

לדוח מונגש לחץ



דוח תקופתי לשנת

2025

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ





תוכן עניינים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוח תקופתי לשנת 2025

פרק ד |

מידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר 2025

פרק ה |

פרטים נוספים על התאגיד

פרק ו |

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית
על הדיווח הכספי ועל הגילוי

פרק א |

דוח תיאור עסקי התאגיד

פרק ב |

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ג |

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

אל על EL AL



פרק א'

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

2	פרק 1: כללי
4	פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד
4	1 פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו
4	1.1 כללי
4	1.2 מלחמת חרבות ברזל ומבצע עם כלביא
5	1.3 תרשים החזקות
6	1.4 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות
6	1.5 שינויים באופן ניהול עסקי התאגיד
6	2 תחום הפעילות
6	3 השקעות בהון התאגיד
6	4 חלוקת דיבידנדים
6	5 מידע כספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד
6	6 סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על התאגיד
7	פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחום הפעילות
7	7 תחום פעילות הובלה אווירית
7	7.1 מידע כללי על תחום הפעילות
9	7.2 השירותים בתחום הפעילות
10	7.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים
10	7.4 שירותים חדשים
10	7.5 לקוחות
10	7.6 שיווק, הפצה ומכירות לנוסעים
14	7.7 צבר הזמנות
14	7.8 תחרות
18	7.9 עונתיות
18	7.10 צי מטוסים
18	7.11 כושר ייצור
18	8 פרטים נוספים לגבי פעילות החברה
18	8.1 רכוש קבוע ומתקנים
19	8.2 ביטוח
20	8.3 נכסים לא מוחשיים
20	8.4 הון אנושי
27	8.5 חומרי גלם וספקים
28	8.6 הון חוזר ומלאי
29	8.7 השקעות
30	8.8 מימון
31	8.9 מיסוי
31	8.10 ESG – סביבה, חברה וממשל תאגידי
36	8.11 מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד
46	8.12 הסכמים מהותיים
47	8.13 הסכמי שיתוף פעולה
49	8.14 הליכים משפטיים
50	8.15 יעדים ואסטרטגיה עסקית - <i>Rising Above & Beyond</i>
53	8.16 דיון בגורמי סיכון

פרק 1: כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מתכבדת להגיש בזאת את דוח תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2025, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2025.

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

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

מקרא

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

דוח דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025 (פרק ב')	דוח הדירקטוריון
דולר ארה"ב	דולר
הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ	הבורסה
הדוח התקופתי לשנת 2025	הדוח התקופתי
הדוח התקופתי לשנת 2024 שפרסמה החברה ביום במרץ 2025 (מספר אסמכתא 2025-01-016342)	הדוח התקופתי לשנת 2024
הדוח התקופתי לשנת 2022 שפרסמה החברה (בדיווח מתקן) ביום 15 באוגוסט 2023 (מספר אסמכתא 2023-01-075979)	הדוח התקופתי לשנת 2022
הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025 (פרק ג')	הדוחות הכספיים
מדינת ישראל	המדינה
23 בפברואר 2026	המועד הסמוך לאישור הדוח
החברה וחברות הבנות שלה	הקבוצה
מגפה עולמית של מחלת נגיף קורונה (COVID-19)	הקורונה; מגפת הקורונה
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	התאגיד או החברה או אל על
מלחמת "חרבות ברזל"	המלחמה
אל על הנוסע המתמיד בע"מ	חברת המועדון
הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות על ידי מוביל של מדינה שלישית	חופש חמישי
הובלת נוסעים או מטען בין שתי מדינות זרות עם חניית ביניים במדינת המוביל האווירי. לדוגמה, טיסה של חברה אירופית מישראל לארה"ב דרך שדה תעופה הנמצא במדינת אותה חברת תעופה באירופה	חופש שישי
חוק החברות, תשנ"ט-1999	חוק החברות
חוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975	חוק החברות הממשלתיות
חוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968	חוק ניירות ערך
חכירה של מטוס, כאשר החוכר נושא באחריות על צוות, תחזוקה וביטוח	חכירה יבשה



חכירה טובה	חכירה של מטוס על צוותו, תחזוקתו וביטוחו
יאט"א	הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית
יום הדוח	31 בדצמבר 2025
כנפי נשרים	כנפי נשרים תעופה בע"מ
נתב"ג	נמל התעופה בן גוריון
סאן דור	סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ
פרטים נוספים על התאגיד	פרטים נוספים על התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025 (פרק ה')
קוקפיט	קוקפיט חדשנות בע"מ
רש"ת	רשות שדות התעופה
רת"א	רשות התעופה האזרחית
שנת הדיווח	שנת 2025
ת.מ.מ	ת.מ.מ. – תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ
ICAO	International Civil Aviation Organization הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית
RPK	Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס
R/RPK	Revenue/Revenue Passenger Kilometer – משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משלם משוקלל ק"מ
ASK	Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס
RASK	Revenue per ASK - הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
PLF	Passenger Load Factor - שיעור תפוסת נוסעים (RPK/ASK)
TRASK	Total revenue per ASK - סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ



פרק 2: תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאידי

1. פעילות התאידי ותיאור התפתחות עסקיו

1.1 כללי

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

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

1.2 מלחמת חרבות ברזל ומבצע עם כלביא

המציאות הביטחונית המתמשכת במהלך שנת הדיווח, השפיעה מהותית על ענף התעופה בישראל לרבות על היצע המושבים בשוק וציבותו, הביקוש הכללי לטיסות, וכן על אופי והיקף תנועת הנוסעים. לפרטים בדבר עיקרי התפתחות הפעילות העסקית בשנת הדיווח, בין היתר על רקע המלחמה ומבצע עם כלביא, ראו הפתיח לדוח הדירקטוריון.

להלן פירוט בדבר עיקרי הפעולות המסחריות, המבצעיות והתפעוליות בהן נקטה ונוקטת החברה על רקע המלחמה ומבצע עם כלביא:

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

שימור הגשר האווירי התאפשר בזכות מסוגלות החברה לנהל חברת תעופה אזרחית בסביבת מלחמה מתמשכת ורב זירתית. בתוך כך, החברה פעלה ופועלת בתיאום מלא ורציף עם כלל גורמי הרשויות הרלוונטיים וגורמי הביטחון המוסמכים, לרבות רת"א, רש"ת, שירות הביטחון הכללי, צה"ל וכי"ב וכן הפעילה חדר מצב בראשות סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים), לצורך ניהול האירועים השונים ובהם: מתקפות טילים, מבצע עם כלביא, עדכון מסלולי טיסה, שינוי נתיבי טיסה, והכול תוך ניהול סיכונים מוקפד. כך לדוגמה, במהלך מבצע עם כלביא עברה החברה לפעול במתכונת חירום, כשניהול פעילותה השוטף של החברה התבצע מתוך חדר מבצעים מיוחד במשרדי החברה.

