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
יעקב שינזון 022249734 04/02/1966 ישראלית	יגנס 4, פתח תקווה	ועדה לניהול סיכונים, ועדת בטיחות וועדת כספים ותקציב	לא	03/8/2023	השכלה אקדמית: רו"ח ועו"ד. בוגר משפטים, אוניברסיטת בר אילן. בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מכהן כבעלים של משרד עו"ד "יעקב שינזון משרד עו"ד", העוסק בעיקר בתחום המיסים. בין השנים 2014-2020 כיהן כדירקטור חיצוני בחברת "דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ".	לא	כשירות מקצועית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
צביה ליפשיץ גולדפרב דירקטורית חיצונית 015376841 11/12/1962 ישראלית	חלמיש 5, שוהם	ועדת מאזן (יו"ר) וועדת ביקורת ותגמול (יו"ר)	לא	03/8/2023 (כהונה ראשונה)	השכלה אקדמית: רו"ח. בוגרת כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן; תואר שני בלימודי יהדות ובעלת תעודת הוראה, אוניברסיטת בר אילן; הנדסאית עיצוב תעשייתי, אוניברסיטת אריאל. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מבקרת פנימית ואחראית על הנהלת חשבונות ועריכת דוחות כספיים, שי-קו השקעות בע"מ וחברות הבנות.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
הרב יצחק לוי דירקטור חיצוני 060539038 06/06/1947 ישראלית	תושיה 60, ד.נ. נגב 8515300	ועדת ביקורת ותגמול וועדת אקזקוטיבה	לא	28/01/2021 (סיים את כהונתו הראשונה כדח"צ ביום 28/01/2024 והחל את כהונתו השניה ביום 13/03/2024)	השכלה אקדמית: הסכמה לרבנות; מוסמך בתלמוד, אוניברסיטת בר אילן <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> חבר הנהלה, המכללה האקדמית לחינוך חמדת הדרום (ע"ר)	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתניות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
-------------------------------	-------------------------	---	---	--------------------------------	---	---	---

איריס ציבולסקי חביליו דירקטורית חיצונית 022132633 16/12/1965 ישראלית	ברקת 7, מודיעין-מכבים-רעות	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן וועדה לניהול סיכונים	לא	13/03/2024 (כהונה ראשונה)	<p><u>השכלה אקדמית:</u> בוגרת, משפטים וכלכלה, האוניברסיטה העברית מוסמכת, מנהל עסקים עם התמחות במימון, האוניברסיטה העברית</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> יועצת חיצונית בתחום ניירות ערך, אגמון עם טולצ'ינסקי עורכי דין (החל משנת 2011)</p> <p><u>דירקטורית חיצונית בחברות:</u> יוניברסל מוטורס בע"מ, ורם און (השקעות) בע"מ.</p>	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
---	----------------------------	--	----	---------------------------	--	----	---------------------------

יפעת שליט דירקטורית חיצונית 037582319 12/08/1975 ישראלית	אלוף מיכאל בן גל 9, תל אביב	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדת ביטחון וועדת ביטחות	לא	01/11/2024 (כהונה ראשונה)	<p><u>השכלה אקדמית:</u> בוגרת משפטים, המרכז האקדמי שערי משפט</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> סמנכ"לית והיועצת המשפטית, דיסקונט קפיטל בע"מ בין השנים 2016-2024.</p> <p><u>דירקטורית בלתי תלויה בחברה הציבורית:</u> האחים דוניץ בע"מ.</p>	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
---	-----------------------------	---	----	---------------------------	--	----	---------------------------



דירקטורים שחדלו לכהן עד למועד הסמוך לאישור הדוח:

מר אייל חיימובסקי

ת.ז. 027425800

תפקיד בחברה: דירקטור חיצוני.

תחילת כהונה: 18.02.2015

סיום כהונה: 18.02.2024

מר יצחק זינגר

ת.ז. 003833993

תפקיד בחברה: דירקטור חיצוני.

