דוח תקופתי

לשנת 2022

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
בית איילון, דרך אבא הלל 12
רמת גן 5250606
טל': 03-6539999; פקס: 03-6539977

GLOBAL KNAFAIM LEASING LTD.
Ayalon House, 12 Aba Hillel Rd.
Ramat Gan 5250606
Tel: 03-6539999; Fax: 03-6539977

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022

חלק א	תיאור עסקי התאגיד
חלק ב	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
חלק ג	דוחות כספיים
חלק ד	פרטים נוספים על התאגיד
	שאלון ממשל תאגידי
חלק ה	דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי
חלק ו	מכתב הסכמה

חלק א'

תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

פרק א' - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד..... א-1

1.1 מבוא..... א-1

1.2 פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה..... א-1

1.3 הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח..... א-2

1.4 השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה..... א-2

1.5 חלוקת דיבידנדים..... א-3

1.6 מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה..... א-3

1.7 סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה..... א-4

פרק ב' - החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)..... א-15

2.1 מידע כללי על תחום הפעילות א-15

2.2 מוצרים ושירותים..... א-18

2.3 לקוחות..... א-22

2.4 שיווק והפצה..... א-23

2.5 תחרות..... א-23

2.6 צבר הזמנות..... א-24

2.7 עונתיות..... א-25

2.8 כושר ייצור..... א-25

2.9 רכוש קבוע..... א-25

2.10 הון אנושי..... א-27

2.11 ספקים..... א-27

2.12 הון חוזר..... א-28

2.13 מימון..... א-28

2.14 מיסוי..... א-32

2.15 איכות הסביבה..... א-32

2.16 הסכמים מהותיים..... א-32

2.17 יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה..... א-33

פרק ג' - החזקת החברה ב-TUS Airways..... א-35

3.1 מידע כללי על תחום הפעילות א-35

3.2 השירותים בתחום הפעילות..... א-38

3.3 פילוח הכנסות רווחיות ושירותים..... א-39

3.4 לקוחות..... א-39

3.5 שיווק והפצה..... א-39

3.6 תחרות..... א-40

3.7 צבר הזמנות..... א-40

3.8 עונתיות..... א-40

3.9 כושר ייצור..... א-40

3.10 רכוש קבוע, מקרקעין, מתקנים וצי מטוסים..... א-41

3.11 נכסים לא מוחשיים..... א-42

3.12 הון אנושי..... א-42

3.13 חומרי גלם וספקים..... א-44

3.14 הון חוזר..... א-44

3.15 השקעות..... א-45
3.16 מימון..... א-45
3.17 מיסוי..... א-45
3.18 מגבלות ופיקוח על עסקי TUS..... א-45
3.19 איכות הסביבה..... א-48
3.20 הסכמים מהותיים..... א-49
3.21 הליכים משפטיים..... א-49
3.22 יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה..... א-50
פרק ד'- גורמי סיכון.....
4.1 סיכוני מאקרו..... א-52
4.2 סיכונים ענפיים..... א-53
4.3 סיכונים ייחודיים לקבוצה..... א-55
4.4 טבלת גורמי סיכון..... א-58

1. <u>תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד</u>

1.1 **<u>מבוא</u>**

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**החברה**" או "**גלובל ליסינג**"; יחד עם החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על-פיהן: "**הקבוצה**" או "**קבוצת גלובל ליסינג**"), מתכבדת להגיש בזאת את דו"ח תיאור עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 2022 (להלן: "**מועד הדו"ח**"), הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2022.

נתונים המופיעים בדו"ח הינם נכונים למועד הדו"ח. עם זאת, במקרים מסוימים בדו"ח מובאים פרטים הסוקרים אירועים בחיי התאגיד אשר התרחשו לאחר מועד הדו"ח וסמוך למועד 14 במרץ 2023 (להלן: "**מועד פרסום הדו"ח**"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש.

ערכים כספיים בדו"ח זה נקובים במטבע דולר ארה"ב (ראו ביאור 2ה(1) לדוחות הכספיים), אלא אם צוין אחרת. בכל מקום בדו"ח זה בו מצוין המונח דולר הכוונה היא לדולר ארה"ב.

<u>החברה הינה "תאגיד קטן" כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 , היות ונכון למועד הקובע (1 בינואר 2023) שווי מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן: "הבורסה") נמוך מ- 300 מיליון ש"ח והערך הנקוב של תעודות ההתחייבות שבמחזור שהנפיקה החברה הינו נמוך מ- 200 מיליון ש"ח. יצוין כי בדוח זה החברה בחרה שלא לעשות שימוש בהקלות לתאגידים קטנים. כן יצוין כי ביום 14 במרץ 2023 החליט דירקטוריון החברה לאמץ אחת מההקלות לתאגידים קטנים - העלאת סף הצירוף של דוחות חברות כלולות מהותיות לדוחות ביניים ל- 40%, וזאת החל מהדוחות הרבעוניים של החברה לרבעון הראשון לשנת 2023.</u>

1.2 **<u>פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה</u>**

1.2.1 החברה התאגדה בישראל ביום 19 בדצמבר 2002, כחברה פרטית מוגבלת במניות בשם "ארקיע ליסינג אינטרנשיונל בע"מ". ביום 5 בנובמבר 2006, שינתה החברה את שמה לשמה הנוכחי.

1.2.2 ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, והפכה לחברה ציבורית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות התשנ"ט-1999 (להלן: "**חוק החברות**"). נכון למועד פרסום הדו"ח, מחזיקה כנפיים אחזקות בע"מ (אשר החברה הייתה מצויה בבעלותה המלאה עד להנפקה כאמור) (להלן: "**כנפיים**"), במניות החברה בשיעור של כ-66.97% מהון מניות החברה[1] ומזכויות ההצבעה בה. נכון למועד פרסום הדו"ח מניותיה וכן אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') של החברה רשומות למסחר בבורסה.

1.2.3 החברה עוסקת, החל מיום היווסדה, ברכישה של מטוסים, מימונם והחכרתם לחברות תעופה במדינות שונות בעולם, וכן במכירתם.

1.2.4 בעבר החברה עסקה במכירת חלקי חילוף של מספר מטוסים אשר הוחכרו על ידי החברה והגיעו לתום חייהם הכלכליים. במהלך תקופת הדוח השלימה החברה את מימוש יתרות מלאי חלקי החילוף. לפרטים נוספים ראו ביאור 7ד לדוחות הכספיים. נכון למועד פרסום הדו"ח אין בכוונת החברה לחדש פעילות זו.

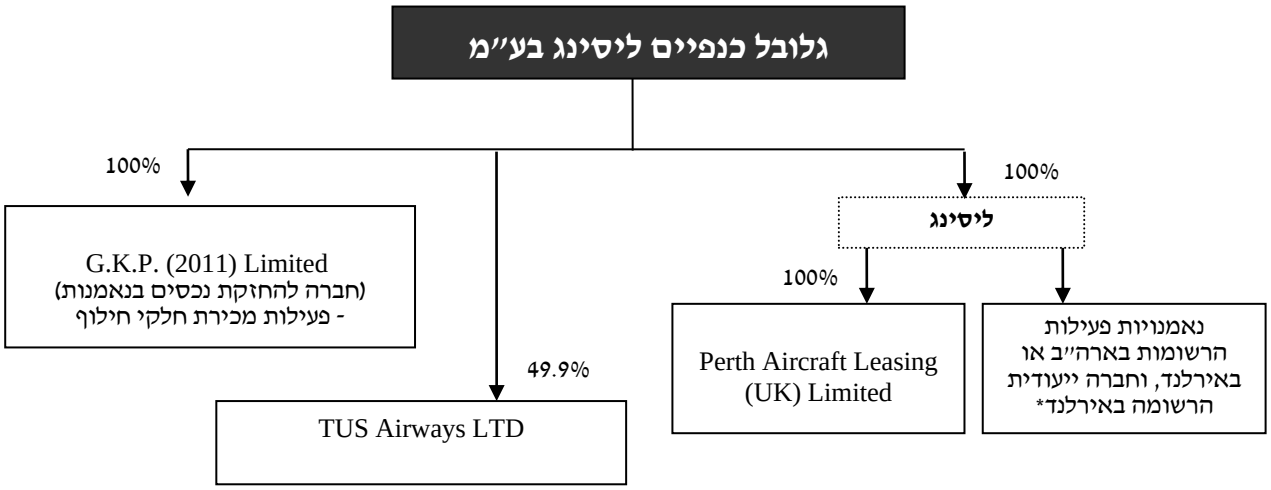
[1] נכון למועד הדוח כולל הונה המונפק והנפרע של החברה גם 354,469 מניות רדומות שנרכשו על ידי החברה, ואינן מקנות זכויות בהון או בהצבעה.

1.2.5 בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"), והחברה מחזיקה ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע של TUS, כאשר יתרת מניותיה של TUS מוחזקות בידי איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley. החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 החזקתה של החברה ב-TUS מדווחת כמגזר עסקי בדוחותיה הכספיים.

1.2.6 כמו כן בבעלות החברה מחצית מגרש בן 1,034 מ"ר ברובע שדה דב, המסווג כנדל"ן להשקעה. לפרטים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

1.2.7 <u>מבנה אחזקות החברה</u>

להלן תרשים מבנה אחזקות החברה, נכון למועד פרסום הדו"ח:



* חברת Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (ראו ביאור 7ג לדוחות הכספיים).

1.3 **<u>הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח</u>**

1.3.1 כאמור בסעיף 1.2.5 לעיל, החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 לקבוצה שני תחומי פעילות המדווחים כמגזרים עסקיים בדוחות הכספיים שלה, כדלקמן (לפרטים נוספים אודות החלוקה למגזרים ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים):

1.3.1.1 **תחום החכרת המטוסים** או **תחום הליסינג** - רכישת מטוסי נוסעים מסחריים ומטוסי מטען והחכרתם לחברות תעופה בעולם ו/או מכירתם - לפרטים ראו סעיף 2 להלן.

1.3.1.2 **החזקת החברה ב-TUS** - תחום זה מתייחס לפעילותה של TUS. לפרטים ראו סעיף 3 להלן. כן יצוין כי השקעתה של החברה ב-TUS מהווה השקעה בחברה כלולה ובהתאם, התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של TUS נכללים בדוחות הכספיים של החברה תוך שימוש בשיטת השווי המאזני.

1.4 **<u>השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה</u>**

1.4.1 בשנים 2021 ו-2022 לא בוצעו השקעות בהון התאגיד ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעו עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה על ידי בעל עניין, למעט הנפקת זכויות לבעלי מניות החברה שהושלמה בחודש דצמבר 2022. לפרטים ראו דוח הצעת מדף של החברה מיום 30.11.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-116226), כפי שתוקן ביום 5.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-147448), ודיווח מיידי אודות תוצאות הנפקה כפי שפורסם ביום 22.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-121419).

1.4.2 לפרטים בדבר בעלי עניין והחזקותיהם נכון ליום 31 בדצמבר 2022, ראו תקנה 24 לחלק ד' לדוח (פרטים נוספים על התאגיד).

1.5 **<u>חלוקת דיבידנדים</u>**

1.5.1 בשנים 2021 ו-2022 לא חילקה החברה דיבידנדים.

1.5.2 יתרת הרווחים הניתנים לחלוקה למועד הדו"ח (31 בדצמבר 2022) הינה 23,713 אלפי דולר.

1.5.3 <u>מגבלות על חלוקת דיבידנדים</u>

לפרטים בדבר מגבלות על חלוקת דיבידנדים, ראו ביאורים 10ג(1) ו-11ג לדוחות הכספיים.

1.5.4 <u>מדיניות חלוקת דיבידנדים</u>

עם השלמת הנפקת מניותיה של החברה לראשונה לציבור, כאמור בסעיף 1.2.2 לעיל, נכנסה לתוקף מדיניות חלוקת דיבידנדים לבעלי המניות של החברה, לפיה, בכפוף להוראות המבחנים הקבועים בדין בקשר עם ביצוע חלוקה; מגבלות בקשר עם ביצוע חלוקה כלפי גורמים מממנים של החברה; תזרים המזומנים וצורכי המימון של החברה; התוכניות העסקיות של החברה ושיקול דעת דירקטוריון החברה, תחלק החברה לבעלי מניותיה, בסמוך לאחר מועד אישור הדוחות הכספיים השנתיים של החברה לשנים 2018 עד 2022, דיבידנד בסכום השווה לחמישים אחוזים (50%) מהרווח הנקי (אחרי מס) של החברה בשנה הקלנדארית שחלפה (להלן: "**מדיניות חלוקת הדיבידנד**"). יובהר, בהקשר זה כי בכל מקרה אין לראות במדיניות חלוקת הדיבידנד, כהתחייבות של החברה לבצע חלוקת דיבידנד וכל חלוקה כאמור, תידון בנפרד ובאופן ספציפי בדירקטוריון החברה אשר רשאי להחליט גם כי לא יחולק דיבידנד כלל; לאשר חלוקות שונות בהיקפן מהמפורט במדיניות חלוקת הדיבידנד; וכן יהיה רשאי דירקטוריון החברה בכל עת, לשנות את מדיניות חלוקת הדיבידנדים ו/או לאמץ מדיניות שונה מהמדיניות שאומצה, ובכלל זאת את שיעור והיקף הסכומים שיחולקו, או להחליט שלא לחלקם כלל.

בהתאם לאמור לעיל, תוקף מדיניות זו פקע עם אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2022. החברה לא חילקה דיבידנדים בתקופת המדיניות האמורה, למעט דיבידנד בסך כולל של כ-2.72 מיליון דולר שחולק בחודש מרץ 2019.

1.6 **<u>מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה</u>**

1.6.1 <u>חלוקה למגזרים</u>

החלוקה למגזרים עסקיים שבה בחרה החברה כאמור לעיל, הינה בהתאם לתקן חשבונאי בינלאומי IFRS-8, לפיו הדיווח נעשה על פי הדיווח למנהל העסקים הראשי של התאגיד. לפרטים אודות החלוקה למגזרים ותחומי פעילות ראו סעיף 1.3 לעיל וביאור 19א לדוחות הכספיים.

למידע כספי אודות הכנסות ותוצאות תחומי הפעילות של החברה, ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר ההתפתחויות בהכנסות ותוצאות תחומי הפעילות ראו סעיף 3 לדוח הדירקטוריון.

1.6.2 <u>מהות ההתאמות למאוחד</u>

ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים.

1.7 **<u>סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה</u>**

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינו שוק התעופה העולמי, כאשר עיקר פעילות הקבוצה, שהינה בתחום הליסינג, משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו או מכירתו, בה החברה מתמקדת ב"חכירה תפעולית יבשה".

שוק התעופה העולמי מושפע ממספר גורמים בולטים, ובין היתר המצב הכלכלי העולמי ושינויים מקרו כלכליים; מהמצב הביטחוני והפוליטי; ומאירועים מיוחדים, כגון: משברים מדיניים, אירועי טרור, התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, ואירועים חריגים דוגמת משבר נגיף הקורונה. שינויים אלו משפיעים על הביקוש לתעופה, דבר המשפיע הן על לקוחות החברה בתחום הליסינג והביקוש למטוסיה, והן על פעילות TUS, שהינה חברת תעופה. בין היתר מושפע שוק התעופה העולמי גם משינויים במחירי הנפט בעולם, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה.

1.7.1 **<u>משבר נגיף ה"קורונה" (Covid-19)</u>**

בסוף שנת 2019 החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (Covid-19) אשר התפשטה לרחבי העולם ואשר ביום 11 במרץ, 2020, סווגה כמגיפה עולמית[2].

נגיף הקורונה הביא למשבר בקנה מידה שלא היה מעודו וכן לעיצוב מחדש של תעשיית התעופה, כאשר בצד מיזוגים בין חברות תעופה בשוק מספר לא מבוטל של חברות תעופה פשטו רגל או נכנסו להליכי הגנה מפני נושים, או ביצעו ארגון מחדש, אחרות רשמו הפסדים חסרי תקדים, וחברות התעופה נקטו בצעדים שונים והתאמות בפעילות כחלק מההתמודדות עם הנגיף והשלכותיו וכתלות בפעילות התעופתית באזורים השונים בעולם.

מטבע הדברים, משבר זה הביא לפגיעה לא רק בחברות התעופה אלא גם במרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה.

מאז פרוץ המשבר ניכרה מגמה של השפעת גלי תחלואה על היקפי הפעילות אשר השתנו בהתאם מעת לעת, כאשר התאוששות טובה יותר באשר להיקפי הפעילות ניכרה מעת לעת באזורים בהם מבצעי החיסונים תפסו תאוצה ובעיקר בכל הנוגע לפעילות התעופה בשווקים הפנים יבשתיים, אשר הייתה הראשונה להתאושש באופן משמעותי.

החל מחודש מרץ 2022, ובין היתר לאור התפשטותו הנרחבת של וריאנט האומיקרון אשר הביא להדבקה בהיקפים משמעותיים, לצד חומרתו הפחותה מבחינת תחלואה, ניכרת מגמה עקבית של עלייה משמעותית בביקושים לתעופה הנתמכת בהסרת המגבלות הקשורות בנגיף הקורונה במדינות רבות בעולם, וחזרה לפעילות תעופה בהיקפים משמעותיים במרבית שווקי התעופה בעולם, לרבות בקווים הבין-יבשתיים, כאשר בסוף שנת 2022 שינתה גם סין את מדיניותה כלפי נגיף הקורונה לרבות בכל הנוגע למגבלות הקשורות בתעופה, צעד בעל השפעה חשובה על התנועה בקווים הבין יבשתיים.

יאט"א, בתפקידו כארגון הבינלאומי לתובלה אוירית, מפרסם כל העת עדכונים ביחס לפעילות התעופה בעולם ובכלל זה נתונים והערכות ביחס להשלכות והשפעות נגיף הקורונה על ענף התעופה, וכן סקירות אודות המצב בשווקי התעופה השונים, ובפרט בשים לב לרמות הפעילות שהיו נהוגות בשנת 2019, קודם לפרוץ משבר נגיף הקורונה.

[2] ראו באתר ארגון הבריאות העולמי (World Health Organization) בכתובת: https://www.who.int/.

בפרסומים אחרונים של יאט"א, ציין הארגון כי בשנת 2022 נרשמה התאוששות מרשימה בפעילות התעופה בעולם, אם כי רמות והיקפי הפעילות עדיין נמוכים בהשוואה לרמות והיקפי הפעילות שהיו נהוגים בשנת 2019. בסיכום שנת 2022, ה-RPK (מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) הגלובלי עלה לשיעור המשקף 68.5% מהשיעור של שנת 2019 (קודם לפרוץ המשבר), כאשר בתום שנת 2021 עמד שיעור זה על 41.7% בלבד. בחלוקה בין הפעילות בקווים הפנים יבשתיים לבין זו בקווים הבין יבשתיים, בסיכום שנת 2022 הפעילות בקווים הפנים יבשתיים הגיעה לשיעור של 79.6% מהשיעור של שנת 2019, והפעילות בקווים הבין יבשתיים הגיעה לשיעור של 62.2% מהשיעור של שנת 2019[3]. בכל הנוגע למדד ה-Air Connectivity, אותו מודד יאט"א, בחודש דצמבר 2022 הגיע מדד זה לשיעור של 86% (בקווים הפנים יבשתיים) ו-77.4% (בקווים הבין יבשתיים) בהשוואה לנתוני 2019, דבר המצביע על עקביות ותומך בהתאוששות הניכרת בתנועת הנוסעים והמטען בשנת 2022[4].

בכל הנוגע להיצע, בשנת 2022 נרשם שיפור משמעותי גם בהיבט זה, כאשר ה-ASK (היצע המושבים) הגלובלי הגיע בסוף שנת 2022 לשיעור משוקלל (המביא בחשבון את האזורים השונים בעולם) של כ-80% לעומת נתוני 2019.

באשר לתוצאות של חברות התעופה, ולאחר שנים של הפסדים חסרי תקדים, צופה יאט"א כי בסיכום שנת 2022 ההפסד הגלובלי של חברות התעופה יהיה מינימאלי יחסית, בסך של כ-6.9 מיליארד דולר, ובראי קדימה צופה יאט"א כי שנת 2023 תהיה שנת מעבר לרישום רווחים ברמה הגלובלית[5].

במהלך תקופת משבר נגיף הקורונה חל שיפור משמעותי בהיקפי פעילות המטען, אשר הושפע כמובן מהיקפי המטען הנמוכים יחסית בטיסות נוסעים בשל הירידה בהיקפי טיסות הנוסעים, וכן מהמגמות בעולם, כאשר בשנת 2021 פעילות המטען הושפעה מהאיזון בין הביקוש החזק בעולם למוצרים אל מול הבעיות בשרשרת האספקה העולמית. במהלך שנת 2022 ניכרה מגמת התמתנות בעלייה בביקושים לפעילות מטען, בפרט לאור חזרת פעילות מטוסי הנוסעים.

במבט קדימה, יאט"א צופה את המשך ההתאוששות בשנת 2023 (שווקים שונים מתאוששים בקצבים שונים לרבות בשים לב להיקף ההתאוששות עד כה והשפעת גורמים אחרים על השווקים השונים), כאשר נגיף הקורונה אינו עוד מרכיב עיקרי בסיכונים הניצבים בפני ענף התעופה בעולם.

כן יצוין בהקשר זה כי לדברי יאט"א, על אף האתגרים המאקרו-כלכליים שהכלכלה העולמית ניצבה בפניהם בשנת 2022, בשנה זו נמשכה מגמת ההתאוששות ונותרה במסלול זה[6], כאשר ניכר שהעלייה בביקושים והחזרה לפעילות התעופה לא הושפעה באופן מהותי מהשינויים הכלכליים.

בהתאם להערכה של גורם אחר בשוק, IBA, בשנת 2023 צפויה להימשך הגידול בהיקפי פעילות התעופה בעולם, בשיעור של 22% לעומת שנת 2022, עם צפי להיקפי נוסעים של כ-4.2 מיליארד נוסעים (בהשוואה להיקפי נוסעים של כ-4.5 מיליארד נוסעים בשנת 2019, קודם למשבר), כאשר השיפור בקווים הבין יבשתיים יהיה המשמעותי יותר ומפתח חשוב בהתאוששות[7].

---

[3] ראו בכתובת: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---december-2022/.

[4] ראו בכתובת: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-recovers-further-but-still-below-pre-covid/.

[5] ראו בכתובת: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/a-return-to-industry-profitability-in-2023/.

[6] ראו בכתובת: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/industry-recovery-remains-on-track-despite-headwinds/.

[7] ראו בכתובת: https://www.adsadvance.co.uk/iba-sees-further-aviation-recovery-in-2023.html.

יחד עם זאת, לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. לאור זאת, קשה להעריך במדויק את היקף ההשפעות וההשלכות לעתיד, לרבות ההשפעה על חברות החכרת המטוסים. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית לא רק על חברות התעופה, אלא על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. בהתאם, אופן התמודדות של מדינות העולם עם הנגיף, שהינה דינמית ומשתנה, צפויה בשלב זה להמשיך להיות מרכיב חשוב בהשפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים הבולטים בהשפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של המגמה האמורה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

באשר לחברה, וכאמור לעיל, משבר הקורונה, מטבע הדברים, הביא לפגיעה בפעילות החברה ובפעילות לקוחותיה, כאשר החל מתחילת המשבר ניהלה החברה שיח שוטף עם חוכריה, במטרה לסייע להם, במידת האפשר ובראי האינטרסים של החברה וצרכיה, לצלוח את המשבר. משבר הקורונה הביא לפגיעה בתוצאותיה הכספיות של החברה כאשר בדוחות הכספיים של החברה לתקופה של שנים עשר חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020, רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.8 מיליון דולר, אשר חלקן הגדול הינה הפרשה לירידת ערך (נטו) בסך של כ-16.6 מיליון דולר בגין המטוס שהיה מוחכר ל-Virgin Australia. בדוחות הכספיים של החברה לתקופה של שנים עשר חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021, רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.1 מיליון דולר, אשר חלקן הגדול הינה הפרשה לירידת ערך בגין המטוסים רחבי הגוף שבבעלות החברה. כמו כן לאחר פרוץ המשבר ובפרט לאור כניסתה של Virgin Australia להליכים תחת ניהול מיוחד כאמור, הורד דירוג החברה ואגרות החוב שהנפיקה.

במהלך שנת 2022 ועד למועד פרסום הדוח המשיכה החברה בקידום המהלכים לפיתרון למטוסים בצי שאינם מופעלים. בצד מכירת מטוס האיירבוס 300-330, התקשרה החברה בהסכמים להחכרה מחדש של שני מטוסי האיירבוס 200-320 שהוחכרו בעבר ל-Vistara, אשר אחד מהם כבר נמסר ללקוח החדש. בכל הנוגע למטוס האיירבוס 200-330 שהוחכר בעבר ל-Virgin Australia קידמה החברה מספר חלופות של חכירה ומכירה, כאשר בכל הנוגע למהלך האחרון שבהם, עסקת מכירת מטוס זה שנחתמה בחודש דצמבר 2022, ולאור הודעת הרוכשת לחברה על ביטולה בשלביה הסופיים של העסקה, שבה החברה לקידום חלופות אחרות ביחס להחכרת המטוס או מכירתו ללקוח אחר, בצד בחינת החלופות העומדות בפניה בקשר עם ולאור נסיגת הרוכשת מעסקת המכירה האמורה (לפרטים נוספים ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים). שלושת המטוסים הנוספים שבבעלות החברה למועד פרסום הדוח מצויים בחכירה אצל לקוחות אחרים. לפרטים אודות סטאטוס מטוסי החברה ולקוחותיה ראו סעיף 2.3 להלן.

החברה המשיכה וממשיכה בפירעון כל התחייבויותיה כסדרן ובמועדן ובעמידה בהתחייבויותיה כלפי הגורמים אשר העמידו לה מימון, ובמעקב באופן שוטף אחר המגמות בשווקים וההשפעות על פעילותה, לרבות בכל הנוגע להשפעה על פעילות TUS. איתנותה הפיננסית של החברה איפשרה לחברה להתמודד עם השפעות משבר נגיף "הקורונה" כמו גם קידום השקעות חדשות, כגון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 המוחכרים לחברת התעופה Delta Airlines וכניסה להשקעה ב-TUS, שבוצעו בשנת 2021.

כאמור לעיל, על אף ההתאוששות המשמעותית בפעילות והפיחות המשמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם, לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. לאור זאת, קשה להעריך במדויק את היקף ההשפעות וההשלכות לעתיד, לרבות ההשפעה על חברות החכרת המטוסים. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית לא רק על חברות התעופה, אלא על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. בהתאם, נגיף הקורונה והתמודדות מדינות העולם עמו צפויים בשלב זה להמשיך להיות מרכיב בעל השפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים בעלי השפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של המגמה האמורה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

האמור לעיל בדבר ההשלכות האפשריות של הנזק שנגרם לתחום התעופה ושל המשך השפעות משבר נגיף ה"קורונה" מהוות מידע צפוי פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוסס, בין היתר, על המידע הקיים בידי החברה ביחס להתפתחויות בעולם, על יאט"א ועל גורמים נוספים בתחום וההערכות של הקבוצה נכון למועד פרסום הדוח. מטבע הדברים, התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. נגיף ה"קורונה" והשפעותיו הינם אירוע דינמי ומשתנה אשר אינו בשליטת החברה, כאשר גורמים וצעדים הקשורים בהתנהלות העולמית בקשר עם הנגיף הינם בעלי השפעה על הסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ועל חברות התעופה בעולם, אליהן משתייכת TUS, כמו גם לקוחות החברה, דבר שעשוי להשפיע הן על פעילות הליסינג והן על TUS.

1.7.2 **<u>המלחמה בין רוסיה לאוקראינה</u>**

לאחר פלישת רוסיה לאוקראינה והמלחמה בין המדינות הנמשכת למועד זה, הטילו מדינות המערב שורה של סנקציות פיננסיות וכלכליות שונות על רוסיה. בין היתר, הודיע האיחוד האירופי על תקנות הקובעות איסור טיסות אל רוסיה וממנה אל האיחוד האירופי, וכן איסור על כל פעילות הקשורה בתעופה עם כל גורם כלשהו ברוסיה או שנועדה לשימוש ברוסיה עצמה (לרבות טיסות מעל שמי רוסיה בנתיבים ליעדים אחרים). בהתאם, מחכירים השייכים לאיחוד האירופי נדרשו להביא לכדי סיום, עד ליום 28 במרץ 2022, הסכמי חכירה עם חברות תעופה רוסיות וגופים וגורמים הפועלים ברוסיה או שנועדו לשימוש ברוסיה. בנוסף, נאסר על מבטחים המשתייכים לאיחוד האירופי להעניק ביטוח למטוסים המופעלים בידי גורמים רוסיים או מטוסים המיועדים לשימוש ברוסיה.

הסנקציות האמורות כמו גם ניתוק הקשר של עיקר עולם התעופה המערבי עם רוסיה, הביא לשינוי משמעותי בהיבטים שונים כגון השחקנים בשוק וניתוק קשרים עסקיים ישירים ועקיפים עם השוק הרוסי, נתיבים ומפת הפעילות התעופתית, והיבטי היצע וביקוש. כמו כן, למשל, למועד זה ישנן תביעות בהיקף של למעלה מ-6 מיליארד דולר מצד מחכירים כלפי חברות הביטוח, בקשר עם מטוסים שאותם

מחכירים לא יכלו להוציא מרוסיה[8]. אותם מחכירים רשמו בשלב זה ירידות ערך מהותיות בשווי צי המטוסים בשל אותם מטוסים שהוחכרו לחברות תעופה ברוסיה.

כל אמור לעיל השפיע לרעה על התעופה, אך בשים לב לשינויים בתחום התעופה לרבות לאור ההתאוששות ממשבר נגיף הקורונה ותהליכי ההסתגלות השונים למצב המלחמה הנ"ל, קשה להעריך את היקפי ההשלכות, כאשר מטבע הדברים משכן של הסנקציות, היקפן והחלטות נוספות של מדינות המערב ו/או רוסיה בקשר עם המלחמה בין רוסיה לאוקראינה צפוי להמשיך להשפיע לרעה על שוק התעופה.

בנוסף, הנ"ל הביא לעלייה נוספת במחירי הנפט, והיעדרה של רוסיה משוק הנפט המערבי ממשיכה להיות גורם חשוב בהשפעה על היבטי ההיצע והביקוש לנפט בעולם ותמיכה במגמה של שימור מחירי נפט גבוהים. מטבע הדברים, סביבת מחירי נפט גבוהים משפיע לרעה על חברות התעופה לאור המחירים בהתאם של הדלק הסילוני וההשפעה הישירה על הוצאות ההפעלה של חברות התעופה. לפרטים ראו סעיף 1.7.5 להלן.

נוסף על האמור לעיל, נכון למועד הדו"ח, להערכת הקבוצה, ההשפעות המקרו-כלכליות וההשפעות בשוק בו הקבוצה פועלת, שיש להן או צפויה להיות להן השפעה מהותית על תוצאותיה העסקיות של הקבוצה או התפתחויות הקבוצה, הינן כדלקמן:

1.7.3 <u>המצב הכלכלי העולמי והשלכותיו</u>

ככלל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית, ובשנים בהם נרשמה צמיחה משמעותית בכלכלה העולמית נרשמה גם צמיחה חזקה בענף התעופה הבינלאומי, ולהיפך. כן יצוין בהקשר זה, כי התפרצות נגיף הקורונה, שהינה כאמור בעלת אופי והשלכות גלובליות, הייתה השפעה מהותית על מדינות העולם ועל כלכלותיהן, הן בראי גלובלי והן בראי המדינות עצמן, והן ביחס לעיצוב תהליכים שונים בעולם באופן המשפיע על הכלכלות גם בראי קדימה.

לאחר התכווצות בכלכלה העולמית בשנת 2020 לאור משבר נגיף הקורונה, התכווצות שבאה לאחר רצף שנים בהם רשמה הכלכלה העולמית צמיחה, בשנת 2021 שבה הכלכלה העולמית לצמיחה, בשיעור של כ-6%. ביחס לשנת 2022, בשנה זו חלו תמורות משמעותיות - עלייה בשיעורי האינפלציה ורישום שיעורי אינפלציה גבוהים ברחבי העולם (אשר הביאו לתגובה של העלאת ריבית בעולם), הקשחת התנאים הפיננסיים במרבית אזורי העולם, כמו גם המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, וזאת בצד התפקיד שעדיין מילא נגיף הקורונה ושינויים בשרשראות האספקה בעולם. בהתאם, בהערכה האחרונה של קרן המטבע העולמית - ה-IMF[9], הצפי לשיעור הצמיחה בסיכום שנת 2022 הינו של 3.2% בלבד. ביחס לשנים 2023-2024, מעריכה ה-IMF כי הצמיחה בשנים 2023-2024 תעמוד על 2.9% ו-3.1% (משקפים שיעורי צמיחה נמוכים מאלו שהיו נהוגים בשנים שקדמו למשבר הקורונה). בהתאם ל-IMF, שיעורי הריבית הגבוהים והמלחמה בין רוסיה לאוקראינה ממשיכים להיות משקולת על הפעילות הכלכלית, והאינפלציה העולמית צפויה לרדת אך עדיין להיות בשיעורים גבוהים מאלו שהיו נהוגים קודם למשבר הקורונה. מנגד, פתיחת השווקים בסין לעולם צפויה לתמוך בהתאוששות העולמית, אך לשיטת ה-IMF, בהתאם לדוח מחודש ינואר 2023, מטוטלת הסיכונים נוטה עדיין לצד השלילי[10].

---

[8] ראו בכתובת: https://www.ch-aviation.com/portal/news/121783-lessors-sue-insurers-for-65bn-over-planes-stuck-in-russia.

[9] World Economy Outlook Update של קרן המטבע העולמית, International Monetary Fund.

[10] ראו הפרסומים הבאים מחודשים אוקטובר 2022 וינואר 2023 בכתובת:
https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022; https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/01/31/world-economic-outlook-update-january-2023.

1.7.4 <u>ענף התעופה הבינלאומי</u>

כאמור לעיל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית. בנוסף, לאור הגלובליזציה העולמית, בעשור שקדם למשבר הקורונה נרשמה צמיחה ממוצעת של 6.5% לשנה בתנועת הנוסעים בעולם, שיעור שהינו גבוה מממוצע הצמיחה לטווח ארוך העומד על 5%[11]. גם לטווח ארוך נרשמה במשך השנים עלייה עקבית בתעופה בעולם, כאשר על פי פרסומים ותחזיות לשנים 2019-2038 (אשר פורסמו במהלך שנת 2019, קודם להתפשטותו של נגיף ה"קורונה") היה צפוי להמשך הביקוש לתעופה, בדגש על עלייה והעברת כוח הכבידה לאזור אסיה הפאסיפית, אשר שיעורה ב-RPK העולמי היה צפוי לעמוד בשנת 2038 על שיעור של 38% (יותר מצפון אמריקה ואירופה יחדיו ב-2038)[12].

המגמה האמורה של צמיחה בתנועת הנוסעים בעולם הביאה לכך שבסביבה עסקית שכזו, ועל מנת לעמוד בביקוש לתעופה, חברות תעופות רבות הגדילו את צי המטוסים שלהם לאורך השנים בדרך של הזמנת מטוסים חדשים וכן בדרך של דחיית פרישתם של מטוסים וותיקים. כאמור לעיל, משבר נגיף הקורונה הביא לפגיעה גדולה בשוק התעופה, לרבות פשיטות רגל של חברות, מיזוגים ושינויים מהותיים בפעילות חברות קיימות. חברות התעופה יישמו גם תהליכים שונים של התייעלות, כאשר מנגד נרשמה בשנת 2022 עלייה משמעותית במחירי כרטיסי הטיסה ושיעורי התשואה של חברות התעופה, וניכר כי השנים 2022-2023 מהוות שנות מפתח בעיצוב מחדש של התעשייה בראי קדימה.

לפרטים נוספים אודות המשבר בענף התעופה העולמי לרבות הערכות לעתיד ראו סעיף 1.7.1 לעיל.

1.7.5 <u>תנודות במחירי הדלק הסילוני</u>

כאמור לעיל, שינוי במחירי הנפט בעולם הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה. כמו כן, היות והדס"ל הינו מרכיב מהותי בהוצאות, גורמים בתחום פועלים להכנסת שיפורים טכנולוגיים והגברת היעילות אשר קשורה לדס"ל, בין היתר באמצעות החלפת צי המטוסים למטוסים חדשים יותר וחסכוניים יותר בדלק, וניכרת מגמה של התקדמות למטוסים חסכוניים יותר בדלק, כמו גם מתן דגש של רשויות בכל הנוגע להפחתת הזיהום ויצירת סביבה ירוקה יותר, דבר התומך גם הוא במטוסים חדשים יותר ומתקדמים בהיבטי זיהום וצריכת דלק.

אם בשנים 2018-2019 וקודם למשבר הקורונה נותרו מחירי הנפט נמוכים יחסית[13], בתחילת חודש מרץ 2020 נרשמה צניחה משמעותית במחירי הנפט, על רקע משבר נגיף ה"קורונה" והירידה בביקוש לנפט, כמו גם על רקע אי הסכמות בין המדינות החברות ב-OPEC[14] ביחס לתפוקות הנפט בעולם[15]. בהמשך שנת 2020 ועם התאוששות מסוימת בפעילות בעולם עלו מחירי הנפט, ובחודש פברואר 2021 כבר עמד המחיר הממוצע של חבית Brent crude oil על 62 דולר[16], כאשר במהלך שנת 2021 ותחילת שנת 2022 המשיכו מחירי האנרגיה להאמיר בשל ההתאוששות המהירה בביקוש לנפט. לו זו אף זו, המלחמה בין רוסיה לאוקראינה הוסיפו ללחצים על מחירי האנרגיה, והסנקציות החלו להקשות על רוסיה (קודם

---

[11] ראו בכתובת: World Economic Outlook Update, January 2021: Policy Support and Vaccines Expected to Lift Activity (imf.org).

[12] ראו בכתובת: https://www.embraermarketoutlook2019.com/wp-content/uploads/2019/06/Embraer_Market_Outlook_2019_Downloadable_PDF.pdf/.

[13] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly---dec-2019/.

[14] The Organization of the Petroleum Exporting Countries.

[15] ראו בכתובת: https://www.cnbc.com/2020/03/08/opec-deal-collapse-sparks-price-war-20-oil-in-2020-is-coming.html.

[16] ראו בכתובת: https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/prices.php.

למלחמה - ספקית של כ-7% מהאספקה העולמית של נפט) למצוא קונים לנפט שלה, כאשר ארה"ב וקנדה הודיעו כי לא ירכשו נפט מרוסיה. מאז 24 בפברואר 2022 זינקו מחירי הנפט ובשלב מסוים הגיע מחיר החבית ל-139 דולר, אך לאחר מכן נרשמה ירידה לאורך תקופה. בהסתכלות קדימה, בהתאם לפרסום עדכני מתחילת חודש פברואר 2023 של מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, הערכתם הינה כי יסתמן קצב ייצור ואספקת נפט גבוה מהביקוש במהלך שנת 2023, וכי במחצית הראשונה לשנת 2023 צפוי המחיר הממוצע של חבית מסוג Brent לעמוד על 85 דולר, מחיר של 82 דולר לחבית במחצית השנייה לשנת 2023 ומחיר של 78 דולר לחבית בשנת 2024[17].

ככל ומחירי הנפט יישארו ברמות גבוהות אלו הנ"ל כמובן הינו בעל השפעה לרעה על חברות התעופה, והורדת המחירים מנגד תעזור בהורדת הוצאות ההפעלה.

1.7.6 <u>התנועה בענף התעופה בישראל ובקפריסין</u>

1.7.6.1 מאז שבה לפעילות מסחרית בחודש יולי 2021, מפעילה TUS בעיקר טיסות בין ישראל לקפריסין ובין ישראל וקפריסין ליעדים באגן הים התיכון, ובהתאם לביקוש לתעופה בישראל השפעה על פעילותה.

בדומה להתאוששות בפעילות התעופה בעולם בשנת 2022 התאוששות דומה נרשמה גם בשווקים בהם פועלת TUS לרבות השוק הישראלי.

בהמשך לכך יצוין כי מתחילת שנת 2022 ובפרט החל מתחילת חודש מרץ 2022 ואילך ניכרת התאוששות בביקושים ובהיקפי הפעילות בנתב"ג. זאת, לאור הפתיחה ההדרגתית של השמיים והסרת המגבלות שהוטלו בשל זן האומיקרון (לרבות הודעת הממשלה מיום 16 בפברואר 2022 בדבר הסרת המגבלות על כניסת תיירים לישראל החל מיום 1 במרץ 2022) כמו גם לאור ההתאוששות מזן האומיקרון בארץ ובעולם (זן אשר הביא להדבקה בהיקפים משמעותיים, לצד חומרתו הפחותה מבחינת תחלואה, ואשר לאחריו החלו בהסרת מגבלות במדינות רבות בעולם). בהמשך לכך אף הוחלט על הסרת החובה לבדיקת קורונה לנוסעים הנכנסים לישראל וזאת החל מיום 20 במאי 2022.

בהתאם לנתוני רשות שדות התעופה בישראל, בסיכום נתוני שנת 2022, במהלך שנת 2022 עברו כ-20 מיליון נוסעים בנתב"ג ב-143.8 אלף טיסות בינלאומיות ופנים ארציות וזאת לעומת כ-6.7 מיליון נוסעים בנתב"ג ב-75.3 אלף טיסות בינלאומיות ופנים ארציות בשנת 2021. בכל הנוגע לתנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג, בשנת 2022 עמדה תנועת הנוסעים הבינלאומית על כ-19.2 מיליון נוסעים (כ-134 אלף טיסות), וזאת לעומת כ-6.1 מיליון נוסעים (כ-66.9 אלפי טיסות) בשנת 2021. בהשוואה לשנת 2019, היקפי הנוסעים בשנת 2022 בנתב"ג התקרבו להיקפים שהיו נהוגים בשנת 2019, כאשר בסיכום שנת 2019 עברו בנתב"ג כ-24.8 מיליון נוסעים (בכ-167 אלפי טיסות).

כן יצוין כי התנועה בענף התעופה בישראל מושפעת גם מהמצב הגיאו-פוליטי ומשינויים מדיניים וביטחוניים במדינת ישראל, להם השפעה על פעילות המשק הישראלי ועל הביקוש לתעופה. בהתאם, לשיפור במצב הביטחוני עשויה להיות השפעה חיובית על הפעילות בנתב"ג גם כן, ולהיפך במקרה של הרעה במצב הביטחוני.

1.7.6.2 בכל הנוגע לתנועה בענף התעופה בקפריסין, מטבע הדברים גם תנועה זו הושפעה מהשלכות נגיף הקורונה, כמו גם השפעות עולמיות אחרות (לרבות באיחוד האירופי, אליו קפריסין משתייכת), כאשר התיירות מהווה מקור פעילות חשוב בקפריסין. ביחס לשנת 2022, בדומה למגמה העולמית, בסיכום שנת 2022 עברו בשדות התעופה בקפריסין כ-9.2 מיליון נוסעים, מספר המהווה שיעור של כ-82%

[17] ראו בכתובת: https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php .

בהשוואה להיקפי הנוסעים שעברו בשדות התעופה בקפריסין בשנת 2019[18]. זאת, על אף היותה של קפריסין מקור לתיירים רבים מרוסיה, וההשפעה השלילית שהייתה צפויה להיות למלחמה בין רוסיה לאוקראינה בהקשר זה.

1.7.7 <u>תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים</u>

1.7.7.1 ענף התעופה נחלק למספר תחומים. בכל הנוגע לתחום הליסינג, תחום זה מאופיין ביותר יציבות לעומת תחום חברות התעופה, אך כמובן שמושפע מהתנודות בענף חברות התעופה, שהינן הלקוחות.

1.7.7.2 שיפור במצבו של שוק התעופה העולמי וכן רמת מחירי דס"ל נמוכה יחסית, מגדילים בדרך כלל את הביקוש למטוסים ותורמים, בדרך כלל, לעליה מתונה בדמי חכירה של מטוסים. דבר זה בא לידי ביטוי בשוק חכירת המטוסים, אשר כמעט והכפיל את עצמו בעשור שקדם למשבר נגיף הקורונה, הן מבחינת מספר המטוסים המוחכרים והן מבחינת מספר המחכירים הפועלים בשוק.

בשנים שקדמו למשבר הקורונה ובצד הצמיחה המתמדת בשוק התעופה בשנים אלו, גדל מגוון מקורות מימון חדשים בשוק התעופה העולמי ככלל ובשוק המחכירים בפרט וגדל מספר המתחרים בשוק (לרבות באמצעות חברות סיניות חדשות המעורבות בתעשייה אשר רכשו כמות מטוסים משמעותית בזמן קצר יחסית). גורמים אלה, בשילוב עם סביבת ריבית נמוכה יחסית אשר הייתה נהוגה בשנים האחרונות, הביאו להגברת התחרות בשוק ההחכרה. הגברת התחרות כאמור, בצד תיאבון מוגבר בשוק ההחכרה לחברות תעופה גדולות בעלות סיכון נמוך, השפיעו גם על דמי החכירה של מטוסים והורידו בהתאם את שיעור דמי החכירה ביחס לעלות המטוס. בהקשר זה יצוין כי אם בעבר נרשמה בדרך כלל קורלציה בשינויים הנוגעים לעלויות המימון לרכישת מטוס אל מול דמי החכירה המשולמים, כך שעלייה בעלויות המימון למשל, הביאה לעלייה בדמי החכירה המשולמים, הרי שבשנים האחרונות שקדמו למשבר הקורונה, ובעיקר בכל הנוגע למטוסים חדשים, קורלציה זו לא נשמרה עוד, ועלייה בעלויות המימון לא הביאה בהכרח לשינוי תואם בדמי החכירה המשולמים. יחד עם זאת, בעת האחרונה, בין היתר לאור מגמות הביקוש בשוק והעלייה בשיעורי האינפלציה ועלויות המימון, ניכרת מגמה של עלייה גם בדמי החכירה (ראו סעיף 1.7.7.8 להלן). לפרטים נוספים אודות התחרות בשוק ההחכרה ראו סעיף 2.5 להלן.

1.7.7.3 כאמור בסעיף 1.7.1 התפרצות נגיף ה"קורונה" השפיעה מהותית לרעה על ענף התעופה והתיירות ועל חברות התעופה בעולם, ובהתאם גם על הגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. התמורות בקרב חברות התעופה בעולם השליכו באופן ישיר על הביקוש למטוסים ועל תנאי השוק בתחום התעופה העולמית, והביא לעודף היצע של מטוסים. לאור המשבר, נרשמה בשנת 2020 עלייה חדה במטוסים שהועברו לאחסון (storage), עם שיא במטוסים ב-storage בחודשי אפריל ומאי 2020[19]. על אף ההתאוששות שהחלה בשנת 2021, בשנה זו שיעורי האחסון היו עדיין גבוהים[20], ובעיקר נכונים היו הדברים ביחס למטוסים רחבי הגוף, לאור ההתאוששות האיטית בפעילות בקווים הבין-יבשתיים.

המשבר ועודף ההיצע שנוצר כמו גם פשיטות רגל של חברות תעופה הביאו מטבע הדברים להשלכה שלילית על שווי מטוסים דבר שהוביל לרישום ירידות ערך של שווי מטוסים ולרישום הפסדים של חברות החכרת המטוסים, וכאמור לעיל מטוסים רבים הועברו לאחסון ומטוסים רבים אף נשלחו לגריטה מוקדם מהצפוי תוך קיצור משך חייהם המקובל.

---

[18] ראו בכתובת: https://www.ekathimerini.com/economy/1201761/air-traffic-in-cyprus-at-82-of-year-2019/.

[19] ראו בכתובת: https://www.iba.aero/insight/key-aviation-themes-for-2021-where-to-find-signs-of-optimism/.

[20] ראו בכתובת: Weekly COVID-19 aviation update: U.S. flights gap versus 2019 levels widens to nearly 20% - Cirium.

1.7.7.4 כפועל יוצא מההתאוששות בענף התעופה ועלייה בהיקפי הפעילות בשנת 2022 חל שיפור משמעותי גם בביקוש למטוסים במהלך שנה זו. בצד הביקוש הגובר למטוסים והעלייה החדה בהיקפי הפעילות בעולם, נרשם קושי בצד ההיצע, הן לאור כמות המטוסים שעמדו על הקרקע והצורך בהחזרת מטוסים רבים לכשירות תוך זמן קצר יחסית, והן לאור השינויים שחלו בתפוקת יצרני המטוסים בשנים האחרונות לאור משבר הקורונה כמו גם לאור שינויים בשרשרות האספקה בעולם, כאשר יצרני המטוסים החלו מגבירים תפוקה רק בסמוך להתאוששות בפעילות בעולם (על פי פרסומים הצפי הינו כי איירבוס תחזור לקצב הייצור שהיה קודם למשבר הקורונה לא לפני שנת 2024 ואילו בואינג לא לפני שנת 2025)[21], ודבר זה יוצר קושי מסוים בהיצע ככל ומגמת ההתאוששות תימשך כפי שהיה עד כה.

1.7.7.5 כמו כן, לאור הירידה בביקוש למטוסים ועודף ההיצע כמו גם שינוים בתנאי החכירה, חברות רבות ראו במשבר הזדמנות לכניסה לשוק, ובשנים 2021 ו-2022 נרשם גידול משמעותי במספר של חברות תעופה חדשות (startup airlines) שהחלו פעילותן בשנים אלו, במטרה לנצל את השינוי בחסמי הכניסה לשוק, ניצול מחירים הנמוך בשוק של הנכסים ודמי החכירה, כמו גם ניצול מגמת הביקוש בשוק. חברות תעופה, דוגמת TUS, נהנו מעודף היצע המטוסים האמור, דבר אשר אפשר להם להתקשר בהסכמים בתנאים נוחים יותר לעומת אלו שהיו נהוגים קודם למשבר, לרבות הסכמים הכוללים מודלים של תשלום מבוסס שימוש בלבד לתקופה משמעותית יחסית מתוך תקופת ההחכרה כולה. המחכירים מטבע הדברים גם נוטים להעדיף חברות תעופה חזקות יותר ובהתאם גם חברות אלו נהנות מתנאים טובים יותר של חכירה.

1.7.7.6 לו זו אף זו, השינויים בהיקפי הפעילות של היצרנים הביאו לעיכוב מסוים במגמה של "שמיים ירוקים" ומעבר של חברות תעופה לפעילות במטוסים חדישים יותר ומזהמים פחות, אשר יושמה ביתר שאת על ידי חברות התעופה הגדולות. לאור הצורך במטוסים, החל גם צורך של חברות תעופה גדולות יותר אשר הסתמכו על רכישת מטוסים חדשים ומעבר לטכנולוגיות חדשות, בביקוש למטוסים מהדגמים הישנים יותר, לפחות לתקופת מעבר עד להשלמת תהליכי החלפת צי.

1.7.7.7 במהלך שנת 2022 נרשם גם גידול משמעותי והתאוששות בביקושים למטוסים רחבי גוף (long-haul), וזאת לצד המשך ההתאוששות והביקושים למטוסים צרי גוף - בד בבד עם הגידול בקווים הפנים יבשתיים ובטיסות בטווחים קצרים יחסית (short-haul).

1.7.7.8 מלבד העלייה בביקוש למטוסים כאמור לעיל, חוסר זה במטוסים (הן חדשים והן אי עמידה בקצב הנדרש של החזרת מטוסים לכשירות), לצד העלייה באינפלציה המתורגמת גם כן לשווי המטוסים, הביא למגמה, החל מאמצע שנת 2022, של עלייה בדמי החכירה למטוסים, בעיקר ביחס למטוסים חדשים מהיצרן כמו גם ביחס למטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life), ובפרט ביחס למטוסים צרי גוף. עלייה זו בדמי החכירה מורגשת גם ביחס למטוסים רחבי גוף, אם כי בצורה פחותה. מגמה זו של שינויים בדמי החכירה נתמכת גם בשינויים בערכי המטוסים ועליית שווי, בעיקר בכל הנוגע למטוסים חדשים[22].

1.7.7.9 בסיכום האמור ניכר כי לפחות בתקופה הקרובה, וככל ומגמת הביקוש לתעופה לא תיעצר או תיסוג לאחור, בצד המשך מגמת הביקוש למטוסים צרי גוף צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר וחסכונית בדלק (כגון מטוסי האיירבוס Neo 320 או מטוסי האיירבוס 220, ומטוסי הבואינג 737 max, המספקים יתרונות של חיסכון בדלק ובהתאם בהוצאות; טווחי טיסה ארוכים יותר לרוב; היעדר צורך במופעי תחזוקה בשנים הראשונות לאור גילם הצעיר; ותמיכה במגמת ה"שמיים ירוקים" שהולכת ומתרחבת

[21] ראו בכתובת: https://dsm.forecastinternational.com/wordpress/2023/01/16/airbus-and-boeing-report-december-and-full-year-2022-commercial-aircraft-orders-and-deliveries/.

[22] ראו בכתובת: https://www.iba.aero/webinars/ibas-market-update-webinar-january-2023/.

וחברות תעופה, בעיקר באירופה, שמות עליה דגש גדול יותר כיום[23]), צפוי המשך שיפור בביקוש למטוסים משומשים כמו גם ביחס למטוסים רחבי גוף, אם כי עדיין ישנו אתגר ביחס למטוסים אלו, הן לאור התחרות מצד המטוסים החדישים והן לאור רמת הסיכון על פי רוב של הלקוחות הפוטנציאליים של המטוסים המשומשים, והן התלות בהמשך השיפור בפעילות בקווים הבין יבשתיים (ביחס למטוסים רחבי הגוף ככלל).

1.7.7.10 כמו כן, לאור הירידה בתנועת הנוסעים והמשבר שנוצר בעולם בכל הנוגע לתובלה, נרשמה עלייה בביקוש למטוסי מטען ו/או לעסקאות הסבה של מטוסי נוסעים למטוסי מטען, ומגמה זו נראית גם בכל הנוגע להסבה למטען של מטוסי איירבוס ממשפחת ה-300 (דוגמת מטוס האיירבוס 300-330 שהיה בבעלות החברה ואשר נמכר בחודש נובמבר 2022, לחברה הפועלת בתחום המטען ואשר תסב המטוס לתצורת מטען מלאה). מגמה זו של ביקוש למטען צפויה להימשך ולהוות מקור הכנסה חשוב לחברות התעופה, אם כי המגמה מתמתנת עם הגידול בהיקפי הפעילות במטוסי נוסעים (המציעים גם כן קיבולת מטען).

1.7.7.11 בכל הנוגע לביצוע בפועל של עסקאות מכירה והחכרה, הרי שבתחילת המשבר הייתה תקופה מסוימת של קיפאון כאשר גם חברות התעופה וגם חברות ההחכרה התמקדו בהערכת המשבר ובצעדים הנדרשים להתמודדות עמו. יחד עם זאת, החל מהרבעון השלישי לשנת 2020 ואילך, עלה מספר העסקאות בשוק - הן ביחס לעסקאות שבוצעו בין מחכירים למכירת עסקאות קיימות; והן ביחס לעסקאות של מכירה וחכירה בחזרה (Sale &Leaseback) מצד חברות התעופה של מטוסים בבעלות, וזאת בעיקר על מנת לשפר את תזרימי המזומנים ויכולת נזילותן של חברות התעופה. מגמה זו נמשכה גם בשנת 2021[24], כאשר חלק המחכירים בשוק המשיך במגמה גם בשנת 2022, ותפקיד המחכירים בשוק ממשיך להיות משמעותי, כאשר הסף של 50% מתוך כלל המטוסים בעולם כמטוסים מוחכרים, נחצה. אלו, ובעיקר עסקאות המכירה וחכירה בחזרה, הוכיחו כי למחכירים תפקיד חשוב בענף ובפרט בכל הנוגע להתאוששות מהמשבר והתמודדות עם גישה למקורות מימון בסביבת עליית ריבית ושינויים בביקושים למטוסים, זאת לאור המוצר המוצע לחברות התעופה, היות חברות ההחכרה מקור נזילות לחברות התעופה לאור העלייה בשיעורי הריבית במשק והפגיעה בגישה של חברות תעופה לבנקים ושוקי ההון. כראייה חשובה לכך הצפי להמשך המגמה הקיימת ביחס לחלק המחכירים במסירת מטוסים חדשים, כאשר לפחות בעתיד הנראה לעין, היקף המסירות של מטוסים חדשים של בואינג ואיירבוס למחכירים צפוי לעמוד על כ-60% מכלל המסירות[25].

1.7.8 <u>תנודות בשיעורי הריבית</u>

לצורך מימון רכישות מטוסים, נטלה החברה מעת לעת גם הלוואות בריבית משתנה המבוססת על ריבית הליבור וה-SOFR. למועד זה רק ההלוואות שניטלו מבנק ישראלי למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320 הינן בריבית משתנה. בהתאם, שינוי בשערי ריבית הליבור או ה-SOFR עשוי להשפיע בהתאם על הוצאות המימון של החברה.

כחלק מהתמודדות מדינות העולם עם משבר נגיף ה"קורונה" ועל מנת לתמוך בשווקים, המשיכו בנקים מרכזיים בעולם, גם בשנת 2021, בהותרת שיעורי ריבית נמוכים יחסית. יחד עם זאת, במהלך שנת 2022, ולאור העלייה בשיעורי האינפלציה בעולם, החליטו בנקים מרכזיים על הפסקת המדיניות המוניטארית המרחיבה והעלו את שיעורי הריבית באופן עקבי, כאשר העלאות הריבית היו תכופות וחדות יחסית וקצב העלייה היה מהר מהצפוי.

---

[23] ראו בכתובת: https://www.iba.aero/news/ibas-carbon-emissions-index-shows-overall-global-aviation-co2-emissions-down/.

[24] ראו בכתובת: https://slbcapitaladvisors.com/insights/slb-quarterly-review/.

[25] ראו בכתובת: https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023.html .

בסיכום שנת 2022 שיעור ממוצע של ריבית ליבור לחודש על כ-1.92% לעומת שיעור ממוצע של כ-0.1% בשנת 2021 ושיעור ממוצע של כ-0.52% בשנת 2020, כאשר נכון לתום שנת 2022 עמד שיעור הריבית לחודש על שיעור של כ-4.39%, ונכון למועד סמוך לפרסום הדו"ח עומד שיעור הליבור לחודש על שיעור של כ-4.80%. בכל הנוגע לריבית ה-SOFR לחודש, בסיכום שנת 2022 שיעור ממוצע של ריבית SOFR לחודש על כ-1.85%, כאשר נכון לתום שנת 2022 עמד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-4.36%, ונכון למועד סמוך לפרסום הדו"ח עומד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-4.86%.

ככל והתגובה של שיעורי האינפלציה לא תעמוד בציפיות הבנקים המרכזיים לאור העלאות הריבית האמורות, כמו גם בשים לב להשלכות עולמיות אחרות על האינפלציה והמחירים (בעיקר מחירי האנרגיה), ייתכן כי לדבר יהיה השפעה נוספת אשר תוביל להעלאות ריבית נוספות.

לפרטים על מצבת הלוואות החברה ראו סעיף 2.13.3 להלן. לפרטים אודות מדיניות הגידורים של החברה ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

2. החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)

2.1 **מידע כללי על תחום הפעילות**

2.1.1 מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו

2.1.1.1 לאורך שלושת העשורים האחרונים חברות התעופה בעולם חיזקו את נטייתן לגוון את הצטיידותן במטוסים גם באמצעות חכירת מטוסים - בין אם לתקופות זמן בינוניות עד ארוכות ובין אם לתקופות זמן קצרות יותר - זאת נוסף על רכישת מטוסים על ידן.

2.1.1.2 חלק מהחוכרים הינם חברות המעדיפות למכור את מטוסיהן ולחוכרם בחזרה (Sale & Lease-back) מטעמים שונים. השיקולים להעדפת חכירת מטוסים על פני רכישתם משתנים מחוכר לחוכר והעיקריים שבהם הינם: (א) מצב הנזילות ואפשרויות המימון של החוכר. כמתואר בסעיף 1.7.7 לעיל, לאור משבר הקורונה חברות רבות פנו לאפיק זה על מנת לשפר את נזילותן, ומגמה זו הביאה לעלייה בחלק המחכירים בשוק, כאשר גם העלאת שיעורי הריבית בעולם במהלך שנת 2022 פגעה בזמינות של מקורות מימון ובגישת חברות התעופה למימון בנקאי, דבר שהופך את חלופת ההחכרה לאטרקטיבית וחשובה עוד יותר; (ב) שיקולים כלכליים, כגון: עלות הפעלה (דמי חכירה חודשיים) קבועה וידועה מראש; (ג) תקופת הפעלה של המטוס הרצויה לחוכר; (ד) נטרול סיכון ערך שיורי של המטוס; (ה) שיקולי מס; (ו) מבנה הון[1].

2.1.1.3 בנוסף, בשנים האחרונות הלך וגדל אחוז המטוסים החדשים (מטוסים סילוניים מתוצרת מערבית) הנרכשים ישירות על-ידי חברות החכרה, בעוד שאחוז המטוסים הנרכשים ישירות על-ידי חברות תעופה הלך וקטן. כאמור בסעיף 1.7.7.11 לעיל, המגמה הנוכחית של חלק המחכירים במסירת מטוסים חדשים ללקוחות צפויה להימשך, ולפחות בעתיד הנראה לעין, היקף המסירות של מטוסים חדשים של בואינג ואיירבוס למחכירים צפוי לעמוד על כ-60% מכלל המסירות.

2.1.1.4 באשר לחלק המחכירים בשוק, לקראת סוף 2021 כבר חצה שיעור המטוסים המוחכרים בשוק מתוך צי מטוסי הנוסעים העולמי (מטוסי סילון מתוצרת מערבית) את רף ה-50%[2], וההיקף של עסקאות המכירה וחכירה בחזרה מפרוץ משבר הקורונה הוכיחו כי למחכירים תפקיד חשוב בענף ובפרט בכל הנוגע להתאוששות מהמשבר, כמקור הון חשוב לחברות התעופה.

2.1.1.5 בנוסף, בשנים שקדמו למשבר הקורונה נרשמה עלייה בהיקף המחכירים בשוק אשר נבעה, בין היתר, מהזמינות שהלכה וגדלה למקורות מימון לפעילות המחכירים. החל מפרוץ משבר הקורונה חל שינוי מגמה והחל תהליך של מיזוג בין מחכירים אשר אפיין את שוק החכרת המטוסים בשנים 2021-2022. הצפי הינו להמשך מגמה זו גם בשנת 2023 כאשר סביבת הריבית המשתנה דחקה החוצה גם מחכירים מסוימים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות, ובהקשר זה תצוין גם שינוי המדיניות מסוף 2022 בסין, של מעבר לשימת דגש (בכל הנוגע לפעילות החכרת המטוסים) על לקוחות סיניים והקטנת חלקם של המחכירים הסיניים בשוק העולמי, וזאת בשונה מהשנים שקדמו לכן בהם מחכירים סיניים הגדילו כל העת את חלקם בהחכרה מחוץ לסין[3]. מנגד, נרשמה בשנים 2021-2022 מגמה של כניסה של שחקנים חדשים לשוק ההחכרה, אשר רואים בעת הנוכחית ובשינויים בשוק התעופה ובעיצובו בתקופה זו כנקודת זמן נכונה לכניסה לתחום, כאשר בין השחקנים החדשים הבולטים ניתן למצוא כאלו

---

[1] בהקשר זה יצוין כי תקן חשבונאי IFRS-16 אשר נכנס לתוקף בתחילת שנת 2019 מחייב את החוכר לכלול את הנכס (המטוס) וההתחייבות בגינו במאזניו, כאשר מבחינת החוכר עלול הדבר להשפיע לרעה על שיקוליו בהעדפת עסקת חכירה על פני עסקאות תחליפיות אחרות.

[2] ראו בכתובת: https://www.cirium.com/thoughtcloud/lessor-market-share-grows-traffic-predicted-reach-2019-levels-mid-2023/.

[3] ראו בכתובת: https://www.airfinancejournal.com/articles/3588702/china-up-for-sale.

המגיעים הן עם צוות הנהלה מנוסה והן עם יכולת כלכלית עצמאית[4], כאשר חלקם מגובים בקרנות השקעה פרטיות ובקרנות גידור[5]. בסיכום מגמות שחלו בשנים 2018-2022 ביחס לחברות ההחכרה, אפשר לראות בעיקר ירידה במספר המחכירים הפרטיים המחזיקים פחות מ-50 מטוסים, בצד עלייה בהיקף המחכירים הנסחרים ומחכירים שהינם מנהלי נכסים, קרי קרנות השקעה, מנהלי נכסים, קרנות פנסיה וכדומה[6]. בנוסף, קבוצות שונות עוסקות בפיתוח מקורות מימון חדשים ומוצרי מימון והון שיהיו אטרקטיביים גם בעת הנוכחית של סביבת ריבית גבוהה.

לפרטים אודות השפעות משבר נגיף הקורונה ומגמות בשוק ובביקוש למטוסים ראו סעיפים 1.7.1 ו-1.7.7 לעיל וסעיף 2.1.6 להלן.

2.1.2 <u>מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות</u>

2.1.2.1 בתחום החכרת מטוסים, ישנה רלוונטיות וחשיבות למערכת הרגולציה החלה על חברת התעופה החוכרת את המטוס, לרבות בקשר עם הפעלת המטוס, אחזקתו, רישומו ותשלום האגרות בקשר אליו.

בהסכמי ההחכרה בהם קשורה קבוצת גלובל ליסינג נקבע, כי על החוכר לעמוד בכל הדרישות הנ"ל, וכן בתקנות רשות התעופה בארה"ב (FAA) ו/או בתקנות רשויות אירופאיות ובראשן הסוכנות האירופית לבטיחות תעופה (EASA). כן נדרשים החוכרים להתחייב לקיים את הוראות יצרני המטוסים בין היתר בנוגע לשיפורים במטוסים, תחזוקתם, ביצוע התקנות בהם, קרקוע וכיו"ב, וכך גם לגבי מנועי המטוס בכל הנוגע לתחזוקתם. אי עמידה בתקנות הרשויות הרלוונטיות מונעת, ברוב המקרים, מהחוכר אפשרות שימוש במטוס. בנוסף, הסכמי החכירה מחייבים את החוכר לשאת בכל העלויות הנ"ל ולשמור על המטוס נקי מכל שעבוד ו/או עיקול ו/או חוב הנובע או הקשור בהפעלתו לאורך כל תקופת החכירה.

2.1.2.2 במדינות העולם קיימים מרשמי כלי טיס שבהם רשומות זכויות הבעלות וזכויות נוספות (כגון שעבודים) בכלי הטיס. כל מטוס יכול להיות רשום רק במרשם במדינה אחת ונדרש תיאום בין רשויות המרשם השונות להעברתו למרשם במדינה אחרת. קיימת חשיבות רבה לרישום המטוס במרשם הנכון ובצורה נכונה וזאת לצורך הגנה על הזכויות הקנייניות במטוס במצבי משבר (כגון הפרת חוזה החכירה) - אז נדרש לנקוט צעדים על מנת להשיבו לבעלים.

2.1.2.3 בשנת 2001 התכנסה ועידת קייפטאון[7] וגיבשה נוסח של אמנה בנושא רישום שיעבודים וזכויות שונות אשר קיימות בנוגע לכלי תחבורה בינלאומיים בכלל ומטוסים בפרט, אשר נכנסה לתוקפה ביום 1 במרץ 2006.

האמנה והפרוטוקולים שנקבעו בעקבותיה הניבו שלוש החלטות אופרטיביות: (א) הקמת גוף בינלאומי, מוכר, במדינות החברות בו אשר ינהל רישום של השעבודים והזכויות על כלי התחבורה הרלוונטים; (ב) הענקה לנותני הלוואות לרכישת כלי תחבורה שכאלו מגוון רחב של תרופות במצבים של הפרת ההסכם שבגינו הוטלו השעבודים על כלי הטיס - בין היתר, תרופות זמניות עד להכרעה סופית במחלוקת בינם לבין הלווים; (ג) הקמת מרשם אלקטרוני בינלאומי לאותם שעבודים וזכויות, אשר יגבר על רישומי שעבודים וזכויות במרשמים מקומיים של המדינות שיצטרפו לאמנה, כך שניתן יהיה לקבוע קדימויות נושים במישור הבינלאומי בכל הקשור לשעבודים אלו. בהקשר זה יצוין כי יכולת האכיפה של התרופות האמורות בעת סיום ההסכם ו/או של תחולת מרשמי השעבודים והזכויות כפופה כמובן לשאלה האם

[4] ראו בכתובת: https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023.html.

[5] ראו בכתובת: https://home.kpmg/ie/en/home/insights/2022/01/aviation-industry-leaders-report-2022/airline-leasing-proven-resilience.html.

[6] ראו בכתובת: https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214.

[7] Convention on International Interests in Mobile Equipment, and the Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment, UNIDROIT 2001.

המדינה בה רשום המטוס הצטרפה לאמנה וכן אישררה את תחולתה במסגרת חקיקה מקומית ספציפית.

2.1.2.4 לפרטים בדבר רגולציה בתחום איכות הסביבה ראו סעיף 2.15 להלן.

2.1.3 <u>שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו</u>

2.1.3.1 קבוצת כנפיים פעילה בתחום החכרת המטוסים כ- 30 שנה, כאשר תחום פעילות זה התפתח בקבוצה במיוחד מאז שנת 1993.

2.1.3.2 נכון למועד פרסום הדו"ח, בבעלות קבוצת גלובל ליסינג, צי מטוסים קיים של שישה (6) מטוסי נוסעים.

לפרטים בדבר צי המטוסים אשר בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ולשינויים במצבת צי המטוסים ועלותם, ראו סעיפים 2.8-2.9 להלן. לפרטים אודות לקוחות החברה והתקשרויות בתחום הפעילות בשנת 2022 ועד למועד פרסום הדו"ח ראו סעיף 2.3 להלן.

2.1.4 <u>התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו</u>

2.1.4.1 תחום החכרת המטוסים מושפע באופן ישיר מהמצב הכללי בתחום התעופה ומהמצב הכלכלי הגלובאלי. לפרטים נוספים ראו סעיף 1.7 לעיל.

2.1.4.2 כמו כן, לפרטים אודות תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים ראו בסעיף 1.7.7 לעיל.

2.1.5 <u>גורמי הצלחה קריטיים בתחום</u>

בין גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות, נמנים: (א) זיהוי נכון של החוכר ויציבותו הכלכלית לאורך כל תקופת החכירה כאשר בדרך כלל קיים מתאם בין רמת סיכון האשראי של החוכר לתשואה המגולמת בתנאי העסקה; (ב) קיומו של שוק טוב למטוסים, או לדגמי מטוסים מסוימים, והחכרתם או מכירתם במועד סיום תקופת החכירה או במקרה של החזרה מוקדמת של המטוס למחכיר; (ג) אפשרויות מימון ובתנאים נוחים לצורך רכישת מטוסים, לרבות קיומו של היקף מסויים של הון עצמי; (ד) שמירה ופיתוח קשרים עם חברות תעופה, חברות החכרה אחרות, יצרניות המטוסים, מתקני תחזוקה וגורמי השיווק, ויכולת איתור עסקאות לרבות עסקאות החכרה מחדש במקרה של סיום הסכמי חכירה קיימים.

2.1.6 <u>חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום</u>

ככלל, תחום החכרת המטוסים אופיין עד השנים האחרונות בחסמי כניסה גבוהים שעיקרם הצורך בהיקף מסויים של הון עצמי ואפשרויות מימון חיצוני בהיקפים גדולים, כמו גם הצורך בידע וקשרים הנדרשים להפעלת התחום, לרבות עם גורמים מממנים, עם יצרניות המטוסים, עם חברות תעופה בינלאומיות ועם חברות החכרה אחרות בעולם. בהקשר זה יצוין כי בשנים האחרונות התרבו אמצעי המימון בשוק התעופה העולמי ובשל כך, כמו גם לאור סביבת הריבית הנמוכה בשוק (לפרטים אודות העלאות ריבית ראו סעיף 1.7.8 לעיל), ולמרות חסמי הכניסה האמורים, בתקופה שקדמה למשבר הקורונה נכנסו חברות חדשות לתחום זה, והייתה בנוסף התרחבות מהירה בהיקף הפעילות בתחום מצד בנקים ומחכירים שמקורם בסין, אשר רכשו כמות מטוסים משמעותית בזמן קצר יחסית כחלק

מאסטרטגיה של כניסה לשוק, לעיתים במחירים המשקפים תשואות נמוכות מהמקובל, ואשר כניסתם לתחום הפכה את הסביבה העסקית ואת היכולת להשיג תשואות גבוהות למאתגרות יותר[8].

לאחר פרוץ משבר הקורונה, בצד מיעוט העסקאות היחסי שניכר בשוק, ניכרה, מטבע הדברים, גם הקשחה מסוימת של תנאי המימון שגורמים מממנים מוכנים להעמיד לגורמים הפועלים בתחום התעופה. דברים אלו אף קיבלו ביטוי גדול יותר עם שינוי סביבת הריבית האפסית שהייתה נהוגה שנים, וסביבת הריבית החדשה מקשה, מטבע הדברים, גם על אמצעי המימון של חברות ההחכרה, כאשר מחכירים מסוימים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות יוצאים מן התחום. כאמור בסעיף 2.1.1.5 לעיל, על אף שתחום התעופה הושפע מהותית לרעה בשל מגיפת הקורונה ועל אף סביבת הריבית החדשה, ישנו עדיין עניין רב מצד משקיעים בכניסה לתחום זה, וכראייה כאמור לעיל כניסת מחכירים חדשים לשוק, מגמה הנתמכת בצורך המתמשך של חברות התעופה בפיתרון ההחכרה.

חסם היציאה העיקרי בתחום הפעילות נובע מהעובדה שמדובר בהתקשרויות ארוכות טווח, כך שהאפשרות היחידה לסיום ההתקשרות (שלא על בסיס של הפרת החוכר את הוראות הסכם החכירה) הינה מכירת המטוס, בכפוף להסכם חכירה מתמשך, ולעיתים עם חבילת המימון כאשר מדובר במימון Non Recourse.

2.1.7 <u>תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם</u>

החלופה העיקרית לחכירת מטוסים היא רכישתם על-ידי החוכר שהינו חברת התעופה המפעילה את המטוס. באופן כללי, במיוחד בשני העשורים האחרונים, קיימת בעולם מגמה של מעבר מרכישה של צי המטוסים לחכירת מטוסים וכן מגמה של ביצוע עסקאות Sale & Lease-back (אשר כאמור לעיל התעצמה לאור משבר נגיף הקורונה), הן במועד הרכישה המקורית של המטוס והן לאחר מספר שנות הפעלה. השיקולים המכריעים של חברות התעופה בעניין זה הינם בעיקר נושאי מימון ונזילות. לפרטים נוספים ראו סעיפים 1.7.7 ו-2.1.1 לעיל.

2.1.8 <u>מבנה התחרות בתחום הפעילות</u>

בפלח השוק שאליו קבוצת גלובל ליסינג פונה, קיימת תחרות רבה כאשר מתחרותיה העיקריות הינן חברות בסדר גודל דומה או גדולות ממנה, הפועלות בעולם, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים. לפרטים נוספים והערכות אודות השחקנים בשוק ראו סעיפים 2.1.6 לעיל ו- 2.5 להלן.

אין משמעות למיקומה הגיאוגרפי של גלובל ליסינג או של מתחרותיה.

2.2 **<u>מוצרים ושירותים</u>**

2.2.1 <u>מבנה עסקת רכישת מטוס והחכרתו</u>

ככלל, הקבוצה שואפת לבצע את עסקאות הרכישה של המטוסים בהון עצמי נמוך יחסית תוך הישענות על מקורות מימון חיצוניים, בין על ידי קבלת הלוואות ממוסדות פיננסים בארץ ובחו"ל כנגד בטחונות, לרבות יצירת שעבוד על המטוס, דמי החכירה ויתר זכויות החברה על-פי הסכם החכירה ובין על ידי גיוס באמצעות הנפקת אגרות חוב.

[8] ראו כתבה בעניין מאתר ה-Financial Times, בכתובת: https://www.ft.com/content/33a53748-bcde-11e7-9836-b25f8adaa111; ובכתובת: https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-how-chinas-aircraft-lessors-gained-global-452268/.

כל העסקאות הקיימות של קבוצת גלובל ליסינג בתחום החכרת המטוסים בוצעו באמצעות נאמנויות (Trusts) הרשומות בארה"ב או באירלנד, או באמצעות תאגידים ייעודיים אחרים, אשר גלובל ליסינג מאחדת בדוחותיה הכספיים. כל מטוס הנכלל במסגרת עסקה שכזו הינו בבעלותו של נאמנות או תאגיד נפרד כאמור לעיל, אשר הינו צד למסמכי העסקה הרלוונטים לאותו מטוס; קרי: הסכם הרכישה, הסכם ההחכרה והסכם המימון. יודגש לעניין המימון כי אין בהתקשרות החברה היעודית לגרוע ממחוייבותה של החברה, אם וככל שקיימת.