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

תמיכה בקהילה בעקבות המלחמה

במהלך שנת הדיווח המשיכה החברה בתמיכה בפעילות המסייעת למטה המשפחות להחזרת החטופים והנעדרים, במסגרתו הטיסה את קרובי החטופים ונציגיהם למדינות שונות ברחבי העולם, על מנת לקדם את מאמצי ההסברה והדיפלומטיה בקשר עם המאבק לשחרורם של החטופים. לפרטים נוספים בדבר הפעולות בהן נקטה החברה לתמיכה בקהילה ראו סעיף 8.10.2 להלן.

הפקת פוליסות ביטוח אווירי חלופיות באמצעות המדינה

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



מדיניות מסחרית מקלה ללקוחות החברה

במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח פרסמה החברה מדיניות ביטולים ושינויים מקלה ללקוחותיה אשר הוארכה ועודכנה מעת לעת, בהתאם לצורך ובהתאם למצב הבטחוני והמצב התעופתי בישראל, לרבות עבור כוחות הבטחון ואנשי המילואים.

פעולות בתחום אבטחת מידע וסייבר

ככלל, החברה מנהלת את סיכוני הסייבר כחלק מאסטרטגיית ניהול הסיכונים שלה. לאור הימשכות המלחמה, ועל רקע התפתחות איומי סייבר מתוחכמים, המבוססים על בינה מלאכותית (AI) והמשך המתיחות הגיאופוליטית, ממשיכה החברה להשקיע משאבים משמעותיים נוספים באבטחת מידע והגנת סייבר תוך השקעה בטכנולוגיות ניטור, איתור ותגובה בזמן אמת. בתוך כך, ממשיכה החברה לבצע פעולות נוספות להגברת המוכנות לחירום בהיבטים טכנולוגיים ולהעלאת המודעות, הערנות והדריכות של עובדיה בתחום אבטחת המידע והסייבר. במהלך שנת הדיווח, התמקדה החברה בחיזוק החוסן האופרטיבי (Cyber Resilience) והבטחת הרציפות התפקודית, לצד הגברת הבקרה על סיכוני סייבר בשרשרת האספקה ובקרב ספקי מיקור חוץ. בנוסף, ממשיכה החברה בביצוע ניטור ובקרה תוך שמירה על רציפות תפקודית ודיווחית להנהלת החברה, לרבות דיווח עיתי לדיריקטוריון החברה. לפרטים בדבר סיכוני הסייבר החלים על החברה ודרכי התמודדותה עם סיכונים אלה ראו סעיף 8.16.6 להלן.

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

תרשים החזקות

1.3

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



לפרטים אודות חברות סופרסטאר הולדייז לימיטד אשר פורקה וחברת ELAL ISRAEL AIRLINES GULF FZCO, אשר לגביה נוקטת החברה בפעולות לפירוק מרצון, ראו סעיף 8.7.1 להלן.



לפרטים אודות מימוש האופציה לרכישה של 5.1% ממניות חברת המועדון על ידי הפניקס, ראו סעיף 7.6.3 להלן וכן ביאור 14 לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות פעילות החברות המוחזקות המפורטות לעיל וכן ישויות נוספות, ראו סעיף 8.7.1 להלן.

1.4 שנת התאגדות התאגיד וצורת התאגדות

החברה התאגדה כחברה בע"מ ביום 15 בנובמבר 1948.

1.5 שינויים באופן ניהול עסקי התאגיד

לפרטים נוספים ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

2 תחום הפעילות

לחברה קיים תחום פעילות אחד - תחום ההובלה האווירית.

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

3 השקעות בהון התאגיד

במהלך תקופת הדיווח לא היו השקעות בהון התאגיד. במהלך חודש אוגוסט 2025, הודיעה רשות ניירות ערך על הארכת התקופה שבה ניתן להציע ניירות ערך על פי תשקיף המדף של החברה, אשר פורסם ביום 15 באוגוסט 2023, וזאת עד ליום 15 באוגוסט 2026. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 11 באוגוסט 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-059307).

4 חלוקת דיבידנדים

בשנים 2024-2025 לא חולקו דיבידנדים.

נכון ליום הדוח, יתרת הרווחים הראויים לחלוקה של החברה הסתכמה לסך של כ-944.7 מיליון דולר (מבלי לקחת בחשבון את החלוקה שבוצעה לאחר יום הדוח, כמפורט להלן).

ביום 5 בינואר 2026, החליט דירקטוריון החברה (בכפוף למגבלות בחלוקת דיבידנד החלות על החברה בהתאם להסכם עם המדינה), על חלוקת דיבידנד בסך של 57 אגורות לכל מניה רגילה אחת. סכום הדיבידנד הכולל עמד על כ-323 מיליון ש"ח (כ-102 מיליון דולר), אשר חולק מתוך יתרת הרווחים הראויים לחלוקה. סכום הדיבידנד חולק ביום 27 בינואר 2026.

לפרטים נוספים בדבר התוספת להסכם עם המדינה מיום 18 במרץ 2021 לרבות המגבלות החלות על החברה בחלוקת דיבידנד, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 14 באפריל 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-027214) וכן ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים בדבר הדיבידנד שחולק במהלך חודש ינואר 2026 ראו ביאור 18. לדוחות הכספיים.

5 מידע כספי לגבי תחום הפעילות של התאגיד

כאמור בסעיף 2 לעיל, לחברה תחום פעילות אחד. לפרטים בדבר התוצאות העסקיות של החברה ולהתפתחויות שחלו בתוצאותיה העסקיות של החברה בשנת הדיווח לעומת אשתקד, ראו את הדוחות הכספיים וכן סעיף א.3. בדוח הדירקטוריון.