תחילת כהונה: 28.01.2021

סיום כהונה: 28.01.2024

תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד נכון למועד הסמוך לאישור הדוח

שם	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
דינה בן טל גונסיה	מנכ"לית	19/5/2022	מכהנת כדירקטורית בחברת המועדון	לא	השכלה: בוגרת כלכלה ומנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים מוסמכת מנהל עסקים, אוניברסיטת ת"א. ניסיון עסקי בחמש שנים האחרונות: משמשת כמנכ"לית החברה החל מחודש מאי 2022; סמנכ"לית מסחר וקשרים תעופתיים באל על (2021-2022); ראש אגף ניהול הכנסה בחטיבת המסחר וקשרים תעופתיים באל על (2014-2021).
יעקב (ינקלה) שחר	סמנכ"ל כספים	24/4/2023	לא	לא	השכלה: בוגר מתמטיקה וכלכלה, האוניברסיטה העברית בירושלים. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים של החברה החל מחודש אפריל 2023; שימש כגזבר החברה משנת 2006 עד שנת 2023.
שלמה קרקו	סמנכ"ל תחזוקה והנדסה	2/5/2021	לא	לא	השכלה: בוגר מהנדס מכונות BSC, אוניברסיטת בן גוריון; מוסמך MBA, אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תחזוקה והנדסה של החברה החל מחודש מאי 2021; כיהן כסמנכ"ל בתעשייה האווירית, מנהל חטיבת כלי טיס אזרחיים.
אורן כהן בוטנסקי	סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות	1/3/2021	לא	לא	השכלה: בוגר בפסיכולוגיה, האוניברסיטה הפתוחה; בוגר במדעי החברה בתחום הכלכלה ומדעי המדינה, אוניברסיטת בר אילן; מוסמך מנהל עסקים, המרכז ללימודים אקדמיים בישראל (מכללת דרבי). ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה החל



שם מס' ת.ז. תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברה בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
עומרי כהן* 034732594 25/03/1986	משנה למנכ"ל, סמנכ"ל תפעול ראשי	1/5/2021	מכהן כיו"ר דירקטוריון חברת המועדון וכן מכהן כדירקטור בבורנשטיין וסאן דור ותמ"מ ובאל על הנוסע המתמיד בע"מ	לא	מחודש מרץ 2021; מנהל אגף בנקאות ישירה וחווית לקוח בבנק הפועלים (2016-2021). השכלה: מוסמך BA מנהל עסקים, Queens College ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תפעול של החברה החל מחודש מאי 2021; סמנכ"ל תפעול Centers Plan For Healthy Living.
שלמה נתן זפרני 037046851 22/09/1985	סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים	1/9/2022	לא	לא	השכלה: בוגר במנהל עסקים, המכללה למינהל. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים של החברה החל מחודש ספטמבר 2022; שימש כראש אגף ניהול הכנסה של החברה, החל משנת 2021 וכמנהל מכירות ישראל של החברה בשנים 2015-2020.
ירום יוסף ודיש 059139329 08/11/1964	סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל מכירות ותיירות	1/8/2022	מכהן כיו"ר דירקטוריון סאן דור.	לא	השכלה: בוגר תיירות מאוניברסיטת דרבי. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל מכירות ותיירות של החברה החל מחודש אוגוסט 2022; שימש כמנהל סניף ישראל של החברה בשנים 2015-2020.
קברניט חבב בן דוד 22380505 21/04/1966	סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים)	15/5/2022	לא	לא	השכלה: טייס, בוגר חיל האוויר בדרגת רב סרן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) של החברה החל מחודש מאי 2022; טייס ראשי וראש אגף מבצעי אוויר בחברה בין השנים 2018- 2021.
שרון זית בראונסטון 025519844 20/01/1974	סמנכ"ל, היועצת המשפטית	12/4/2022	לא	לא	השכלה: בוגרת במשפטים, ומוסמכת B.A. במנהל עסקים, אוניברסיטת רייכמן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: היועצת המשפטית של החברה החל מחודש אפריל 2022; שימשה כראש אגף יחסים בינלאומיים, בחטיבת מסחר של החברה בין השנים 2021-2022 וכראשת הלשכה המשפטית של החברה בין השנים 2018- 2021.
לימור בוזגלו 027881796 26/10/1970	סמנכ"ל משאבי אנוש	1/6/2022	לא	לא	השכלה: בוגרת מזרחנות, ומוסמכת במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"לית משאבי אנוש של החברה החל מחודש אוגוסט 2022; בין השנים 2022 ועד יוני 2023 כיהנה כיו"ר דירקטוריון כתית. שימשה כראשת אגף משאבי אנוש של החברה בין השנים 2018 ועד 2022.
נדב חנין 032756298 28/02/1978	סמנכ"ל שיווק, דיגיטל ותקשורת	17/7/2022	לא	לא	השכלה: בוגר כלכלה ומינהל עסקים, אוניברסיטת חיפה, מוסמך MBA במנהל עסקים, המכללה למינהל. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל שיווק ודיגיטל של החברה החל מחודש יולי 2022; שימש כסמנכ"ל תוכן, חדשנות ודיגיטל בחברת הוט בין השנים 2019 ועד יולי 2022.