שימוש במנגנון התקשרות מיוחד זה מבוצע ממספר טעמים עיקריים: (א) הפרדה בין עסקאות המטוסים השונות ותיחום של כל מרכיבי העסקה תחת ישות משפטית אחת ונפרדת מן העסקאות האחרות של קבוצת גלובל ליסינג (לעניין זה משמעות רבה במיוחד בנוגע לאפשרות לממן את המטוס במימון Non Recourse שהמימון להן ניתן לישות המשפטית הנפרדת ולא לגלובל ליסינג); (ב) שיקולי "דגל נוחות" - בעלות זרה במטוסים נוחה יותר ומתאימה יותר לביצוען של העסקאות מול חוכרים זרים והפעלת המטוסים על ידם במדינות שונות ברחבי העולם; (ג) לגבי מטוסים המופעלים בארה"ב - הרגולציה הפדראלית בארה"ב אינה מאפשרת רישום כלי טיס בארה"ב מקום שבעליו אינו אזרח ארה"ב; וכן - (ד) אמנת קייפטאון (ראה סעיף 2.1.2.3 לעיל) אשר אושררה רק בחלק ממדינות העולם ואשר לקבוצה אינטרס לבצע עסקאות אשר מקבלות הגנה מתוקף האמנה כאמור.

כל עסקה של רכישת מטוס והחכרתו בנויה משלושה נדבכים עיקריים:

(א) איתור מטוס מתאים לרכישה מבחינת מצבו (פיזי ומשפטי) ומחירו, כאשר קבוצת גלובל ליסינג רוכשת את המטוס As-Is Where-Is, דהיינו, במצבו הטכני והמכני כפי שהוא ובמיקומו בעת ביצוע עסקת הרכישה;

(ב) איתור חוכר מתאים;

(ג) איתור מקורות מימון לרכישת המטוס.

עסקאות הרכישה אותן מבצעת הקבוצה בתחום הליסינג נעשות בדרך כלל באחת מהחלופות הבאות: (א) רכישת מלוא הזכויות של עסקת החכרה קיימת, תוך שהקבוצה נכנסת בנעלי המחכיר הקיים לצורך העסקה, על כל רכיביה, לרבות רכישת המטוס, החכרתו לחוכר הקיים אך תוך השגה עצמאית של מקורות מימון לרכישת המטוס (ולעיתים רחוקות גם תוך שגלובל ליסינג נכנסת בנעלי הגורם הממחה גם בכל הנוגע למימון העסקה); או (ב) רכישת המטוס מחברת תעופה והחכרתו בחזרה לחברת התעופה המוכרת (Sale & Lease-back) - התקשרות בעסקה לרכישה והחכרה של מטוס למוכר המטוס החל משלביה הראשונים, לרבות השגת מקורות מימון לעסקה. נכון למועד הדו"ח, כל עסקאותיה הקיימות של הקבוצה הינן במסגרת של "החכרה תפעולית יבשה".

כחלק אינהרנטי מפעילותה, עוסקת הקבוצה בהחכרה חוזרת של מטוסים שתקופת החכרתם הסתיימה וכן במכירת מטוסים, לרבות בדרך של מכירת מטוס במהלך חייה של עסקת החכרה קיימת.

2.2.2 <u>תנאי החכירה</u>

החכרת המטוסים בבעלות נעשית על-פי רוב בתנאים דומים, אשר עיקרם כדלהלן:

(א) מאז תחילת פעילותה וכן נכון למועד פרסום הדו"ח, כל המטוסים שבבעלות הקבוצה המצויים תחת הסכם חכירה מוחכרים בחכירה תפעולית. חכירה תפעולית (להבדיל ממימונית) מתאפיינת בעיקר בכך שלחוכר אין אופציה בסוף תקופת החכירה לרכוש את המטוס במחיר "הזדמנות" (היינו - נמוך משמעותית ממחיר השוק) וכן תקופת החכירה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי המחכיר. לפיכך, הסיכון מצד אחד והסיכוי מצד שני, ביחס לערך המטוס במהלך ותום תקופת החכירה, משוייכים לבעליו.

(ב) נכון למועד פרסום הדו"ח, בכל ההסכמים, דמי החכירה הינם קבועים, על בסיס תקופתי והם משולמים מראש באופן חודשי (הסכמי ההחכרה החדשים של שני מטוסי האיירבוס 200-320 כוללים תקופה ראשונית זניחה של תשלום מבוסס שימוש).

(ג) ככלל, דמי החכירה הקבועים בהסכם החכירה וכל תשלום אחר לפי הסכם החכירה הינם בסכום "נטו"; היינו, מיסים, הוצאות ותשלומים אחרים הנדרשים בגין ביצוע תשלום דמי החכירה לקבוצת גלובל ליסינג מגולמים ואינם מופחתים מדמי החכירה. בהקשר זה, החוכר מתחייב לשפות את קבוצת גלובל ליסינג בגין כל חבות או הוצאת מס אשר תיגרם לקבוצת גלובל ליסינג בגין תשלומים ו/או הוצאות אלו אשר יושתו עליה.

(ד) החוכר הוא שמחוייב לשאת בכל העלויות וההוצאות הנדרשות בקשר עם הפעלת ו/או השימוש במטוס (ובכלל זה, לבטח את המטוס בכל סוגי הביטוח המקובלים[9] על-פי התנאים שנקבעים בהסכם החכירה עימו כשהמחכיר ו/או הגוף המממן הינם המוטבים (Loss Payee) בפוליסת הביטוח) וכן לשאת בכל הסיכונים בקשר עם ההפעלה והשימוש במטוס החל ממועד המסירה ועד למועד החזרתו אל קבוצת גלובל ליסינג.

(ה) החוכר אחראי לתפעל את המטוס בתקופת החכירה בהתאם להוראות כל דין רלוונטי ובאחריות החוכר ועל חשבונו להשיג את כל הרישיונות וההיתרים הנדרשים ולחדשם. כמו-כן, החוכר אחראי לתחזוקה נכונה ומתאימה של המטוס ומנועיו לרבות שיפוצם, ובכלל זה לכל תיקון או נזק שנגרם למטוס בקשר עם הפעלתו וקבוצת גלובל ליסינג אינה אחראית לכל אלו בתקופת החכירה.

(ו) בדרך כלל, קיים מנגנון של דיווח לקבוצת גלובל ליסינג וכן מנגנון של פיקוח על תחזוקת המטוס והמנועים על-ידי אנשי המקצוע של קבוצת גלובל ליסינג או הנשכרים על-ידה. במידה ובמהלך תקופת החכירה נדרשים במטוס שינויים, תיקונים ושיפורים כתוצאה מהנחיות או נהלים של רשויות התעופה ו/או היצרן, החוכר אחראי על ביצועם. בחלק מן המקרים, משתתפת קבוצת גלובל ליסינג בהוצאות אלו, בהתאם לתחשיב קבוע מראש.

(ז) החוכר אינו רשאי להעניק ו/או להעביר את זכויותיו בהסכם החכירה והשימוש במטוס, מלבד לחוכרי משנה מורשים אם צוינו בהסכם החכירה או אשר אושרו לאחר מכן על-ידי קבוצת גלובל ליסינג.

(ח) החוכר אינו רשאי לקזז מדמי החכירה כל סכום שהוא, לרבות בגין תביעות שכנגד, אי שימוש במטוס וכיו"ב.

(ט) החוכר אינו רשאי לבצע שינויים ו/או תוספות במטוסים אלא אם אלה אושרו מראש על-ידי קבוצת גלובל ליסינג (למעט מקרים מסוימים בהם מוסכם מראש כי שינויים מסוימים, בדרך כלל בהיקף ובאופן שאינם מהותיים, אינם כרוכים בהסכמת הקבוצה מראש) ובכל מקרה של ביצוע שינויים ו/או תוספות כאלו, הם יוותרו בבעלותה של קבוצת גלובל ליסינג יחד עם המטוסים בסוף תקופת החכירה (לעיתים ניתנת לחוכר האפשרות, על חשבונו, להשבת המצב לקדמותו קודם להשבת המטוס לקבוצה).

---

[9] נוסף על הביטוחים שעל החוכר לערוך, לקבוצת גלובל ליסינג קיים ביטוח מסוג "רובד מותנה" (Contingent), וזאת כהגנה נוספת לקבוצת גלובל ליסינג במקרים בהם יתברר, כי הביטוחים הנדרשים על-פי הסכם החכירה אותם רכש החוכר, או היה צריך לרכוש, לא מכסים בפועל את קבוצת גלובל ליסינג. בהקשר זה יצוין כי לאור קיומו של רובד זה כהגנה נוספת בלבד, מחד, ובשים לב לשינויים ולעלויות המאמירות בשוק הביטוח, בוחנת החברה כל העת הצורך בקיומו ו/או ביצוע התאמות בביטוח זה, בשים לב לטיב החוכרים, חוזקם הכלכלי והאופרטיבי, אזורי הפעלת המטוסים וההסתברות להתרחשות מקרה שכזה בו תידרש החברה בהפעלת רוב הביטוח המותנה.

(י) לעיתים קיימת בהסכם החכירה אופציה לחוכר, לרכוש את המטוס מהמחכיר בסיום תקופת החכירה או במהלכה, במחיר שוק או במחיר גבוה יותר, כפי שמוסכם מראש בין הצדדים.

(יא) לעיתים קיימת בהסכם החכירה אופציה לחוכר להאריך את תקופת החכירה, בהודעה מראש, בתמורה לתשלום דמי חכירה קבועים מראש או שיקבעו לפי המצב בשוק בעת ההארכה.

(יב) הפרת הסכם חכירה על-ידי החוכר במהלך תקופת החכירה, מעבר ליתר התרופות להן זכאי המחכיר, לא פוגעת בזכותו של המחכיר לדמי החכירה בגין תקופת החכירה שנותרה בהתאם למנגנון הקבוע לכך בהסכם החכירה.

(יג) במרבית הסכמי החכירה נותן החוכר ייפוי כח בלתי חוזר לקבוצת גלובל ליסינג אשר נועד, במרבית המדינות, לבטל את רישום המטוס במדינה הרשומה ועל-ידי כך להחזיר את החזקה המשפטית במטוס לידי קבוצת גלובל ליסינג במקרה של הפרת ההסכם על-ידי החוכר. יחד עם זאת יצוין כי לעיתים היכולת לאכוף ייפוי כוח זה הינה מוגבלת ויכולת האכיפה משתנה בהתאם לסביבה המשפטית במדינה בה רשום המטוס.

(יד) המטוס, דמי החכירה ותקבולי הביטוח משועבדים, על-פי רוב, לגוף המממן של עסקת רכישת המטוס. בחלק מהעסקאות ניתנות לקבוצת גלובל ליסינג בטוחות לתשלום דמי החכירה (פיקדון כספי או מכתבי אשראי). כספי רזרבות לשיפוץ (כמפורט בס״ק (טז) להלן), ככל שקיימים כאלו, עשויים לשמש אף הם כבטוחה.

(טו) החוכר מחוייב להחזיר את המטוס בתום תקופת ההחכרה בתנאי החזרה מינימליים הקבועים בהסכם (למשל במצב של ״חצי חיים״[10] או בפוטנציאל חיים שונה מכך). בנוסף, בחלק מן ההסכמים, בתום תקופת ההחכרה ישנה התחשבנות כספית ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה.

(טז) בחלק מהסכמי החכירה נדרש החוכר להפקיד בידי קבוצת גלובל ליסינג כספים שישמשו כרזרבות לשיפוץ המטוס, על רכיביו, במהלך תקופת החכירה (לעיתים חלף כספי רזרבות מעמיד החוכר בידי קבוצת גלובל ליסינג מכתבי אשראי). בהתאם לכך, החוכר מפקיד מידי חודש בידי המחכיר כספים (כפונקציה של שעות הטיסה ומספר הנחיתות שביצע המטוס במהלך תקופה קלנדרית מסוימת ובהתאם לתעריף שנקבע בהסכם, ו/או לפי סכום קבוע לחודש שנקבע בהסכם). לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי, משוחררים הכספים שנצברו אצל המחכיר בגין אותו פריט בגובה עלות השיפוץ ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי (כך שהעלות העודפת, אם ישנה, חלה על החוכר). עם זאת, קיימות לעיתים הוראות בהסכם לפיהן קבוצת גלובל ליסינג משתתפת בחלק מהעלות הנוספת כאמור, אם ישנה. ההפקדות של הרזרבות הנ״ל בידי קבוצת גלובל ליסינג כלולות בדוחות הכספים של החברה בהתחייבויות לזמן ארוך או זמן קצר, בהתאם לעניין (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים). ככל שקיימת בסוף תקופת החכירה יתרת כספי רזרבות בלתי מנוצלת, היא נותרת בידי קבוצת גלובל ליסינג. נכון למועד פרסום הדו״ח, כוללים הסכמי החכירה של שני מטוסי האיירבוס 200-320 וגוף מטוס האיירבוס 300-330 מנגנון של תשלום רזרבות על ידי החוכר. הסכמי ההחכרה של שני מטוסי האיירבוס 100-220 כוללים מנגנון של התחשבנות כספית בתום תקופת ההחכרה ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה.

(יז) בנסיבות של אי תשלום דמי החכירה על-ידי החוכר, קיימת לקבוצת גלובל ליסינג בחלק מהסכמי המימון הקיימים, אפשרות לדחות (להקפיא) את תקופת החזר הקרן ולשלם את הריבית בלבד, וזאת לתקופה של עד שישה (6) חודשים, בכפוף לעמידה בכל יתר התנאים

[10] בהתאם להוראות היצרן ו/או הרגלוטורים הרלוונטיים, גוף המטוס ו/או המכלולים העיקריים בו (כדוגמת מנועים וכני הנסע), נדרשים לעמוד בביקורות ו/או שיפוצים תקופתיים מהותיים. המונח ״חצי חיים״ בהקשר זה, משמעו, 50% מתוך סך הביצוע האפשרי בהתאם להוראות כאמור לעיל של הרכיב הרלוונטי בין הביקורת/השיפוץ המהותיים האחרונים לבין הביקורת/השיפוץ המהותיים הבאים של אותו רכיב.

הקבועים בהסכם ההלוואה כאמור לעיל. כמו כן, ביתר ההלוואות קיימת לקבוצת גלובל ליסינג זכות אשר לפיה אירוע הפרה של החוכר בנוגע לתשלום לא יהווה אירוע הפרה של החברה אל מול הבנק המממן, כל עוד החברה משלמת את פרעונות ההלוואה, וזאת לתקופה של עד שישה (6) חודשים.

2.2.3 <u>סיום הסכמים ומכירת מטוסים</u>

עם סיום הסכם חכירה, באפשרות קבוצת גלובל ליסינג להחכיר את המטוס מחדש לגורם אחר או למכרו. בנוסף, החברה מבצעת מעת לעת מכירה של מטוסים עם הסכמי החכרתם, בהתאם להזדמנויות בשוק.

תמורת המכירה (נטו מעלויות מכירה) בניכוי העלות המופחתת של המטוס, מהווה רווח (או הפסד) ממכירת מטוס, ומוצגת בדוח על הרווח והפסד בסעיף הכנסות/הוצאות אחרות. תמורת המכירה כוללת יתרת הפקדות חוכרים עבור שיפוץ מטוסים (ראו סעיף 2.2.2(טז) לעיל), אשר לא נוצלו ליום המכירה, במידה וקיימות.

2.2.4 <u>חלקה של קבוצת גלובל ליסינג בשוק</u>

חלקה של קבוצת גלובל ליסינג בכלל השוק העולמי של החכרת מטוסים אינו מהותי וגלובל ליסינג נמנית על חברות החכרת מטוסים בסדר גודל קטן.

2.3 **<u>לקוחות</u>**

להלן סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה למועד פרסום הדו"ח:

2.3.1.1 **שני מטוסי איירבוס 320-200**: שני מטוסים אלו (משנת ייצור 2015 ו-2016) הוחכרו לחברת התעופה ההודית Vistara, כאשר המטוס הראשון הושב לחזקת החברה בתחילת חודש פברואר 2022 והשני במהלך חודש ספטמבר 2022. בחודש ינואר 2023 נחתמו הסכמים להחכרת שני המטוסים ללקוח חדש, Avion Express Malta, לתקופת חכירה עד לרבעון הרביעי לשנת 2029 והרבעון השני לשנת 2030, בהתאמה. ביום 21 בפברואר 2023 הושלמה עסקת החכירה של אחד המטוסים והוא נמסר לחוכרת לחכירה בהתאם לתנאי הסכם החכירה, כאשר ביחס למטוס השני, מסירתו עדיין כפופה לתנאים מתלים, אשר טרם התקיימו למועד פרסום הדוח, ועיקרם השלמת תהליכי בדיקת המטוס ואישור החוכרת לגבי תאימות המטוס הנ"ל לתנאי המסירה שהוסכמו. בהתאם לכך, והגם שהצדדים ממשיכים לפעול להשלמת מסירת המטוס השני בתקופה הקרובה גם כן, נכון למועד זה אין וודאות כי מסירת מטוס זה תושלם. לפרטים אודות מטוסים אלו כמו גם המימון בגינם, ראו ביאורים 9ג ו-10ב(4) לדוחות הכספיים.

בכל הנוגע ל-Vistara, החוכרת הקודמת של מטוסים אלו, הכנסות החברה מ-Vistara בשנת 2022 היוו כ-31% מהכנסות החברה מלקוחותיה. בשים לב לצי המטוסים הנוכחי, Avion Express Malta צפויה להיות לקוח מהותי מאוד בשנת 2023.

2.3.1.2 **שני מטוסי איירבוס 220-100:** שני מטוסים, משנת ייצור 2018, המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, עד לשנת 2035, אשר החברה השלימה רכישתם (עם הסכמי ההחכרה) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021. לפרטים אודות מטוסים אלו כמו גם המימון בגינם, ראו ביאורים 9ה(1) ו-10ב(3) לדוחות הכספיים.

הכנסות החברה מ Delta Air Lines בשנת 2022 היוו כ-50% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.3 **גוף מטוס איירבוס 300-330:** גוף מטוס, משנת ייצור 2000, המוחכר (במסגרת מיזם משותף עם גוף שהינו הבעלים של מנועי המטוס) לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines, בהסכם עד לרבעון השלישי לשנת 2025. לפרטים נוספים ראו ביאור ה(2) לדוחות הכספיים.

2.3.1.4 **מטוס איירבוס 200-330:** מטוס, משנת ייצור 2012, אשר לא היה מוחכר בתקופת הדוח. לפרטים אודות מטוס זה ומהלכים שקידמה החברה לרבות עסקת מכירה בהתאם להסכם מחודש דצמבר 2022, אשר בחודש מרץ 2023 הודיעה הרוכשת לחברה על ביטולו, ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.

2.3.1.5 לפרטים נוספים אודות התקשרויות עם לקוחות ראו ביאורים 15, 9ג ו-9ד לדוחות הכספיים.

2.4 **<u>שיווק והפצה</u>**

לקבוצת גלובל ליסינג קשרים עם חברות תעופה, ברוקרים (מתווכים בעסקאות רכישה והחכרה של מטוסים ולעיתים גם במימונם) ועם חברות אחרות הפועלות בענף, לרבות הגדולות שבהן, וכן עם מוסדות מימון ובנקים בארץ ובחו"ל. מעבר לקשרים אלה, מבצעת גלובל ליסינג פעילויות שיווק גם באמצעות צינורות שיווק נוספים ביניהם אתרי אינטרנט ופרסומים מקצועיים.

אין לקבוצת גלובל ליסינג תלות בצינורות שיווק מסוימים אשר אבדנם ישפיע מהותית לרעה על תחום הפעילות של גלובל ליסינג או שתיגרם לחברה תוספת עלות מהותית כתוצאה מהצורך להחליפם.

2.5 **<u>תחרות</u>**

שוק החכרת המטוסים הינו שוק מבוזר יחסית ובעולם קיימות עשרות חברות העוסקות בהחכרת מטוסים, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים. כמפורט בסעיף 2.1.6 לעיל, אם לפני כעשר שנים שלושת המחכירים הגדולים ביותר היוו 70% משוק החכרת המטוסים, הרי שמספר זה ירד עם השנים עד ל-25%, וזאת לאור כניסת שחקנים רבים לשוק. נכון לסוף המחצית השנייה לשנת 2022, ולאחר יציאת וכניסת שחקנים ומיזוגים שהתרחשו בשוק, 10 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים בכ-45%ממספר המטוסים המוחכרים בחכירה תפעולית בעולם ו-20 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים ביותר מ-60%. 30 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים ב-100 מטוסים ומעלה ואילו המחכירים המדורגים 50-30 בעולם מבחינת מספרי מטוסים מחזיקים כמה עשרות מטוסים. נוסף לחברות האמורות קיימות בתחום הפעילות חברות רבות אשר מחכירות וממנות, כל אחת, מספר מצומצם יותר של מטוסים[11].

להערכת גלובל ליסינג, היא נמנית עם חברות החכרת המטוסים הקטנות יותר, המחכירות עד עשרות מטוסים, וחלקה בשוק קטן מאוד.

העובדה שקבוצת גלובל ליסינג פועלת באמצעות צוות מצומצם המתמחה בתחום, תורמת לגמישות ויעילות בקבלת ההחלטות. בנוסף, נגישות למקורות מימון והקשרים שקבוצת גלובל ליסינג יצרה עם מממנים מאפשרים לסיים את הליכי גיוס המימון לרכישת המטוסים באופן מהיר. העובדה שלגלובל ליסינג קשרי עבודה טובים עם גורמים מממנים בארץ, מהווה יתרון נוסף, היות והחוכרים מעדיפים, ולעיתים אף דורשים, שהמימון לרכישת המטוס יגיע מגוף שאינו ממן את החוכר.

לפרטים נוספים בקשר עם השינויים בתחום הפעילות והתחרות בא ראו סעיפים 2.1.1.5 ו-2.1.6 לעיל.

[11] ראו בכתובת: https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214.

2.6 **<u>צבר הזמנות</u>**

נכון למועד הדו"ח, התקבולים הצפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (ראו הערה) מסתכמים בסך 103,513 אלפי דולר. להלן פירוט טבלאי לפי תקופות:

	סה"כ (באלפי דולר)	**רבעון 1 (באלפי דולר)**	**רבעון 2 (באלפי דולר)**	**רבעון 3 (באלפי דולר)**	**רבעון 4 (באלפי דולר)**
שנת 2023	9,993	1,746	2,749	2,749	2,749
שנת 2024	10,995				
שנת 2025	10,573				
שנת 2026	9,840				
שנת 2027 עד שנת 2035	62,112				
<u>סה"כ</u>	**<u>103,513</u>**				

נכון למועד פרסום הדו"ח, הסתכמו תקבולים אלו בסך של 101,767 אלפי דולר. להלן פירוט לפי תקופות:

	סה"כ (באלפי דולר)	**4/23-6/23 (באלפי דולר)**	**7/23-9/23 (באלפי דולר)**	**10/23-12/23 (באלפי דולר)**	**1/24-3/24 (באלפי דולר)**
4/23-3/24	10,995	2,749	2,749	2,749	2,748
4/24-3/25	10,995				
4/25-3/26	10,284				
4/26-3/27	9,840				
4/27 עד 2035	59,653				
<u>סה"כ</u>	**<u>101,767</u>**				

מובהר, כי הנתונים המפורטים בטבלאות לעיל מתבססים על תנאי הסכמי החכירה הקיימים בקשר עם מטוסים המופעלים אצל הלקוחות כפי שהם נכון למועד פרסום הדו"ח (קרי לרבות הסכמי ההחכרה מחדש לשני מטוסי האיירבוס 200-320, אשר נחתמו בחודש ינואר 2023, כאשר מטוס אחד נמסר ללקוח החדש בחודש פברואר 2023 והמטוס השני צפוי להימסר ללקוח החדש במהלך חודש מרץ 2023) ועשויים להשתנות, בין היתר, כתוצאה מביטול או הפרה של הסכמי חכירה ו/או שינוי במצבם הכלכלי של החוכרים באופן שלא יוכלו לשאת בדמי החכירה (לרבות אך לא רק, כניסתם להליכי חדלות פירעון וכיו"ב).

להלן פירוט התקבולים שהיו צפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופות ההחכרה שטרם מומשו), נכון ליום 31 בדצמבר 2021, ואשר הסתכמו לאותו מועד לסך של 84,792 אלפי דולר:

	סה"כ (באלפי דולר)	רבעון 1 (באלפי דולר)	רבעון 2 (באלפי דולר)	רבעון 3 (באלפי דולר)	רבעון 4 (באלפי דולר)
שנת 2022	9,335	3,475	2,366	1,747	1,747
שנת 2023	6,987				
שנת 2024	6,987				
שנת 2025	6,565				
שנת 2026 עד 2035	54,918				
סה"כ	**84,792**				

כאמור לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2021 הסתכמו התקבולים הצפויים מדמי החכירה בסך של 84,792 אלפי דולר. הגידול הקיים בתקבולים הצפויים לשנים 2023 ואילך (נכון ליום 31 בדצמבר 2022), לעומת היקף התקבולים הנ"ל כפי שהיה צפוי נכון ליום 31 בדצמבר 2021, נובע בעיקרו מהסכמים להחכרה מחדש של שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר צפויים להניב תקבולים החל מחודש אפריל 2023.

2.7 **עונתיות**

הכנסות קבוצת גלובל ליסינג אינן מושפעות מעונתיות.

2.8 **כושר ייצור**

לפרטים אודות צי מטוסי החברה ולקוחותיה למועד זה ראו סעיף 2.3 לעיל.

2.9 **רכוש קבוע**

להלן תיאור הרכוש הקבוע המהותי של גלובל ליסינג (שהינו צי המטוסים להחכרה) המשמשים לפעילותה בתחום החכרת המטוסים:

צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג הינו הרכוש הקבוע העיקרי של פעילותה, והוא כולל מטוסי נוסעים מסחריים, נכון למועד פרסום דו"ח זה מתוצרת איירבוס בלבד.

צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג מנה, נכון למועד הדו"ח ולמועד פרסומו 6 מטוסים, זאת לעומת צי מטוסים של 8 מטוסים ו-6 מטוסים נכון ליום 31 בדצמבר 2021 וליום 31 בדצמבר 2020, בהתאמה.

בהתאם למקובל בתעשייה, למטוסי נוסעים סה"כ חיים כלכליים של כ-25 שנה ולמטוסי מטען סה"כ חיים כלכליים של כ-30 שנה. יצוין כי בתום החיים הכלכליים נותר שווי כלכלי למטוסים.

להלן פרטים בדבר צי המטוסים אשר בבעלות קבוצת גלובל ליסינג נכון למועד פרסום הדו"ח:

סוג המטוס	כמות מטוסים	שנת ייצור
איירבוס		
220-100	2	2018
320-200	2	2016 ,2015
330-200 (*)	1	2012
330-300 (**)	1	2000
סה"כ	**6**	

* מטוס זה מוצג בדוחות הכספיים כנכס לא שוטף המוחזק למכירה וזאת היות ונכון למועד הדוח היה הסכם (מחודש דצמבר 2022) למכירתו. לפרטים נוספים ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.

** מטוס זה מוחכר בחכירה משותפת (המנוהלת על ידי החברה) לחברת תעופה Sunclass Airlines כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס ובהתאם לכך מתבצעת חלוקת התמורה מהסכם החכירה.

למדיניות החשבונאית של גלובל ליסינג בדבר הפחתת עלות המטוסים ולשיעור הפחת המנוכה בגין אלו, ראו ביאורים 2ט(2), 2י ו-9ו לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר עלותם ויתרת עלותם המופחתת של מטוסי קבוצת גלובל ליסינג, ראו ביאור 9ב לדוחות הכספיים.

בימים 31 במרץ 2022, 30 ביוני 2022, 30 בספטמבר 2022 ו- 31 בדצמבר 2022, בחנה גלובל ליסינג את סכום בר ההשבה של המטוסים בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך. לפרטים נוספים ראו ביאור 9ו לדוחות הכספיים.

יתרת העלות המופחתת של 6 המטוסים שהיו בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2022 עמדה על סך של כ-142.3 מיליון דולר. שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית, ללא חוזה חכירה - Current Market Value של 6 מטוסים אלו ליום 31 בדצמבר 2022 עמד על 136.9 מיליון דולר. עיקר הפער בין העלות המופחתת ליום 31 בדצמבר 2022 לבין שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ליום 31 בדצמבר 2022, נובע מהעלות המופחתת של שני מטוסי איירבוס 100-220 המוחכרים לחברת Delta Air Lines, המבוססת על שווי השימוש של מטוסים אלו (בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2022).

כן יצוין, כי העלות המופחתת ליום 31 בדצמבר 2022 מוצגת לאחר הפרשה לירידת ערך בסך כ-0.3 מיליון דולר בגין שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר לגביהם נחתם הסכם החכרה ל-Avion Express Malta. הפרשה לירידת ערך בגין מטוסים אלו נערכה בהתאם למדידת סכום בר השבה (הגבוה מבין השווי ההוגן בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש, כאשר שווי השימוש משקף, בשים לב לתקופת ההחכרה הארוכה של מטוסים אלו ולאור שיעורי הניכיון כיום, סך הנמוך בכ-9.5 מיליון דולר מהעלות המופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2022) אשר כללה את שווי המטוסים לאחר שדרוגם (עלויות בגין העלאת משקל הטיסה המרבי בעת המראה ושינוי קונפיגורציית המטוסים ל-180 מושבים, כאשר סך כ-1.3 מיליון דולר הוון לעלות המטוסים).

פרטים בדבר שינוי בצי המטוסים של הקבוצה בשנת הדו"ח ועד למועד פרסומו:
לפרטים אודות הסכם בו התקשרה החברה למכירת מטוס איירבוס 100-319 אשר הושלם בחודש יוני 2022 ראו ביאור 9ד(1) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות הסכם בו התקשרה החברה למכירת מטוס איירבוס 300-330 אשר הושלם בחודש נובמבר 2022 ראו ביאור 9ד(2) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות מטוס איירבוס 200-330 ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות הסכמים בהם התקשרה החברה בחודש ינואר 2023 להחכרת מטוסי איירבוס 320-200 ראו ביאור 9ג לדוחות הכספיים.

להלן פרטים בדבר השינויים במצבת צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג ועלותם לפי תקופות:

	2022	2021	2020	2019	2018
לתחילת התקופה	349,133	274,278	357,251	393,244	485,716
שנרכשו בתקופה	* 1,310	74,855	-	-	-
שנמכרו בתקופה	(97,833)	-	(82,973)	(35,993)	(92,472)
לתום התקופה	252,610	349,133	274,278	357,251	393,244
לתחילת התקופה	8	6	9	10	13
שנרכשו בתקופה	-	2	-	-	-
שנמכרו בתקופה	2	-	(3)	(1)	(3)
לתום התקופה	**6**	**8**	**6**	**9**	**10**

(*) לפרטים בדבר היוון עלויות השקעה לצורך הגדלת משקל טיסה מירבי בעת המראה ושינוי קונפיגורציית המטוסים ל-180 מושבים בשני מטוסי איירבוס 320-200, ראו ביאור 9ג(4) לדוחות הכספיים.

2.10 **הון אנושי**

2.10.1 גלובל ליסינג אינה מעסיקה עובדים ושירותי ההנהלה והניהול הנדרשים לצורך פעילותה מסופקים לה על-ידי כנפיים במסגרת הסכם למתן שירותי ניהול הקיים ביניהן. לפרטים אודות הסכם הניהול (אשר הינו בתוקף עד לחודש אוקטובר 2023) ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים.

2.10.2 החל מיום 1 בנובמבר 2012 מקבלת החברה שירותי יו"ר דירקטוריון ממר שלמה חנאל. לפרטים ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

2.10.3 כמו כן, מקבלת גלובל ליסינג שירותי ייעוץ וטיפול בנושאים טכניים/תחזוקתיים הקשורים לצי המטוסים, לפי הסכמים עם נותן שירותים ישראלי (אשר הסתיים בסוף שנת 2022) ונותן שירותים זר. מעת לעת ובמידת הצורך מסתייעת החברה בנותני שירותים חיצוניים, כגון בנושאים טכניים/תחזוקתיים. בנוסף, בתחילת חודש מרץ 2023 התקשרה בהסכם עם נותן שירותים זר, לקבלת שירותים בתחום השיווק והפיתוח העסקי, שעיקרו מבוסס הצלחה.

2.10.4 לחברה תלות מהותית במנכ"ל החברה, מר סידני סלסקי.

2.10.5 לפרטים בדבר גמול לדירקטורים בגלובל ליסינג, ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

2.11 **ספקים**

בואינג ואיירבוס הינם שני הספקים היחידים כמעט האחראים על ייצור מטוסי סילון מתוצרת מערבית ובהתאם לחברה (כמו גם ליתר החברות הפועלת בשוק התעופה ושוק החכרת המטוסים) תלות בספקים אלו. נכון למועד פרסום דו"ח זה לחברה מטוסים מתוצרת איירבוס בלבד. כמו כן, בעולם יש מספר

מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם Rolls Royce ו-Pratt & Whitney, החולשים על נתח שוק גדול ואשר להם לרוב החזקות גם בבתי המלאכה המורשים לתיקון ושיפוץ מנועים.

2.12 **<u>הון חוזר</u>**

נכון למועד הדו"ח, דמי החכירה נגבים מהלקוחות מידי חודש מראש. חלק מהחוכרים הפקידו פקדונות כספיים או נתנו ערבויות להבטחת התשלומים.

ליום 31 בדצמבר 2022, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים (סולו), לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר וגירעון בהון החוזר בסך של כ-5 מיליון דולר, בהתאמה, בהשוואה לגירעון בהון החוזר בסך של כ-24 מיליון דולר וכ-16.8 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, ליום 31 בדצמבר 2021. תחשיב ההון החוזר לא כולל יתרות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך של 12 מיליון דולר לאותם המועדים (לחברה מחויבויות לשמור בקופתה יתרות מזומנים (מזומנים שאינם משועבדים, השקעות לזמן קצר ופקדונות בנקאיים) בסך 12 מיליון דולר וכן תקבולים נוספים, שאינם כלולים ברכוש השוטף, אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח.

לפירוט נוסף לגבי ההון החוזר ראו סעיף 5.4 לדוח הדירקטוריון.

2.13 **<u>מימון</u>**

2.13.1 <u>כללי</u>

פעילות קבוצת גלובל ליסינג ממומנת מהונה העצמי ומהון זר הכולל הלוואות מתאגידים בנקאיים בארץ ובחו"ל וכן באמצעות סדרות אגרות חוב (סדרה ב') ואגרות חוב (סדרה ג') הרשומות למסחר בבורסה, כאשר ההון הזר נועד, בעיקרו, לממן את רכישת מטוסי קבוצת גלובל ליסינג.

ככלל, עסקאות רכישת המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג ממומנות בהלוואות דולריות לזמן ארוך על-ידי בנקים ישראלים ו/או בנקים בחו"ל. שיעור המימון הבנקאי בתחילת העסקה נע בדרך כלל בין 70%-90% מערך המטוס (כאשר ממוצע שיעור זה לגבי העסקאות הקיימות נכון למועד הדו"ח עומד על כ-71% מערך המטוס בתחילתן), כאשר היתרה ממומנת מאמצעיה העצמיים של קבוצת גלובל ליסינג ובמקרים מסוימים גם מפקדונות שמשולמים על-ידי החוכרים על-פי הסכמי החכירה הקיימים עימם.

אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחות ו/או בשעבודים כלשהם.

כבטחון להבטחת קיום התחייבויותיה של קבוצת גלובל ליסינג (פרט לאגרות החוב שהנפיקה) לגורם המממן על פי הסכמי המימון, משעבדת קבוצת גלובל ליסינג את המטוסים, הזכויות לכספים על-פי הסכם החכירה (דמי החכירה, הפקדות מהחוכר (ככל שישנן) ויתר הזכויות על-פי הסכם החכירה), זכויות הביטוח וכן את הזכויות בתאגידים המחזיקים במטוסים אלה.

למועד הדוח ולמועד פרסומו, לחברה מימון בנקאי משני בנקים: בנק ישראלי, אשר העמיד לחברה את המימון לרכישת שני מטוסי האיירבוס 200-320, ובהסכמי המימון אל מול בנק זה ההלוואות שהוענקו הינן עם זכות חזרה לחברה (Recourse) ואינן מוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים; ובנק זר, אשר העמיד הלוואות בקשר עם רכישת שני מטוסי האיירבוס 100-220, כאשר הלוואות אלו הינן ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse) ומוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים.

היתרה הבלתי מסולקת של ההלוואות הבנקאיות אותן נטלה קבוצת גלובל ליסינג נכון ליום 31 בדצמבר 2022 הסתכמה בסך של כ-73.6 מיליון דולר, מתוכם כ-28.2 מיליון דולר הינן הלוואות Recourse (ונכון למועד פרסום הדוח, סך של כ-69.7 מיליון דולר, מתוכן כ-24.7 מיליון דולר הינן הלוואת Recourse),

וזאת בהשוואה לסך של כ-95 מיליון דולר, נכון ליום 31 בדצמבר 2021, מתוכן כ-46.9 מיליון דולר הינן הלוואות Recourse.

לחברה תשקיף מדף בתוקף נושא תאריך 22 באפריל 2020, אשר תוקפו יפוג ב-21 לאפריל 2023, אשר מאפשר לחברה הנפקת ניירות ערך נוספים עד למועד האמור. בכוונת החברה להגיש לרשות ניירות ערך בקשה לקבלת היתר לפרסום תשקיף מדף חדש.

2.13.2 <u>אגרות חוב; דירוג</u>

לפרטים בקשר לאגרות החוב ולדירוג ראו סעיפים 20 ו-21 לדוח הדירקטוריון וביאור 11 לדוחות הכספיים.

2.13.3 <u>פרטים בדבר הלוואות</u>

(א) **להלן פרטים בדבר ההלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (לא כולל אגרות חוב (סדרה ב' וסדרה ג') כמפורט לעיל) נכון ליום 31 בדצמבר 2022 (מטבע האשראי של כל ההלוואות להלן הינו בדולר ארה"ב):**

מאפייני המלווה ופרטי הלוואות	נשוא ההלוואות והביטחונות להן	סך יתרה בלתי מסולקת (באלפי דולר)	יתרת עלות המטוסים ליום 31 בדצמבר 2022 (באלפי דולר)	סוג הריבית	תדירות פירעון	מועד פירעון סופי	יתרת "בלון" (באלפי דולר)
הלוואות מבנק זר Non-Recourse (1)	2 x A220-100	45,359	72,266	קבועה	חודשי	2035	-
הלוואות מבנק ישראלי Recourse (2), (3)	2 x A320-200	28,224	49,585	משתנה	חודשי	2028	15,200

(1) ההלוואות המוצגות בשורה זו הינן שתי הלוואות אשר ניטלו לרכישת שני מטוסים דומים המוחכרים לאותו חוכר, וקיים מנגנון Cross Collateral בין הבטוחות השונות המשועבדות להבטחת הלוואות אלו. לעניין ביצוע קיבוע מרכיב הריבית המשתנה בהלוואות בחודש ספטמבר 2022, ראו ביאור 10ב(3) בדוחות הכספיים. לאחר קיבוע מרכיב הריבית המשתנה כאמור, שיעור הריבית בהלוואות אלו הינו בטווח 5.5%-6.5% לשנה.

(2) ההלוואות המוצגות בשורה זו הינן שתי הלוואות אשר ניטלו לרכישת שני מטוסים דומים המוחכרים לאותו חוכר, וקיים מנגנון Cross Collateral בין הבטוחות השונות המשועבדות להבטחת הלוואות אלו. ההלוואות הינן בריבית משתנה נושאות ריבית של ליבור לחודש בתוספת מרווח משוקלל (תוספת המרווח מצויה בטווח של 2.6%-3.6%), כאשר החל מיוני 2022 אחת מבין הלוואות אלו נושאת ריבית SOFR לחודש בתוספת מרווח (ואילו השנייה ממשיכה לשאת ריבית ליבור לחודש בתוספת מרווח). למועד הדוח ולמועד סמוך לפרסום הדוח, שיעור הליבור החודשי הינו 4.39% ו-4.80% לשנה, בהתאמה ושיעור ה-SOFR החודשי הינו 4.36% ו-4.86% לשנה, בהתאמה.

(3) כמפורט בביאור 10ב(4) לדוחות הכספיים, ביום 21 בפברואר 2023 נחתם עדכון להסכמי ההלוואות, כאשר בין היתר פרעה החברה בפירעון מוקדם 3 מיליון דולר מתוך יתרת הבלון בגין הלוואות אלו (פירעון אשר בוצע ביום 21 בפברואר 2023), ולאחר הפירעון המוקדם כאמור עומדת יתרת הבלון בגין הלוואות אלו על הסך של 12.2 מיליון דולר.

לפרטים נוספים בדבר הלוואות, ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

(ב) **להלן פרטים בדבר תזרים עתידי מהכנסות דמי חכירה מהחכרת המטוסים המוחכרים הקיימים של קבוצת גלובל ליסינג בניכוי פרעון הלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (באלפי דולר) (כולל אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג'))[12] נכון ליום 31 בדצמבר 2022, לפי התקופות המפורטות להלן:**

	תקבולים צפויים מדמי חכירה (1)	פרעון קרן הלוואות, ללא פרעון הלוואות "בלון" (4) (7)	פרעון ריבית הלוואות (5)	תזרים נטו לפני פרעון הלוואות "בלון"	פרעון יתרת קרן הלוואות "בלון" (6)	תזרים נטו לאחר פירעון יתרת הלוואות "בלון"	סה"כ פרעון קרן הלוואות
שנת 2023	9,993	11,997	6,871	(8,875)	3,000	(11,875)	14,997
שנת 2024	10,995	7,266	5,608	(1,879)	20,997	(22,876)	28,263
שנת 2025	10,573	7,435	4,554	(1,416)	-	(1,416)	7,435
שנת 2026	9,840	7,571	4,115	(1,846)	-	(1,846)	7,571
שנת 2027 ואילך	62,112	42,287	12,349	7,476	16,998	(9,522)	59,285
סה"כ	103,513	76,556	33,497	(6,540)	40,995	(47,535)	117,551

(1) תקבולים צפויים מדמי חכירה בהתאם להסכמים החתומים למועד פרסום הדוח לרבות הסכמי החכרה מחדש לשני מטוסי האיירבוס 320-200 ל-Avion Express Malta, אשר אשר נחתמו בחודש ינואר 2023 והמטוסים נמסרו ללקוח החדש בחודשים פברואר ומרץ 2023. לפרטים ראו ביאור 9ג לדוחות הכספיים.

(2) תזרים עתידי זה אינו כולל תקבולים בגין תמורה ממימוש מטוסים או מימונם מחדש, והחברה מעריכה כי ככל ותידרש לכך, יהיה באפשרותה לממן פירעון של הלוואות "בלון" באמצעות הלוואות חדשות שתתקבלנה בעקבות החכרה מחדש של המטוסים, או לחילופין לפרוע הלוואות אלו מהתמורה שתנבע כתוצאה ממכירתם.

(3) כמו כן, התזרים העתידי כמפורט בטבלה לעיל אינו כולל:

(א) תקבולי רזרבות מהחוכרים השונים (כיום מנגנוני תשלום רזרבות קיימים בהסכמים להחכרת שני מטוסי האיירבוס 320-200 וגוף מטוס האיירבוס 300-330).

(ב) פיצוי נוסף בקשר עם תביעות חוב שהגישה החברה כלפי לקוחות קודמים כמפורט בביאורים 9ה(3) ו-9ה(4) לדוחות הכספיים.

(ג) תקבולים בקשר עם מטוס האיירבוס 200-330 (ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים).

(4) בטבלה זו, המונח "הלוואות" כולל, בין היתר, גם את אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג').

(5) למועד הדוח, יתרת הלוואות מבנק ישראלי כאמור בסעיף קטן א' לעיל הינן ההלוואות היחידות בריבית משתנה. הנתונים בדבר היקף פירעונות הריבית החזויים מבוססים על רמת הריבית הנהוגה סמוך למועד פרסום הדו"ח. מטבע הדברים, שיעורי ריבית אלו עשויים להשתנות ולהשפיע על ההיקף הצפוי של פירעונות הריבית בגין ההלוואות. לפרטים אודות תנודות בשערי הריבית ראו בסעיף 1.7.8 לעיל.

(6) פירעון ה"בלון" הקבוע לשנת 2023 הינו פירעון מוקדם של 3 מיליון דולר (ע"ח הלוואות בלון שנקבעו במקור לשנת 2028). הפירעון עצמו בוצע בפברואר 2023. לפירוט ראו ביאור 10ב(4) בדוחות הכספיים.

(7) פירעון הלוואות כולל רכישה עצמית של אג"ח (סדרה ב') אשר בוצעה בחודש ינואר 2023 בהיקף של כ-0.3 מיליון דולר.

יצוין, כי הנתונים הנוגעים לתקבולים הצפויים מדמי החכירה בתקופות לעיל וכמפורט בטבלה, מבוססים על הסכמי חכירה בין גלובל ליסינג לבין החוכרים. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך התשכ"ח - 1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), ולאור האמור, אין ודאות, כי המידע הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי החכירה לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי החוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 4 להלן, ובשים לב להשלכותיו של משבר נגיף ה"קורונה" וחוסר הוודאות המסוימת שעדיין קיימת בענף התעופה כתוצאה ממשבר זה. הערכות החברה בדבר יכולתה לפרוע את הלוואות הבלון

[12] לפרטים בדבר יתרת מועדי פירעון (קרן וריבית) אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחה כלשהי או בעסקה ספציפית.

באמצעות תמורה ממימוש המטוסים וכן קבלת הלוואות חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוססת על האומדנים המקובלים בשוק למחירים עתידיים של מטוסים וכן יכולת קבוצת גלובל ליסינג לקבל הלוואות בעתיד, בהתאמה.

(ג) בשנת 2020 החל תהליך היערכות בשוק העולמי לקראת הפסקת השימוש בריבית הליבור (LIBOR) ומעבר לריביות בנצ׳מארק חדשות. במקור המעבר היה אמור להתבצע החל מסוף 2021 ואולם בהתאם לפרסומים מעודכנים בנושא, הפסקת השימוש בריבית הליבור לחודש לעניין מטבע הדולר (מה שרלוונטי לחברה בהתאם להלוואות הקיימות), צפויה לחול רק מסוף יוני 2023. מטבע הדברים, לרפורמה זו עשויה להיות השלכה על שיעורי הריבית בקשר עם הלוואות שנטלה החברה ואשר כוללות מרכיב של ריבית משתנה תלוי ליבור. למועד הדוח, לחברה שתי הלוואות בריבית משתנה, מאותו בנק ישראלי, כאשר לגבי אחת מהן, כבר במהלך שנת 2022 החל השימוש בריבית ה-SOFR חלף השימוש בליבור חודשי כאשר השפעת שינוי זה בראי החברה הינה זניחה. להערכת החברה, לאור מצבת יתרת ההלוואות של החברה למועד זה, לוחות הסילוקין של הלוואות אלו ולאור מבני הריבית הקיימים בהלוואות אלו, לשינויים שינבעו מהפסקת השימוש בריבית הליבור ומעבר לריביות בנצ׳מארק חדשות צפויה להיות השלכה לא מהותית על החברה.

2.13.4 <u>מגבלות והתחייבויות כלפי בנקים ישראליים</u>

2.13.4.1 לצורך הבטחת פירעון ההלוואות שנתקבלו מבנקים למימון רכישת מטוסיה, שיעבדה גלובל ליסינג לטובת בנקים אלו את המטוסים, את הסכמי החכירה והזכויות הנובעות מהם, את תמורות הביטוח וכן את הזכויות בתאגידים או בנאמנויות המחזיקות במטוסים אלה.

לגבי הלוואות קיימות שניטלו מהבנק הישראלי, החברה התחייבה לעמידה ביחס הלוואות לבטחונות (LTV). לפירוט בדבר עמידה ביחס LTV למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, ראו ביאור 10ג לדוחות הכספיים.

2.13.4.2 כמו כן, נכון ליום 31 בדצמבר 2022, לגלובל ליסינג אמות מידה פיננסיות כלפי בנק ישראלי, כמפורט בביאור 10ג לדוחות הכספיים. נכון לתאריך הדוח וכן למועד הסמוך לתאריך פרסום הדו״ח, עומדת גלובל ליסינג בכל אמות המידה הפיננסיות, ההסכמות וההתניות האחרות כלפי הבנקים המממנים.

2.13.4.3 בכל ההלוואות שנטלה גלובל ליסינג עם זכות חזרה לחברה, נקבע כי שינויים בשליטה בלווה דורשים אישור מראש של הגוף המממן. אי קבלת הסכמת הגוף המממן מהווה הפרה יסודית של הסכם ההלוואה, אשר עלולה להביא לדרישת הגוף המממן להעמדת ההלוואה לפירעון מיידי.

2.13.5 <u>מגבלות והתחייבויות שנטלה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב</u>

לפרטים בדבר מגבלות והתחייבויות שנטלה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ב׳) ומחזיקי אגרות החוב (סדרה ג׳), ראה ביאור 11ג לדוחות הכספיים.

2.13.6 <u>גיוס ממקורות נוספים</u>

להערכת גלובל ליסינג, בשנה הקרובה לא יידרש גיוס ממקורות נוספים לצורך כיסוי תפעול עסקיה השוטפים בהתאם למתכונת הפעילות הקיימת. במקרה בו יוחלט על רכישת מטוסים נוספים, תידרש החברה לגיוס הון נוסף ו/או למימוש מטוסים נוספים לשם מימון רכיב ההון העצמי בעסקאות החדשות, כאשר בכל מקרה בכוונת קבוצת גלובל ליסינג להמשיך ולגייס הלוואות לצורך רכישת מטוסים אלו, כפי שנהגה עד היום, כמתואר לעיל, כחלק בלתי נפרד מתהליך מימונה של עסקה לרכישת מטוס. בנוסף, החברה בוחנת כל העת את מבנה המימון הקיים על רכיביו לרבות האפשרות לבצע מימון מחדש למימונים מסוימים וזאת לצורך ייעול מבנה המימון של החברה.

2.13.7 <u>מסגרות אשראי</u>

נכון למועד הדו"ח ולמועד פרסום הדו"ח אין לחברה מסגרות אשראי שטרם נוצלו.

לגלובל ליסינג נכסים חופשיים משעבוד הניתנים לשימוש כבטחונות לאשראי נוסף. נכסים אלה כוללים בעיקר גוף מטוס (איירבוס 300-330) המוחכר לחברת תעופה בסקנדינביה, נכס הנדל"ן שבבעלות החברה בשדה דב, וכן יתרות מזומנים ופקדונות בבנקים. כמו כן, מטוס האיירבוס 200-330 שבבעלות החברה (ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים) גם כן אינו משועבד למועד זה, לאחר שהחברה פרעה את יתרת המימון שניטל בגינו בפירעון מוקדם בחודש דצמבר 2022. לפירוט לעניין נכסים שאינם משועבדים, ראו ביאור 9ח לדוחות הכספיים.

2.14 **<u>מיסוי</u>**

לפרטים לרבות ביחס לשומות סופיות ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי בחודש דצמבר 2021, ולאחר ביקורת שומות שערך מס הכנסה, חתמה החברה על הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018. לפרטים אודות הסכם הפשרה כאמור ראו ביאור 14ו לדוחות הכספיים.

2.15 **<u>איכות הסביבה</u>**

בעולם, לרבות בישראל, קיימות מגבלות שונות על הפעילות התעופתית שמטרתן לצמצם ולהגביל את מפגעי הרעש ופליטת גזים מפעילות תעופה. בכל הנוגע להיבטי רעש, בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. כמו כן, האיחוד האירופי אימץ תקנות ספציפיות (Regulation (EU) No 598/2014) הנוגעות למגבלות תפעול הנוגעות לרעש ממטוסים. כפועל יוצא, בארצות מסוימות קיימות תקנות בדבר איסור על הפעלת מטוסים שאינם עומדים במגבלות הנ"ל. בשנת 2019, למשל, החליט האיחוד האירופי על ה-"European Green Deal", שמטרתה הפיכת אירופה לירוקה יותר, בין היתר תוך צמצום השימוש בגורמים מזהמים (לדוגמת פליטת גזים מפעילות תעופה)[13], ואשר צפויה להשפיע גם על חברות התעופה בצורך להפוך את פעילותן ל"ירוקה" יותר. מגבלות אלה עלולות לפגוע ביכולת למכור ולהחכיר מחדש מטוסים (בעיקר ישנים) הנמצאים ברשות קבוצת גלובל ליסינג או לחייב השקעות נוספות בהתאמתם למגבלות, או להביא להכבדה בעלויות חברות התעופה הפועלות בשוק. עלות השקעות אלו, אם תהיינה, נחלקת ברוב המקרים בין החוכרים לגלובל ליסינג בהתאם להסכמים שביניהן. לפרטים בדבר מגבלות רעש ואיכות הסביבה כסיכון ענפי, ראו סעיף 4.2(ד) להלן.

2.16 **<u>הסכמים מהותיים</u>**

2.16.1 הסכמי החכירה של קבוצת גלובל ליסינג עם לקוחותיה המהותיים לפרטים ראו סעיף 2.3 לעיל. לפרטים אודות הסכם המכירה של מטוס האיירבוס 200-330 ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.

2.16.2 הסכמי המימון לרכישת המטוסים המוחכרים ללקוחות. לפרטים ראו סעיפים 2.13.1 ו- 2.13.3 לעיל.

2.16.3 הסכם ההשקעה והסכם בעלי המניות בקשר עם ההחזקה ב-TUS.

2.16.4 הסכם הניהול בין גלובל ליסינג לבין כנפיים. לפרטים ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים.

2.16.5 התחייבות גלובל ליסינג למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה. לפרטים ראו תקנה 29א' לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד).

[13] ראו בכתובת: https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action_en.

2.16.6 שטר נאמנות בין גלובל ליסינג לבין הנאמן לאגרות החוב (סדרה ב') מיום 24 בנובמבר 2015.

2.16.7 שטר נאמנות בין גלובל ליסינג לבין הנאמן לאגרות החוב (סדרה ג') מיום 11 באוגוסט 2021.

2.17 **<u>יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה</u>**

החברה נכנסה למשבר נגיף ה"קורונה" עם צי מטוסים קטן יחסית (בכניסה למשבר 9 מטוסים) ולאחר שנים בהן, מחד, ניצלה החברה הזדמנויות למימוש מטוסים (רובם מטוסים וותיקים) תוך ניצול עודף השווי הקיים בעסקאות מסוג זה (לרבות עסקאות מכירה שבוצעו בשנת 2020); ומאידך מיעוט יחסי של עסקאות רכישה, וזאת מתוך היצמדות לאסטרטגיה של אי עשיית עסקאות בכל מחיר והתקשרות אך ורק בעסקאות אשר לשיטת החברה משקפות תשואה ראויה בשים לב לסיכונים הכרוכים בהן. שני אלו ואיתנותה הפיננסית של החברה, סייעו לה בהתמודדות עם המשבר והשלכותיו, כפי שבאו לידי ביטוי עד לפרסום דוח זה, וכן קידום וביצוע עסקאות חדשות כגון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 וכניסה להשקעה ב-TUS. בהקשר זה יצוין, וכפי שיפורט להלן, כי החלטת החברה להיכנס להשקעה ב- TUS אינה מהווה שינוי במיקוד העסקי של גלובל ליסינג כחברה העוסקת בהחכרת מטוסים ואולם החברה מעריכה כי ההשקעה בחברת תעופה, מלבד ההזדמנות העסקית הקונקרטית שרואה גלובל ליסינג בפעילות התעופתית של TUS, תאפשר להרחיב את הגמישות התפעולית של גלובל ליסינג, ובין היתר עשויה להוות אפשרות להפעלת מטוסים שאינם מוחכרים וכן אפשרויות נוספות ליהנות מהסינרגיה הטבעית בין חברת תעופה לחברה להחכרת מטוסים.

בשנת 2022 ועד למועד פרסום דוח זה הייתה ממוקדת החברה במציאת פיתרונות למטוסים שאינם עובדים, טיפול ושימור הצי הקיים ומעקב שוטף אחר המגמות בשווקים והשפעתן על לקוחותיה, פיתוח TUS והגדלת פעילותה, ביצוע פעולות לחיזוק הונה העצמי וביצוע התאמות נדרשות (לרבות התאמות מסוימות בהסכמי המימון, בעיקר בזה למימון שני מטוסי האיירבוס 200-320).

נכון למועד זה בכוונת החברה להמשיך בקידום המהלכים הקשורים בהחכרה מחדש ו/או מכירה של המטוסים בצי שאינם מוחכרים, כפי שנעשה עד כה, ובד בבד להמשיך בפעילות לאיתור הזדמנויות עסקיות לרכישת עסקאות חדשות והרחבת מאגר הלקוחות הקיים (דבר שיוביל להגדלת צי המטוסים ותזרימי המזומנים בהתאם) - זאת, בשים לב למגמות וההתפתחויות בשוק (לרבות בהיבטי הפעילות התעופתית, עיצוב הענף לאחר היציאה ממשבר נגיף הקורונה, הצרכים בשוק, חלופות העסקאות הקיימות ותשואות אפשריות); בשים לב לרמת הסיכון הקיימת בעסקה להערכת החברה; ההון הנדרש לביצוע עסקאות חדשות ומקורות ההון; וכמו גם אפשרויות המימון של העסקה (וההשפעה על עקרונות המימון של החברה ושמירה על יחסי מינוף הולמים) וזמינות הון לביצוע עסקאות. זאת, מחד, בשים לב להזדמנות שטומנות בחובן עסקאות פוטנציאליות, ומאידך בהתאם לאותה אסטרטגיה של אי עשיית עסקאות בכל מחיר והתקשרות אך ורק בעסקאות אשר לשיטת החברה משקפות תשואה ראויה בשים לב לסיכונים הכרוכים בהן.

יחד עם זאת, וכאמור לעיל, על אף ההתאוששות בפעילות והפיחות המשמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם, לאור לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. לאור זאת, קשה להעריך במדויק את היקף ההשפעות וההשלכות לעתיד, לרבות ההשפעה על חברות החכרת המטוסים. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית לא רק על חברות התעופה, אלא על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. בהתאם, נגיף הקורונה והתמודדות מדינות העולם עמו צפויים בשלב זה להמשיך להיות מרכיב בעל

השפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים הבוטלטים בהשפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של המגמה האמורה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

בהתאם לאמור, ובשים לב לדינמיות המאפיינת את המשבר, גלובל ליסינג תמשיך כל העת בבחינת האסטרטגיה העסקית העתידית, הן לאור השינויים בשווקים והן לאור ביצועי העסקאות הקיימות ועמידה באתגרים העומדים בפניה.

3. החזקת החברה ב-TUS Airways

3.1 **מידע כללי על תחום הפעילות**

3.1.1 כללי

3.1.1.1 בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"), והחברה מחזיקה ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע של TUS, כאשר יתרת מניותיה של TUS מוחזקות בידי איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן: "**מר Woolley**"), אשר החזיק במלוא מניות TUS קודם להשלמת עסקת השקעה זו. לפרטים נוספים אודות כניסת החברה להשקעה ב-TUS והשקעות שבוצעו בה ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.

3.1.1.2 TUS הינה חברת תעופה קפריסאית אשר החלה את פעילותה בשנת 2016, ופעלה מתחילת דרכה באמצעות מטוסים מסוג Saab and Fokker ובעיקר בקווים בין ישראל (ת"א וחיפה) לקפריסין ויוון, עד להפסקת פעילותה המסחרית בשנת 2019 וביצוע התאמות בכוח האדם בהתאם.

3.1.1.3 TUS שבה לפעילות מסחרית רק בתחילת חודש יולי 2021, לאחר תקופת התארגנות מחדש בעת משבר הקורונה, תוך שהיא משיבה עובדים לעבודה באופן הדרגתי ובהתאם לצרכי התפעול שלה. חזרתה לפעילות סדירה של TUS וכניסת החברה להשקעה בה בוצעו על בסיס תוכנית שמטרתה יצירת חברת תעופה "רזה", נטולת חובות עבר תוך ניצול תנאי השוק שנוצרו בשל משבר נגיף הקורונה, הן ביחס ליכולת גיוס כוח אדם בעלויות מופחתות והן ביחס ליכולת להתקשר בהסכמי חכירת מטוסים בתנאים נוחים, כאשר כניסת החברה להשקעה בוצעה לחברה "נקייה" ללא חוב פיננסי חיצוני (לרבות הלוואות בעלים ולמעט התחייבויות הנובעות ממהלך העסקים הרגיל של TUS) והונה העצמי של TUS חיובי.

3.1.1.4 במסגרת זאת שינתה TUS את אופן הפעולה, הרחיבה אותה, ועברה לפעילות באמצעות מטוסי איירבוס 320-200. הלכה למעשה TUS הינה חברת תעופה בתחילת דרכה המחודשת וככזו בפניה אתגרים המתאימים לחברה בתחילת דרכה ובנייה וצמיחה מחדש בהיבטים השונים של פעילותה.

3.1.1.5 בהתאם לתוכניותה העסקיות, בשלב ראשון לאחר החזרה לפעילות ועם השיפור בביקושים החל מהרבעון השני לשנת 2022, מתמקדת TUS בהפעלת טיסות בין ישראל לקפריסין ובין ישראל ליעדים נוספים באירופה לרבות אגן הים התיכון, וכן טיסות מקפריסין ליעדים באגן הים התיכון ובאירופה (טיסות פנים אירופאיות, גם ללא קשר לישראל), זאת בהתאם לביקושים בשוק לרבות ביקושים והזמנות מצד סוכנויות תיירות שונות עמן קשורה TUS בהסכמים. לאחר שבשנת 2022 השלימה TUS את הגדלת צי המטוסים לחמישה, היא ממשיכה בקידום תהליכים נוספים שעיקרם הרחבת היצע הקווים וכניסה ליעדים חדשים בעיקר באירופה; הרחבת טיסות השכר שלה ובחינה מתמדת של מיזמים ושיתופי פעולה עם גורמים שונים בתחום התעופה והתיירות במטרה להרחיב את קשת המוצרים המוצעים; ושיפור והרחבת צינורות השיווק והיכולות בתחום הדיגיטל והטכנולוגיה. לאחר הגדלת היקפי הפעילות בשנת 2022 פועלת TUS למעבר לפעילות משמעותית עוד יותר בשנת 2023. המודל העסקי של הפעלת TUS דומה במהותו, בכל הנוגע לטיסות סדירות, למודל של חברות ה-Low Cost, כאשר TUS פועלת גם במישור של מכירת טיסות לקבוצות מאורגנות ולחברות המפעילות טיסות שכר.

3.1.2 מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו

3.1.2.1 פעילותה של TUS הינה של פעילות הובלת נוסעים וכן של מטען. הסביבה העסקית במסגרתה פועלת TUS מאופיינת בתנודתיות עונתית (אשר הושפעה בשנים האחרונות גם ממגבלות הקשורות בנגיף הקורונה) וברמת תחרות גבוהה. הפעילות משתנה מטבע הדברים כתלות בביקושים הנגזרים מטעמי הצרכנים, משינויים גיאופוליטיים או אירועים כגון מגיפת הקורונה, ומהתפתחות הסכמי תעופה גלובליים, בילטרליים ואזוריים. היות וקפריסין הינה חלק מהאיחוד האירופי, TUS כפופה להוראות הרגולציה התעופתית באירופה (בכפוף ובנוסף להוראות הרשויות בקפריסין), החלות על חברות תעופה אחרות באירופה, לרבות בכל הנוגע להסכמי התעופה וזכויות הטיסה בתוך האיחוד האירופי ובין האיחוד האירופי למדינת ישראל ולמדינות אחרות בעולם.

3.1.2.2 בשנים האחרונות מיושמת ביתר שאת מדיניות ליברליזציה של הסכמי תעופה, והסכמי התעופה שנכנסו לתוקף במהלך העשור האחרון צמצמו משמעותית מגבלות על כמות מובילים ותדירויות טיסה והסירו חסמים רגולטוריים ותפעוליים. כך למשל, הסכם השמיים הפתוחים בין ישראל לבין האיחוד האירופי הביא להסרת מגבלת התדירויות על הטיסות לישראל וממנה וכפועל יוצא, לתוספת משמעותית בהיצע הטיסות של חברות התעופה הטסות לישראל וממנה, ובין היתר מאפשר לחברה כגון TUS, שהינה חברה אירופאית, לפעול בחופשיות בקווים בין ישראל לאירופה. מנגד, היות ו-TUS הינה חברה אירופאית ולאור מבנה האיחוד האירופי, ישנם "שמיים פתוחים" בכל אירופה, דבר המעצים את התחרות בסביבה בה פועלת חברה כגון TUS. הסכמים אלו הביאו עמם עלייה בהיצע ובהתאם ירידה במחירים ושינוי בהרגלי הצריכה של הצרכנים. לאחר שבשנים 2020 ו-2021 חלו שינויים בהיבט זה כתוצאה מהחלת מגבלות כניסה ותנועה מצד מדינות שונות לאור נגיף הקורונה, במהלך שנת 2022 הוסרו מרבית מגבלות התנועה שהוטלו בשל נגיף הקורונה בשדות התעופה בעולם וביעדים אליה טסה TUS, ולמועד פרסום דו"ח זה מגמה זו של ביטול מגבלות התנועה נשמרת.

3.1.2.3 כמו כן, אם בעבר מודל ה-Legacy היה המוכר והמוביל בפעילות התעופה, בעשור האחרון התגבר מודל ה-Low Cost, אשר הגדיר מחדש את רמת השירות בטיסה ואת מודל התמחור, השיווק והמכירה. חברות ה-Low Cost משתמשות גם בשדות תעופה משניים באירופה ובציים אחידים (אצל חלק מהחברות גם ציים חדישים וחסכוניים) עם מספר מושבים מקסימלי המאפשר הפחתת העלות למושב, ופרופיל שירות מינימאלי במהלך הטיסה עם אפשרות לרכוש שירותים נוספים בתשלום (Ancillary). כתוצאה מכך גדל ההיצע בישראל ובאירופה וקודם למשבר הקורונה התגברה תנועת הנוסעים באופן משמעותי ועקבי משנה לשנה.

3.1.2.4 בצד האמור לעיל, העולם מתקדם מבחינה טכנולוגית כל העת וכחלק מכך אנו רואים מעבר עקבי מערוצי השיווק המסורתיים אל ערוצי שיווק ומכירה חדשים והתגברות השימוש באתרי אינטרנט ואפליקציות שונות, דבר המאפשר גם לצרכן לבצע השוואה בין אפשרויות רבות יותר, הרכבה עצמית של טיסות וחבילות נופש. לא זו אף זו, משבר נגיף הקורונה האיץ משמעותית את השימוש באתרי האינטרנט ובהתאם את חשיבות האינטרנט והממשקים הדיגיטליים כערוצי השיווק והמכירה המובילים.

3.1.2.5 לפרטים אודות השפעות נגיף הקורונה על הפעילות בענף התעופה ראו סעיף 1.7 לעיל.

3.1.3 מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

3.1.3.1 תחום ההובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית, המסדירה את הפעילות בהיבטים רבים כגון רישוי והפעלה, הסמכה ובטיחות. רישיונות, אישורים וזכויות להפעלת טיסות, סוגי טיסות, מגבלות ותנאים עלולים להשפיע על היקף התחרות בתחום, על אופן ניצול המטוסים, הרווחיות והשקעות נדרשות. להוראות בדבר החקיקה והרגולציה החלה על TUS ראו סעיף 3.18 להלן.

3.1.3.2 בנוסף, נקבעו באותם הסדרים בינלאומיים ומקומיים, תנאים והסדרים הנוגעים לתפעול ולאחריות המוביל האווירי לנזקים ולעיכובי טיסות וביטולן. לפרטים ראו סעיף 3.18 להלן.

3.1.4 <u>שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו</u>

3.1.4.1 לשינויים והתפתחויות בינלאומיות ראו סעיף 1.7.4 לעיל.

3.1.4.2 לשינויים והתפתחויות בשוק הישראלי והשוק הקפריסאי ראו סעיף 1.7.6 לעיל.

3.1.4.3 כאמור בסעיף 3.1.1 לעיל, TUS נמצאת עדיין בתחילת דרכה המחודשת, ולאחר ששנת 2022 הייתה שנת פעילות מלאה ראשונה מאז החזרה לפעילות מסחרית, TUS ממשיכה בתהליך להגדלת היקפי הפעילות וחדירתה לשווקים.

3.1.5 <u>התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו</u>

3.1.5.1 לפרטים ראו סעיף 3.1.2 לעיל וכן סעיף 1.7 לעיל לעניין אודות משבר נגיף הקורונה והשפעתו על ענף התעופה.

3.1.5.2 <u>שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות</u>

3.1.5.3 ראו סעיף 3.1.2.4 לעיל ביחס להתפתחויות טכנולוגיות בקשר עם ערוצי שיווק ומכירה.

3.1.5.4 כמו כן, הצטיידות במטוסים חדשים עם טכנולוגיה מתקדמת וחדשנית המייעלת את ההפעלה ומביאה לחיסכון בעלויות ולסביבה "ירוקה" יותר, מהווה שינוי טכנולוגי מהותי בתחום ההובלה האווירית.

3.1.6 <u>גורמי הצלחה קריטיים בתחום</u>

כחלק מתהליך ההתחדשות רואה TUS מספר גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות ובהתאם היא פועלת ליישומם וקידומם, כדלקמן: (א) הפעלה במודל Low Cost; (ב) גמישות תפעולית על מנת לבצע שינויים מהירים בהתאם למצב השוק והתאמה לעונתיות; (ג) התמקדות בסגמנטים מסוימים לרבות התמקדות במקרים מסוימים בתחומי נישה וקהלי מטרה מוגדרים; (ד) התקשרויות עם סוכנויות תיירות המספקות ביקושים הן לטיסות סדירות והן לטיסות שכר וזאת לשם הבטחת היקפי מכירה מסוימים; (ה) פיתוח שיתופי פעולה חדשים ומיזמים משותפים עם גורמים שונים בתעופה ובתיירות; (ו) הרחבה ופיתוח של קשת צינורות השיווק וההפצה; (ז) פיתוח האספקט של מוצרים ושירותים נלווים לטיסה; (ח) חתירה לחדשנות; (ט) פיתוח פעילות מטען בבטן מטוסי הנוסעים.

3.1.7 <u>שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות</u>

לפרטים אודות הספקים וחומר הגלם העיקריים של TUS, ראו סעיף 3.13 להלן.

3.1.8 <u>חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום</u>

חסמי הכניסה העיקריים הינם: (א) ההשקעה הראשונית הגדולה יחסית, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישה או חכירת מטוסים, מלאי חלפים וציוד היקפי; (ב) הצורך בקבלת רישיונות הפעלה מהרשויות המתאימות, דבר הכרוך בעמידה קפדנית בהוראות חוקים ותקנות; (ג) גיוס כוח אדם בעל מיומנות ומומחיות לרבות הסמכות מתאימות (טייסים, מכונאים וטכנאים) ויצירת מערכת תפעולית חזקה; (ד) יכולת חדירה לשוק ויצירת מותג וצבירת מוניטין בשים לב לסביבה התחרותית; (ה) יכולת פיננסית - במסגרת הפעילות נדרשות מעת לעת הפקדת ערבויות ומקדמות בידי נותני שירותים שונים, לעיתים בסכומים משמעותיים, וכאמור בסעיף 3.18.2.2 להלן חלק מדרישות הרגולציה

המתאימה לקבלת רישיון הפעלה מסחרי עוסקות בהיבטי הוכחת יכולת כלכלית; (ו) לעיתים אפשר שיווצר עומס בשדות תעופה מסוימים וקושי בקבלת אישור לגבי המראה או נחיתה (Slot) בשדות תעופה מרכזיים, המבוקשים ביותר (היבט שהיה משמעותי יותר קודם למשבר הקורונה עם העומס שנוצר באירופה), דבר שימנע פתיחת קווים חדשים או שיפור לוחות זמנים.

לשיטת TUS בין חסמי היציאה העיקריים מפעילות זו ניתן למצוא היבטים של פגיעה במוניטין והתחייבויות קיימות לספקים וללקוחות.

3.1.9 <u>תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם</u>

התחליפים להובלה במטוסי נוסעים הם הובלה באמצעים אחרים (אמצעים ימיים ואמצעים יבשתיים), וכן מטוסי מטען הם תחליפיים לגבי הובלת מטען בגחון מטוסי נוסעים. יצויין כי לאור משבר הקורונה נוצר מחסור בהובלת מטען באמצעות מטוסי נוסעים ובהתאם עברו הצרכנים לאמצעים החליפיים של הובלה באמצעי ימיים ויבשתיים וכמו כן חברות רבות הסבו את מטוסי הנוסעים לתצורת מטען המאפשרת הובלת מטענים בבטן המטוסים ומטענים קלים יותר בתא הנוסעים, כל זאת תחת אישורי רגולציה מוגבלים בזמן מטעם רשויות התעופה העולמיות והמקומיות, נוכח משבר הקורונה.

3.1.10 <u>מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו</u>

בתחום ההובלה במטוסי נוסעים מתקיימת תחרות בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות, חברות Low Cost וכן חברות שכר. חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם 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 האינטרנט ואפליקציות המובייל לביצוע הזמנה וקבלת מידע ועוד.

התחרות הינה בין חברות תעופה המפעילות טיסות ישירות ליעד (טיסות ללא עצירה) ועם חברות אשר מציעות עצירת ביניים (אחת או יותר), לרבות חיבורים עם חברות תעופה אחרות. חברות התעופה מתחרות ביניהן הן באמצעות טיסות המופעלות על ידן 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 קוד משותף ובריתות תעופה.

לפרטים אודות מדיניות השמיים הפתוחים ראו סעיף 3.1.2.2 לעיל, ולפרטים נוספים אודות התחרות ראו סעיף 3.6 להלן.

כמו כן, לשינויים רגולטוריים מסויימים עשויה להיות השפעה על מבנה התחרות בתחום הפעילות.

3.2 **<u>השירותים בתחום הפעילות</u>**

3.2.1 השירותים העיקריים ש-TUS מספקת בתחום פעילות זה הינם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות מטוסי נוסעים. נכון למועד זה בשירות TUS חמישה מטוסי איירבוס 200-320, כולם בקונפיגורצייה זהה הכוללת מחלקה אחידה של תיירים בלבד עם 180 מושבים. במסגרת זו מספקת TUS טיסות ללקוחות באופן ישיר בטיסות סדירות וכן באמצעות מכירת מושבים לסוכנויות תיירות ולקבוצות מאורגנות עמם היא קשורה בהסכמים וזאת הן בטיסות סדירות והן בטיסות שכר יעודיות. כחלק בלתי נפרד מתוכניותיה בכוונת TUS להשקיע בפיתוח נושא מתן מוצרים ושירותים נלווים בפעילותה במטרה להגדיל את הכנסותיה מטיסות.

3.2.2 כמו כן, פועלת TUS בהחכרת חלק מקיבולת המטוסים שלה בהחכרה רטובה לחברות תעופה אחרות (ACMI), החכרה הכוללת החכרת מטוס על צוותו, בדרך כלל לתקופות של מספר חודשים עד שנה.

ההחכרה נעשית לחברות תעופה המבקשות להגדיל את קיבולת המושבים שלהן, בעיקר בתקופות שיא, כאשר TUS מפעילה את הטיסות אך האחריות המסחרית המלאה על מכירת המושבים חלה על חברת התעופה החוכרת את המטוס. היקפי ההחכרה הרטובה בשנת 2022 היווה כ-20% מהיקף הקיבולת של TUS בשנה האמורה, ובהתאם למערך ההסכמים הנוכחי, אחד המטוסים יוחכר בחכירה רטובה גם כן במהלך כל שנת 2023.

3.3 **<u>פילוח הכנסות ורווחיות שירותים</u>**

3.3.1 כאמור לעיל, ל-TUS תחום פעילות אחד. לתוצאות פעילותה של TUS ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים.

3.4 **<u>לקוחות</u>**

3.4.1 TUS מעניקה שירותיה לנוסעים הנמנים הן על משקי הבית והן על המגזר העסקי. כרטיסי טיסה של TUS נמכרים, ברובם, באמצעות אתר האינטרנט של TUS, סוכני נסיעות (באמצעות מערכות ההפצה הגלובליות וכן באמצעות אתר האינטרנט המיועד גם לסוכנים) ומשווקי חבילות תיירות וכן במישרין על ידי TUS לחברות ויחידים. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.5 להלן. כאמור בסעיף 3.2.2 לעיל, TUS מבצעת גם חכירה רטובה.

3.4.2 להערכת TUS אין לה תלות בלקוח או סוכן בודד כלשהו.

3.5 **<u>שיווק והפצה</u>**

3.5.1 פעילות השיווק וההפצה של TUS ממוקדת בשלושה אפיקים עיקריים: (א) מכירה באמצעות סוכני נסיעות (באמצעות חברות ההפצה הגלובליות (GDS)) וסוכנים אינטרנטיים - Online Travel Agents ומנועי חיפוש - Metasearch). סוכן הנסיעות מתוגמל בעמלות מסוגים שונים ובשיעורים משתנים כאשר היות וסוכן נסיעות שכזה מוכר מוצרים של חברות נוספות, מכירת המוצר נעשית בדרך כלל בהתאם למחיר ללקוח הקצה ושיעורי העמלה לסוכנים; (ב) שיווק ומכירת מושבים לסוכנויות וסיטונאי תיירות שונים עמם קשורה TUS בהסכמים, במסגרתם רוכשים סוכנויות וסיטונאי תיירות חלק מסוים מהמושבים בטיסה או לחילופין את כלל המושבים בטיסה. התקשרות זו עונתית ומוגבלת ליעדים מסוימים והיקפי פעילות מסוימים; (ג) מכירה ישירה באמצעות אתר האינטרנט של TUS.

3.5.2 החל ממועד חזרתה לפעילות מבוצעות עיקר מכירותיה של TUS באמצעות אתר האינטרנט של TUS, סוכני הנסיעות וכן בדרך של מכירת מושבים לסוכנויות וסיטונאי תיירות. TUS פועלת להרחבת ערוצי השיווק וההפצה שלה, תוך התמקדות, בשים לב למגמות בשוק ובדגש על חדשנות, על פיתוח מתמיד ושדרוג אתר האינטרנט שלה, בצד פיתוח יכולות וכלים לשיווק דיגיטלי שבאמצעותם תוכל להגדיל את קשת הלקוחות וערוצי הפנייה אליהם, וזאת במטרה, בין היתר, של הגדלת נתח השוק באמצעות הערוצים הדיגיטליים.