6 סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על התאגיד

לפרטים בדבר הערכת יאט"א בדבר רווחיות ענף התעופה הבינלאומי וכן התחזית הצפויה לשנת 2026, ראו סעיף א.1.2 לדוח הדירקטוריון. לפרטים נוספים אודות נתונים בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג, תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים מנתב"ג, נתונים בדבר תנועת המטענים שנכנסו ויצאו מנתב"ג, וכן פרטים בדבר התפתחות מחירי הדס"ל ושערי החליפין בשנת הדיווח, ראו סעיף א.1.2 לדוח הדירקטוריון.



פרק 3: תיאור עסקי התאגיד לפי תחום הפעילות

להלן מובא תיאור עסקי הקבוצה לגבי תחום פעילותה. פרק זה מתאר בעיקרו את הפעילות בשנת הדיווח.

7. תחום פעילות הובלה אווירית

7.1 מידע כללי על תחום הפעילות

לפרטים אודות פעילות החברה ראו סעיף 1.1 לעיל. להלן מתוארים מגמות, אירועים והתפתחויות בסביבה המאקרו-כלכלית של הקבוצה, שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על התוצאות העסקיות או ההתפתחויות בתחום הפעילות.

7.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

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

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

7.1.2 מגבלות חקיקה, תקינה ואילווצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

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

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

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

7.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

לפרטים אודות התפתחויות בשוק הישראלי וכן התפתחויות בינלאומיות בתחום הפעילות, ראו סעיף א.1.2 לדוח הדירקטוריון.

7.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

במהלך השנים האחרונות, ולמעט בתקופת מגפת הקורונה, חלה החרפה ניכרת בתחרות הקיימת בתחום הובלה במטוסי נוסעים בין עשרות חברות תעופה בינלאומיות בשירות מלא, חברות תעופה הפועלות במתכונת Low Cost (כהגדרת מונח זה בסעיף 7.1.9 להלן) וחברות שכר. החרפת התחרות באה לידי ביטוי גם בהגדלת מגוון היעדים ומספר התדירויות של טיסות שמפעילות חברות התעופה. על רקע המלחמה, חברות התעופה הזרות ביטלו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה, זאת בהתאם למציאות הביטחונית המשתנה והיעדר היציבות בהקשר זה לאורך שנת הדיווח. כאמור, לאור הפסקת האש מחודש אוקטובר 2025 שבו החברות הזרות בהדרגה לפעילות טיסתית סדירה.

7.1.5 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

7.1.6 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

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



7.1.7 חסמי כניסה ויציאה עיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

חסמי כניסה עיקריים הם: השקעה ראשונית גבוהה יחסית הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישת או חכירת מטוסים; עמידה בדרישות רגולטוריות לרבות קבלת רישיונות לפי חוקי הטיס; גידול במספר חברות התעופה הגורם ליצירת עומס על שדות התעופה וקושי בקבלת אישור לחלון זמנים לגבי המראה או נחיתה ("סלוטים") בשדות התעופה המרכזיים המבוקשים ביותר. חסם זה יכול למנוע פתיחת נתיב חדש או שיפור לוחות זמנים בנתיבים קיימים; חסם נוסף הוא מידת הזמינות של מטוסים מסוגים שונים לרכישה או לחכירה, כאשר מגבלה זו יכולה להשפיע גם על האפשרות להתרחב בטווח הקצר ולתת מענה אד-הוק לשוק מתפתח ובעל פוטנציאל להרחבת פעילות. חסם נוסף הוא הקושי בגיוס ושימור כוח אדם מקצועי ומיומן. יצוין, כי המגבלות החלות על החברה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת לעניין הקטנת צי המטוסים של החברה מהוות חסם יציאה, כמו גם התחייבויות החברה הטווח במסגרת הסכמי מימון וחכירות יבשות למטוסים, אשר מהוות אף הן חסם יציאה. לפרטים נוספים בדבר המגבלות החלות על החברה מכוח מניית המדינה המיוחדת ראו סעיף 8.11.9 להלן. לפרטים בדבר מתן אפשרות לפתיחת בסיס פעילות של חברת תעופה זרה בישראל, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

7.1.8 תחליפים לשירותי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

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

(א) כללי - התחרות בתחום הפעילות

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

בפעילות הובלה של מטען קיימים ארבעה סוגים של מתחרים: חברות המובילות מטען רק באמצעות מטוסי מטען; חברות המובילות מטען רק בבטן מטוסי נוסעים; חברות, בדומה לאל על, המובילות מטען הן במטוס מטען והן בבטן מטוסי נוסעים וכן חברות בלדרות המטיסות, בנוסף לשירותי הבלדרות, גם מטען אחר במטוסיהן. להערכת החברה, הרחבת הטיסות הסדירות לישראל וממנה במטוסי נוסעים המסוגלים לשאת בבטנם מטען, מגבירה את התחרות בפעילות המטען.

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

לחברה אפשרויות מוגבלות להציע חיבורים בנתב"ג שהוא נמל הבית שלה, לאור מגבלות רגולציה ומוכנות תשתיתית בנתב"ג.

חברות התעופה מתחרות ביניהן הן באמצעות טיסות שהן מפעילות והן באמצעות טיסות של חברות תעופה אחרות על מנת לייצר מגוון אפשרויות הגעה ליעד הסופי ללא הפעלת טיסה ישירה, כאשר קיים מגוון של הסכמים בין חברות תעופה המאפשרים זאת, כגון הסכמי אינטרליין, "קוד משותף" (Code Share) עם וולא שותפות בברית תעופה (Alliance) ושיתופי פעולה נרחבים (Joint Ventures). לפירוט בדבר הסכמי שיתוף הפעולה של החברה במהלך שנת הדיווח וכן למועד הסמך לאישור הדוח, ראו סעיף 8.13 להלן.

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

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

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

(ב) מדיניות "שמיים פתוחים"

מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה המיושמת במדינת ישראל בשנים האחרונות מובילה לעיקר הגידול בהיצע הטיסות ובקיבולת המושבים המוצעת. מדיניות זו, הבאה לידי ביטוי בתהליך שוטף של עדכון הסכמי תעופה באמצעות הסרת המגבלה או הגדלת מכסת התדירויות ומספר חברות התעופה הרשאיות להפעיל טיסות סדירות, מביאה, בעתות שגרה, לגידול בכמות הטיסות וכפועל יוצא לירידה במחירי כרטיסי הטיסה ולגידול בתנועת הנוסעים מישראל ואלה. במסגרת מדיניות זו נחתם בשנת 2010 בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים" אשר הביא להסרת מגבלות התדירויות והקיבולת על הטיסות לישראל



וממנה. בנוסף, מאפשר ההסכם שיתופי פעולה מסחריים בין חברות התעופה של שתי המדינות.