שם	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
----	-------	-------------------	--	--	-------------------------------------

ד"ר רונן יוכפז	סמנכ"ל טכנולוגיות מידע	30/6/2023	יו"ר דירקטוריון קוקפיט	לא	<p><u>השכלה:</u> בוגר, מדעי מחשב ופסיכולוגיה, אוניברסיטת בר אילן; מוסמך, מנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן; דוקטור למערכות מידע, אוניברסיטת בר אילן.</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> סמנכ"ל טכנולוגיות מידע של החברה החל מחודש יוני 2023; מנהל אגף פיתוח מערכות מידע, בנק הפועלים בין השנים 2018-2023.</p>
רון גלפרין	מנכ"ל חברת הבת - אל על הנוסע המתמיד בע"מ	24/2/2022	לא	לא	<p><u>השכלה:</u> בוגר מנהל עסקים, מכללת תל אביב, מוסמך במנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים.</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מנכ"ל חברת אל על הנוסע המתמיד בע"מ החל מחודש פברואר 2022; שימש כסמנכ"ל השיווק המסחר, הפיתוח העסקי והנדל"ן של קבוצת דלק ישראל בין השנים 2019-2021.</p>
משה כהן	מבקר החברה	1/8/2021	מבקר הפנים של חברות הבת של החברה	לא	<p><u>השכלה:</u> רו"ח. בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת ת"א.</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> שותף מנהל - משרד חייקין, כהן, רובין ושות'. מכהן כמבקר פנים במגוון חברות ציבוריות ופרטיות.</p>

*מר עומרי כהן, משנה למנכ"ל וסמנכ"ל תפעול ראשי, צפוי לסיים את כהונתו כנושא משרה בחברה ביום 20 באפריל 2025. בתוך כך, צפויים שינויים במבנה הארגוני של החברה.

תקנה 26: מורשה חתימה של התאגיד

בחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד

משרד רואי חשבון קוסט, פורר, גבאי את קסירר. מען: דרך בגין 144, תל אביב יפו.

תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון

ביום 19 בספטמבר 2024 אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה לתקן את תקנון ותזכיר החברה, בנושאים הבאים:

(1) עדכון ההון הרשום של החברה; (2) תיקון ביחס למשלוח הוכחת בעלות מקורית; (3) תיקון סעיף מטרות החברה בתזכיר החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 15 באוגוסט 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-087811) וכן דיווח מידי בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 19 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-604539) וכן דיווח מידי שפרסמה החברה בדבר שינויים בתקנון ובתזכיר החברה ביום 19 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-604550).



תקנה 29(א) המלצות והחלטות הדירקטורים

ו-(ב):

ביום 14 באוגוסט 2024, החליט דירקטוריון החברה על זימון אסיפה כללית שנתית ומיוחדת, שעל סדר יומה, בין היתר, תיקון תקנון ותזכיר החברה. לפרטים נוספים ראו תקנה 28 לעיל. למעט האמור לעיל, בשנת הדיווח לא התקבלו החלטות דירקטוריון בעניינים המפורטים בתקנה 29(א) ולא התקבלו החלטות כאמור בתקנה 29(ב) באסיפת בעלי המניות של החברה, שלא בהתאם להמלצות הדירקטורים.

תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת

(א) ביום 13 במרץ 2024, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה, את הנושאים הבאים: (1) מינוי מחדש של הרב יצחק לוי כדירקטור חיצוני בחברה לתקופת כהונה נוספת (כהונה שניה) בת שלוש שנים, החל ממועד אישור האסיפה; (2) מינוי עו"ד איריס ציבולסקי חביליו כדירקטורית חיצונית בחברה לתקופת כהונה (ראשונה) בת שלוש שנים, החל ממועד אישור האסיפה; (3) אישור תיקונים למדיניות התגמול הנוכחית של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 7 בפברואר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-014385) וכן דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 13 במרץ 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-026055). כמו כן, ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה בדבר מינויים של הרב יצחק לוי ושל עו"ד איריס ציבולסקי חביליו כדירקטורים חיצוניים בחברה, ביום 13 במרץ 2024, בהתאמה (מספרי אסמכתאות: 2024-01-026049 ו-2024-01-026052).

(ב) ביום 30 במאי 2024 אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה, את הנושאים הבאים: (1) הענקת כתב שיפוי למר קנת' ניל רוזנברג המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה, לתקופה של שלוש שנים, החל מיום 20 במאי 2024; (2) הענקת כתב שיפוי למר דרל הגלר המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה, לתקופה של שלוש שנים, החל מיום 26 במאי 2024. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 25 באפריל 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-040987) וכן דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 30 במאי 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-055225).

(ג) ביום 19 בספטמבר 2024, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה, את הנושאים הבאים: (1) דיון בדוח התקופתי של החברה לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023; (2) מינוי מחדש של משרד רואה החשבון קוסט, פורר, גבאי את קסירר כרואה החשבון המבקר של החברה; (3) חידוש מינוי של חברי הדירקטוריון המכהנים בחברה ושאינם דירקטורים חיצוניים, לתקופת כהונה נוספת, החל ממועד אישור האסיפה ועד למועד האסיפה השנתית הבאה, כדלקמן: ה"ה עמיקם בן צבי, קנת' ניל רוזנברג, דרל הגלר, ג'ייסון גרינבלט, מרדכי (מוטי) אנגלמן, ד"ר אמנון שרייבר (דב"ת) גבריאלי מימון (דב"ת) ויעקב שינזון; (4) מינו עו"ד יפעת סאמט שליט כדירקטורית חיצונית בחברה (כהונה ראשונה) בת שלוש שנים, החל מיום 1 בנובמבר 2024; (5) תיקון תקנון ותזכיר החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 15 באוגוסט 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01087811) וכן דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 19 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-604539). כמו כן, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה בדבר מינויה של עו"ד יפעת סאמט שליט כדירקטורית חיצונית בחברה ביום 19 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-604545). לפרטים בדבר שינוי תקנון ותזכיר החברה ראו תקנה 28 לעיל.

(ד) ביום 26 בינואר 2025, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה, את הנושאים הבאים: (1) אישור עדכון תנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה, בהתאם לתנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה; (2) אישור עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, בהתאם לתנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה; (3) אישור תיקונים פרטניים למדיניות התגמול הנוכחית של החברה, ללא שינוי בתוקפה של מדיניות התגמול הנוכחית של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 15 בינואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-004610), דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 26 בינואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-006802) וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 29א: החלטות החברה

בימים 22 ביולי 2024 ו-25 ביולי 2024 אישרו, בהתאמה, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2024 ועד ליום 31 בינואר 2026, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת,



כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלת השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת,

לפרטים בדבר ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 28 ביולי 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-079351) וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

תאריך: 11 במרץ, 2025

דינה גונסיה בן טל

מנכ"ל

עמיקם בן צבי

יו"ר הדירקטוריון



עצמאות הדירקטוריון		
לא נכון	נכון	
	✓	<p>1. בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצונים השונים):</p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור א': אייל חיימובסקי.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור ב': רו"ח יצחק זינגר.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור ג': יצחק לוי.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור ד': רו"ח צביה ליפשיץ גולדפרב.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור ה': עו"ד איריס ציבולסקי חביליו.</u></p> <p style="text-align: right;"><u>דירקטור ו': עו"ד יפעת סאמט שליט.</u></p> <p>מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 4.</p> <p>לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.</p>