3.5.3 TUS מבצעת גם מכירה ישירה לארגונים וקבוצות, כאשר טיסות אלו מוגדרות כטיסות "אד-הוק" המשמשות למשל קבוצות ספורט או טיסות לאוהדים למשחקים בחו"ל. כמו כן פועלת TUS, כאמור בסעיף 3.2.2 לעיל, בדרך של החכרה רטובה לחברות תעופה אחרות (ACMI), ולהיותה של TUS חברת תעופה אירופאית ישנו יתרון מסוים בהקשר זה.

3.5.4 מערכות ההזמנה אשר משמשות את TUS הן מערכות ממוחשבות להזמנות, ניהול טיסה, הקשורות ישירות למערכות הפצה גלובליות (GDS) ופלטפורמות שיווק עצמאיות.

3.6 **<u>תחרות</u>**

3.6.1 כאמור בסעיף 3.1.2 לעיל בשנים האחרונות התעצמה התחרות בתחום הטסת נוסעים, המושפעת הן מהחברות הסדירות (Legacy), חברות השכר (המפעילות טיסות למארגני התיירות) ובעיקר על ידי חברות ה-Low Cost.

3.6.2 בטיסות בקווים ישראל-קפריסין כמו גם בטיסות מישראל ליעדים אחרים באגן הים התיכון כגון איי יוון TUS מתחרה בעיקר בחברות הישראליות אל על, ישראייר וארקיע ואף בחברות אירופאיות כגון Cyprus Airways, Aegean , Wizzair ו-Ryanair. בטיסות ליעדים אחרים לאירופה התחרות הינה גם עם חברות ה-Low Cost האחרות הפועלות ליעדים אלו וחברות סדירות. כן יצוין כי בניגוד לחלק מחברות התעופה הישראליות, TUS פועלת בשבתות וחגים.

3.6.3 TUS מעריכה כי רמת התחרות הגבוהה תישמר גם בעתיד הנראה לעין לרבות במהלך שנת 2023.

3.6.4 כחלק מתהליך החדירה לשוק וההתמודדות עם התחרות הקיימת והצפויה, TUS סימנה מספר אפיקים אשר בכוונתה להמשיך להתמקד בהם כחלק מהתהליך של המשך הגדלת הפעילות: (א) שמירה על מבנה תפעולי בעל יעילות תפעולית ופיננסית; (ב) בהתאם לביקושים, הגדלת צי המטוסים והיצע המושבים באמצעות התקשרויות נוספות מול חברות החכרה בתנאי חכירה מיטביים ככל האפשר; (ג) התמקדות בקווים ספציפיים אשר התחרות בהם פחותה; (ד) שמירה על מהירות תגובה וגמישות במטרה לתת מענה נקודתי לביקושים והפעלה על בסיס עונתיות; (ה) השקעה ושיפור מערך הדיגיטל וערוצי השיווק והמכירה כמו גם חתירה לחדשנות; (ו) פיתוח האספקט של מוצרים ושירותים נלווים לטיסה לרבות הטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים; (ז) איתור הזדמנויות לשיתופי פעולה.

3.7 **<u>צבר הזמנות</u>**

נכון למועד הדוח ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח עמדה יתרת התקבולים מראש בגין כרטיסי טיסה על כ-2,348 אלפי אירו וכ-6,078 אלפי אירו, בהתאמה.

3.8 **<u>עונתיות</u>**

כחברת תעופה ובשים לב ליעדים הקיימים, פעילות TUS צפויה להיות עונתית ולהשתנות בהתאם לעונות השנה, תוך התמקדות בתקופות שיא. היות וחלק לא מבוטל מפעילות TUS לפחות כיום הינו בקווים לישראל ו/או ממנה הרי שהיקף התנועה מישראל בדרך כלל גדול יותר בעונות הקיץ ובמועדי החגים בישראל כאשר תנועה גדולה של תיירים לישראל הינה בעיקר בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור, אם כי בעבר ובפרט קודם למשבר נגיף הקורונה נרשמו היקף תיירים נכנסים לישראל גם בעונת החורף לאור הבדלי מזג האוויר בין ישראל לאירופה בתקופה זו. כאמור בסעיף 3.1.1.5 לעיל, TUS מתמקדת כיום בצעדים לשם המשך גידול הפעילות בשנת 2023 (בעיקר בדרך של גידול בניצולת שעות הטיסה של המטוסים בצי ושיפור שיעורי התפוסה וההכנסה למושב).

3.9 **<u>כושר ייצור</u>**

3.9.1 לפרטים אודות צי המטוסים ראו סעיף 3.10 להלן.

3.9.2 במידת הצורך וכתלות בביקושים מתכוונת TUS לבצע חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו), ככל ויידרש.

3.10 **<u>רכוש קבוע, מקרקעין, מתקנים וצי מטוסים</u>**

3.10.1 <u>צי מטוסים</u>:

3.10.1.1 נכון למועד פרסום דוח זה מפעילה TUS חמישה מטוסים מדגם איירבוס 320-200, כולם בחכירה יבשה מאותה חברת החכרה אירית, בהתאם לאמור להלן:

דגם	שנת ייצור	מספר מושבים	תוקף החכירה היבשה
איירבוס 320-200	2004	180	רבעון רביעי 2024
	2005	180	רבעון רביעי 2025
	2009	180	רבעון רביעי 2026
	2009	180	רבעון רביעי 2026
	2006	180	רבעון שני 2026

3.10.1.2 צי מטוסי הנוסעים של TUS יוצר כולו על ידי חברת איירבוס ומשכך קיימת ל-TUS תלות מסוימת ביצרן המטוסים הנ"ל בכל הנוגע לאספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי. לפרטים נוספים כמו גם ביחס ליצרן המנועים ראו סעיף 3.13 להלן.

3.10.2 <u>משרדים ומתקנים</u>:

3.10.2.1 מטה TUS ממוקם בלרנקה, קפריסין, במשרדים אותם שוכרת החברה מצד שלישי. כמו כן ל-TUS הרשאות לשימוש בשטחים בשדות התעופה לרנקה ופאפוס בקפריסין, שהינם שדות התעופה בהן פועלת TUS בקפריסין כיום.

3.10.3 <u>אביזרים וחלפים</u>:

3.10.3.1 בקשר עם צרכי התפעול השוטפים והחזקת מלאי חלפים הכרחי למניעת השבתת מטוסיה התקשרה TUS בהסכם עם ספק חלפים מוכר במסגרתו חוכרת TUS מספק זה מלאי חלפים הנדרש לפעילותה ובהתאם לצרכיה, כאשר מלאי זה מוחזק במתקן תחזוקה (עמו התקשרה TUS בהסכם) בשדה התעופה בלרנקה. מלאי זה עונה על מרבית הצרכים התכופים הנדרשים לפעילותה השוטפת, כאשר TUS התקשרה בהסכם נוסף עם יצרן אחר לאספקת גלגלים ובלמים בהתאם לצורך.

3.10.3.2 נכון למועד זה מפעילה TUS רק מטוסי איירבוס 320-200 המצוידים בסוג מנועים זהה - CFM56-5B4/P, דבר המקל גם כן על פעילות התחזוקה והחלפת מנועים במידת הצורך. TUS אינה מחזיקה מלאי מנועים רזרבי. TUS התקשרה בהסכם עם יצרן המנועים לאספקת חלקי חילוף למנועים על בסיס "אד-הוק" וכן לאספקת שירותי תמיכה טכנית שוטפים.

3.10.3.3 בנוסף התקשרה TUS בהסכמים עם גורם נוסף לביצוע תיקונים ושיפוצים לחלקים שונים של המטוס כגון כני נסע ו-APU's, ככל ותידרש לכך.

3.10.4 ביטוח:

3.10.4.1 הכיסוי הביטוחי של TUS מתייחס בעיקרו לשני היבטים: ביטוח רכוש TUS לסוגיו וביטוח אחריותה החוקית, לרבות נזקים לגוף ולרכוש.

3.10.4.2 ביטוח חבויות חברת תעופה (Airline Liability) הנוכחי של TUS, לרבות הכיסוי הביטוחי לנזקי צד שלישי מוגבל לתקרה של עד 600-750 מיליון דולר למקרה (Occurrence) עבור מטוסי האיירבוס 320-200.

3.10.4.3 הביטוח של גוף המטוסים שבשירות TUS הינו מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) והוא כולל אובדן או נזק של מטוסים. הביטוח הינו על בסיס "ערך מוסכם" של כל מטוס ומטוס וכולל רמות של כיסוי עצמי המקובלות בענף התעופה.

3.10.4.4 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.

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

3.10.4.6 בנוסף, מבוטחת TUS בביטוחים שונים, אשר להערכת TUS יש בהם כדי לתת כיסוי ביטוחי מתאים לסיכונים העיקריים להם חשופים TUS ועובדיה.

3.10.4.7 העלות הכוללת ל-TUS בגין פרמיות הביטוח המפורטות לעיל בשנת 2022 הייתה כ-1.16 מיליון אירו.

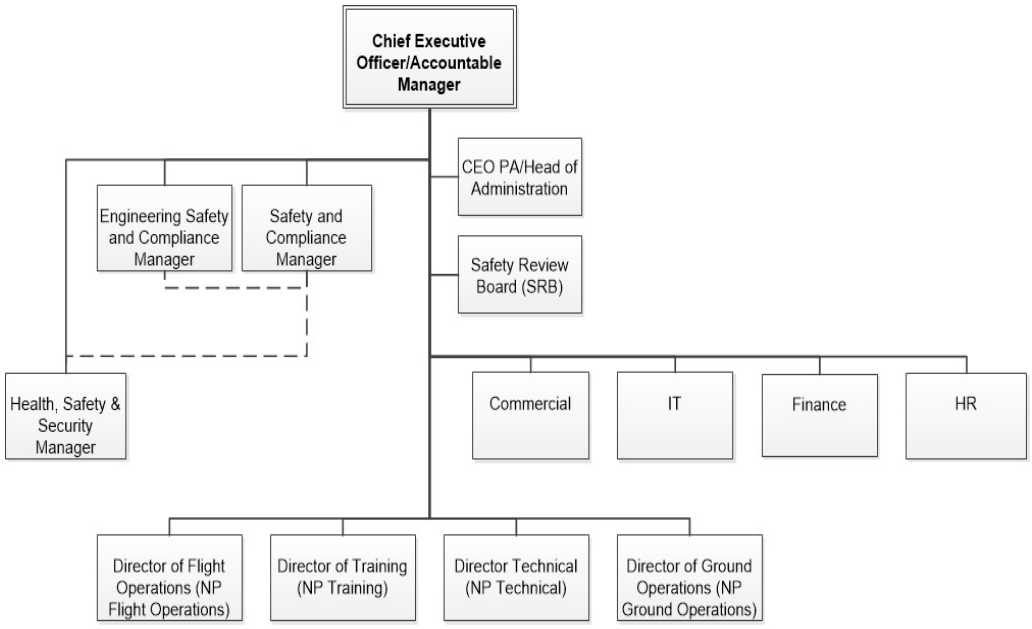
3.11 נכסים לא מוחשיים

3.11.1 ל-TUS אין בעלות על סימני מסחר.

3.12 הון אנושי

3.12.1 מבנה ארגוני:

להלן תרשים המבנה הארגוני של TUS:



בנוסף מכהן ב-TUS מנהל עסקים ראשי, בכפיפות לדירקטוריון.

3.12.2 <u>פירוט העובדים המועסקים</u>:

3.12.2.1 נכון ליום 31.12.2022 העסיקה TUS 157 עובדים, וזאת בהשוואה למספר של 77 עובדים, נכון ליום 31.12.2021. הגידול במצבת העובדים נבע בעיקר מהגידול בהיקפי הפעילות עם הסרת מגבלות הקורונה והתגברות משמעותית של הפעילות התעופתית בעולם, והצטיידות TUS במטוסים נוספים והצורך בשל כך בעיקר בגיוס טייסים ואנשי צוות. כמו כן מסתייעת TUS מעת לעת ובהתאם לצורך בנותני שירותים חיצוניים.

3.12.3 <u>תלות מהותית בעובד מסוים</u>:

3.12.3.1 ל-TUS אין תלות מהותית בעובד ו/או בנושא משרה מסוים.

3.12.4 <u>אימונים והדרכה</u>:

3.12.4.1 טייסיה של TUS, דיילים, צוותי קרקע וצוותי שירות למטוס עוברים כל העת הדרכות בתחומים שונים, בדגש על היבטי בטיחות, וזאת בהתאם לנהלי TUS, דרישות הרגולציה האירופאית והתקנות המקומיות כמו גם דרישות מנהל התעופה האזרחי בקפריסין. חלק מההדרכות מבוצעות לכלל עובדי TUS וחלקן על פי סוגי תפקידים. ההדרכות מבוצעות הן על ידי מנהלי הדרכה פנימיים והן על ידי מדריכים חיצוניים במיקור חוץ, בהתאם לצורך.

3.12.4.2 במהלך שנת 2022 ולאור החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים השקיעה TUS רבות באימונים והדרכה לשם החזרת צוותי הטיסה לכשירות מבצעית.

3.12.5 <u>הטבות וטיבם של הסכמי ההעסקה</u>:

3.12.5.1 עובדי TUS לרבות עובדים בתפקידים ניהוליים מועסקים בהסכמים אישיים לפי שכר חודשי בהתאם לתפקיד העובד, כאשר בכל הנוגע לעובדי צוות הטיסה (כגון טייסים ודיילים) שכרם של אלו מורכב בדרך כלל ממרכיב שכר קבוע בתוספת תגמול משתנה תלויי שעות טיסה ובתוספת הוצאות אש"ל.

3.12.5.2 הסכמי ההעסקה הנ"ל הכוללים הוראות כמקובל בשוק התעסוקה בקפריסין, ובין היתר הוראות לעניין היקף שעות עבודה ומנוחה ומספר ימי חופש בשנה (ביחס לעובדי צוות הטיסה (mobile staff) חלים כללים נפרדים הקבועים בחקיקה האירופאית לאור ייחודיות תפקידם); תקופת הודעה מוקדמת; והפרשות לביטוח לאומי והפרשות לקרן פיצויים מיוחדת. כן מתיר הדין הקפריסאי העסקת עובדים בתקופות מבחן ומתייחס למקרים של תשלום פיצויים במקרה של פיטורין שלא כדין, אך בשונה מישראל מנגנונים עצמאיים של הפרשות לקרן פנסיה וביטוחים מסוג זה פחות מקובלים. כן יצוין כי לא חלים על עובדי TUS הוראות של הסכם קיבוצי כלשהו.

3.12.6 <u>תוכנית אופציות</u>:

3.12.6.1 בחודש אוקטובר 2021 אימצה TUS תוכנית תגמול הונית שמטרתה הענקת אופציות לעובדים ונושאי משרה ב-TUS, כחלק ממערך התגמול של TUS.

3.13 **<u>חומרי גלם וספקים</u>**

3.13.1 <u>דלק סילוני</u>

3.13.1.1 חומר הגלם העיקרי המשמש את TUS בפעילותה הינו דלק סילוני למטוסים (דס"ל), שהינו אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של TUS. בשנת 2022 היוו הוצאות הדס"ל שלה כ-35% מהוצאות ההפעלה שלה. שיעור זה נובע הן מהגדלת היקפי הפעילות והן ממחירי הדס"ל השוררים בעולם. ל-TUS אין מדיניות גידור בקשר עם תצרוכת הדס"ל שלה. בהסכמים עם סוכנויות וסיטונאי תיירות נכללים בדרך כלל מנגנונים של התאמת מחיר בהתאם למחירי הדס"ל במועדי ביצוע הטיסות.

3.13.1.2 רכישת הדס"ל בשדות התעופה השונים מבוצעת ממספר ספקים אפשריים בכל שדה. TUS אינה מחזיקה מלאי דס"ל.

3.13.2 <u>מטוסים ומנועים</u>

3.13.2.1 כל המטוסים המופעלים על ידי TUS הם מתוצרת חברת איירבוס ומשכך קיימת ל-TUS תלות מסוימת ביצרן המטוסים הנ"ל בכל הנוגע לאספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי, כאשר כדי להתמודד עם צרכיה מתקשרת TUS עם ספקים מורשים אחרים לשם אספקת חלקים ו/או תיקונים. להערכת TUS, הסבירות להפסקת התמיכה ההנדסית לתיקונים ואספקת חלפים (דוגמת ההסכם הקיים עם ספק שאינו יצרן המטוסים) למטוסיה הינה נמוכה.

3.13.2.2 בכל הנוגע למנועים הקיימים בצי, כאמור לעיל מנועי המטוסים הקיימים הינם גם כן כולם מאותו סוג של אותו היצרן (CFM). שיפוץ מנועים שכאלו מתבצע במכוני בדק לשיפוץ מנועים המאושרים על ידי יצרן המנועים בלבד ולפיכך קיימת תלות גם בספק המנועים אך השיפוץ יכול להתבצע במספר מכוני בדק ברחבי העולם כמו גם אצל יצרן המנועים עצמו.

3.13.3 <u>תחזוקה</u>

3.13.3.1 ל-TUS אין מתקן תחזוקה עצמאי. TUS התקשרה בהסכם עם מתקן תחזוקה הממוקם בשדה התעופה בלרנקה, קפריסין, לשם מתן תחזוקה שוטפת ובהתאם לצרכיה, לרבות אפשרות לשירותי תחזוקה כבדה לגוף המטוס.

3.13.4 <u>שירותי קרקע</u>

3.13.4.1 TUS מקבלת שירותי קרקע (הנדלינג) מספקים בשדות התעופה השונים בהם היא פועלת. בהקשר זה יצוין כי בין TUS לבין קיו איי אס ישראל בע"מ (להלן: "**QAS**"), חברה בת של כנפיים אחזקות בע"מ, בעלת השליטה בחברה, הסכם למתן שירותים על פיו QAS מספקת ל- TUS שירותי קרקע בנתב"ג.

3.14 **<u>הון חוזר</u>**

3.14.1 <u>אשראי לקוחות</u>: בכל הנוגע לתשלום מסוכנויות נסיעות התשלומים מבוססים על בסיס מקדמות והשלמת התשלומים בסמוך לפני ביצוע הטיסות, כאשר בכל הנוגע לתקבולים מחברות אשראי וסליקה מודל התשלום מבוסס, ביחס למרבית חברות האשראי והסליקה, על תשלום חלקי בחודש הרלוונטי ותשלום היתרה בחודש העוקב. למועד הדוח עמדה יתרת האשראי ללקוחות על כ-2,401 אלפי אירו, שעיקרה בגין תשלומים לקבל מחברות האשראי והסליקה.

3.14.2 <u>אשראי מספקים</u>: תשלומים לספקים מבוצעים בדרך כלל בסמוך לקבלת השירות וללא תקופת אשראי מיוחדת מספקים.

3.15 **<u>השקעות</u>**

3.15.1 ל-TUS אין חברות בנות.

3.16 **<u>מימון</u>**

3.16.1 למועד זה ל-TUS אין כל מימון זר (לרבות מסגרות אשראי) ופעילותה ממומנת מהכנסות שוטפת והון עצמי. לפרטים אודות השקעות שבוצעו בעלי המניות ב-TUS מאז כניסת החברה להשקעה ב-TUS וחזרת TUS לפעילות, ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.

3.17 **<u>מיסוי</u>**

3.17.1 לפרטים בדבר דיני המס החלים על TUS וכן יתרת הפסדים צבורים למועד הדוח ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

3.18 **<u>מגבלות ופיקוח על עסקי TUS</u>**

3.18.1 <u>כללי</u>

כחברת תעופה קפריסאית והיות וקפריסין הינה חלק מהאיחוד האירופי, החברה מורשית לספק שירותים לנוסעים ללא מגבלה בקווים בין קפריסין למדינות האיחוד האירופי כמו גם בקווים בין מדינות אחרות באיחוד האירופי, בכפוף להוראות המתאימות של האיחוד האירופי כמו גם הוראות הרשויות המקומיות במדינה הרלוונטית (במקרה דנן קפריסין), וכן הוראות הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA), וכן בכפוף לפיקוח מצד הארגון האירופאי לבטיחות בנתיבים באירופה (the European Organization for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol)).

מטרתו של EASA הינה יצירת סט כללים וסטנדרטים להבטחת רמת בטיחות מרבית בטיסה ומעקב אחר יישום אחיד ורוחבי של הוראות אלו בכל אירופה. Eurocontrol כאמור אחראי על הבטיחות בנתיבים באירופה כמו גם על גביית דמי מעבר ושימוש בנתיבים באירופה.

הסביבה הרגולטורית באירופה מאופיינת ברגישות גבוהה לענייני ביטחון ובטיחות, המיושמת על ידי בדיקות תכופות מצד הרשות המקומית וכן מצד הרשויות האירופאיות ביחס לנהלי בטיחות, אימונים והדרכה כמו גם ביחס לשעות העבודה ומנוחה של טייסים וכן ביחס לציוד בו חברת התעופה משתמשת. כחלק ממשבר נגיף הקורונה וביצוע התאמות למצב הוטלו על חברות התעופה מגבלות נוספות כגון הדרישה שהוטלה על חברות התעופה לוודא כי בידי הנוסעים מסמכי הבריאות הנדרשים קודם העלייה לטיסה.

בנוסף על האמור נקבעו מספר דברי חקיקה שונים על ידי האיחוד האירופי החלים על פעילות התעופה באירופה, שמטרתם שיפור בפיקוח על התנועה האווירית באירופה, מניעת התנהגות מונופוליסטית מצד שדות תעופה, חלוקת "סלוטים" וגישה למתן שירותי קרקע, זכויות נוסעים, שקיפות בכל הנוגע למחירים של חברות התעופה ודברי חקיקה נוספים המשפיעים על התנועה האווירית באירופה, לרבות בנושאי ביטחון בתעופה, רעש וביטחון חברתי. לעניין איכות הסביבה ראו סעיף 3.19 להלן.

כן יצוין כי כחברה קפריסאית, אין TUS רשאית לטוס במרחב האווירי של טורקיה.

3.18.2 <u>הרשויות המקומיות ורישיונות נדרשים</u>

3.18.2.1 נוסף על הכפיפות לרשויות האירופאיות, כפופה החברה למנהל התעופה האזרחי בקפריסין (Department of Civil Aviation (DCA)) ולרשויות התחבורה בקפריסין, אשר אחראיות, בין היתר, גם על יישום הוראות הרגולציה האירופאית.

3.18.2.2 **רישיון להפעלה מסחרית** - הגורם האחראי על הנפקת רישיון הפעלה מסחרי לחברות קפריסאיות הינו ה-Air Transport Licensing Authority (ATLA). הקריטריונים להנפקת רישיון הפעלה מסחרי כוללים, בין היתר, הוכחת יכולת כלכלית, ביטוח מתאים ויכולת מתאימה של הגורמים המנהלים את החברה. בנוסף, הוראות הרגולציה האירופאית והדין הקפריסאי קובעות כי מתן רישיון הפעלה מסחרי לחברת תעופה באירופה כפוף לכך שבעל השליטה בחברה הינו אזרח האיחוד האירופאי, ובהתאם מחזיק מר Woolley כ50.1%- ממניות TUS וכן נקבעו בהסכמי ההשקעה מכוחם נכנסה החברה להשקעה ב-TUS מנגנונים בקשר עם כך אשר נועדו להבטיח שימור תנאי זה. ל-TUS הוענק רישיון הפעלה מסחרי על ידי ATLA כאשר בהתאם לרגולציה ל-ATLA סמכות רחבה הנוגעת ליכולתו לבטל רישיון ההפעלה המסחרי או להתלותו, וכן כפופה החברה בהתאם לביקורת עיתית ביחס לנושא זה.

3.18.2.3 **רישיון להפעלה אווירית** - בכל הנוגע להיבטי בטיחות, ביטחון, כשירות אווירית, היבטים טכניים ותחזוקתיים וכדומה כפופה החברה ל-DCA, אשר הינו הגורם האחראי על הנפקת הרישיון להפעלה אווירית (AOC), רישיון הנדרש בהתאם לרגולציה האירופאית והמוכיח כי לחברת התעופה היכולת המבצעית והטכנית למתן שירותי תעופה ובהתאם לסוגי המטוסים שנקבעו ברישיון. בדומה לסמכות שבידיה ATLA, גם ל-DCA סמכות רחבה ביחס לביטול ה-AOC או התלייתו, וכן תיקון ה-AOC (למשל, הוספת סוגי מטוסים), והמשך ההחזקה ב-AOC כפופה לעמידה כיום ובעתיד בהוראות חקיקה ותקנות מתאימות. נכון למועד פרסום דוח זה ה-AOC שבידי TUS כולל מטוסי איירבוס 200-320.

3.18.2.4 בנוסף, כל מטוס המתופעל על ידי TUS דורש קבלת תעודת כושר אווירי המונפקת על ידי ה-DCA, כאשר תעודה זו ותוקפה, כמו גם מחלקת המבצעים של TUS, צוות הטיסה, נהלי הטיסה והחירום, המטוסים וכן מתקני התחזוקה כפופים לבדיקות עיתיות מצד ה-DCA.

3.18.3 <u>הסדרים רגולטוריים עיקריים נוספים</u>

3.18.3.1 כאמור בסעיף 3.1.3.1 לעיל ובהמשך לאמור בסעיף 3.18.1 לעיל, תחום ההובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה ותקינה מקומית. אלו נוגעים לרוב ההיבטים התפעוליים של חברת תעופה ובמיוחד בנושא זכויות טיס, קיבולת מותרת, אחריות מוביל אווירי לנזקים (נזקי גוף ורכוש) ועיכובי טיסה, וכל הנוגע לסטנדרטים של בטיחות וביטחון בטיסות כמו גם היבטי רעש. להלן יובא מידע תמציתי אודות דינים בולטים אשר יש להם השפעה על פעילות TUS:

3.18.4 <u>Cyprus Civil Aviation Law (213(I)/2002)</u>

נוסף על הוראות אמנות והסכמים בינלאומיים כמו גם הרגולציה של האיחוד האירופי נחקק בקפריסין חוק התעופה הקפריסאי המסדיר את תחום התעופה האזרחית בקפריסין, לרבות פעילות ה-DCA, תוך שהוא יוצא ויונק מהרגולציה האירופאית.

3.18.4.1.1 <u>Commission Regulation (EU) No 83/2014 ו-"EU-OPS" Regulation 1899/2006, Subpart Q</u>

הוראות אלו של האיחוד האירופי קובעות הסדרים ביחס לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון תקופות מנוחה מינימאליות בין טיסות, הגבלה על משך זמן לביצוע תפקיד טיסתי (FTL) וכדומה.

3.18.4.1.2 <u>תקנה 261/2004 של האיחוד האירופי - תנאים חדשים לפיצוי נוסעים נדחים</u>

תקנת האיחוד האירופי הנ"ל קובעת תנאים לדחיית נוסעים מטיסות, עיכובים וביטולי טיסות. התקנה חלה, בין היתר, על טיסות היוצאות ממדינות החברות באיחוד האירופי, והיא קובעת, בין היתר, פיצויים לנוסעים הנדחים מטיסה ולנוסעים שטיסתם מבוטלת ולא ניתנה להם הודעה על כך במועדים שנקבעו. נוסעים כאמור זכאים לטיסה חלופית או להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה, לפי בחירתם. התקנה אף קובעת את זכותם של נוסעים הרשומים לטיסה שחל עיכוב ממושך ביחס למועד המראתה, להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה.

3.18.4.1.3 <u>חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012</u>

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 (להלן: "**חוק שירותי תעופה**") מאמץ, תוך התאמות ושינויים מסוימים, את עקרונות תקנת האיחוד האירופי 261/2004 האמורה. החוק חל על כל הטיסות (סדיר ושכר) היוצאות מישראל וכן על טיסות נכנסות לישראל. בהתאם לחוק, במקרים של ביטול טיסה, עיכוב בטיסה, סירוב להעלות נוסע לטיסה ושינוי מחלקת ההושבה למחלקה נמוכה יותר, בכפוף לקיום התנאים והנסיבות שקבע החוק, יהיה נוסע זכאי להטבות כגון סיוע, השבת תמורה, כרטיס טיסה חלופי ואף פיצוי כספי.

3.18.4.1.4 <u>שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות</u>

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.

3.18.4.1.5 <u>הגנה על הפרטיות - GDPR</u>

תקנות הגנת הפרטיות האירופאיות 2016/679 (EU) Regulation הידועות בשם General Data Protection Regulation (**GDPR**), אשר נכנסו לתוקף בשנת 2018 קובעות חובות נוקשות בכל הנוגע להגנה על פרטיות בקשר עם מידע פרטי של צדדים שלישיים באיחוד האירופי והסדרים חדשים בנושא השימוש במידע זה, לרבות החובה לנקוט באמצעי הזהירות הנדרשים להבטיח עיבוד, אחסנה והעברה של מידע פרטי בהתאם לדרישות התקנות. כמו כן מוטלת מכוח התקנות חובה לדווח על הפרה של שמירת מידע פרטי אשר עשוי לפגוע בזכויות האדם הפרטי לו המידע שייך. ה-GDPR למעשה מציג היבטים שונים של זכויות האנשים נשוא המידע הפרטי. הפרה של ה-GDPR עשויה להוביל להטלת קנסות על ידי הרשויות המתאימות בסכומים של עד 20 מיליון אירו או 4% מהמחזור השנתי, לפי הגבוה מביניהם. לרשויות המתאימות הוענקו זכויות בקשר עם בחינת ובקרה של האמצעים הננקטים על ידי החברות השונות, כאשר לאנשים הפרטיים זכות לבקש פיצוי מהחברה הרלוונטית בגין הפרה של ה-GDPR. TUS פועלת בהתאם ואימצה תוכניות ונהלים מתאימים לעמידה בהוראות ה-GDPR לרבות מינויו של ממונה על הגנת הפרטיות (DPO).

3.18.4.1.6 <u>Competition/Antitrust Law</u>

אחד מאבני היסוד של הרגולציה האירופאית הינה כנגד כל הסכם שיש בו כדי לפגוע בתחרות בשוק או בחלק הימנו, בכפוף לחריגים שנקבעו, ובהתאם גם הוענקו סמכויות בחקיקה לגופים המתאימים.

3.18.4.1.7 IOSA

על מנת לשפר את יכולות ההתקשרות שלה עם חברות תעופה אחרות, TUS פועלת לקבלת תקן IOSA אשר יעניק לה דירוג בטיחות תעופתי. תוכנית IOSA הינה תוכנית להטמעת תקני בטיחות של יאט"א - IATA Operational Safety Audit. תקן IOSA הוא תקן בינלאומי בתחומי התפעול, בטיחות ואיכות בחברות תעופה, כאשר עמידה בביקורת IOSA הינה תנאי לחברות בארגון יאט"א.

3.18.4.1.8 אמנת שיקגו

הבסיס להסדרה רגולטורית בינלאומית של התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו משנת 1944. האמנה הניחה את היסוד להקמת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (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.

3.18.4.1.9 אמנת ורשה ואמנת מונטריאול

אמנות אלו קובעות כללים שונים בדבר תובלה אווירית בינלאומית. כך, בין היתר, אלו מסדירים את אחריותו של המוביל האווירי לנזקי גוף ונזקי רכוש לרבות הפיצוי הקשור בכך, שהינם תוצאה של תובלה אווירית בינלאומית.

3.19 **איכות הסביבה**

3.19.1 בעולם, לרבות בישראל, קיימות מגבלות שונות על הפעילות התעופתית שמטרתן לצמצם ולהגביל את מפגעי הרעש ופליטת גזים מפעילות תעופה.

3.19.2 בכל הנוגע להיבטי רעש, בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. כמו כן, האיחוד האירופי אימץ תקנות ספציפיות (Regulation (EU) No 598/2014) הנוגעות למגבלות תפעול הנוגעות לרעש ממטוסים.

3.19.3 בכל הנוגע להיבטי פליטת הגזים וזיהום אוויר (EMISSIONS), בעקבות הגברת המודעות העולמית לתהליך התחממות כדור הארץ, ממשלות מעוניינות לפקח ולהגביל את רמת זיהום האויר הנגרם על ידי מנועים. בהתאם, וכפועל יוצא של האמור, בארצות מסוימות קיימות תקנות בדבר איסור על הפעלת מטוסים שאינם עומדים במגבלות הנ"ל. ביום 1 בינואר 2012, נכנסה לתוקף תקנת האיחוד האירופי (EU) הקובעת תנאים לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזים (Emissions Trading Scheme-ETS) בטיסות הנכנסות ויוצאות ממדינות האיחוד האירופי (להלן: "**תכנית ה- ETS**"). כחברת תעופה אירופאית TUS מחויבת לתוכנית ה-ETS ובמסגרתה מבוצע מעקב ודיווח על כמות ה- CO_2 (פחמן דו חמצני) שנפלטת מהמטוסים, במטרה להקטין את רמת זיהום האוויר לאורך זמן.

כן יצוין כי בשנת 2019, למשל, החליט האיחוד האירופי על ה-"European Green Deal", שמטרתה הפיכת אירופה לירוקה יותר, בין היתר תוך צמצום השימוש בגורמים מזהמים (לדוגמת פליטת גזים מפעילות תעופה). בהתאם, בחלק מסוים מאתרי שיווק ומכירה ישנה התייחסות גם להיבט זה.

3.19.4 TUS אינה צופה השקעות מהותיות בקשר עם היבטים אלו בעתיד הנראה לעין.

3.20 **<u>הסכמים מהותיים</u>**

3.20.1 <u>הסכמי החכירה של TUS להחכרת המטוסים המופעלים על ידה</u>:

3.20.1.1 כלל המטוסים המופעלים על ידי TUS הינם בחכירה תפעולית, מאותה חברת החכרה אירית, בהתאם להסכמים שונים בהם התקשרה TUS, מאז ההחלטה על החזרה לפעילות. היות והתקשרויות אלו נעשו בתקופת משבר הקורונה, ההתקשרויות משקפות תנאי חכירה מיטיבים לעומת התנאים שהיו נהוגים בשוק קודם למשבר, ו-TUS ניצלה הזדמנות עסקיות אלו להגדלת הצי ובמחירים ובתנאים נוחים. TUS החלה בקליטת מטוסים אלו בסמוך לפני חזרתה לפעילות (יולי 2021) ועד לקיץ 2022 השלימה את קליטתם של חמשת המטוסים המשמשים אותה כיום בפעילותה כמפורט בסעיף 3.10.1.1 לעיל.

3.20.1.2 כלל הסכמים אלו כוללים מנגנון של תשלום מבוסס דמי חכירה בהתאם לחיוב לפי שעה (PBH) כתלות בשימוש בפועל במטוס, בתקופה של כ-12-14 החודשים הראשונים ממועד המסירה של המטוס הרלוונטי ל-TUS, ומעבר לתשלום דמי חכירה קבועים לאחר מכן, כאשר בכל מקרה הוחרגה תקופת קיץ 2022 במטוסים הרלוונטיים ובגינה שולמו דמי חכירה קבועים. כן כוללים הסכמים אלו תשלום דמי שימוש (רזרבות) מצד TUS בגין השימוש במטוסים, הוראות בדבר שעבוד זכויות הביטוח, פיקדון מצד TUS בקשר עם כל הסכם חכירה, והוראות נוספות כמקובל בהסכמים מסוג זה.

3.20.2 <u>הסכם בעלי המניות ב-TUS</u>:

3.20.2.1 הסכם זה, שנחתם עם כניסת החברה להשקעה ב-TUS בחודש ספטמבר 2021, מסדיר את מערכת היחסים בין בעלי המניות ב-TUS ונקבעו בו, בין היתר, ההסדרים הבאים: (א) הרכב דירקטוריון TUS, לפיו כל בעל מניות זכאי למנות שלושה דירקטורים; (ב) מנגנוני קבלת החלטות ב- TUS המתייחסים, בין היתר, להחלטות שונות הדורשות את הסכמת הצדדים פה אחד; (ג) עיקרי התוכנית העסקית של TUS כפי שגובשה על ידי הצדדים; (ד) מימון והשקעות עתידיות של TUS ע"י הצדדים, ככל ויידרש, הנוגעות להעמדה שווה של הלוואות בעלים ו/או ערבויות למימון חיצוני, ככל ויידרשו; (ה) זכות הצעה ראשונה במקרה של מכירת מניות לצד שלישי, (ו) זכות הצטרפות למכירת מניות TUS; (ז) מכירה כפויה של מניות TUS; (ח) זכות מצרנות בהקצאת מניות TUS; (ט) מנגנוני פתרון סכסוכים ו- (י) התחייבות של Woolley שלא להתחרות ב- TUS כל עוד הסכם בעלי המניות עומד בתוקפו וכן לאחר מכן לתקופה שנקבעה בהסכם בעלי המניות, והכל תנאים שנקבעו בהסכם בעלי המניות.

3.20.2.2 <u>פוליסות הביטוח</u>:

3.20.2.2.1 ראו סעיף 3.10.4 לעיל.

3.21 **<u>הליכים משפטיים</u>**

3.21.1 TUS אינה צד להליכים משפטיים מהותיים.

3.22 **<u>יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה</u>**

3.22.1 כאמור בסעיף 3.1.1 לעיל, TUS שבה לפעילות מסחרית רק בתחילת חודש יולי 2021, וחזרתה לפעילות בוצעה על בסיס תוכנית שמטרתה יצירת חברת תעופה "רזה", נטולת חובות עבר תוך ניצול תנאי השוק שנוצרו בשל משבר נגיף הקורונה, הן ביחס ליכולת גיוס כוח אדם בעלויות מופחתות והן ביחס ליכולת להתקשר בהסכמי חכירת מטוסים בתנאים נוחים.

3.22.2 במסגרת זאת גם שינתה TUS את תוכנית הפעולה ועברה לפעילות באמצעות מטוסי איירבוס מסוג 320-200, והלכה למעשה TUS הינה חברת תעופה בתחילת דרכה המחודשת וככזו בפניה אתגרים המתאימים לחברה בתחילת דרכה ובנייה וצמיחה מחדש בהיבטים השונים של פעילותה.

3.22.3 נכון למועד זה ובהתאם לאסטרטגייה הקיימת ותוכניותיה של TUS לעתיד הנראה לעין, בכוונת TUS להתמקד בצעדים הבאים במטרה להגדיל את היקף פעילותה וחדירתה לשווקים:

3.22.3.1 הגדלת כושר הייצור של TUS - בעיקר בדרך של גידול בניצולת שעות הטיסה של המטוסים בצי בשנת 2023 ושיפור שיעורי התפוסה וההכנסה למושב;

3.22.3.2 חיזוק הפעילות הקיימת באמצעות הוספת תדירות טיסות בין ישראל לקפריסין ובין ישראל וקפריסין ליעדים באגן הים התיכון ובאירופה והגדלת החדירה של TUS לשווקים אלו;

3.22.3.3 הרחבת היצע הקווים וכניסה ליעדים חדשים בעיקר באירופה, בדגש על מקומות בהם התחרות צפויה להיות פחותה;

3.22.3.4 המשך בפעילות ההחכרה הרטובה של קיבולת מסוימת של החברה לחברות תעופה אחרות ובחינת הזדמנויות מתאימות להגדלת פעילות זו, בעיקר בעונות בהן הביקוש נמוך יותר;

3.22.3.5 שמירה על מבנה התפעול שהוקם אגב משבר נגיף הקורונה, במטרה של יעילות תפעולית ופיננסית;

3.22.3.6 שמירה על מהירות תגובה וגמישות במטרה לתת מענה נקודתי לביקושים;

3.22.3.7 השקעה ושיפור מערך הדיגיטל וערוצי השיווק והמכירה ושיפור צינורות השיווק כמו גם חתירה לחדשנות;

3.22.3.8 פיתוח נושא מתן מוצרים ושירותים נלווים בפעילותה במטרה להגדיל את ההכנסות מטיסות;

3.22.3.9 בחינה מתמדת של מיזמים ושיתופי פעולה עם גורמים שונים בתחום התעופה והתיירות במטרה להרחיב את קשת המוצרים המוצעים.

יחד עם זאת, וכאמור לעיל, לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית על TUS.

בהתאם, נגיף הקורונה והתמודדות מדינות העולם עמו צפויים בשלב זה להמשיך להיות מרכיב בעל השפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים הבולטים בהשפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של המגמה האמורה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי

האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

4. דיון בגורמי סיכון

להלן סקירה של גורמי הסיכון איתם מתמודדת הקבוצה במסגרת פעילותה:

4.1 **סיכוני מאקרו**

(א) **חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים** - פעילות הקבוצה חשופה להשפעות של הכלכלה העולמית ושל השווקים הפיננסיים. חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסים, דוגמת החששות הקיימים בעולם כיום ממיתון בשים לב לשיעורי האינפלציה והעלאת שיעורי הריבית, עשוי להשפיע לרעה על פעילות הקבוצה, בין היתר, להביא ל: (א) הקשחת מדיניות העמדת האשראי על-ידי הגורמים המממנים, אשר עשויה להביא לפגיעה בזמינותם של מקורות מימון לביצוע עסקאות ולצמצום היכולת לבצע מימון עסקאות החכרת מטוסים; (ב) קיטון בביקוש הלקוחות. בכל הנוגע לפעילות החכרת המטוסים, הדבר עשוי להביא לירידה בדמי החכירה, להחזרת מטוסים או לפשיטת רגל של לקוחות, לעליה בעלויות המימון ולדרישה גדולה יותר לביטחונות בהלוואות חדשות. בכל הנוגע לפעילות TUS, ירידה בביקושים לתעופה תוביל לירידה בהכנסות ולעודף קיבולת, עובדים וציוד שאינם מנוצלים כראוי, כאשר יכולת ההתאמה לשינויים בביקושים בטווח קצר הינה מוגבלת. בכל אחד מהאירועים האמורים יש כדי להשפיע לרעה על הכנסות הקבוצה והתחייבויותיה, וכפועל יוצא גם על תוצאותיה הכספיות.

(ב) **פעילות טרור, אירועים מדיניים או ביטחוניים** - לפעולות טרור בין לאומיות, לאיומי טרור על התעופה הבינלאומית וכן למשברים מדיניים ואירועי לחימה דוגמת המלחמה בין רוסיה לאוקראינה (לרבות כאלה המשפיעים על עלייה קיצונית במחירי הנפט) תיתכן השפעה מידית לרעה על הביקוש לתובלת נוסעים ומטען. בהתאם, תוצאות TUS מושפעות ישירות מהתנאים הפוליטיים, הכלכליים והביטחוניים ביעדים בהן היא פועלת, לרבות ישראל והמצב הביטחוני בה, לאור היעדים אותם מפעילה TUS כיום. בעקבות האמור עלולה להיות גם השפעה שלילית על ענף החכרת המטוסים, ובכלל כך על פעילות הקבוצה ותוצאותיה העסקיות.

(ג) **התפרצות מגיפות ואסונות טבע** - גורמים חיצוניים כגון פגעי טבע (למשל, התפרצות הרי געש; רעידות אדמה; צונאמי) וכן להתפתחות מגיפות (דוגמת מגפת הקורונה ומגיפות קודמות כגון שפעת החזירים, הסארס והאבולה), השפעה שלילית על תנועת נוסעים לאזורי האסון ועל תנועת הנוסעים בעולם ככלל, דבר העלול לפגוע בפעילות חברות התעופה בעולם, ביניהן גם חברות התעופה הנמנות על לקוחות הקבוצה, דבר אשר עלול לגרום ללקוחות החברה החוכרים ממנה מטוסים שלא לעמוד בהתחייבויותיהם כלפיה. פגיעה כאמור עלולה לגרום לירידה בהיקפי הפעילות של TUS, וכן היא עלולה להביא לשינויים דרסטיים בשוק התעופה ככלל, דבר אשר ישפיע על ההיצע והביקוש בשוק זה. לפרטים אודות נגיף ה"קורונה" והשלכותיו על שוק התעופה ראו סעיף 1.7.1 לעיל.

(ד) **חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה** - חלק ממימון פעילות הליסינג של הקבוצה (וכיום - ההלוואות למימון שני מטוסי איירבוס 200-320) נעשה באמצעות הלוואות בריבית משתנה. לפיכך, שינויים מהותיים בשיעורי הריבית המשתנה, עלולים להשפיע על עלויות המימון של הקבוצה ובהתאם נרשמה גם עלייה בהוצאות המימון של החברה במהלך שנת 2022, לאור העלאות הריבית החדות בעולם (ראו בסעיף ניתוח תוצאות פעילות הליסינג בסעיפים 4.1.1 ו-4.1.2 לדוח הדירקטוריון). להקטנת חשיפה זו לריבית משתנה, לחברה מדיניות גידור ריבית לגבי תיק האשראי של החברה, כמפורט בביאור 17ה לדוחות הכספיים.

(ה) **חשיפה לסיכוני מטבע** - עיקר הכנסותיה של TUS במטבע הדולר בעוד חלק מהוצאותיה הינן במטבע האירו, ובהתאם חשופה TUS במידה חלקית לעלייה בערכו של האירו אל מול הדולר.

4.2 **<u>סיכונים ענפיים</u>**

(א) **מחירי הדלק הסילוני** - הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אווירי. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות, דוגמת השינויים בדס"ל ורמת המחירים הגבוהה יחסית הנרשמת בשנתיים האחרונות. בשל החשיבות של מרכיב הוצאתי זה רווחיות TUS עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל וכך נכון הדבר ללקוחות החברה בתחום הליסינג.

(ב) **סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה** - פעילות הקבוצה מושפעת באופן ישיר מהמצב הכללי של ענף התעופה אשר מאופיין ברגישות יחסית גבוהה להשפעותיהם של סיכונים כלליים החלים על חברות תעופה. סיכונים אלו כוללים, בין היתר, נוסף על הסיכונים שהמתוארים תחת חלק סיכוני המאקרו שהינם גם סיכונים בעלי השפעה ייחודית על ענף התעופה והסיכון הנוגע למחירי הדלק הסילוני, את הסיכונים הבאים: (א) ביקוש לתנועה אווירית (תנועת נוסעים והטסת מטענים); (ב) עלויות עובדים, שביתות ומגבלות הסכמי עבודה; (ג) עלויות אחזקה; (ד) עלויות ביטוח (בהקשר זה יצוין כי מאז פרוץ משבר הקורונה נרשמה עלייה חדה במחירי הביטוח, ומגמת העלייה נמשכת לאור המלחמה בין רוסיה לאוקראינה); (ה) תלות מהותית במערכות ממוכנות; וכן- (ו) רגולציה מדינית. כדוגמא לאמור, אנו רואים את המשבר שהתרחש בענף התעופה העולמי בעקבות "נגיף הקורונה", שהביא למשבר בענף התעופה העולמי בקנה מידה שלא היה מעודו (ראו סעיף 1.7.1 לעיל).

התממשותם של סיכונים אלה, עשויה להשפיע על הקבוצה, בין היתר, באופן הבא: (א) ירידה בביקוש להחכרת מטוסיה, דבר שיש בו כדי להביא לירידה בדמי החכירה לגבי מטוסים שתקופת החכרתם הסתיימה או לקשיים בהחכרתם; (ב) קשיים במכירת מטוסים; (ג) אי עמידת לקוחות בהתחייבויותיהם על-פי הסכמי החכירה.

(ג) **עודף היצע בשוק המטוסים העולמי** - עודף היצע בשוק המטוסים העולמי (בין אם כללי ובין אם ביחס לסוגי מטוסים מסוימים) משפיע על מחירי המטוסים ועל גובה דמי החכירה שהקבוצה יכולה לגבות בגין החכרת מטוסיה. עודף היצע של מטוסים עשוי להביא להרעה ביכולתה של הקבוצה להחכיר מחדש ו/או למכור מטוסים עם סיומם של הסכמי חכירה או בעת החזרה מוקדמת של מטוס מוחכר כתוצאה ממשבר בקרב מי מלקוחותיה. כאמור בסעיף 1.7 לעיל, החזרה המהירה היחסית להיקפי פעילות משמעותית בתעופה, מחד, וההאטה בקצב ייצור המטוסים החדשים מצד היצרנים, מאידך, הביאו לשינוי בעקומת ההיצע והביקוש, לרבות ביחס למטוסים וותיקים יותר שהיו פחות מבוקשים עד לתקופה האחרונה.

(ד) **תחרות** - ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. כניסתן של חברות נוספות לשוק כמו גם שינויים והתאמות מצד חברות קיימות עשויה להחריף את התחרות בשווקים בהם TUS פועלת ולפגוע בחלקה וכן ביכולת החדירה שלה לשווקים אליהם היא מכוונת, כמו גם להביא לירידות מחירים העשויות להשפיע על תוצאות TUS. גם תחום פעילות הליסינג מאופיין לאורך שנים בתחרות, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. לפרטים אודות התחרות ראו סעיפים 2.5 ו- 3.6 לעיל.

(ה) **בטיחות טיסה ותאונות אוויריות** - מקרה של פגיעה בבטיחות טיסה בין אם כתוצאה מכשל טכני ובין אם כתוצאה מכשל אנושי, עלולה להשפיע לרעה על פעילות TUS, בין השאר עקב פגיעה במוניטין, אבדן הכנסות ולקוחות וחשיפה לתביעות משפטיות. בהתאם, TUS שמה

לעצמה את בטיחות הטיסה כערך עליון כאשר גם הסביבה הרגולטורית באירופה מאופיינת ברגישות גבוהה לענייני ביטחון ובטיחות.

(ו) **תקלות, השבתות וקרקוע מטוסים** - מקרה של תקלות טכניות במטוסים עשוי להביא לפגיעה בפעילות השוטפת של TUS ובהתאם לאובדן הכנסות ולקוחות וחשיפה לתשלומי פיצויים ללקוחות, כמו גם לפגיעה במוניטין. כך למשל, גם מקרה של תקלות בצי מטוסים זהה, בחברה אחרת, עשוי להביא לדרישה רוחבית לקרקוע מטוסים ו/או טיפול תחזוקתי יקר ו/או להגבלות על ביצועי המטוס. כחלק מההתמודדות עם חשיפה זו פועלת TUS עם צי מטוסים מסוג אחד, לרבות אותם סוגי מנועים, על מנת לצמצם פגיעה בפעילות במקרה של תקלות במטוס מסוים או מנועים מסוימים, וכמו כן התקשרה בהסכמים מתאימים עם ספק חלפים ועם מתקן תחזוקה בשדה התעופה בלרנקה.

(ז) **שינויים רגולטוריים בענף והוראות יצרן** - שינויים בהסדרים רגולטוריים בענף התעופה בעולם כמו גם בהוראות יצרן, עשויים לחשוף את הקבוצה להוצאות בלתי צפויות, לייקר את העלויות הכרוכות בעסקאות החכרת מטוסים ולהקטין את מרווח הרווח של הקבוצה מעסקאות אלו, דבר שיש בו כדי להשפיע על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה, כאשר במקרה של הגדלת עלויות של החכרת מטוסים הדבר עלול להשפיע גם על TUS, כחברת תעופה החוכרת מטוסים.

(ח) **מגבלות רעש ואיכות הסביבה** - לשינוי במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה, לרבות בשל איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים, עלולה להיות השפעה מהותית על התוצאות הכספיות של הקבוצה. מטבע הדברים, המגמה העולמית של מעבר למטוסים "ירוקים" וחדישים יותר צפויה לפגוע בביקוש למטוסים ותיקים יותר ומטכנולוגיות ישנות, כאשר החזקת מטוסים שכאלו עשויה לייקר את העלויות הכרוכות בעסקת החכרת מטוסים מסוג זה ולהקטין את מרווח הרווח בעסקאות אלו ואף לפגוע בכדאיותן במקרים מסוימים. כמו כן שינויים כאמור במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה עשויה להיות גם השפעה על פעילות TUS ביעדים מהם ואליהם היא טיסה ובהתאם על יכולת הייצור שלה.

(ט) **רגולציה תעופתית והסכמים בין מדינתיים; אישורים ורישיונות** - הפעלת טיסות בינלאומיות כרוכה בין היתר, באישורים רגולטוריים ורישיונות הניתנים על ידי רשויות שונות. כמו כן, ענף התעופה פועל מכוח הסכמי תעופה גלובליים, בילטרליים ואזוריים, דוגמת הסכם "השמיים הפתוחים". שינויים והתפתחויות ברגולציה בנוגע למתן הרישיונות כאמור וכן שינויים בהסכמים בין מדינות עשויים להיות בעלי השפעה על יכולת הרישוי ופעילות TUS כמו גם על היקף התדירויות, רמת התחרות וכושר הייצור של TUS. בהתאם, שינויים רגולטוריים עשויים להשפיע על פעילות TUS כחברת תעופה, על יעדיה ונתיביה ועל יכולת התחרות שלה. כמו כן, כאמור בסעיף 3.18.2 לעיל, TUS פועלת מכוח רישיון להפעלה מסחרית ורישיון להפעלה אווירית שקיבלה מהרשויות המתאימות, ובהתאם שינויים ברגולציה או הקשחת התנאים הנדרשים בקשר עם הרישיונות כאמור עשויים לפגוע ביכולתה לעמוד בתנאים הנדרשים לצורך המשך תוקפם של רישיונות אלו.

(י) **שינויים בתקינה החשבונאית החלים על חכירת מטוסים** - לשינויים בתקינה חשבונאית ביחס לטיפול החשבונאי בהסכמי חכירה תפעולית, עשויה להיות השפעה הן על החוכר והן על המחכיר. תקן חשבונאי IFRS-16 אשר נכנס לתוקף בתחילת שנת 2019 מחייב את החוכר לכלול את הנכס (המטוס) וההתחייבות בגינו במאזניו, כאשר מבחינת החוכר עלול הדבר להשפיע לרעה על שיקוליו בהעדפת עסקת חכירה על פני עסקאות תחליפיות אחרות.

(יא) **תלות ביצרני מטוסים** - כאמור בסעיף 2.9.1 לעיל, המטוסים שבבעלות החברה בפעילות הליסינג הינם מתוצרת חברת "איירבוס" כאשר בשוק יצרנית משמעותית נוספת - חברת

"בואינג". הפסקת פעילותה של בואינג או איירבוס, או דחייה במסירת מטוסים עשויה לגרום לחברות החוכרות את מטוסי הקבוצה קשיי תפעול. מנגד, העיכובים מצד היצרניות בייצור מטוסים חדשים הביאו, עם החזרה המשמעותית לפעילות התעופה בעולם, לעלייה בביקוש למטוסים ישנים יותר, וללחץ להעלאת דמי חכירה ומחירים. כמו כן, וכמפורט בסעיף 2.9.1 לעיל, בעולם יש מספר מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם Rolls Royce ו- Pratt & Whitney, החולשים על נתח שוק גדול ואשר להם לרוב החזקות גם בבתי המלאכה המורשים לתיקון ושיפוץ מנועים, וקשיים בפעילותם של היצרנים או בתי המלאכה עשויים לגרום גם כן לקשיי תפעול מסוימים. בכל הנוגע ל-TUS ראו סעיף 3.13 לעיל.

4.3 **<u>סיכונים ייחודיים לקבוצה</u>**

(א) **תלות בלקוחות הקבוצה; פיזור לקוחות קטן וחדלות פירעון של חוכרים** - כאמור בסעיף 2.3 לעיל, נכון למועד הדו"ח לקבוצה מספר לקוחות מצומצם. הפרת הסכם החכירה מצד לקוחות הקבוצה ו/או כניסה של אחד או יותר מלקוחות הקבוצה להליכי חדלות פירעון עלולה לפגוע באופן מהותי בתוצאותיה הכספיות של החברה.

בנוסף, במספר מדינות קיימים חוקים לפיהם חובות החוכר לרשויות תעופה שונות ולספקי שירותים, רובצים על המטוסים המופעלים על ידי אותו חוכר, בין אם הם חכורים ובין אם הם בבעלותו. לפיכך, במקרה של פשיטת רגל של חוכר כאמור, החברה עלולה להידרש לשלם את חובות החוכר או חלקם על מנת לשחרר את המטוס במידה והוא יעוכב על ידי רשות או ספק כאמור.

(ב) **ירידה בערכי מטוסים** - לערך המטוס בעת מימושו השפעה רבה על התוצאות הכספיות של הקבוצה. ירידה מהותית בערכי מטוסים עלולה לגרום לירידה בהון החברה (בהקשר זה יצוין כי בדוחות הכספיים לשנת 2021 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.1 מיליון דולר ובדוחות הכספיים לשנת 2020 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.8 מיליון דולר). הון החברה מהווה כמו כן אמת מידה פיננסית כלפי חלק מהבנקים המממנים את החברה וכלפי מחזיקי אגרות החוב. בנוסף, ערכו של המטוס משמש, בין היתר, כמרכיב לצורך בטחונות לבנקים המממנים את רכישת המטוסים על-ידי הקבוצה. לפיכך, ירידת ערך של מטוסים בשווקים הבינלאומיים, עלולה לגרום, בנוסף להשפעה על התוצאות הכספיות של הקבוצה, גם לדרישה מצד המלווים (למעט בעסקאות Non-Recourse, ככל וקיימות) לפירעון מוקדם של המימון שהעמידו לביצוע רכישת המטוס. לחילופין, עשויים המלווים לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות קיימים.

(ג) **עמידה באמות מידה פיננסיות** - בהתאם להתחייבויות אשר נטלה על עצמה החברה כלפי גורמים מממנים ישראליים, נדרשת הקבוצה לעמוד באמות מידה פיננסיות שונות, אשר חלקן אינן בשליטתה (למשל, ירידה בהון העצמי עקב חדלות פרעון של חוכר או רישום הפרשה לירידת ערך מטוסים). אי עמידתה של החברה באמות המידה הפיננסיות מקנה לגורמים המממנים זכות להעמיד לפירעון מיידי את ההלוואות ו/או האשראים אשר הועמדו לה על-ידם. לחילופין, עשויים הגורמים המממנים לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות הקיימים כבר בידיהם.

(ד) **זמינות מקורות ההון והמימון** - מרכיבי ההון והמימון הינם מרכיבים חשובים הן בפעילות הליסינג והן בפעילות התעופה. פגיעה בגישת חברות תעופה להון ולהלוואות עשויה לפגוע ביכולתן לשמור על נזילות מתאימה ולהקשות על פעילותן. מאחר והחברה נוטלת מימון לצורך רכישת המטוסים ומימון פעילותה, ועלויות המימון הן רכיב מהותי בהוצאות הקבוצה, להתייקרות בעלות המימון ובזמינות המימון לקבוצה השפעה שלילית על עסקיה ורווחיותה,

וכך גם במקרה של פגיעה בזמינות הון להשקעות, כאשר פגיעה בזמינות מקורות ההון והמימון והיקפם הינה בעלת השפעה גם על יכולת התחרות של החברה.

(ה) **שינויים בחקיקת המס החלה על חברות הקבוצה ובפרשנות ויישום אותה חקיקה** - חישוב חבויות המס של חברות הקבוצה כרוך בפרשנות וביישום חוקים ואמנות מס. רשויות המס עשויות לחייב את הקבוצה באופן שונה מהערכות הקבוצה לפי הבנתה ובהתאם לייעוץ המקצועי אשר קיבלה, את החוקים והאמנות הרלבנטיים. כמו-כן, שינויים בשיעורי מס חברות יכולים להשפיע בצורה שלילית על רווחיות הקבוצה. כך גם שינויים לגבי פחת, קיזוז הפסדים, שיעור ההכרה בהוצאות מימון וכל רכיב אחר שלו השפעה על תשלומי הקבוצה והוצאותיה השוטפות.

(ו) **אחריות מוצר** - החברה הינה הבעלים של המטוסים שהיא מחכירה. בעלות זו חושפת את החברה לתביעות בגין אחריות מוצר. על מנת להתמודד עם סיכון זה, החברה הינה מבוטחת נוספת בפוליסות הביטוח התעופתיות של החוכרים. בנוסף, החברה רוכשת ביטוחי "רובד מותנה" כמפורט בסעיף 2.2.2(ד) לעיל.

(ז) **התקפות סייבר, אבטחת מידע והגנת הפרטיות** - פעילות החברה כמו גם פעילות TUS מבוססת על מערכות מידע וזרימת המידע על בסיס אלקטרוני. משכך, איומי סייבר מהווים גורם סיכון בפעילותה החיונית של החברה ושל TUS. החברה ו-TUS חשופות לאיומי והתקפות סייבר (כגון חדירה של גורמים בלתי מורשים למערכות, ניסיונות הונאה וסחיטה, וכדומה), דבר אשר מהווה סיכון לתקלות ושיבושים במערכות המידע והתפעול אשר ככל ויצליחו עשויים להביא לנזקים ישירים ועקיפים כגון השבתת מערכות ופגיעה ביכולת תפעול ותקשורת אל מול הגורמים השונים הקשורים בפעילות, וכן אובדן הכנסות ופגיעה במוניטין. ביחס לחברה, בשים לב לטיב פעילותה, סוג וטיב המידע שבידה, ובשים לב להיקף הפעילות הנוכחי, כמו גם צעדים שננקטו לגיבוי מערכות המידע של החברה, מעריכה החברה כי סיכון הסייבר אינו משמעותי מאוד בעת הנוכחית. החברה מבצעת בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר, באמצעות מומחים חיצוניים לרבות באמצעות נותן השירותים החיצוני בתחום מערכות המידע וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים. נושא זה אף נידון ונבחן על ידי מבקר הפנים של החברה, והחברה אימצה נהלים וצעדים נוספים לשם חיזוק אבטחת המידע בחברה. ביחס ל-TUS, סיכון הפגיעה ביכולת התפעול השוטף והפעילות המסחרית הינו מהותי, לאור ההשלכות הישירות על התפעול השוטף והסדיר, שהינו נשמת אפה של חברת תעופה, אשר שינויים בתפעול כאמור הינם בעלי השלכה ונזק ישירים ועקיפים - שיבוש בפעילות לפרקי זמן מסוימים, אובדן הכנסות ישיר, תשלומי פיצויים, פגיעה במוניטין וכדומה. כחלק בלתי נפרד מהאסטרטגיה ופעילותה, עוסקת TUS באופן שוטף, בהובלת סמנכ"ל האסטרטגיה והטכנולוגיה שלה, בפיתוח ועדכון המערך להתמודדות ומתן מענה לסיכוני הסייבר, מערך המבוסס על סטנדרטים בינלאומיים בעל מספר שכבות הגנה, מערך הכולל מספר רכיבים כגון תוכנית אסטרטגית שעיקרה בחינה מתמדת של קיומן של בקרות והגנות בתחום הגנת הסייבר בהתאם לסטנדרט בשוק; בתקופה זו TUS עורכת סקר סיכונים רחב יותר בכל הנוגע לסייבר, לשם תעדוף סיכוני הסייבר וההתמודדות האפקטיבית עמם, ככל שנדרש; המשך חיזוק מתמיד של שכבות הגנה ובקרות למניעת התקפות סייבר; בחינה של הצורך בעדכון תוכניות התגובה וההתאוששות, והמשך תהליכי הדרכה ולמידה של עובדים בנושא לשם חיזוק סביבת העבודה בהיבטי הגנות הסייבר. לאור היקף הפעילות הנוכחי, במקרה של חדירה למערכות, תגובה לאירוע שכזה מצד TUS יכולה להתבצע בדרך של תפעול הטיסות באופן ידני עוקף מערכות. בנוסף, בימים אלו, ולאור הגידול בפעילות בוחנת TUS הטמעת מערכות חדשות לפעילות, מערכות אשר מטבע הדברים יכללו גם רכיבי הגנת סייבר. כמו כן, בכל הנוגע ל- TUS, כחברת

תעופה אשר עליה חובות נוקשות בכל הנוגע להגנה על הפרטיות של המידע האישי הנוגע ללקוחותיה בהתאם להוראות ה-GDPR, ל-TUS חשיפה לקנסות ותביעות במקרה של הפרת החובה לשמירת המידע האישי של לקוחותיה. לצורך כך מקפידות החברה ו-TUS על בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע, הבקרות והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים, כאשר ל-TUS נהלים מוסדרים לפעילות גיבוי במקרה של תקלות כאמור. כמו כן אימצה TUS תוכניות ונהלים מתאימים לעמידה בהוראות ה-GDPR, המעודכנים כל העת ובמידת הצורך מתווספות בקרות מתאימות.

(ח) **ניהול המשאב האנושי** - בכל הנוגע ל-TUS, כחברת תעופה התלויה בעובדיה לתפעול השוטף, ובשים לב למבנה התפעול שנבנה ב-TUS עם החזרה לפעילות מסחרית וגיוס מחדש של עובדים ואנשי צוות, ישנה חשיבות לשמירה על כוח האדם המקצועי הנדרש וליכולתה של TUS לשמור על עובדיה, ליכולתה להגדיל את היקפי העובדים בהתאם לצורך, וליכולת להתמודד עם עזיבת עובדים במקרים הרלוונטיים ומציאת מחליפים ככל ונדרש, וזאת על מנת שלא תיפגע פעילותה.

4.4 **<u>טבלת גורמי סיכון</u>**

בטבלה שלהלן מוצגים גורמי הסיכון הרלוונטיים לקבוצה, מדורגים בהתאם להערכת הנהלת החברה על פי השפעתם על עסקי הקבוצה בכללותה:

גורמי הסיכון	מידת ההשפעה על עסקי החברה		
	השפעה רבה	השפעה בינונית	השפעה מועטה
<u>סיכוני מאקרו</u>			
חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים	+		
פעילות טרור, אירועים מדיניים או ביטחוניים	+		
התפרצות מגיפות ואסונות טבע	+		
חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה		+	
חשיפה לסיכוני מטבע			+
<u>סיכונים ענפיים</u>			
מחירי הדלק הסילוני	+		
סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה	+		
עודף היצע בשוק המטוסים העולמי		+	
תחרות		+	
בטיחות טיסה ותאונות אוויריות	+		
שינויים רגולטוריים בענף והוראות יצרן			+
תקלות, השבתות וקרקוע מטוסים		+	
מגבלות רעש ואיכות הסביבה		+	
רגולציה תעופתית והסכמים בין מדינתיים; אישורים ורישיונות		+	
שינויים בתקינה החשבונאית החלים על חכירת מטוסים			+
תלות ביצרני מטוסים			+
<u>גורמי סיכון ייחודיים</u>			
תלות בלקוחות הקבוצה; פיזור לקוחות קטן וחדלות פירעון של חוכרים	+		
ירידה בערכי מטוסים	+		
עמידה באמות מידה פיננסיות		+	
זמינות מקורות ההון והמימון	+		
שינויים בחקיקת המס החלה על חברות הקבוצה ובפרשנות ויישום אותה חקיקה			+
אחריות מוצר			+
התקפות סייבר, אבטחת מידע והגנת הפרטיות		+	
ניהול המשאב האנושי			+

חלק ב'

דוח הדירקטוריון

על מצב ענייני התאגיד

הננו מתכבדים בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**החברה**") והחברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר היא הנהנית על פיהן (להלן: "**הקבוצה**" או "**התאגיד**") לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022. הנתונים להלן מוצגים בדולרים של ארה"ב ומתייחסים לדוחות הכספיים המאוחדים.

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד, תוצאות פעולותיו, הונו העצמי ותזרימי המזומנים שלו

1. נתונים עיקריים מתוך תיאור עסקי התאגיד

1.1 כללי

הקבוצה עוסקת ברכישה של מטוסים, מימונם והחכרתם לחברות תעופה בעולם, וכן במכירתם. פעילות החכרת המטוסים, מאופיינת בחוזים לטווחי זמן בינוניים וארוכים (בין 3 ל-14 שנים) ובתזרים יציב. בתחום זה, לקבוצה כ-30 שנות ניסיון המתבטא ברכישה, מימון, החכרה ומכירת מטוסים לחברות בינלאומיות בכל העולם.

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו. תחום זה מאופיין ביציבות רבה יותר בהשוואה לתחום הובלת הנוסעים והמטען עליו נמנות חברות התעופה, שהן לקוחות החברה. לפרטים אודות משבר נגיף ה"קורונה" והשינויים בענף התעופה ראו סעיף 2 להלן. כמו כן בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"). החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021, נוסף על מגזר החכרת המטוסים של החברה, TUS מדווחת גם כן כמגזר פעילות.

מתחילת פעילות הקבוצה ועד למועד פרסום הדוח נרכשו והוחכרו 58 מטוסים, מתוכם מומשו 52 מטוסים. במועד פרסום דו"ח זה לקבוצה צי מטוסים קיים של 6 מטוסים, לפרטים אודות סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה ראו סעיף 2.1 להלן וסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

2. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ועד למועד פרסומו

2.1 גלובל ליסינג

<u>משבר נגיף ה"קורונה" (Covid-19)</u>

בסוף שנת 2019 החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (Covid-19), אשר בחודש מרץ 2020 סווגה כמגיפה עולמית. נגיף הקורונה הביא למשבר בקנה מידה שלא היה מעודו וכן לעיצוב מחדש של תעשיית התעופה, כאשר בצד מיזוגים בין חברות תעופה בשוק, מספר לא מבוטל של חברות תעופה פשטו רגל או נכנסו להליכי הגנה מפני נושים, או ביצעו ארגון מחדש, אחרות רשמו הפסדים חסרי תקדים, וחברות התעופה נקטו בצעדים שונים והתאמות בפעילות כחלק מההתמודדות עם הנגיף והשלכותיו וכתלות בפעילות התעופתית באזורים השונים בעולם. מטבע הדברים, משבר זה הביא לפגיעה לא רק בחברות התעופה אלא גם במרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה.

כמפורט בביאור 1ב לדוחות הכספיים מאז פרוץ המשבר ניכרה מגמה של השפעת גלי תחלואה על היקפי פעילות התעופה בעולם. החל מחודש מרץ 2022, ובין היתר לאור התפשטותו הנרחבת של וריאנט האומיקרון אשר הביא להדבקה בהיקפים משמעותיים, לצד חומרתו הפחותה מבחינת תחלואה, ניכרת מגמה עקבית של עלייה משמעותית בביקושים לתעופה הנתמכת בהסרת המגבלות הקשורות בנגיף הקורונה במדינות רבות בעולם, וחזרה לפעילות תעופה בהיקפים משמעותיים במרבית שווקי התעופה בעולם, לרבות בקווים הבין-יבשתיים, כאשר בסוף שנת 2022 שינתה גם סין את מדיניותה כלפי נגיף הקורונה לרבות בכל הנוגע למגבלות הקשורות בתעופה, צעד בעל השפעה חשובה על התנועה בקווים הבין יבשתיים.

יחד עם זאת, על אף ההתאוששות המשמעותית בפעילות והפיחות המשמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם, לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. לאור זאת, קשה להעריך במדויק את היקף ההשפעות וההשלכות לעתיד, לרבות ההשפעה על חברות החכרת המטוסים. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר

נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית לא רק על חברות התעופה, אלא על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. בהתאם, נגיף הקורונה והתמודדות מדינות העולם עמו צפויים בשלב זה להמשיך להיות מרכיב בעל השפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים בעלי השפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

באשר לחברה, וכאמור לעיל, משבר הקורונה, מטבע הדברים, הביא לפגיעה בפעילות החברה ובפעילות לקוחותיה. משבר הקורונה הביא לפגיעה בתוצאותיה הכספיות של החברה כאשר בדוחות הכספיים לשנת 2021 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.1 מיליון דולר ובדוחות הכספיים לשנת 2020 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.8 מיליון דולר. במהלך שנת 2022 ועד למועד פרסום דוח זה המשיכה החברה בקידום המהלכים לפיתרון למטוסים בצי שאינם מופעלים, כאשר בצד מכירת מטוס האיירבוס 330-300 כמפורט בביאור 9ד(2) לדוחות הכספיים, התקשרה החברה בהסכמים להחכרה מחדש של שני מטוסי האיירבוס 320-200 שהוחכרו בעבר ל-Vistara, אשר אחד מהם כבר נמסר ללקוח החדש (כמפורט בביאור 9ג לדוחות הכספיים). בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שהוחכר בעבר ל-Virgin Australia, קידמה החברה מספר חלופות של חכירה ומכירה, כאשר בכל הנוגע למהלך האחרון שבהם, עסקת מכירת מטוס זה שנחתמה בחודש דצמבר 2022, ולאור הודעת הרוכשת לחברה על ביטולה בשלביה הסופיים של העסקה, שבה החברה לקידום חלופות אחרות ביחס להחכרת המטוס או מכירתו ללקוח אחר, בצד בחינת החלופות העומדות בפניה בקשר עם ולאור נסיגת הרוכשת מעסקת המכירה האמורה (ראו פירוט בביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים). שלושת המטוסים הנוספים שבבעלות החברה למועד פרסום הדוח מצויים בחכירה אצל לקוחות אחרים. החברה ממשיכה בפירעון כל התחייבויותיה כסדרן ובמועדן ובעמידה בהתחייבויותיה כלפי הגורמים אשר העמידו לה מימון, ובמעקב באופן שוטף אחר המגמות בשווקים וההשפעות על פעילותה, לרבות בכל הנוגע להשפעה על פעילות TUS.

איתנותה הפיננסית של החברה הנובעת בין היתר מיתרות המזומנים של החברה (למועד פרסום הדוח עומדת יתרה זו על כ-21.2 מיליון דולר), הסכמי חכירה קיימים והתקבולים הצפויים מהם, מבנה החוב של החברה (לרבות לאחר הקטנת היקפי החוב בעיקר ברבעון הרביעי לשנת 2022 תוך שימוש בתזרימים משמעותיים שנבעו לחברה כתוצאה ממימוש נכסים), נכסים בבעלותה שאינם משועבדים לרבות קרקע המסווגת כנדל"ן להשקעה, אפשרה לחברה להתמודד עם השפעות משבר נגיף "הקורונה" כמו גם קידום וביצוע השקעות חדשות, כגון רכישת שני מטוסי איירבוס 220-100 המוחכרים לחברת התעופה Delta Airlines וכניסה להשקעה ב-TUS, שבוצעו בשנת 2021.

האמור לעיל בדבר ההשלכות האפשריות של הנזק שנגרם לתחום התעופה ושל ההשפעות והשלכות לעתיד על ענף התעופה העולמי מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוסס, בין היתר, על המידע הקיים בידי החברה ביחס להתפתחויות בעולם, על יאט"א ועל גורמים נוספים בתחום וההערכות של החברה נכון למועד פרסום הדוח. מטבע הדברים, התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה. נגיף ה"קורונה" והשפעותיו הינם אירוע משתנה אשר אינו בשליטת החברה, כאשר גורמים וצעדים הקשורים בהתנהלות העולמית בקשר עם הנגיף, הינם בעלי השפעה על הסביבה הכלכלית בה פועלת החברה ועל חברות התעופה בעולם, וביניהן לקוחות החברה, והדבר עשוי להשפיע על החברה בהתאם, כבעלת המטוסים המוחכרים ללקוחותיה וכחברה הפועלת בתחום.

<u>הנפקת הון בדרך של הצעת זכויות לבעלי מניות החברה</u>

בצד המהלכים הקשורים בצי מטוסיה, ביצוע השקעה נוספת ב-TUS, פירעונות מוקדמים של חוב (לרבות מכוח תוכנית רכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') שבוצעה בחודשים דצמבר 2022 וינואר 2023), בחודש דצמבר 2022 השלימה החברה הנפקת מניות לבעלי מניותיה בדרך של זכויות, בהיקף של כ-5.7 מיליון דולר. הנפקת המניות נועדה בעיקרה לחיזוק הונה העצמי של החברה ולצורך שמירה על מרווח מספק באמת המידה הפיננסית של הון עצמי הקבועה בחלק מהסכמי המימון של החברה (בהסכם המימון הבנקאי הקיים מול בנק ישראלי ובתנאי אגרות החוב שהנפיקה החברה), בשים לב לאתגרים ולמשימות העומדים בפני החברה בנקודת הזמן הנוכחית והמהלכים השונים אותם היא מקדמת. לפרטים נוספים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

<u>עדכונים נוספים</u>

- **מטוס איירבוס 330-300** - בחודש נובמבר 2022 השלימה החברה את מכירתו של מטוס זה, תמורת כ-22.8 מיליון דולר (נטו מעלויות מכירה), אשר מהווה תזרים פנוי היות וכנגד מטוס זה לא היה מימון ספציפי. לפרטים נוספים בעניין מטוס זה, לרבות ביחס לסטטוס תביעת חוב שהגישה החברה לכונס הנכסים של TransAsia

Airways, מי שחכרה את המטוס מהחברה עד כניסתה להליכי פשיטת רגל בחודש דצמבר 2016, ראו ביאורים 9ד(2), 9ה(4) לדוחות הכספיים.

- **עדכונים בקשר למטוס איירבוס 200-330 -** לאחר שבמהלך תקופת הדוח לא הגיעו לכדי השלמה עסקאות להחכרה מחדש של מטוס זה (האחת ל-TUS והשנייה לחברת תעופה אחרת), המשיכה החברה בקידום חלופות להחכרת המטוס או למכירתו, וביום 23 בדצמבר 2022, התקשרה החברה עם חברת תעופה בהקמה (להלן בסעיף זה: "הרוכשת"), בהסכם מחייב (על בסיס מכתב כוונות שנחתם בין הצדדים ביום 30 בנובמבר 2022) למכירת המטוס לרוכשת, כאשר התמורה לחברה שנקבעה בהתאם להסכם (בניכוי עלויות מכירה), הינה בסך של כ-21.5 מיליון דולר. בהמשך לחתימת הסכם המכירה, העבירה הרוכשת לחברה את דמי הרצינות שהוסכמו (בסך של 2 מיליון דולר, אשר חציו הועבר רק לאחר מועד הדוח) כתשלום מקדמה על חשבון עסקת המכירה.