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

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

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

כמו כן, בין ישראל למספר מדינות ערב נחתמו הסכמים במסגרת "הסכמי אברהם", בעקבותיהם נחתמו הסכמי תעופה בין ישראל לבין מספר מדינות..

השירותים בתחום הפעילות

7.2

(א) כללי

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

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה יחד עם סאן דור, טיסות במטוסי נוסעים לעשרות יעדים ישירים ברחבי העולם, וביניהם יעדים באירופה, בצפון אמריקה, במזרח הרחוק, ואיחוד האמירויות הערביות. במהלך שנת הדיווח לאור המלחמה, ביצעה החברה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בפעילותה וברשת הנתבים שלה

בנוסף לטיסות אותן מפעילה החברה, משווקת החברה טיסות במסגרת הסכמים עם חברות תעופה אחרות – הסכמי אינטרליין והסכמי קוד משותף כמפורט בסעיף 7.1.9 לעיל. לפרטים אודות הסכמי הקוד המשותף שהחברה צד להן, ראו סעיף 8.13 להלן.

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

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

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

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

(ב) הנתבים הטראנס אטלנטיים

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה טיסות סדירות למספר יעדים בצפון אמריקה וביניהם ניו יורק, ניוארק, מיאמי, לוס אנג'לס, בוסטון ופורט לודרדייל.

(ב1) הנתבים לאירופה

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מפעילה החברה טיסות סדירות לעשרות יעדים באירופה, ובהם לונדון (אנגליה), פריז (צרפת), אמסטרדם (הולנד), אתונה (יוון) רומא (איטליה), וברצלונה (ספרד). כמו כן, סאן דור מפעילה החל משנת הדיווח טיסות לעשרות יעדים באגן הים התיכון ואירופה, ובהם לרנקה ופאפוס (קפריסין), ורשה וקרקוב (פולין), קישינב (מולדובה), סלונקי, רודוס וכרתים (יוון) טביליסי ובטומי (גאורגיה). החל מעונת הקיץ 2025, החלה סאן דור להפעיל טיסות גם לטרינה (אלבניה), מיקונסו ולפקדה (יוון).

בשנת הדיווח נמשכה השהיית הפעילות לקייב (אוקראינה), לאור המצב הגאופוליטי באוקראינה, כאשר הפעילות למוסקוה (רוסיה) חודשה במהלך חודש מאי 2025.

(ב2) הנתבים למזרח התיכון והמזרח הרחוק

במהלך שנת הדיווח הפעילה החברה טיסות סדירות למספר יעדים, ובהם דובאי (איחוד האמירויות הערביות), טוקיו (יפן), בנגקוק



ופוקט (תאילנד), כאשר עם פרוץ המלחמה ועל רקע הימשכותה, ביצעה החברה התאמות בנתיבי הטיסות, לרבות שהיית פעילות במספר קווים.

(ג) נתיב פנים ארצי לאילת

בחודש נובמבר 2025 החלה החברה להפעיל קו פנים ארצי לנמל התעופה רמון, לעונת החורף.

פילוח הכנסות ורווחיות שירותים 7.3

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

שירותים חדשים 7.4

Ü שינויים ברשת נתיבים

במהלך שנת הדיווח ולאור המלחמה, ביצעה החברה התאמות מסוימות ברשת הנתיבים שלה כאמור בסעיף 7.2 לעיל.

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

עם תחילת ההתאוששות ממשבר הקורונה, החברה התניעה מחדש את פרויקט חידוש ושדרוג צי מטוסי בואינג 777, כאשר במסגרת פרויקט זה מוחלפים המושבים במטוסי בואינג 777 ותצורת המטוסים מותאמת לזו של מטוסי בואינג 787, מטוסי הדרימליינר של החברה, הכוללת 3 מחלקות- עסקים, פרמיום ותיירים. כמו כן, בהיבט חווית הלקוח, מערכות הבידור במטוסי בואינג 777 מוחלפות למערכות חדשות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, 3 מטוסי בואינג 777 סיימו את הליך שינוי התצורה, והליך שינוי התצורה במטוסים נוספים מדגם זה עתיד להימשך בשנים הקרובות. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.2 לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 10 לדוחות הכספיים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, קיימות מערכות אינטרנט בחלק ממטוסי החברה. במהלך שנת הדיווח, המשיכה החברה לפעול להחזרה מדורגת של מערכת האינטרנט, כאשר תוכנית העבודה להתקנת מערכת האינטרנט נפרסת על פני מספר שנים. החברה צופה כי במהלך שנת 2026 תמשיך בהתקנת האינטרנט במטוסי החברה.

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

לקוחות 7.5

החברה מעניקה שירותיה לנוסעים הנמנים הן על משקי הבית והן על המגזר העסקי בארץ ובחו"ל, בדגש על השוק בארצות הברית. כרטיסי טיסה של החברה נמכרים, באמצעות סוכני נסיעות ומשווקי חבילות תיירות וכן במישרין על ידי הקבוצה לחברות ויחידים. עם לקוחות החברה נמנים חברי מועדון הנוסע המתמיד, המהווים נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כ-3.58 מיליון חברים, המחזיקים בכ-525 אלפי כרטיסי אשראי ממותגים "Fly Card", ואשר נהנים מהטבות מיוחדות, לרבות צבירת נקודות בטיסות המבוצעות על ידי החברה, והכול כמפורט בסעיף 7.6.3 להלן. לפרטים בדבר סוגי לקוחות הקבוצה ראו ביאור 5 לדוחות הכספיים.

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

שיווק, הפצה ומכירות לנוסעים 7.6

7.6.1 שיווק ומכירות לנוסעים

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

מכירה ישירה

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



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

החברה מאפשרת ללקוחותיה לבטל כרטיסי טיסה בהתאם לתנאי הכרטיס באמצעות אתר האינטרנט של החברה ובאפליקציה, ובכך פועלת לצמצום הצורך במענה אנושי במסגרת המוקד הטלפוני של החברה.

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

במהלך שנת הדיווח, חלה עליה במכירות באמצעות אתר האינטרנט של החברה לעומת שנת 2024.

מכירה עקיפה

ערוצי ההפצה העיקריים של החברה הם סוכני הנסיעות (לרבות סוכני נסיעות כלליים – General Sales Agents, וסוכנים אינטרנטיים – Online Travel Agents), חברות תיירות וסיטואני תיירות.