-----	-----	שיעור ⁵ הדירקטורים הבלתי תלויים ⁶ המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: <u>6/12</u> . שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון ⁷ התאגיד ⁸ : <u>לא נקבעה הוראה בתקנון</u> .		2.
	✓	בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).		3.
	✓	כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים ⁹ למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.		4.
	✓	כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות או עסקה לפי סעיף 271): אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפא: כן <input type="checkbox"/> לא <input type="checkbox"/> יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.		5.
	✓	בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) - יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור: זהות: תפקיד:		6.

⁵ בשאלון זה, "שיעור" - מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

⁶ לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

⁷ לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמה בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

⁸ חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

⁹ לענין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן כנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב כ"כפיפות" לענין שאלה זו.



		פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים: כן <input type="checkbox"/> לא <input type="checkbox"/> שיעור נוכחותו ¹⁰ בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו. לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). <input type="checkbox"/>
--	--	--

כשירות וכישורי הדירקטורים		
לא נכון	נכון	
	√	7. בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד ¹¹ , שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -
		א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.
		ב. הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.
		ג. מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.
		ד. הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.
	√	8. התאגיד דאג לעריכת תכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: x כן לא לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.
		9. א. בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית.

10 תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.
 11 חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.



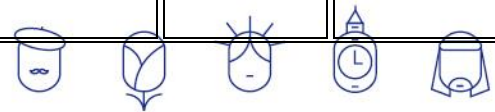
	✓	אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת.		
		מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית ¹² : 8 . בעלי כשירות מקצועית: 3 . במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח.	ב.	
	✓	בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: _____.	א.	10.
-----	-----	מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 9 , נשים: 3 .	ב.	

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)				
לא נכון	נכון			
-----	-----	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח: רבעון ראשון (שנת 2024): 6 . רבעון שני: 3 . רבעון שלישי: 4 . רבעון רביעי: 8 .	א.	11.

¹² לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ודירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו - 2005.



		לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.							
		לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו): לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.					ב.		
		שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר	שיעור השתתפות בישיבות ועדת תגמול לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון	שיעור השתתפות בישיבות הועדה לבחינת הדוחות כספיים	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת	שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון	שם הדירקטור		
		10/13		-		21/21	עמיקם בן צבי		
		5/6				18/21	קנת' ניל חזנברג		
		5/6		3/5		17/21	דרל הגלר		
					3/3	3/3	אייל חיימובסקי		
		4/4				20/21	מרדכי (מוטי) אנגלמן		
		5/6				20/21	ג'ייסון גרינבלט		



		3/3		5/5	19/21	21/21	גבריאל מימון				
		3/3		5/5	21/21	20/21	ד"ר אמנון שרייבר				
					1/1	1/1	יצחק זינגר				
		4/7			15/19	18/19	הרב יצחק לוי				
				5/5	21/21	21/21	צביה ליפשיץ גולדפרב				
		7/7				21/21	יעקב שינבון				
		1/1		3/3	18/18	16/17	איריס ציבולסקי חביליו				
		1/1		1/1	5/5	5/5	יפעת סאמט שליט				
	v	בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם.									12.



הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
	✓	13. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.(2) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: _____.
	✓	14. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: _____.
_____	_____	15. בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות ¹³ . <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).
	✓	16. המנכ"ל אינו קרוב של יו"ר הדירקטוריון. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) -
_____	_____	א. תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.
_____	_____	ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא
	✓	17. בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).



¹³ בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות



ועדת הביקורת

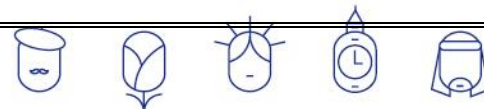
לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.