בהתאם להוראות ההסכם שנחתם, קבעו הצדדים את ה-28 בפברואר 2023 כמועד האחרון להשלמת עסקת המכירה. בהתאם להסכם המכירה, השלמת העסקה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים כמקובל בעסקאות מכירה מסוג זה, הכוללים, בין היתר, את אישור הרוכשת לגבי תאימות המטוס לתנאי המסירה שהוסכמו לאחר שיושלמו תהליכי בדיקת המטוס ומסמכיו הטכניים, קבלת כל האישורים הנדרשים על פי דין; והיעדר שינוי מהותי לרעה במצב המטוס עד למועד ההשלמה בפועל. נכון למועד האמור (ה-28 בפברואר 2023) טרם התקיימו התנאים הנדרשים בקשר עם השלמת העסקה, והצדדים המשיכו בקידום ההיבטים השונים בקשר עם עסקת המכירה.

על אף האמור לעיל, ביום 9 במרץ 2023, מסרה הרוכשת לחברה הודעה בדבר ביטול ההסכם תוך שהיא טוענת, בתמצית, כי הודעת הביטול מבוססת בעיקרה על אי התאמת המטוס לתנאים הנדרשים בהסכם, על היעדר הסכמה בדבר הממצאים הדורשים תיקון במטוס עד למועד שנקבע לכך בהסכם, ועל כך שהממצאים שהועלו על ידה לא תוקנו עד למועד שנקבע בהסכם המכירה להשלמת העסקה, והעסקה לא נסגרה עד למועד האמור. כן הודיעה הרוכשת לחברה על דרישתה לקבל בחזרה את המקדמה שניתנה לחברה בסך של 2 מיליון דולר.

בהמשך להודעת הביטול האמורה של הרוכשת, הודיעה החברה לרוכשת כי היא דוחה את טענות הרוכשת כאמור לעיל, כי לשיטתה המטוס מוכן למסירה והרוכשת נסוגה מהעסקה והודיעה על סיום ההתקשרות שלא כדין ושלא בתום לב. החברה תבחן את החלופות העומדות בפניה בקשר עם ולאור נסיגת הרוכשת מהעסקה כמו גם קידום חלופות אחרות ביחס להחכרת המטוס או מכירתו ללקוח אחר.

בכל הנוגע לשווי המטוס בספרים למועד הדוח, לאור החתימה על הסכם המכירה במהלך שנת 2022, החברה רשמה בדוחות הכספיים הכנסות אחרות בסך של כ- 1.8 מיליון דולר בדרך של ביטול הפרשה לירידות ערך קודמות וסיווגה את המטוס בדוח על המצב הכספי בסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה.

בכל הנוגע להלוואה שנטלה החברה למימון רכישת מטוס זה, יתרת הלוואה זו נפרעה בפירעון מוקדם מלא במהלך חודש דצמבר 2022.

בכל הנוגע למנועי המטוס, בהם נתגלה בחודש מרץ 2022 ממצא אשר דרש תיקון בבית המלאכה המוסמך, במהלך חודש ספטמבר 2022 נסתיים תהליך תיקונם של המנועים אשר לאחריו הושבו המנועים והותקנו על המטוס.

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לנאמנים שמונו ל-Virgin Australia, מכוח חלוקת הביניים של התקבולים, שולם לחברה, בחודש אוקטובר 2022, סך של כ-2.5 מיליון דולר (לאחר ניכוי הוצאות הנאמנים בקשר עם הערעור שהגישו החברה ומחכירים נוספים והמרת התקבולים מדולר אוסטרלי לדולר ארה"ב). כמו כן, בהתאם להודעת הנאמנים השאירו הנאמנים סך מסוים בקופת הנאמנות, אשר לאחר ניכוי הוצאות עתידיות יחולק גם כן לנושים השונים, ואפשר שלחלוקה הסופית לנושים יתווסף גם סכום נוסף, כתלות בעמידת Virgin Australia ביעדי תוצאות מסוימים בשנים 2022-2023, כפי שנקבעו בהסדר ההבראה של Virgin Australia. לפירוט נוסף ראו ביאור 9ה(3) בדוחות הכספיים.

- **עדכונים בקשר לשני מטוסי איירבוס 200-320 -** בכל הנוגע לשני מטוסי האיירבוס 200-320 שבבעלות הקבוצה שהוחכרו לחברת התעופה ההודית Vistara, משנת ייצור 2015 ו-2016, המטוסים הושבו לחזקת החברה בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, כאשר במסגרת סיום הסכמי החכירה קיבלה החברה פיצוי בסך של כ-13.1 מיליון דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי בתום תקופות ההחכרה (במקביל השיבה החברה ל-Vistara סך של כ-1.8 מיליון דולר שניתנו כפיקדון להבטחת הסכמי החכירה).

ביום 13 בינואר 2023, התקשרה החברה (באמצעות הנאמנות שהינה הבעלים והמחזיקה בזכויות בכל אחד מהמטוסים), בהסכמים (על בסיס מכתבי כוונות שנחתמו בין הצדדים בחודש נובמבר 2022) להחכרת המטוסים ללקוח חדש, חברת Avion Express Malta, אשר מקום מושבה במלטה והינה חלק מקבוצת התעופה Avia Solutions Group (להלן "החוכרת") כאשר ביום 21 בפברואר 2023 הושלמה עסקת החכירה

של אחד המטוסים והוא נמסר לחוכרת לחכירה בהתאם לתנאי הסכם החכירה, כאשר ביחס למטוס השני, מסירתו עדיין כפופה לתנאים מתלים, אשר טרם התקיימו למועד פרסום הדוח, ועיקרם השלמת תהליכי בדיקת המטוס ואישור החוכרת לגבי תאימות המטוס הנ"ל לתנאי המסירה שהוסכמו. בהתאם לכך, והגם שהצדדים ממשיכים לפעול להשלמת מסירת המטוס השני בתקופה הקרובה גם כן, נכון למועד זה אין וודאות כי מסירת מטוס זה תושלם. תקופת חכירת המטוסים הינה עד לרבעון הרביעי לשנת 2029 והרבעון השני לשנת 2030, בהתאמה כאשר התקבולים מדמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת (ללא התחשבות בדמי החכירה שישולמו בתקופה בה התשלום מבוסס שימוש בלבד) בגין כל אחד מהמטוסים, צפויים להסתכם לסך של כ-13.5 מיליון דולר וכ-14.5 מיליון דולר, בהתאמה. לפרטים נוספים ראו ביאור 9ג בדוחות הכספיים.

בכל הנוגע להלוואות שניטלו על ידי החברה מבנק ישראלי למימון רכישת המטוסים, אשר יתרתן (קרן) למועד זה עומדת על כ-24.7 מיליון דולר, ביום 26 בדצמבר 2022 הגיעה החברה להסכמות עם הבנק לעניין תיקון הסכמי ההלוואה לצורך הכללת הסכמי החכרת המטוסים כאמור לעיל, עדכון באמות המידה הפיננסיות ופירעון מוקדם של 3 מיליון דולר (פירעון אשר בוצע ביום 21 בפברואר 2023) אשר שועבדו לבנק בחודש ספטמבר 2022. לפרטים נוספים אודות הלוואות אלו, ראו ביאור 10ב(4) לדוחות הכספיים.

- **עדכונים בקשר למטוס איירבוס 100-319 -** בהתאם למפורט בביאור 9ד(1) לדוחות הכספיים, בכל הנוגע למטוס זה אשר היה מוחכר לחברת התעופה American Airlines Inc., ביום 27 ביוני 2022 השלימה החברה הסכם עם חברת החכרה בינלאומית, למכירת המטוס (יחד עם הסכם החכרתו) תמורת כ-9.3 מיליון דולר (נטו מעלויות מכירה). כתוצאה ממכירת המטוס רשמה החברה בדוחות הכספיים רווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ותזרים פנוי (לאחר פירעון ההלוואה אשר מימנה את המטוס), בסך של כ-7.8 מיליון דולר.

- **עדכונים בנוגע ל-TUS וצי מטוסיה -** במהלך תקופת הדוח ולאחריו המשיכה TUS בהגדלת היקפי פעילותה ובתהליכים הכרוכים בכך, לרבות המשך פיתוח רשת הנתיבים שלה ופיתוח טכנולוגיות מסחריות. כן יצוין כי ברבעון השני לשנת 2022 נכנס לתפקידו מנכ"ל חדש ל-TUS. נכון למועד הדוח מפעילה TUS חמישה (5) מטוסי איירבוס 200-320 חכורים כולם מאותו סוג (לרבות סוגי המנועים) ובקונפיגורציה זהה. מתוך חמשת המטוסים האמורים, לגבי מטוס אחד התקשרה TUS בהסכם להפעלתו בדרך של חכירה רטובה בעבור חברת תעופה אחרת, לתקופה של מספר חודשים בקיץ 2022 אשר הוארכה עד לתום חודש מרץ 2023 , כאשר בתחילת חודש מרץ 2023 החל הסכם להפעלת מטוס אחד בדרך של חכירה רטובה עבור חברת תעופה אחרת, לתקופה עד לתום 2023. נכון למועד הדוח ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח עמדה יתרת ההכנסות מראש של TUS בגין כרטיסי טיסה על כ-2.3 מיליון אירו וכ-3.9 מיליון אירו, בהתאמה.

לעניין השקעות החברה (אשר בוצעו במקביל להשקעות שביצע השותף המחזיק ביתרת מניות TUS, איש העסקים האמריקאי, Kenneth Woolley) ב-TUS, לרבות הלוואה שניתנה לאחר תאריך הדוח, ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.

לניתוח תוצאות הפעילות העסקית של TUS לשנה ולתקופה של שלושה חודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2022 ראו סעיף 4.2.1 ו 4.2.2 להלן. כן יצוין כי היות ו-TUS שבה לפעילות מסחרית רק בחודש יולי 2021, אין מוצגים מספרי השוואה בסעיף 4.2.1 להלן.

- **רכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב')** - ביום 30 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה, תוכנית לרכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') של החברה בהיקף כספי של עד 17.5 מיליון ש"ח (כ-5 מיליון דולר לפי שער החליפין למועד אישור התוכנית), ליישום החל מיום 4 בדצמבר 2022 ועד ליום 15 בינואר 2023 (בכפוף להגבלות נוספות כפי שקבע דירקטוריון החברה). ביום 15 בינואר 2023, הושלמה התוכנית כאמור. מכוח התוכנית נרכשו כ-16,496 אלפי ש"ח ע.נ אגרות חוב (סדרה ב') (מתוכם כ-16,071 אלפי ש"ח ע.נ. נרכשו עד ליום 31 בדצמבר 2022), בתמורה כוללת של כ-14.8 מיליון ש"ח (כ-4.3 מיליון דולר), סך הרווח כתוצאה מתוכנית הרכישה העצמית מסתכם בכ-95 אלפי דולר.

- **דירוג** - ביום 6 באוקטובר 2022, פרסמה מעלות S&P דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') ב- ilBBB(+).

- **יתרות מזומנים וצפי לתקופה הקרובה** - נכון למועד פרסום הדוח, ברשות החברה יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-21.2 מיליון דולר.

לאור משבר נגיף ה"קורונה" (Covid-19) והשפעתו העצומה על ענף התעופה, ממשיכה החברה במעקב מקרוב אחר הנעשה בענף ובשווקים, הן במטרה לעקוב מקרוב אחר קיום ההסכמים על ידי חוכריה והן במטרה לאיתור הזדמנויות עסקיות.

3. המצב הכספי

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2022	2021			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
נכסים					
מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים	11,170	3,584	7,586	212%	הגידול של כ-7.6 מיליון דולר ביתרת המזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים נובע בעיקר מתזרים מפעילות השוטפת (לרבות פיצוי בסך של כ-13.2 מיליון דולר בעבור ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 שהוחכרו ל-Vistara), תקבולים בקשר עם מכירת מטוסים בסך של כ- 33 מיליון דולר ותקבול בסך של כ- 5.7 מיליון דולר בגין הנפקת מניות בדרך של זכויות, בניכוי פירעונות של הלוואות ואגרות חוב בסך של כ-33 מיליון דולר (לרבות פרעון מוקדם של הלוואות בסך של כ-8.9 מיליון דולר ורכישה עצמית של אג"ח ב' בסך של כ-4 מיליון דולר), השקעה בחברת TUS בסך של כ-4 מיליון דולר, שימוש נטו בפקדונות חוכרים בסך 1.2 מיליון דולר והפקדה לפקדונות מוגבלים לשימוש בסך 3 מיליון דולר.
לקוחות, חייבים ויתרות חובה	735	736	(1)	-	
פקדונות בנקאיים לא שוטפים	12,000	12,000	-	-	
מזומנים מוגבלים בשימוש לא שוטפים	3,000	-	3,000		שעבוד שני פקדונות בהתאם להסכמי ההלוואות בקשר עם שני מטוסי איירבוס 320-200, כמפורט בביאור 10ב(4) לדוחות הכספיים. לאחר מועד הדוח הסך האמור נפרע, בפירעון מוקדם, בהתאם להסכמות עם הבנק המממן.
נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	21,500	-	21,500		סיווג מטוס איירבוס 330-200 מרכוש קבוע, בהתאם לתמורה שנקבעה בהסכם למכירתו (בניכוי עלויות מכירה). לפרטים נוספים ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.
השקעה בחברות מוחזקות	2,273	3,048	(775)	(25%)	השינוי נובע מהשקעה בסך של כ-4 מיליון דולר ב-TUS בניכוי חלקה של החברה בשינוי בהון TUS במהלך תקופת הדוח לרבות שינוי בקרן הון מהפרשי תרגום, לפרטים נוספים ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.
נדל"ן להשקעה	4,274	4,990	(716)	(14%)	הקיטון נובע מעליה בשער הדולר והתאמת שווי הוגן במהלך תקופת הדוח.
רכוש קבוע, נטו	120,804	192,854	(72,050)	(37%)	הקיטון נובע בעיקר מגריעת עלות מופחתת של מטוסים שנמכרו בסך כ-30.3 מיליון דולר, סיווג בסך 21.5 מיליון דולר של מטוס איירבוס 330-200 כנכס זמין למכירה מתוך הקיטון האמור, ירידות ערך מטוסים (נטו) בסך כולל של כ-17.3 מיליון דולר (עיקרן בקשר להתאמה במצב התחזקותי של מטוסי איירבוס 320-200 אשר סיימו את תקופת החכרתם ל-Vistara, כאשר בגין התאמה זו קיבלה החברה סך של כ-13.2

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2022	2021			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
					מיליון דולר) והוצאות פחת בסך של כ-4.3 מיליון דולר.
סה"כ נכסים	**175,756**	**217,212**	**(41,456)**	**(19%)**	

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2022	2021			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
התחייבויות והון					
הלוואות מתאגידים בנקאיים (לרבות חלויות שוטפות)	72,660	93,982	(21,332)	(23%)	הקיטון נובע מפרעונות שוטפים בתקופה המדווחת בסך של כ- 12.5 מיליון דולר ופירעונות מוקדמים של יתרת ההלוואה שמימנה את מטוס האיירבוס 319-100 שנמכר בסך של כ- 1.4 מיליון דולר ושל יתרת ההלוואה שמימנה את מטוס האיירבוס 330-200 בסך של כ-7.5 מיליון דולר.
אגרות חוב (לרבות חלויות שוטפות)	40,255	54,046	(13,791)	(26%)	הקיטון נובע מפרעונות שוטפים בתקופה המדווחת בסך של כ- 7.6 מיליון דולר, רכישה עצמית של חלק מאג"ח ב' בסך של כ- 4.1 מיליון דולר והפרשי שער בגין אג"ח ג' בסך של כ-2.1 מיליון דולר.
זכאים ויתרת זכות (בניכוי חלויות שוטפות הפקדות של חוכרי מטוסים)	4,843	4,911	(68)	(1%)	בעיקר קיטון בהוצאות לשלם כנגד מקדמה בסך 1 מיליון דולר שהתקבלה בגין עסקת מכירת מטוס איירבוס 330-200.
הפקדות של חוכרי מטוסים (לרבות חלויות שוטפות)	2,703	3,905	(1,202)	(31%)	הקיטון נובע בעיקר מהשבת פקדונות לחברת Vistara בסך של כ-1.8 מיליון דולר בתום תקופת החכירה של שני המטוסים שהוחכרו לה, בניכוי קבלת הפקדות חוכרים שוטפות.
מסים נדחים	1,158	2,524	(1,366)	(54%)	הקיטון נובע מההפסד לפני מס בתקופה.
הון	54,137	57,844	(3,707)	(6%)	הקיטון בהון נובע בעיקרו מההפסד בתקופה, בניכוי הנפקת מניות בסך של כ-5.7 מיליון דולר.
סה"כ התחייבויות והון	**175,756**	**217,212**	**(41,456)**	**(19%)**	

4. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית

4.1 גלובל ליסינג

4.1.1 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג בשנת 2022 לעומת שנת 2021

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2022		2021		שינוי		
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הכנסות	11,570	100%	11,323	100%	247	2%	הגידול בהכנסות לשנת 2022 לעומת שנת 2021 נובע בעיקרו מהסכמי החכרה של שני מטוסי איירבוס 100-220 לחברת התעופה Delta Air Lines, מטוסים אשר החברה רכשה בסוף הרבעון השלישי ותחילת הרבעון הרביעי לשנת 2021, בניכוי קיטון בהכנסות כתוצאה מסיום הסכמי חכירה בגין שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר סיימו את תקופת החכרתם ל-Vistara בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, וקיטון בהכנסות כתוצאה ממכירת מטוס איירבוס 100-319 שהוחכר לחברת התעופה American Airlines Inc., בסוף חודש יוני 2022.
הוצאות הפעלה	(7,877)	(68%)	(8,764)	(77%)	887	(10%)	הקיטון בהוצאות ההפעלה לשנת 2022 לעומת שנת 2021 נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות הפחת אשר נובע ממכירת מטוס איירבוס 100-319 והפסקת הוצאות פחת בגין שני מטוסי איירבוס 200-320 עם סיום החכרתם ל-Vistara (בגין המטוס הראשון הופסקו הוצאות פחת בתחילת שנת 2022 ובגין המטוס השני החל מהרבעון הרביעי של שנת 2022), בקיזוז תוספת הוצאות פחת בגין שני מטוסי איירבוס 100-220 שנרכשו בסוף שנת 2021.
רווח גולמי	**3,693**	**32%**	**2,559**	**23%**	**1,134**	**44%**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(3,388)	(29%)	(3,722)	(33%)	334	(9%)	הקיטון בהוצאות הנהלה וכלליות לשנת 2022 נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות ייעוץ שוטפות.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				שינוי		
	2022		2021				
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הוצאות אחרות, נטו	(238)	(2%)	(25,712)	(227%)	25,474	(99%)	הוצאות אחרות, נטו לשנת 2022 כוללות בעיקר הוצאות (נטו מביטול הפרשות לירידת ערך ומהכנסות בסך של כ-13.2 מיליון דולר בגין פיצוי בעבור ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 עם השבתם בתום תקופת החכרתם) בגין ירידת ערך מטוסים בסך כ-4.1 מיליון דולר והוצאות בסך של כ-0.7 מיליון דולר בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה, בקיזוז הכנסות בסך כ-2.5 מיליון דולר בגין פיצוי מתביעת חוב כנגד Virgin Australia ורווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ממכירת מטוס איירבוס 319-100 המוחכר לחברת התעופה American Airlines. בשנת 2021 רשמה הקבוצה ירידת ערך בגין 4 מטוסים (מטוס איירבוס 330-300, איירבוס 330-200 ושני מטוסי איירבוס 320-200) בסך כולל של כ-26.1 מיליון דולר בתוספת הפרשה בסך של 2.6 מיליון דולר עבור תיקון מנועי מטוס איירבוס 330-200 בקיזוז רווח מהתאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-3 מיליון דולר.
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	**67**	**1%**	**(26,875)**	**(237%)**	**26,942**	(100%)	
הוצאות מימון	(8,757)	(76%)	(4,833)	(42%)	(3,924)	81%	הגידול בסעיף הוצאות מימון לשנת 2022 לעומת שנת 2021 נובע בעיקר מגידול של כ-2.5 מיליון דולר בהוצאות הריבית כתוצאה מהלוואות שניטלו לצורך רכישת 2 מטוסי איירבוס 220-100 (הלוואות שניטלו בסוף הרבעון השלישי ותחילת הרבעון הרביעי לשנת 2021) ואג"ח ג' שהונפק במחצית השנייה של 2021 וגידול בשיעור הריבית בהלוואות הנושאות ריבית משתנה, כאשר מנגד נרשם גידול בהכנסות ריבית מפקדונות בנקאיים, נרשמו הכנסות נטו מהפרשי שער בגין אג"ח בקיזוז שערוך מכשירים פיננסיים נגזרים, ורווח מרכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב'), כאשר בסוף יוני 2022 פרעה החברה גם הלוואה שמימנה את מטוס האיירבוס 319-100 שנמכר. כמפורט בסעיף 7.2 להלן, חלק מהלוואות החברה הינן בריבית משתנה, המבוססת על מרווח בתוספת שיעור ריבית LIBOR או SOFR לחודש, ובהתאם עליית שיעורי ריבית אלו במהלך תקופת הדוח, באופן משמעותי וביתר שאת החל מהרבעון השלישי לשנת 2022, הביאו לגידול בהוצאות הריבית של החברה.
הכנסות מימון	2,727	23%	555	5%	2,173	392%	
הוצאות מימון, נטו	(6,030)	(52%)	(4,278)	(38%)	(1,752)	41%	
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	(4,968)	(43%)	(1,784)	(16%)	(3,184)	178%	בגין חלק החברה בהפסד TUS בתקופת הדוח.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				שינוי		
	2022		2021				
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הפסד לפני מסים על הכנסה	**(10,931)**	**(95%)**	**(32,937)**	**(291%)**	**22,006**	**(67%)**	
הטבת מס	1,366	12%	6,358	56%	(4,992)	(79%)	קיטון בהפסד לפני מס (לפני חלק החברה בהפסדי חברות שמטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס).
הפסד לשנה	**(9,565)**	**(83%)**	**(26,579)**	**(235%)**	**17,014**	**(64%)**	
EBITDA	**22,413**	**194%**	**1,664**	**15%**	**20,479**		הגידול ב-EBITDA לשנת 2022 לעומת שנת 2021 נובע בעיקר מהכנסות בסך של כ-13.2 מיליון דולר בגין פיצוי בעבור ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 עם השבתם בתום תקופת החכרתם, רישום הכנסות בסך כ-2.5 מיליון דולר בגין פיצוי שהתקבל בגין תביעת חוב כנגד Virgin Australia ורווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ממכירת מטוס איירבוס 100-319 אשר הוחכר לחברת התעופה American Airlines.
הפסד מתואם לפני מס (*)	**(5,969)**	**(52%)**	**(5,294)**	**(47%)**	**(675)**		הגידול בהפסד המתואם לפני מס לשנת 2022 לעומת שנת 2021 נובע בעיקרו מעליה בהוצאות המימון בניכוי ירידה בהוצאות הפחת.

* הפסד לפני מס אשר מטרתו להציג את הפסד בנטרול פריטים והשפעות אשר אינם נכללים כחלק מהפעילות השוטפת, קרי בנטרול הכנסות/הוצאות אחרות, חלק החברה בתוצאות חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, הפרשי שער בגין אגרות חוב שקליות ושערוכי מכשירים פיננסים נגזרים לשווי הוגן. בהקשר זה יצוין, וכמפורט בטבלת התוצאות לעיל, כי בתקופות המוצגות ולאור משבר נגיף ה"קורונה" הפער בין ההפסד לפני מס לרווח (הפסד) המתואם לפני מס הינו פער גדול מאד שמקורו בעיקר ירידות הערך שרשמה החברה.

4.1.2. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג לרבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2021

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
	2022		2021		שינוי	
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הכנסות	1,842	100%	3,935	100%	2,093	(53%)	הקיטון בהכנסות הרבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו מקיטון בהכנסות בגין שני מטוסי איירבוס 320- 200 אשר סיימו את תקופת החכרתם ל- Vistara בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, וקיטון בהכנסות כתוצאה ממכירת מטוס איירבוס 319-100 שהוחכר לחברת התעופה American Airlines Inc., בסוף חודש יוני 2022.
הוצאות הפעלה	(1,866)	(101%)	(3,297)	(84%)	1,431	(43%)	הקיטון בהוצאות ההפעלה ברבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות הפחת אשר נובע ממכירת מטוס איירבוס 319-100 והפסקת הוצאות פחת בגין שני מטוסי איירבוס 320-200 עם סיום החכרתם ל- Vistara. כמו כן, ישנו קיטון בהוצאות ההפעלה הקשורות בטיפול, תחזוקה ושינוע בעיקר בגין שני מטוסי איירבוס 330.
רווח (הפסד) גולמי	**(24)**	**(1%)**	**638**	**16%**	**(662)**	**(104%)**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(764)	(42%)	(1,056)	(27%)	292	(28%)	הקיטון בהוצאות הרבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון המקביל נובע בעיקרו מירידה בהוצאות ייעוץ שוטפות.
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	1,064	58%	(14,976)	(381%)	16,040		ברבעון הרביעי לשנת 2022 עיקר ההכנסות נבעו מביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוס איירבוס 330-200 אשר מוצג בדוחות הכספיים כנכס זמין למכירה על פי מחיר המכירה הצפוי בניכוי עלויות מימוש. ברבעון הרביעי לשנת 2021 רשמה הקבוצה ירידת ערך בגין 2 מטוסים (מטוס איירבוס 330-300 ומטוס איירבוס 330-200) בסך כולל של כ- 15.1 מיליון דולר בתוספת הפרשה בסך של 2.6 מיליון דולר עבור תיקון מנועי מטוס איירבוס 330-200 בקיזוז רווח מהתאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-2.8 מיליון דולר.
רווח (הפסד) מפעולות	**276**	**15%**	**(15,394)**	**(391%)**	**15,670**		
הוצאות מימון	(2,129)	(115%)	(2,034)	(52%)	(95)	5%	הגידול בסעיף הוצאות מימון, נטו ברבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מגידול בהוצאות הריבית בגין הלוואות הנושאות ריבית משתנה המבוססת על מרווח בתוספת שיעור ריבית LIBOR או SOFR לחודש, כאשר מנגד נרשם גידול בהכנסות ריבית מפקדונות בנקאיים, נרשם קיטון בהוצאות הריבית בגין אגרות חוב בעקבות פרעונות שוטפים, נרשמו הכנסות נטו מהפרשי שער בגין
הכנסות מימון	263	14%	385	10%	(122)	(31%)	
הוצאות מימון, נטו	(1,866)	(101%)	(1,649)	(42%)	(217)	13%	

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2022		2021		שינוי		
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	(1,661)	(90%)	(1,458)	(37%)	(203)	14%	אג"ח בקיזוז שערוך מכשירים פיננסיים נגזרים ונרשם רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב'). בגין חלק החברה בהפסד TUS ברבעון הרביעי לשנת 2022.
הפסד לפני מסים על הכנסה	**(3,251)**	**(176%)**	**(18,501)**	**(470%)**	**15,250**		
הטבת מס	428	90%	3,547	90%	(3,119)		קיטון בהפסד לפני מס (לפני חלק החברה בהפסדי חברות שמטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס).
הפסד לתקופה	**(2,823)**	**(153%)**	**(14,954)**	**(380%)**	**12,131**		
EBITDA	**(479)**	**(32%)**	**(1,245)**	**(32%)**	**766**		הגידול ב-EBITDA נובע בעיקרו מרישום הפרשה בגין תיקון מנועים ברבעון רביעי בשנת 2021 בקיזוז ירידה בהכנסות.
הפסד מתואם לפני מס (*)	**(2,548)**	**(49%)**	**(1,929)**	**(49%)**	**(618)**		הגידול בהפסד המתואם לפני מס נובע בעיקרו מירידה ברווח הגולמי, אשר נובעת בעיקרה מירידה בהכנסות.

* הפסד לפני מס אשר מטרתו להציג את ההפסד בנטרול פריטים והשפעות אשר אינם נכללים כחלק מהפעילות השוטפת, קרי בנטרול הכנסות/הוצאות אחרות, חלק החברה בתוצאות חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, הפרשי שער בגין אגרות חוב שקליות ושערוכי מכשירים פיננסים נגזרים לשווי הוגן. בהקשר זה יצוין, וכמפורט בטבלת התוצאות לעיל, כי בתקופות המוצגות ולאור משבר נגיף ה"קורונה" הפער בין הרווח (הפסד) לפני מס לרווח (הפסד) המתואם לפני מס הינו פער גדול מאד שמקורו בעיקר ירידות הערך שרשמה החברה.

4.2. TUS

4.2.1. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של TUS לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	הסבר
הכנסות	43,420	100%	ההכנסות נובעות מהפעילות התעופתית של TUS.
הוצאות הפעלה	(43,208)	(100%)	כוללות בעיקר הוצאות דלק, אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי חכירה ותחזוקת מטוסים.
רווח גולמי	**212**		
הוצאות מכירה	(611)	(1%)	
הוצאות הנהלה וכלליות	(6,849)	(16%)	כוללות בעיקר הוצאות שכר ושירותים מקצועיים.
הכנסות אחרות, נטו	66		
הפסד מפעולות רגילות	**(7,182)**	**(17%)**	
הוצאות מימון, נטו	(2,521)	(6%)	כוללות בעיקר הוצאות בגין ריבית עבור התחייבויות בגין החכרת מטוסים, עמלות והוצאות הפרשי שער.
הפסד לפני מסים על הכנסה	**(9,703)**	**(22%)**	
מסים על הכנסה	(106)		
הפסד לתקופה	**(9,809)**	**(23%)**	

4.2.2 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של TUS לרבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2021:

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2022		2021		שינוי		
	אלפי דולר		אלפי דולר		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	הסבר
הכנסות	8,355	100%	1,561	100%	6,794	435%	במהלך הרבעון הרביעי לשנת TUS 2022 הפעילה 5 מטוסי איירבוס 200-320 לעומת 2 מטוסים ברבעון המקביל אשתקד. גידול זה הביא לגידול בפעילות וברשת הנתיבים.
הוצאות הפעלה	(7,902)	(95%)	(3,730)	(100%)	(4,172)	112%	בהתאם לגידול בפעילות כאמור לעיל.
רווח (הפסד) גולמי	**453**		**(2,169)**		**2,622**	**(121%)**	
הוצאות מכירה	(241)	(3%)	(70)	(4%)	(171)	245%	
הוצאות הנהלה וכלליות	(1,479)	(18%)	(562)	(36%)	(917)	163%	בהתאם לגידול בפעילות כאמור לעיל.
הכנסות אחרות, נטו	**41**		(107)	(7%)	148		
הפסד מפעולות רגילות	**(1,226)**	**(15%)**	**(2,908)**	**(186%)**	**1,682**	**(53%)**	
הוצאות מימון, נטו	(1,239)	(14%)	(130)	(8%)	(1,109)	848%	בהתאם לגידול בפעילות כאמור לעיל.
הפסד לפני מסים על הכנסה	**(2,465)**	**(29%)**	**(3,038)**	**(195%)**	**573**	**(19%)**	
הטבת מס (מסים על הכנסה)	(211)	(3%)	126	8%	(337)	(267%)	
הפסד לתקופה	**(2,676)**	**(33%)**	**(2,912)**	**(187%)**	**236**	**(8%)**	

5. תזרימי מזומנים, נזילות ומקורות המימון

5.1 התנועות בתזרימי המזומנים בשנת 2022 לעומת שנת 2021

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	שינוי
	אלפי דולר		
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת	10,557	1,445	9,112
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) השקעה	22,731	(71,086)	93,817
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) מימון	(28,561)	41,494	(70,055)
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	4,727	(28,147)	32,874

5.1.1 תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הגידול במזומנים מפעילות שוטפת נבע בעיקר מתקבולים בגין התחשבנות עם Vistara בגין מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 בתום תקופת החכירה של מטוסים אלו ותקבול בגין תביעת חוב שהוגשה לנאמנים של Virgin Australia בניכוי גידול בהוצאות מימון לעומת אשתקד.

5.1.2 תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה בשנת 2022 כללו בעיקר תקבולים בקשר למכירת מטוסים בסך כ-33 מיליון דולר, בניכוי השקעה בפקדונות בנקאיים בסך כ-5.9 מיליון דולר (לרבות השקעה בפקדונות משועבדים בסך 3 מיליון דולר במסגרת הסכם הלוואה למימון מחדש של שני מטוסי איירבוס 320-200, כמפורט בביאור 10ב לדוחות הכספיים), השקעה ב-TUS בסך של כ-4 מיליון דולר והשקעה בסך של כ-0.4 מיליון דולר בשני מטוסי איירבוס 320-200 לצורך הגדלת משקל הנשיאה המקסימלי של מטוסים אלו.

המזומנים ששימשו לפעילות השקעה בשנת 2021 כללו בעיקר תשלומים בקשר לרכישת 2 מטוסי איירבוס 220-100 בסך של כ-72.8 מיליון דולר ועלויות שיפוץ כני נסע בסך כ-2 מיליון דולר שהוונו לרכוש קבוע ובתוספת השקעה בסך של 5 מיליון דולר ב-TUS בקיזוז מימוש פקדונות בנקאיים בסך של כ-8.7 מיליון דולר.

5.1.3 תזרימי מזומנים - פעילות מימון

המזומנים ששימשו לפעילות מימון בשנת 2022 כללו בעיקר פירעון שוטף של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-33.1 מיליון דולר, לרבות פרעון מוקדם של הלוואות בסך של כ-8.9 מיליון דולר ורכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') בסך של כ-4.1 מיליון דולר ושימוש נטו של הפקדות חוכרים בסך כ-1.2 מיליון דולר בניכוי תמורה בסך של כ-5.7 מיליון דולר בגין הנפקת מניות.

המזומנים שנבעו מפעילות מימון בשנת 2021 כללו בעיקר נטילת הלוואה במסגרת רכישת 2 מטוסי איירבוס 220-100 בסך של כ-47.7 מיליון דולר בתוספת תמורה מהנפקת והרחבת סדרת אגרות חוב (סדרה ג') בסך כולל של כ-17.8 מיליון דולר בקיזוז פירעון שוטף ומוקדם של הלוואות בנקאיות בסך של כ-19.6 מיליון דולר וכן פירעון אגרות חוב שוטף בסך של כ-5.4 מיליון דולר.

5.2 התנועות בתזרימי המזומנים ברבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2021

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	שינוי
	אלפי דולר		
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) שוטפת	(1,923)	539	(2,462)
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) השקעה	15,932	(36,272)	52,204
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) מימון	(11,991)	22,740	(34,731)
ירידה במזומנים ושווי מזומנים	2,018	(12,993)	15,011

5.2.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הקיטון במזומנים מפעילות שוטפת נבע בעיקר מקיטון בתקבולי דמי החכירה בתוספת שינוי ביתרת חייבים וזכאים שונים.

5.2.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה ברבעון הרביעי לשנת 2022 נבעו בעיקר מתקבולים בקשר למכירת מטוסים בסך של כ-23.2 מיליון דולר, בניכוי השקעה בפקדונות בנקאיים בסך של 2.9 מיליון דולר והשקעה ב-TUS בסך של כ-4 מיליון דולר.

המזומנים ששימשו לפעילות השקעה ברבעון הרביעי לשנת 2021 כללו בעיקר תשלומים בקשר לרכישת מטוס איירבוס 220-100 בסך של כ-35.5 מיליון דולר.

5.2.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון

המזומנים ששימשו לפעילות מימון ברבעון הרביעי לשנת 2022 כללו בעיקר פירעון של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-17.5 מיליון דולר, לרבות פרעון מוקדם של הלוואה בסך של כ-7.5 מיליון דולר ורכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') בסך של כ-4.1 מיליון דולר, בניכוי תמורה בסך של כ- 5.7 מיליון דולר בגין הנפקת מניות.

המזומנים שנבעו מפעילות מימון ברבעון הרביעי לשנת 2021 כללו בעיקר נטילת הלוואה במסגרת רכישת מטוס איירבוס 220-100 בסך של כ-23.7 מיליון דולר בתוספת תמורה מהרחבת סדרת אגרות חוב (סדרה ג') בסך כולל של כ-5.8 מיליון דולר בקיזוז פירעון שוטף ומוקדם של הלוואות בנקאיות בסך של כ-4.7 מיליון דולר וכן פירעון אגרות חוב שוטף בסך של כ-2.7 מיליון דולר.

5.3. אשראי, יתרות מזומנים, ופקדונות

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	
מזומנים ושווי מזומנים	8,311	3,584
פקדונות בנקאיים שוטפים	2,859	-
פקדונות בנקאיים לא שוטפים	12,000	12,000
פקדונות בנקאיים מוגבלים בשימוש	3,000	-
	26,170	15,584

ההיקף הממוצע של הלוואות הקבוצה במהלך שנת 2022 עמד על כ- 78 מיליון דולר בהשוואה לכ-67.3 מיליון דולר בשנת 2021.

לפרטים בדבר היקף אגרות החוב של החברה ראו סעיף 20 להלן.

5.4. הון חוזר

ליום 31 בדצמבר 2022, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר וגירעון בהון חוזר בסך של כ-5 מיליון דולר, בהתאמה, בהשוואה לגירעון בהון חוזר בסך של כ-24 מיליון דולר וכ-16.8 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, ליום 31 בדצמבר 2021.

הגידול בדוחות מאוחדים בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2022 לעומת הגירעון בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2021 נובע בעיקרו מסיווג נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה בסך כ-21.5 מיליון דולר (מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות הקבוצה אשר נחתם לגביו הסכם מחייב למכירתו כאמור בביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים, אשר לאחר תאריך הדוח הודיעה הרוכשת לחברה על ביטולה בשלביה הסופיים של העסקה) כחלק מהנכסים השוטפים, מגידול ביתרות המזומנים והפקדונות הבנקאיים בסך של כ-7.6 מיליון דולר וקיטון ביתרת החלויות השוטפות של הלוואות ואגרות חוב בסך של כ- 9.4 מיליון דולר.

ביחס להון החוזר יצויין כי הוא כולל מצד אחד את החלויות השוטפות של הלוואות ואגרות חוב, אך מאידך אינו כולל את התקבולים אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח. בהתאם, פעילות החברה מאופיינת בדרך כלל בגירעון בהון החוזר, ולפיכך הוא אינהרנטי לפעילות הקבוצה. למועד הדוח, צפוי להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר מועד זה, על פי הסכמי חכירה קיימים למועד פרסום הדוח

(לרבות הסכמי החכרת שני מטוסי האיירבוס 320-200 ל-Avion Express Malta, הסכמים אשר נחתמו לאחר תאריך הדוח כמפורט בביאור 9ג לדוחות הכספיים), סך של כ-10 מיליון דולר, כאשר ליום 31 בדצמבר 2021, היה צפוי להתקבל סך של כ-9.3 מיליון דולר. תקבולים אלו, שאינם כלולים ברכוש השוטף, מיועדים בין השאר למימון תשלום חלויות שוטפות ליום 31 בדצמבר 2022 בסך של כ-11.6 מיליון דולר (וליום 31 בדצמבר 2021 כ-21 מיליון דולר) של הלוואות ואגרות חוב.

בנוסף לכך, תחשיב ההון החוזר אינו כולל את יתרת הפקדונות בבנקים בסך 12 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2021 בסך 12 מיליון דולר) אשר מסווגת בדוח על המצב הכספי תחת הנכסים הלא שוטפים - יתרה זו הינה יתרת מזומנים ופקדונות בנקאיים אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מממנים לשמור בקופתה יתרת מזומנים בסך זה.

לאור קיום גירעון בהון החוזר כמתואר לעיל, בחן דירקטוריון החברה את הנזילות בקבוצה, לרבות בשים לב לצרכי המזומנים של הקבוצה ותוכניותיה, ולאור ההסבר לקיומו כמתואר לעיל, כמו גם לאור מרכיבים שאינם נכללים תחת סעיף הנכסים השוטפים ואשר אמורים לשמש לפירעון התחייבויות שוטפות כאמור לעיל. לדעת דירקטוריון החברה אין בגירעון בהון החוזר כדי להצביע על בעית נזילות בקבוצה.

יצוין כי הנתונים בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה למועד הדוח מבוססים על הסכמי חכירה בין החברה לבין החוכרים, למועד הדוח, וכן על הסכמי החכירה ביחס לשני מטוסי האיירבוס 320-200 שנחתמו לאחר מועד הדוח. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך התשכ"ח - 1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"). לאור האמור, אין ודאות, כי המידע וההנחות הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי חכירה קיימים לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי חוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3 בחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד). לפיכך המידע האמור הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר עשוי שלא להתממש בחלקו או במלואו בהתקיימם של אחד או יותר מהאירועים המתוארים לעיל.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

6. תיאור סיכוני השוק

6.1 חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל

כלל הכנסותיה ועיקר הוצאותיה של החברה הן בדולר למעט הוצאות בגין אגרות חוב סדרה ג' אשר נקובות בש"ח. ייסוף השקל גורם לגידול בהוצאות החברה ובהתחייבויותיה השקליות במונחי דולר ופיחות השקל מקטין אותן. ההוצאות וההכנסות מהפרשי השער משערוך התחייבויותיה השקליות (בעיקר אגרות החוב סדרה ג') אינן תזרימיות.

סמוך לקבלת תמורות הנפקות אגרות החוב (סדרה ג'), מיום 15 באוגוסט 2021 ו-28 באוקטובר 2021, המירה החברה את תמורות ההנפקות לדולרים ובמקביל ולאור החשיפה כאמור לעיל, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו, עסקאות אשר חודשו אחת לתקופה. לצורך כך הועמדה לחברה על ידי הבנק מסגרת סיכון מאושרת לביצוע עסקאות בנגזרים. במקרה של חריגה מהמסגרת, בעיקר כתוצאה מפיחות של השקל מול הדולר, עשויה החברה להידרש להעמיד בטחונות לבנק.

לפרטים נוספים בדבר הצעדים הננקטים להקטנת החשיפה ועסקאות הגידור כאמור ראו סעיף 7.1 להלן.

6.2 חשיפה לשינויים בשיעורי הריבית

חלק מהאשראי שנטלה הקבוצה, הינו בריבית משתנה של ליבור/SOFR לחודש בתוספת מרווח. הכנסותיה של הקבוצה בתחום החכרת המטוסים, הינן בדולרים בסכומים קבועים, לפיכך חשופה הקבוצה לשינויים בשער הליבור ובשער ה-SOFR של הדולר . לניתוח רגישות בקשר עם שינויים בשיעורי ריבית הליבור וה-SOFR ראו בסעיף 8.2 להלן.

6.3 חשיפה במסגרת הלוואות לרכישת מטוסים

בהתאם להוראות חלק מהסכמי ההלוואות (ליום 31 בדצמבר 2022 הלוואה מבנק בארץ, אשר בעלת זכות חזרה לחברה) נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימאלי בין יתרת ההלוואות לשווי השוק של המטוסים המובטחים במסגרת הלוואות אלו. במצב של ירידה חדה בשווי השוק של המטוסים, החברה תדרש

להשלמת בטחונות או עלולה להידרש לפירעון חלקי מיידי של ההלוואות. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ג לדוחות הכספיים.

7. מדיניות החברה בניהול סיכוני שוק, האחראי לניהולם, אמצעי הפיקוח ומימוש המדיניות

מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק נקבעת על ידי דירקטוריון החברה והפיקוח על ביצועה מבוצע אף הוא על ידיו.
דירקטוריון החברה מתייחס בפועל לסוגיות של ניהול סיכוני שוק אחת לרבעון, בעת הדיון בדוחות הכספיים, וכן באופן נקודתי בעת דיון בעסקת מימון ו/או החכרה חדשה ו/או גיוס אגרות חוב.

מנהל הכספים של החברה, מר דב ישועה, הינו האחראי על ניהול סיכוני שוק. לפרטיו של מר דב ישועה, ראו סעיף 26א' לחלק ד' לדו"ח התקופתי (פרטים נוספים על התאגיד).

7.1 מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר

במידה ונוצרת חשיפה מטבעית יש לבצע עסקאות הגנה כך ש-100% מיתרת ההלוואות ואגרות החוב נטו (התחייבויות בניכוי פיקדונות והשקעות לזמן קצר בשקלים) מתוך כלל תיק האשראי, יהיו בדולרים.

לפירוט בדבר עסקאות הגידור וההגנה שבוצעו לצורך הקטנת החשיפה לשינויים בשער החליפין של השקל מול הדולר, ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים. למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, החברה לא חרגה ממסגרת ביצוע עסקאות בנגזרים מול הבנק אשר מולו בוצעו העסקאות ובהתאם לא נדרשה להעמיד בטחונות.

למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, כלל תיק האשראי נטו של הקבוצה הינו בדולרים או מגודר.

7.2 מדיניות גידור ריבית

בהתאם למדיניות החברה, לפחות 25% מתיק האשראי יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשתנה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות (להלן: "**ריבית מוגנת**").

לפירוט בדבר ביצוע קיבוע מרכיב ריבית משתנה בהלוואה מבנק זר, אשר בוצע בחודש ספטמבר 2022, ראו ביאור 10ב(3) בדוחות הכספיים.

למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, כ-75% וכ-78% מתיק האשראי של הקבוצה, בהתאמה, הינו בריבית קבועה .

8. דיווח בדבר ניתוח רגישות

8.1 רגישות לשינויים בשערי החליפין

סעיף	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
	עליה ב-10%	עליה ב-5%	שווי הוגן	ירידה ב-5%	ירידה ב-10%
			אלפי דולר		
מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים	(228)	(120)	2,512	132	280
חייבים ויתרות חובה	-	-	5	-	1
זכאים ויתרות זכות	-	-	(2)	-	-
אגרות חוב (סדרה ג')	1,302	682	(14,327)	(754)	(1,592)
סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה	**1,074**	**562**	**(11,812)**	**(622)**	**(1,311)**
אופציות CALL ו-PUT שלא מוכרות חשבונאית	(1,841)	(943)	(37)	1,030	2,399
סך הכל	(767)	(381)	**(11,849)**	408	1,088

8.2. רגישות לשינויים בריבית

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה כמפורט לעיל בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בריבית Libor/Sofr הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית Libor/Sofr סמוך למועד פרסום הדוח	שיעור האשראי בריבית קבועה הממוצע מיתרת האשראי הממוצעת ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה (מליוני דולר)
75%	77%	0.8
50%		0.6
(50%)		(0.6)
(75%)		(0.8)

ג. הוראות גילוי בהיבטים שונים של ממשל תאגידי

9. גילוי בדבר המבקר הפנימי

פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

שם המבקר: דניאל שפירא, רו"ח.

תחילת כהונתו: 28 בפברואר 2012.

המבקר הפנימי אינו בעל עניין בחברה, אינו נושא משרה בחברה (למעט כמבקר הפנימי), אינו קרוב של כל אחד מאלה וכן אינו רואה החשבון המבקר או מי מטעמו. המבקר הפנימי לא ממלא בחברה תפקיד נוסף על הביקורת הפנימית. למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי לא ממלא מחוץ לחברה תפקיד היוצר או עלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר פנימי.

מעמד העסקתו: המבקר הפנימי אינו עובד של החברה אלא מעניק לה שירותי ביקורת פנים חיצוניים.

תפקידים אחרים: למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי הינו בעל משרד רו"ח המתמחה בביקורת פנים.

מינוי המבקר הפנימי: מינויו של המבקר הפנימי נעשה בהתחשב בהכשרתו המקצועית, בניסיונו בביקורת חברות ציבוריות בישראל ובהצהרתו כי הוא כשיר לשמש כמבקר פנימי של החברה, וכן בהתייחס לחובות, לסמכויות ולתפקידים המוטלים על מבקר פנימי בהתאם לדין, ולגודלה של החברה והיקף פעילותה. כמו כן מינויו נעשה בהתחשב במינויו של המבקר כמבקר פנימי גם בחברה האם - כנפיים, ולחשיבות קיומו של מערך ביקורת אחיד בחברה ובחברה האם.

זהות הממונה על המבקר הפנימי: יו"ר הדירקטוריון של החברה.

תוכנית העבודה של המבקר הפנימי: תוכנית הביקורת השנתית מוגשת על ידי המבקר הפנימי לוועדת הביקורת של החברה והיא מבוססת על סקר הערכת סיכונים בחברה שערך המבקר הפנימי. ועדת הביקורת בוחנת את הנושאים, תוך התייעצות עם הנהלת החברה, ולאחר מכן מחליטה על המלצה לאישור התוכנית (בשינויים או ללא שינויים) כאשר השיקולים שמנחים את וועדת הביקורת הינם, בין היתר, המלצותיו של המבקר הפנימי, צרכי הביקורת, חשיבות הנושאים וכן התדירות שבה נבחנו הנושאים בשנים שחלפו. התוכנית הסופית מובאת לאישור דירקטוריון החברה.

ביקורת של תאגידים מוחזקים: תוכנית ביקורת הפנים עד כה לא התייחסה לתאגידים מוחזקים של החברה מחוץ לישראל, שכן בכל הנוגע לפעילות הליסינג המדובר בנאמנויות או חברות בשליטת החברה וכחלק מביצוע ביקורות פנים בנושאים מסוימים הבדיקה מתייחסת גם לחברות המוחזקות. לאור כניסת החברה להשקעת החברה ב-TUS, שהינה חברה קפריסאית, תוכנית ביקורת הפנים בעתיד תכלול גם ביקורת של TUS.

היקף העסקה: היקף ואופי תוכנית העבודה של המבקר הפנימי הנם סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי ליישם את מטרות הביקורת הפנימית. תוכנית העבודה לשנת 2022 הסתכמה להיקף של 215 שעות.

עריכת הביקורת הפנימית: בהתאם להודעתו של המבקר הפנימי הוא ערך את הביקורת על פי תקנים מקצועיים מקובלים בהתאם לסעיף 4(ב) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 (להלן: "**חוק הביקורת**

הפנימית"). למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט-1999, ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית.

גישה למידע: למבקר הפנימי ניתן חופש פעולה מתמיד לכל מערכות המידע של החברה, לרבות גישה לנתונים כספיים של החברה לפי סעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית , התשנ"ב - 1992.

דין וחשבון המבקר הפנימי: מועדי הגשת דוחות הביקורת - תוכנית ביקורת הפנים לשנת 2022 כללה שני דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו בכתב בסמוך לאחר סיום עריכתם (בימים 20 באוקטובר 2022 ו-8 בינואר 2023) לידי יו"ר דירקטוריון החברה, המנהל הכללי, ליו"ר ועדת ביקורת וחברי הועדה. ועדת הביקורת דנה בדוחות אלו בימים 15 בדצמבר 2022 ו-9 במרץ 2023, בהתאמה.

הערכת הדירקטוריון: לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותכנית עבודתו סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי להגשים את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

תגמול: שכרו של המבקר הפנימי בגין השירותים שניתנו על ידו במסגרת התקשרותו מול החברה בשנת 2022, הסתכם לסך השווה לכ-42 אלפי ש"ח (בתוספת מע"מ), בהתאם לשעות שהושקעו על ידי המבקר הפנימי. לדעת הדירקטוריון, תגמול המבקר הפנימי לא משפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי, וזאת, בין היתר, בשים לב להתרשמות הדירקטוריון מהאופן בו הוא מבצע את מלאכת ביקורת הפנים בחברה.

10. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות'. בשנים 2022 ו-2021, הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואה החשבון בגין ביקורת ושירותי מס היו כ-72 וכ-62 אלפי דולר, בהתאמה. בכל הנוגע לשכר הטרחה של רואי החשבון לשנים 2022 ו-2021 כאמור לעיל, הנ"ל כולל שירותים אחרים למתן יעוץ וליווי בנושאים מיסויים (בסך של כ-24 אלפי דולר ו-9 אלפי דולר, בהתאמה).

שכר הטרחה אושר ע"י דירקטוריון החברה אשר לדעתו הינו סביר ומקובל בהתאם לאופי החברה והיקפי הפעילות שלה.

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

11. דיווח בדבר שינויים בסביבה הכלכלית - התפתחויות בשווקים של ענף התעופה

כאמור לעיל, הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת בעיקרה לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו, כאשר כאמור בסעיף 2.2 לעיל החל מחודש ספטמבר 2021 מחזיקה החברה גם ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע של חברת התעופה הקפריסאית TUS.

לפרטים נוספים אודות הסביבה בה פועלת הקבוצה ראו בסעיף 1.7 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל.

12. הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים ראו סעיף 2.13 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל.

13. אמות מידה פיננסיות

לפרטים ראו ביאורים 10ג ו-11ג לדוחות הכספיים.

14. דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

לעניין הדוח לעיל, ראו חלק ה' לדוח תקופתי זה להלן וחוות דעת רואי החשבון המבקר בדוח הכספי בעמוד ג-1.

15. אירועים עיקריים נוספים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

15.1 שינויים שחלו בשער חליפין שקל/דולר

בשער חליפין שקל/דולר חלה עליה מכ-3.519 למועד הדוח, לכ-3.626 במועד הסמוך לאישור הדוח. עיקר חשיפת החברה לשינויים שחלים בשער חליפין שקל/דולר הינה בגין אגרות חוב סדרה ג' אשר נקובות בש"ח. לצורך הקטנת החשיפה, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו כאמור בסעיף 6.1 לעיל. שווין ההוגן של עסקאות

הגידור למועד הדוח הינו התחייבות בסך כ-37 אלפי דולר. לאחר תאריך הדוח, עסקאות אלו פקעו (בהתאם למועד מימושן) תמורת תשלום נטו בסך כ-42 אלפי דולר ובוצעו עסקאות הגנה חדשות (בתוקף עד אפריל 2023), אשר שווין ההוגן במועד הסמוך לאישור הדוח הינו התחייבות בסך כ-0.4 מיליון דולר.

השפעת השינוי בשער חליפין שקל/דולר על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא תקבע בהתאם לשערי החליפין שהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו.

15.2. שינויים שחלו במחירי הריבית הדולרית

בשער ריבית הליבור החודשי חלה עלייה מכ-4.392% ליום הדוח, לכ-4.799% במועד הסמוך לאישור הדוח. בשער ריבית ה SOFR החודשי חלה עלייה מכ-4.358% ליום הדוח, לכ-4.827% במועד הסמוך לאישור הדוח.

השפעת השינוי בשיעור ריבית הליבור וה SOFR על תשלומי הריבית על ההלוואות, תבוא לידי ביטוי בתקופת הפירעון הבאה של כל הלוואה דהיינו בהמשך שנת 2023.

ה. גילוי בדבר הערכות שווי

לפרטים בדבר השוואה של עלותם המופחתת של המטוסים אשר התקיימו לגביהם סימנים לירידת ערך מטוסים כמתואר בהערכות השווי להלן, לעומת שווי השוק הנוכחי שלהם (ערכם של המטוסים לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ללא חוזה חכירה, קרי Current Market Value) וכן פרטים בדבר השוואה כאמור לגבי כלל המטוסים אשר בבעלות הקבוצה, ראו סעיף 2.9.2 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה ושינוי המדיניות החשבונאית לעניין אופן מדידת שווי הנדל"ן להשקעה, ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

בהתאם לתקנה 8ב(ט) לתקנות הדיווח, להלן פרטים בדבר הערכות השווי של חלק מצי המטוסים המצוי בבעלותה של הקבוצה במסגרת הרכוש הקבוע והערכות שווי לנדל"ן להשקעה (באלפי דולר):

16. הערכת שווי ליום 31 במרץ 2022

<u>הערכת שווי ליום 31 במרץ 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (PricewaterhouseCoopers)</u>

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	שיעור היוון דמי חכירה	שיעור היוון ערך שייר
בחינת ירידת ערך השקעה של צי המטוסים (4 מתוך 8 מטוסים)	31.03.22	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	שווי שימוש מותאם סיכון לפשיטת רגל	**84,660**	**89,005**	7.12%-7.76%	7.38%-7.61%

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Off-lease	A320-200	1	-	23,461	28,847	*(5,386)	23,461
Vistara	A320-200	1	-	32,309	31,275	1,034	32,004
Sunclass Airlines**	A330-300	1	21.5%	4,731	3,989	742	3,989
ראו הערה***	A330-300	1	14.4%	24,159	24,894	(735)	24,159
סה"כ		**4**		**84,660**	**89,005**		**83,613**

* ראו ההסבר להלן ביחס להתאמה בערך המטוס לאור התאמת המצב התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה ומנגד פיצוי במזומן שקיבלה החברה מהחוכר עם סיום החכירה.

** החכרת המטוס ללא מנועיו.

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך

*** נכון ליום 31 במרץ 2022 נחתם הסכם חכירה אך טרם הושלם, ובהתאם, ולאור הנחת החברה דאז כי ישנה סבירות גבוהה שהסכם זה יושלם, לצורך הערכת השווי נלקח שקלול של 80% לחכירה ו-20% ערכי CMV. לפרטים אודות הסכמות מחודש יולי 2022 לעניין סיום הסכם החכירה, ולעניין עסקת מכירת המטוס, עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2022, ראו ביאור 9ד(2) לדוחות הכספיים.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס האיירבוס 330-300 ומטוס איירבוס 320-200 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש פברואר 2022, סכום בר ההשבה של מטוסים אלו היה נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 בסך של כ-6,121 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

מתוך האמור לעיל, ההפרשה לירידת הערך בסך של כ-5,386 אלפי דולר בגין מטוס איירבוס 320-200 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש פברואר 2022, נובעת בשל התאמת המצב התחזקותי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara. מנגד, במסגרת סיום החכירה של המטוס קיבלה החברה מ-Vistara פיצוי בסך של כ-6,271 אלפי דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבו התחזקותי בתום תקופת ההחכרה, אשר נרשם כהכנסות במסגרת סעיף הכנסות אחרות, כך שההשפעה נטו בספרים בגין התאמת המצב התחזקותי של מטוס זה אגב סיום הסכם החכרתו הינה הכנסה בסך של כ-885 אלפי דולר.

בדומה לדוחות כספיים קודמים מאז פרוץ משבר הקורונה (החל מדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2020 ועד ליום 30 ביוני 2022), עקב אי הוודאות ששררה בתקופה האמורה באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה והשפעותיו על שוק התעופה, לרבות במדידת שיעור ההיוון המתאים המשקף את ערך הזמן ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, לאחר הערכת שווי השימוש, חושבה (במקרים בו יש חוכר) ההסתברות לפשיטת רגל בתום כל שנה ולאורך חיי החוזה הנותרים של כל מטוס. הסתברויות לפשיטת רגל עבור כל חוכר נאמדו בין היתר על ידי שימוש בנגזרי CDS (Credit Default Swap) על אגרות החוב אותן החוכרים הנפיקו. לתום כל שנה ובתום תקופת החוזה, חושבו ערכי השייר והוונו במחיר הון לזמן ארוך בהתאם לתקופה הנבחנת. בהערכת שווי השימוש המותאם חושב ממוצע משוקלל של היוון דמי החכירה וערך השייר בתום החוזה ושל ערכי השייר המהוונים בהנחת פשיטת רגל בהתאם להסתברות לפשיטת רגל בכל שנה.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2022 ביחס למטוס איירבוס 320-200 אשר היה מוחכר באותו מועד ל-Vistara ואשר תקופת החכרתו הסתיימה בסופו של דבר בחודש ספטמבר 2022, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 את יתרת ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה, כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2022
Vistara	A320-200	1	32,004	32,309	(729)	729

<u>הערכת שווי ליום 31 במרץ 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group)</u>

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
ראו הערה	A330-200	1	20,942	23,521	(2,579)	20,942

בכל הנוגע נוגע למטוס זה, לאור הסבירות הנמוכה שהייתה באותו מועד להשלמת הסכם החכירה עם TUS ולאפשרות הפעלתו על ידה, בחנה החברה, בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. כאמור בטבלה לעיל,

בהתאם להערכת השווי נמצא כי הסכום בר ההשבה של מטוס זה נמוך מעלותו המופחתת לאותו מועד, ובגינו נרשמה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 הפרשה לירידת ערך בסך של כ-2,579 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה נכון ליום 31 במרץ 2022 ראו ביאור 8ב בדוחות הכספיים.

להערכות השווי המלאות מיום 31 במרץ 2022 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 31 במרץ 2022 כפי שפורסם ביום 29 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-053886) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

17. הערכת שווי ליום 30 ביוני 2022

<u>הערכת שווי ליום 30 ביוני 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (PricewaterhouseCoopers)</u>

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	שיעור היוון דמי חכירה	שיעור היוון ערך שייר
בחינת ירידת ערך השקעה של צי המטוסים (4 מתוך 7 מטוסים)	30.06.22	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	שווי שימוש מותאם סיכון לפשיטת רגל	**84,294**	**83,011**	7.32%-7.37%	8.84%-8.86%

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Off-lease	A320-200	1	-	24,078	23,461	617	24,078
Vistara	A320-200	1	-	31,846	31,592	254	31,592
Sunclass Airlines*	A330-300	1	24.1%	4,517	3,799	718	3,799
חברה באירו-אסיה**	A330-300	1	17.8%	23,853	24,159	(306)	23,853
סה"כ		**4**		**84,294**	**83,011**		**83,322**

* החכרת המטוס ללא מנועיו.

** נכון ליום 30 ביוני 2022 נחתם הסכם חכירה אך טרם הושלם, ובהתאם, ולאור הנחת החברה דאז כי ישנה סבירות גבוהה שהסכם זה יושלם, לצורך הערכת השווי נלקח שקלול של 80% לחכירה ו-20% ערכי CMV.
לפרטים אודות הסכמות מחודש יולי 2022 לעניין סיום הסכם החכירה, ולעניין עסקת מכירת המטוס, עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2022, ראו ביאור 9ד(2) לדוחות הכספיים.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס איירבוס 330-300 סכום בר ההשבה של מטוס זה הינו נמוך מעלותו המופחתת לאותו מועד, ובגינו נרשמה הפרשה לירידת ערך בדוחות כספיים אלו בסך 306 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

כאמור לעיל, בדומה לדוחות כספיים קודמים מאז פרוץ משבר הקורונה (החל מדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2020 ועד ליום 30 ביוני 2022), עקב אי הוודאות ששררה בתקופה האמורה באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה והשפעותיו על שוק התעופה, לרבות במדידת שיעור ההיוון המתאים המשקף את ערך הזמן ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, לאחר הערכת שווי השימוש, חושבה (במקרים בו יש חוכר) ההסתברות לפשיטת רגל בתום כל שנה ולאורך חיי החוזה הנותרים של כל מטוס. הסתברויות לפשיטת רגל עבור כל חוכר נאמדו בין היתר על ידי שימוש בנגזרי CDS (Credit Default Swap) על אגרות החוב אותן החוכרים הנפיקו. לתום כל שנה ובתום תקופת החוזה, חושבו ערכי השייר והוונו במחיר הון לזמן ארוך בהתאם לתקופה הנבחנת. בהערכת שווי השימוש המותאם חושב ממוצע משוקלל של היוון דמי החכירה וערך השייר בתום החוזה ושל ערכי השייר המהוונים בהנחת פשיטת רגל בהתאם להסתברות לפשיטת רגל בכל שנה.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו

בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 ביוני 2022 ביחס למטוס איירבוס 320-200 אשר היה מוחכר ל-Vistara ותקופת החכרתו הסתיימה בחודש פברואר 2022, החברה ביטלה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2022 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה (כאמור לעיל חלק ניכר מירידת הערך שנרשמה בגין מטוס זה ברבעון קודם מקורה בהתאמת המצב התחזקותי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara), כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2022
Off-lease	A320-200	1	31,203	24,078	(7,742)	617

הערכת שווי ליום 30 ביוני 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group)

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
* ראו הערה	A330-200	1	20,277	20,942	(665)	20,277

בכל הנוגע נוגע למטוס זה, לאור הסבירות הנמוכה שהייתה להשלמת הסכם החכירה עם TUS ולאפשרות הפעלתו על ידה, המשיכה החברה ובחנה, גם בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2022, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. כאמור בטבלה לעיל, בהתאם להערכת השווי נמצא כי הסכום בר ההשבה של מטוס זה נמוך מעלותו המופחתת לאותו מועד, ובגינו נרשמה הפרשה לירידת ערך בדוחות כספיים אלו בסך 665 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה נכון ליום 30 ביוני 2022 ראו ביאור 8ב בדוחות הכספיים.

להערכות השווי המלאות מיום 30 ביוני 2022 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 30 ביוני 2022 כפי שפורסם ביום 23 באוגוסט 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-086646) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

18. הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2022

הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (PricewaterhouseCoopers)

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	שיעור היוון דמי חכירה	שיעור היוון ערך שייר
בחינת ירידת ערך השקעה של צי המטוסים (5 מתוך 7 מטוסים)	30.09.22	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	שווי שימוש מותאם סיכון לפשיטת רגל	**120,601**	**129,362**	6.77%-8.82%	9.12%-9.26%

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Off-lease*	A320-200	1	23,823	24,078	(255)	23,823
Off-lease**	A320-200	1	24,778	31,181	(6,403)	24,778

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Sunclass Airlines***	A330-300	1	5,880	3,608	2,272	3,608
Delta	A220-100	2	66,120	70,495	(4,375)	66,120
סה"כ		**5**	**120,601**	**129,362**		**118,329**

* לפרטים אודות התקשרות להחכרת מטוס זה ומטוס האיירבוס 320-200 הנוסף, ללקוח חדש, ראו ביאור 9ג לדוחות הכספיים.

** תקופת החכירה של מטוס זה נסתיימה בחודש ספטמבר 2022. ראו ההסבר להלן ביחס להתאמה בערך המטוס לאור התאמת המצב התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה ומנגד פיצוי במזומן שקיבלה החברה מהחוכר עם סיום החכירה. לפרטים אודות התקשרות להחכרת מטוס זה ומטוס האיירבוס 320-200 הנוסף, ללקוח חדש, ראו ביאור 9ג לדוחות הכספיים.

** החכרת המטוס ללא מנועיו. לפרטים אודות הסכמות אליהן הגיעו החברה והחוכרת לאור הקדמת מועד ביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס זה, ראו ביאור 9ה(2) לדוחות הכספיים.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוסי האיירבוס 220-100 ומטוסי האיירבוס 320-200, סכום בר ההשבה של מטוסים אלו הינו נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך 11,033 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

מתוך האמור לעיל, ההפרשה לירידת הערך בסך 6,403 אלפי דולר בגין מטוס איירבוס 320-200 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש ספטמבר 2022, נובעת בשל התאמת המצב התחזוקתי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara. מנגד, במסגרת סיום החכירה של המטוס קיבלה החברה מ-Vistara פיצוי בסך של כ-6,925 אלפי דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבו התחזוקתי בתום תקופת ההחכרה, אשר נרשם כהכנסות במסגרת סעיף הכנסות אחרות, כך שההשפעה נטו בספרים בגין התאמת המצב התחזוקתי של מטוס זה אגב סיום הסכם החכרתו הינה הכנסה בסך של כ-522 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2022 ביחס למטוס איירבוס 330-300 אשר מוחכר ל- Sunclass Airlines, ובהתאם להסכמות אליהן הגיעו החברה והחוכרת לאור הקדמת מועד ביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס זה, כאמור ביאור 9ה(2) לדוחות הכספיים, החברה ביטלה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2022
Sunclass Airlines	A330-300	1	6,668	5,880	(3,060)	2,272

<u>הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group)</u>

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
* ראו הערה	A330-200	1	19,652	20,277	(652)	19,652

בכל הנוגע נוגע למטוס זה, לאור ביטול מכתב הכוונות שנחתם בחודש אוגוסט 2022 (מכתב הכוונות בוטל על ידי החוכרת בחודש אוקטובר 2022, כאשר החוכרת הודיעה לחברה כי אינה יכולה להמשיך בעסקה נשוא מכתב הכוונות, ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים), המשיכה החברה ובחנה, גם בדוחות כספיים

אלו, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בהתאם נערכה הערכת שווי ספציפית למטוס זה, אשר בוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group). לפרטים נוספים אודות מטוס זה לרבות הסכם למכירת מטוס זה ראו ביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים.

למועד הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 נחתם הסכם למכירת מטוס איירבוס 300-330. המטוס הוצג בספרים בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה, ובהתאם נרשמה ירידת ערך בסך כ-1.1 מיליון דולר. לפרטים ראו ביאור 9ד(2) בדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה נכון ליום 30 בספטמבר 2022 ראו ביאור 8ב בדוחות הכספיים.

להערכות השווי המלאות מיום 30 בספטמבר 2022 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 30 בספטמבר 2022 כפי שפורסם ביום 30 בנובמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-116163) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

19. הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2022

ליום 31 בדצמבר 2022, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה פרט לשני מטוסי האיירבוס 200-320 אשר הוחכרו בעבר ל-Vistara. בהתאם לכך בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של שני מטוסי איירבוס 200-320 הנ"ל (ביחס לשני מטוסים אלו חתמה החברה, בחודש ינואר 2023, על הסכם מחייב להחכרתם, כאשר אחד מהם כבר נמסר ללקוח החדש (כמפורט בביאור 9ג לדוחות הכספיים)). בהקשר זה יצוין כי בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, החל מתחילת הפעלת המטוסים תשוב החברה לרשום הוצאות פחת בגין המטוסים, ולהמשיך למדוד את שווי המטוסים בדרך של בחינת הסכום בר השבה של המטוסים (הגבוה מבין השווי ההוגן בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש). לצורך חישוב השווי ההוגן של מטוסים אילו, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. זאת, בדומה להערכות שווי לימים 30 בספטמבר 2022, 30 ביוני 2022, 31 במרץ 2022, 31 בדצמבר 2021 ו-30 בספטמבר 2021, כאשר עקב התנודתיות הרבה במחירי המטוסים, ישנה שונות גבוהה בין השמאים השונים. לפיכך, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (Ascend, IBA ו-AVAC). בחינת השווי נערכה תוך הבאה בחשבון של ביצוע שדרוג המטוסים (עיקרן הגדלת משקל נשיאה המרבי של המטוסים) בהתאם למחויבות החברה ללקוח (עיקר עלויות אלו, בסך של כ-1.3 מיליון דולר, הוונו לעלות המטוסים) ובהתאם לבחינת ערכי CMV אל מול עלות המופחתת של המטוסים, רשמה החברה הפרשה לירידת ערך בסך של כ-0.3 מיליון דולר אשר נזקפו לסעיף הוצאות אחרות.

לעניין מטוס איירבוס 200-330, לאור חתימה על ההסכם למכירת המטוס כמפורט בביאור 9ד(3) לדוחות הכספיים, החברה רשמה הכנסות אחרות בסך של כ- 1.8 מיליון דולר בדרך של ביטול הפרשה לירידות ערך קודמות וסיווגה את המטוס בדוח על המצב הכספי בסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה.

<u>הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 31 בדצמבר 2022 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)</u>

בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך של 19,510 אלפי ש"ח (כ-5,544 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 4,470 אלפי ש"ח (כ-1,270 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 15,040 אלפי ש"ח (כ-4,274 אלפי דולר). הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2022 (בסך 19,510 אלפי ש"ח) נקבעה לאחר שמעריך השווי ניכה את אומדן גובה היטלי ההשבחה החזויים על ידו בגין תכנון שטרם אושר. אומדן היטלי ההשבחה הצפויים בעת מימוש לפי תוכניות מאושרות, מוערך על בסיס שומות עדכניות בסך של כ-4,470 אלפי ש''ח. האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה.

לפרטים נוספים בדבר מודל הערכת השווי של הנדל"ן להשקעה, ראו הערכת השווי המצורפת כנספח לדוח דירקטוריון זה.

הערכת השווי שנערכה לנכס זה אינה מהותית.

ו. גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב - מידע על אגרות החוב של החברה

20. ריכוז נתוני אגרות החוב שהנפיקה החברה[1], באלפי ש"ח

סדרה	מועד הנפקה מקורית	ע.נ. במועד ההנפקה	נתונים ליום 31 בדצמבר 2022					נתונים סמוך למועד פרסום הדוח			מועדי תשלום יתרת קרן[2] וריבית[3] סמוך למועד פרסום הדוח			תנאי הצמדה	פרטי חברת הנאמנות
			יתרת ע.נ. שבמחזור	יתרת ע.נ. שבמחזור צמוד	סכום הריבית שנצברה בספרים	ערך בספרים של יתרת האג"ח	שווי בורסאי	יתרת ע.נ. שבמחזור	יתרת ע.נ. שבמחזור צמוד	שווי בורסאי	שיעור הריבית (קבוע)	החל מ-	עד		
ב'[4],[5],[8]	נובמבר 2015	119,262	100,268	91,104	427	91,103	90,001	99,393	93,874	90,199	5.5%[5]	31.5.23	31.5.24	צמוד דולר	**הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ** אחראי: דן אבנון. דרך ששת הימים 30, בני ברק. טל': 03-5544553, פקס: 03-5271451
	דצמבר 2017[6]	141,100													
ג'[4],[5]	אוגוסט 2021	41,306	53,069	53,069	604	50,505	50,416	53,069	53,069	49,381	5.05%[5]	10.4.23	10.4.28	-	
	אוקטובר 2021[6]	19,000													

הערות:

1. החברה עומדת בכל תנאי האג"ח. כמו כן החברה עמדה בכל תנאי ההתחייבות לפי שטרי הנאמנות.
2. אג"ח ב': תשלומים חצי שנתיים שווים למעט תשלום הקרן האחרון בשיעור של 36% מהקרן המקורית אשר יפרע ביום 31 במאי 2024. אג"ח ג': תשלומים חצי שנתיים שווים למעט תשלום הקרן האחרון בשיעור של 28% מהקרן המקורית אשר יפרע ביום 10 באפריל 2028.
3. תשלומים חצי שנתיים.
4. שתי סדרות אגרות החוב של החברה הינן סדרות מהותיות.
5. אגרות החוב אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר. לפירוט אמות המידה הפיננסיות ולתיאור אירועים אשר התרחשותם תביא לגידול בשיעור הריבית המשולמת (לרבות ירידה בדירוג), מגבלה על חלוקת דיבידנד, מגבלות על ביצוע עסקאות חריגות עם בעל שליטה ומגבלות נוספות אחרות ראו ביאור 11ג' לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2022. כן יצוין כי לחברה זכות לבצע פדיון מוקדם (מלא או חלקי) של אגרות החוב, בהתאם לתנאים שנקבעו בשטר הנאמנות. לפרטים בדבר ירידה בגובה ההון העצמי אשר בגינה חל גידול בשיעור הריבית שנושאת יתרת קרן אגרות החוב (סדרה ג') בשיעור של 0.25%, וזאת החל ממועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022, ראו ביאור 11ב(2) בדוחות הכספיים.
6. אג"ח ב': בדצמבר 2017 נעשתה הרחבה של הסדרה הנ"ל, הנתונים בטבלה מתייחסים לכל הסדרה. אג"ח ג': באוקטובר 2021, נעשתה הרחבה של הסדרה. לפרטים נוספים ראו ביאור 11ב(2) לדוחות הכספיים.
7. לעניין רכישה עצמית של אגרות חוב סדרה ב', ראו ביאור 11ב(1) בדוחות הכספיים.

21. פרטים אודות דירוג אגרות החוב והחברה

סדרה	שם חברה מדרגת	דירוג ליום 31 בדצמבר 2022	דירוג ליום פרסום הדוח	דירוג שנקבע במועד הנפקת הסדרה	תאריך מתן דירוג העדכני ליום פרסום הדוח	דירוגים נוספים בתקופה שבין מועד ההנפקה המקורי לבין הדירוג העדכני ליום פרסום הדוח	
						תאריך	דירוג
ב'	מעלות	ilBBB+	ilBBB+	ilA-	10/2022	09/2020 ,04/2020 09/2021	ilBBB+
						10/2019 ,9/2018 03/2020	ilA
						,11/2015 ,11/2016 12/2017 ,10/2017	ilA-
ג'	מעלות	ilBBB+	ilBBB+	ilBBB+	10/2022	09/2021	ilBBB+

ביום 6 באוקטובר 2022, פרסמה מעלות S&P דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') ב- (+)ilBBB. לדוח הדירוג המלא, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 באוקטובר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-15-100926) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

_____ _____

שלמה חנאל
יו"ר הדירקטוריון

סידני סלסקי
מנהל כללי

כא' באדר תשפ"ג
14 במרץ 2023

Haushner Malul האושנר מלול
eng. & real estate appraisal LTD הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ

עודד האושנר מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
ירון מלול חשבונאי ושמאי מקרקעין
קארן דישי אלאור כלכלנית ושמאית מקרקעין
גאנם עתילי M.A נדל"ן מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
אביקם כדורי מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
אסף ניב שמאי מקרקעין
מוטי בוטבול שמאי מקרקעין
הדס ליטוינסקי עורכת דין ו- B.A. במנהל עסקים
ארנון מרדכי B.sc במדעי החיים ושמאי מקרקעין
עומרי סגל כלכלן ושמאי מקרקעין
מור זמיר כלכלן ושמאי מקרקעין
אדם שחר כלכלן ושמאי מקרקעין
פאר אטיאס כלכלן ושמאי מקרקעין
מעין מעוז רדלינגר כלכלנית ושמאית מקרקעין
אייל האושנר כלכלן ושמאי מקרקעין

תל-אביב 14/03/23
סימוכין : 15775.6-11

לכבוד
"גלובל כנפיים ליסינג בע"מ" (להלן: **"החברה"**)
לידי עו"ד יהונתן שטרק, סמנכ"ל יועץ משפטי ומזכיר החברה

נספח "שווי הוגן" למועד קובע 31.12.2022

מחצית מחלקה 305 בגוש 6634 שבבעלות "החברה"

בהמשך להערכת "השווי ההוגן" לנכס שבנדון, למועד קובע **31.12.2021** (דו"ח משרדנו מס' 15775.2-2 מתאריך 31.03.2022) ולנספחי "שווי הוגן" למועדים קובעים **31.03.2022** ו- **30.06.2022** ו – **30.09.2022** (15775.3-1 מתאריך 29.05.2022, 15775.4-5 מתאריך 23.08.2022, 15775.5-20 מתאריך 30.11.2022, בהתאמה) ולבקשתכם, להלן תחשיב עדכון **"השווי ההוגן"** לנכס, למועד קובע **31.12.2022**.