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

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

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

להלן מפורטים ערוצי מכירה נוספים של החברה:

סאן דור – טיסות המשווקות על ידי סאן דור מופצות ונמכרות במערכות ההפצה, על ידי סוכני הנסיעות, במוקד המכירה וכן באתר החברה. לפרטים נוספים אודות פעילות חברת סאן דור, ראו סעיף 8.7.1 להלן.

פרסום ושיווק

במהלך שנת הדיווח ולאור המלחמה השיקה החברה מספר קמפיינים לטובת כוחות הביטחון, ההצלה והרפואה כאשר במהלך חודש נובמבר 2025 הושק קמפיין עבור חברי המועדון אשר נמנים על כוחות אלו, במסגרתו הוענקו הטבות מיוחדות ברכישת כרטיסי טיסה.

שירות ולקוחות

החברה קשובה לסקרי דעת קהל בקרב לקוחותיה ובהתאם מבצעת עדכונים מעת לעת לתפריטי האוכל והיין המוגשים במטוס החברה.

במהלך חודש נובמבר 2025 החלה החברה בהפעלת פיילוט במספר יעדים נבחרים, במסגרתו סדר עליית הנוסעים למטוס מתבצע לפי קבוצות, כאשר המטרה היא לייעל את הליך העלייה למטוס ולשפר את חוויית השירות. עם סיום הפיילוט ובהתאם לתוצאותיו, תבחן החברה את הטמעת ההליך בכל יעדיה.

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

7.6.2 מערכת ממוחשבת להזמנות, ניהול טיסה, בידוק ומערכות הפצה

הובלת נוסעים

מערכת הליבה הממוחשבת של החברה לביצוע הזמנות, תמחור כרטיסי טיסה ניהול מלאי הטיסה ובידוק הנוסעים היא מערכת "אמאדאוס" (Passenger Service System). מערכת זו מציגה את לוח הזמנים המעודכן של טיסות החברה ומאפשרת למוקדי השירות והמכר של החברה לבצע הזמנות וכרטוס של טיסות החברה כמו גם באמצעות אתר האינטרנט של החברה. תוקף ההסכם



עם אמדאוס המסדיר שירותים אלה הוא עד סוף חודש אוקטובר 2026 יצוין כי קיימת לחברה תלות מהותית בחברת אמדאוס. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.16.21 להלן.

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

במהלך חודש דצמבר 2021 התקבלו במשרדי נציגות החברה בפולין מכתבי התראה מהרשויות בפולין לקראת השנת קנסות בגין טיסות שהפעילה החברה אל ומפולין במהלך חודשים נובמבר-דצמבר 2018, שלא בהתאם לרגולציה מקומית חדשה בדבר שיזור דאטה בפורמט מוגדר לרשויות כאמור באמצעות מערכת הפצה. מבדיקה של החברה עולה, כי לא בוצעה תשדורת דאטה כנדרש בגין טיסות שהפעילה החברה אל ומפולין באמצעות המערכת כאמור, בין החודשים נובמבר 2018 עד ינואר 2020. בחודש ספטמבר 2025, אושר תיקון לחוק הפולני, לפיו לא יינקטו הליכי אכיפה נגד חברות תעופה שיגישו את הנתונים החסרים בתוך פרק זמן של שלושה חודשים. בהתאם לכך, במהלך דצמבר 2025 העבירה החברה לרשויות בפולין את כלל הנתונים הנדרשים, וקיבלה את אישור הרשויות בפולין על קליטתם.

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

הובלת מטען

המערכות הממוחשבות המשמשות את החברה לביצוע הזמנות דיגיטליות לשינוע מטען ליעדים בעולם הן מערכות Cargo.one, Cargo AI ומערכת Web Cargo. מערכות אלו מאפשרות לחברה לבצע הזמנות מיידיות לשינוע מטען באמצעות שיקוף נפח המטען הזמין ועלויות השילוח. מערכות אלה מאפשרות שילוב של ההזמנה והמחיר עם מערכת הזמנות המטען של החברה.

7.6.3 מועדון "הנוסע המתמיד"

פעילות מועדון הנוסע המתמיד ("המועדון")

כחלק מהמאמץ לשפר את הצעת הערך ללקוחות הקבוצה, וכן כחלק מאמצעי השיווק ושיפור חווית השירות, מציעה החברה באמצעות המועדון, הטבות מיוחדות לנוסעים הנמנים עם לקוחות המועדון. הנוסעים צוברים נקודות בטיסות המבוצעות על ידי החברה, ברכישות המבוצעות בכרטיס אשראי ממותג "Fly Card" ובטיסות אשר יש לחברה לגביהן הסכמי "קוד משותף".

בנוסף לכך, לחברה הסכמים המאפשרים צבירה ומימוש של נקודות המועדון בחברות תעופה אחרות (כמפורט בסעיף 8.13 להלן) וכן הסכמים של המועדון להמרת נקודות מכרטיסי אשראי לנקודות מועדון.

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

נקודות אלו מקנות לנוסעים הטבות שונות ובכללן הן ניתנות למימוש ברכישות כרטיסי טיסה ובמוצרים נלווים, שדרוגים למחלקות בדרגות גבוהות יותר ועוד.

בנוסף, ניתן לשלם באמצעות נקודות המועדון עבור רכישת מוצרים באתר האינטרנט Fly&Buy, בדיוטי פרי במסוטי החברה, ברכישת מוצרים ביטוחיים שמשווקת החברה, וכן באתר הסחר Fly Store, המאפשר למחזיקי כרטיסי האשראי Fly Card לרכוש מוצרים שונים באמצעות נקודות המועדון או בשילוב כסף ונקודות.

לפרטים בדבר תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד, גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות וכן קישון בהתחייבות בגין מימושים או פקיעות של נקודות (לרבות יתרות פתיחה וסגירה), ראו ביאור t13' לדוחות כספיים

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

במהלך תקופת המלחמה המשיכה חברת המועדון לנקוט במדיניות מקלה במסגרתה האריכה באופן מיוחד תוקף מעמדות חיילי מילואים בהתאם לתנאים שנקבעו. מספר חברי המועדון, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מסתכם בכ-3.58 מיליון חברים.

שיעור הנוסעים שהם חברי המועדון מתוך כלל הנוסעים, עמד בשנת הדיווח על כ-47% נתון המשקף גידול של כ-10% ביחס לשנת 2024.