לא נכון	נכון	
-----	-----	18. בוועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -
	✓	א. בעל השליטה או קרובו. [] לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	✓	ב. יו"ר הדירקטוריון.
	✓	ג. דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.
	✓	ד. דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.
	✓	ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. [] לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	✓	19. מי שאינו ראשי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות.
	✓	20. מנין חוקי לדין ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור : _____.
	✓	21. ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.
	✓	22. בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו ראשי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).
	✓	23. בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.



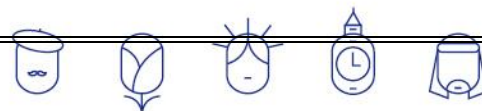
	✓	ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.	24.
--	---	--	-----

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים			
לא נכון	נכון		
-----	-----	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: 2.	25. א.
-----	-----	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת המלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 2 ימים. דוח רבעון שני: 2 ימים. דוח רבעון שלישי: 2 ימים. דוח שנתי: 2 ימים.	ב.
		מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 6 ימים. דוח רבעון שני: 6 ימים. דוח רבעון שלישי: 6 ימים. דוח שנתי: 6 ימים.	ג.
	✓	רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפות: -----	26.
-----	-----	בוועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:	27.
	✓	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בוועדה ואישור הדוחות כאמור).	א.
	✓	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	ב.



	√	יו"ר הוועדה הוא דירקטור חיצוני.	ג.	
	√	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	ד.	
	√	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	ה.	
	√	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	ו.	
	√	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	ז.	
-----	-----	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: -----.		

ועדת תגמול				
לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.				
לא נכון	נכון			
	√	הוועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בוועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).		28.
	√	תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.		29.
-----	-----	בוועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -		30.
	√	בעל השליטה או קרובו.	א.	



		לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		
	✓	יו"ר הדירקטוריון.	ב.	
	✓	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	ג.	
	✓	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או בשליטתו שירותים דרך קבע.	ד.	
	✓	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	ה.	
	✓	בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.		31.
	✓	ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג) ו-272(ג1)(1) (ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין - סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____		32.

מבקר פנים				
לא נכון	נכון			
	✓	יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.		33.
	✓	יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח. בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: במהלך שנת 2024 נבדקו מגוון של נושאים, כאשר העיקריים שבהם הם: הגנת הפרטיות, GDPR, שכר דירקטורים, פעילות חברת הבת בורנשטיין, שלמות ונאותות חניכים במסע, תכנית האכיפה הפנימית של החברה בדיני ניירות ערך ותאגידים, נציגות ארה"ב,		34.



		תחנת אתונה, קבלני משנה וכח אדם במערכות מידע, DRP, ניצול ופחתים מזון וציוד, בטיחות בעבודה בחטיבת תחזוקה, ניהול מרכז שירות כבודה, התקשרות עם חברת לופטהנזה, סקר למניעת מעילות והונאות, יישום הסכמי שכר, ביקורת שכר בתמ"מ, שכר נושאי משרה, מוקד שירות לקוחות, בתי מלאכה, מסלקה פנסיונית, בינוי ואחזקת מבנים וכיוב'. יצוין, כי על רקע מלחמת "חרבות ברזל", בוצעו התאמות בתוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2024.	
-----	-----	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח ¹⁴ : 11,000 שעות.	35.
	✓	בשנת הדיווח התקיים דיון (בוועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	
	✓	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידיים בשליטתם.	36.

¹⁴ כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים וביקורת מחוץ לישראל, ולפני העמיון.



לא נכון	נכון		
	✓	<p>37. בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין - מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): 0.</p> <p>- האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בד"ן:</p> <p><input type="checkbox"/> כן</p> <p><input type="checkbox"/> לא</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.</p>	
	✓	<p>38. למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר). אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:</p> <p><input type="checkbox"/> כן</p> <p><input type="checkbox"/> לא</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>	

הערות:

הערות לשאלה מס' 1: ה"ה יצחק זינגר סיים כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה (כהונה ראשונה) ביום 28 בינואר 2024. כמו כן, ה"ה אייל חיימובסקי סיים כהונתו כדירקטור חיצוני בחברה (כהונה שלישית), ביום 18 בפברואר 2024. יצוין, כי במהלך שנת הדיווח לא כיהנו בחברה שני דירקטורים חיצוניים במשך 24 ימים.