ידוע לנו כי נספח זה, כמו גם ההערכה הקודמת, נדרש לכם לצורך הכללתו בדוחות הכספיים של החברה.
הערכת השווי מבוצעת לנדל"ן להשקעה כפי שמוגדר בתקן חשבונאי בינלאומי (IAS 40) ו"השווי ההוגן" חושב בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי (IFRS 13).

- ביקור בנכס ובסביבתו נערך בתאריך 08.01.2023 ע"י אייל האושנר, שמאי במשרדנו. ניכר כי חלק מעבודות הפיתוח כבר נעשו ונצפו בשטח (בתחום תכנית תמ"ל/3001 – מתחם מס' 1 לפי תכנית תא/4444) כלי עבודה/צמ"ה (ציוד מכני הנדסי) רבים. אין בידינו מידע לגבי הלו"ז להשלמת הפיתוח.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

1. סקר מחירים עדכני

א. מכרז רמ"י 328/2021, תמ"ל/3001 מתאריך 21.03.2022 -

כפי שהוזכר בחוות דעתנו ל- 31.12.2021, בתאריך 17/01/2022 (מאוחר למועד הקובע – אך ניתן כמידע שהיה בידינו נכון למועד הקובע הנ"ל) פרסמה **"ר.מ.י"** (רשות מקרקעי ישראל) מכרז נוסף למכירת זכויות ל- **241.173** יח"ד אקוו' במגרש **103**[1] (מגרש שבו החברה קיבלה את זכויותיה והנמצא **במתחם מס' 1** בתכנית המתארית [מאושרת מתאריך 14.08.2020, מס' תא/4444].

פורסמו תוצאות המכרז כמפורט (כולל שטחי המסחר שהם שוליים לשווי[2]):

תאריך	מגרש	מס' הצעות	מ"ר מבונה 'פלדלת' אקו' למגרש בשלמות	מס' יח"ד למגרש בשלמות	פירוט ההצעות שהוגשו (לאחר המרה לשווי המגרש בשלמות)	מחיר מ"ר מבונה 'פלדלת'	שווי קרקע ליח"ד	חלק יחסי במכרז	תוצאות המכרז - לידיעה
21/03/2022	103	1 - הצעה זוכה	31,438	337	₪ 914,671,531	₪ 29,094	₪ 2,714,159	71.56%	₪ 654,581,831
		2			₪ 876,208,042	₪ 27,871	₪ 2,600,024		₪ 627,055,555
		3			₪ 867,124,730	₪ 27,582	₪ 2,573,070		₪ 620,555,111
ממוצע						₪ 28,182	₪ 2,629,084		

המכרז היה לכ – **71.56%** מזכויות **הבעלות** במגרש. לצורך ההשוואה, נערכה המרה בטבלה שלעיל לפי החלק היחסי הנ"ל לקרקע במכרז.

מתקבל שווי קרקע ליח"ד (ההצעה הזוכה) במעוגל[3] - **₪ 2,715,000**
קרקע ליח"ד זו הינה עבור שטח ממוצע של כ- 92 מ"ר 'פלדלת'.

[1] מתוך סה"כ **337** יח"ד בכלל מגרש 103, שווקו במכרז כ- **71.56%** מהן (כ – 241 יח"ד).
[2] כ- 420 מ"ר עיקרי מתוך סה"כ 27,214 מ"ר עיקרי לבנייה עילית במגרש בשלמות.
[3] ללא מע"מ וללא פיתוח.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

ב. מכרז רמ"י 121/2020, תב"ע 507-0594929

(פורסמה למתן תוקף ב.י.פ 8643 מתאריך 16.01.2020) –

בתאריך 26.12.2022 התפרסם מכרז בגו"ח 6884/47 ברח' אינשטיין שבשכונת הגוש הגדול, תל אביב.

שכונה זו צמודה למתחם שדה דב מצפון, בשונה משדה דב, שכונת הגוש הגדול בנויה, מפותחת ומאוכלסת.

המכרז כלל **160** יח"ד כאשר **53** מתוך היחידות צריכות להימסר בנויות לאנשים פרטיים.

ניתחנו את המכרז כולל עלויות בנייה של היחידות ה'תמורה'.

להלן תוצאות המכרז :

מס' מגרש	שטח מגרש, במ"ר	מס יח"ד במגרש (כולל 53 יח"ד שימסרו בנויות)	שטח "פלדלת" במ"ר (עבור כל המגרש), ליזם	שטח "פלדלת" ממוצע ליח"ד, במ"ר	שטח ברוטו למסחר עילי, במ"ר	שטח אקו'	מחיר זכייה (ללא הוצאות פיתוח) בתוספת עלויות בנייה	שווי מ"ר מבונה אקו'	שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח (מגלם שטחי מסחר)	צפיפות לדונם
137	3,528	160	11,175	104.44	429	11,604	₪ 308,201,483	₪ 26,560	₪ 2,774,024	45

פרט להצעה הזוכה במכרז לא נצפו הצעות נוספות.

המכרז משקף שווי למ"ר מבונה אקו' של **26,560** ₪, משקף קרקע ליח"ד ללא פיתוח (מגלם מגלם שטחי מסחר) בסך של **2,774,024** ₪, גבוה בכ- **2%** מהמכרז שנערך במגרש 103 לתכנית תמ"ל/3001 שהוסבר לעיל.

קרקע ליח"ד זו הינה עבור שטח ממוצע של כ- 104.5 מ"ר 'פלדלת' (כאשר 12 מ"ר מהשטח הנ"ל הינו עבור מרפסת מקורה), לכן די דומה למכרז של מגרש 103 שפורט לעיל.

ג. סיכום וקביעה

בשבועות האחרונים וגם קצת לפני כן, מתחילים כבר "דיבורים" על "בועת" המחירים בת"א, הנ"ל מגיע ביחד עם מספר גורמים מצטברים עולמיים ובעיקר עליית הריבית המתמשכת בישראל והאינפלציה שעולה. אף התפרסמה כתבה ממוקדת "שד"ב" עם רמיזות לאפשרות של ירידת מחירים וקשיי היזמים/קבלנים שרכשו את הקרקעות במחירים גבוהים וכעת עסוקים במציאת פתרונים להשבחת הבינוי לשם כך.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | פקס +9723-6254622 | fax. | www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

יחד עם זאת, אין עדיין ביסוס לעסקאות שנחתמו במחירים נמוכים יותר, ישנם ציטוטים על ירידות משמעותיות בהיקפי מס' יח"ד שנמכרו ביחס לשנה שעברה.
אנו ערים באופן יומיומי לנושא, לאו דווקא ב"שד"ב". במרבית ההערכות שיוצאות ממשרדנו איננו קובעים עליית מחירים, אך גם לא מורידים בשלב זה.
ביחד עם האמור ומכיוון שהעסקה העדכנית של הקרקע מתאריך 26.12.2022, דומה למכרז שבמגרש מס' 103 (פער של כ -2%), אנו משאירים את קביעתנו בסך של **2,715,000** ₪ קרקע ליח"ד.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

2. התחשיב

נתוני בסיס				
מס' יח"ד במתחם 1 במגרש 103 (בגילום מסחר)	מתחם 1			2.82
מס' יח"ד אקו' על פי תמ"ל/3001 , לאחר ההצרחות בנטרול מקדמי שווי ודחיה בין המתחמים	מתחם 2			3.71
	מתחם 3			2.09
סה"כ יח"ד				**8.62**

תחשיב חלק יחסי במתחם מס' 1 - תמ"ל 3001					
מס' יח"ד אקו' לחברה (בגילום מסחר) במגרש מס' 103 (במתחם מס' 1)					2.82
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר					**2,715,000** ₪
שווי חלק החברה במגרש 103 (במתחם מס' 1)					7,666,408 ₪
שווי חלק החברה לאחר הפחתה למושעא - לא נדרש כעת			100%		7,666,408 ₪
במעוגל					**7,670,000** ₪
משקף קרקע ליח"ד	מס' יח"ד		2.82		2,716,272 ₪

תחשיב חלק יחסי מתחמים מס' 2 ו - 3					
מס' יח"ד אקו' לחברה במתחם מס' 2					3.71
מס' יח"ד אקו' לחברה במתחם מס' 3					2.09
סה"כ מס' יח"ד					**5.8**
שווי קרקע ליחידת דיור					2,715,000 ₪
מקדם מיקום למתחמים 2 ו -3					5.00%
שווי קרקע ליחידת דיור בתוספת מקדם מיקום (כמושבח)					**2,850,750** ₪
סה"כ שווי קרקע החברה במתחמים מס' 2 ו - 3					16,534,350 ₪
אומדן היטל השבחה צפוי, ליח"ד (עדכון לתחשיב קודם)		488,544 ₪	5.8		-2,833,555 ₪
לאחר הפחתת אומדן היטל השבחה					13,700,795 ₪
דחיה (מגלם מושעא)	3		5.00%		11,835,262 ₪
במעוגל					**11,835,000** ₪
משקף שווי ליח"ד					2,040,517 ₪

תחשיב מסכם				
שווי במעוגל במתחם מס' 1				7,670,000 ₪
שווי במעוגל במתחמים מס' 2 ו - 3				11,835,000 ₪
סה"כ שווי מחצית מחלקה 305 בגוש 6634 במעוגל				**19,510,000** ₪
משקף קרקע ליח"ד בממוצע	מס' יח"ד	8.62		2,262,364 ₪

אומדן היטל השבחה חזוי כעת למועד הקובע	31/12/2022	
היטל השבחה בגין תא/1ג		43,000 ₪
היטל השבחה בגין תא/4444 (לפי שומה מכרעת עדכנית)		3,090,000 ₪
היטל השבחה בגין תמל/3001 (בהתחשב בשומה מכרעת עדכנית)		1,340,000 ₪
סה"כ היטל השבחה צפוי בעת מימוש		**4,473,000** ₪
היטל ההשבחה במעוגל		**4,470,000** ₪

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. | פקס +9723-6254622 | fax. | www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

3. שינויים ועדכונים ביחס לנספח השווי ההוגן שערכנו בתאריכים 30.06.2022 ו – 30.09.2022 :

1. אומדן היטל ההשבחה החזוי (כעת) – עודכנו המדדים.

2. עודכן סקר המחירים בעסקת קרקע עדכנית בסביבה מתאריך 6.12.2022.

3. בתאריך 11.12.2022 הגישה חברת "נוף עירוני יזמות בע"מ" בקשה לפירוק שיתוף בדרך של התמחרות, במגרש מס' 103 שבמתחם מס' 1 (תמ"ל/3001), חברה זו הינה הזוכה במכרז 328/2021 שפורט לעיל בס' 1 ומחזיקה בכ- 71.56% מהמגרש.

4. שינוי ביחס לנספח מתאריך 30.06.2022 -

קיימות טבלאות הקצאה ואיזון מתאריך 08.06.2022 לתכניות תא/1/4444 ו – תא/2/4444 – שהן בשלב של "בדיקת תנאי סף".

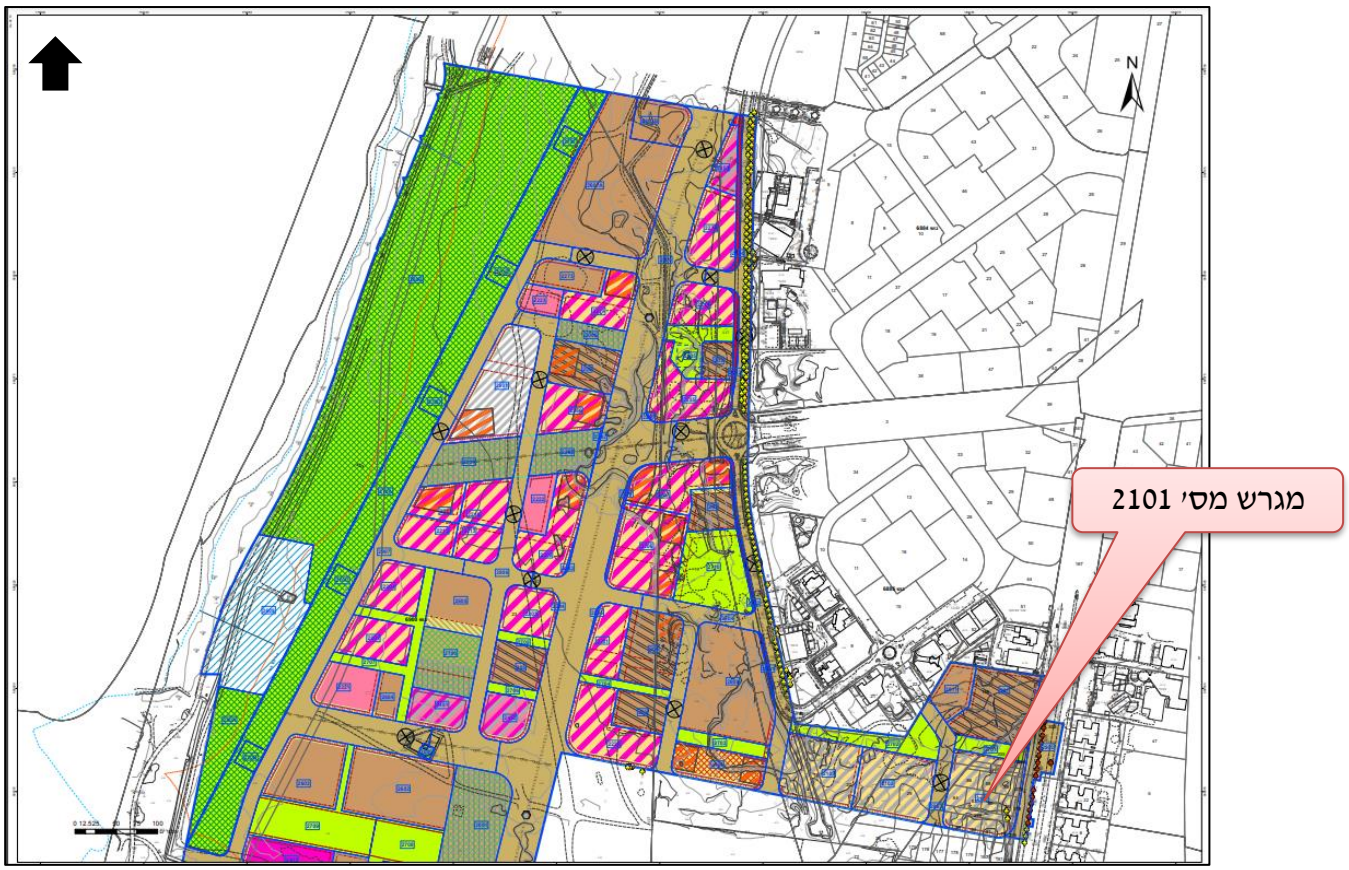
שלב זה הינו שלב מקדמי לשלב ההפקדה ועיקרו "טכני", נועד להבטיח כי התכנית ראויה להגשה כדין וכי צורפו לה המידע והמסמכים הבסיסיים הנדרשים לצורך הכנתה. השלב הבא בהגשת התכנית הינו "החלטה בדיון בהפקדה" ולאחר מכן "הפקדה". משלב ההפרסום ל"הפקדה" ניתן להתנגד לתכנית. מובא בשלב זה לידיעה בלבד.

טרם נרשמו בטבלאות ההקצאה, חלוקת מס יח"ד האקו' שיקבל כל בעלים, אך נרשם מס' המגרש שבו "הפרטיים הלא מאוגדים" (הינכם כלולים בקטגוריה זו) יקבלו את ההקצאה.
במתחם מס' **2** (תא/1/4444) - מס' מגרש ההקצאה הינו **2101** ל- 472 יח"ד בסה"כ.
במתחם מס' **3** (תא/2/4444) - מס' מגרש ההקצאה הינו **3204** ל- 353 יח"ד בסה"כ.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | פקס +9723-6254622 | fax. | www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

להלן תשריטי המתחמים עם סימון המגרשים:

תשריט מגרש **2101** –



בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

תשריט מגרש **3204** -



לצורך תחשיב השווי לא נלקחו עדיין בחשבון הקצאות אלו מכיוון שאלו טרם אושרו.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

ההקצאה **במתחם מס' 2** (מגרש **2101**) הינה במגרש המזרחי ביותר במתחם (הרחוק ביותר מהים). על פניו בטבלאות ההקצאה והאיזון ישנה התייחסות לשווי היחסי (ניתן מקדם מיקום).
אך בהתאם לטבלאות הקיימות נלקח, בשלב זה, מקדם מיקום עקב "קרבה לים" למגרש (מגרש מס' 2101) של **0.96** (כלומר הפחתת 4%).
יחד עם זאת ובניגוד לצפוי, מקדם זהה נלקח גם למגרשים הנמצאים במיקומים מערביים יותר היינו **קרוב יותר לים** (למשל מגרשים מס' 2102 ו – 2103). ניתן לראות זאת בתשריט שבהמשך. לכן ולהערכתנו, אם כך תאושרנה הטבלאות, קיים **עיוות** בהקצאה ויהיה צורך להגיש התנגדות לכך.

לבדיקתינו, **במתחם מס' 3** (תא/2/4444) לא ניכר עיוות בהקצאה.

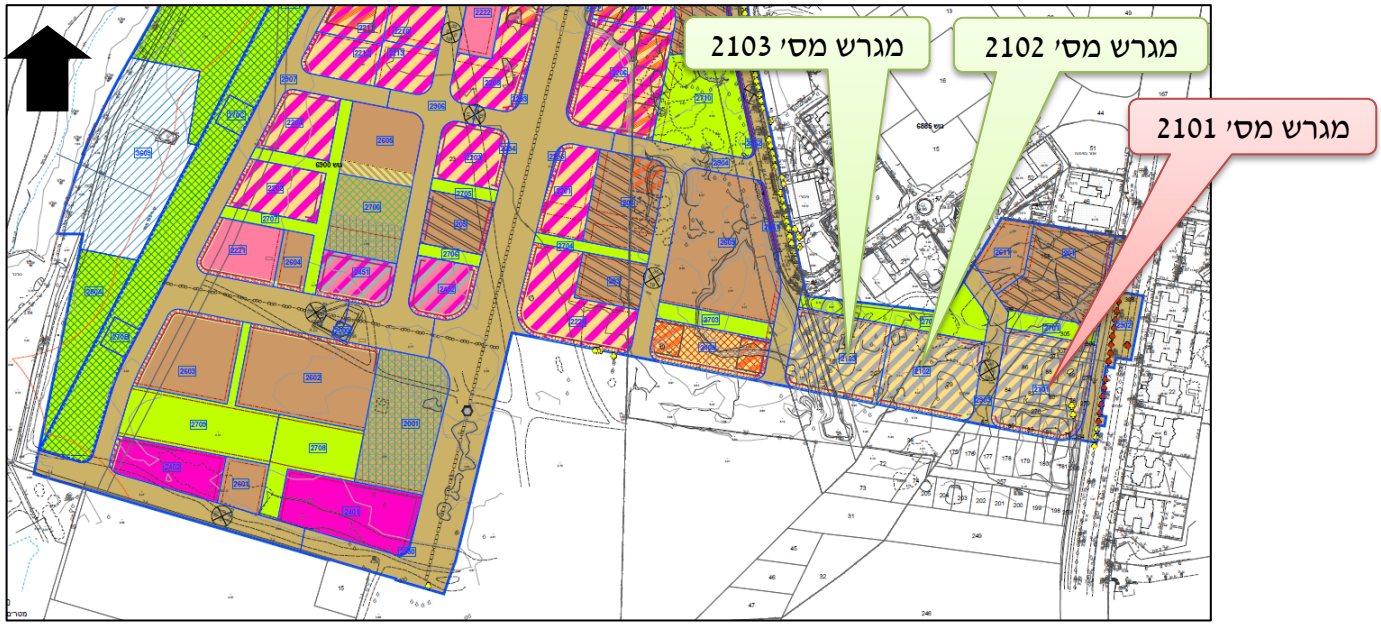
בטבלאות ההקצאה נרשם כדלקמן : "בתכנית שתופקד הקצאת הזכויות והמגרשים עשויה להשתנות עקב הנחיות הועדה וככל שיחולו שינויים תכנוניים".

לאור המידע שלעיל, בשלב זה של התכנית (שלב בדיקת תנאי סף), לא ניתן עדיין להתנגד לתכנית ולהקצאה. במידה והקצאה זו של **מתחם מס' 2** תישאר על כנה בעת ההפקדה אנו **ממליצים** כי תגישו התנגדות להקצאה (תכנית מס' תא/4444/1).

יש לכן לעקוב אחרי הפרסומים **והאחריות** לכך **עליכם** (להיות עירניים לתאריך הפקדת התכנית). משך זמן ההתנגדויות הינו 60 יום ממועד הפרסום להפקדה.

לאחר הפקדת התכנית יש לבחון בשנית את הקצאה על מנת להחליט האם כדאי להגיש התנגדות לתכנית.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | פקס +9723-6254622 | fax. | www.haushner.co.il | office@haushner.co.il



בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

4. הערכות קודמות (3 שנים אחרונות)

מועד קובע	תחשיב השווי		סיבות לפער
31.12.2022	19,510,000	₪	ללא שינוי.
30.09.2022	19,510,000	₪	ללא שינוי.
30.06.2022	19,510,000	₪	תחשיב השווי למועד זה כולל בתוכו כבר הפחתה של היטל השבחה למתחמים מס' 2 ו -3.
31.03.2022	21,270,000	₪	עודכן רכיב המושענא בהתייחס לתנאי ההקצאה במגרש מס' 103 ובנוסף עודכן שווי הקרקע בגין מכרז חדש שהתפרסם במגרש שבנדון, הפערים בהיטל השבחה הינם בגין הצמדה למדד
31.12.2021	21,150,000	₪	הפער מהותי , כ – 83.51%. הסיבה נובעת הן מחוסר מובהקות בעסקאות להשוואה ישירה אך בעיקר לאור תוצאות מכרז ר.מ.י מתאריך 23/08/2021 (מפורט בסקר המחירים), בו נקבע רף חדש של ערכי שווי קרקע ליח"ד (בממוצע כ- 2.8 מ' ₪ קרקע ליח"ד). עד אז "דובר" על מחירים נמוכים יותר (פחות מכ- 2 מ' ש"ח קרקע ליח"ד).
19.07.2021	11,525,000	₪	הפער נובע מאישור תכנית תמל/3001 ועסקאות מעודכנות
31.12.2020	9,300,000	₪	הפער נובע מאישור תכנית תא/4444 ועסקאות מעודכנות
31.12.2019	5,800,000	₪	

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

5. קביעת "השווי ההוגן"

לאור האמור לעיל ובהתחשב במכלול הגורמים שהוזכרו ולאחר שגורמים אלו נבחנו על ידינו, הננו קובעים את אומדן "**השווי ההוגן**" המעודכן לנכס שבנדון במצבו, בשוק החופשי, בקריטריון של קונה מרצון ממוכר ברצון, כשהוא נקי מכל חוב, שיעבוד, משכנתא וזכויות צד ג', נכון למועד הקובע **31.12.2022**, בגבולות הסך של

19,510,000 ₪ (תשעה עשר מיליון חמש מאות ועשרה אלף ₪), לא כולל מע"מ.

5.1 הפחתות מאומדן השווי ההוגן להיטל השבחה ו/או תשלומים לרמ"י

היטל השבחה חזוי - **4,470,000** ₪ בהערכה ולא סופי, מתואם למועד הקובע (31.12.2022).

רמ"י - הבעלות פרטית. לא רלוונטי

5.2 בדיקת רגישות לתאריך הקובע

לאור העובדה כי מדובר בקרקע ריקה ששוויה נקבע בגישת ההשוואה, לא נדרשת בדיקת רגישות.

5.2.1 השווי בספרים

השווי בספרים למועד קובע 30.09.2022, כפי שנמסר מהחברה הינו **15,090,000** ₪ (על פי "שווי הוגן" שקבענו ובהפחתת אומדן היטל ההשבחה החזוי בעת מימוש מלא).

הדו"ח הוכן על פי תקנות שמאי המקרקעין (אתיקה מקצועית), התשכ"ו – 1966 ועל פי התקנים המקצועיים של הועדה לתקינה שמאית.

הנני מצהיר כי אין לי כל עניין אישי בנכס נשוא השומה, בבעלי הזכויות בו או במזמין השומה.

הערות: המסמכים בהם עשינו שימוש במהלך העבודה כמו גם נספחי התחשיבים, נמצאים במשרדנו ו/או במשרדי החברה ויוצגו לפי דרישה.

מצ"ב: תחשיב אומדן היטל ההשבחה החזוי - 3 עמודים

בכבוד רב,
עודד האושנר
מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין

תפוצה: 1. החברה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

סיכום היטל השבחה					
סה"כ היטל השבחה	תאריך אישור תכנית	מס' יח"ד	סה"כ אומדן היטל השבחה צפוי		משקף אומדן היטל השבחה ליחידה
לפי תוכנית תא/ג'1	04/09/2007		₪ 43,000		
לפי תוכנית תא/4444 (ממוצע 2 שמאי מכריעים)	09/08/2020	8.62	₪ 3,090,000	₪	358,314
לפי תוכנית תמל/3001	20/05/2021	2.82	₪ 1,340,000	₪	474,551
סה"כ אומדן היטל השבחה במעוגל			₪ **4,470,000**	₪	**830,000**
אומדן היטל השבחה תכניות תא/4444/1 ו - תא/4444/2	טרם אושרה	5.80	₪ 2,830,000	₪	487,931

להלן התחשיבים:

תא/ג1				
מצב קודם				
שני חדרי גג לדונם	46	1.3	59.8	
מצב חדש				
דירת פנטהאוז לכל דונם	90	1.5	135	
השבחה				
סה"כ מר אקו'			75.2	
שווי למ"ר אקו'			$ 420.00	
סה"כ השבחה לדונם			$ 31,584	
חלק יחסי של החלקה בדונם			51.7%	
שער חליפין			4.1	
השבחה לנכס ב - ₪			₪ 67,552	
היטל השבחה לנכס הנישום ב - ₪		50%	₪ **33,776**	
הצמדה למועד הקובע			₪ 43,092	
במעוגל			₪ **43,000**	

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 fax. | www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

תא/4444 - גישת ההשוואה הישירה (שמאי מכריע אלדד חיימי)				
מצב קודם				
שווי מ"ר מבונה אקו'				₪ 13,100
שטח אקו' בחלקה	1.7797	392.62		699
תוספת בגין צפיפות בנייה נמוכה		1.1		769
סה"כ שווי החלקה מצב קודם לפני דחייה				₪ 10,068,872
דחייה נוספת	6%	3		₪ 8,454,016
חלק יחסי בחלקה מצב קודם		**50%**		₪ **4,227,008**
מצב חדש				
שווי מ"ר קרקע				₪ 18,500
שטח קרקע (עבור מחצית החלקה)	1,034	50%		517
סה"כ שווי חלק יחסי בחלקה במצב חדש				₪ **9,564,500**

תא/4444 - גישת ההשוואה העקיפה (שמאי מכריע אלדד חיימי)				
מצב קודם				
שווי מ"ר מבונה אקו'				₪ 24,000
שטח אקו' בחלקה	1.8	392.62		699
תוספת בגין צפיפות בנייה נמוכה		1.1		769
סה"כ שווי החלקה מצב קודם לפני דחייה				₪ 18,446,788
דחייה נוספת	6%	8		₪ 11,573,737
הפחתה למושעא		0.9		₪ 10,416,363
חלק יחסי בחלקה מצב קודם		**50%**		₪ **5,208,182**
מצב חדש				
שווי התכנית				₪ 34,233,933,375
הפחתה בגין עלות מבני ציבור				₪ -43,129,000
שווי לאחר ההפחתה				₪ 34,190,804,375
התאמה להיקף ומושעא				0.85
דחיה למימוש (5 שנים, 6%)				0.75
סה"כ שווי התכנית לאחר הפעלת מקדמים				₪ 21,715,263,675
חלק יחסי בתכנית				0.051156100%
סה"כ חלק יחסי בחלקה במצב החדש				₪ **11,108,682**

שקלול הגישות - השבחה (שמאי מכריע אלדד חיימי)				
תיאור	**גישת ההשוואה הישירה**		**גישת ההשוואה ה"עקיפה"**	
מצב חדש	₪	9,564,500	₪	11,108,682
מצב קודם	₪	4,227,008	₪	5,208,182
השבחה	₪	5,337,492	₪	5,900,501
שקלול הגישות		35%		65%
השבחה לפי שקלול הגישות		**5,703,448**		₪
היטל השבחה		50%	₪	**2,851,724**
הצמדה למועד הקובע		1.082	₪	3,085,565
במעוגל			₪	**3,090,000**

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

תמל/3001			
מצב חדש			
מס' יח"ד אקו' במתחם מס' 1 במצב החדש מגלם מסחר			2.82
שווי ליח"ד אקו' (ללא פיתוח) מגלם שטחי מסחר, מגלם מושעא חלקית(*)			₪ 2,715,000
סה"כ שווי במצב החדש			₪ 7,666,408
השבחה			
שיעור ההשבחה בהתחשב במושעא חלקית ובדחייה	0.328		₪ 2,513,049
היטל ההשבחה	50%		₪ 1,256,524
הצמדה למועד הקובע	1.0674		₪ 1,341,214
במעוגל			**₪ 1,340,000**
(*) מושעא חלקית = ביחס למצב החדש בתחשיב ההשבחה לתכנית תא/4444			

אומדן היטל השבחה תא/4444/1 ו - תא/4444/2			
מצב חדש			
מס' יח"ד אקו' במתחמים מס' 2 ו - 3			5.80
שווי ליח"ד אקו' (ללא פיתוח) מגלם שטחי מסחר (מתחמים 2 ו -3)			₪ 2,850,750
סה"כ שווי במצב החדש			₪ 16,534,350
השבחה			
אחוז השבחה (הפחתת הדחיה מתא/4444)	0.328		₪ 5,419,960
היטל ההשבחה	50%		₪ 2,709,980
הצמדה למועד הקובע	1.0456		₪ 2,833,555
במעוגל			**₪ 2,830,000**
משקף ליח"ד			₪ 488,544

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv
טל. 03-6254688 | Tel. פקס +9723-6254622 | fax. www.haushner.co.il | office@haushner.co.il

חלק ג׳

דוחות כספיים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2022

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2022

תוכן העניינים

	ע מ ו ד
דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי	ג-1
דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת הדוחות הכספיים השנתיים	ג-2
הדוחות הכספיים המאוחדים – באלפי דולר:	
דוחות מאוחדים על המצב הכספי	ג-4
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד	ג-5
דוחות מאוחדים על השינויים בהון	ג-6
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים	ג-7
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים:	
1) כללי	ג-9
2) עיקרי המדיניות החשבונאית	ג-10
3) תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו	ג-17
4) שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן	ג-18
5) מזומנים ושווי מזומנים	ג-19
6) חייבים ויתרות חובה	ג-19
7) השקעה בחברות מאוחדות	ג-20
8) נדל"ן להשקעה	ג-25
9) רכוש קבוע	ג-26
10) הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים	ג-37
11) אגרות חוב	ג-40
12) זכאים ויתרות זכות	ג-43
13) הפקדות של חוכרי מטוסים	ג-43
14) מסים על הכנסה	ג-44
15) התקשרויות	ג-46
16) הון	ג-47
17) מכשירים פיננסיים	ג-48
18) פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד	ג-51
19) דיווח מגזרי	ג-52
20) עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים	ג-54
21) אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח	ג-59

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי
בהתאם לסעיף 9ב (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ** וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2022. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"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 העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של מערכות מידע; (2) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים (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 ולבצעה במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קויימו 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 בתאגיד 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 לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2022.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 והדוח שלנו, מיום 9 במרץ 2023, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 14 במרץ, 2023

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ** (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד ועל הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של ההשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 הסתכמה לסך של כ- 2,273 אלפי דולר וכ- 3,048 אלפי דולר בהתאמה, וחלקה של החברה בהפסד לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 הסתכם לסך של 4,968 אלפי דולר, כ- 1,784 אלפי דולר, בהתאמה.
הדוחות הכספיים של אותה חברה בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים שדוחותיהם הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותה חברה, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

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 מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה 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 וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון, ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

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 2022 והדוח שלנו מיום 09 במרץ 2023, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

ענייני מפתח בביקורת
ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לשנת 2022. עיניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם. התקשור 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.

להלן עניינים אותם קבענו כענייני מפתח בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנת 2022.

בחינת ירידת ערך מטוסים
כאמור בבאורים 2 יא', 4 ב' (1) ו-9, לדוחות הכספיים המאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2022 לחברה ציי מטוסים, המוצגים בעלות בניכוי הפחתות לירידות ערך בהתאם למדיניות החשבונאית המתוארת בבאור 2. העלות המופחתת בניכוי הפחתות לירידות ערך של צי המטוסים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 מסתכם לסך של כ- 120,804 אלפי USD, ובשנת 2022 החברה הכירה בהפסד מירידת ערך בסך של כ- 17,272 אלפי USD.

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

בצי מטוסים (בהתאם לבחינה לפי יחידה מניבת המזומנים הקטנה ביותר, כמפורט בביאור 2יא' לדוחות הכספיים המאוחדים) בו קיימים סימנים לאפשרות של ירידת ערך, מבצעת הקבוצה אומדן של סכום בר השבה. בחינת סימנים לירידת ערך כוללת מרכיבים איכותיים, בין היתר מצב החוכר, מצבו התחזוקתי של המטוס, שוק התעופה ושינויים בריבית ומרכיב כמותי לפיו עורכת הקבוצה השוואה של העלות המופחתת של צי המטוסים בספרים אל מול ערכם לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית (Current Market Value) נכון למועד הבחינה ("שווי ערכי המטוסים").

לצורך הקביעה האם חלה ירידת ערך לצי מטוסים, מבצעת הנהלת החברה, לעיתים באמצעות מעריך שווי חיצוני שהינו בלתי תלוי בחברה, אומדן של סכום בר השבה, שהינו הגבוה מבין שווי הוגן של המטוסים בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש בהם. בהערכת שווי השימוש, אותו מבצעת החברה למטוסים עם הסכמי חכירה, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים מדמי החכירה ומערך השייר של אותו המטוס לתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעורי ניכיון לפני מס (שיעורי ניכיון אלו נאמדים, בין השאר, על פי הממוצע של מחיר ההון העצמי ומחיר החוב (WACC)), המשקפים את ערך הזמן של הכסף ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, כאשר לעניין דמי החכירה הסיכון העיקרי הוא סיכון האשראי של החוכר ולעניין ערך השייר של המטוס, הסיכון העיקרי הוא השינוי במחיר המטוס. לצורך אומדן ערכי השייר של ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים.

כמפורט בבאור 2ב' (1) לדוחות הכספיים המאוחדים, קביעת סכום בר ההשבה של המטוסים הינו אומדן קריטי, הכרוך באי וודאויות והמתבסס על הערכות שווי, הכוללות הנחות שחלקן סובייקטיביות בהתחשב בנסיבות ובמידע הטוב ביותר נכון ליום 31 בדצמבר 2022. הנחות אלו כוללות בעיקר את שיעור הניכיון לפני מס (WACC) ואת ערכי השייר של המטוסים המבוססים בין היתר על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים. הנחות בסיס אלו הן תוצאה של הפעלת שיקול דעת סובייקטיבי בסביבה של אי וודאות, לעיתים משמעותית במיוחד, ועל כן שינויים בהנחות הבסיס האמורות, עשויים להביא לשינויים בסכום בר ההשבה של צי המטוסים, לעיתים באופן מהותי, ולכן להשפיע גם על מצבה הכספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 ועל תוצאות פעולותיה לאותה שנה, כמפורט בבאור 9.

בשל האמור לעיל, ובפרט כי סכום בר ההשבה של צי המטוסים הינו אומדן קריטי, הכרוך באי וודאויות והמתבסס על הערכות שווי, הכוללות הנחות שחלקן סובייקטיביות, קבענו, על פי שיקול דעתנו המקצועי, כי בחינת ירידת הערך של צי המטוסים, בדגש על סבירות שיעורי הניכיון לפני מס (WACC) ששימשו באמידתו, הינו עניין מפתח בביקורת.

נהלי הביקורת שבצענו כמענה לעניין המפתח בביקורת

כמענה לאי הוודאויות הכרוכות בקביעת סכום בר ההשבה לצי המטוסים של החברה, ביצענו בעיקר את הנהלים הבאים, תוך מתן דגש על בחינת סבירות שיעורי הניכיון לפני מס (WACC) שנקבעו בהערכות השווי: 1. הבנת סביבת הבקרה הפנימית בנוגע לקביעת סכום בר ההשבה של צי המטוסים וביקורת אפקטיביות הבקרות הפנימיות הרלוונטיות לקביעתו; 2. בחינת הנחות בסיס שיושמו בהערכות השווי, בדגש על בחינת שיעורי הניכיון לפני מס (WACC).; 3. קבלת מחירונים מקובלים לקביעת ערכי מטוסים רלוונטים.; 4. הערכת סבירות שיעור ההיוון בסיוע מומחה הערכות שווי, שבחן את מידע המקור העומד בבסיס קביעת שיעור ההיוון, וכן ביצוע ניתוחי רגישות בלתי תלויים והשוואתם לשיעור ההיוון שנבחר על ידי ההנהלה.; 5. מעורבות של הסגל הבכיר של צוות ההתקשרות, וקיום התייעצויות ; 6.בחינת נאותות הגילויים בדוחות הכספיים המאוחדים לגבי ירידת ערך צי המטוסים.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 14 במרץ, 2023

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

	ביאור	ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר	2021 אלפי דולר
נ כ ס י ם			
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	5	8,311	3,584
פקדונות בבנקים		2,859	-
לקוחות		346	74
חייבים ויתרות חובה	6	389	379
מכשירים פיננסיים נגזרים	17	-	283
		11,905	4,320
נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	9	21,500	-
סה"כ נכסים שוטפים		33,405	4,320
נכסים לא שוטפים			
פקדונות בבנקים	10ג(2)	12,000	12,000
מזומנים מוגבלים בשימוש	10ב(4)	3,000	-
השקעה בחברות מוחזקות	7ה	2,273	3,048
נדל"ן להשקעה	8	4,274	4,990
רכוש קבוע, נטו	9	120,804	192,854
סה"כ נכסים לא שוטפים		142,351	212,892
סה"כ נכסים		175,756	217,212
התחייבויות והון			
התחייבויות שוטפות			
חלויות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים	10	4,968	13,393
חלויות שוטפות של אגרות חוב	11	6,620	7,644
זכאים ויתרות זכות	12	6,279	7,280
מכשירים פיננסיים נגזרים	17	37	-
סה"כ התחייבויות שוטפות		17,904	28,317
התחייבויות לא שוטפות			
הלוואות מתאגידים בנקאיים	10	67,692	80,589
אגרות חוב	11	33,635	46,402
הפקדות של חוכרי מטוסים	13	1,230	1,536
מסים נדחים	14	1,158	2,524
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		103,715	131,051
הון	16		
הון מניות		46	34
פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות		30,514	24,745
מניות החברה המוחזקות על ידי החברה		(182)	(182)
קרן הון הפרשי תרגום		(90)	(167)
עודפים		23,849	33,414
הון המיוחס לבעלי מניות החברה		54,137	57,844
סה"כ התחייבויות והון		175,756	217,212

שלמה חנאל - יו"ר הדירקטוריון | **סידני סלסקי - מנהל כללי** | **דב ישועה - מנהל כספים**

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 14 במרץ, 2023

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על רווח והפסד

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	18א	11,570	11,323	20,046
הוצאות הפעלה	18ב	(7,877)	(8,764)	(11,799)
רווח גולמי		3,693	2,559	8,247
הוצאות הנהלה וכלליות	18ג	(3,388)	(3,722)	(3,478)
הוצאות אחרות, נטו	18ד	(238)	(25,712)	(21,805)
		(3,626)	(29,434)	(25,283)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות		67	(26,875)	(17,036)
הוצאות מימון	18ה	(8,757)	(4,833)	(5,232)
הכנסות מימון	18ו	2,727	555	1,152
הוצאות מימון, נטו		(6,030)	(4,278)	(4,080)
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	7ה	(4,968)	(1,784)	-
הפסד לפני מסים על הכנסה		(10,931)	(32,937)	(21,116)
הטבת מס	14	1,366	6,358	4,350
סה"כ הפסד לשנה		(9,565)	(26,579)	(16,766)
רווח (הפסד) כולל אחר:				
קרן הון בגין הפרשי תרגום		77	(167)	-
רווח (הפסד) כולל אחר לשנה		77	(167)	-
סך הפסד כולל לשנה		(9,488)	(26,746)	(16,766)
הפסד למניה רגילה אחת (בדולר) בת 0.001 ש"ח ע.נ. המיוחס לבעלי מניות החברה				
הפסד למניה, בסיסי ומדולל		(0.079)	(0.220)	(0.139)
הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב הפסד למניה				
בסיסי ומדולל		121,805	120,668	120,668

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

	הון מניות	פרמיה על מניות וקרנות אחרות	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה	קרן הון בגין הפרשי תרגום	עודפים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2022	34	24,745	(182)	(167)	33,414	57,844
הפסד לתקופה	-	-	-	-	(9,565)	(9,565)
רווח כולל אחר לתקופה	-	-	-	77	-	77
חלק החברה ברכיב ההטבה בגין הלוואה מצד קשור בחברה כלולה	-	278	-	-	-	278
החזר הלוואה שניתנה לחברה כלולה על ידי צד קשור	-	(203)	-	-	-	(203)
הנפקת מניות של החברה	12	5,694	-	-	-	5,706
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022	46	30,514	(182)	(90)	23,849	54,137

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021

	הון מניות	פרמיה על מניות	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה	קרן הון הפרשי תרגום	עודפים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2021	34	24,745	(182)	-	59,993	84,590
הפסד לשנה	-	-	-	-	(26,579)	(26,579)
הפסד כולל אחר לשנה	-	-	-	(167)	-	(167)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	34	24,745	(182)	(167)	33,414	57,844

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020

	הון מניות	פרמיה על מניות	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה	עודפים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2020	34	24,745	(182)	76,759	101,356
הפסד לשנה	-	-	-	(16,766)	(16,766)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2020	34	24,745	(182)	59,993	84,590

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת				
הפסד לשנה		(9,565)	(26,579)	(16,766)
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'		20,122	28,024	24,153
מזומנים נטו מפעילות שוטפת		10,557	1,445	7,387
תזרימי מזומנים - פעילות השקעה				
רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי	9ג	(390)	(74,825)	-
השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש	10ב(4)	(3,000)	-	-
החזרים ע"ח עסקאות החכרה		-	-	1,200
תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)	9ד	32,022	-	41,483
תקבולים על חשבון מימוש מטוסים	9ד(3)	1,000	-	-
השקעה בחברה המוצגת לפי שווי מאזני	7ה	(4,042)	(5,000)	-
מימוש (השקעה) פקדונות בבנקים		(2,859)	8,739	(8,389)
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) השקעה		22,731	(71,086)	34,294
תזרימי מזומנים - פעילות מימון				
קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים*	10	-	47,709	20,315
פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים	10	(21,400)	(19,642)	(28,399)
הנפקת אגרות חוב	11ב(2)	-	17,759	-
פרעון אגרות חוב	11ב(1)	(11,665)	(5,462)	(8,578)
הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה)	16ג	5,706	-	-
קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים	13ב	1,118	1,130	1,398
שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים	13ב	(2,320)	-	-
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) מימון		(28,561)	41,494	(15,264)
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים		4,727	(28,147)	26,417
מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה		3,584	31,731	5,314
מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה		8,311	3,584	31,731

* בניכוי עלויות גיוס הלוואות.

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נספח א'- התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת				
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:				
פחת והפחתות	9	21,778	31,568	37,381 (*)
מסים נדחים, נטו		(1,366)	(6,515)	(4,349)
הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד		320	(283)	-
שערוך (שחיקת) אגרות חוב		(2,181)	511	-
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות	7ה	4,968	1,785	-
רווח ממימוש מטוסים		(1,819)	-	(6,447)
התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו	8	716	(3,033)	(290)
רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב		(92)	-	(711)
		22,324	24,033	25,584
שינויים סעיפי רכוש והתחייבויות:				
קיטון (גידול) בלקוחות		(272)	(71)	(1,709)
קיטון בחייבים ויתרות חובה		68	209	569
קיטון במלאי		-	-	254
גידול (קיטון) בזכאים ויתרות זכות		(1,998)	3,853	(545)
		(2,202)	3,991	(1,431)
		20,122	28,024	24,153

(*) בניכוי הכנסות אחרות בסך 10,214 אלפי דולר מביטול הפקדות חוכרים.

נספח ב' – תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרים מפעילות שוטפת			
תשלומי ריבית	5,694	3,866	4,938
תקבולי ריבית	237	226	490
תשלומי מס	144	-	-
נספח ג' – פעילויות מהותיות שלא במזומן			
מימוש מטוסים כנגד שחרור הפקדות חוכרים	-	-	8,652
קיזוז פקדונות חוכרים כנגד יתרות לקוחות	-	-	1,719

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

ביאור 1 - כ ל ל י

א. חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "החברה") התאגדה בישראל בחודש דצמבר 2002, החברה עוסקת מאז היווסדה בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים. בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן - "TUS") בה היא מחזיקה למועד זה ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע. לפרטים ראו ביאור 7ה להלן.
בעלת השליטה בחברה הינה כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "כנפיים"). ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן - "הבורסה") והפכה לחברה ציבורית. למועד הדוח ולמועד פרסומו מחזיקה כנפיים בכ-66.97% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.
החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן יוגדרו להלן "הקבוצה".

ב. בסוף שנת 2019 החלה התפרצות של נגיף ה"קורונה" (Covid-19), אשר בחודש מרץ 2020 סווגה כמגיפה עולמית. נגיף הקורונה הביא למשבר בקנה מידה שלא היה מעודו וכן לעיצוב מחדש של תעשיית התעופה, כאשר בצד מיזוגים בין חברות תעופה בשוק מספר לא מבוטל של חברות תעופה פשטו רגל או נכנסו להליכי הגנה מפני נושים, או ביצעו ארגון מחדש, אחרות רשמו הפסדים חסרי תקדים, וחברות התעופה נקטו בצעדים שונים והתאמות בפעילות כחלק מההתמודדות עם הנגיף והשלכותיו וכתלות בפעילות התעופתית באזורים השונים בעולם. מטבע הדברים, משבר זה הביא לפגיעה לא רק בחברות התעופה אלא גם במרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה.

מאז פרוץ המשבר ניכרה מגמה של השפעת גלי תחלואה על היקפי הפעילות אשר השתנו בהתאם מעת לעת, כאשר התאוששות טובה יותר באשר להיקפי הפעילות ניכרה מעת לעת באזורים בהם מבצעי החיסונים תפסו תאוצה ובעיקר בכל הנוגע לפעילות התעופה בשווקים הפנים יבשתיים, אשר הייתה הראשונה להתאושש באופן משמעותי. החל מחודש מרץ 2022, ובין היתר לאור התפשטותו הנרחבת של וריאנט האומיקרון אשר הביא להדבקה בהיקפים משמעותיים, לצד חומרתו הפחותה מבחינת תחלואה, ניכרת מגמה עקבית של עלייה משמעותית בביקושים לתעופה הנתמכת בהסרת המגבלות הקשורות בנגיף הקורונה במדינות רבות בעולם, וחזרה לפעילות תעופה בהיקפים משמעותיים במרבית שווקי התעופה בעולם, לרבות בקווים הבין-יבשתיים, כאשר בסוף שנת 2022 שינתה גם סין את מדיניותה כלפי נגיף הקורונה לרבות בכל הנוגע למגבלות הקשורות בתעופה, צעד בעל השפעה חשובה על התנועה בקווים הבין-יבשתיים.
יחד עם זאת, על אף ההתאוששות המשמעותית בפעילות והפיחות המשמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם, לאור הניסיון שנצבר מאז פרוץ המשבר, עדיין קיימת בעת הנוכחית אי וודאות מסוימת בענף התעופה בצל הנגיף וביחס להתייצבות לאורך זמן של היקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם המשבר. לאור זאת, קשה להעריך במדויק את היקף ההשפעות וההשלכות לעתיד, לרבות ההשפעה על חברות החכרת המטוסים. להערכת החברה, בשים לב לנזק האדיר שנגרם לתחום התעופה עד כה כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, במידה ומגמת החזרה לפעילות בהיקפים משמעותיים תיעצר (כמו גם התייצבות לאורך זמן בתנאי שוק התעופה), או במקרה של חזרה למגמה הפוכה, תהא לדבר השפעה שלילית לא רק על חברות התעופה, אלא על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת החברה. בהתאם, נגיף הקורונה והתמודדות מדינות העולם עמו צפויים בשלב זה להמשיך להיות מרכיב בעל השפעה על המגמות והביקוש לתעופה בעולם, וזאת בצד גורמים אחרים בעלי השפעה על פעילות התעופה בעולם ועל המשכה של המגמה האמורה של עלייה בהיקפי הפעילות, כגון מחירי הדלק הסילוני, אשר רושמים מזה תקופה רמת מחירים גבוהה; פגיעה בגישת חברות התעופה לכסף ותזרים; סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, לרבות בצל שיעורי האינפלציה והריבית; אי וודאות גיאופוליטית מתמשכת ובפרט המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, כאשר שני הגורמים האחרונים לפחות הופכים משמעותיים יותר בקרב הצרכנים בענף התעופה.

באשר לחברה, וכאמור לעיל, משבר הקורונה, מטבע הדברים, הביא לפגיעה בפעילות החברה ובפעילות לקוחותיה. משבר הקורונה הביא לפגיעה בתוצאותיה הכספיות של החברה כאשר בדוחות הכספיים לשנת 2021 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.1 מיליון דולר ובדוחות הכספיים לשנת 2020 רשמה החברה הפרשות לירידת ערך מטוסים בסך כולל של כ-26.8 מיליון דולר. במהלך שנת 2022 ועד למועד פרסום דוח זה המשיכה החברה בקידום המהלכים לפיתרון למטוסים בצי שאינם מופעלים. בצד מכירת מטוס האיירבוס 330-300 (כמפורט בביאור 9ד(2) להלן), התקשרה החברה בהסכמים להחכרה מחדש של שני מטוסי האיירבוס 320-200 שהוחכרו בעבר ל-Vistara, אשר אחד מהם כבר נמסר ללקוח החדש (ראו בביאור 9ג להלן). בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שהוחכר בעבר ל-Virgin Australia קידמה החברה מספר חלופות של חכירה ומכירה, כאשר בכל הנוגע למהלך האחרון שבהם, עסקת מכירת מטוס זה שנחתמה בחודש דצמבר 2022, ולאור הודעת הרוכשת לחברה על ביטולה בשלביה הסופיים של העסקה, שבה החברה לקידום חלופות אחרות ביחס להחכרת המטוס או מכירתו ללקוח אחר, בצד בחינת החלופות העומדות בפניה בקשר עם ולאור נסיגת הרוכשת מעסקת המכירה האמורה (ראו בביאור 9ד(3) להלן). שלושת המטוסים הנוספים שבבעלות החברה למועד פרסום הדוח מצויים בחכירה אצל לקוחות אחרים. החברה ממשיכה בפירעון כל התחייבויותיה כסדרן ובמועדן ובעמידה בהתחייבויותיה כלפי הגורמים אשר העמידו לה מימון, ובמעקב באופן שוטף אחר המגמות בשווקים וההשפעות על פעילותה, לרבות בכל הנוגע להשפעה על פעילות TUS.

ביאור 1 - כ ל ל י (המשך)

איתנותה הפיננסית של החברה הנובעת בין היתר מיתרות המזומנים של החברה (למועד פרסום הדוח עומדת יתרה זו על כ-21.3 מיליון דולר), הסכמי חכירה קיימים והתקבולים הצפויים מהם, מבנה החוב של החברה (לרבות לאחר הקטנת היקפי החוב בעיקר ברבעון הרביעי לשנת 2022 תוך שימוש בתזרימים משמעותיים שנבעו לחברה כתוצאה ממימוש נכסים), נכסים בבעלותה שאינם משועבדים לרבות קרקע המסווגת כנדל"ן להשקעה, אפשרה לחברה להתמודד עם השפעות משבר נגיף "הקורונה" כמו גם קידום וביצוע השקעות חדשות, כגון רכישת שני מטוסי 220-100 המוחכרים לחברת התעופה Delta Airlines וכניסה להשקעה ב-TUS, שבוצעו בשנת 2021.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הגדרות

חברות מאוחדות - חברות אשר לחברה שליטה (כהגדרתה ב-IFRS 10) בהן, במישרין או בעקיפין, שדוחותיהן הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.

הקבוצה - החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן.

ב. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה (להלן "הדוחות הכספיים") נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה.

ג. יישום תקנות ניירות ערך

הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע- 2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ד. תקופת המחזור התפעולי

תקופת המחזור התפעולי של החברה הינו 12 חודשים.

ה. מטבע חוץ

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הקבוצה פועלת - שהינו דולר ארה"ב (להלן - "מטבע הפעילות").

(2) תרגום עסקאות שאינן במטבע הפעילות

בהכנת הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה, עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של הקבוצה (להלן - "מטבע חוץ") נרשמות לפי שערי החליפין שבתוקף במועדי העסקאות. בתום כל תקופת דיווח, פריטים כספיים הנקובים במטבע חוץ מתורגמים לפי שערי חליפין שבתוקף לאותו מועד. פריטים לא-כספיים הנמדדים במונחי עלות היסטורית מתורגמים לפי שער חליפין שבתוקף במועד ביצוע העסקה בקשר עם הפריט הלא-כספי. הפרשי שער מוכרים בדוח רווח והפסד בתקופה בה הם נבעו.

(3) תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים לרבות הכללת התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות ועסקאות משותפות, הנכסים וההתחייבויות של פעילויות חוץ, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון הפרשי תרגום", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום וכן בעת מימוש חלקי של פעילות החוץ הכרוך באיבוד שליטה או במעבר מהשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני לנכס פיננסי.

ו. דוחות כספיים מאוחדים

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה כוללים את הדוחות הכספיים של החברה ושל ישויות הנשלטות על ידי החברה, במישרין או בעקיפין. חברה משקיעה שולטת בחברה מושקעת כאשר היא חשופה, או שיש לה זכויות, לתשואות משתנות הנובעות מהחזקתה במושקעת, וכאשר יש לה יכולת להשפיע על אותן תשואות באמצעות הפעלת כוח על המושקעת. עקרון זה חל על כל המושקעות. תוצאות הפעילות של חברות בנות שנרכשו במהלך תקופת הדיווח נכללות בדוחות הרווח או הפסד המאוחדים של החברה החל מהמועד בו הושגה השליטה. לצורך האיחוד, מבוטלות במלואן כל העסקאות, היתרות, ההכנסות וההוצאות הבין-חברתיות.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ז. השקעות בחברות כלולות ועסקאות משותפות

חברה כלולה הינה ישות בה לקבוצה קיימת השפעה מהותית, אך אינה שולטת בה. השפעה מהותית היא הכוח להשתתף בקבלת ההחלטות הנוגעות למדיניות הפיננסית והתפעולית של החברה הכלולה. בבחינת קיומה של השפעה מהותית, מובאים בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקת.

התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות ועסקאות משותפות נכללים בדוחות כספיים אלה תוך שימוש בשיטת השווי המאזני. על פי שיטת השווי המאזני, השקעות בחברות כלולות ועסקאות משותפות נכללות בדוח על המצב הכספי המאוחד בעלות המותאמת לשינויים שאירעו לאחר הרכישה בחלקה של הקבוצה בנכסים נטו, לרבות קרנות הון, בניכוי ירידת ערך, במידה וחלה, בערכה של החברה הכלולה או העסקה המשותפת.

הקבוצה בוחנת את קיומם של סימנים לירידת ערך של השקעות המטופלות בהתאם לשיטת השווי המאזני. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שתזרימי המזומנים העתידיים הצפויים מההשקעה הושפעו לרעה.

ח. מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים מזומנים הניתנים למימוש מיידי, פקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן פקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

פקדונות אשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, עולה על שלושה חודשים וליום הדוח על המצב הכספי אינו עולה על שנה מסווגים כנכסים שוטפים במסגרת סעיף פקדונות בבנקים.

יתרות בחשבונות בנק שהשימוש של הקבוצה בהן כפוף למגבלות חוזיות על ידי צד שלישי נכללות כחלק מהמזומנים ושווי המזומנים, אלא אם המגבלות מביאות לכך שאותן יתרות אינן עומדות בהגדרת מזומנים ושווי מזומנים. כאשר המגבלות החוזיות נמשכות מעבר ל-12 חודשים מתום תקופת הדיווח, סכומי המזומנים ושווי המזומנים הרלוונטיים מסווגים כנכסים בלתי שוטפים בדוח על המצב הכספי.

ט. רכוש קבוע

(1) כללי

רכוש קבוע הוא פריט מוחשי, אשר מוחזק לשימוש באספקת שירותים, או להשכרה לאחרים אשר חזוי שישתמשו בו במשך יותר מתקופה אחת. הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל מטוסים המוחכרים לאחרים.

הקבוצה מציגה את פריטי הרכוש הקבוע שלה, הכוללים מטוסים המוחכרים לאחרים, במודל העלות - פריטים אלה מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו. העלות כוללת את עלות הרכישה של הנכס וכן עלויות שניתן לייחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה.

לעניין בחינת ירידת ערך מטוסים, ראו סעיף יא' להלן.

(2) הפחתת רכוש קבוע

מטוסים מופחתים על פני תקופת ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או תקופת השימוש המשוערת על פי שיטת הקו הישר עד לשווי המימוש החזוי (ערך השייר) לתום התקופה בהתאם (מטוסים שאינם תחת הסכם החכרה אינם מופחתים באופן שוטף. יחד עם זאת בתום כל תקופת הדיווח בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים המצביעים כי ערך מטוסים אלה בספרים עולה מעל סכום בר ההשבה שלהם כאמור בסעיף יא' להלן). ערכי השייר מתבססים על מחירוני מטוסים מקובלים, האומדים את ערך המטוס לתום תקופת ההפחתה.
לגבי שיעורי הפחת השנתי הממוצע בהם נעשה שימוש בחישוב הפחת, ראו ביאור 9ו להלן.

ערכי השייר, שיטת הפחת ואורך החיים השימושיים של הנכס נסקרים בידי הנהלת הקבוצה באופן שוטף. שינויים מטופלים כשינויי אומדן בדרך של "מכאן ולהבא".

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. רכוש קבוע (המשך)

רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של נכס נקבע לפי ההפרש שבין התקבולים ממכירתו לבין ערכו בספרים של הנכס במועד המכירה או ההוצאה משימוש, ונזקף לרווח והפסד. במקרה שהקבוצה מחזיקה בהפקדות להבטחת ביצוע עבודות שיפוץ למועד המכירה, יתרת ההפקדות אשר נותרו בידי הקבוצה לתום תקופת ההחכרה, מתווספת לסכום התמורה.

(3) עלויות עוקבות

עלות החלפת חלק מפריט רכוש קבוע, הניתנת לאמידה בצורה מהימנה מוכרת כגידול של הערך בספרים במועד התהוותה, אם צפוי כי ההטבות הכלכליות העתידיות המיוחסות לפריט יזרמו אל הישות. עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח הרווח והפסד במועד התהוותן.

י. נדל"ן להשקעה

נדל"ן להשקעה הינו נדל"ן (קרקע או מבנה - או חלק ממבנה -או שניהם) המוחזק על ידי הקבוצה לצורך הפקת דמי שכירות או לצורך עליית ערך הונית, או שניהם, ושלא לצורך שימוש בייצור או הספקת סחורות או שירותים או למטרות מנהלתיות, או מכירה במהלך העסקים הרגיל. נדל"ן להשקעה כאמור כולל גם נכסי נדל"ן להשקעה המצויים בתהליכי הקמה ופיתוח.
הנדל"ן להשקעה של הקבוצה כולל קרקעות המצויים בבעלות. נדל"ן להשקעה מוכר לראשונה בעלות ובתקופות דיווח עוקבות, נמדד הנדל"ן להשקעה בשוויו ההוגן ומוצג נטו מהיטלי השבחה צפויים. רווחים או הפסדים הנובעים משינויים בשווי ההוגן של נדל"ן להשקעה, לרבות אלו שמקורם בשינויים בשערי חליפין, נכללים ברווח או הפסד בתקופה בה הם נבעו בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

עלויות ישירות למימוש נדל"ן להשקעה נזקפות לרווח או הפסד במועד שבו נמכר הנכס ומקוזזות מהרווח שבמימוש. ההפרש שבין התמורה המתקבלת ממימוש נדל"ן להשקעה לבין שוויו ההוגן, הינו רווח (הפסד) הון ממימוש, הנזקף במועד השלמת עסקת המימוש לרווח או הפסד ומוצג בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

יא. ירידת ערך מטוסים

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של נכסיה המוחשיים. במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד סכום בר-השבה של הנכס במטרה לקבוע את סכום ההפסד מירידת ערך שנוצר, אם בכלל. בחינת סכומים ברי השבה של מטוסים ביחס לעלותם המופחתת מתבצעת עבור קיבוץ של ציי מטוסים (מטוסים מאותו דגם) עבור כל חוכר בנפרד, אשר מהווה את יחידת מניבת המזומנים הקטנה ביותר. ראו פירוט לאופן קביעת סכומים ברי השבה בביאור 4ב(1).

סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של הנכס בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדני תזרימי המזומנים העתידיים מנוכים לערכם הנוכחי תוך שימוש בשיעור ניכיון המשקף את הערכות השוק הנוכחיות לגבי ערך הזמן של הכסף ואת הסיכונים הספציפיים לנכס בגינם לא הותאם אומדן תזרימי המזומנים העתידיים.

כאשר סכום בר-ההשבה של נכס (או של יחידה מניבה-מזומנים) נאמד כנמוך מערכו בספרים, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מופחת לסכום בר-ההשבה שלו. הפסד מירידת ערך מוכר מיידית כהוצאה בדוח רווח והפסד.

כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפסד מירידת ערך מוכר מיידית ברווח והפסד.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יב. נכסים פיננסיים (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)

(1) כללי

נכסים פיננסיים שאינם נגזרים מוכרים בדוח על המצב הכספי כאשר הקבוצה הופכת להיות צד לתנאים החוזיים של המכשיר. השקעות בנכסים פיננסיים מוכרות לראשונה על פי שוויין ההוגן, בתוספת עלויות עסקה, למעט אותם נכסים פיננסיים המסווגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, אשר מוכרים לראשונה לפי שוויים ההוגן. עלויות עסקה בגין נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד נזקפות כהוצאה מיידית לרווח או הפסד. לאחר ההכרה לראשונה, נכסים פיננסיים יימדדו בעלות מופחתת או בשווי הוגן בהתאם לסיווגם.

(2) סיווג נכסים פיננסיים

מכשירי חוב נמדדים בעלות מופחתת כאשר מתקיימים שני התנאים הבאים:

- המודל העסקי של הקבוצה הינו להחזיק את הנכסים במטרה לגבות תזרימי מזומנים חוזיים, וכן
- התנאים החוזיים של הנכס קובעים תאריכים מדויקים בהם יתקבלו תזרימי המזומנים החוזיים אשר מהווים תשלומי קרן וריבית בלבד.

(3) נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת ושיטת הריבית האפקטיבית

עלות מופחתת של נכס פיננסי הינה הסכום שבו נמדד הנכס הפיננסי בעת הכרה לראשונה בניכוי תשלומי קרן, בתוספת או בניכוי ההפחתה המצטברת, תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית, של הפרש כלשהו בין הסכום הראשוני לבין סכום הפירעון, מותאם בגין הפרשה להפסד כלשהי.

שיטת הריבית האפקטיבית הינה שיטה המשמשת לחישוב העלות המופחתת של מכשיר חוב ולהקצאה ולהכרה בהכנסת הריבית ברווח או הפסד על פני התקופה הרלוונטית.

מזומנים ושווי מזומנים, לקוחות, פקדונות, חייבים ויתרות חובה של הקבוצה נמדדים בעלות מופחתת.

(4) ירידת ערך נכסים פיננסיים

הקבוצה מכירה בהפרשה לירידת ערך לפי הפסדי האשראי החזויים לאורך כל חיי המכשיר כאשר חלה עלייה משמעותית בסיכון האשראי ממועד ההכרה בהם לראשונה. אם לעומת זאת, סיכון האשראי של המכשיר הפיננסי לא עלה באופן משמעותי ממועד ההכרה בו לראשונה, הקבוצה מודדת את ההפרשה לירידת ערך לפי הסתברות לחדלות פירעון ב-12 החודשים הקרובים. הבחינה האם להכיר בהפרשה לירידת ערך לפי הפסדי האשראי החזויים לכל אורך חיי המכשיר מבוססת על הסיכון לכשל ממועד ההכרה לראשונה ולא רק כאשר קיימת ראיה אובייקטיבית לירידת ערך במועד הדיווח או כשהכשל התרחש בפועל.

(5) גריעה של נכסים פיננסיים

הקבוצה גורעת נכס פיננסי רק כאשר פקעו הזכויות החוזיות לתזרימי המזומנים מהנכס הפיננסי, או כאשר הקבוצה מעבירה באופן מהותי את כל הסיכונים וההטבות הנובעים מהבעלות על הנכס הפיננסי.

בעת גריעת נכס פיננסי הנמדד בעלות מופחתת, ההפרש בין הערך בספרים של הנכס לבין התמורה שהתקבלה או שאמורה להתקבל מוכר ברווח או הפסד.

יג. התחייבויות פיננסיות ומכשירים הוניים שהונפקו על-ידי הקבוצה (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)

(1) סיווג כהתחייבות פיננסית או כמכשיר הוני

התחייבויות ומכשירים הוניים שהונפקו על ידי הקבוצה מסווגים כהתחייבויות פיננסיות או כמכשיר הוני בהתאם למהות ההסדרים החוזיים ולהגדרת התחייבות פיננסית ומכשיר הוני.

(2) מכשירים הוניים

מכשיר הוני הוא כל חוזה המעיד על זכות שייר בנכסי הקבוצה לאחר הפחתת כל התחייבויותיה. מכשירים הוניים שהונפקו על ידי הקבוצה נרשמים לפי תמורת הנפקתם בניכוי הוצאות המתייחסות במישרין להנפקת מכשירים אלו.

רכישה עצמית של מכשירי ההון של הקבוצה מוכרת ומופחתת ישירות בהון. לא מוכר כל רווח או הפסד ברכישה, מכירה, הנפקה או ביטול של מכשירי ההון של הקבוצה.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יג. התחייבויות פיננסיות ומכשירים הוניים שהונפקו על-ידי הקבוצה (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים) (המשך)

(3) התחייבויות פיננסיות

התחייבויות פיננסיות מוצגות ונמדדות בהתאם לסיווג הבא:
- התחייבויות פיננסיות בשווי הוגן דרך רווח או הפסד.
- התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת.

התחייבויות פיננסיות בשווי הוגן דרך רווח או הפסד

התחייבות פיננסית מסווגת בשווי הוגן דרך רווח או הפסד אם היא מוחזקת למטרת מסחר או שהיא יועדה כהתחייבות פיננסית בשווי הוגן דרך רווח או הפסד.

התחייבויות פיננסיות בשווי הוגן דרך רווח והפסד מוצגות לפי שווי הוגן כאשר רווחים או הפסדים כלשהם הנובעים משינויים בשווי ההוגן מוכרים ברווח או הפסד. הרווח או ההפסד נטו שנזקף לרווח או הפסד מגלם בתוכו ריבית ששולמה על ההתחייבויות הפיננסיות ונכלל בדוח רווח או הפסד.

התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

יתר ההתחייבויות הפיננסיות שאינן נמדדות בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, מוכרות לראשונה בשווי הוגן לאחר ניכוי עלויות עסקה. לאחר מועד ההכרה הראשונית התחייבויות פיננסיות אלה נמדדות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית.

שיטת הריבית האפקטיבית היא שיטה לחישוב העלות המופחתת של התחייבות פיננסית ושל הקצאת הוצאות ריבית על פני תקופת האשראי הרלוונטית. שיעור הריבית האפקטיבי הוא השיעור שמנכה באופן מדויק את הזרם החזוי של תזרימי המזומנים העתידיים על פני אורך החיים הצפוי של ההתחייבות הפיננסית לערכה בספרים.

(4) גריעה של התחייבויות פיננסיות

הקבוצה גורעת התחייבות פיננסית כאשר ורק כאשר ההתחייבות הפיננסית נפרעת, מבוטלת או פוקעת. ההפרש בין הערך בספרים של ההתחייבות הפיננסית שסולקה בין התמורה ששולמה מוכר ברווח או הפסד.

(5) שינוי תנאים של התחייבויות פיננסיות

בעת שינוי בתנאיי התחייבויות הקבוצה, בוחנת הקבוצה האם שינוי התנאים מהווה "שינוי תנאים מהותי" בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים, על ידי בחינה כמותית המבוססת על תזרימי המזומנים הצפויים בגין ההתחייבות בתנאיה החדשים, וכן על ידי בחינה איכותית המבוססת, בין היתר, על גורמים כגון תנאי ההצמדה של ההתחייבות, אופן סילוקה וגורמים נוספים.

לאחר הבחינה כאמור, אם שינוי התנאים זוהה כשינוי לא מהותי תמדוד הקבוצה מחדש את ההתחייבות לפי תזרימי המזומנים החדשים כשהם מהוונים בשיעור הריבית האפקטיבית המקורי. השינוי בסכום החוב ייזקף לרווח והפסד במועד שינוי התנאים. אם שינוי התנאים הוכר כשינוי תנאים מהותי, הוא יטופל כנטילת חוב חדש באמצעותו תפרע יתרת החוב של הקבוצה למועד השינוי. בהתאם לכך, באותו מועד, תגרע הקבוצה את ההתחייבות הפיננסית בהתאם לתנאיה הקודמים, ותכיר בהתחייבות פיננסית חדשה על פי שוויה ההוגן לאותו מועד. ההפרש בין הערך בספרים של יתרת החוב ערב השינוי, לבין השווי ההוגן של ההתחייבות בהתאם לתנאים החדשים, יוכר כרווח/הפסד בדוח על הרווח או הפסד של הקבוצה. עלויות עסקה המיוחסות במישרין לשינוי התנאים, יוכרו אף הן בדוח על הרווח או הפסד.

יד. מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי ריבית ושערי מטבע חוץ. בין השאר, רוכשת הקבוצה עסקאות אקדמה (Forward) על שערי מטבע, עסקאות מסוג אופציות על שערי מטבע וריבית, עסקאות החלפת ריבית ועסקאות החלפת ריבית ומטבע חוץ משולבות.

מכשירים פיננסיים נגזרים מוכרים לראשונה במועד ההתקשרות ובתום כל תקופת דיווח שלאחר מכן לפי שוויים ההוגן. שינויים בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים נגזרים נזקפים ככלל לרווח או הפסד. עיתוי ההכרה ברווח או הפסד של שינויים בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים נגזרים, אשר יועדו למטרת גידור, כאשר גידור זה הינו אפקטיבי ועונה לכל התנאים לקביעת יחסי גידור, מותנה באופי ובסוג הגידור.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יד. מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

סיווגם של מכשירים פיננסיים נגזרים המשמשים לגידור בדוח על המצב הכספי, נקבע בהתאם למשך הזמן החוזי של המכשיר הפיננסי הנגזר. אם יתרת הזמן החוזית של הנגזר עולה על 12 חודשים, הנגזר יוצג בדוח על המצב הכספי כפריט לא שוטף, ואם יתרת הזמן אינה עולה על 12 חודשים יסווג הנגזר כפריט שוטף.

טו. הפקדות של חוכרי מטוסים

בחלק מעסקאות החכירה של המטוסים אותם היא מחכירה ללקוחותיה דורשת הקבוצה פקדונות כספיים כבטוחות לתשלום דמי החכירה ו/או הפקדות (רזרבות) שישמשו לשיפוץ המטוס, על רכיביו.

הפקדות חוכרים לשיפוץ מטוסים מוכרות בספרי הקבוצה בעת קבלתן בפועל ומוצגות במסגרת ההתחייבויות השוטפות והלא שוטפות. סיווגן המאזני נקבע בהתאם למשך העיתוי הצפוי לביצוע עבודות השיפוץ שבגינן הופקדו ההפקדות. אם יתרת הזמן לביצוע השיפוץ עולה על 12 חודשים, ההפקדות יוצגו בדוח על המצב הכספי כהתחייבות לא שוטפת, ואם יתרת הזמן אינה עולה על 12 חודשים, ההפקדות יוצגו כהתחייבות שוטפת. הפקדות המשמשות לשיפוץ מטוס, משוחררות לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי בגובה עלות השיפוץ הרלוונטי באותו רכיב, ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי. במקרים של סיום חכירה או הפסקתה לפני המועד החוזי בהסכם החכירה, הקבוצה לא תגרע את יתרת ההפקדות מהדוח על המצב הכספי אלא אם כן, החוכר העתידי של המטוס (בהתאם להסכם החכירה העתידי) לא ידרוש את השתתפות הקבוצה בשיפוצים העתידיים (השלמת פוטנציאל המטוס טרם תחילת ההסכם העתידי), ובמקרה זה הקבוצה תגרע את יתרת ההפקדות מהדוח על המצב הכספי ותקטין את ערך המטוס בהתאם. ככל וייווצר פער בין הסכומים הנ"ל, סכום זה ייזקף לרווח והפסד.

פקדונות כספיים המשמשים כבטוחות לתשלום דמי חכירה וקיום כלל התחייבויותיו של החוכר מוכרים בספרי הקבוצה בעת קבלתם בפועל ומוצגים במסגרת ההתחייבויות השוטפות והלא שוטפות. סיווגם המאזני נקבע בהתאם למועד סיום תקופת החכירה. כאשר מועד סיום תקופת החכירה עולה על 12 חודשים, הפקדונות יוצגו בדוח על המצב הכספי כהתחייבות לא שוטפת, ואם אינו עולה על 12 חודשים, הפקדונות יוצגו כהתחייבות שוטפת. פקדונות כספיים אלו משוחררים לאחר תום תקופת החכירה, בהתאם לקבוע בהסכם החכירה. במקרה של הפסקת הסכם חכירה טרם המועד החוזי הקבוע בהסכם החכירה, יתרת הפקדון תוכר כהכנסה ברווח או הפסד.

טז. מסים על הכנסה

(1) כללי

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים, למעט מסים נדחים הנובעים מעסקאות שנזקפו ישירות להון.

(2) מסים שוטפים

הוצאות המסים השוטפים מחושבות בהתבסס על ההכנסה החייבת לצרכי מס של הקבוצה במהלך תקופת הדיווח. ההכנסה החייבת שונה מהרווח לפני מסים על הכנסה, בשל הכללת או אי הכללת פריטי הכנסות והוצאות אשר חייבים במס או ניתנים לניכוי בתקופות דיווח שונות, או שאינם חייבים במס או ניתנים לניכוי. נכסים והתחייבויות בגין מסים שוטפים מחושבים בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה עד תאריך הדוח על המצב הכספי.

(3) מסים נדחים

הקבוצה יוצרת מסים נדחים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושן, בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה, עד תאריך הדוח על המצב הכספי. התחייבויות מסים נדחים מוכרות, בדרך כלל, בגין כל ההפרשים הזמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. נכסי מסים נדחים מוכרים בגין כל ההפרשים הזמניים הניתנים לניכוי עד לסכום שצפוי שתהיה הכנסה חייבת שכנגדה ניתן יהיה לנצל את ההפרש הזמני הניתן לניכוי.

בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, ככל שלהערכת הנהלת הקבוצה ההפרשים הזמניים נשואים מסים נדחים אלו הינם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

נכסי והתחייבויות מסים נדחים מוצגים בקיזוז כאשר קיימת זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקיזוז נכסי מסים שוטפים כנגד התחייבויות מסים שוטפים, וכאשר הם מתייחסים למסים על ההכנסה המוטלים על ידי אותה רשות מס, ובכוונת הקבוצה לסלק את נכסי והתחייבויות המסים על בסיס נטו.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

טז. מסים על הכנסה (המשך)

מסים נדחים בגין הפרשים זמניים המתייחסים לנדל"ן להשקעה נקבעים בהתבסס על שיעור המס הצפוי בעת היפוך ההפרש הזמני, תחת ההנחה כי היפוך זה ייעשה בדרך של מכירת הנכס.

יז. הפרשות

הפרשות מוכרות כאשר לקבוצה קיימת מחויבות משפטית או מחויבות משתמעת כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, בגינן צפוי שימוש במשאבים כלכליים הניתנים לאומדן באופן מהימן על מנת לסלק את המחויבות.