הסכמים עם חברות אשראי

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



ביום 11 בדצמבר 2018 התקשרה החברה עם דיינרס ואל ("חברות האשראי") בהסכם עקרונות להתקשרות בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים (בסעיף זה "ההסכם") לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות"). במסגרת ההסכם, מנפיקות חברות האשראי לציבור חברי המועדון, כרטיסי אשראי ממותגים של מותג מאסטרקארד או של מותג דיינרס משולב עם מאסטרקארד.

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

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

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

בנוסף, ההסכם קובע הוראות ביחס לשיווק כרטיסי האשראי הממותגים וכן תקציבי שיווק לקידום הכרטיסים הממותגים במימון חברות האשראי ומאסטרקארד.

ביום 26 בספטמבר 2019 חתמה החברה על הסכם משולש עם חברות האשראי ועם חברת מאסטרקארד ("ההסכם המשולש"). ההסכם המשולש מסדיר את שיתוף הפעולה עם מאסטרקארד ביישום הסכם Fly Card: הנפקת כרטיסי Fly Card (פרימיום וברונזה) במותג מאסטרקארד וכרטיסים משולבים במותג מאסטרקארד ודינרס; תשלום מענק חתימה (אשר התקבל בסוף חודש אוקטובר 2019 ונכלל במענק הנזכר לעיל); תמיכות של מאסטרקארד בתקציבי שיווק וכן תמיכות כספיות וייעוץ מקצועי, אשר היקפן תלוי בעמידה ביעדים לאורך תקופת ההסכם המשולש. תקופת ההסכם המשולש היא לעשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים.

ביום 23 בינואר 2019 האריכה החברה את ההתקשרות עם פרימיום אקספרס בע"מ ("פרימיום אקספרס") בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי המועדון מסוג פרימיום, ממותג אמריקן אקספרס. ההתקשרות אינה בלעדית וחלה לתקופה של שבע שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, בכפוף לזכויות ביטול העומדות לצדדים בנסיבות מוגדרות.

על פי הסכם זה, פרימיום אקספרס תנפיק כרטיסי אשראי ממותגים פרימיום ממותג אמריקן אקספרס, כרטיסים בנקאיים וחוזי בנקאיים. כרטיסי אשראי ממותג פרימיום מונפק ללקוחות יוקרה אשר עומדים בתנאי זכאות מתאימים, ומקנה למחזיק הכרטיס הצעת ערך ייחודית ועדיפה באמצעות מגוון הטבות, המבוססות רובן על היקף הפעילות בו.

במסגרת עסקת מועדון הנוסע המתמיד והעברת פעילות המועדון לחברת המועדון כמפורט בסעיף זה להלן, ביום 1 ביולי 2022 הסבה החברה את זכויותיה והתחייבויותיה במסגרת ההסכמים עם חברות האשראי לחברת המועדון בהתאם לתנאים שהוסכמו בין הצדדים.

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

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כמות כרטיסי האשראי הממותגים עומדת על כ- 525 אלף כרטיסים.

בשנת הדיווח חל גידול במחזורי עסקאות מפעילות Fly Card בהשוואה לשנת 2024, בשיעור של כ-29%.

עסקת מועדון הנוסע המתמיד

בחודש ינואר 2022 הקימה החברה את חברת המועדון באמצעותה ממשיכה החברה להפעיל את תוכנית המועדון.

נכון ליום הדוח, העסיקה חברת המועדון עובדים וכן מספר נותני שירותים במיקור חוץ.

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



הפעלת מועדון הנוסע המתמיד על ידי חברת המועדון, וזאת החל מיום 1 ביולי 2022. לפרטים נוספים בגין עסקת המועדון, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

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

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

ביום 29 באוקטובר 2025 הודיעה הפניקס על כוונתה לממש את יתרת האופציה לרכישה של 5.1% ממניות חברת המועדון, זאת בכפוף לקבלת אישורים רגולטוריים. במועד הסמוך לאישור הדוח, עדכנה הפניקס כי התקבלו כל האישורים הרגולטוריים הנדרשים והיא מימשה את האופציה שברשותה לרכישת מניות חברת המועדון, בשיעור של 5.1% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון. נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, מחזיקה הפניקס פיננסיים בע"מ, במישרין ובעקיפין, בשיעור כולל של 25% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה בימים 29 בינואר 2026 ו-19 בפברואר 2026 (מספרי אסמכתאות: 2026-01-010671 ו-2026-01-016078).

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מחזיקה בשיעור של 75% מהון המניות המוקצה של חברת המועדון.

לפרטים נוספים בדבר עסקת מועדון הנוסע המתמיד, ראו סעיף 7.6.3 לפרק עסקי התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2022.

עדכון על שינויים בתוכנית ההטבות של מועדון הנוסע המתמיד

בחודש יולי 2024 הודיעה חברת המועדון על ביצוע מספר שינויים בתוכנית ההטבות שנכנסו לתוקף בחודש אפריל 2025. במסגרת השינויים, תנאי התוכנית הנוגעים, בין היתר, לזכאות למעמדות היוקרה במועדון הסתיימו והושקה תכנת חדשה "תוכנית יהלומים", אשר קצובה למשך תשעה חודשים. תוכנית היהלומים שנכנסה לתוקף בחודש אפריל 2025, כללה בין היתר ספים חדשים לעליית מעמדות, ומגנון מעודכן לבחינת מעמד לפיו נקבעים מעמדות חברי המועדון בהתאם לכמות היהלומים וקטעי הטיסה שנצברו בפועל בתקופה הרלוונטית לבחינת המעמד.

בנוסף, חברת המועדון פרסמה בחודש ינואר 2025 את גובה ספי המעמד החדשים וכן השיקה הטבות נוספות ("Fly Plus") במסגרת תכנית היהלומים המיועדות לחברי מועדון במעמדות זהב ומעלה המחזיקים כרטיס אשראי Fly Card ואשר טסים בטיסות החברה. בחלוף תקופה של 9 חודשים, בחודש ינואר 2026, פרסמה חברת המועדון תכנית יהלומים חדשה שגם היא קצובה ל-9 חודשים. במסגרת תכנית היהלומים, ביצעה חברת המועדון מספר עדכונים בהטבות המוענקות לחברי מעמד היוקרה.