הערות לשאלה מס' 8: הכשרה ראשונית לדירקטור חדש מתבצעת באמצעות מתן ערכה הכוללת את הוראות החקיקה, נהלים רלוונטיים לפעילות החברה, הדרכות פרטניות וכן פגישות עם בעלי תפקידים בחברה. יצוין, כי החברה עורכת מעת לעת, השתלמויות מקצועיות שונות, הכוללות נושאים הנוגעים לממשל תאגידי ואליהן מוזמנים, בין היתר, הדירקטורים בחברה ובחברות הבנות. כמו כן, בשנת הדיווח קיימה החברה, שבוע ציות, אכיפה וסייבר להעלאת המודעות בקרב עובדים, מנהלים ודירקטורים בנושא אכיפה פנימית בדיני ניירות ערך ותאגידיים, הגנת פרטיות וכן אבטחת מידע וסייבר, במסגרתו הועברו הרצאות על ידי מרצים חיצוניים מתחומים שונים.

הערות לשאלה מס' 11: שאלה 11(א) - מוצגים נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון.

שאלה 11(ב) - ביום 13 במרץ 2024 מינתה אספת בעלי המניות של החברה את ה"ה הרב יצחק לוי, כדירקטור חיצוני בחברה (כהונה שניה) וכן, את עו"ד איריס ציבולסקי חביליו כדירקטורית חיצונית בחברה (כהונה ראשונה), החל ממועד אישור האספה, כאמור. יצוין, כי הרב לוי סיים את כהונתו הראשונה כדירקטור חיצוני בחברה ביום 28 בינואר 2024. כמו כן, ביום 19 בספטמבר 2024 מינתה אסיפת בעלי המניות של החברה את עו"ד יפעת סאמט שליט כדירקטורית חיצונית בחברה (כהונה ראשונה) החל מיום 1 בנובמבר 2024. לפרטים בדבר סיום כהונתם של ה"ה יצחק זינגר ואייל חיימובסקי ראו הערות לשאלה מס' 1.



הערה לפרק "ועדת ביקורת" ולפרק "ועדת תגמול": ועדת הביקורת של החברה משמשת גם כוועדת תגמול ומכונה - "ועדת ביקורת ותגמול".

יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי: _____

יו"ר ועדת ביקורת ותגמול, גב' צביה ליפשיץ גולדפרב: _____

יו"ר הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן), גב' צביה ליפשיץ גולדפרב: _____

תאריך החתימה: 11 במרץ, 2025.



אל על EL AL



פרקו'

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית
על הדיווח הכספי ועל הגילוי
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מצורף בזאת דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- דינה בן טל גונסיה - מנהלת כללית.
- עומרי כהן - משנה למנכ"ל, סמנכ"ל תפעול ראשי.
- ירום יוסף ודיש - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל מכירות ותיירות.
- אורן כהן בוטנסקי - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- יעקב ינקלה) שחר - סמנכ"ל כספים.
- שרון בראונסטון זית - סמנכ"לית, היועצת המשפטית.
- לימור בוזגלו - סמנכ"לית משאבי אנוש.
- שלמה קרקו - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- חבב בן דוד - סמנכ"ל תפעול אוירי (מבצעים).
- נדב חנין - סמנכ"ל שיווק, דיגיטל ותקשורת.
- שלמה נתן זפרני - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.
- רונן יוכפז - סמנכ"ל טכנולוגיות מידע.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה.

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה:

מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2024 היא אפקטיבית.



(א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1):

הצהרת מנהלים

הצהרת מנהל כללי

אני, דינה בן טל גננסיה, מצהירה כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2024 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות בהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

- א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

דינה בן טל גננסיה, מנכ"לית

11 במרץ, 2025



(ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9ב(ד)(2):

הצהרת מנהלים

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, יעקב (ינקלה) שחר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2024 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון לוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

- א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

יעקב (ינקלה) שחר, סמנכ"ל הכספים

11 במרץ, 2025