הסכום המוכר כהפרשה משקף את האומדן הטוב ביותר של הנהלת הקבוצה לגבי הסכום שיידרש ליישוב המחויבות במועד הדוח על המצב הכספי תוך הבאה בחשבון של הסיכונים ואי הוודאויות הכרוכים במחויבות. כאשר ההפרשה נמדדת תוך שימוש בתזרימי מזומנים חזויים לצורך יישוב המחויבות, הערך בספרים של ההפרשה הוא הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים החזויים.

כאשר כל הסכום או חלקו הדרוש ליישוב המחויבות בהווה צפוי להיות מושב על ידי צד שלישי, מכירה הקבוצה בנכס, בגין ההשבה, עד לגובה ההפרשה שהוכרה, רק כאשר וודאי למעשה (Virtually Certain) שהשיפוי יתקבל וכן ניתן לאומדו באופן מהימן.

יח. חכירות

חכירה מסווגת במועד ההתקשרות בחוזה חכירה, כחכירה מימונית או כחכירה תפעולית. חכירה מסווגת כחכירה מימונית כאשר תנאי החוזה מעבירים את כל הסיכונים וההטבות המשמעותיים הנגזרים מהבעלות לחוכר. יתר החכירות מסווגות כחכירות תפעוליות.

כלל המטוסים המוחכרים על ידי הקבוצה ללקוחותיה מוגדרים תחת החכרה תפעולית. זאת בעיקר כי לחוכר אין אופציה בסוף תקופת החכירה לרכוש את המטוס במחיר "הזדמנות" (היינו מחיר הנמוך משמעותית ממחיר השוק), במועד ההתקשרות בחכירה הערך הנוכחי של דמי החכירה המינימליים אינו מסתכם בסכום המהווה באופן מהותי את מלוא השווי ההוגן של המטוס וכן כי תקופת ההחכרה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי הקבוצה. לפיכך, הסיכון והסיכוי ביחס לערך המטוס במהלך ובתום תקופת ההחכרה משויך לקבוצה.

הכנסות מדמי שכירות בגין חכירה תפעולית מוכרות על בסיס הקו הישר על פני תקופת החכירה.

יט. בסיס ההכרה בהכנסות

הכנסה נמדדת לפי השווי ההוגן של התמורה שהתקבלה והתמורה שהקבוצה זכאית לקבל בגין הכנסה ממכירת סחורות או ממתן שירותים במהלך העסקים הרגיל.

(1) הכנסות מחכירה - הכנסות מהחכרה של מטוסים נזקפות בקו ישר על בסיס תקופת ההחכרה ובהתאם לתנאיה.

(2) רווח ממכירת מטוסים - תמורת המכירה (נטו מעלויות מכירה) בניכוי העלות המופחתת של המטוס ליום המכירה, מהווה רווח ממכירת מטוס, ומוצגת בדוח על הרווח והפסד בסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות. תמורת המכירה כוללת יתרת הפקדות חוכרים עבור שיפוץ מטוסים (ראו סעיף טו' לעיל), אשר לא נוצלו ליום המכירה, במידה וקיימות. רווח ההון מוכר במועד בו החברה מעבירה את השליטה במטוס לרוכש, אשר נקבע בהתאם להעברת הבעלות המשפטית והחזקה הפיזית במטוס אל הרוכש, ואיתן הסיכונים וההטבות המיוחסים לבעלות במטוס.

כ. רווח למניה

החברה מחשבת את סכומי הרווח הבסיסי למניה לגבי רווח או הפסד, המיוחס לבעלי המניות של החברה על ידי חלוקת רווח או הפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות של החברה, בממוצע משוקלל של מספר המניות הרגילות הקיימות במחזור במהלך תקופת הדיווח. לצורך חישוב הרווח המדולל למניה מתאמת החברה את הרווח או ההפסד, המיוחס לבעלי המניות הרגילות, ואת הממוצע המשוקלל של מספר המניות הקיימות במחזור, בגין ההשפעות של כל המניות הפוטנציאליות המדללות.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כא. סיווג ריבית ששולמה ושנתקבלה ודיבידנדים ששולמו בדוח על תזרימי המזומנים

הקבוצה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר נבעו או שימשו לפעילות שוטפת. דיבידנדים המשולמים על ידי הקבוצה מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות מימון.

כב. נכסים בלתי שוטפים המוחזקים למכירה

נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה אם ערכם בספרים יושב בעיקרו באמצעות מכירתם ולא באמצעות שימוש מתמשך בהם. נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה, כאשר המכירה הינה צפויה ברמה גבוהה (Highly Probable), והנכס הינו זמין למכירה במצבו הנוכחי. הקבוצה מסווגת נכסים בלתי שוטפים כאשר ההנהלה מחויבת לביצוע המכירה וכן, המכירה צפויה להיות כשירה להכרה כמכירה שהושלמה בתוך שנה אחת ממועד סיווג הנכס הבלתי שוטף כמוחזק למכירה.
החל מהתקופה שבה נכס מוגדר כמיועד למימוש הוא מוצג בדוח על המצב הכספי, ביחד עם נכסים אחרים הקשורים אליו ישירות והצפויים להתממש אף הם עם מימושו, בסעיף "נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה". זקיפת פחת בגין נכס לא שוטף המסווג כמוחזק למכירה מופסקת במועד שבו הוא מסווג כמוחזק למכירה. נתוני ההשוואה המתייחסים לנכס המוחזק למכירה אינם מסווגים מחדש כאמור.

נכסים לא שוטפים המסווגים כמוחזקים למכירה, למעט נדל"ן להשקעה הנמדד בשווי הוגן, נמדדים לפי הנמוך מבין ערכם בספרים לבין שוויים ההוגן בניכוי עלויות מימוש.

כאשר הנכס הלא שוטף אינו מקיים עוד את הקריטריונים לסיווג כמוחזק למכירה, הנכס הלא שוטף יסווג מחדש לקבוצת הנכסים הלא שוטפים ויימדד כנמוך מבין ערכו בספרים לפני שהנכס סווג כמוחזק למכירה, כשהוא מותאם בגין פחת, הפחתה או הערכות מחדש כלשהן שהיו מוכרים אם הנכס לא היו מסווג כמוחזק למכירה, לבין הסכום בר ההשבה שלו במועד ההחלטה העוקבת שלא למכור. סכום התיאום ייזקף ככלל לרווח או הפסד, אלא אם מדובר בנכס הנמדד במודל הערכה מחדש, במקרה זה ייזקף חלק מהגידול כנגד רווח כולל אחר.

ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו:

תיקוני IAS 1 "הצגת דוחות כספיים" (בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות):

בשנת 2020 פורסם תיקון ל-IAS 1 בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות (להלן - "תיקון 2020"). התיקון הבהיר כי סיווג ההתחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות מבוסס על הזכויות שקיימות לתום תקופת הדיווח ואינו מושפע מהצפי של הישות למימוש זכות זו.

התיקון הסיר את ההתייחסות לקיומה של זכות בלתי מותנית והבהיר כי אם הזכות לדחיית הסילוק מותנית בעמידה באמות מידה פיננסיות, הזכות קיימת אם הישות עומדת באמות המידה שנקבעו לתום תקופת הדיווח, גם אם בחינת העמידה באמות המידה נעשית על ידי המלווה למועד מאוחר יותר.

כמו כן, במסגרת התיקון נוספה הגדרה למונח "סילוק" על מנת להבהיר כי סילוק יכול להיות העברת מזומן, סחורות ושירותים או מכשירים הוניים של הישות עצמה לצד שכנגד. בהקשר זה, הובהר כי אם לפי תנאי ההתחייבות, לצד שכנגד יש אופציה לדרוש סילוק במכשירים ההוניים של הישות, תנאי זה אינו משפיע על סיווג ההתחייבות כשוטפת או כלא שוטפת אם האופציה מסווגת כרכיב הוני נפרד בהתאם ל-IAS 32 "מכשירים פיננסיים: הצגה".
התיקון משפיע רק על סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות בדוח על המצב הכספי ולא על הסכום או על עיתוי ההכרה באותן התחייבויות או בהכנסות ובהוצאות הקשורות להן.

באוקטובר 2022 פורסם תיקון נוסף בדבר סיווג התחייבויות עם אמות מידה פיננסיות (להלן - "תיקון 2022") אשר הבהיר כי רק אמות מידה פיננסיות אשר הישות נדרשת לעמוד בהן בסוף תקופת הדיווח או לפניה, משפיעות על זכותה של הישות לדחות סילוק התחייבות למשך לפחות 12 חודשים לאחר תקופת הדיווח, גם אם העמידה בהן נבחנת בפועל לאחר תקופת הדיווח.

תיקון 2022 קובע כי אם זכותה של הישות לדחות את סילוק ההתחייבות כפופה לכך שהישות תעמוד באמות מידה פיננסיות בתוך 12 חודשים לאחר תקופת הדיווח, הישות נדרשת לתת גילוי אשר יאפשר למשתמשי הדוחות הכספיים להבין את הסיכון הגלום בכך.

יתר התיקונים שפורסמו במסגרת תיקון 2020 נותרו על כנם. מועד התחילה של תיקון 2020 ותיקון 2022 נקבע לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2024 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי ובתנאי שיבוצע לשני התיקונים בו זמנית.

להערכת החברה, לא צפויה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים בגין התיקונים לעיל.

ביאור 4 - שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן

א. כללי

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, המתוארת בביאור 2 לעיל, נדרשת הנהלת הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות בקשר לערכם בספרים של נכסים והתחייבויות שאינם בהכרח בנמצא ממקורות אחרים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים לאומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות.

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן

(1) בחינת ירידת ערך מטוסים

בצי מטוסים (בהתאם לבחינה לפי יחידה מניבת המזומנים הקטנה ביותר, כמפורט בביאור 2יא' לעיל) בו קיימים סימנים לאפשרות של ירידת ערך, מבצעת הקבוצה אומדן של סכום בר השבה. בחינת סימנים לירידת ערך כוללת מרכיבים איכותיים, בין היתר מצב החוכר, מצבו התחזוקתי של המטוס, שוק התעופה ושינויים בריבית ומרכיב כמותי לפיו עורכת הקבוצה השוואה של העלות המופחתת של צי המטוסים בספרים אל מול ערכם לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית (Current Market Value) נכון למועד הבחינה ("שווי ערכי המטוסים").

במקרה שבביצוע ההשוואה כאמור לעיל נמצא כי העלות המופחתת הינה גבוהה משווי ערכי המטוסים, מבצעת הקבוצה בחינה האם ההפרש בין העלות המופחתת לבין שווי ערכי המטוסים גבוה מההפרש האמור אשר התקבל במועד בחינת סכום בר ההשבה האחרון (ובלבד שלא חלפה שנה ממועד בחינה זו). במידה וההפרש גדל (קרי, הירידה בערכי המטוסים גבוהה מצבירת הוצאות הפחת), הקבוצה תראה בכך התקיימות של סימנים לאפשרות של ירידת ערך למועד הבחינה ותבצע אומדן סכום בר השבה לגבי אותם מטוסים.

סכום בר השבה הינו הגבוה מבין שווי הוגן של המטוסים בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש בהם. בהערכת שווי השימוש, אותו מבצעת החברה למטוסים עם הסכמי חכירה, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים מדמי החכירה ומערך השייר של אותו המטוס לתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעורי ניכיון לפני מס (שיעורי ניכיון אלו נאמדים, בין השאר, על פי הממוצע של מחיר ההון העצמי ומחיר החוב (WACC)), המשקפים את ערך הזמן של הכסף ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, כאשר לעניין דמי החכירה הסיכון העיקרי הוא סיכון האשראי של החוכר ולעניין ערך השייר של המטוס, הסיכון העיקרי הוא השינוי במחיר המטוס. לצורך אומדן ערכי השייר של ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירון מקובל לערכי מטוסים.

שינויים מהותיים באומדנים עבור הסכמי ההחכרה, תחזיות לערך השייר של המטוסים בתום תקופת החכירה ושיעורי הניכיון, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר ההשבה של מטוסים אלו. לעניין בדיקות ירידת ערך מטוסים אשר הקבוצה ערכה בשנת 2022, ראו ביאור 9ז.

(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים

מטוסי הקבוצה מופחתים לאורך תקופת ההחכרה המינימאלית או תקופת השימוש המשוערת. כאמור בביאור 2ט(2), הנהלת החברה בוחנת באופן שוטף את אומדן ערכי השייר הצפויים של המטוסים. לצורך אומדן ערכי השייר של כל ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים. שינויי אומדן יערכו אם להערכת הקבוצה השינוי במחירונים לערכי השייר של מטוסים מהווה שינוי בעל אופי לא זמני והסיכוי שאכן השינוי יתממש בתום תקופת השימוש הינו צפוי, וזאת כדי להמנע משינויים תנודתיים אשר אמורים להתקזז במהלך תקופת השימוש במטוסים. כמו כן, שינוי אומדן יערך בעקבות צפי להארכת הסכם החכרה במקרה כי ישנה סבירות גבוהה להתממשות ההארכה (גם אם בפועל ההארכה טרם נחתמה). שינוי אומדן יכול להוות קיטון בערכי השייר הצפויים לתום תקופת השימוש או תוספת לערכי השייר הצפויים לתום תקופת השימוש.

שינויים בפועל ביתרת ערכי השייר הצפויים של המטוסים, יביאו לשינויים בשיעורי הפחת. הטבלה הבאה מציגה ניתוח של רגישות הוצאות הפחת לשינוי באומדן ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש עבור צי המטוסים המוחכרים (ויש צורך ברישום הוצאות פחת בגינן בהתאם) למועד הדוח:

ביאור 4 - שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)

(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים (המשך)

	יתרת ערכי שייר המטוסים						
	עליה של 20%	עליה של 10%	עליה של 5%	הוצאות פחת על פי ערכי שייר בפועל	ירידה של 5%	ירידה של 10%	ירידה של 20%
	אלפי דולר						
שינוי בהוצאות הפחת:							
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022	(733)	(366)	(183)	3,123	183	366	733
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021	(5,427)	(5,427)	(2,845)	5,427	2,846	5,691	11,382

ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מזומנים ויתרות בבנקים	5,710	2,244
פקדונות לזמן קצר בדולרים	2,506	1,218
פקדונות לזמן קצר בשקלים חדשים	95	122
	8,311	3,584

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ריבית לקבל	382	33
הוצאות מראש ע"ח תחזוקה למטוסים	-	297
חייבים אחרים	7	49
	389	379

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות

שם החברה המוחזקת	פרטים נוספים	מדינת התאגדות	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת ליום 31 בדצמבר		היקף ההלוואות לחברה מוחזקת ליום 31 בדצמבר	
			2022	2021	2022	2021
			אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
מוחזקות במישרין						
חברות מאוחדות						
Perth	**(ב)**	אנגליה	(6,049)	(15,299)	-	-
Aircraft Wings	**(ג)**	אירלנד	49,357	58,612	31,437	31,437
ג'י.קיי.פי.	**(ד)**	ישראל	35	(4)	-	-
חברה כלולה						
TUS	**(ה)**	קפריסין	2,273	3,048	-	-

א. כללי

עיקר פעילות החכרת המטוסים מתבצעת באמצעות נאמנויות זרות אשר משמשות לצורך רישום המטוסים. תוצאות הפעילות של נאמנויות אלו כלולות במלואן בדוחות הכספיים של הקבוצה, מנוהלות ע"י הקבוצה ונישומות לצרכי מס בישראל כחלק מהחברה.

ב. Perth Aircraft Leasing

ביום 24 במרץ 2016 השלימה הקבוצה רכישה של מטוס איירבוס 330-200 יחד עם הסכם ההחכרה של מטוס זה לחברת התעופה Virgin Australia. לצורך ביצוע העסקה רכשה החברה באותו המועד, בסכום זניח, 100% ממניות חברת Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth"), חברה פרטית הרשומה באנגליה אשר החכירה את המטוס ל-Virgin Australia והינה הבעלים של המטוס. עם השלמת רכישת מניות Perth, הנפיקה Perth לחברה מניה נוספת בתמורה לסכום של 10 מיליון דולר. Perth אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באנגליה.

במסגרת רכישת המטוס העניקה החברה ל-Perth ערבות לערך השייר בתום תקופת ההחכרה ל-Virgin Australia בסכום מינימלי הקבוע בהסכם (להלן - "הסכום המבוטח") וזאת במקרה של מימוש המטוס. כן נקבע כי במידה ומומש המטוס כאמור, תהיה החברה זכאית לכלל התמורה העודפת מעל לסכום המובטח (ככל שתהיה תמורה עודפת) וזאת עד לסף אשר נקבע בהסכם. באם מומש המטוס בתמורה מעל לסף האמור, תחולק התמורה מעל סף זה בין החברה לבין Perth וזאת על-פי השיעורים אשר נקבעו בהסכם.

בנוסף, קיבלה Perth מהחברה שירותי ניהול ויעוץ בקשר להחכרת המטוס. דמי הניהול הינם קבועים כשיעור מעלותו של המטוס ביום הרכישה ושולמו אחת לרבעון. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2020 ולאחר כניסת Virgin Australia להליכים תחת ניהול מיוחד ברבעון השני לשנת 2020, הוסכם על הפסקת תשלומי דמי הניהול.

החל מהדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2021, ובעקבות ביטולו המוקדם והחד צדדי של הסכם חכירת המטוס עם Virgin Australia וירידות הערך שנרשמו עבור מטוס האיירבוס 330-200 הנ"ל (ראו ביאור 9ז' להלן), היקף ההשקעה של החברה ב-Perth מוצגת בדוחות הנפרדים של החברה במסגרת ההתחייבויות הלא השוטפות.

לפרטים בדבר קבלת הלוואה על ידי Perth בסך של 38 מיליון דולר מחברת Aircraft Wings ראו סעיף ג' להלן.

ג. Aircraft Wings

Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן - "Aircraft Wings") - הינה חברה פרטית הרשומה באירלנד. מניות Aircraft Wings אינן מוחזקות בידי החברה (ל-Aircraft Wings מניה אחת שהונפקה והמוחזקת בנאמנות למטרות צדקה באירלנד על ידי חברה אירית נוספת, הרשומה כחברת צדקה באירלנד) והחברה אינה בעלת זכויות הצבעה, אך לחברה שליטה על Aircraft Wings מתוקף השקעה בדרך של מתן הלוואות משתתפות ברווחים (להלן - "הלוואות משתתפות ברווחים") ועל כן היא מאחדת את דוחות Aircraft Wings בדוחותיה הכספיים. כוח ההשפעה של החברה על Aircraft Wings מתקיים עקב מספר זכויות חוזיות מתוקף מתן ההלוואות המשתתפות ברווחים כאמור, כאשר זכויות אלו קובעות, בין היתר, כי רובם המכריע של פירות ורווחי Aircraft Wings ישמשו לצורך פרעון ההלוואות המשתתפות ברווחים ותשלומי הריבית בגינן באופן כזה שבתום תקופות החכרות המטוסים ומימושם יוותר לבעל המניות של Aircraft Wings רווח זניח אשר ישמש לצורך מתן צדקה בלבד.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ג. Aircraft Wings (המשך)

בנוסף קיימות מגבלות מהותיות על Aircraft Wings ובעלת מניותיה האוסרות ביצוע שינוי מבני ב-Aircraft Wings, שעבוד נכסיה, מכירת או העברת נכסיה ושינוי הסכמים מהותיים לרבות הסכמי החכירה ללא אישור החברה.

למועד הדוח Aircraft Wings הינה הבעלים של שני מטוסי איירבוס 320-200 (בדרך של החזקה בזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של המטוסים) אשר נרכשו על ידי החברה בחודש נובמבר 2017 ואשר היו מוחכרים עד לחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, לחברת התעופה TATA SIA Airlines Limited (הידועה בשמה המסחרי Vistara). לצורך מימון רכישת מטוסים אלו העניקה החברה ל-Aircraft Wings הלוואה נוספת (באותו מועד הייתה הלוואה נוספת בקשר עם מטוס אחר) משתתפת ברווחים, בסך של כ-75.3 מיליון דולר. יתרת ההלוואה המשתתפת ברווחים כאמור (בקשר עם שני מטוסי איירבוס 320-200) לימים 31 בדצמבר 2022 ו-31 בדצמבר 2021, הסתכמה לסך של כ-49.3 מיליון דולר וכ-58.6 מיליון דולר, בהתאמה. לפרטים אודות שני מטוסים אלו והתקשרות בהסכמים להחכרתם מחדש ללקוח חדש ראו ביאור 9ג להלן.

לאחר השלמת מסירת המטוסים ללקוח החדש, מקדמת החברה מהלך של פישוט מבנה ההחזקות במטוסים, בדרך של העברת זכויות ההנאה בבעלות שני המטוסים לעיל מ- Aicraft Wings לחברה כך שלאחר מכן תהיה החברה המחזיקה בזכויות ההנאה בנאמנות שהינה הבעלים של המטוסים, וזאת במקביל לפירעון ההלוואה המשתתפת ברווחים אשר ניתנה ל-Aircraft Wings לצורך רכישת המטוסים. למועד פרסום הדוח, הושלם מהלך זה ביחס למטוס הראשון שנמסר לחוכרת החדשה של מטוסים אלו.

כמו כן, בחודש מרץ 2016 העניקה החברה ל-Aircraft Wings הלוואה בסך של 38 מיליון דולר (להלן - "ההלוואה"). ההלוואה נקובה בדולרים ונושאת ריבית קבועה. מתוך 38 מיליון דולר שקיבלה Aircraft Wings, נקבע כי כ-12 מיליון דולר נקבעו לפירעון בתשלומים חצי שנתיים עד חודש נובמבר 2023 וכ-26 מיליון דולר כהלוואת 'בלון' לפירעון במרץ 2024 (המועד המקורי לסיום הסכם החכירה של מטוס האיירבוס 330-200 ל-Virgin Australia כאמור בסעיף ב' לעיל). במקביל לקבלת ההלוואה העניקה Aircraft Wings הלוואה בסכום זהה לחברת Perth וזאת בקשר לעסקה לרכישת מטוס איירבוס 330-200, כמפורט בסעיף ב' לעיל (להלן - "ההלוואה השנייה"). ההלוואה השנייה נקובה בדולרים ונושאת ריבית קבועה. מתוך 38 מיליון דולר שקיבלה Perth, כ-12 מיליון דולר נקבעו לפירעון בתשלומים חודשיים עד חודש מרץ 2024 וכ-26 מיליון דולר נקבעו לפירעון כהלוואת 'בלון' בחודש מרץ 2024. החברה נתנה ערבות ל-Aircraft Wings בקשר להחזר ההלוואה השנייה מ-Perth ל-Aircraft Wings.

בעקבות כניסת Virgin Aurstralia להליכים תחת ניהול מיוחד ולאחר מכן ביטול הסכם החכירה למטוס האיירבוס 330-200, הוסכם על הפסקת תשלומי קרן וריבית בגין ההלוואות (ההלוואה וההלוואה השנייה) עד למציאת חוכר חדש למטוס או למכירתו. יתרתה של ההלוואה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-31 בדצמבר 2021, מסתכמת לסך של כ-31.4 מיליון דולר. כמו כן, לאחר השלמת תהליך מכירת המטוס (ככל שיושלם), תפעל החברה לסיום וביטול מערך שתי ההלוואות הנ"ל, ויישוב מערכת היחסים הבין חברתית בהקשר זה.

Aircraft Wings אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באירלנד.

ד. GKP

במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק ומכירת חלקי חילוף של מטוסים, הוקמה בישראל בחודש יוני 2011 חברה להחזקת נכסי נאמנות בשם ג'.קיי.פי. (2011) בע"מ (להלן - "ג'.קיי.פי."). חברת ג'.קיי.פי. נישומה למס במשולב עם החברה.

במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק שני מטוסי בואינג 747-400 (ללא מנועיהם), הוקמה על ידי ג'.קיי.פי חברה בבעלותה המלאה בשם GKP USA (2012), INC (להלן – "GKP US") אשר התאגדה בדלוור, ארצות הברית ומרכזת את פעילות מכירת חלקי החילוף של שני המטוסים הנ"ל. מקום פעילותה העיקרי של GKP US הינו בארה"ב. GKP US אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד בארה"ב.

במהלך שנת 2022 השלימה החברה את מימוש יתרות מלאי חלקי החילוף, ונכון למועד פרסום הדוח אין בכוונת החברה לחדש פעילות זו.

ה. TUS Airways

(1) ביום 13 בספטמבר 2021 נחתמו והושלמו הסכמים בין החברה לבין חברת התעופה הקפריסאית TUS ולבין איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley ("Woolley"), בקשר עם כניסתה של החברה להשקעה ב-TUS, שעיקריה כמפורט להלן (להלן בביאור זה - "העסקה" או "עסקת ההשקעה ב-TUS" ו- "הסכמי ההשקעה", לפי העניין):

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

א. במועד השלמת העסקה ולאחר התקיימות התנאים המתלים, שילמה החברה סך של 5 מיליון דולר אשר הושקעו ב- TUS, כאשר Woolley השקיע ב-TUS סך נוסף של 4 מיליון דולר (אשר כלל גם סכומים שכבר השקיע Woolley ב- TUS בסמוך למועד השלמת העסקה) וביחד סכום של 9 מיליון דולר. בהתאם להסכמות בין הצדדים, בוצעה על ידי TUS הקצאת מניות חדשות וכן בוצעה העברה מסוימת של מניות בין Woolley לחברה, כך שהחל ממועד השלמת העסקה מחזיקה החברה ב- 49.9% מההון המונפק של TUS ו- Woolley מחזיק ב- 50.1% מההון המונפק של TUS. סכום ההשקעה כאמור של Woolley הותאם בהתאם לפער שבין ההון העצמי של TUS כפי שהיה במועד הסמוך למועד השלמת העסקה לסך הכולל של 4 מיליון דולר.

מבנה העסקה לרבות התמורה ששולמה על ידי החברה בגין מניות TUS נקבעו במו"מ בין הצדדים ומימון תמורת העסקה בוצעה ממקורותיה העצמיים של החברה ולא צפויים לה חיובים במס או היטלים בקשר עם השקעתה ב-TUS כאמור.

ב. במסגרת העסקה נקבעו גם ההסדרים הבאים:

- העסקה בוצעה על בסיס מצגים, התחייבויות ושיפויים שניתנו לחברה על ידי TUS ו- Woolley כמקובל בעסקאות מסוג זה.
- במועד ההשלמה של העסקה וכתנאי לביצוע העסקה, לא יהיה ל-TUS חוב פיננסי חיצוני (לרבות הלוואות בעלים), למעט התחייבויות הנובעות ממהלך העסקים הרגיל של TUS והונה העצמי של TUS יהיה חיובי.
- במועד השלמת העסקה נכנס לתוקף הסכם בעלי מניות בין הצדדים, במסגרתו נקבעו, בין היתר, ההסדרים הבאים: (א) הרכב דירקטוריון TUS, לפיו כל בעל מניות זכאי למנות שלושה דירקטורים; (ב) מנגנוני קבלת החלטות ב- TUS המתייחסים, בין היתר, להחלטות שונות הדורשות את הסכמת הצדדים פה אחד; (ג) עיקרי התוכנית העסקית של TUS כפי שגובשה על ידי הצדדים; (ד) מימון והשקעות עתידיות של TUS ע"י הצדדים, ככל ויידרש; (ה) זכות הצעה ראשונה במקרה של מכירת מניות לצד שלישי, (ו) זכות הצטרפות למכירת מניות TUS; (ז) מכירה כפויה של מניות TUS; (ח) זכות מצרנות בהקצאת מניות TUS; (ט) מנגנוני פתרון סכסוכים ו- (י) התחייבות של Woolley שלא להתחרות ב- TUS כל עוד הסכם בעלי המניות עומד בתוקפו וכן לאחר מכן לתקופה שנקבעה בהסכם בעלי המניות, והכל תנאים שנקבעו בהסכם בעלי המניות.
- כמו כן נקבע כי אם החברה תחכיר ל- TUS מטוס איירבוס 330 אחד או שניים, חכירה כאמור תהא בתנאים שאינם עודפים מהתנאים בהם TUS חוכרת מטוסים כאמור מהמחכירים הנוכחיים של מטוסי TUS (ובכפוף להתאמות הנדרשות מדגם המטוס השונה ותנאי השוק). בנוסף לחברה תעמוד זכות סירוב ראשונה בקשר לאספקת שירותי תעופה ש- TUS תבקש להזמין בעתיד מצדדים שלישיים. כמו כן הוסכם כי החברה תספק ל- TUS שירותי ייעוץ בהיבטי ניהול צי, קשר עם מחכירים, ביטוח ותוכניות תחזוקה, וזאת בתמורה לתשלום דמי ייעוץ בהיקף שאינו מהותי לחברה.

ג. לבעלי העניין בחברה אין עניין אישי בחברה הנרכשת ו/או בעסקת הרכישה (לעניין תנאי הכהונה והתגמול בגין השירותים שמעניק נמרוד בורוביץ, אשר מכהן כמנהל העסקים הראשי של TUS ראו ביאור 20ה להלן). כן יצוין כי במועד הכניסה להשקעה ב-TUS היה כבר בתוקף הסכם למתן שירותים בין TUS לבין קיו איי אס ישראל בע"מ, חברה בת של כנפיים, בעלת השליטה בחברה (להלן: "QAS"), על פיו QAS מספקת ל- TUS שירותי קרקע בנתב"ג, כאשר אין לעסקת ההשקעה ב-TUS השלכות ביחס להתקשרות כאמור.

(2) TUS הינה חברת תעופה קפריסאית אשר החלה את פעילותה בשנת 2016. היות וקפריסין הינה חלק מהאיחוד האירופי, TUS כפופה להוראות הרגולציה התעופתית באירופה (בכפוף ובנוסף להוראות הרשויות בקפריסין), החלות על חברות תעופה אחרות באירופה, לרבות בכל הנוגע להסכמי התעופה ויכולת הטיסה בתוך האיחוד האירופי ובין האיחוד האירופי למדינת ישראל ולמדינות אחרות בעולם. בהקשר זה יצוין כי היות והוראות הרגולציה האירופאית והדין הקפריסאי קובעות כי מתן רישיון הפעלה מסחרי לחברת תעופה באירופה כפוף לכך שבעל השליטה ב- TUS הינו אזרח האיחוד האירופאי, נקבעו בהסכמי ההשקעה מנגנונים בקשר עם כך אשר נועדו להבטיח שימור תנאי זה.

בשנת 2019 הפסיקה TUS את פעילותה המסחרית וביצעה התאמות בכוח האדם בהתאם. בסמוך לפני חזרתה לפעילות, השלימה TUS את חכירתם של שני (2) מטוסי איירבוס 200-320, ושבה לפעילות מסחרית בתחילת חודש יולי 2021, תוך שהיא משיבה עובדים לעבודה באופן הדרגתי ובהתאם לצרכי התפעול שלה.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

במהלך שנת 2022, השלימה TUS חכירתם של שלושה (3) מטוסי איירבוס 200-320 נוספים (כך שלמועד הדוח ולמועד פרסומו מפעילה TUS חמישה (5) מטוסי איירבוס 200-320 חכורים, כולם מאותו סוג (לרבות סוגי המנועים) ובקונפיגורציה זהה, לפרטים נוספים אודות הסכמי החכירה של TUS ראו ביאור 9ה(5) להלן), וזאת במטרה להגדיל את כושר הייצור שלה ואת חדירתה לשווקים בהם החלה לפעול וכן להגדיל את היצע הקווים וכניסה ליעדים חדשים בעיקר באיזור ישראל, אגן הים התיכון ודרום אירופה. כיום ממשיכה TUS בקידום תהליכים נוספים שעיקרם הרחבת היצע הקווים וכניסה ליעדים חדשים בעיקר באירופה; הרחבת טיסות השכר שלה ובחינה מתמדת של מיזמים ושיתופי פעולה עם גורמים שונים בתחום התעופה והתיירות במטרה להרחיב את קשת המוצרים המוצעים; ושיפור והרחבת צינורות השיווק והיכולות בתחום הדיגיטל והטכנולוגיה. לאחר הגדלת היקפי הפעילות בשנת 2022 פועלת TUS למעבר לפעילות משמעותית עוד יותר בשנת 2023.

(3) בהתאם למדיניותה החשבונאית של החברה, לחברה קיימת השפעה מהותית ב-TUS ובהתאם השקעתה ב-TUS מהווה השקעה בחברה כלולה. בהתאם, התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של TUS נכללים בדוחות כספיים אלה תוך שימוש בשיטת השווי המאזני. על פי שיטת השווי המאזני, השקעות בחברות כלולות נכללות בדוח על המצב הכספי המאוחד בעלות המותאמת לשינויים שאירעו לאחר הרכישה בחלקה של החברה בנכסים נטו, לרבות קרנות הון, בניכוי ירידת ערך, במידה וחלה, בערכה של החברה הכלולה.

החל מהדוחות הכספיים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2021 וכמפורט בביאור 19 להלן, נוסף על מגזר החכרת המטוסים של החברה, פעילות TUS מדווחת גם כן כמגזר פעילות.

מכיוון שדוחותיה הכספיים של TUS נמדדים באירו, לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות שלה, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון בגין הפרשי תרגום".

(4) ביום 19 ביוני 2022 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה העמדת הלוואה בסך של 2 מיליון דולר על ידי כנפיים, בעלת השליטה בחברה, ל-TUS, בהתאם לאמור להלן (להלן בביאור זה - "ההלוואה"):

א. תנאי ההלוואה שנקבעו הינם כדלקמן:

1. פירעון הקרן והריבית יבוצע בתשלום אחד בתום תקופת ההלוואה או עם גיוס הון בחברה כאמור להלן;
2. ההלוואה תישא ריבית בשיעור שנתי של 4%;
3. קרן ההלוואה והריבית בגינה לא תהיינה צמודות למדד כלשהו;
4. להבטחת ההלוואה לא תועמדנה בטוחות כלשהן;
5. ההלוואה תהא לתקופה שתסתיים במוקדם מבין (1) שנתיים ממועד העמדתה; (2) מועד גיוס הון על ידי החברה בסך שלא יפחת מ-2 מיליון דולר, כאשר במקרה כאמור תיפרע הלוואת TUS לכנפיים והחברה תעמיד ל-TUS הלוואה בסכום האמור ליתרת תקופת ההלוואה המקורית;

ב. בהתאם להסכמות עם Woolley, העמיד Woolley במקביל ל-TUS הלוואה דומה בסך של 2 מיליון דולר, בתנאים דומים לתנאי ההלוואה, וזאת ללא פגיעה או שינוי בהסכם בעלי המניות הקיים ב-TUS בין Woolley לבין החברה.

ג. העמדת ההלוואות על ידי כנפיים ו-Woolley ל-TUS כאמור לעיל נדרשה לפעילותה השוטפת וכחלק מהמשך יישום האסטרטגיה העסקית והתהליכים השונים של הבנייה והצמיחה מחדש בהם TUS ממוקדת מאז חזרתה לפעילות בשנת 2021, כאשר ל-TUS עצמה, stand alone, וכחברה בתחילת דרכה, אין הלוואות מתאגידים בנקאיים ו/או מגורמים חיצוניים אחרים, או יכולת משמעותית, למועד האמור, לקבל מימון חיצוני מהותי ללא תמיכת בעלים, והיא ממומנת עד כה מפעילות שוטפת והשקעות בעלים בלבד.

ד. ההתקשרות האמורה והעמדת ההלוואה על ידי כנפיים ל-TUS אושרה על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה כעסקה שאין בה אלא כדי לזכות את החברה ("עסקה מזכה"), בהתאם להוראות תקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות בעלי עניין), התש"ס-2000. יצוין כי בראי החברה, מתן ההלוואה על ידי כנפיים ל-TUS כאמור לעיל יש בו כדי לתמוך בחברה ובהונה העצמי שכן ביצוע השקעה ב-TUS על ידי החברה במועד האמור, בין אם כהשקעה בהונה העצמי של TUS ובין אם בדרך של העמדת הלוואה, עשוי היה להביא לירידה בהונה העצמי של החברה עם העמדת ההשקעה הנוספת ב-TUS, וההלוואה מכנפיים ל- TUS היוותה אפוא תמיכה בהון של החברה, כגישור עד למועד גיוס הון על ידה.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

כמפורט בביאור 16ג להלן, ביום 21 בדצמבר 2022, השלימה החברה הנפקת מניות לבעלי מניותיה בדרך של זכויות, בהיקף של כ-5.7 מיליון דולר, ובהתאם, ולאור העובדה שהסכום אשר גויס בפועל גבוה מ-2 מיליון דולר, בוצע פירעון מוקדם של ההלוואה על ידי TUS לכנפיים ובמקביל הועמדה הלוואה בסך האמור על ידי החברה ל-TUS.
בסמוך לאחר העמדת ההלוואה כאמור על ידי החברה ל-TUS, הומרה ההלוואה להשקעה בהון מניות ב-TUS, כאשר ההלוואה בסכום זהה אשר ניתנה ל-TUS על ידי Woolley הומרה אף היא להשקעה בהון מניות TUS, ובהתאם לאחר ביצוע מהלך זה נשמרו יחסי ההחזקה ב-TUS (50.1% ל-Woolley ו-49.9% לחברה), וללא פגיעה או שינוי בהסכם בעלי המניות הקיים ב-TUS בין Woolley לבין החברה.

(5) בהתאם לאישור דירקטוריון החברה מיום 30 בנובמבר 2022, בחודש דצמבר 2022 ביצעה החברה השקעה נוספת בסך של 2 מיליון דולר ב-TUS, כנגד הקצאת מניות ב-TUS, כאשר Woolley העמיד סך מקביל של 2 מיליון דולר כהשקעה במניות TUS, ובהתאם לאחר ביצוע השקעת החברה ב-TUS כאמור לעיל נשמרים יחסי ההחזקה ב-TUS (50.1% ל-Woolley ו-49.9% לחברה), וללא פגיעה או שינוי בהסכם בעלי המניות הקיים ב-TUS בין Woolley לבין החברה. ההשקעה ב-TUS של החברה ושל Woolley, ובהמשך להשקעות קודמות ב-TUS, נדרשה ל-TUS בעת האמורה לפעילותה השוטפת ולשם המשך קידום האסטרטגיה שלה וקידום פעילותה. ל-TUS עצמה, stand alone, וכחברה בתחילת דרכה, אין הלוואות מתאגידים בנקאיים ו/או מגורמים חיצוניים אחרים והיא ממומנת עד כה מפעילות שוטפת והשקעות בעלים בלבד.

כן יצוין כי במסגרת החלטתו מיום 30 בנובמבר 2022, אישר הדירקטוריון מסגרת השקעה נוספת ב-TUS בסך של עד 1.5 מיליון דולר, ככל ותידרש השקעה נוספת, וזאת עד לתום הרבעון השני לשנת 2023, ובכפוף לכך שכל השקעה מצד החברה תהיה במקביל להשקעה זהה של Woolley כפי שנעשה עד כה.

לאחר תאריך הדוח, ביום 1 בפברואר 2023, ניתנה, מתוך מסגרת ההשקעה הנוספת כאמור, הלוואה על ידי החברה ל-TUS בסך של 750 אלף דולר, לתקופה של כחצי שנה, כאשר בסמוך למועד מתן ההלוואה על ידי החברה הועמדה ל TUS הלוואה בסכום והתנאים זהים על ידי Woolley.

(6) <u>מידע כספי תמציתי בגין TUS:</u>

א. מידע כספי תמציתי בגין תוצאות הפעילות של TUS:
בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, הכנסות TUS הסתכמו בסך של 43,420 אלפי דולר וההפסד הנקי של TUS הסתכם בסך של 9,809 אלפי דולר.

ב. מידע כספי תמציתי בגין המצב הכספי של TUS:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים שוטפים	9,336	7,631
נכסים לא שוטפים	25,541	8,038
התחייבויות שוטפות	15,734	3,562
התחייבויות בלתי שוטפות	15,820	7,230
נכסים נטו	3,323	4,877
חלק החברה בנכסים נטו	1,658	2,433
עודף עלות בגין רישיון הפעלה תעופתי	615	615
ערכה בספרים של TUS	2,273	3,048

יצויין כי על אף התקיימות האמור בתקנה 23(א)(2) לתקנות דוחות כספיים בשנת 2022, דוחותיה של TUS, שהינה חברה כלולה, לא צורפו לדוחות אלו לאור האמור בתקנה 23(ב)(2) לתקנות דוחות כספיים.

ביאור 8 - נדל"ן להשקעה

א. הרכב

	נדל"ן להשקעה אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2021	1,957
רווח מהתאמה לשווי הוגן, נטו	3,033
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	4,990
הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו	(716)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022	4,274

ב. מידע נוסף

החברה הינה הבעלים של מחצית מגרש בן 1,034 מ"ר ברובע שדה דב (הממוקם צפונית לנמל התעופה שדה דב שנסגר) (להלן בביאור זה "המגרש"). המגרש מוצג בדוחות הכספיים על פי שוויו ההוגן בהתאם להערכות אומדן השווי ההוגן אשר בוצעו על ידי מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ). בהערכות אומדן השווי ההוגן, השתמש מעריך השווי החיצוני בגישת ההשוואה כגישה מועדפת לקרקע ריקה ע"י השוואה לעסקאות, התייעצות עם גורמי נדל"ן, מחירי ביקוש ושמאויות נוספות שנעשו. להלן ריכוז הערכות השווי אשר בוצעו במהלך שנת 2022:

	שווי הוגן (אלפי דולר)
הערכת שווי ליום 31 במרץ 2022	4,902
הערכת שווי ליום 30 ביוני 2022	4,326
הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2022	4,259
הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2022	4,274

ליום 31 בדצמבר 2022, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך של 19,510 אלפי ש"ח (כ-5,544 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 4,470 אלפי ש"ח (כ-1,270 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 15,040 אלפי ש"ח (כ-4,274 אלפי דולר). הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2022 (בסך 19,510 אלפי ש"ח) נקבעה לאחר שמעריך השווי ניכה את אומדן גובה היטלי ההשבחה החזויים על ידו בגין תכנון שטרם אושר. אומדן היטלי ההשבחה הצפויים בעת מימוש לפי תוכניות מאושרות, מוערך על בסיס שומות עדכניות בסך של כ-4,470 אלפי ש"ח. האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה. יצוין כי ביחס לאחד המתחמים, בו לחברה זכאות ל-2.82 יחידות דיור ואשר הינו מקודם יותר מבחינה תכנונית, בחודש דצמבר 2022 הגיש הגורם המחזיק בכ-73% מהזכויות במתחם, תביעה לפירוק השיתוף במתחם.

ביאור 9 - רכוש קבוע

א. הרכב

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	
עלות		
יום 1 בינואר	349,133	274,278
תוספות (ראו ביאור 9ג להלן)	1,310	74,855
גריעות	(97,833)	-
סיווג כמוחזק למכירה - ראו ביאור 9ד(3)	(88,891)	-
ליום 31 בדצמבר	163,719	349,133
פחת שנצבר		
יום 1 בינואר	156,279	124,707
תוספות*	21,630	31,572
גריעות	(67,603)	-
סיווג כמוחזק למכירה - ראו ביאור 9ד(3)	(67,391)	-
ליום 31 בדצמבר	42,915	156,279
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר	120,804	192,854

* לרבות הפרשות לירידת ערך, ראו ביאור 18ד'.

ב. פירוט המטוסים

		ליום 31 בדצמבר 2022			
		עלות	פחת נצבר*	יתרה	סעיף
צי המטוסים ודגם**	**כמות**	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**	
איירבוס 330-300***	1	12,176	6,487	5,689	ה(2)
איירבוס 320-200	2	78,722	29,137	49,585	ג'
איירבוס 220-100	2	72,821	7,291	65,530	ה(1)
סה"כ מטוסים	5	163,719	42,915	120,804	

* לרבות הפרשות לירידת ערך.
** לא כולל מטוס איירבוס 200-330 המסווג כמוחזק למכירה (ראו ביאור 9ד(3)).
*** מטוס זה מוחכר בחכירה משותפת (המנוהלת על ידי החברה) לחברת התעופה Sunclass Airlines, כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס ובהתאם לכך מתבצעת חלוקת התמורה מהסכם החכירה.

		ליום 31 בדצמבר 2021			
		עלות	פחת נצבר*	יתרה	סעיף
צי המטוסים ודגם	**כמות**	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**	**אלפי דולר**	
איירבוס 330-300	1	68,059	43,165	24,894	ד(2), ה(4)
איירבוס 330-300**	1	12,176	7,997	4,179	ה(2)
איירבוס 330-200	1	88,891	65,370	23,521	ד(3), ה(3)
איירבוס 320-200	2	77,412	16,879	60,533	ג'
איירבוס 319-100	1	29,774	22,313	7,461	ד(1)
איירבוס 220-100	2	72,821	555	72,266	ה(1)
סה"כ מטוסים	8	349,133	156,279	192,854	

* לרבות הפרשות לירידת ערך.
** מטוס זה מוחכר בחכירה משותפת (המנוהלת על ידי החברה) לחברת התעופה Sunclass Airlines, כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס ובהתאם לכך מתבצעת חלוקת התמורה מהסכם החכירה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת מטוסים:

שני מטוסי איירבוס 320-200

בכל הנוגע לשני מטוסי האיירבוס 320-200 שבבעלות הקבוצה שהוחכרו לחברת התעופה ההודית Vistara, משנת ייצור 2015 ו-2016 (להלן בביאור זה - "המטוסים"), המטוסים הושבו לחזקת החברה בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, כאשר במסגרת סיום הסכמי החכירה קיבלה החברה פיצוי בסך של כ-13.1 מיליון דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי בתום תקופות ההחכרה (במקביל השיבה החברה ל-Vistara סך של כ-1.8 מיליון דולר שניתנו כפיקדון להבטחת הסכמי החכירה).

לאחר תאריך הדוח, ביום 13 בינואר 2023, התקשרה החברה (באמצעות הנאמנות שהינה הבעלים והמחזיקה בזכויות בכל אחד מהמטוסים), בהסכמים (על בסיס מכתבי כוונות שנחתמו בין הצדדים בחודש נובמבר 2022) להחכרת המטוסים ללקוח חדש, חברת Avion Express Malta, אשר מקום מושבה במלטה והינה חלק מקבוצת התעופה Avia Solutions Group (להלן בביאור זה - "החוכרת"), כאשר ביום 21 בפברואר 2023 הושלמה עסקת החכירה של אחד המטוסים והוא נמסר לחוכרת לחכירה בהתאם לתנאי הסכם החכירה, כאשר ביחס למטוס השני, מסירתו עדיין כפופה לתנאים מתלים, אשר טרם התקיימו למועד פרסום הדוח, ועיקרם השלמת תהליכי בדיקת המטוס ואישור החוכרת לגבי תאימות המטוס הנ"ל לתנאי המסירה שהוסכמו. בהתאם לכך, והגם שהצדדים ממשיכים לפעול להשלמת מסירת המטוס השני בתקופה הקרובה גם כן, נכון למועד זה אין וודאות כי מסירת מטוס זה תושלם.

להלן עיקר תנאי הסכמי החכירה:

1. תקופת חכירת המטוסים הינה עד לרבעון הרביעי לשנת 2029 והרבעון השני לשנת 2030, בהתאמה.
2. בתקופת ההפעלה שעד תום הרבעון הראשון לשנת 2023 ישולמו לחברה דמי חכירה על בסיס שימוש בלבד בהתאם לתעריף לשעת טיסה כמקובל בשוק (החברה אינה צופה לקבל דמי חכירה בגין תקופה זו), ולאחר מכן ישולמו דמי חכירה (בתשלום קבוע מדי חודש מראש), כאשר התקבולים מדמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת (ללא התחשבות בדמי החכירה שישולמו בתקופה בה התשלום מבוסס שימוש בלבד כאמור לעיל) בגין כל אחד מהמטוסים, צפויים להסתכם לסך של כ-13.5 מיליון דולר וכ-14.5 מיליון דולר, בהתאמה.
3. כמו כן מחויבת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוסים, על רכיביהם, כאשר בכל מקרה החוכרת מחויבת להחזיר את כל אחד מהמטוסים בתום תקופת החכירה המתאימה בתנאי החזר מינימליים כפי שהוסכמו בין הצדדים. החברה מצידה מחויבת להשתתפות מוגבלת בעלויות של עבודות התחזוקה המשמעותיות הראשונות (לאחר מועד מסירת המטוס) שיחולו ביחס לרכיבים המשמעותיים של כל אחד מהמטוסים, בהתאם ובשים לב למצב החיים של רכיבים אלו במועד מסירת כל אחד מהמטוסים, לפי העניין (למועד זה אין אירועי תחזוקה משמעותיים אשר הינם צפויים לשנים הקרובות).
4. כמו כן התחייבה החברה לכסות עלויות הכרוכות בהגדלת משקל הטיסה המרבי של המטוסים בעת המראה ושינוי קונפיגורציית המטוסים ל-180 מושבים, עלויות המוערכות בסך של כ-1.6 מיליון דולר לשני המטוסים יחדיו (עיקר עלויות אלו (בסך של כ-1.3 מיליון דולר) הוונו לעלות המטוסים נכון למועד הדוח) (להלן בביאור זה - "עלויות השדרוג"). בהקשר זה יצוין כי החברה ממשיכה בקידום תהליך השדרוג, במטרה להביא לביצועו והשלמתו בתקופה הקרובה, כאשר השלמת השדרוג הינה תנאי לתחילת תשלום דמי החכירה הקבועים (ראו ס"ק ב' לעיל).
5. החוכרת נדרשת בהתאם להסכמים בהעמדת פיקדון כולל בסך של כחצי מיליון דולר למטוס לשם הבטחת עמידתה בהתחייבויותיה בהסכמים. פיקדון זה יוחזר לחוכרת בתום תקופת החכירה של כל אחד מהמטוסים בכפוף לעמידת החוכרת בכל תנאי ההסכם הרלוונטי להחכרת כל אחד מהמטוסים. היקף הבטוחות האמור יקטן חלקית לאחר השלמת מספר שנות חכירה.
6. בכל הנוגע להלוואות שניטלו על ידי החברה מבנק ישראלי למימון רכישת המטוסים, ראו ביאור 10ב(4) להלן. בהקשר זה יצוין כי לאור עסקאות החכירה הועמד לטובת הבנק שעבוד גם על זכויות המחכירה מכוח כל אחד מהסכמי החכירה ובביטוח החוכרת בקשר עם המטוסים.
7. בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, החל מתחילת הפעלת המטוסים תשוב החברה לרשום הוצאות פחת בגין המטוסים.

ד. הסכמים למימוש מטוסים

(1) מטוס איירבוס 319-100

בכל הנוגע למטוס איירבוס 319-100 אשר היה מוחכר לחברת התעופה American Airlines Inc., ביום 27 ביוני 2022 השלימה החברה הסכם עם חברת החכרה בינלאומית, למכירת המטוס (יחד עם הסכם החכרתו) תמורת כ-9.3 מיליון דולר (נטו מעלויות מכירה). כתוצאה ממכירת המטוס רשמה החברה רווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ותזרים פנוי (לאחר פירעון ההלוואה אשר מימנה את המטוס), בסך של כ-7.8 מיליון דולר.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ד. הסכמים למימוש מטוסים (המשך)

(2) מטוס איירבוס 330-300

בחודש דצמבר 2021 התקשרה החברה בהסכם (מותנה בתנאים מתלים) להחכרת מטוס איירבוס 330-300 שבבעלותה, משנת ייצור 2010 (להלן בביאור זה - "המטוס"), ללקוח חדש, חברת תעופה באיזור אירו-אסיה (להלן בביאור זה - "החוכרת"). בסוף חודש יולי 2022, והיות ולמועד האמור טרם השלימה החוכרת את מלוא ההתחייבויות הנדרשות להשלמת הסכם החכירה הגיעו החברה והחוכרת להסכמות בקשר עם סיום הסכם החכירה ובהתאם הוחזר לחוכרת פקדון בסך 550 אלפי דולר שהופקד במועד החתימה על הסכם החכירה.

במקביל חתמה החברה על מכתב כוונות עם צד שלישי שאינו קשור לחברה (להלן בביאור זה - "הרוכשת"), למכירת המטוס (להלן בביאור זה - "מכתב הכוונות"), ובסוף חודש אוגוסט 2022, התקשרה החברה עם הרוכשת בהסכם למכירת המטוס, המעגן את ההסכמות בקשר עם מכירת המטוס בהתאם לאמור במכתב הכוונות. ביום 14 בנובמבר 2022, ולאחר התקיימות התנאים המתלים, השלימו הצדדים את עסקת המכירה האמורה. כתוצאה מהשלמת העסקה רשמה החברה, בשים לב למחיר המכירה שהוסכם ולאחר ניכוי עלויות מכירה, הפרשה לירידת ערך בסך של כ-1.1 מיליון דולר (לפרטים ראו ביאור 9ז להלן). כתוצאה מהשלמת העסקה קיבלה החברה, לאחר ניכוי עלויות עסקת המכירה, תזרים פנוי בסך של כ-22.8 מיליון דולר (כנגד מטוס זה לא היה מימון ספציפי).

(3) מטוס איירבוס 330-200

א. בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות החברה, אשר הוחכר בעבר ל-Virgin Australia (להלן בביאור זה - "המטוס"), בחודש ינואר 2022 נחתם הסכם להחכרת המטוס ל-TUS, ואולם בסוף חודש מאי 2022, לאור ממצא שנתגלה במנועי המטוס קודם למסירתו, ובשים לב להחלטת הסוכנות האירופאית לבטיחות בתעופה (EASA) שלא להאריך את תוקף האישור הכללי שניתן להפעלת מטוסים בפעילות הטסת מטען קל בגוף המטוס מעבר לתום יולי 2022 (בהתאם לתכניותיה המקוריות של TUS, המטוס יועד לשימוש, לפחות בתקופת ההפעלה הראשונה, לפעילות הטסת מטען קל בגוף המטוס), החליטו הצדדים לדחות את המועד המתוכנן למסירת המטוס ל-TUS עד לתום חודש ספטמבר 2022 כאשר במקביל החלה החברה גם בבחינת חלופות אחרות להחכרת מטוס זה.

ב. בהמשך לכך, בחודש אוגוסט 2022 התקשרה החברה עם חברת תעופה שאינה קשורה לחברה ושאינה לקוח קיים של החברה (להלן בביאור זה - "החוכרת"), במכתב כוונות להחכרתו של המטוס, שעיקריו החכרת המטוס על ידי החוכרת לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2030, כאשר החוכרת התחייבה להעמיד בטוחות (במזומן ובמכתבי אשראי בנקאיים) בסך השווה ל-12 חודשי חכירה לערך. יחד עם זאת, ביום 13 באוקטובר 2022, הודיעה החוכרת לחברה כי לאור התפתחויות שונות בקשר עם החוכרת ופעילותה אין ביכולתה לעמוד בתנאים שנקבעו במכתב הכוונות (לרבות בכל הנוגע לבטוחות בעסקה), וכי אינה יכולה להמשיך בעסקה נשוא מכתב הכוונות, והודיעה לחברה על סיום ההתקשרות בין הצדדים. לאור זאת הודיעה החברה לחוכרת, וזאת מבלי לגרוע מיתר זכויותיה לאור נסיגת החוכרת מהעסקה האמורה, כי החוכרת אינה זכאית להשבת הפיקדון שהועמד לחברה בסך של 300 אלפי דולר.

ג. לאור האמור לעיל המשיכה החברה בקידום חלופות להחכרת המטוס או למכירתו, וביום 23 בדצמבר 2022, התקשרה החברה עם חברת תעופה בהקמה ("הרוכשת"), בהסכם מחייב (על בסיס מכתב כוונות שנחתם בין הצדדים ביום 30 בנובמבר 2022) (להלן בביאור זה - "הסכם המכירה") למכירת המטוס לרוכשת, כאשר התמורה לחברה שנקבע בהתאם להסכם (בניכוי עלויות מכירה), הינה בסך של כ-21.5 מיליון דולר.

בהמשך לחתימת הסכם המכירה, העבירה הרוכשת לחברה את דמי הרצינות שהוסכמו (בסך של 2 מיליון דולר, אשר חציו הועבר רק לאחר מועד הדוח), כתשלום מקדמה על חשבון עסקת המכירה.

בהתאם להוראות ההסכם שנחתם, קבעו הצדדים את ה-28 בפברואר 2023 כמועד האחרון להשלמת עסקת המכירה. בהתאם להסכם המכירה, השלמת העסקה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים כמקובל בעסקאות מכירה מסוג זה, הכוללים, בין היתר, את אישור הרוכשת לגבי תאימות המטוס לתנאי המסירה שהוסכמו לאחר שיושלמו תהליכי בדיקת המטוס ומסמכיו הטכניים, קבלת כל האישורים הנדרשים על פי דין; והיעדר שינוי מהותי לרעה במצב המטוס עד למועד ההשלמה בפועל. נכון למועד האמור (ה-28 בפברואר 2023) טרם התקיימו התנאים הנדרשים בקשר עם השלמת העסקה, והצדדים המשיכו בקידום ההיבטים השונים בקשר עם עסקת המכירה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ד. הסכמים למימוש מטוסים (המשך)

(3) מטוס איירבוס 330-200 (המשך)

על אף האמור לעיל, ביום 9 במרץ 2023, לאחר מועד הדוח, מסרה הרוכשת לחברה הודעה בדבר ביטול ההסכם תוך שהיא טוענת, בתמצית, כי הודעת הביטול מבוססת בעיקרה על אי התאמת המטוס לתנאים הנדרשים בהסכם, על היעדר הסכמה בדבר הממצאים הדורשים תיקון במטוס עד למועד שנקבע לכך בהסכם, ועל כך שהממצאים שהועלו על ידה לא תוקנו עד למועד שנקבע בהסכם המכירה להשלמת העסקה, והעסקה לא נסגרה עד למועד האמור. כן הודיעה הרוכשת לחברה על דרישתה לקבל בחזרה את המקדמה שניתנה לחברה בסך של 2 מיליון דולר.

בהמשך להודעת הביטול האמורה של הרוכשת, הודיעה החברה לרוכשת כי היא דוחה את טענות הרוכשת כאמור לעיל, כי לשיטתה המטוס מוכן למסירה והרוכשת נסוגה מהעסקה והודיעה על סיום ההתקשרות שלא כדין ושלא בתום לב.

החברה תבחן את החלופות העומדות בפניה בקשר עם ולאור נסיגת הרוכשת מהעסקה כמו גם קידום חלופות אחרות ביחס להחכרת המטוס או מכירתו ללקוח אחר.

בכל הנוגע לשווי המטוס בספרים למועד הדוח, לאור החתימה על הסכם המכירה במהלך שנת 2022, החברה רשמה הכנסות אחרות בסך של כ- 1.8 מיליון דולר בדרך של ביטול הפרשה לירידות ערך קודמות וסיווגה את המטוס בדוח על המצב הכספי בסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה.

בכל הנוגע להלוואה שנטלה החברה למימון רכישת מטוס זה, יתרת הלוואה זו נפרעה בפירעון מוקדם מלא במהלך חודש דצמבר 2022.

ה. מידע נוסף

(1) שני מטוסי איירבוס 220-100

בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 השלימה החברה את רכישתם ומימונם של שני מטוסי איירבוס 220-100 משנת ייצור 2018, יחד עם הסכמי החכירה שלהם (להלן בביאור זה - "המטוסים"). המטוסים מוחכרים לחברת התעופה Delta Air Lines (להלן בסעיף זה - "החוכרת") כאשר תקופת החכירה של המטוסים הינה כ- 14 שנים.
מהות העסקה הינה רכישת זכויות ההנאה בשתי נאמנויות אשר הינן הבעלים והמחזיקות בזכויות במטוסים (להלן בביאור זה - "המחכירה"), יחד עם הסכמי החכירה הקיימים של כל אחד מהמטוסים. העלות הכוללת של רכישת המטוסים בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לסך של כ-73 מיליון דולר. על פי הסכמי החכירה של המטוסים, יתרת התקבולים מדמי החכירה צפויים להסתכם לסך של כ-80 מיליון דולר. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מידי חודש מראש. הסכמי החכירה אינם כוללים פיקדון מצד החוכרת, כאשר בהתאם להסכמי החכירה בתום תקופת החכירה של כל אחד מהמטוסים, תערך התחשבנות בין הצדדים על-פי מצב כל אחד מהמטוסים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוסים בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לחברה בגין כל אחד מהמטוסים בהתאם להתחשבנות שלעיל, צפויים להוות יחד, ביחס לכל אחד מהמטוסים, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life).
לפרטים אודות המימון בקשר למטוסים אלו ראו ביאור 10ב(3) להלן.

(2) גוף מטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע להסכם החכירה למטוס איירבוס 330-300 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור זה - "המטוס"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור זה - "החוכרת"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019 (להלן בביאור זה - "הסכם החכירה"), כפי שתוקן בחודש יולי 2020, בחודש נובמבר 2022 חתמו הצדדים, לאור החלטת החוכרת על הקדמת המועד לביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס והכנסת המטוס לעבודה ולביצוע הביקורת בחודש אוגוסט 2022, על מכתב נלווה להסכם החכירה שעיקריו כדלקמן: (א) החברה לא תפעיל את הזכות לסיום מוקדם של הסכם החכירה שהוקנתה לה במקור ותקופת החכירה תהא עד לרבעון השלישי לשנת 2025; (ב) בכל הנוגע ליתרת הרזרבות לשיפוץ שנתקבלו עד למועד תחילת הביקורת כאמור לעיל בקשר עם ביקורת גוף המטוס (כ-1.2 מיליון דולר), יתרה אשר החברה אמורה להשיב לחוכרת בסיום עבודת הביקורת, הוסכם כי זו תושב לחוכרת בפריסה חודשית עד לחודש אוגוסט 2023; (ג) בכל הנוגע לסך של 360 אלפי דולר, שהחברה נדרשת בתשלומו כהשתתפות בעלות ביקורת גוף המטוס בנוסף על השבת הרזרבות כאמור לעיל, הוסכם כי סכום זה ישולם לחוכרת רק בתום תקופת החכירה. כן יצוין כי לחברה אין חוב כנגד גוף מטוס זה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ה. מידע נוסף (המשך)

(3) מטוס איירבוס 330-200

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לנאמנים שמונו ל-Virgin Australia, החוכרת הקודמת של מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות החברה (להלן בביאור זה - "המטוס"), בגין ביטולו החד צדדי של הסכם החכירה בין הצדדים, בחודש ספטמבר 2022 הגיעו לסיומם תהליכי ניהול תביעות החוב השונים שנוהלו על ידי הנאמנים, לרבות ערעור שהגישה החברה בטענה לקדימות (מבחינת סדר נשייה) ביחס לחלק מרכיבי תביעת החוב שהגישה, ערעור אשר נדחה על ידי הערכאות המוסמכות. לאור האמור,בחודש ספטמבר 2022 הודיעו הנאמנים על חלוקת ביניים של תקבולים לנושים השונים מתוך הסך שהוקצה, במסגרת הסדר ההבראה של Virgin Australia. מכוח חלוקת הביניים של התקבולים, שולם לחברה, בחודש אוקטובר 2022, סך של כ-2.5 מיליון דולר (לאחר ניכוי הוצאות הנאמנים בקשר עם הערעור שהגישו החברה ומחכירים נוספים והמרת התקבולים מדולר אוסטרלי לדולר ארה"ב). כמו כן, בהתאם להודעת הנאמנים השאירו הנאמנים סך מסוים בקופת הנאמנות, אשר לאחר ניכוי הוצאות עתידיות יחולק גם כן לנושים השונים, ואפשר שלחלוקה הסופית לנושים יתווסף גם סכום נוסף, כתלות בעמידת Virgin Australiaביעדי תוצאות מסוימים בשנים 2022-2023, כפי שנקבעו בהסדר ההבראה של Virgin Australia.

יחד עם זאת, ולהערכת החברה, הסכום שחולק כחלוקת ביניים כאמור לעיל צפוי להוות את החלק הארי של ההחזר הכולל שתקבל החברה. סכום התקבול לעיל הוכר כהכנסה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 במסגרת סעיף הכנסות אחרות.

בכל הנוגע למנועי המטוס, בהם נתגלה בחודש מרץ 2022 ממצא אשר דרש תיקון בבית המלאכה המוסמך, במהלך חודש ספטמבר 2022 נסתיים תהליך תיקונם של המנועים אשר לאחריו הושבו המנועים והותקנו על המטוס.

(4) מטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לכונס הנכסים של TransAsia Airways, מי שחכרה מהחברה מטוס איירבוס 330-300 משנת ייצור 2010 אשר עסקת מכירתו הושלמה בחודש נובמבר 2022 (להלן בביאור זה - "המטוס"), וזאת עד לכניסתה להליכי פשיטת רגל בחודש דצמבר 2016, בחודש אוגוסט 2022 הגיעו החברה וכונסי הנכסים של TransAsia להסכמה בדבר הסכום שיוכר על ידי כונסי הנכסים כתביעת החוב של החברה, ואשר ישמש לצורך חישוב חלוקת פיצוי לנושים במועד ביצוע החלוקה על ידי כונסי הנכסים, והסכמות אלו הוכרו גם על ידי בית המשפט המוסמך בטייוואן. לאור ההסכמות האמורות הופסקו לאחר מכן הליכי תביעת החוב בהם החלה החברה באנגליה בחודש אוקטובר 2021. כפי שנמסר לחברה על ידי כונסי הנכסים למועד זה נותרה תביעת חוב מהותית אחת במחלוקת בין כונסי הנכסים לאותו נושה, אשר רק לאחר יישובה ניתן יהיה לקדם את הליכי כינוסי הנכסים לעבר השלב הסופי. יחד עם זאת נכון למועד זה עדיין מוקדם לקבוע את שיעורי ההשבה המדויקים להן תהיה זכאית החברה ומתי יסתיימו הליכי כינוס הנכסים ותבוצע חלוקה לנושים.

(5) מטוסים החכורים על ידי TUS

למועד הדוח מפעילה TUS חמישה (5) מטוסי איירבוס 200-320 חכורים, כולם מאותו סוג (לרבות סוגי המנועים) ובקונפיגורציה זהה.
מתוך חמשת המטוסים האמורים, לגבי מטוס אחד התקשרה TUS בהסכם להפעלתו בדרך של חכירה רטובה בעבור חברת תעופה אחרת, לתקופה של מספר חודשים בקיץ 2022 אשר הוארכה עד לתום חודש מרץ 2023, כאשר בתחילת חודש מרץ 2023 החל הסכם להפעלת מטוס אחד בדרך של חכירה רטובה בעבור חברת תעופה אחרת, לתקופה שעד לתום 2023. נכון למועד הדוח ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח עמדה יתרת ההכנסות מראש של TUS בגין כרטיסי טיסה על כ-2.3 מיליון אירו וכ-3.9 מיליון אירו, בהתאמה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ו. שיעורי הפחת

שיעור הפחת השנתי של כל מטוס מצי המטוסים, נקבע בהתחשב בערך השייר שלו, כפי שמופיע במחירוני המטוסים המקובלים, האומדים את ערך המטוס לתאריך בו מסתיימת תקופת ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או לתום תקופת השימוש המשוערת. בכל תקופת דיווח בוחנת הקבוצה את ערכי השייר של ציי המטוסים שלה ואת הצורך בעדכון אומדן ערכי השייר עבור מטוסים אלו ועדכון הוצאות הפחת בהתאם.

להלן שיעורי הפחת השנתי הממוצע (כשיעור מהעלות) ושיעור ערך השייר (כשיעור מהעלות) של ציי המטוסים המוחכרים:

	ליום 31 בדצמבר 2022		ליום 31 בדצמבר 2021	
צי המטוסים	**שיעור פחת שנתי**	**שיעור ערך השייר**	**שיעור פחת שנתי**	**שיעור ערך השייר**
איירבוס 100-220	3.24%	49.5%	3.24%	55.5%
איירבוס 300-330	(1)	(1)	(1)	(1)
איירבוס 300-330 (2)	6.26%	30.0%	6.26%	24.6%
איירבוס 200-330	(3)	(3)	(3)	(3)
איירבוס 200-320 (4)	4.32%	81.5%	4.32%	81.5%
איירבוס 100-319	(5)	(5)	2.57%	20.2%

(1) במהלך השנים 2017-2022 לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה, היות והמטוס לא הופעל תחת הסכם החכרה. מטוס זה נמכר בחודש נובמבר 2022.
(2) מטוס זה מוחכר בחכירה משותפת (המנוהלת על ידי החברה) לחברת התעופה Sunclass Airlines, כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס ובהתאם לכך מתבצעת חלוקת התמורה מהסכם החכירה.
(3) מטוס זה הוחכר לחברת התעופה Virgin Australia ולאחר כניסתה להליכים תחת ניהול מיוחד, הפסיקה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מהרבעון השלישי לשנת 2020.
(4) הנתונים לעניין תקופת ההחכרה ל-Vistara. במהלך שנת 2022 שני המטוסים סיימו את תקופת ההחכרה ומאותו מועד לא נרשמו הוצאות פחת.
(5) המטוס נמכר בחודש יוני 2022.

ז. ירידת ערך מטוסים

כאמור בביאורים 2יא' ו-4ב(1) לעיל, בצי מטוסים בו קיימים סימנים לאפשרות של ירידת ערך, מבצעת הקבוצה אומדן של סכום בר ההשבה של אותו צי מטוסים (צי מטוסים הינו מטוסים מאותו דגם עבור אותו חוכר).

(1) ליום 31 במרץ 2022, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של ציי מטוסיה, לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 5 מטוסים לאותו מועד (צי המטוסים כלל לאותו מועד גם מטוס איירבוס 100-319 לגביו החברה חתמה בסוף חודש מרץ 2022 על הסכם למכירת העסקה במחיר הגבוה מערך המטוס בספרים ו-2 מטוסי איירבוס 100-220 אשר נרכשו בימים 30 בספטמבר ו-14 באוקטובר 2021, עבורם לא נמצאו סימנים לאפשרות של ירידת ערך), כדלקמן:

בנוגע למטוס האיירבוס 200-330 שבבעלות החברה, לאור הסבירות הנמוכה שהייתה באותו מועד להשלמת הסכם החכירה עם TUS ולאפשרות הפעלתו על ידה, בחנה החברה, בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בהתאם נערכה הערכת שווי ספציפית למטוס זה, אשר בוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group). לפרטים נוספים אודות מטוס זה לרבות הסכם שנחתם בחודש דצמבר 2022 למכירתו, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 200-320 אשר הופעלו על ידי Vistara, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי לימים 30 בספטמבר 2021 ו-31 בדצמבר 2021, עקב התנודתיות הרבה במחירי המטוסים, ישנה שונות גבוהה בין השמאים השונים. לפיכך, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (Ascend, IBA ו-AVAC).

לצורך חישוב השווי במקרים רלוונטיים בהם קיימת יתרת תקופת חכירה, השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה בטווח של 7.12%-7.76% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 7.38%-7.61%.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. ירידת ערך מטוסים (המשך)

בדומה לדוחות כספיים קודמים מאז פרוץ משבר הקורונה (החל מדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2020 ועד ליום 30 ביוני 2022), עקב אי הוודאות ששררה בתקופה האמורה באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה והשפעותיו על שוק התעופה, לרבות במדידת שיעור ההיוון המתאים המשקף את ערך הזמן ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, לאחר הערכת שווי השימוש, חושבה (במקרים בו יש חוכר) ההסתברות לפשיטת רגל בתום כל שנה ולאורך חיי החוזה הנותרים של כל מטוס. הסתברויות לפשיטת רגל עבור כל חוכר נאמדו בין היתר על ידי שימוש בנגזרי CDS (Credit Default Swap) על אגרות החוב אותן החוכרים הנפיקו. לתום כל שנה ובתום תקופת החוזה, חושבו ערכי השייר והוונו במחיר הון לזמן ארוך בהתאם לתקופה הנבחנת. בהערכת שווי השימוש המותאם חושב ממוצע משוקלל של היוון דמי החכירה וערך השייר בתום החוזה ושל ערכי השייר המהוונים בהנחת פשיטת רגל בהתאם להסתברות לפשיטת רגל בכל שנה.

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 31 במרץ 2022 לרבות שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל של כל חוכר:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
ראו הערה *	A330-200	1	-	20,942	23,521	(2,579)	20,942
Off-lease	A320-200	1	-	23,461	28,847		23,461
Vistara***	A320-200	1	-	32,309	31,275	1,034	32,004
Sunclass Airlines****	A330-300	1	21.5%	4,731	3,989	742	3,989
חברה באירו-אסיה*****	A330-300	1	14.4%	24,159	24,894	(735)	24,159
סה"כ		**5**		**105,602**	**112,526**		**104,555**

* לפרטים נוספים לעניין מטוס זה, ראו ביאור9ד(3) לעיל.

** ראו ההסבר להלן ביחס להתאמה בערך המטוס לאור התאמת המצב התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (פברואר 2022) ומנגד פיצוי במזומן שקיבלה החברה מהחוכר עם סיום החכירה.

*** תקופת החכירה של מטוס זה נסתיימה בחודש ספטמבר 2022.

**** החכרת המטוס ללא מנועיו.

***** נכון ליום 31 במרץ 2022 נחתם הסכם חכירה אך טרם הושלם, ובהתאם, ולאור הנחת החברה דאז כי ישנה סבירות גבוהה שהסכם זה יושלם, לצורך הערכת השווי נלקח שקלול של 80% לחכירה ו-20% ערכי CMV. לפרטים אודות הסכמות מחודש יולי 2022 לעניין סיום הסכם החכירה, ולעניין עסקת מכירת המטוס, עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2022, ראו ביאור 9ד(2).

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס האיירבוס 200-330, מטוס האיירבוס 300-330 ומטוס האיירבוס 200-320 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש פברואר 2022, סכום בר ההשבה של מטוסים אלו היה נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך כ-8,700 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

מתוך האמור לעיל, ההפרשה לירידת הערך בסך 5,386 אלפי דולר בגין מטוס איירבוס 200-320 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש פברואר 2022, נובעת בשל התאמת המצב התחזוקתי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara. מנגד, במסגרת סיום החכירה של המטוס קיבלה החברה מ-Vistara פיצוי בסך של כ-6,271 אלפי דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבו התחזוקתי בתום תקופת ההחכרה, כך שההשפעה נטו בספרים בגין התאמת המצב התחזוקתי של מטוס זה אגב סיום הסכם החכרתו הינה הכנסה בסך של כ-885 אלפי דולר.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. ירידת ערך מטוסים (המשך)

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2022 ביחס למטוס איירבוס 320-200 אשר היה מוחכר באותו מועד ל-Vistara ואשר תקופת החכרתו הסתיימה בסופו של דבר בחודש ספטמבר 2022, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 את יתרת ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה, כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2022
Vistara	A320-200	1	32,004	32,309	(729)	729

(2) ליום 30 ביוני 2022, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של ציי מטוסיה, לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 5 מטוסים לאותו מועד (צי המטוסים כלל לאותו מועד גם 2 מטוסי איירבוס 100-220 אשר נרכשו בימים 30 בספטמבר ו-14 באוקטובר 2021, עבורם לא נמצאו סימנים לאפשרות של ירידת ערך), כדלקמן:

בנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות החברה, לאור הסבירות הנמוכה שהייתה להשלמת הסכם החכירה עם TUS ולאפשרות הפעלתו על ידה, המשיכה החברה ובחנה, גם בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2022, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בהתאם נערכה הערכת שווי ספציפית למטוס זה, אשר בוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group). לפרטים נוספים אודות מטוס זה לרבות הסכם שנחתם בחודש דצמבר 2022 למכירתו, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הופעלו על ידי Vistara, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי לימים 31 במרץ 2022, 31 בדצמבר 2021 ו-30 בספטמבר 2021, עקב התנודתיות הרבה במחירי המטוסים, ישנה שונות גבוהה בין השמאים השונים. לפיכך, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (Ascend, IBA ו-AVAC).

לצורך חישוב השווי במקרים רלוונטיים בהם קיימת יתרת תקופת חכירה, השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה בטווח של 7.32%-7.37% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 8.84%-8.86%.

כאמור לעיל, בדומה לדוחות כספיים קודמים מאז פרוץ משבר הקורונה (החל מדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2020 ועד ליום 30 ביוני 2022), עקב אי הוודאות ששררה בתקופה האמורה באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה והשפעותיו על שוק התעופה, לרבות במדידת שיעור ההיוון המתאים המשקף את ערך הזמן ואת הסיכונים הספציפיים הגלומים בפעילות החכירה, לאחר הערכת שווי השימוש, חושבה (במקרים בו יש חוכר) ההסתברות לפשיטת רגל בתום כל שנה ולאורך חיי החוזה הנותרים של כל מטוס. הסתברויות לפשיטת רגל עבור כל חוכר נאמדו בין היתר על ידי שימוש בנגזרי CDS (Credit Default Swap) על אגרות החוב אותן החוכרים הנפיקו. לתום כל שנה ובתום תקופת החוזה, חושבו ערכי השייר והוונו במחיר הון לזמן ארוך בהתאם לתקופה הנבחנת. בהערכת שווי השימוש המותאם חושב ממוצע משוקלל של היוון דמי החכירה וערך השייר בתום החוזה ושל ערכי השייר המהוונים בהנחת פשיטת רגל בהתאם להסתברות לפשיטת רגל בכל שנה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. ירידת ערך מטוסים (המשך)

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 ביוני 2022 לרבות שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל של כל חוכר:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שיעור הסתברות משוקלל לפשיטת רגל	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
ראו הערה *	A330-200	1	-	20,277	20,942	(665)	20,277
Off-lease	A320-200	1	-	24,078	23,461	617	24,078
**Vistara	A320-200	1	-	31,846	31,592	254	31,592
***Sunclass Airlines	A330-300	1	24.1%	4,517	3,799	718	3,799
חברה באירו-אסיה****	A330-300	1	17.8%	23,853	24,159	(306)	23,853
סה"כ		**5**		**104,571**	**103,953**		**103,599**

* לפרטים נוספים לעניין מטוס זה, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.