צבר הזמנות 7.7

יתרת ההכנסות מראש מייצגת את צבר הזמנות וכוללת גם את ערכם הכספי של השוברים אשר הונפקו ללקוחות למימוש במועד עתידי וכן של נקודות המועדון. לפרטים אודות הכנסות מראש ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים. לעניין מכירות נוסעים בתקופה שבין ינואר 2026 וסמוך למועד אישור הדוח, ראו הפתיח לדוח הדירקטוריון.

תחרות 7.8

כללי 7.8.1

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

לפרטים בדבר סקירת הסיכונים העסקית לרבות תנועת הנוסעים בנתב"ג, ראו סעיף 1.2.א. לדוח הדירקטוריון.

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

מתחרים משמעותיים בנתב"ג 7.8.2

(א) מתחרים משמעותיים - על פי סוגי חברות

חברות בשירות מלא

חברות בשירות מלא הן חברות תעופה אשר מפעילות טיסות במרבית השנה. לרוב, חברות אלו הן חלק מבריתות תעופה, אשר



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

הגידול בפעילות של החברות הזרות בשנים האחרונות בנתב"ג, מאפשר לאותן חברות המפעילות בסיס פעילות (HUB)¹ בינלאומי בנמל הבית שלהן, להגדיל את מספר הנוסעים שלהן מטיסות בין ישראל למספר גדול של יעדים בטיסות לא ישירות, תוך ניצול רשת הנתבים שלהן (תנועת חופש שישי) ושל שותפותיהן לבריתות התעופה הגלובליות ולהסכמי "קוד משותף".

חברות חסך ("Low Cost")

חברות Low Cost הן חברות תעופה בעלות מבנה הוצאות נמוך, הנובע בעיקר משיווק ישיר באמצעות האינטרנט ולא באמצעות מערכות הפצה וסוכני נסיעות, משימוש בעיקר בשדות תעופה משניים ובציים אחידים עם מספר מושבים מקסימלי המאפשר הפחתת העלות למושב, ומפוייל שירות מינימלי במהלך הטיסה. מודל עסקי זה מתבסס על מכירה של מגוון רחב של שירותים נלווים, כולל שירותים בסיסיים אשר כבר כלולים בחבילות השירותים של חברות בשירות מלא. לרוב חברות אלו מפעילות מחלקת שירות אחת בטיסותיהן.

עם פרוץ המלחמה, מרבית חברות התעופה הזרות, ובהן חלק מחברות ה-Low Cost, ביטלו את טיסותיהן לישראל, כאשר במהלך שנת הדיווח, בין היתר לאור מבצע עם כלביא, חברות התעופה הזרות ביטלו והחזירו לסירוגין חלק מטיסותיהן לישראל וממנה. עד המועד הסמוך לאישור הדוח, מרבית חברות התעופה הזרות לרבות חלק מחברות ה-Low Cost המשמעותיות החלו בחזרה הדרגתית לפעילות טיסתית לישראל וממנה. לפרטים בדבר מתן אפשרות לפתיחת בסיס פעילות של חברת תעופה זרה בישראל, ראו סעיף 7.8.3 להלן.

חברות שכר

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

בשנת הדיווח חלה עליה של כ-53% בתנועת השכר (לא כולל פעילות חברת סאן דור) לישראל וממנה לעומת שנת 2024.

יצוין, כי במהלך שנת הדוח, התעצמה חזרתן של חלק מחברות התעופה הזרות לישראל. לפרטים נוספים בדבר המתחרים המשמעותיים של החברה ביעדי החברה מבחינת נתח שוק בתחום ההובלה האווירית וכן נתונים אודות נתח שוק ותנועת הנוסעים של החברה ראו סעיף א2. לדוח הדירקטוריון.

פעילות מטען

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

(ב) מתחרים משמעותיים - לפי אזורים

תחרות בנתיבים הטראנס אטלנטיים

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

בשנת הדיווח נרשמה עליה של כ-27% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בנתיבים הטראנס אטלנטיים לעומת שנת 2024.

תחרות בנתיבים לאירופה

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

לאור האמור, בשנת הדיווח נרשמה עליה של כ-31% בתנועת הנוסעים בנתב"ג לאירופה לעומת שנת 2024.

¹ שדה תעופה המשמש כנקודה המרכזית ברשת השירות של חברת תעופה, ואשר בה יכולים נוסעי החברה לעבור בין טיסותיה השונות כדי לטוס בין יעדים אשר חברת התעופה לא מפעילה טיסה ישירה ביניהם.



תחרות בנתיבי המזרח התיכון, אפריקה והמזרח הרחוק

בעקבות חתימת "הסכמי אברהם", נפתחו נתיבים חדשים ונכנסה תחרות חדשה, בעיקר מקרב חברות תעופה המובילות קווים לאיחוד האמירויות הערביות (אתיחאד, פליי דובאי, גולף אייר ואמירייטס), אשר מהווה תחרות גם לתנועה לא ישירה ליעדים באסיה, אוסטרליה ואפריקה. בנוסף לכך, הייתה חזרה חלקית של פעילות מתחרים לסין ולהודו. לאור המלחמה, הפסיקו חלק מחברות התעופה הזרות המפעילות קווים ליעדים אלו את פעילותן לישראל.

בשנת הדיווח נרשמה עליה של כ-64% בתנועת הנוסעים בנתב"ג למזרח התיכון ולאפריקה לעומת שנת 2024 ועליה של כ-19% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בנתיבים למזרח הרחוק לעומת שנת 2024.

לפרטים בדבר התחרות הצפויה בשנת 2026 ראו סעיף א.1.2 בדוח הדייקטוריון.

7.8.3 שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

בעתות שגרה, החרפת התחרות בקווים לישראל וממנה בשנים האחרונות, הן מצד החברות בשירות מלא והן מצד חברות Low Cost, הביאה לגידול משמעותי בקיבולת המושבים המוצעים בקווים אלה ולירידה בנתח השוק של החברה.

בראייה ארוכת טווח, וכחלק מהצעדים בהן נוקטת החברה על מנת להתמודד עם התחרות בנתב"ג בעתות שגרה, מבצעת החברה מגוון פעולות על מנת לשמר את חוזקה בבסיס הפעילות ולהבטיח הצעת ערך מיטבית ללקוחותיה. הפעולות המדוברות מתמקדות בין היתר בהגדלת צי המטוסים של החברה, הרחבת רשת הנתיבים והיצע המושבים והמשך מתן הצעת ערך באמצעות תוכנית הנוסע המתמיד. לפירוט הפעולות אותן מבצעת החברה, ראו להלן.