** תקופת החכירה של מטוס זה נסתיימה בחודש ספטמבר 2022.

*** החכרת המטוס ללא מנועיו.

**** נכון ליום 30 ביוני 2022 נחתם הסכם חכירה אך טרם הושלם, ובהתאם, ולאור הנחת החברה דאז כי ישנה סבירות גבוהה שהסכם זה יושלם, לצורך הערכת השווי נלקח שקלול של 80% לחכירה ו-20% ערכי CMV. לפרטים אודות הסכמות מחודש יולי 2022 לעניין סיום הסכם החכירה, ולעניין עסקת מכירת המטוס, עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2022, ראו ביאור 9ד(2) לעיל.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס האיירבוס 330-200, ומטוס האיירבוס 330-300, סכום בר ההשבה של מטוסים אלו הינו נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך 971 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 ביוני 2022 ביחס למטוס איירבוס 320-200 אשר היה מוחכר ל-Vistara ותקופת החכרתו הסתיימה בחודש פברואר 2022, החברה ביטלה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2022 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה (כאמור לעיל חלק ניכר מירידת הערך שנרשמה בגין מטוס זה ברבעון קודם מקורה בהתאמת המצב התחזקותי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara), כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2022
Off-lease	A320-200	1	31,203	24,078	(7,742)	617

(3) ליום 30 בספטמבר 2022, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של כלל המטוסים בצי לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 7 מטוסים לאותו מועד, כדלקמן:

בנוגע למטוס האיירבוס 330-200, המשיכה החברה ובחנה, גם בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022, את שווי המטוס, תוך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בהתאם נערכה הערכת שווי ספציפית למטוס זה, אשר בוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (IBA Group). לפרטים נוספים אודות מטוס זה לרבות הסכם שנחתם בחודש דצמבר 2022 למכירתו, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.

בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-300, אשר עסקה למכירתו הושלמה לאחר תאריך הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022, לא בוצעה הערכת שווי נפרדת, והמטוס הוצג בספרים ליום 30 בספטמבר 2022 בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. ירידת ערך מטוסים (המשך)

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הופעלו על ידי Vistara, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי לימים 30 ביוני 2022, 31 במרץ 2022, 31 בדצמבר 2021 ו-30 בספטמבר 2021, עקב התנודתיות הרבה במחירי המטוסים, ישנה שונות גבוהה בין השמאים השונים. לפיכך, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (Ascend, IBA ו-AVAC).

לצורך חישוב השווי במקרים רלוונטיים בהם קיימת יתרת תקופת חכירה, השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה בטווח של 6.77%-8.82% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 9.12%-9.26%.

ביחס להערכות שווי השימוש בנוגע למקרים בו יש חוכר, יצוין כי לאור המגמה המתמשכת בשנת 2022 של שיפור בהיקפי הפעילות ברוב השווקים בעולם וירידה ברמות אי הוודאות אשר שררו מאז פרוץ משבר נגיף ה"קורונה", דבר אשר ניכר שהשפיע גם על ההתייצבות במרווחים של אגרות החוב שהנפיקו חברות התעופה בעולם, החל מהדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022, בהערכות שווי המטוסים (בנוגע למקרים בו יש חוכר) נערך שימוש בשיעורי היוון בהתאם למדיניות החברה, ללא הוספת מודל תרחישים (מודל תחרישים המתבסס על נגזרי CDS (Credit Default Swap) על אגרות החוב אותן החוכרים הנפיקו, אשר מעריך השווי הוסיף בדוחות הכספיים מאז מאז פרוץ משבר הקורונה (הדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2020 ועד ליום 30 ביוני 2022), וזאת עקב אי הוודאות ששררה בתקופה האמורה באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה והשפעותיו על שוק התעופה).

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2022:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
ראו הערה*	A330-200	1	19,652	20,277	(625)	19,652
Off-lease **	A330-300	1	22,770	23,853	(1,083)	22,770
Off-lease ***	A320-200	1	23,823	24,078	(255)	23,823
Off-lease ****	A320-200	1	24,778	31,181	(6,403)	24,778
Sunclass Airlines*****	A330-300	1	5,880	3,608	2,272	5,880
Delta	A220-100	2	66,120	70,495	(4,375)	66,120
סה"כ		**7**	**163,023**	**173,492**		**163,023**

* לפרטים נוספים לעניין מטוס זה, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.

** כאמור לעיל, ביחס למטוס זה לא נערכה למועד הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 הערכת שווי נפרדת, היות למועד הדוח נחתם הסכם למכירת המטוס. לפרטים אודות הסכמות מחודש יולי 2022 לעניין סיום הסכם החכירה שהיה בתוקף דאז, ולעניין עסקת מכירת המטוס, עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2022, ראו ביאור 9ד(2) לעיל. המטוס הוצג בספרים ליום 30 בספטמבר 2022 בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה.

*** לפרטים אודות התקשרות להחכרת מטוס זה ומטוס האיירבוס 320-200 הנוסף, ללקוח חדש, ראו ביאור 9ג לעיל.

**** תקופת החכירה של מטוס זה נסתיימה בחודש ספטמבר 2022. ראו ההסבר להלן ביחס להתאמה בערך המטוס לאור התאמת המצב התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה ומנגד פיצוי במזומן שקיבלה החברה מהחוכר עם סיום החכירה. לפרטים אודות התקשרות להחכרת מטוס זה ומטוס האיירבוס 320-200 הנוסף, ללקוח חדש, ראו ביאור 9ג לעיל.

***** החכרת המטוס ללא מנועיו. לפרטים אודות הסכמות אליהן הגיעו החברה והחוכרת לאור הקדמת מועד ביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס זה, ראו ביאור 9ה(2) לעיל.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס לכל המטוסים למעט גוף מטוס האיירבוס 300-330 שמוחכר ל-Sunclass Airlines, סכום בר ההשבה של מטוסים הינו נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך 12,741 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. ירידת ערך מטוסים (המשך)

מתוך האמור לעיל, ההפרשה לירידת הערך בסך 6,403 אלפי דולר בגין מטוס איירבוס 320-200 שתקופת החכרתו ל-Vistara הסתיימה בחודש ספטמבר 2022, נובעת בשל התאמת המצב התחזוקתי של המטוס ממצב של חיים מלאים למצב התחזקותי של המטוס בתום תקופת ההחכרה ל-Vistara. מנגד, במסגרת סיום החכירה של המטוס קיבלה החברה מ-Vistara פיצוי בסך של כ-6,925 אלפי דולר בקשר עם ההתחשבנות לגבי מצבו התחזוקתי בתום תקופת ההחכרה, אשר נרשם כהכנסות במסגרת סעיף הכנסות אחרות ונכלל במסגרת הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 כחלק מהפעילות השוטפת בדוחות על תזרים המזומנים, כך שההשפעה נטו בספרים בגין התאמת המצב התחזוקתי של מטוס זה אגב סיום הסכם החכרתו הינה הכנסה בסך של כ-522 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2022 ביחס למטוס איירבוס 330-300 אשר מוחכר ל-Sunclass Airlines ובהתאם להסכמות אליהן הגיעו החברה והחוכרת לאור הקדמת מועד ביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס זה, כאמור ביאור 9ה(2) לעיל, החברה ביטלה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2022 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים אילו לא הוכרה בגינו הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2022	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2022
Sunclass Airlines	A330-300	1	6,668	5,880	(3,060)	2,272

(4) ליום 31 בדצמבר 2022, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה פרט לשני מטוסי איירבוס 320-200 אשר הוחכרו בעבר ל- Vistara.

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הופעלו על ידי Vistara, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי לימים 30 בספטמבר 2022, 30 ביוני 2022, 31 במרץ 2022, 31 בדצמבר 2021 ו-30 בספטמבר 2021, עקב התנודתיות הרבה במחירי המטוסים, ישנה שונות גבוהה בין השמאים השונים. לפיכך, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (Ascend, IBA ו-AVAC). בהתאם לבחינת ערכי CMV אל מול עלות המופחתת של המטוסים, רשמה החברה הפרשה לירידת ערך בסך של כ- 0.3 מיליון דולר אשר נזקפו לסעיף הוצאות אחרות. יצויין כי בחינת עלות המופחתת וערכי CMV ליום 31 בדצמבר 2022 כוללת את המטוסים לאחר שדרוגם בהתאם לאמור בביאור 9ג לעיל.

לעניין מטוס איירבוס 330-200, לאור חתימה על ההסכם למכירת המטוס כמפורט בביאור 9ד(3), רשמה החברה הכנסות אחרות בסך של כ- 1.8 מיליון דולר בדרך של ביטול הפרשה לירידות ערך קודמות וסיווגה את המטוס בדוח על המצב הכספי בסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה.

ח. מטוסים המשועבדים כבטוחה

להבטחת התחייבויות הקבוצה לגופים מממנים, שעבדה הקבוצה בשעבודים קבועים ובשעבודים ראשונים בדרגה ללא הגבלה נכסים הכוללים, בין היתר, מטוסים, זכויות במטוסים, מנועים ודמי חכירה שיגיעו מחוכרים.

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים משועבדים		
יתרת ההלוואות אשר מובטחות בשעבוד של מטוסים נשוא ההלוואות	73,583	94,985
העלות המופחתת של אותם המטוסים	115,115	163,779
פקדונות (ראו ביאור 10ב(4) להלן)	3,000	-
נכסים לא משועבדים		
עלות מופחתת של מטוסים שאינם משועבדים	27,189	29,074
נכסים נוספים (בעיקר מזומנים ופקדונות) שאינם משועבדים	29,765	23,677

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

א. הרכב ותנועה

	הלוואות בריבית משתנה	הלוואות בריבית קבועה	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:			
יום 1 בינואר 2022:			
חלויות שוטפות	13,393	-	13,393
הלוואות זמן ארוך	80,589	-	80,589
סה"כ הלוואות	93,982	-	93,982
תנועות במהלך שנת 2022:			
הלוואות לגביהן נערך קיבוע מרכיב ריבית משתנה - ראו ביאור 10ב(3) להלן	(45,140)	45,140	-
פירעון מוקדם של הלוואות (ראו ביאורים 10ב(5) ו-(6) להלן)	(8,917)	-	(8,917)
פירעונות שוטפים	(11,818)	(664)	(12,482)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות	60	17	77
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2022	28,167	44,493	72,660
מזה: חלויות שוטפות	2,415	2,553	4,968
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	25,752	41,940	67,692

	הלוואות בריבית משתנה
	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:	
יום 1 בינואר 2021:	
חלויות שוטפות	30,180
הלוואות זמן ארוך	35,711
סה"כ הלוואות	65,891
תנועות במהלך שנת 2021:	
נטילת הלוואות לזמן ארוך (ראו ביאור 10ב(3) להלן)	48,736
פירעונות שוטפים	(19,642)
עלויות גיוס הלוואות	(1,027)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות	24
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2021	93,982
מזה: חלויות שוטפות	13,393
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	80,589

* שיעור הריבית בהלוואות בריבית משתנה כפי שהיו בתקופת הדוח כולל מרווח בשיעור 2.0%-3.6% בתוספת ליבור/SOFR חודשי. שיעור הליבור החודשי ליום 31 בדצמבר 2022 ו-2021 הינו כ-4.39% ו-0.10%, בהתאמה, לשנה. שיעור ריבית SOFR ליום 31 בדצמבר 2022 הינה כ- 4.36%.

** שיעור הריבית בהלוואות בריבית קבועה הינו בטווח 5.5%-6.5% לשנה.

ב. מידע נוסף

(1) למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסום הדוח, כ-75% וכ-78% מתיק האשראי של הקבוצה, בהתאמה, הינו בריבית קבועה. לעניין קיבוע מרכיב ריבית משתנה בהלוואות שמימנו רכישת שני מטוסי איירבוס 220-100, ראו ראו סעיף 10ב(3) להלן.

(2) בנסיבות של ביטול או קיצור הסכם עם חוכר של מטוס וכן בנסיבות של אי תשלום דמי החכירה על ידי החוכר, מכל סיבה שהיא, קיימת לקבוצה, במקרים מסויימים, אפשרות לדחות את תקופת החזר הקרן ולשלם את הריבית בלבד לתקופה של עד 6 חודשים, בכפוף לעמידת הקבוצה בתנאים הקבועים בהסכם ההלוואה.

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

(3) בכל הנוגע למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 אשר נרכשו בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 יחד עם הסכמי החכירה לחברת Delta Air Lines (כמפורט בביאור 9ה(1) לעיל), במועד ביצוע הרכישה החברה התקשרה בהסכם עם בנק זר שהעמיד מימון מסוג Non-recourse בהיקף כולל של כ-49 מיליון דולר המחולק לשתי הלוואות שוות בגין כל אחד מהמטוסים. יתרת העסקה מומנה מאמצעיה העצמאיים של החברה. ההלוואות נקובות בדולרים ונשאו ריבית משתנה (על בסיס LIBOR לחודש בתוספת מרווח בטווח 2%-3%). פירעון כל אחת מההלוואות (קרן) יבוצע בתשלומים חודשיים (לא שווים) עד לתום תקופת החכירה של המטוס הרלוונטי. עמלת פירעון מוקדם תחול ביחס לפירעונות מוקדמים, במידה ויהיו, במשך 36 החודשים הראשונים ממועד העמדת המימון הרלוונטי. דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואות וכן להחזרים על חשבון ההשקעה העצמית במטוסים ולתזרים השוטף של הקבוצה. המטוסים, הסכמי החכירה, זכויות המחכירה בביטוח וזכויות החברה בהסכמי הנאמנות עם המחכירה שועבדו לבנק הממן. הסכמי ההלוואות אינם כוללים התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן.
בחודש ספטמבר 2022, בשים לב לעליה בשיעורי הריבית בשוק ובשים לב לטריגר הקבוע בהלוואה לקיבוע מרכיב ריבית ה-LIBOR עם הגיע בסיס ה-LIBOR לחודש לרף מסוים, הגיעו החברה והבנק להסכמות כי החל מהמועד האמור, יקובע חלק הריבית המשתנה (כאמור לעיל שיעור ריבית ה-LIBOR לחודש) בשיעור שנתי קבוע של 3.688%. לעניין תוספת המרווח לא חל כל שינוי. בהקשר זה יצוין כי ביתר תנאי ההלוואות לא חל כל שינוי, לרבות לעניין עמלת פירעון מוקדם (לחברה אפשרות לפירעון מוקדם ללא קנס לאחר שלוש שנים ממועד העמדת המימון), כאשר החברה לא נדרשת בתשלום עלויות שבירת קיבוע ההלוואה (swap break costs) במקרה של בחירה בפירעון מוקדם כאמור.

(4) לעניין הסכם מחודש נובמבר 2017 לנטילת מימון מבנק ישראלי (להלן "הבנק") לצורך רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר הוחכרו לחברת התעופה Vistara, אשר עודכן ביום 25 במאי 2021 בקשר לפריסת הלוואות הבלון עד לחודש יוני 2028 (כמפורט בביאור 9ב(4) בדוחות הכספיים לשנת 2021), יעודכן כי ביום 26 בדצמבר 2022 הגיעה החברה להסכמות עם הבנק (אשר עוגנו בהסכם שנחתם ביום 21 בפברואר 2023), כפי שאושרו על ידי דירקטוריון החברה, בדבר עדכון להסכמי ההלוואות בהתאם למפורט להלן:

א. בכל הנוגע לעסקת החכרת המטוסים הבנק אישר את זהות החוכרת החדשה ואת הסכמי החכירה שנחתמו עם חוכרת זו, בהתאם למפורט בביאור 9ג לעיל.

ב. בכל הנוגע לסך של 3 מיליון דולר (1.5 מיליון דולר בגין כל מטוס), אשר שועבד לטובת הבנק בחודש ספטמבר 2022 כחלק מהסכמות קודמות על שיעבוד סכום זה במקרה של אי מציאת חוכרים למטוסים נשוא ההלוואה, הוסכם כי סך זה ישמש לביצוע פירעון מוקדם של יתרות התשלום האחרון ("הבלון") של ההלוואות (כך שאלו תעמודנה על כ- 12 מיליון דולר (כ- 6 מיליון דולר בגין כל מטוס)). פירעון זה התבצע ביום 21 בפברואר 2023.

ג. בכל הנוגע לאמת המידה הפיננסית של הון עצמי מינימאלי אשר קודם למועד תיקון זה עמד על 50 מיליון דולר (ראו ביאור 10ג(1) להלן), הוסכם כי אמת המידה תעודכן לעמידה בהון עצמי שלא יפחת מ-48 מיליון דולר, וזאת במשך שני רבעונים רצופים.

ד. בכל הנוגע לאמת המידה הפיננסית של כיסוי חוב נטו (חוב נטו ל- EBITDA מתואמת שלא יעלה על 8) ראו ביאור 10ג(1) להלן, הוסכם כי אמת מידה פיננסית זו תבוטל לחלוטין.

ה. כן נקבע אופן מדידת שירות החוב לאור עסקאות החכירה החדשות (מדידה שנתית על בסיס השנה שחלפה), כך שנדרש שהתזרים השנתי מתשלומי החוכרת (המביא בחשבון לצורך המדידה גם חלק מתשלום הרזרבות לשיפוץ בו מחויבת החוכרת) אל מול החוב (קרן וריבית) לא יפחת מ- 1.05 בגין השנה הראשונה ומ- 1.1 בגין כל אחת מהשנים שלאחר מכן.

(5) לעניין ההלוואה שמימנה את מטוס איירבוס 200-330 שבבעלות החברה, בחודש דצמבר 2022 ביצעה החברה פירעון מוקדם מלא של יתרת ההלוואה האמורה (אשר מועד פירעונה המקורי היה בחציון הראשון לשנת 2024), בסך (קרן) של כ-7.5 מיליון דולר.

(6) לעניין ההלוואה שמימנה את מטוס איירבוס 100-319, בחודש יוני 2022, אגב מכירת המטוס יחד עם הסכם החכרתו, ביצעה החברה פירעון מלא של יתרת ההלוואה בסך כ-1.4 מיליון דולר.

(7) לפירוט סכומי ומועדי הפרעון הנותרים של הקבוצה בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים ראו ביאור 17ו(1).

(8) לעניין שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 9ח לעיל.

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות

לחברה מחויבות כלפי בנק בארץ אשר מימן את רכישת שני מטוסי האיירבוס 200-320 לעמידה ביחס יתרת הלוואות לביטחונות הנדרשים (יתרת החוב לבנק אל מול שווי של המטוסים המשועבדים (בהתאם למחירון שנקבע) ביחס שלא יעלה על 65% (יחס זה הינו החל מהמועד בו נחתמו הסכמי חכירה חדשים ביחס למטוסים אלו). למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו עומדת החברה ביחס יתרת הלוואות לביטחונות הנדרשים. היחס בפועל למועד הדוח הכספי ולמועד פרסומו הינו 51% ו-50%, בהתאמה.

כמו כן, לחברה מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (Covenants) מסוימות כלפי הבנק בארץ אשר מימן את רכישת שני מטוסי האיירבוס 200-320, כמפורט להלן:

אמת המידה הפיננסית	הערה	היחס הנדרש	היחס בפועל ליום 31 בדצמבר 2022
יחס הון עצמי מוחשי לסך מאזן מוחשי	(1)	לא יפחת מ-15%	30.80%
הון עצמי מוחשי	(1)	לא יפחת מ-48 מיליון דולר	54.1 מיליון דולר
יתרת מזומנים, פיקדונות והשקעות לזמן קצר	(2)	לא יפחת מ-12 מיליון דולר	23.1 מיליון דולר

(1) "הון עצמי מוחשי" פירושו הון בדוחותיה הכספיים של החברה בניכוי נכסים לא מוחשיים, ובניכוי הלוואות שהעמידה החברה לגוף בקבוצה הקשורה ובתוספת הלוואות בעלים לגביהן נחתמו כלפי הממנים כתבי נחיתות.
"מאזן מוחשי" פירושו סך הנכסים בהתאם לדוחותיה הכספיים של החברה בניכוי נכסים לא מוחשיים והלוואות שהעמידה החברה לגוף בקבוצה הקשורה.

התניה זו כוללת רכיב נוסף לפיו החברה לא תבצע חלוקת דיבידנד במידה ויחס זה יפחת מ-16% או שכתוצאה מהחלוקה יחס זה יפחת מ-16%.

ביום 29 במאי, 2022, סיכמה החברה עם הבנק על עדכון ביחס למדידת אמת המידה הפיננסית הנ"ל של הון עצמי מוחשי מינימאלי, ובהתאם לעדכון שהוסכם עם הבנק, נקבע כי התחייבות החברה לעמידה, לאורך חיי ההלוואות, בהון עצמי מוחשי מינימאלי, תעודכן כדלקמן: (א) החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2022 - יעמוד הסכום הנדרש על 50 מיליון דולר; ו- (ב) החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2023 ואילך - יעמוד הסכום הנדרש על 55 מיליון דולר.
ביום 26 בדצמבר 2022, סיכמה החברה עם הבנק על עדכון נוסף ביחס למדידת אמת המידה הפיננסית הנ"ל של הון עצמי מוחשי מינימאלי, ובהתאם לעדכון שהוסכם עם הבנק, נקבע כי התחייבות החברה לעמידה, לאורך חיי ההלוואות, בהון עצמי מוחשי מינימאלי, תעודכן לעמידה בהון עצמי שלא יפחת מ-48 מיליון דולר וזאת במשך שני רבעונים רצופים. בנוסף, סיכמה החברה בנוגע לאמת המידה הפיננסית של כיסוי חוב נטו (חוב נטו ל- EBIDTA מתואמת) שלא יעלה על 8, כי אמת מידה פיננסית זו תבוטל לחלוטין. כן נקבע אופן מדידת שירות החוב לאור עסקאות החכירה החדשות (מדידה שנתית על בסיס השנה שחלפה), כך שנדרש שהתזרים השנתי מתשלומי החוכרת (המביא בחשבון לצורך המדידה גם חלק מתשלום הרזרבות לשיפוץ בו מחויבת החוכרת) אל מול החוב (קרן וריבית) לא יפחת מ- 1.05 בגין השנה הראשונה ומ- 1.1 בגין כל אחת מהשנים שלאחר מכן.

(2) לקבוצה מחויבויות לשמור בקופתה יתרות מזומנים (מזומנים שאינם משועבדים, השקעות לזמן קצר ופיקדונות בנקאיים) בסך 12 מיליון דולר.

נכון למועד הדוח ולמועד פרסומו עומדת הקבוצה בכל אמות המידה הפיננסיות, ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים הממנים.

ביאור 11 - אגרות חוב

א. ההרכב

תעודת התחייבות	יתרת ערך נקוב ליום 31 בדצמבר 2022	בסיס הצמדה	ריבית נקובה	תנאי פרעון	ריבית אפקטיבית	מידע נוסף	ליום 31 בדצמבר 2022	ליום 31 בדצמבר 2021
	ש"ח		%		%		אלפי דולר	
סדרה ב'	100,268,278	צמוד לדולר	5.5%	פרעון קרן ב-17 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 16 תשלומים בשיעור 4% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 31 במאי ו-30 בנובמבר של כל אחת מהשנים 2016 עד 2023 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 36% מהקרן יפרע ביום 31 במאי 2024. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 31 במאי 2016.	5.22%	ב, ג, ד	25,889	35,500
סדרה ג'	53,069,280	שקלי	5.05%	פרעון קרן ב-13 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 12 תשלומים בשיעור 6% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 10 באפריל ו-10 באוקטובר של כל אחת מהשנים 2022 עד 2027 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 28% מהקרן יפרע ביום 10 באפריל 2028. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 10 באפריל 2022.	6.69%	ב, ג, ד	15,081	19,391
							40,970	54,891
				בניכוי - חלויות שוטפות*			(6,764)	(7,789)
				בתוספת (בניכוי) פרמיה (ניכיון)			(571)	(700)
							33,635	46,402

* לפני תוספת יתרת ניכיון לזמן קצר נטו, אשר יתרתה ליום 31 בדצמבר 2022 ו-2021 הינה 143 אלפי דולר ו-144 אלפי דולר, בהתאמה.

ב. מידע נוסף

(1) אגרות חוב - סדרה ב'

ביום 25 בנובמבר 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה ב') לציבור על פי דוח הצעת מדף שפרסמה החברה ביום 25 בנובמבר 2015 בהתאם לתשקיף. על פי דוח הצעת המדף הנפיקה החברה לציבור 119,262 אלפי ש"ח (30,793 אלפי דולר) ע.נ. אגרות חוב בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת. אגרות החוב רשומות למסחר בבורסה.

ביום 11 בדצמבר 2017 הנפיקה החברה 140,100 אלפי ש"ח ע.נ. אגרות חוב נוספות בדרך של הרחבת סדרת אגרות החוב הקיימת של החברה (להלן בסעיף זה - "ההרחבה"). מחיר היחידה (1,000 ש"ח ע.נ.) שנקבע במכרז לציבור היה 945 ש"ח. תמורת ההנפקה (ברוטו, לפני ניכוי הוצאות הנפקה) הסתכמה לסך של 132,395 אלפי ש"ח (37,623 אלפי דולר). אגרות החוב הונפקו במחיר הגבוה בכ-4% מן הערך המתואם (פארי), קרי ללא ניכיון.

אגרות החוב, צמודות (קרן וריבית) לשער הדולר למועד ההנפקה אשר הינו 3.873. אגרות החוב (סדרה ב') אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר.

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

החברה רשאית להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם, מלא או חלקי, בהודעה מוקדמת שמועדיה נקובים בשטר הנאמנות, לפי הגבוה מבין (1) שווי שוק של יתרת אגרות החוב שבמחזור, אשר ייקבע על-פי מחיר הנעילה הממוצע של אגרות החוב בשלושים (30) ימי המסחר שקדמו למועד קבלת החלטת הדירקטוריון בדבר ביצוע הפדיון המוקדם; (2) הערך ההתחייבותי של אגרות החוב העומדות לפדיון מוקדם שבמחזור, דהיינו קרן בתוספת ריבית והפרשי הצמדה (ככל שישנם), עד למועד הפדיון המוקדם בפועל; (3) יתרת תזרים המזומנים של אגרות העומדות לפדיון מוקדם (קרן בתוספת ריבית) כשהיא מהוונת לפי תשואת האג"ח הממשלתי בתוספת ריבית בשיעור של 1.5%.

ביום 30 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה, תוכנית לרכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') של החברה בהיקף כספי של עד 17.5 מיליון ש"ח (כ-5 מיליון דולר לפי שער החליפין למועד אישור התוכנית), ליישום החל מיום 4 בדצמבר 2022 ועד ליום 15 בינואר 2023 (בכפוף להגבלות נוספות כפי שקבע דירקטוריון החברה). ביום 15 בינואר 2023, הושלמה התוכנית כאמור. מכוח התוכנית נרכשו כ-16,496 אלפי ש"ח ע.נ אגרות חוב (סדרה ב') (מתוכם כ-16,071 אלפי ש"ח ע.נ. נרכשו עד ליום 31 בדצמבר 2022), בתמורה כוללת של כ-14.8 מיליון ש"ח (כ-4.3 מיליון דולר), סך הרווח כתוצאה מתוכנית הרכישה העצמית מסתכם בכ-95 אלפי דולר.

(2) אגרות חוב - סדרה ג'

ביום 12 באוגוסט 2021, השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה ג') לציבור על פי דוח הצעת מדף שפרסמה החברה ביום 11 באוגוסט 2021 בהתאם לתשקיף. על פי דוח הצעת המדף הנפיקה החברה לציבור 41,306 אלפי ש"ח ע.נ. אגרות חוב בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת. אגרות החוב (סדרה ג') רשומות למסחר בבורסה וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-39,323 אלפי ש"ח. (אגרות החוב (סדרה ג') הונפקו בניכיון).

ביום 28 באוקטובר 2021, השלימה החברה, במסגרת הנפקה פרטית, הרחבת סדרה אג"ח ג' ורשמה למסחר בבורסה 19,000 אלפי ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ג') נוספות, רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת, וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ- 18,193 אלפי ש"ח. תנאי אגרות החוב במסגרת הרחבת הסדרה הינם זהים לתנאי אגרות החוב (סדרה ג') שבמחזור, אשר הונפקו ונרשמו למסחר לראשונה על פי דוח הצעת מדף מיום 11 באוגוסט 2021 כאמור לעיל.

אגרות החוב (סדרה ג') שקליות ואינן צמודות לבסיס הצמדה כלשהו. אגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר.

בכל הנוגע לריבית שנושאות אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה החברה (נכון למועד ההנפקה 4.8%), ולאור ירידת סך ההון העצמי של החברה מתחת ל-55 מיליון דולר החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 אשר פורסמו ביום 29 במאי 2022 (כ- 54.2 מיליון דולר כאמור בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022) ("החריגה"), החל מיום 29 במאי 2022 עלה שיעור הריבית השנתית שהחברה תשלם בגין הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג') בשיעור של 0.25%, בגין התקופה שתחילתה ביום 29 במאי 2022 ועד לפירעון מלא של יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג') או עד למועד פרסום דוחות כספיים של החברה (רבעוניים או שנתיים) לפיהם תחדל להתקיים החריגה, לפי המוקדם. בהתאם, החל מיום 29 במאי 2022 שיעור הריבית השנתית בפועל שתישא יתרת קרן אגרות החוב (סדרה ג') הינו 5.05%. בהתאם לדוחות כספיים אלו עומד הונה העצמי של החברה על הסך של כ-54.1 מיליון דולר.

לעניין עסקאות גידור שביצעה החברה כנגד החשיפה לשע"ח, ראו ביאור 17ד להלן.

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של אגרות החוב

החברה התחייבה לעמידה במגבלות ובאמות מידה פיננסיות (Covenants) לאורך חיי אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') אשר העיקריות שבהן מפורטות בתמצית להלן:

אמת המידה הפיננסית	הערה	היחס הדרש	היחס בפועל ליום 31 בדצמבר 2022
יחס הון עצמי לסך נכסים	(1)	לא יפחת מ-15%	30.80%
הון עצמי מינימאלי	(2)	לא יפחת מ-48 מיליון דולר	54.1 מיליון דולר
מזומנים בקופה	(3)	לא יפחת מ-10 מיליון דולר	23.1 מיליון דולר

(1) סדרה ב': לא יפחת משיעור של 15% למשך תקופה של שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה משיעור של 16% תזכה בפיצוי של 0.5% תוספת לשיעור הריבית).

סדרה ג': לא יפחת משיעור של 15% למשך תקופה של שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה משיעור של 18% תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית).

(2) סדרה ב': לא יפחת מ-45 מיליון דולר.
סדרה ג': לא יפחת מ-48 מיליון דולר במשך שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה מהון עצמי של 55 מיליון דולר תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית - לעניין זה ראו סעיף 11ב(2) לעיל).

(3) לחברה מחויבות לשמור בקופתה מזומנים, לרבות פיקדונות בבנקים והשקעות לזמן קצר (כהגדרת מונח זה בשטר הנאמנות) בסך שלא יפחת מ-10 מיליון דולר.

מגבלה	דרישה
חלוקת דיבידנד (סדרות ב' ו-ג')	החברה תהא רשאית לחלק דיבידנד ובלבד שהונה העצמי לאחר ביצוע החלוקה לא יפחת מ-50 מיליון דולר (סדרה ב') ו-60 מיליון דולר (סדרה ג'). כמו כן, בהוראות שטר הנאמנות לסדרה ג' נקבע כי החברה לא תבצע חלוקה אם לאחר ביצוע החלוקה יחס הון עצמי לסך נכסים יירד משיעור של 20%.
Cross Default עם חוב אחר של החברה (סדרות ב' ו-ג')	מול כל סדרת אגרות חוב אחרת שהנפיקה החברה, או חוב של החברה כלפי מוסד פיננסי (במקרה של סדרה ב') או כלפי נושה של החברה (במקרה של סדרה ג') (בשני המקרים (למעט חוב שהינו Non Recourse) בהיקף העולה על 15 מיליון דולר.
עסקאות חריגות עם בעל שליטה (סדרה ב')	לא להעמיד לכנפיים הלוואות נוספות מעבר להלוואה בגובה של 12 מיליון דולר אשר הייתה קיימת ליום חתימת שטר הנאמנות. יצוין כי הלוואה זו נפרעה במלואה בפירעון מוקדם בחודש יוני 2017. דמי הניהול שמשלמת החברה לכנפיים לא יעלו על הסכומים הנקובים בהסכם הניהול הקיים במועד חתימת שטר הנאמנות, כפי שיוארך מעת לעת, לפי שיקול דעתה הבלעדי של החברה. לא לבצע מכירה או רכישה של נכסים בין החברה לכנפיים אלא אם הם נעשות בתנאי שוק.
שעבוד שלילי (סדרות ב' ו-ג')	לא לשעבד בשעבוד שוטף (שעבוד צף) את כלל נכסיה וזכויותיה ללא אישור מחזיקי אגרות החוב.
תוספת לריבית השנתית בגין ירידה בדירוג אגרות החוב	סדרה ב' - 0.25% בגין ירידה בנוטצ' אחד מדירוג (-ilA) ובסה"כ עד 1% בגין ירידה בארבעה נוטצ'ים. סדרה ג' - 0.3% בגין כל ירידה בשני הנוטצ'ים הראשונים מהדירוג במקור ((+)ilBBB), 0.2% בגין כל ירידה נוספת ובסה"כ עד 1% ירידה בארבעה נוטצ'ים.

נכון לתאריך הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו עומדת הקבוצה בכל אמות המידה הפיננסיות, ההסכמות והתניות אחרות כלפי מחזיקי אגרות החוב ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת אגרות החוב לפירעון מיידי.

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

ד. דירוג

ביום 6 באוקטובר 2022, פרסמה מעלות S&P דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') שהנפיקה החברה ב- ilBBB(+).

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
ספקים בארץ ובחו"ל	211	135
הכנסות מראש	405	581
הוצאות לשלם לרבות הפרשה לתיקון מנועים	3,187	4,185
הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	1,473	2,369
מקדמות על חשבון מימוש מטוסים	1,000	-
אחרות	3	10
	6,279	7,280

ביאור 13 - הפקדות של חוכרי מטוסים

א. הרכב

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת ביצוע שיפוצים עתידיים (*)	1,818	1,200
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת קיום הוראות הסכמי חכירה	885	2,705
מיון הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	(1,473)	(2,369)
	1,230	1,536

ב. תנועה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה לתחילת השנה	1,536	1,841	21,962
הפקדות חוכרים שוטפות להבטחת שיפוציים עתידיים (*)	618	580	1,398
קבלת פקדונות חוכרים בקשר להחכרת מטוסים	500	550	-
שחרור הפקדות חוכרים בקשר לסיום החכרת מטוסים	(2,320)	-	(8,652)
חילוט הפקדות חוכרים	-	-	(11,933)
מיון הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	896	(1,435)	(934)
יתרה לסוף השנה	1,230	1,536	1,841

(*) הפקדות אלו שולמו ומשולמות לחברה באופן שוטף בגין שימוש שבוצע במטוס הרלוונטי וניצולו בפועל. לאחר ביצוע עבודות שיפוץ ברכיב רלוונטי במטוס, משוחרר סכום שנצבר אצל החברה בגין אותו רכיב רלוונטי, בגובה עלות השיפוץ של רכיב זה ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי, הכל בהתאם להוראות ההסכם הרלוונטי. בתקופת הדוח שולמו הפקדות כאמור מכוח ההסכם להחכרת גוף מטוס האיירבוס 300-330 בלבד.

בכל הנוגע להפקדות כאמור בטבלה בסעיף א' לעיל יובהר כי הפקדות אלו הינן נכס של החברה, אשר כנגדן עומדת לחברה התחייבות כתלות ובהתאם לסוג ההפקדה.

ביאור 14 - מסים על הכנסה

א. מסים נדחים

	יתרה ליום 1 בינואר 2022	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:			
רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה	(24,250)	12,771	(11,479)
מכשירים פיננסיים נגזרים	(65)	74	9
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:			
הפסדים לצרכי מס	21,791	(11,479)	10,312
סה"כ	**(2,524)**	1,366	**(1,158)**

	יתרה ליום 1 בינואר 2021	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2021
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:			
רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה	(26,932)	2,682	(24,250)
מכשירים פיננסיים נגזרים	-	(65)	(65)
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:			
הפסדים לצרכי מס	17,893	3,898	21,791
סה"כ	**(9,039)**	6,515	**(2,524)**

ב. מסים על הכנסה (הטבת מס) שהוכרו בדוח הרווח והפסד

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2010
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תנועה במסים נדחים	(1,366)	(6,515)	(4,350)
מסים שוטפים	-	157*	-
	(1,366)	(6,358)	(4,350)

* בגין חבות מס על הכנסה חריגה משנת 2016 אגב הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018 שנחתם במהלך התקופה המדווחת. לפרטים נוספים ראו סעיף ו' להלן.

ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)

ג. התאמת הוצאות (הכנסות) מסים לרווח

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפסד לפני מסים על הכנסה לפי דוח רווח והפסד (*)	(5,963)	(31,153)	(21,116)
שיעור מס סטטוטורי	23%	23%	23%
הטבת מס לפי שיעור מס סטטוטורי	(1,371)	(7,165)	(4,857)
תוספת (חסכון) במס בגין:			
הפסדים מועברים משנים קודמות שבוטלו (הוכרו) השנה	-	240	(232)
הפרש בשיעור המס החל על הכנסות בחברות מאוחדות הממוקמות בתחומי שיפוט אחרים	(4)	528	739
הוצאות מס שנים קודמות	9	39	-
	5	807	507
סה"כ הטבת מס שהוצגה בדוח רווח והפסד	(1,366)	(6,358)	(4,350)

(*) בנטרול חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס

ד. ליום 31 בדצמבר 2022 לחברה ולחברות המאוחדות שלה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-49 מיליון דולר, מתוכם כ-20 מיליון דולר מיוחסים לחברה (ליום 31 בדצמבר 2021 לחברה ולחברות המאוחדות שלה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-71 מיליון דולר, מתוכם כ-37 מיליון דולר מיוחסים לחברה).

ליום 31 בדצמבר 2022 ו-2021, לחברה הכלולה TUS הפסדים לצרכי מס הכנסה של כ-42 מיליון אירו ושל כ-38 מיליון אירו בהתאמה.

ה. חוקי המס החלים על הקבוצה

(1) מדידת התוצאות לצרכי מס

על פי חוק התיאומים ותקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), החל משנת המס 2008, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה על בסיס התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.

על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות. החברות המאוחדות Aircraft Wings ו-Perth, אשר נישומות למס במדינת התאגדותן זכאיות לפחת בגין המטוסים שבבעלותן בשיעורים שנתיים שונים. בשנת 2022 תבעו החברות שיעורי פחת לצרכי מס של 12.5% ו-0.1%, בהתאמה.

(2) שיעורי המס

תוצאות החברה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל בשיעור 23%. תוצאות פעילות החכרת המטוסים הרשומים על שם הנאמנויות הזרות כלולות במלואן בדוחות הכספיים של החברה ונישומות לצרכי מס בישראל. כמו כן, ג'י.קיי.פי. אשר מאוחדת בדוחות המאוחדים של החברה, נישומה למס במשולב עם החברה - ראו ביאור 7ד' לעיל.

ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)

ה. חוקי המס החלים על הקבוצה (המשך)

החברות המאוחדות Aircraft Wings ו-Perth, אשר נישומות למס במדינת התאגדותן, אירלנד ואנגליה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל של 25% ו-19%, בהתאמה. לפרטים נוספים ראו ביאורים 7ב' ו-7ג' לעיל. החברה הכלולה TUS אשר נישומה למס בקפריסין, חייבת במס חברות בשיעור רגיל 12.5%.

ו. שומות סופיות

בחודש דצמבר 2021, ולאחר ביקורת שומות מס הכנסה, חתמה החברה על הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018, אשר בהתאם לו תתווסף לחברה הכנסה חריגה בסך 1,925,000 ש"ח בשנת 2016, כאשר המס בגינה הוא 481,250 ש"ח. ממס זה קוזזו מקדמות בשל הוצאות עודפות. לאור האמור, דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2018 נחשבים סופיים.

ביאור 15 - התקשרויות

א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה

החוכר	דגם המטוס	שנת ייצור	עלות מופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2022 (במיליוני דולרים)	שיעור הכנסות מסך הכנסות הקבוצה לשנת	
				2022	2021
(1) Delta Air Lines	A220-100 x 2	2018	כ-65.5	כ-50%	כ-12%
(2) Vistara	A320-200 x 2	2015, 2016	כ-49.6	כ-31%	כ-66%

(1) לפירוט, ראו ביאור 9ה(1) לעיל.
(2) הסכמי ההחכרה של המטוסים הסתיימו בחודש פברואר 2022 וספטמבר 2022. החברה התקשרה בהסכם להחכרת מטוסים אלו לחברת Avion Express Malta, לפירוט ראו ביאור 9ג לעיל.

ב. תקבולי דמי חכירה צפויים

עסקאות ההחכרה כרוכות בסיכון אשראי (סיכון המתייחס לסיכון שהצד איתו התקשרה הקבוצה לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות ויגרום להפסד פיננסי לקבוצה). להקטנת הסיכון עורכת הקבוצה בדיקות אודות יציבותו הכלכלית של החוכר טרם כניסה להסכם חכירה ועוקבת אחר מצבו לאורך כל תקופת ההחכרה. בנוסף גובה הקבוצה דמי חכירה חודשיים מראש. כמו כן, בחלק מהסכמי ההחכרה ניתנות לקבוצה בטוחות לתשלום דמי החכירה (פקדון כספי או מכתבי אשראי) ובחלק מהסכמי החכירה, נדרש החוכר להפקיד בידי הקבוצה כספים שישמשו כרזרבות לשיפוץ המטוס. כספי הרזרבות, עשויים לשמש אף הם כבטוחה.

בשנת 2022, הכנסות הקבוצה מהחכרת מטוסים נבעו מעסקאות עם ארבעה חוכרים. הקבוצה בוחנת באופן שוטף את עמידת הלקוחות בהתחייבויותיהם.

על פי הסכמי ההחכרה, זכאית הקבוצה, במקרה של הפרת תנאים יסודיים, לרבות פיגור בתשלומי דמי החכירה, לדרוש את החזרת המטוסים המוחכרים. לפיכך, במקרה בו מחליטה החברה על החזרת מטוס מוחכר בגין אי תשלום מצד החוכר או הפרה מהותית אחרת של הסכם ההחכרה, כמו גם במקרה בו היא עושה כן בשל פשיטת רגל של מי מבין חוכריה, לקבוצה קיים סיכון בגין אלמנטים שונים הקשורים במטוס והסכם החכרתו: החוב העלול להיווצר בגין אי תשלום מצד החוכר היוצא, הן ביחס לדמי חכירה והן ביחס למצבו התחזקותי של המטוס; סיכון הקשור בתקופה בה המטוס אינו מייצר הכנסות עד למציאת חוכר מחליף; הוצאות הכרוכות בהחזרת המטוס (לרבות תשלום אגרות מסוימות שלא שולמו על ידי החוכר בנסיבות שאי אפשר לגבותן מהחוכר) ובמציאת חוכר מחליף; והסיכון כי דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכר המחליף יהיו נמוכים משמעותית מאלו שהיו אמורים להשתלם על ידי החוכר המקורי (כתלות בביקוש למטוס הספציפי בעת הרלוונטית ובעיקר ביחס להסכמים ארוכי טווח בהם דמי החכירה בדרך כלל מקובעים למשך כל תקופת ההחכרה בהתאם למחירי השוק אשר שררו למועד ההתקשרות המקורי).

ביאור 15 - התקשרויות (המשך)

ב. תקבולי דמי חכירה צפויים (המשך)

התקבולים הצפויים על פי הסכמי החכירה הקיימים למועד פרסום הדוח (לרבות הסכמי החכרה ל- Avion Express Malta, הסכמים אשר נחתמו לאחר תאריך הדוח כמפורט בביאור 9ג לעיל) הינם:

	אלפי דולר
שנת 2023	9,993
שנת 2024	10,995
שנת 2025	10,573
שנת 2026	9,840
שנים 2027 עד 2035	62,112
	103,513

ביאור 16 - הון

א. הון רשום

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	באלפים	באלפים
מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ערך נקוב כל אחת	250,000	250,000

ב. הון מונפק

	מספר המניות		הון המניות	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021	2022	2021
	באלפים	באלפים	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח
מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ע.נ. שנפרעו במלואן	162,415	121,022	162	121

ג. ביום 30 בנובמבר 2022, בהמשך לאישור דירקטריון החברה, פרסמה החברה דוח הצעת מדף להנפקת מניות, בדרך של זכויות, של 43,748,159 מניות רגילות, רשומות על שם, בנות 0.001 ₪ ע"נ כל אחת של החברה. תוכנית הנפקת המניות זו נועדה בעיקרה לחיזוק הונה העצמי של החברה ולצורך שמירה על מרווח מספק באמת המידה הפיננסית של הון עצמי הקבועה בחלק מהסכמי המימון של החברה (בהסכם המימון הבנקאי הקיים מול בנק ישראלי ובתנאי אגרות החוב שהנפיקה החברה), בשים לב לאתגרים ולמשימות העומדים בפני החברה בנקודת הזמן הנוכחית והמהלכים השונים אותם היא מקדמת.

ביום 21 בדצמבר 2022 התקבלו הודעות ניצול בשיעור של כ-94.6% מסך היחידות שהוצעו, ובהתאם הונפקו 41,392,274 מניות רגילות תמורת כ- 5,706 אלפי דולר (נטו מהוצאות הנפקה).

יצויין כי כנפיים, בעלת השליטה בחברה, ניצלה את כל הזכויות שהוקצו לה ובהתאם ולאור השלמת ההנפקת הזכויות, נפרעה ההלוואה בסך 2 מיליון דולר שהעמידה כנפיים לחברת TUS Airways והחברה העמידה ל- TUS Airways הלוואה בסכום האמור ליתרת התקופה המקורית, הלוואה אשר הומרה למניות ב-TUS Airways כאמור בביאור 7ה(4) לעיל.

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים

א. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד

	נכסים שוטפים (התחייבויות שוטפות)	
	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מכשירים פיננסיים נגזרים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:		
עסקאות גידור מטבע חוץ	(37)	283

ב. מדיניות ניהול ההון

הקבוצה מנהלת את הונה על מנת להבטיח כי תוכל להמשיך ולהתקיים כ"עסק חי" תוך העצמת התשואה של בעלי המניות, וזאת באמצעות שימור יחס הון לחוב מיטבי.

מבנה ההון של הקבוצה מורכב מחוב, הכולל את ההלוואות ואגרות החוב בתוספת הפקדות חוכרים ובניכוי מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, פקדונות והון כמתואר בדוח על השינויים בהון.

ג. מטרות ניהול סיכונים פיננסיים

פעילות הקבוצה חושפת אותה לסיכונים פיננסיים שונים כגון סיכוני שוק (הכוללים סיכון מטבע, סיכון שיעור ריבית וסיכון שינויים בשווי השוק של המטוסים (ראו ביאור 9ז לעיל)), סיכון אשראי וסיכון נזילות.
ניהול הסיכונים הפיננסיים של הקבוצה מתמקד בפעולות לצמצום השפעות שליליות אפשריות על הביצועים הפיננסיים של הקבוצה. מדיניות ניהול הסיכונים, שאושרה על ידי דירקטוריון החברה קובעת עקרונות לגבי: ניהול סיכון מטבע, סיכון שיעור ריבית, סיכון אשראי, השימוש במכשירים פיננסיים נגזרים ומכשירים פיננסיים לא נגזרים וההשקעה של עודפי נזילות. דירקטוריון החברה מפקח אחת לרבעון על קיום מדיניות ניהול הסיכונים הפיננסיים של החברה. כמו כן, כל עסקת חכירה חדשה ו/או מימון מובאת לאישור דירקטוריון החברה.

ד. סיכון מטבע

עיקר החשיפה הינה פיחות בשער החליפין של הדולר מול השקל. חשיפה זו נובעת בעיקר מהנפקת אגרות חוב (סדרה ג') שקליות שהתבצעה ביום 12 באוגוסט 2021 ומהרחבת הסדרה שהתבצעה ביום 28 באוקטובר 2021. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של החברה. סמוך לקבלת תמורות הנפקות אגרות החוב (סדרה ג'), המירה החברה את תמורות ההנפקות לדולרים ובמקביל ולאור החשיפה כאמור לעיל, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו, עסקאות אשר חודשו אחת לתקופה בהתאם ליתרת ההתחייבות של אג"ח (סדרה ג'). חשיפה למטבע חוץ השונה מהשקל הינה זניחה.
במהלך שנת 2022 שילמה החברה סך של כ-1.7 מיליון דולר עבור התחשבנות בגין עסקאות ההגנה (לעניין הכנסות בגין הפרשי שער, אשר עיקרן בגין אג"ח סדרה ג', ראו ביאור 18ו להלן). שווין ההוגן של עסקאות הגידור הקיימות למועד הדוח הינו התחייבות בסך כ-37 אלפי דולר. העסקאות אינן מוכרות כעסקאות הגנה חשבונאיות. להלן פירוט עסקאות ההגנה למועד הדוח:

סכום במיליוני דולר	סוג אופציה	מועד מימוש	מחיר מימוש
17.6	מכירת Call	ינואר 2023	3.52
	רכישת Put		3.50

למועד הדוח, ירידה של 10% בשער החליפין היתה מביאה להוצאות של כ-1.1 מיליון דולר לעומת עליה של 10% בשער החליפין אשר היתה מביאה להכנסות של כ-0.8 מיליון דולר.

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ד. סיכון מטבע (המשך)

לאחר תאריך הדוח, העסקאות שמועד מימושם נקבע לינואר 2023 פקעו ובמקומן ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל כמפורט להלן:

סכום במיליוני דולר	סוג אופציה	מועד מימוש	מחיר מימוש	מחיר/מרווח קיטום
16.5	מכירת Call	אפריל 2023	3.51	3.63-3.55 עבור 11.5 מיליון דולר
	רכישת Put		3.48	3.3

במועד ביצוע העסקאות (מימוש עסקאות שמועד מימושם חל וביצוע עסקאות חדשות), החברה שילמה סכום נטו של כ-42 אלפי דולר. העסקאות אינן מוכרות כעסקאות הגנה חשבונאיות.

לצורך ביצוע העסקאות, הועמדה לחברה על ידי הבנק מסגרת סיכון מאושרת לביצוע עסקאות בנגזרים. במקרה של חריגה מהמסגרת עקב שינוי בשווין ההוגן של העסקאות (בעיקר כתוצאה מייסוף שער החליפין דולר-שקל), עשויה החברה להדרש להעמיד בטחונות לבנק. נכון למועד הדוח על המצב הכספי ולפרסומו, החברה אינה חורגת מממסגרת זו.

ה. סיכון ריבית

הקבוצה חשופה לסיכון ריבית מכיוון שחלק מהותי מתיק האשראי שנטלה הינו בשיעורי ריביות משתנים. ככלל, מדיניות הקבוצה הינה כי לפחות 25% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשתנה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות (כל אלו: "ריבית מוגנת"). פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי.

לעניין ביצוע קיבוע מרכיב ריבית משתנה בהלוואה בחודש ספטמבר 2022, ראו ביאור 10ב(3) לעיל.

למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסום הדוח, כ-75% וכ-78% מתיק האשראי של הקבוצה, בהתאמה, הינו בריבית קבועה.

ניתוח רגישות שיעורי הריבית

ניתוח הרגישות נקבע על בסיס החשיפה לשיעורי ריבית של מכשירים פיננסיים נגזרים ולא נגזרים בתאריך הדוח על המצב הכספי. ניתוח הרגישות בדבר התחייבויות נושאות ריבית משתנה הוכן תחת ההנחה כי סכום ההתחייבות לתום תקופת הדיווח עמד לאורך כל שנת הדיווח. לשם דיווח בנוגע לסיכון שיעורי ריבית באופן פנימי לאנשי המפתח הניהוליים, נעשה שימוש בשיעור עלייה או ירידה של 75%, המייצג את הערכת הנהלת הקבוצה לגבי שינוי סביר בשיעורי ריבית.
בהנחה ששיעור הריבית היה גדל/קטן ב-75%, כמפורט להלן, ושאר הפרמטרים היו נשארים קבועים, ההשפעה על הרווח לפני מס הייתה כדלקמן:

	ליום 31 בדצמבר 2022	
	עליה ב-75%	ירידה ב-75%
	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד)	(930)	930

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ו. ניהול סיכון נזילות

האחריות לניהול סיכון נזילות חלה על דירקטוריון החברה, אשר קובע תוכנית עבודה מתאימה לניהול סיכון נזילות ביחס לדרישות הנהלת הקבוצה לגבי מימון ונזילות בטווח הקצר, בטווח הבינוני ובטווח הארוך. הקבוצה מנהלת את סיכון הנזילות על ידי שמירה על אמצעים בנקאיים, על ידי פיקוח מתמשך על תזרימי המזומנים בפועל ואלו הצפויים והתאמת מאפייני הבשלה של נכסים והתחייבויות פיננסיים.

(1) מכשירים פיננסיים שאינם מהווים מכשירים פיננסיים נגזרים

הטבלאות הבאות מפרטות את מועדי הפירעון החוזיים הנותרים של הקבוצה למועד הדוח בגין נכסים (התחייבויות) פיננסיים עיקריים, אשר אינם מהווים מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים בהתבסס על המועד המוקדם ביותר בו הקבוצה עשויה לקבל את הנכסים או להידרש לפרוע את התחייבויות. לגבי מכשירים נושאי ריבית, הטבלה כוללת תזרימים הן בגין ריבית והן בגין קרן, כאשר במקרה של ריבית משתנה, ריבית ההלוואה נקבעה בהתאם לריבית הידועה למועד הדוח.

	שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	5 שנים ואילך	סה"כ
	אלפי דולר					
ליום 31 בדצמבר 2022						
הלוואות נושאות ריבית	9,958	9,778	9,580	9,388	64,620	103,324
אגרות חוב נושאות ריבית (סדרות ב' ו-ג')	8,858	24,453	2,584	2,481	7,296	45,672
ליום 31 בדצמבר 2021						
הלוואות נושאות ריבית	15,964	14,048	8,770	7,243	64,650	110,675
אגרות חוב נושאות ריבית (סדרות ב' ו-ג')	10,710	10,157	28,259	2,895	11,014	63,035

* לעניין הון חוזר ומקורות פיננסיים, ראו סעיף ו(2) להלן.

(2) ההון החוזר

לימים 31 בדצמבר 2022 ו-31 בדצמבר 2021, לקבוצה הון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר וגירעון בהון חוזר בסך של כ-24 מיליון דולר, בהתאמה. יתרות אלו לא כוללות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך 12 מיליון דולר לאותם ימים.

ככלל, מועדי הפירעון של ההלוואות חופפים את מועדי התשלום של דמי החכירה על-פי הסכמי החכירה ודמי החכירה משולמים על-ידי החוכרים מידי חודש מראש. ליום 31 בדצמבר 2022 צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח, על פי הסכמי חכירה קיימים למועד פרסום הדוח (כולל הסכמים אשר נחתמו לאחר תאריך הדוח) בקשר עם מטוסים המופעלים אצל החוכרים, דמי חכירה בסך של כ-10 מיליון דולר אשר לא נכללים ברכוש השוטף. לפירוט בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה על פי הסכמים קיימים, ראו בביאור 15ב לעיל.

ז. מכשירים פיננסיים שאינם מוצגים בדוח על המצב הכספי בשווי הוגן

פרט למפורט בטבלה הבאה, סבורה הקבוצה כי ערכם הפנקסני של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים המוצגים בעלות מופחתת בדוחות הכספיים זהה בקירוב לשווים ההוגן:

	ערך בספרים		שווי הוגן	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ב' (*)	25,975	35,685	25,575	34,731
אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ג' (*)	14,280	18,361	14,327	19,267

(*) אגרות החוב נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב. השווי ההוגן של אגרות החוב מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2022 (רמה 1).

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מדמי חכירה	11,270	11,221	19,786
אחרות	300	102	260
	11,570	11,323	20,046

ב. הוצאות הפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות פחת	4,357	5,427	10,431
עלות חלקי חילוף של מטוסים שנמכרו	-	-	254
הפחתות לירידת ערך מלאי	-	-	276
תפעול ותחזוקה של מטוסים	3,520	3,337	838
	7,877	8,764	11,799

ג. הוצאות הנהלה וכלליות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
דמי ניהול לחברה האם	1,900	1,900	1,927
שרותים מקצועיים	974	1,211	1,368
ביטוח ואחרות	514	611	183
	3,388	3,722	3,478

ד. הוצאות אחרות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
ירידת ערך מטוסים (ביאור 8ו')	(17,272)	(26,146)	(26,777)
תקבולים בגין פיצוי בתום תקופות חכירה (ביאור 9ג)	13,196	-	-
פיצוי בגין תביעת חוב בקשר להסכם חכירה (ביאור 9ה3))	2,468	-	-
רווח הון ממימוש רכוש קבוע	1,818	-	6,447
רווח (הפסד) מהתאמה לשווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו (ביאור 8)	(716)	3,034	289
קיטון הפרשה (הפרשה) בגין תיקון מנועים	333	(2,600)	(1,144)
הוצאות אחרות	(65)	-	(620)
	(238)	(25,712)	(21,805)

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ה. הוצאות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	6,664	4,195	5,185
הוצאות בגין עסקאות גידור שע"ח	2,027	-	-
הוצאות בגין עמלות בנקאיות	66	48	35
הפרשי שער ואחרות	-	590	12
	8,757	4,833	5,232

ו. הכנסות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ריבית בגין פקדונות בנקים	586	191	425
הכנסות בגין עסקאות גידור שע"ח	-	364	7
רווח בגין רכישה עצמית אג"ח	92	-	711
הפרשי שער ואחרות	2,049	-	9
	2,727	555	1,152

ביאור 19 - דיווח מגזרי

א. כללי

מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, כלהלן:

מגזר א' - החכרת מטוסים. מגזר זה כולל את פעילות החכרת המטוסים של החברה בהתאם לדיווחיה.

מגזר ב' - TUS. מגזר זה כולל את פעילותה של TUS בהתאם לדיווחיה.

לאור ההשקעה ב-TUS, כאמור בביאור 7ה לעיל, על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה ועל בסיס המבחנים לבחינת מגזרי פעילות, החל מהדוחות ליום 31 בדצמבר 2021, נוסף על מגזר החכרת המטוסים של החברה, פעילות TUS מדווחת גם כן כמגזר פעילות (בהתאם לתוצאותיה המלאות ממועד ההשקעה ב-TUS, קרי ספטמבר 2021). סעיף ההתאמות למאוחד כולל ביטול תוצאות TUS והצגתה בהתאם לחלקה של החברה לפי שיטת השווי המאזני.

מידע בדבר נכסי והתחייבויות המגזר כולל את סך הנכסים וההתחייבויות של החזקות החברה בהתאם לעיל. סעיף התאמות למאוחד, כולל ביטול נכסיה והתחייבויותיה של TUS והצגתה לפי שיטת השווי המאזני.

ביאור 19 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. תוצאות המגזרים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022			
	החכרת מטוסים	TUS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר			
הכנסות מהפעלה	11,330	43,420	(43,420)	11,330
הכנסות מהפעלה בין מגזריות	240	-	-	240
הוצאות הפעלה	(7,877)	(43,208)	43,208	(7,877)
רווח גולמי	3,693	212	(212)	3,693
הוצאות מכירה	-	(611)	611	-
הוצאות הנהלה וכלליות	(3,388)	(6,849)	6,849	(3,388)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(238)	66	(66)	(238)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	67	(7,182)	7,182	67
הוצאות מימון, נטו	(6,030)	(2,521)	2,521	(6,030)
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	-	-	(4,968)	(4,968)
הפסד לפני מסים על הכנסה	(5,963)	(9,703)	4,735	(10,931)
הטבת מס (מסים על הכנסה)	1,366	(106)	106	1,366
הפסד לשנה	(4,597)	(9,809)	4,841	(9,565)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021			
	החכרת מטוסים	TUS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר			
הכנסות מהפעלה	11,252	2,446	(2,446)	11,252
הכנסות מהפעלה בין מגזריות	71	-	-	71
הוצאות הפעלה	(8,764)	(5,714)	5,714	(8,764)
רווח גולמי	2,559	(3,268)	3,268	2,559
הוצאות הנהלה וכלליות	(3,722)	(1,469)	1,469	(3,722)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(25,712)	840	(840)	(25,712)
הפסד מפעולות רגילות	(26,875)	(3,897)	3,897	(26,875)
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(4,278)	177	(177)	(4,278)
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	-	-	(1,784)	(1,784)
הפסד לפני מסים על הכנסה	(31,153)	(3,720)	1,936	(32,937)
הטבת מס	6,358	143	(143)	6,358
הפסד לשנה	(24,795)	(3,577)	1,793	(26,579)

ביאור 19 - דיווח מגזרי (המשך)

ג. נכסי והתחייבויות המגזרים

	ליום 31 בדצמבר 2022			
	החכרת מטוסים	TUS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר			
נכסי המגזרים	173,483	34,877	(32,604)	175,756
התחייבויות המגזרים	(121,619)	(31,554)	31,554	(121,619)

	ליום 31 בדצמבר 2021			
	החכרת מטוסים	TUS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר			
נכסי המגזרים	214,164	15,669	(12,621)	217,212
התחייבויות המגזרים	(159,368)	(10,792)	10,792	(159,368)

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. דמי ניהול לחברה האם

בחודש נובמבר 2010 נכנס לתוקף הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים (להלן בביאור זה - "הסכם הניהול"). תוקפו של הסכם הניהול הוארך, בחודש אוגוסט 2015, לאחר קבלת אישור האורגנים המוסמכים של החברה, לתקופה של 5 שנים נוספות, ללא שיחול שינוי בתנאיו, קרי עד ליום 31 באוקטובר 2020. הסכם הניהול ניתן לביטול על-ידי כל צד מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים. במסגרת הסכם הניהול נקבע, כי כנפיים תספק לחברה את השירותים הבאים: (א) שירותי הנהלה בישראל לרבות שירותי מנכ"ל; (ב) שירותי שיווק, מסחר, בחינת הצעות מסחריות, פיתוח עסקים, ניהול מו"מ בהסכמי חכירה, מכירה רכישה ומימון של מטוסים; (ג) ניהול כספי והנהלת חשבונות; (ד) חשבות ועריכת דוחות כספיים; (ה) ייעוץ משפטי פנימי ומזכירות חברה; (ו) שירותי משרד ואחזקת משרד (לרבות מזכירות, מערכות מידע, תקשורת ואינטרנט); (ז) שכירות משרדים ועמדות חניה, לרבות דמי אחזקה וארנונה, חשמל, מיזוג אויר וניקיון. לפרטים אודות הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול ראו להלן.

במסגרת הסכם הניהול נקבע כי בתמורה לשירותי הניהול, תשלם החברה לכנפיים סך של 250 אלפי דולר לחודש כנגד קבלת חשבונית מס כחוק (להלן: "דמי הניהול"), אשר ישולמו בשקלים חדשים על-פי שער הדולר היציג המפורסם על-ידי בנק ישראל ביום התשלום או בדולר, לפי החלטת החברה.

כן נקבע כי, דמי הניהול יוגדלו אם וככל שיהיה גידול בסך הכנסות (מחזור, היינו "הכנסות מהפעלה") החברה על-פי הדוחות הכספיים השנתיים המבוקרים של החברה (להלן: "סך הכנסות החברה"), כמפורט להלן: (א) ככל שסך הכנסות החברה יעלה על סך של 80 מיליון דולר בשנה, ועד לסך של 100 מיליון דולר בשנה, יוגדלו דמי הניהול לשיעור של 333 אלפי דולר (שלוש מאות ושלושים ושלושה אלפי דולר) לחודש; (ב) ככל שסך הכנסות החברה יעלה על סך של 100 מיליון דולר בשנה, ועד לסך של 120 מיליון דולר בשנה, יוגדלו דמי הניהול לשיעור של 400 אלפי דולר לחודש; (ג) ככל שסך הכנסות החברה יעלה על סך של 120 מיליון דולר בשנה, ידונו הצדדים ויסכמו את הגידול הנוסף בדמי הניהול שישולמו, בכפוף לקבלת האישורים הנדרשים כדין; (ד) בחינת הגידול בסך הכנסות החברה תבוצע אחת לשנה קלנדרית, דהיינו - ככל שסך הכנסות החברה יעלה על הסך האמור לעיל בגין שנה מסוימת, יוגדלו דמי הניהול באופן האמור החל מהחודש הראשון של השנה העוקבת; (ה) הוגדלו דמי הניהול כאמור ולאחר מכן פחת סך הכנסות החברה מהמדרגות המפורטות לעיל במשך שנתיים קלנדריות רצופות, יופחתו דמי הניהול לשנה העוקבת להן וישולמו בהתאם למדרגות לעיל לפי סך הכנסות החברה במשך השנה הקלנדרית השנייה מתוך השנתיים הרצופות.

עם השלמת הנפקת מניותיה של החברה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, בחודש יולי 2017, ובהתאם להודעת כנפיים לחברה, עודכנו באופן חד צדדי דמי הניהול להם כנפיים זכאית מכוח הסכם הניהול, כך שאלו הופחתו ב-1 מיליון דולר לשנה (קרי, דמי הניהול הרבעוניים הופחתו החל מאותו מועד מסך של 750 אלפי דולר ל-500 אלפי דולר), החל מיום 1 ביולי 2017 ועד לתום תקופת הסכם הניהול (31 באוקטובר 2020).

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. דמי ניהול לחברה האם (המשך)

ביום 9 בספטמבר 2020 אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה ושל דירקטוריון החברה (מימים 2 באוגוסט 2020 ו-4 באוגוסט 2020, בהתאמה), את הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול, לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 1 בנובמבר 2020.
בהתאם לאמור, אושרה הארכת הסכם הניהול, בתנאים הקיימים של הסכם הניהול (כמפורט לעיל) למעט בשינויים המפורטים להלן: (1) ביטול מנגנון הגדלת דמי הניהול, דהיינו כנפיים תהא זכאית בגין מתן שירותי הניהול לדמי הניהול (בסך של 2,000,000 דולר לשנה, בתוספת מע"מ כדין), ללא אפשרות להגדלת דמי הניהול במקרה של גידול בהכנסות החברה; (2) תינתן על ידי כנפיים הנחה של 5% בדמי הניהול כמפורט בס"ק (1) לעיל, וזאת בגין התקופה שתחילתה ביום 1 במאי 2020 ועד למועד בו כלל המטוסים בצי המטוסים של החברה יניבו דמי חכירה; ו-(3) הבהרה בנושא עלויות רכישת כיסוי ביטוחי לאחריות נושאי המשרה בחברה כדלקמן: כנפיים תפעל לכלול את נושאי המשרה בחברה בפוליסת הביטוח הקבוצתית של כנפיים לדירקטורים ונושאי משרה ללא חיוב החברה בפרמיה. במידה וכנפיים תודיע לחברה, מכל סיבה שהיא, שהחברה לא תיכלל בפוליסת הביטוח הקבוצתית של כנפיים לביטוח אחריות נושאי משרה, אזי עלויות רכישת הביטוח שישולמו ע"י החברה בגין רכישה עצמאית של כיסוי לנושאי המשרה שלה בהיקף הביטוח שהיה קיים בתקופת הפוליסה הקבוצתית האחרונה, יופחתו מסכום דמי הניהול. מובהר כי אם החברה תבחר לרכוש כיסוי ביטוחי נוסף מעבר להיקף הכיסוי הביטוחי כאמור, תשולם עלות הכיסוי הביטוחי הנוסף כאמור ע"י החברה ועל חשבונה. דמי הניהול אינם כוללים הוצאות ישירות סבירות ואשר אינן מוגבלות בסכום של אש"ל, נסיעה לחו"ל ושהיה בחו"ל של עובדי כנפיים במסגרת מתן שירותי הניהול. כן יצוין כי בהתאם לתנאי הסכם הניהול לכל צד עומדת הזכות לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים.
כן יצוין כי וועדת הביקורת ודירקטוריון כנפיים אישרו מצדם את התקשרות כנפיים להארכת תוקף הסכם הניהול לשלוש שנים נוספות כאמור.

יובהר כי דמי הניהול אינם כוללים תשלומי גמול לדירקטורים (למעט גמול עבור שירותי יו"ר דירקטוריון). בהסכם הניהול נקבע, כי ככל שישולם גמול לדירקטורים שיכהנו בחברה, לרבות לדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או נושאי משרה בכנפיים, הוא יהיה בנוסף לדמי הניהול. בעניין זה ראו בסעיף ב' להלן, בדבר החלטת האסיפה הכללית לתשלום גמול לדירקטורים בחברה.

להתקשרות החברה עם יו"ר הדירקטוריון בהסכם יו"ר ותיקון בהתאם של הסכם הניהול, ראו סעיף ב' להלן.

ג. גמול דירקטורים

הגמול המשולם לדח"צים ולדירקטור בלתי תלוי הינו בגובה "הסכום הקבוע", בהתאם לקבוע בתוספת השניה והשלישית לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול"), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת.

ביום 20 ביולי 2022 החליטו ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון החברה על אישור ההתקשרות למתן גמול לדירקטורים אשר יכהנו בחברה מעת לעת, לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, המכהנים בחברה במועד ההחלטה וכפי שיכהנו בה מעת לעת (להוציא דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים ששכרם נקבע בנפרד על פי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול")), לתקופה של שלוש שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022, כדלקמן:
(א) גמול בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מועדותיו בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השלישית בתקנות הגמול (כפי שהן מתעדכנות מעת לעת), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת, לרבות בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת (ישיבה טלפונית) והחלטה בלא התכנסות בפועל (החלטה בכתב);
(ב) גמול שנתי בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת;
(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.
נכון למועד ההחלטה, דרגת החברה בהתאם לתקנות הגמול הינה דרגה ג'.
נימוקי ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) והדירקטוריון לאישור ההחלטה:
גמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים (לרבות בעלי שליטה ו/או קרוביהם) כאמור, אינו עולה על הסכום המירבי שניתן לשלם לדירקטור חיצוני לפי תקנות 4, 5 ו-7 לתקנות הגמול (ואף נמוך ממנו), וגמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, אינו עולה על הגמול הנמוך ביותר המשולם לדירקטור אחר בחברה.
הגמול האמור תואם את מדיניות התגמול של החברה אשר אושרה באסיפת בעלי המניות של החברה מיום 29 בדצמבר 2019 (וכפי שתוקנה ביום 9 בספטמבר 2020).

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. גמול דירקטורים (המשך)

התקשרות בהסכם עם יו"ר הדירקטוריון

בחודש נובמבר 2012 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, את התקשרות החברה בהסכם עם מר שלמה חנאל (באמצעות חברה בבעלותו המלאה) ("יו"ר הדירקטוריון") למתן שירותי יו"ר דירקטוריון לחברה ("הסכם היו"ר").

בתמורה למתן השירותים, המקבילים להיקף משרה של כ-50%, זכאי יו"ר הדירקטוריון לתמורה חודשית של 45 אלפי ש"ח צמוד למדד המחירים הכללי לצרכן הידוע ליום התשלום לעומת המדד בגין חודש אוגוסט 2012 ובתוספת מע"מ, וכן להעמדת רכב (לרבות מלוא עלויות ההחזקה והשימוש בו, ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו) ולמלוא עלות ההחזקה והשימוש בגין אמצעי תקשורת (ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו). כמו כן היו"ר זכאי להחזר הוצאות סבירות במסגרת ולצורך מילוי תפקידו כנגד הצגת קבלות/חשבוניות מתאימות בהתאם לנהלי החברה. בנוסף היו"ר מבוטח בביטוח אחריות נושאי משרה וזכאי לקבל התחייבות לשיפוי כמקובל בחברה וכפי שמוענק לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה.

ההתקשרות האמורה החלה ביום 1 בנובמבר 2012 והינה בתוקף עד למועד בו יחדל מר חנאל לכהן כיו"ר הדירקטוריון של החברה, מכל סיבה שהיא. למרות האמור, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להפסיק את ההתקשרות בכל עת, בכפוף למסירת הודעה מוקדמת של 45 יום.

התקשרות החברה האמורה לעיל אושרה בוועדת הביקורת של החברה ביום 22 בנובמבר 2012, בדירקטוריון החברה ביום 25 בנובמבר 2012, באסיפה הכללית של החברה ביום 29 לנובמבר 2012 ובאסיפה הכללית של כנפיים ביום 31 לדצמבר 2012.

יצוין כי במקביל ובכפוף להתקשרות החברה בהסכם עם היו"ר, תוקן הסכם הניהול עם כנפיים, כך שמן התמורה אשר תשולם על ידי החברה לכנפיים על פי הסכם הניהול, תופחת התמורה אשר תשולם על ידי החברה ליו"ר לפי הסכם היו"ר, היות והשירותים שנקבעו בהסכם הניהול כוללים כמו כן שירותי יו"ר דירקטוריון.

בתחילת שנת 2022 הודיע יו"ר הדירקטוריון לחברה כי הוא מפחית, באופן חד צדדי ועד להודעה חדשה, התמורה החודשית לה הוא זכאי בהתאם לאמור לעיל, בסך של 6 אלפי ש"ח בחודש, החל מהתמורה החודשית לה הוא זכאי בגין חודש ינואר 2022.

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה

במסגרת מדיניות התגמול של החברה, החברה תהיה רשאית להתקשר מעת לעת, באמצעותה או באמצעות כנפיים, בפוליסות לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בחברות הבנות ובחברות הקשורות של החברה, כולן או חלקן, בהתאם לשיקול דעתה של החברה (לרבות, דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה או מי מטעמם) בתנאים שלא יחרגו מהתנאים המפורטים במדיניות התגמול. בהתאם, דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצת כנפיים (כנפיים וחברות הבנות שלה, לרבות החברה) מבוטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת הכיסוי הביטוחי שנערך על ידי כנפיים.

בהמשך לאמור לעיל, בדבר ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה, יעודכן, בכל הנוגע לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה כדלקמן:

(1) בחודש יוני 2020 הפעילה כנפיים את האופציה שהייתה בפוליסת הביטוח הקבוצתית שהייתה בתוקף עד ליום 31 ביולי 2020 (פוליסה קבוצתית שנערכת על ידי כנפיים לנושאי המשרה בה, בחברות בנות ובחברות קשורות, לרבות דירקטורים ונושאי משרה בחברה וכולל דירקטורים הנחשבים כבעלי שליטה), מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (Run-Off) שתחילתה ביום 1 באוגוסט 2020 וסיומה ביום 31 ביולי 2027 ("רכישת כיסוי תקופת הגילוי"). עם רכישת כיסוי תקופת הגילוי, הכיסוי הביטוחי בגין תקופה זו יחול, הן ביחס לרובד הביטוח הראשון (פוליסה בגבול אחריות של 100 מיליון דולר, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 (להלן בביאור זה: "חוק חוזה ביטוח")) והן ביחס לרובד הביטוח הנוסף (פוליסה בגבול אחריות של 20 מיליון דולר, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח כאשר רובד הביטוח השני אינו כולל את החברה-הבת של כנפיים, אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ, וחברות המוחזקות על ידה, אשר כלולות ברובד הביטוח הראשון), על אחריות בגין הפעילות עד ליום 31.7.2020.

בהתאם להסכם הניהול בין החברה לבין כנפיים, החברה לא נשאה בעלות בקשר עם רכישת תקופת הגילוי המוארכת. כאמור לעיל, הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה נכללים בכיסוי הביטוחי לתקופת הגילוי המוארכת.

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה (המשך)

(2) בסוף חודש ביולי 2022, אישרה וועדת הביקורת והתגמול של כנפיים את חידוש התקשרות כנפיים בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, בקשר עם כהונתם בכנפיים ובחברות בנות ו/או מטעם כנפיים ומטעם החברות הבנות בחברות קשורות של כנפיים, לרבות נושאי המשרה המכהנים בחברה ו/או מכהנים מטעמה בחברות בנות וקשורות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בכנפיים או קרוביהם, לתקופה שתחילתה ביום 1.8.2022 וסיומה ביום 31.7.2023, בהתאם למפורט להלן:

א. חידוש ההתקשרות של כנפיים הינה עם המבטח הישראלי עמו התקשרה כנפיים לקבלת הפוליסה הקיימת, לקבלת פוליסת ביטוח בגבול אחריות של שלושים (30) מיליון דולר למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 ("חוק חוזה ביטוח").

ב. הפוליסה תחול על אירועים, מעשים או מחדלים שאירעו החל מיום 1.8.2020 ועד לתום תקופת הפוליסה. בהקשר זה יצוין כי בחודש יוני 2020 הופעלה על ידי כנפיים האופציה לרכישת תקופת גילוי מוארכת (Run-Off) מכוח הפוליסה שנסתיימה ביום 31.7.2020, מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (פוליסת Run-Off) שתחילתה ביום 1.8.2020 וסיומה ביום 31.7.2027, בתנאים ובכיסוי בהתאם לאמור בפוליסה האמורה, המהווה כיסוי לתביעות שיוגשו, אם יוגשו, בתקופה של שבע (7) שנים מיום 1.8.2020, בגין פעילות העבר שבוצעה עד ליום 31.7.2020 ("כיסוי ה-Run-Off"). לתנאים, הכיסוי ופרטים נוספים אודות הפוליסה הקודמת, מכוחה נרכש כיסוי ה-Run-off, ראו בביאור 18ג' לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2020.

ג. בהתאם להסכם הניהול בין החברה לבין כנפיים, החברה אינה נושאת בעלות בקשר עם תשלום הפרמיה מכוח הפוליסה. ההשתתפות העצמית לחברה עומדת בתנאי מדיניות התגמול של החברה. אין השתתפות עצמית לדירקטורים ונושאי משרה.

ד. הפוליסה מכסה את חבות המבוטח בגין תביעות שיוגשו בישראל וגם מחוץ לגבולות מדינת ישראל, בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה.

ה. הפוליסה מורחבת לכסות תביעות כנגד החברות הנכללות בכיסוי (להבדיל מתביעות כנגד נושאי המשרה בהן) שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך בקשר עם ניירות הערך של אותן החברות הנסחרים בבורסה בתל אביב (Entity Coverage for Securities Claims). להרחבה זו נקבעו סדרי תשלום של תגמולי ביטוח, ככל שיגיעו כאלה, לפיהם זכותם של נושאי המשרה לקבלת שיפוי מהמבטחים קודמת לזכותה של החברה הרלוונטית.

ביום 21 בדצמבר 2011 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה (וכן אסיפת בעלי המניות של כנפיים) מתן התחייבות מראש לשיפוי דירקטורים (כולל דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה) ונושאי משרה בחברה. כתבי שיפוי אלו הינם מתוקנים ביחס לכתבי השיפוי הקודמים והם כוללים את הנושאים המותרים בשיפוי לפי חוקי האכיפה המנהלית.

סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. תיקון כתבי השיפוי כאמור התאפשר לאחר תיקון תקנון החברה בעניין.

בימים 24 למאי 2022 ו-29 למאי 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 4 ביולי 2022.

כמו כן יצוין כי עם כניסת החברה להשקעה ב-TUS בחודש ספטמבר 2021 הוענקו על ידי TUS לכלל הדירקטורים המכהנים ב-TUS, לרבות אלו שמונו על ידי החברה, כתבי שיפוי על ידי TUS. מתן כתבי השיפוי כאמור לדירקטורים שמונו ל-TUS ושקיבלו גם כתבי שיפוי מהחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי השליטה) אושר על ידי וועדת הביקורת והתגמול ועל ידי דירקטוריון החברה כעסקה מזכה בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), תש"ס-2000 (סעיף 1(2) לתקנות), בכפוף ובהתאם לתנאים הבאים: (א) תנאי כתבי השיפוי ב-TUS לא מיטיבים עם מקבלי השיפוי (כתב השיפוי של TUS הינו סטנדרטי ולא מרחיב); (ב) זכותם כאמור של מקבלי השיפוי לתבוע מכוח שני כתבי השיפוי הוכפפה לכך שיוכלו לתבוע לא יותר מאשר ניתן היה לתבוע מכוח כתב השיפוי הנוכחי שניתן להם בעבר על ידי החברה.

ביום 24 בפברואר, 2022, אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, בישיבותיהם מימים 16 ו-19 בינואר 2021, בהתאמה, את תנאי כהונתו של נמרוד בורוביץ (קרוב של בעלי השליטה בכנפיים) (להלן בסעיף זה - "נמרוד") כמנהל עסקים ראשי של TUS החל מיום 14 בספטמבר 2021.

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. כהונתו ותגמולו של נמרוד בורוביץ כמנהל העסקים הראשי של TUS

תנאי כהונתו של נמרוד, אשר אושרו גם בהחלטה פה אחד של דירקטוריון TUS ואשר זכתה גם להסכמתו של מר Woolley, המחזיק ביתרת 50.1% מניות TUS, כוללים כאמור לעיל מתן שירותים (בדרך של הסכם למתן שירותי ניהול (ולא כהסכם עבודה)) בתפקיד מנהל עסקים ראשי של TUS בהיקף של 182 שעות חודשיות, כאשר התמורה לה זכאי נמרוד כוללת: תגמול חודשי קבוע בהיקף של 12,500 דולר בתוספת החזר הוצאות סבירות אשר נובעות מתפקידו האמור ב-TUS, לרבות הוצאות טיסה ולינה; זכאות למענק שנתי תלוי ביצועים בסך השווה ל-5% מהרווח השנתי נטו של TUS לפני מס, בנטרול הכנסות והוצאות חשבונאיות יוצאות דופן אשר אינן כרוכות בהשפעות תזרימיות (למעט פחת והפחתות), ובלבד, שגובה המענק השנתי לא יעלה על 6 פעמים התגמול החודשי הקבוע; וכן אופציות הניתנות למימוש למניות TUS, בכמות המהווה 5% מהון המניות המונפק והנפרע של TUS במועד הרלוונטי להסכם (733,889 אופציות), כאשר הערך הכלכלי המצרפי של כל האופציות כאמור לעיל, אשר תבשלנה על פני תקופה של שלוש שנים ומחיר המימוש שנקבע להן הינו 0.576 אירו לכל אופציה, בהתאם לעבודת הערכת שווי אופציות שנערכה על ידי יועץ פיננסי מקצועי ובלתי תלוי על- פי מודל בלאק אנד שולס (B&S), הוא כ- 127,185 אירו. לכל התשלומים ורכיבי התגמול יתווסף מע"מ כדין, ככל ונדרש. נמרוד יהיה זכאי להיכלל בכל פוליסת ביטוח שתרכוש TUS (ככל ותירכש פוליסה כאמור), לרבות ביטוח נושאי משרה ודירקטורים, אשר יחולו על נושאי משרה אחרים ב- TUS וכן לקבלת שיפוי כנהוג ב- TUS ובהתאם לכתב השיפוי הניתן ליתר הדירקטורים ו/או נושאי המשרה ב-TUS.

ה. מתן שירותי קרקע על ידי QAS ל-TUS

כאמור בביאור 7ה(ג) לעיל, בין TUS לבין QAS, שהינה חברה בת (50%) של כנפיים, הסכם למתן שירותים מכוחו מעניקה QAS ל-TUS שירותי קרקע בנתב"ג. ההסכם האחרון הינו בתוקף לתקופה קצובה, החל מחודש מרץ 2021 (קודם לכניסת החברה להשקעה ב-TUS) ועד לסוף חודש פברואר 2024. במהלך שנת 2022 הסתכמה תמורת השירותים אותם שילמה TUS ל-QAS בגין השירותים בנתב"ג כאמור לסך של כ-2.1 מיליון דולר.

ו. רכישת חבילות כרטיסי טיסה של TUS על ידי מויה תיירות בע"מ

במהלך תקופת הדוח מכרה TUS מספר חבילות של כרטיסי טיסה, כחלק ממהלך העסקים הרגיל שלה, למויה תיירות בע"מ (להלן בביאור זה - "מויה תיירות"), שהינה חברה פרטית בשליטת מר יריב מוזס בורוביץ, בנם של ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים. מויה תיירות הינה חברה אשר פועלת בתחום שירותי התיירות הקמעונאית ועוסקת, בעצמה ובאמצעות מיזמים משותפים ושיתופי פעולה עם צדדים שלישיים, במכירת שירותי תיירות, ובהם כרטיסי טיסה, מלונאות, חבילות ושירותים נלווים, ללקוחות פרטיים ועסקיים. בהמשך לאמור, רכשה מויה תיירות מ-TUS, בדומה לסוכני נסיעות אחרים, מעת לעת, חבילות של כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר), כאשר היקף התמורה הכוללת בשנת 2022 הסתכם לסך של כ-500 אלפי דולר. ההתקשרויות שבוצעו בין מויה תיירות ל-TUS בשנת 2022 כאמור לעיל ביחס לרכישת חבילות כרטיסי טיסה מ-TUS (וכן ביצוע טיסות צ'רטר), סווגו על ידי ועדת הביקורת של החברה כעסקאות לא חריגות, ואושרו על ידי דירקטוריון החברה. כמו כן קבעה וועדת הביקורת אמות מידה לסיווג התקשרויות מסוג זה בעתיד, כאשר עסקאות אשר יעמדו בתנאים בכל הבאים יסווגו כעסקאות שאינן חריגות: (א) ההיקף הכולל של התקשרויות כאלו בשנה לא יעלה על מיליון דולר; (ב) ההשפעה, בשרשור, על שורת הרווח והפסד של החברה (החברה מודדת את השקעתה ב- TUS בהתאם לשיטת השווי המאזני, ורושמת שינוי בהשקעה בהתאם לחלקה בתוצאות TUS) לא תעלה על 5% מהרווח והפסד של החברה, על בסיס שנתי; (ג) מדובר בעסקאות מהסוג של רכישת חבילות כרטיסי טיסה מ-TUS בלבד; (ד) התנאים בהתקשרויות יהיו, בין היתר, דומים לאלו המוענקים לסוכנים אחרים וחברות תיירות אחרות, כפופים לעמידה בתנאי סף של רווחיות של מחלקת הכספים של TUS. אמות המידה יאושרו אחת לשנה על ידי ועדת הביקורת של החברה. בכל הנוגע לשנת 2023 ועד למועד פרסום הדוח, בוצעו התקשרויות (לביצוע עתידי בשנת 2023) בהיקף כולל של כ-822 אלפי דולר (מתוך הסך האמור התקשרות בהיקף של כ-277 אלפי דולר כפופה עדיין לקבלת סלוטים מרשויות התעופה הרלוונטיות).

ז. הטבות שניתנו לבעלי עניין

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
גמול דירקטורים (7 דירקטורים)	135	133	167
דמי ניהול לכנפיים (ראו סעיף א' לעיל)*	1,900	1,900	1,927
במסגרת סעיף הוצאות הנהלה וכלליות	2,035	2,033	2,094

* מתוך סכומים אלו שולמו שירותי יו"ר דירקטוריון למר שלמה חנאל, כאמור בסעיף ב' לעיל, סך של כ-181 אלפי דולר עבור שנת 2022, כ-205 אלפי דולר עבור שנת 2021 וכ-183 אלפי דולר עבור שנת 2020.

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ח. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
דמי ניהול לקבל מ-TUS (במסגרת סעיף חייבים)	311	71
יתרת התחשבנות שוטפת מול כנפיים (במסגרת סעיף זכאים)	(3)	(2)
התחייבויות שוטפות (במסגרת סעיף זכאים)	(1)	(7)

ביאור 21 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח

א. לפרטים בדבר העמדת הלוואה מהחברה ל-TUS ביום 1 בפברואר 2023 ראו ביאור 7ה(5) לעיל.
ב. לפרטים בדבר הסכמים להחכרת שני מטוסי איירבוס 200-320 בהם התקשרה החברה ללקוח חדש לאחר תאריך הדוח ראו ביאור 9ג לעיל.
ג. לפרטים בדבר פירעון מוקדם בסך 3 מיליון דולר, שבוצעו לאחר תאריך הדוח, בגין הלוואות שניטלו מבנק ישראלי לצורך מימון רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320, ראו ביאור 10ב(4) לעיל.
ד. לפרטים בדבר מטוס האיירבוס 200-330, ראו ביאור 9ד(3) לעיל.
ה. לפרטים בדבר השלמת תוכנית הרכישה העצמית של אגרות חוב – סדרה ב', לאחר תאריך הדוח, ראו ביאור 11ב(1) לעיל.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

מידע כספי נפרד לשנת 2022

לכבוד
בעלי המניות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דרך אבא הלל 12
רמת גן

הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד
לפי תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את המידע הכספי הנפרד מתוך הדוחות הכספיים של השקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 הסתכמה לסך של כ- 2,273 אלפי דולר וכ- 3,048 אלפי דולר בהתאמה, וחלקה של החברה בהפסדיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 הסתכם לסך של כ- 4,968 אלפי דולר וכ- 1,784 אלפי דולר, בהתאמה.
הדוחות הכספיים של אותה השקעה בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים שדוחותיהם הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותה השקעה, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה 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 וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל דוחות רואי חשבון אחרים, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 14 במרץ, 2023

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרגי אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על המצב הכספי

	מידע נוסף	ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר 2021 אלפי דולר
נ כ ס י ם			
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	ב'	8,293	3,416
פקדונות בבנקים		2,859	-
לקוחות וחייבים אחרים		695	444
מכשירים פיננסיים נגזרים		-	283
סה"כ נכסים שוטפים		11,847	4,143
נכסים לא שוטפים			
פקדונות בבנקים		12,000	12,000
מזומנים מוגבלים בשימוש		3,000	-
השקעה בחברות מוחזקות	ה(4)	2,308	3,044
הלוואות משתתפות ברווחים לזמן ארוך לחברה נשלטת	ה(1)	49,357	*58,612
הלוואה לזמן ארוך לחברה נשלטת	ה(2)	31,437	31,437
נדל"ן להשקעה, נטו		4,274	4,990
רכוש קבוע, נטו		71,219	108,800
סה"כ נכסים לא שוטפים		173,595	218,883
סה"כ נכסים		185,442	223,026
התחייבויות והון			
התחייבויות שוטפות			
חלויות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים	ג'	4,968	7,977
חלויות שוטפות של אגרות חוב	ג'	6,620	7,644
מכשירים פיננסיים נגזרים		37	-
זכאים ויתרות זכות		5,220	5,334
סה"כ התחייבויות שוטפות		16,845	20,955
התחייבויות לא שוטפות			
הלוואות מתאגידים בנקאיים	ג'	67,692	73,547
אגרות חוב	ג'	33,635	46,402
הפקדות של חוכרי מטוסים		1,030	1,536
מסים נדחים	ד'	6,055	7,443
זכאים ויתרות זכות		6,048	*15,299
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		114,460	144,227
הון			
הון מניות ופרמיה על מניות		46	34
פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות		30,514	24,745
מניות החברה המוחזקות על ידי החברה		(182)	(182)
קרן הון הפרשי תרגום		(90)	(167)
עודפים		23,849	33,414
הון המיוחס לבעלי מניות החברה		54,137	57,844
סה"כ התחייבויות והון		185,442	223,026

* סווג מחדש

שלמה חנאל	**סידני סלסקי**	**דב ישועה**
יו"ר הדירקטוריון	מנהל כללי	מנהל כספים

תאריך אישור המידע הכספי הנפרד: 14 במרץ 2023.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על רווח או הפסד

	מידע נוסף	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה		12,410	6,124	10,221
הוצאות הפעלה		(6,642)	(6,201)	(4,665)
רווח (הפסד) גולמי		5,768	(77)	5,556
הוצאות הנהלה וכלליות		(3,321)	(3,643)	(3,300)
הוצאות אחרות		(2,854)	(10,314)	(3,881)
		(6,175)	(13,957)	(7,181)
הפסד מפעולות רגילות		(407)	(14,034)	(1,625)
הוצאות מימון		(8,443)	(4,510)	(4,695)
הכנסות מימון		2,721	555	1,922
הוצאות מימון, נטו		(5,722)	(3,955)	(2,773)
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות		(4,823)	(12,681)	(13,428)
הפסד לפני מסים על הכנסה		(10,952)	(30,670)	(17,826)
הטבת מס	ד'	1,387	4,091	1,060
הפסד לשנה		(9,565)	(26,579)	(16,766)
רווח (הפסד) כולל אחר:				
קרן הון בגין הפרשי תרגום		77	(167)	-
רווח (הפסד) כולל אחר לשנה		77	(167)	-
סה"כ הפסד כולל לשנה		(9,488)	(26,746)	(16,766)

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על תזרימי המזומנים

	מידע נוסף	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת				
הפסד לשנה		(9,565)	(26,579)	(16,766)
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'		(2,403)	*16,614	*14,820
מזומנים נטו לפעילות שוטפת		(11,968)	(9,965)	(1,946)
תזרימי מזומנים - פעילות השקעה				
רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי		-	(74,046)	-
השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש		(3,000)	-	-
החזרים (תשלומים) ע"ח עסקאות החכרה		-	-	1,200
תמורה ממימוש מטוסים		32,023	-	41,483
השקעה בחברה המוצגת לפי שווי מאזני	ה(4)	(4,042)	(5,000)	-
גביית הלוואות משתתפות ברווחים לחברה נשלטת	ה(1)	9,256	*5,239	*4,667
גביית הלוואה לחברה נשלטת		-	-	719
מימוש (השקעה) בפקדונות בבנקים		(2,859)	8,739	(8,739)
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) השקעה		31,378	(65,068)	39,330
תזרימי מזומנים - פעילות מימון				
קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים**		-	47,709	20,315
פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים		(8,942)	(14,412)	(23,348)
הנפקת אגרות חוב		-	17,759	-
פרעון אגרות חוב		(11,665)	(5,462)	(8,578)
קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים		918	1,130	1,398
שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים		(550)	-	-
הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה)		5,706	-	-
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) מימון		(14,533)	46,724	(10,213)
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים		4,877	(28,309)	27,171
מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה		3,416	31,725	4,554
מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה		8,293	3,416	31,725

* סווג מחדש

** בניכוי עלויות גיוס הלוואות.

נתונים על תזרימי המזומנים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נספח א'- התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:			
פחת והפחתות	7,495	12,826	12,578
מסים נדחים, נטו	(1,388)	(4,246)	(1,060)
הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד	320	(283)	-
שערוך (שחיקת) אגרות חוב	(2,182)	511	-
רווח הון ממכירת מטוסים	(1,819)	-	(6,447)
התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו	716	(3,033)	(290)
רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב	(92)	-	(711)
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות ונשלטות	4,824	12,681	13,427
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:			
קיטון (גידול) בלקוחות וחייבים אחרים	(157)	174	929
קיטון בזכאים ויתרות זכות	(10,120)	*(2,016)	*(3,606)
	(2,403)	16,614	14,820
נספח ב' - תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרים מפעילות שוטפת			
תשלומי ריבית	5,368	3,547	4,402
תקבולי ריבית	237	226	1,565
תשלומי מס	144	-	-
נספח ג' – פעילויות מהותיות שלא במזומן			
מימוש מטוסים כנגד שחרור הפקדות חוכרים	-	-	8,652
קיזוז הפקדות חוכרים כנגד זכאים ויתרות זכות	-	-	11,933

* סווג מחדש

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
נתונים נוספים בדבר המידע הכספי הנפרד

א. כללי

(1) כללי

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 9ג' והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל -1970.

(2) הגדרות

החברה	-	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
כנפיים	-	כנפיים אחזקות בע"מ, חברת האם, למועד הדוח מחזיקה בכ-67% מהון המניות המונפק של החברה.
חברות מוחזקות/נשלטות	-	• חברת Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth"), חברה פרטית הרשומה באנגליה אשר הינה הבעלים של מטוס איירבוס 200-330 . • חברת Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן - "Aircraft Wings"), חברה פרטית הרשומה באירלנד אשר למועד הדוח היתה הבעלים של שני מטוסי איירבוס 320-200. • ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ (להלן - "ג'י.קיי.פי.") הינה חברה להחזקת נכסים בנאמנות כאשר החברה הינה יוצרת הנאמנות והנהנת היחידה בנאמנות. • חברת TUS Airways LTD (להלן - "TUS") הינה חברת תעופה קפריסאית אשר החברה מחזיקה ב-49.9% מהון המניות המונפק והנפרע שלה. לפרטים נוספים בקשר לחברות אלו ראו ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) מדיניות חשבונאית

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בביאור 2 בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה פרט לסכומי הנכסים, ההתחייבויות, ההכנסות, ההוצאות ותזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות ונשלטות, כמפורט להלן:

א. הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות ונשלטות.

ב. השקעות בחברות מוחזקות ונשלטות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות.

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 ונשלטות.

ד. חלק החברה בתוצאות החברות המוחזקות והנשלטות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות.

ה. סכומי תזרימי המזומנים משקפים את הסכומים הכלולים בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט סכומי תזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות ונשלטות.

ו. הלוואות שניתנו ו/או נתקבלו מחברות מוחזקות ונשלטות מוצגות בגובה הסכום המיוחס לחברה עצמה כחברה אם.

ז. יתרות, הכנסות והוצאות בגין עסקאות עם חברות מוחזקות ונשלטות אשר בוטלו במסגרת הדוחות המאוחדים, נמדדות ומוצגות במסגרת הסעיפים הרלוונטיים בנתונים על המצב הכספי ועל רווח והפסד, באותו אופן בו היו נמדדות ומוצגות עסקאות אלו, אילו היו מבוצעות מול צדדים שלישיים. רווחים (הפסדים) נטו שנדחו מוצגים בניכוי (כתוספת) מסעיפי חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות ונשלטות והשקעות בחברות מוחזקות ונשלטות כך שהרווח (הפסד) הנפרד של החברה זהה לרווח (הפסד) המאוחד של החברה המיוחס לבעלים של החברה האם.

ב. מזומנים ושווי מזומנים

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מזומנים	5,692	2,076
פקדונות לזמן קצר	2,601	1,340
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים	8,293	3,416

ג. נכסים והתחייבויות פיננסיים - ניהול סיכון נזילות

ניהול סיכון נזילות

האחריות הסופית לניהול סיכון נזילות חלה על דירקטוריון החברה, אשר קבע תוכנית עבודה מתאימה לניהול סיכון נזילות ביחס לדרישות ההנהלה לגבי מימון ונזילות בטווח הקצר, בטווח הבינוני ובטווח הארוך. החברה מנהלת את סיכון הנזילות על-ידי שמירה על קרנות מתאימות, אמצעים בנקאיים ואמצעי הלוואה, על-ידי פיקוח מתמשך על תזרימי המזומנים בפועל ואלו הצפויים והתאמת מאפייני פדיון של נכסים והתחייבויות פיננסים.

טבלאות סיכון ריבית ונזילות

מכשירים פיננסיים שאינם מהווים מכשירים פיננסיים נגזרים

הטבלאות הבאות מפרטות את מועדי הפירעון החוזיים הנותרים של החברה בגין נכסים (התחייבויות) פיננסיים עיקריים, אשר אינם מהווים מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים של ההתחייבויות הפיננסיות בהתבסס על המועד המוקדם ביותר בו החברה עשויה לקבל את הנכסים או להידרש לפרוע את התחייבויות. לגבי מכשירים נושאי ריבית, הטבלה כוללת תזרימים הן בגין ריבית והן בגין קרן, כאשר במקרה של ריבית משתנה, ריבית ההלוואה נקבעה בהתאם לריבית הידועה למועד הדוח.

	שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	5 שנים ואילך	סה"כ
	אלפי דולר					
ליום 31 בדצמבר 2022						
הלוואה לחברה נשלטת (1)	-	31,437	-	-	-	31,437
הלוואות נושאות ריבית (2)	(9,958)	(9,778)	(9,580)	(9,388)	(64,620)	(103,324)
אגרות חוב נושאות ריבית	(8,858)	(24,453)	(2,584)	(2,481)	(7,296)	(45,672)
ליום 31 בדצמבר 2021						
הלוואה לחברה נשלטת (1)	-	-	31,437	-	-	31,437
הלוואות נושאות ריבית (2)	(10,346)	(8,344)	(7,333)	(7,243)	(64,650)	(97,916)
אגרות חוב נושאות ריבית	(10,710)	(10,157)	(28,259)	(2,895)	(11,014)	(63,035)

(1) הנתונים בטבלה לעיל מוצגים בהתאם למועד פרעונה הסופי של ההלוואה שניתנה על ידי החברה ל- Aicraft Wings, ללא תקבולי ריבית. בעקבות כניסת Virgin Aurstralia להליכים תחת ניהול מיוחד במהלך שנת 2020, הוסכם על הפסקת תשלומי קרן וריבית בגין ההלוואות (ההלוואה וההלוואה השנייה) עד למציאת חוכר חדש למטוס או למכירתו.
לפירוט ראו ביאור 7ג בדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) בגין ההלוואות שניטלו מבנק בישראל למימון רכישתם של שני מטוסי איירבוס 200-320, הגיעה החברה ביום 26 בדצמבר 2022 להסכמות עם הבנק (אשר עוגנו בהסכם שנחתם ביום 21 בפברואר 2023) בדבר עדכון להסכמי ההלוואות. לפירוט ראו ביאור 10ב(4) בדוחות הכספיים המאוחדים.

ד. מסים על הכנסה

- בחודש דצמבר 2021, ולאחר ביקורת שומות שערך מס הכנסה, חתמה החברה על הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018, אשר בהתאם לו תתווסף לחברה הכנסה חריגה בסך 1,925,000 ש"ח בשנת 2016, כאשר המס בגינה הוא 481,250 ש"ח. ממס זה קוזזו מקדמות בשל הוצאות עודפות. לאור האמור, דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2018 נחשבים סופיים.

- על פי חוק התיאומים ותקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), החל משנת המס 2008, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה על בסיס התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.

- על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות.

- תוצאות פעילות החכרת המטוסים הרשומים על שם נאמנויות זרות כלולות במלואן בדוחות הכספיים של החברה ונישומות לצרכי מס בישראל. כמו כן, ג'י.קיי.פי. אשר מאוחדת בדוחות המאוחדים של החברה, שקופה לצרכי מס ונישומה למס במשולב עם החברה.

- תוצאות החברה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל בשיעור 23%.

ה. התקשרויות ועסקאות מהותיות עם חברות מוחזקות/נשלטות

(1) למועד הדוח על המצב הכספי ל-Aircraft Wings הלוואה משתתפת ברווחים שהתקבלה מהחברה בשנת 2017 בקשר למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר הוחכרו לחברת Vistara. בשנת 2021 התקבל סך של כ-13.7 מיליון דולר בגין פרעון קרן וריבית מהלוואה זו (בשנת 2021 התקבל סך של כ-8.9 מיליון דולר בגין פרעון קרן וריבית מהלוואות משתתפות ברווחים). לפרטים נוספים לגבי Aircraft Wings ולעניין התקשרות החברה בהסכם לרכישת זכויות ההנאה בבעלות שני מטוסי איירבוס 200-320 ופירעון יתרת הלוואה משתתפת ברווחים ראו ביאור 7ג בדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) בקשר להלוואה משנת 2016 שניתנה על ידי החברה ל-Aircraft Wings, ואגב כניסת Virgin Aurstralia, שהיה חוכר מהותי מאוד, להליכים תחת ניהול מיוחד במהלך שנת 2020, הוסכם על הפסקת תשלומי קרן וריבית בגין ההלוואות (ההלוואה וההלוואה השנייה) עד למציאת חוכר חדש למטוס או למכירתו.
לפרטים נוספים לגבי הלוואה זו ראו ביאור 7ג בדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) בקשר לעסקה משנת 2016 לרכישת מטוס איירבוס 200-330 שהוחכר לחברת התעופה Virgin Australia בה רכשה החברה 100% ממניות חברת Perth לפיה מקבלת Perth מהחברה שירותי ניהול ויעוץ בקשר להחכרת המטוס, הוסכם על הפסקת תשלומי דמי הניהול החל מהרבעון השלישי לשנת 2020 אגב כניסת Virgin Aurstralia, שהיה חוכר מהותי מאוד, להליכים תחת ניהול מיוחד. לפירוט ראו ביאור 7ב בדוחות הכספיים המאוחדים.

(4) לפרטים בדבר השקעתה של החברה בחברת התעופה הקפריסאית TUS, ראו ביאורים 7ה ו-9ה(5) בדוחות הכספיים המאוחדים.

ו. התקשרויות ועסקאות מהותיות עם צדדים קשורים

לעניין הסכם לקבלת שירותי ניהול מכנפיים ראו ביאור 20א בדוחות הכספיים המאוחדים.

ז. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח

(1) לעניין השפעות משבר נגיף ה"קורונה" ראו ביאור 1ב בדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) לפרטים בדבר מימוש מטוס איירבוס 100-319 של החברה, ראו ביאור 9ד(1) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) לפרטים בדבר מימוש מטוס איירבוס 300-330 של החברה, ראו ביאור 9ד(2) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(4) לפרטים ועדכונים בדבר מטוס איירבוס 200-330 של החברה, ראו ביאור 9ה(3) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(5) לפרטים בדבר הסכמות של החברה עם בנק זר בדבר קיבוע חלק הריבית המשתנה בהלוואות שניטלו לצורך מימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220, ראו ביאור 10ב(3) בדוחות הכספיים המאוחדים.

ז. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח (המשך)

(6) לפרטים בדבר חתימת תיקונים להסכמים של החברה עם בנק ישראלי בדבר עדכון להסכמי ההלוואות שניטלו לצורך מימון רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320, לרבות פירעון מוקדם בסך 3 מיליון דולר שבוצע לאחר תאריך המאזן, ראו ביאור 10ב(4) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(7) לפרטים בדבר פרעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק ישראלי לצורך מימון מטוס איירבוס 100-319, ראו ביאור 10ב(6) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(8) לפרטים בדבר פרעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לצורך מימון מטוס איירבוס 200-330, ראו ביאור 10ב(5) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(9) לפרטים בדבר תוכנית רכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב'), לרבות השלמת תוכנית הרכישה לאחר תאריך המאזן, ראו ביאור 11ב(1) בדוחות הכספיים המאוחדים.

(10) לפרטים בדבר הנפקת מניות על ידי החברה בחודש דצמבר 2022, ראו ביאור 16ג בדוחות הכספיים המאוחדים.

(11) לפרטים בדבר העמדת הלוואה מהחברה ל-TUS ביום 1 בפברואר 2023 ראו ביאור 7ה(5) בדוחות הכספיים המאוחדים.

חלק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

שאלון ממשל תאגידי

פרטים נוספים על התאגיד

מבוא		ד - 2
תקנה 9ד'	דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון	ד - 2
תקנה 10א'	תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים	ד – 2
תקנה 10ג'	שימוש בתמורת ניירות הערך	ד - 2
תקנה 11	רשימת השקעות בחברות בת ובחברות כלולות	ד - 3
תקנה 12	שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות כלולות	ד - 3
תקנה 13	רווח (הפסד) כולל של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן	ד - 3
תקנה 20	מסחר בבורסה	ד - 3
תקנה 21	תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה	ד - 4
תקנה 21א'	השליטה בתאגיד	ד - 4
תקנה 22	עסקאות עם בעלי שליטה	ד - 7
תקנה 24	החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה	ד - 9
תקנה 24א'	הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים	ד - 9
תקנה 24ב'	מרשם בעלי מניות	ד - 9
תקנה 25א'	מען רשום	ד - 9
תקנה 26	הדירקטורים של התאגיד	ד - 10
תקנה 26א'	נושאי משרה בכירה	ד - 14
תקנה 26ב'	מורשה חתימה של התאגיד	ד - 15
תקנה 27	רואה החשבון של התאגיד	ד - 15
תקנה 28	שינוי בתקנון החברה	ד - 15
תקנה 29	המלצות והחלטות	ד - 15
תקנה 29א'	החלטות החברה	ד - 16

פרטים נוספים על התאגיד

שם החברה: גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן "**גלובל ליסינג**" או "**החברה**" או "**התאגיד**")

מס' חברה: 513342444

כתובת: בית איילון ביטוח, דרך אבא הלל סילבר 12, רמת גן, 5250606

טל': 03-6539999 פקס: 03-6539977

תאריך הדו"ח על המצב הכספי: 31 בדצמבר 2022

תקנה 9ד': דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

דו"ח בדבר מצבת ההתחייבויות של התאגיד המדווח והחברות המאוחדות בדוחות הכספיים, פורסם סמוך לפרסום דו"ח שנתי זה, ביום 15 במרץ 2023, באתר ההפצה של המגנ"א ומערכת המאי"ה.

תקנה 10א': תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים לשנת 2022 - באלפי דולר

	רבעון 1	רבעון 2	רבעון 3	רבעון 4	סה"כ
הכנסות הפעלה	3,644	3,076	3,008	1,842	11,570
הוצאות הפעלה	(2,017)	(1,945)	(2,049)	(1,866)	(7,877)
רווח (הפסד) גולמי	1,627	1.131	959	(24)	3,693
הוצאות הנהלה וכלליות	(847)	(851)	(926)	(764)	(3,388)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(1,064)	905	(1,143)	1,064	(238)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	(284)	1,185	(1,110)	276	67
הוצאות מימון, נטו	(1,395)	(1,042)	(1,727)	(1,866)	(6,030)
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות	(2,215)	(1,092)	-	(1,661)	(4,968)
הפסד לפני מיסים על ההכנסה	(3,894)	(949)	(2,837)	(3,251)	(10,931)
הטבת מס	281	(66)	723	428	1,366
הפסד לתקופה	(3,613)	(1,015)	(2,114)	(2,823)	(9,565)
הפסד כולל לתקופה	(3,633)	(1,015)	(2,114)	(2,726)	(9,488)

תקנה 10ג': שימוש בתמורת ניירות הערך

לפרטים אודות הנפקת זכויות לבעלי מניות החברה אשר הושלמה בחודש דצמבר 2022 ראו דוח הצעת מדף של החברה מיום 30.11.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-116226), כפי שתוקן ביום 5.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-147448), ודיווח מיידי אודות תוצאות הנפקה כפי שפורסם ביום 22.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-121419).

כאמור בדוח הצעת המדף מכוחו בוצעה הנפקת הזכויות, תמורת הנפקת הזכויות האמורה נועדה בעיקרה לחיזוק הונה העצמי של החברה ולצורך שמירה על מרווח מספק בעמידה באמת המידה הפיננסית של הון עצמי הקבועה בחלק מהסכמי המימון של החברה (בהסכם המימון הבנקאי הקיים מול בנק ישראלי ובתנאי אגרות החוב שהנפיקה החברה) של החברה. כמו כן, וכאמור בדוח הצעת המדף ובביאור 16ג לדוחות הכספיים, עם השלמת הנפקת הזכויות פרעה TUS לכנפיים אחזקות בע"מ, בעלת השליטה בחברה (להלן: "**כנפיים**") את הלוואת כנפיים ל-TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**") בסך 2 מיליון דולר שהועמדה בחודש יוני 2022, והחברה העמידה הלוואה ישירה ל-TUS בסך האמור של 2 מיליון דולר חלף הלוואת כנפיים האמורה.

תקנה 11 : רשימת השקעות בחברות בת וחברות כלולות (ליום 31 בדצמבר 2022)

שם החברה	שם המחזיק	סוג המניות	מספר המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	ע.נ. של המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	השיעור ב-% המוחזק ע"י גלובל ליסינג במישרין/בעקיפין		ערכם בדו"ח הכספי הנפרד של החברה באלפי דולר	הלוואות לחברה המוחזקת
					מהון המניות המונפק	מכוח ההצבעה/ מהסמכות למנות דירקטורים		
ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ	עמית פולק מטלון נאמנות בע"מ (בנאמנות עבור גלובל כנפיים ליסינג)	רגילות	100	100 ש"ח	100	100	35	-
Perth Aircraft Leasing (UK) Limited	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	10,001	£10,001	100	100	(6,049)	-
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited	Orpheus Shareholder Limited	רגילות	1	1$	*	*	49,357	31,437
TUS Airways LTD	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	13,256,440	13,256,440 אירו	49.9%	50%	2,273	-

* מניות Aircraft Wings אינן מוחזקות בידי החברה והיא אינה בעלת זכויות הצבעה, אך לחברה כוח השפעה על Aircraft Wings מתוקף השקעה בדרך של מתן הלוואות משתתפות ברווחים. לפרטים נוספים ראו ביאור 7ג לדוחות הכספיים.

תקנה 12 : שינויים בהשקעות בחברות בת וחברות כלולות

במהלך חודש דצמבר 2022 השקיעה החברה השקעות נוספות ב-TUS, בסך של כ-4 מיליון דולר. ההשקעות בוצעו באמצעות השקעה ישירה בסך של 2 מיליון דולר (כמפורט בביאור 7ה(5) לדוחות הכספיים) ובאמצעות המרת הלוואה שניתנה על ידי החברה ל- TUS להון בסמוך לאחר השלמת הנפקת הזכויות בחברה כאמור בתקנה 10ג' לעיל וכמפורט בביאור 7ה(4) לדוחות הכספיים. למעט האמור בתקופת הדו"ח לא בוצעו שינויים בקשר להשקעות התאגיד בחברות בנות ו/או בחברות כלולות.

תקנה 13 : רווח (הפסד) כולל לשנת 2022 של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן (באלפי דולר)

	רווחים (הפסדים)			תקבולי החברה מהחברות המוחזקות		
חברות מוחזקות	רווח (הפסד) לתקופה	רווח כולל אחר	רווח (הפסד) כולל	דיבידנד	ריבית	דמי ניהול
ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ	56	--	56	--	--	--
Perth Aircraft Leasing (UK) Limited	88	--	88	--	--	--
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited	1	--	1	*4,507	--	--
TUS Airways LTD	(9,809)	--	(9,809)	--	--	240

* סכום זה מהווה משיכות רווחים בהתאם להלוואות משתתפות ברווחים.

תקנה 20 : מסחר בבורסה

בחודש דצמבר 2022 נרשמו למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ במצטבר 41,392,274 מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ע.נ. כ"א של החברה, אשר הונפקו בהנפקה לציבור על פי דוח הצעת מדף של החברה מיום 30.11.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-116226), כפי שתוקן ביום 5.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-147448).

למיטב ידיעת החברה, במהלך תקופת הדו"ח לא בוצעו הפסקות מסחר בניירות ערך שהנפיקה החברה.

תקנה 21 : **תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה**

להלן פירוט התגמולים, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח או לחילופין העלות אשר יש לייחס לחברה, לפי העניין, אשר ניתנו על ידי החברה או על ידי אחר לכל בעל ענין בתאגיד:

פרטי מקבל התגמולים				תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה באלפי דולר)							סה"כ
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר	מענק	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	אחר	
סידני סלסקי (1), (2)	מנכ"ל החברה	95%	-	440	-	39	-	-	-	-	479
ערן בן מנחם (1), (3)	סמנכ"ל כספים	70%	-	38	-	-	-	-	-	-	38
דובי ישועה (1), (3)	מנהל כספים	70%	-	81	-	14	-	-	-	-	95
שלמה חנאל (4)	יו"ר דירקטוריון	כ - 50%	-	-	-	-	181	-	-	-	181

(1) החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים, הכוללים, בין היתר, שירותים של נושאי משרה כגון מנכ"ל החברה וסמנכ"ל/ מנהל הכספים, וזאת בהתאם להסכם ניהול כמפורט בביאור 20א לדוחות הכספיים (להלן: "**הסכם הניהול**" **ושירותי הניהול**", בהתאמה). הסכום ששולם על ידי החברה לכנפיים בשנת 2022 בגין כלל שירותי הניהול הסתכם לסך של 1,719 אלפי דולר (כאשר בנוסף נשאה החברה בעלות של תשלום דמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל ובסעיף (4) להלן).

(2) המנכ"ל מכהן גם כסמנכ"ל בכנפיים, ושירותיו לחברה ניתנים מכוח הסכם הניהול. בהתאם להסכם הניהול, המנכ"ל מחויב להקדיש את רוב זמנו ומרצו לתפקידו כמנכ"ל החברה, באופן ששירותי הניהול יהיו בהיקף שיידרש בפועל וכמקובל בשירותים מסוג שירותי הניהול ובהיקף פעילותה של החברה על מנת שתעמוד ביעדיה ולמקסום רווחיה, ובהתאם ייחוס העלות (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) הינו של 95%. כן יצוין כי תגמולו של המנכ"ל כולל גם רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה.

(3) סמנכ"ל/ מנהל הכספים מכהן גם כסמנכ"ל/ מנהל הכספים של כנפיים. הייחוס של 70% מהעלות לחברה בגין העסקתו של סמנכ"ל/ מנהל הכספים (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) משקף את היקף מעורבותו של סמנכ"ל/ מנהל הכספים בפעילות החברה. כמו כן ובדומה למנכ"ל, גם תגמולו של סמנכ"ל/ מנהל הכספים כולל רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה. לפרטים אודות סיום כהונתו של ערן בן מנחם כסמנכ"ל הכספים של החברה ומינויו של מנהל כספים לחברה (מר דב ישועה, אשר מכהן גם כמנהל הכספים של כנפיים), במהלך תקופת הדוח, ראו דיווחים מיידיים של החברה מיום 29.3.2022 (מס' אסמכתאות: 2022-01-032076 ו-2022-01-032082).

(4) החברה מקבלת שירותי יו"ר דירקטוריון ממר שלמה חנאל, כמפורט בביאור 20ב לדוחות הכספיים.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים בחברה בגין שנת 2022, שאינו חורג מהמקובל, כפי שהוכר בדוחות הכספיים לשנת 2022, הסתכם לסך של כ-135 אלפי דולר[1]. לפרטים נוספים בדבר גמול דירקטורים בחברה ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

תקנה 21א' : **השליטה בתאגיד**

בעלת השליטה בחברה, נכון למועד הדו"ח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "**חוק ניירות ערך**") הינה כנפיים אחזקות בע"מ, מכוח החזקותיה ב-66.97% מהון המניות המונפק של החברה.

בעלי השליטה בכנפיים הינם ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס-בורוביץ (אשר יכונו להלן גם יחדיו: "**יחידי קבוצת בורוביץ**"), המחזיקים במניות כנפיים כמפורט בטבלה להלן, ואשר רשאים למנות את רוב חברי הדירקטוריון של כנפיים, וזאת על-פי הסכמי בעלי מניות בכנפיים. המפורטים להלן נחשבים אף הם לבעלי שליטה בכנפיים, סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

[1] לא כולל גמול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל.

<u>תיאור הבעלות בכנפיים - בעלת שליטה בחברה</u>

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2022, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

שם המחזיק	מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.נ. כ"א, ני"ע 543017	שיעור החזקה (ללא דילול)		שיעור החזקה (בדילול מלא)[2]	
		% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
בורוביץ תמר[3]	3,842,088.30	23.51	23.51	22.00	22.00
בורוביץ דוד[4]	1,384,836	8.47	8.47	7.93	7.93
אילן כרמל[5]	1,168,152.55	7.15	7.15	6.69	6.69
ארנון דפנה[6]	898,410.20	5.50	5.50	5.15	5.15
קימרלינג סופיה	946,544	5.79	5.79	5.42	5.42
לוי יהודה[7]	4,411.90	0.03	0.03	0.03	0.03
אקסלנס השקעות בע"מ - קרנות נאמנות [8]	4,807.40	0.03	0.03	0.03	0.03
הפניקס אחזקות בע"מ - חשבון נוסטרו[9]	373,359	2.28	2.28	2.14	2.14
הפניקס אחזקות בע"מ - קופות גמל[10]	1,598,871	9.78	9.78	9.16	9.16
אקסלנס השקעות בע"מ - עושה שוק[11]	-41.85	0.00	0.00	0.00	0.00
כנפיים אחזקות בע"מ	128,353	-	-	-	-

[2] שיעורי ההחזקה בהון ובכוח ההצבעה (בדילול מלא) בטבלאות לעיל, הינם בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה ועובדים בכנפיים; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס "מזומן בלבד"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

[3] המחזיקה הינה דירקטורית בחברה. המחזיקה מסרה, כי היא מחזיקה בניירות הערך באמצעות תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה. המחזיקה הינה רעייתו של דוד בורוביץ. כפי שנמסר לכנפיים, בינואר 2022 הועברו במתנה 26% ממניות תמר מוזס השקעות בע"מ לבנה של תמר מוזס-בורוביץ, יריב בורוביץ כשיתרת המניות (74%) נותרה בידיה. כמו כן יצוין כי במועד ההעברה האמורה חתם יריב בורוביץ על יפוי כוח בלתי חוזר לטובת תמר מוזס בורוביץ להצבעה בגין המניות שהועברו לו.

[4] המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות בי אמ ג'י (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ, חברה בבעלותו המלאה, למעט מניה אחת המוחזקת על ידו במישרין. המחזיק הינו בעלה של תמר בורוביץ.

[5] המחזיקה הינה אשתו של ערן אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים, ואחותה של ארנון דפנה. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת כרמל אילן אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.

[6] המחזיקה הינה אחותה של כרמל אילן וגיסתו של ערן אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת דפנה ארנון אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.

[7] המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות חברת א.ל. נכסי תעופה בע"מ, שהינה חברה פרטית בשליטתם ובבעלותם המלאה של ע"ד יהודה (יודי) לוי, המכהן כדירקטור בכנפיים, ורעייתו.

[8] המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את אחזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלת השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה באקסלנס השקעות בע"מ) ו/או אקסלנס השקעות בע"מ. בעלי השליטה ב Belenus Lux S.a.r.l הינם: Matthew Botein ,CCP III Cayman GP ltd. ו-Sachs (Lee) Lewis.קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2022 הוא מחזיק גם ב- 2,444.57 (א) ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-0.0042% מסדרה זו); (ב) ב-28,215.23 מניות רגילות של החברה, המהוות שיעור החזקה של כ-0.02% מהונה המונפק והנפרע של החברה; (ג) ב-472,219.99 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ב') של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-0.47% מסדרת אגרות חוב אלו); (ד) ב-3,209,496.84 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ג') של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-6.05% מסדרת אגרות חוב אלו).

[9] המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את אחזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלת השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה באקסלנס השקעות בע"מ) ו/או אקסלנס השקעות בע"מ. בעלי השליטה ב Belenus Lux S.a.r.l הינם: Matthew Botein ,CCP III Cayman GP ltd. ו-Sachs (Lee) Lewis.קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכוח אחזקות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2022 הוא מחזיק גם ב-(א) 659,094.02 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-1.14% מסדרה זו); (ב) ב-406,134.23 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.25% מהון המניות המונפק של החברה.

[10] המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את אחזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלת השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה באקסלנס השקעות בע"מ) ו/או אקסלנס השקעות בע"מ. בעלי השליטה ב Belenus Lux S.a.r.l הינם: Matthew Botein ,CCP III Cayman GP ltd. ו-Sachs (Lee) Lewis.קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכוח אחזקות. ההחזקות המופיעות תחת קופות הגמל הינן החזקות בנייר של שותפות מדדי מניות ושותפות מניות ישראל. כל בעלות הזכויות בכל שותפות הינן חברות מקבוצת הפניקס. השותפות עצמה אינה חברה לניהול קופות גמל. בהתאם להסכמות בין השותפות בשותפות, שיעור ההחזקה של בעלות הזכויות בשותפות משתנה באופן תדיר, בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם השותפות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2022 הוא מחזיק גם ב-(א) 10,077,714.02 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-17.45% מסדרה זו); (ב) ב-15,218,534.51 מניות רגילות של החברה המהוות כ-9.39% מהון המניות המונפק של החברה (ההחזקה הינה באמצעות שותפות מניות ישראל).

[11] המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את אחזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלת השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה באקסלנס השקעות בע"מ) ו/או אקסלנס השקעות בע"מ. בעלי השליטה ב Belenus Lux S.a.r.l הינם: Matthew Botein ,CCP III Cayman GP ltd. ו-Sachs (Lee) Lewis.קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. קבוצת הפניקס אחזקות בע"מ הינה בעלת עניין בחברה מכוח אחזקות. ההחזקה האמורה במניות כנפיים משקפת עסקאות מכירה בחסר. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2022 הוא מחזיק גם ב- (א) 302.77 מניות רגילות של החברה, המהוות שיעור החזקה של כ-0.00% מהונה המונפק והנפרע של החברה; ו-(ב) יתרה שלילית (מכירה בחסר) של -478.58 ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ב') של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-0.00% מסדרת אגרות חוב אלו).

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון למועד פרסום הדו"ח:

<u>הסכמי בעלי מניות בכנפיים</u>

על-פי הסכם בעלי מניות מיום 22.11.1993 (כפי שתוקן ביום 27.5.2004), אשר הצדדים לו נכון למועד דו"ח זה הינם יחידי קבוצת בורוביץ, סופיה קימרלינג (להלן בסעיף זה: "**קימרלינג**"), ילדיו של דוד בורוביץ (אמיר בורוביץ, נמרוד בורוביץ ומיה בורוביץ)[12] וכן בנותיו של יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכונו להלן יחדיו: "**יחידי ארנון**"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם <u>בכנפיים</u> על מנת שבכל עת ימונו לדירקטוריון <u>כנפיים</u> שמונה דירקטורים שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתיקבע על-ידם, כמפורט להלן[13]. כן כולל ההסכם הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "**הסכם בעלי המניות**").

<u>מינוי דירקטורים</u>

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

(1) יחידי קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) דירקטורים ברשימה;

(2) יחידי ארנון וקימרלינג, כל אחד מהם, יהא זכאי לכלול דירקטור אחד ברשימה;

(3) בהקשר זה הוסכם, כי במידה והחזקותיה של קימרלינג פחתו אל מתחת לשיעור של 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים, תהא ליחידי קבוצת בורוביץ הזכות לדרוש בהודעה בכתב לקימרלינג את ביטול זכותה לכהונת דירקטור או למינוי דירקטור. במקרה כאמור בו ניתנה הודעה מצד יחידי קבוצת בורוביץ תתפטר קימרלינג (או הדירקטור אשר מונה על-ידה) והזכאות למנות דירקטור במקום זה אשר פוטר כאמור, תועבר ליחידי קבוצת בורוביץ. התפטרה קימרלינג מדירקטוריון כנפיים כתוצאה מדרישת בורוביץ, אזי קימרלינג לא תהיה מחוייבת להפעיל את זכות ההצבעה שלה בנוגע למינוי דירקטורים בכנפיים מטעם יתר הצדדים להסכם בעלי המניות, כאמור לעיל. כמו כן, התפטרה קימרלינג מדירקטוריון כנפיים כתוצאה מדרישת יחידי קבוצת בורוביץ, כאמור לעיל, אזי לא תחול עליה זכות הסירוב הראשונה כלפי יחידי קבוצת בורוביץ, המפורטת להלן.

(4) פחתו החזקותיהם של יחידי ארנון (יחדיו) אל מתחת לשיעור של 5% ממניות כנפיים, תתבטל זכאותם למינוי דירקטור לדירקטוריון כנפיים וזכאותם למינוי דירקטור כאמור תועבר לקבוצת בורוביץ.

(5) הצדדים יצביעו יחד כנגד פיטורי דירקטור שמונה על-פי ההסכם, אלא אם כן ביקש הצד שהכניסו לרשימה לפטרו. ביקש צד שמינה דירקטור שפוטר למנות דירקטור אחר במקומו, יפעילו הצדדים את כוח הצבעתם על מנת לבצע מינוי כאמור.

<u>מינוי יו"ר ומנכ"ל</u>

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחידי קבוצת בורוביץ.

---

[12] נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

[13] יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכלול לא פחות מ- 3 דירקטורים ולא יותר מ- 14. נכון לתאריך פרסום הדו"ח מכהנים בדירקטוריון כנפיים 9 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

זכות סירוב ראשונה

יחידי ארנון ו/או קימרלינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכנפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחידי ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים (להלן: "נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על-פי ההסכם.

הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ

למיטב ידיעת החברה, בהסכם שנחתם בין BMG ודוד בורוביץ מחד, ותמר מוזס- בורוביץ, מאידך, מינוי הדירקטורים בכנפיים שבורוביץ-מוזס זכאים למנות מעת לעת (לפי הסכם בעלי המניות כאמור לעיל), מתבצע על-פי הסדר ביניהם, הכולל גם הוראות לעניין זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות.

תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה

להלן פירוט עסקאות עם בעלי השליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה או TUS התקשרו בהן בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהן עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

עסקאות המנויות בסעיף 270(4) או 270(4א) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות")

(א) הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין בעלת השליטה - כנפיים

לפרטים בדבר הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים, ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים.

(ב) תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS

ביום 24 בפברואר 2022 אישרה אסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, את תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS, החל מיום 14 בספטמבר, 2021. לפרטים אודות תנאי הכהונה ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 19 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 2022-01-008811), כפי שתוקן ביום 25 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-010650).

(ג) ביטוח ושיפוי לדירקטורים (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)

ביטוח אחריות דירקטורים - לפרטים ראו תקנה 29א להלן.

שיפוי דירקטורים - כתבי השיפוי המוענקים לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה אושרו ביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של החברה (וביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של כנפיים), ולפיהם התחייבה החברה לשפותם בשל כל חבות או הוצאה, בהתאם למפורט בכתבי השיפוי, שתוטל עליהם ו/או שיוציאו, עקב פעולה או פעולות שעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה (לרבות פעולות לפני תאריך כתב השיפוי), ו/או שיעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בתאגידים מוחזקים. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי כתבי השיפוי, לא יעלה על סך השווה ל-25% מהון החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל.

בימים 24 למאי 2022 ו-29 למאי 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי

החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 4 ביולי 2022 (לדוח זימון האסיפה ראו דוח זימון שפרסמה החברה ביום 29 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-053808)).

(ד) <u>גמול לדירקטורים בחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)</u>

לפרטים ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

עסקאות אחרות

(ה) <u>מתן שירותי קרקע על ידי QAS ל-TUS</u>

בין TUS לבין קיו איי אס ישראל בע"מ, שהינה חברה בת (50%) של כנפיים (להלן: "**QAS**"), הסכם למתן שירותים מכוחו מעניקה QAS ל-TUS שירותי קרקע בנתב"ג. ההסכם האחרון הינו בתוקף לתקופה קצובה, החל מחודש מרץ 2021 (קודם לכניסת החברה להשקעה ב-TUS) ועד לסוף חודש פברואר 2024. במהלך שנת 2022 הסתכמה תמורת השירותים אותם שילמה TUS ל-QAS בגין השירותים בנתב"ג כאמור לסך של כ-2.1 מיליון דולר.

(ו) <u>שיפוי לדירקטורים המכהנים ב-TUS (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)</u>

עם כניסת החברה להשקעה ב-TUS בחודש ספטמבר 2021 הוענקו על ידי TUS לכלל הדירקטורים המכהנים ב-TUS, לרבות אלו שמונו על ידי החברה. כתב השיפוי קובע זכות לשיפוי ולהגנה מצד TUS בגין חבויות שייווצרו לדירקטור, ללא הגבלה בסכום, בקשר עם פעולות שיבצע הדירקטור מכוח תפקידו כדירקטור ו/או נושא משרה ב-TUS, בקשר עם מעשים הקשורים בפעילות TUS, נוסעיה, מטוסיה וכדומה; הגנה בהליכים משפטיים בהם יהיה מעורב בקשר עם פעילותו ב-TUS, ובקשר עם הליכי חקירה של רשויות בקשר עם פעילות TUS. כתב השיפוי מוגבל בכל מקרה לשיפוי המותר על פי הדין הקפריסאי, והינו כפוף גם לחריגים מקובלים אשר בגינם לא יינתן שיפוי, למשל לעניין פעולות שבוצעו בזדון או ברשלנות רבתי, וכן מקרים של תשלום קנסות בהליכים פליליים או הגנה בהליכים פליליים בהם נקבעה הרשעה, וכדומה. מתן כתבי השיפוי כאמור לדירקטורים שמונו ל-TUS ושקיבלו גם כתבי שיפוי מהחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי השליטה) אושר על ידי וועדת הביקורת והתגמול ועל ידי דירקטוריון החברה כעסקה מזכה בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), תש"ס-2000 (סעיף 1(2) לתקנות), בכפוף ובהתאם לתנאים הבאים: (א) תנאי כתבי השיפוי ב-TUS לא מיטיבים עם מקבלי השיפוי (כתב השיפוי של TUS הינו סטנדרטי ולא מרחיב); (ב) זכותם כאמור של מקבלי השיפוי לתבוע מכוח שני כתבי השיפוי הוכפפה לכך שיוכלו לתבוע לא יותר מאשר ניתן היה לתבוע מכוח כתב השיפוי הנוכחי שניתן להם בעבר על ידי החברה.

(ז) <u>רכישת חבילות כרטיסי טיסה של TUS על ידי מויה תיירות בע"מ</u>

במהלך תקופת הדוח מכרה TUS מספר חבילות של כרטיסי טיסה, כחלק ממהלך העסקים הרגיל שלה, למויה תיירות בע"מ (להלן: "**מויה תיירות**"), שהינה חברה פרטית בשליטת מר יריב מוזס בורוביץ, בנם של ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים. מויה תיירות הינה חברה אשר פועלת בתחום שירותי התיירות הקמעונאית ועוסקת, בעצמה ובאמצעות מיזמים משותפים ושיתופי פעולה עם צדדים שלישיים, במכירת שירותי תיירות, ובהם כרטיסי טיסה, מלונאות, חבילות ושירותים נלווים, ללקוחות פרטיים ועסקיים. בהמשך לאמור, רכשה מויה תיירות מ-TUS, בדומה לסוכני נסיעות אחרים, מעת לעת, חבילות של כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר), כאשר היקף התמורה הכוללת בשנת 2022 הסתכם לסך של כ-510 אלפי דולר. ההתקשרויות שבוצעו בין מויה תיירות ל-TUS בשנת 2022 כאמור לעיל ביחס לרכישת חבילות כרטיסי טיסה מ-TUS (וכן ביצוע טיסות צ'רטר), סווגו על ידי ועדת הביקורת של החברה כעסקאות לא חריגות בחודש נובמבר 2022. כמו כן קבעה וועדת הביקורת אמות מידה לסיווג התקשרויות מסוג זה בעתיד, כאשר עסקאות אשר יעמדו

בכל התנאים הבאים יסווגו כעסקאות שאינן חריגות: (א) ההיקף הכולל של התקשרויות כאלו בשנה לא יעלה על מיליון דולר; (ב) ההשפעה, בשרשור, על שורת הרווח והפסד של החברה (החברה מודדת את השקעתה ב-TUS בהתאם לשיטת השווי המאזני, ורושמת שינוי בהשקעה בהתאם לחלקה בתוצאות TUS) לא תעלה על 5% מהרווח והפסד של החברה, על בסיס שנתי; (ג) מדובר בעסקאות מהסוג של רכישת חבילות כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר) מ-TUS בלבד; (ד) התנאים בהתקשרויות יהיו, בין היתר, דומים לאלו המוענקים לסוכנים אחרים וחברות תיירות אחרות, וכפופים לעמידה בתנאי סף של רווחיות של מחלקת הכספים של TUS. אמות המידה יאושרו אחת לשנה על ידי ועדת הביקורת. בכל הנוגע לשנת 2023 ועד למועד פרסום הדוח, בוצעו התקשרויות (לביצוע עתידי בשנת 2023) בהיקף כולל של כ-822 אלפי דולר (מתוך הסך האמור התקשרות בהיקף של כ-277 אלפי דולר כפופה עדיין לקבלת סלוטים מרשויות התעופה הרלוונטיות).

<u>תקנה 24</u>: <u>החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה</u>

לפרטים אודות דוח מצבת אחזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה ליום 31 בדצמבר 2022 ראו דיווח מיידי של החברה מיום 3 בינואר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-001750). לדיווחים מיידים אודות מי שחדלו להיות בעלי עניין החברה לאחר מועד הדוח, ראו דיווחים מיידים של החברה מיום 6 בינואר 2023 (מס' אסמכתאות: 2023-01-003535; 2023-01-003538; ו-2023-01-003541).

<u>תקנה 24א'</u>: <u>הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים</u>

ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

<u>תקנה 24ב'</u>: <u>מרשם בעלי מניות</u>

מרשם בעלי מניות - מניות רגילות (סחירות) בנות 0.001 ש"ח ע.נ. כ"א				
המחזיק	**מספר זיהוי**	**כתובת**	**כמות ע.נ.**	**מספר סידורי**
חברה לרישומים של הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ	515736817	אחוזת בית 2, תל אביב	**162,414,524**	1-162,414,524

<u>תקנה 25א'</u>: <u>מען רשום</u>

מענה הרשום של החברה הינו במשרדי כנפיים - בית איילון ביטוח, דרך אבא הלל סילבר 12, רמת גן, 5250606. טל': 03-6539999, פקס: 03-6539977, דואר אלקטרוני: knafaim@knafaim.co.il.

תקנה 26: **הדירקטורים של התאגיד**[14]

שם	שלמה חנאל - יו"ר דירקטוריון
מספר זיהוי	064516271
תאריך לידה	10.01.1950
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - אבא הלל 12, בית איילון ביטוח (קומה 13), רמת גן.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק לגלובל ליסינג שירותי ניהול כיו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	19.12.2002.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הנדסה אווירונאוטית, טכניון; מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. יו"ר דירקטוריון כנפיים (החל מחודש ינואר 2013).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - יו"ר דירקטוריון; QAS ישראל בע"מ, יו"ר דירקטוריון כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, TUS Airways LTD, ש. חנאל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

[14] ביום 27 בדצמבר 2022 סיים כהונתו כדירקטור בחברה הדירקטור יהודה (יודי) לוי. ביום 13 בפברואר 2023 סיים כהונתו כדירקטור בחברה הדירקטור (בלתי תלוי) אמנון מרחב.

שם	תמר מוזס בורוביץ
מספר זיהוי	056400997
תאריך לידה	11.03.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - אבא הלל 12, בית איילון ביטוח (קומה 13), רמת גן.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה של הדירקטורית, המחזיקה במניות כנפיים.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	17.12.2007.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר ראשון במדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת בר-אילן; סיום לימודים לתואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ; מנכ"ל מפל תקשורת בע"מ.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ (יו"ר דירקטוריון); מפל תקשורת בע"מ; תמר מוזס השקעות בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; Communica TV בע"מ; דורי מדיה דרסט בע"מ; דורי מדיה פארן בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - בי.אם.איי בע"מ; נעה ויריב אחזקות בע"מ; סי.טי.וי. מדיה ישראל בע"מ; בי.אם.איי. בע"מ; בי.אם.איי. - ברנד מנג'מנט אינטרנשיונל בע"מ; Novebox A.G.; אפולו י.א.ק בע"מ; MeMeMe Studios Ltd; TUS Airways LTD.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	כן, רעייתו של דוד בורוביץ.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	ערן אילן
מספר זיהוי	052598224
תאריך לידה	17.06.1954
מען להמצאת כתבי בית-דין	רמז 6, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	3.1.2016.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1981); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1982). עוסק בהשקעות בחברות שונות בארץ ובעולם.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; ערן אילן השקעות בע"מ; פיינל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	בעלה של כרמל אילן וגיס לדפנה ארנון, הנחשבות בעלות שליטה בכנפיים.

שם	ערן אילן
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	סופיה קימרלינג
מספר זיהוי	71511174
תאריך לידה	1.5.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	ת.ד. 3050, הרצליה 46638.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל. יזמות.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
מספר זיהוי	063808133
תאריך לידה	25.8.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	עוזי חיטמן 5, נתניה.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	יו"ר ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך בישראל; Babson College - בוסטון, ארה"ב - תכנית מנהלים: ניהול ואסטרטגיות בקמעונאות. יו"ר ומנכ"ל - OWC Pharmaceutical Research Corp (2014 - אפריל 2020);

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
	אלומיי קפיטל בע"מ - דירקטור חיצוני (2011 - דצמבר 2020); ערד השקעות ופיתוח תעשיה בע"מ - דירקטור חיצוני (2013 - פברואר 2020); מגדל קרנות נאמנות בע"מ - דירקטור חיצוני ויו"ר ועדת ביקורת (2017 - היום); ארד בע"מ - דירקטור חיצוני (מרץ 2020- היום).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	דירקטור חיצוני - מגדל קרנות נאמנות בע"מ, ארד בע"מ, מלם - תים בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור חיצוני.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	אריאל שטיינברג - דירקטור בלתי תלוי
מספר זיהוי	016829822
תאריך לידה	29.12.1973
מען להמצאת כתבי בית-דין	העלייה השנייה 10, הרצליה.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	13.2.2023.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר ראשון (BA) במנהל עסקים, המרכז האקדמי רופין, בית ספר לכלכלה ומנהל עסקים; תואר שני במנהל עסקים (MBA), Edinburgh Business School, Watt University-Heriot (השלוחה בישראל). 2016-2019 - משנה למנכ"ל, מרכז השלטון המקומי; 2019 - כיום - מנכ"ל אשמורת מועדון הצרכנות והאשראי של הסתדרות המורים. 2023 - כיום - יו"ר מנהלת ליגת העל בכדורסל.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	מסד (אחזקות) בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור בלתי תלוי.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	אורנה הוזמן בכור - דירקטורית חיצונית
מספר זיהוי	024570202
תאריך לידה	12.11.1969
מען להמצאת כתבי בית-דין	הפרחים 7, רמת השרון
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגרת תואר ראשון (B.A) במנהל עסקים מ- THAMES VALLEY UNIVERSITY; בוגרת תואר שני (EMBA EXECUTIVE) במנהל עסקים מאוניברסיטת בר אילן. יו"ר דירקטוריון חברת נמל אשדוד בע"מ; מנכ"לית משרד הפנים; מנכ"ל משרד תשתיות האנרגיה והמים; מנכ"לית משרד שיתוף פעולה אזורי.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	יו"ר דירקטוריון חברת נמל אשדוד בע"מ; דירקטורית במגוריט ישראל בע"מ; מישורים השקעות נדל"ן בע"מ; אנרג'יקס - אנרגיות מתחדשות בע"מ; בתי זיקוק לנפט בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטורית חיצונית.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית.

<u>תקנה 26א'</u>: <u>נושאי משרה בכירה</u>

שם	סידני סלסקי
מספר זיהוי	011958196
תאריך לידה	16.08.1960
תאריך תחילת כהונה	25.10.2006
השכלה	בוגר מנהל עסקים וחשבונאות, אוניברסיטת וויטווטרסרנד, יוהנסבורג, דרום אפריקה. מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום).
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום).
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום). דירקטור בחברות G.K.P. USA (2012), INC; ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
מספר זיהוי	0314192369
תאריך לידה	31.8.1977
תאריך תחילת כהונתו	3.4.2022
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב ; בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל כספים ומשנה למנכ"ל - קבוצת משלוחה. מנהל כספים בחברה ובכנפיים החל מאפריל 2022.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנהל כספים בחברה ובכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דניאל שפירא - מבקר פנימי
מספר זיהוי	052755998
תאריך לידה	21.7.1954
תאריך תחילת כהונתו	14.2.2012
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	בעל משרד לראיית חשבון ומבקר פנים בחברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובחו"ל.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מבקר פנימי בכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

<u>תקנה 26ב'</u>: <u>מורשה חתימה של התאגיד</u>

אין בתאגיד מורשי חתימה עצמאיים.

<u>תקנה 27</u>: <u>רואה החשבון של התאגיד</u>

בריטמן אלמגור זהר ושות' - מרכז עזריאלי 1, תל אביב 67021.

<u>תקנה 28</u>: <u>שינוי בתקנון החברה</u>

במהלך תקופת הדוח לא חלו שינויים בתקנון החברה. לתקנון החברה העדכני ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 ביולי 2017 שעניינו תקנון החברה המעודכן (מס' אסמכתא: 2017-01-057853).

<u>תקנה 29</u> : **<u>המלצות והחלטות</u>**

(א) לפרטים אודות הנפקת זכויות שהשלימה החברה בחודש נובמבר 2022 ראו בפירוט לעניין תקנה 10ג' לעיל.

(ב) לפרטים אודות תוכנית רכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') של החברה, כפי שאושרה על ידי דירקטוריון החברה ביום 30 בנובמבר 2022, ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

(ג) לפרטים אודות אישור אסיפה כללית מיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 4 ביולי 2022, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם ראו בפירוט בסעיף (ג) לתקנה 10ג' לעיל.

(ד) לפרטים אודות אישור אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 27 בדצמבר 2022, במסגרתה אישרה האסיפה, בין היתר, הארכת מדיניות התגמול לנושאי משרה בחברה, ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 21 בנובמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-111672).

<u>תקנה 29א'</u> : **<u>החלטות החברה</u>**

<u>ביטוח דירקטורים ונושאי משרה</u>

לפרטים ראו ביאור 20ג לדוחות הכספיים.

<u>שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה</u>

לפרטים ראו ביאור 20ג לדוחות הכספיים.

<u>שיפוי לדירקטורים המכהנים ב-TUS</u>

לפרטים ראו תקנה 22 לעיל.

תאריך: 14 במרץ 2023

_____

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

<u>שמות החותמים</u>	<u>תפקידם</u>
(1) סידני סלסקי	מנהל כללי
(2) דב ישועה	מנהל כספים

שאלון ממשל תאגידי[1]

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
1.		בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר. 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): דירקטור א': אורנה הוזמן-בכור. דירקטור ב': מרדכי ביגניץ. מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2 (ראו הערה).	√	

[1] פורסם במסגרת הצעות חקיקה לשיפור הדוחות ביום 16.3.2014.

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
.2		שיעור[2] הדירקטורים הבלתי תלויים[3] המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 3/7. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון[4] התאגיד[5]: _____. √ לא רלוונטי (לא נקבעה הוראה בתקנון).	____	____
.3		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).	√	
.4		כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים[6] 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: _____.	√	

[2] בשאלון זה, "**שיעור**"- מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

[3] לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

[4] לעניין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

[5] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

[6] לעניין 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 "ככפיפות" לעניין שאלה זו.

עצמאות הדירקטוריון			
		נכון	לא נכון
5.	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): אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפה: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה). יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.		√	
6.	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 בתאגיד (ככל וקיים): _____. פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): _____. האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).		√	

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
		שיעור נוכחותו[7] בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: _____, נוכחות אחרת: _____ ☐לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		

כשירות וכישורי הדירקטורים				
			נכון	**לא נכון**
7.		בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה)[8]. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -	√	
	א.	פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.		

[7] תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

[8] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

כשירות וכישורי הדירקטורים				
			נכון	לא נכון
		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 תוכנית 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: ☐ כן ☐לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה)		X ראו הערה.
9.	א.	בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 2.	√	
	ב.	מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית[9]: 2. בעלי כשירות מקצועית[10]: 6. 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.	_____	_____

[9] לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו - 2005.

[10] ר' ה"ש 9.

כשירות וכישורי הדירקטורים

				נכון	לא נכון
10.		א.	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: _____.	√	
		ב.	מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 4, נשים: 3.	_____	_____

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

				נכון	לא נכון
11.		א.	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח (הבהרת החברה - כולל ישיבות ועדות הדירקטוריון): רבעון ראשון (שנת 2022): 11. רבעון שני: 5. רבעון שלישי: 6. רבעון רביעי: 6.	_____	_____

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

				נכון	לא נכון
		ב.	לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור[11] השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו):		

שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות ה**דירקטוריון**	שיעור השתתפותו בישיבות **ועדת ביקורת**[12]	שיעור השתתפותו בישיבות **הועדה לבחינת דוחות כספיים**[13]	שיעור השתתפותו בישיבות **ועדת תגמול**[14]	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות **דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר** (תוך ציון שם הועדה)	———	———
שלמה חנאל	18/18	-	-	-			
תמר מוזס בורוביץ	14/18	-	-	-			
יהודה לוי	16/18	-	-	-			
ערן אילן	15/18	-	-	-	-		
סופי קימרלינג	18/18	-	-	-	-		

[11] ר' ה'יש 2.

[12] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

[13] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

[14] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

				אמנון מרחב (דב"ת)	13/18	9/10	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.			
				מרדכי ביגניץ (דח"צ)	18/18	10/10	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת מכהנת גם כוועדת התגמול.			
				אורנה הוזמן-בכור (דח"צ)	15/18	10/10	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.			
12.		בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם וניתנה להם הזדמנות להביע את עמדתם.								√	

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

			נכון	לא 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: 0.	√	
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: 0.	√	
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[15]. ✓ <u>לא רלוונטי</u> (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).	---	---
16.		המנכ"ל <u>אינו</u> 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[16]: ☐ כן ☐ לא	_____	_____

[15] בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.
[16] בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון					
				נכון	**לא נכון**
			(יש לסמן x במשבצת המתאימה)		
17.			בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

ועדת הביקורת					
				נכון	**לא נכון**
18.			בועדת 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.	√	

ועדת הביקורת				
			נכון	לא נכון
		ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
19.		מי שאינו רשאי 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 לדיון 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 הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.		√	
22.	בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו רשאי 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.			X ראו הערה.
24.	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.		√	

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

			נכון	לא נכון
25.	א.	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: שני ימי עסקים.	_____	_____
	ב.	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2022): 2 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 4 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 10 ימי עסקים. דוח שנתי: 8 ימי עסקים.	_____	_____
	ג.	מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2022): 4 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 4 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 10 ימי עסקים. דוח שנתי: 6 ימי עסקים.	_____	_____

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

			נכון	לא נכון
26.		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 השתתפותו: _____	√	
27.		בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:	_____	_____
	א.	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור).	√	
	ב.	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	√	
	ג.	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני.	√	
	ד.	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	√	
	ה.	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	√	
	ו.	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	√	
	ז.	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	√	
		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				
			נכון	**לא נכון**
28.		הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).	√	
29.		תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.	√	
30.		בועדת התגמול 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.	√	

ועדת תגמול					
				נכון	לא נכון
		ה.	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
31.			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.	√	
32.			ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)(3) 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: _____	√	

מבקר פנים			
		נכון	לא נכון
33.	יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.	√	
34.	יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח.	√	

מבקר פנים			
		נכון	לא נכון
	בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: (1) ניהול הפיקוח על עסקאות החכרה; (2) יישום המלצות. (יש לסמן x במשבצת המתאימה).		
35.	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח (בשעות[17]): 215.	———	———
	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	√	
36.	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 תאגידים בשליטתם.	√	

עסקאות עם בעלי עניין			
		נכון	לא נכון
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 –		X ראו הערה.

[17] כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

עסקאות עם בעלי עניין

		נכון	לא נכון
	- מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): _____. - האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין: ☒ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.		
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: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

יו"ר הדירקטוריון: _____ יו"ר ועדת הביקורת: _____ יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים: _____

תאריך החתימה: 14 במרץ 2023

שאלה מס' 8 - החברה עורכת מעת לעת הדרכות לדירקטורים בהתאם לתוכנית האכיפה בדיני חברות וניירות ערך שאימצה החברה.

שאלה מס' 9 - למועד פרסום הדוח מכהנים בחברה שני דירקטורים שסווגו כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, מר מרדכי ביגניץ והגב' אורנה הוזמן-בכור (דירקטורים חיצוניים) ויתר הדירקטורים הינם בעלי כשירות מקצועית.

שאלה מס' 23 - החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. למיטב ידיעת החברה, ועדת הביקורת של חברת האם קבעה הסדרים לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי כנפיים (לרבות אלו המענקים שירותי ניהול לחברה) בקשר לליקויים בניהול עסקי התאגיד ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור, והסדרים כאמור היו בתוקף בשנת הדיווח.

שאלה מס' 35 - ביחס לנושא השני שנבדק על ידי מבקר הפנים, הדיון בו התקיים בתחילת חודש מרץ 2023.

שאלה מס' 37 - כאמור בהערה לשאלה מס' 23, החברה מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. לפרטים אודות הסכם הניהול כאמור ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2022. לעניין כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS ראו ביאור 20ד לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2022.

חלק ה'

דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח בדבר הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

5.1. **כללי**

הנהלת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (**"החברה"**), בפיקוח הדירקטוריון של החברה, אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה.

לעניין זה, חברי ההנהלה הינם:

5.1.1. סידני סלסקי, מנכ"ל.

5.1.2. דב ישועה, מנהל כספים.

5.2. **הבקרה הפנימית**

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, 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 ועל הגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה הערכת סיכוני הדיווח והגילוי וקביעה מהם התהליכים המהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי ומהן היחידות העסקיות הרלוונטיות להערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, מיפוי ותיעוד הבקרות הקיימות בתאגיד, הערכת אפקטיביות התכנון של הבקרות, ניתוח פערי הבקרה הקיימים, הערכת אפקטיביות התפעול של הבקרות, הערכה כוללת של אפקטיביות הבקרה הפנימית, לרבות רכיבי המעטפת - בקרות ברמת הארגון (Entity Level Controls), תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים ובקרות כלליות על מערכות המידע (ITGC). בנוסף לשלושת רכיבי המעטפת (כאמור לעיל) תהליך הרכוש הקבוע - מטוסים נמצא כתהליך מהותי מאוד לדיווח הכספי ולגילוי.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר 2022 היא **אפקטיבית**.

5.3. **<u>הצהרות מנהלים</u>**[1]

5.3.1. **<u>הצהרת מנכ"ל</u>**

הח"מ, סידני סלסקי, מצהיר בזה כי:

5.3.1.1. בחנתי את הדוח התקופתי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (**"החברה"**) לשנת 2022 (**"הדוחות"**);

5.3.1.2. 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 שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.1.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.1.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, 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 יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין;

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;

5.3.1.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות;

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.

_____

סידני סלסקי, מנכ"ל

תאריך: 14 במרץ 2023

[1] בהתאם לאמור בסעיף 5.2 לעיל.

5.3.2. **<u>הצהרת מנהל כספים</u>**

הח"מ, דב ישועה, מצהיר בזה כי:

5.3.2.1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**החברה**") לשנת 2022 (להלן:"**הדוחות**");

5.3.2.2. 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;

5.3.2.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.2.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, 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 יכולתה של החברה 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;

5.3.2.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, 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 בחברה 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; וכן -

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.

דב ישועה, מנהל כספים — תאריך: 14 במרץ 2023

5.4. **<u>חוות דעת רואה החשבון המבקר בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית</u>**

ראו עמוד ג-1 לדוחות הכספיים.

חלק ו'

מכתב הסכמה

Deloitte.

תאריך: 14 במרץ, 2023

לכבוד
הדירקטוריון של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה")**

ג.א.נ.,

הנדון: <u>מכתב הסכמה בקשר להצעת מדף על סמך תשקיף מדף של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ מחודש אפריל 2020</u>

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן בקשר עם הצעת מדף על סמך תשקיף המדף מחודש אפריל 2020:

(1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 14 במרץ 2023 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022.

(2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 14 במרץ 2023 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2022.

(3) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 14 במרץ 2023 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 לימים 31 בדצמבר 2022 ו- 2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022.

בכבוד רב,

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרגי אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il