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

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

בקשר עם הפחתת החסמים הרגולטוריים לכניסת מתחרים לפעילות ביעדי החברה, יציין כי ביום 22 בדצמבר 2025 שלח מנהל רת"א מכתב שמוען בין היתר למנכ"ל חברות התעופה הישראליות ושענינו הנחיית שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לבחינת שינוי מדיניות בנוגע לשהיית מטוסים והפעלת בסיס תפעולי למפעילים זרים בישראל. במכתב ציין מנהל רת"א, בין היתר, כי לאור הנחיית שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לפעול להגברת התחרות בענף התעופה האזרחית לשיפור רווחת הציבור והורדת יוקר המחיה בתחום, באמצעות בחינת השינויים בהוראות הנוגעות לשהיית מטוסים של מפעילים אוזריים זרים בישראל, כך שיתאפשר למפעיל זר לקיים בסיס הפעלה בישראל, כוונת רת"א לבחון הנושא ומשמעותיותו, ולגבש המלצה לשרה. בהמשך לכך, ציין מנהל רת"א כי כחלק מהתהליך הוא מבקש לקבל את עמדת חברות התעופה בכתב. החברה העבירה לרת"א את עמדתה המנומקת בכתב במהלך חודש ינואר 2026.

בהמשך לפרסומים אודות החלטת הוועדה הבין-משרדית בה השתתפו משרד התחבורה, משרד האוצר, משרד התיירות ורת"א, במסגרתה הומלץ על ביטול המגבלות שחלות כיום על חברות תעופה זרות בנוגע לשהיית מטוסים והקמת בסיס תפעולי בישראל, פנתה החברה למנהל רת"א ביום 17 בפברואר 2026, בבקשה לקבל לידיה את כל המסמכים, הנתונים והמידע שעמדו בפני הוועדה בעת גיבוש המלצה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם התקבל המידע שבנדון.

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

ü מועדון הנוסע המתמיד

המועדון מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה. למועדון הסכמי שיתופי פעולה עם גופים שונים המאפשרים לחברה להעניק הטבות שונות לחברי המועדון, כדוגמת צבירה ומימוש נקודות. לפרטים נוספים אודות פעילות המועדון ראו סעיף 7.6.3 לעיל.



Ü התאמת רשת הנתיבים ולוח זמנים לעונתיות התנועה ולצרכי הלקוחות

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

Ü חידוש ושדרוג צי המטוסים של החברה

לפרטים בדבר צי המטוסים שבשירות החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ראו סעיף א.3.2. לדוח הדירקטוריון לפרטים נוספים אודות הצטיידות במטוסי בואינג 787, ראו סעיף 8.12 להלן.
לפרטים נוספים בדבר שדרוג מטוסי בואינג 777 לתצורת מטוסי דרימליינר, ראו סעיף 7.4 לעיל.
לפרטים בדבר התקשרות להצטיידות במטוסי MAX 737 ראו סעיף 8.12 להלן.

Ü זכיית אל על בחמישה כוכבים בדירוג העולמי של APEX

במהלך שנת הדיווח הוכרזה החברה, זו השנה החמישית ברצף, כבעלת דירוג מירבי של חמישה כוכבי שירות, בקטגוריה לחברות תעופה גלובליות, בתחרות היוקרתית מטעם ארגון התעופה הבינלאומי APEX Official Airline Ratings ("APEX"), בקטגוריית חוויית לקוח המתייחסת לאיכות השירות בטיסה. הדירוג האמור ניתן לחברה לשנת 2026. כמו כן, בפעם הראשונה נבחרה החברה להיות בין 25 חברות התעופה המובילות בעולם.

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

Ü יישום מודל ההמחרה

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

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

Ü שיפור פלטפורמות הדיגיטל

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

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

Ü הצעת מוצרים משלימים ללקוחות

בשנת הדיווח, הציעה החברה ללקוחותיה מוצרים משלימים ישירים, דוגמת תשלום בגין הושבה מראש ומוצרים משלימים עקיפים, במטרה לתת מענה לצרכי הלקוחות על פי העדפותיהם.

Ü התייעלות תפעולית

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

Ü התאמות פיננסיות

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

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



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

7.9 עונתיות

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

7.10 צי מטוסים

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

7.11 כושר ייצור

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

לפרטים אודות המדדים התפעוליים של החברה ונתח השוק של החברה בנתב"ג, ראו סעיף 2. לדוח הדירקטוריון.

8. פרטים נוספים לגבי פעילות החברה

8.1 רכוש קבוע ומתקנים

כללי

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

(א) זכויות שימוש בקרקע ובמבנים בנתב"ג

משרד ראשי

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

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

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

מחסן של"ן (שירות לנוסע)

מכוח הסכם עם רש"ת, אשר בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2026, לחברה זכות שימוש (הרשאה) בשטח בנוי של כ-2,600 מ"ר בתוספת רחבה תפעולית המשמשת כמחסן. במסגרת פרויקט הקמת מפעל המזון החדש של ת.מ.מ. כמתואר בסעיף 8.7.1 להלן, צפוי להיבנות מחסן של"ן בתוך מפעל המזון החדש של ת.מ.מ.



טרמינל 3

לחברה הסכם הרשאה עם רש"ת לשימוש בשטחים בטרמינל 3 בנתב"ג בתמורה לתשלום דמי שימוש. הסכם זה בתוקף עד ליום 30 בנובמבר 2026, כאשר לחברה הרשאה להפעלת שטחים בהיקף של כ-3,700 מ"ר.

טרקלין המלך דוד

לחברה הסכם עם רש"ת למתן הרשאה להפעלת טרקלין המלך דוד בתוקף עד ליום 30 בנובמבר 2026. כמו כן, במהלך שנת הדיווח, בוצע שדרוג פנים בטרקלין המלך דוד.

יצוין כי רש"ת רשאית לבטל את ההסכם תוך מתן התראה מראש לחברה, בשל צרכים חיוניים של רש"ת וכן להשהות את ההסכם בנסיבות ביטחוניות או בטיחותיות. עקב עומסים בטרקלין המלך דוד, מעמידה החברה לרשות לקוחותיה אפשרות כניסה לטרקלין דן.

טרמינל 1

מכוח הסכם עם רש"ת, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים בטרמינל 1 בנתב"ג.

משרדים עבור פעילות הטסת המטענים של החברה

מכוח הסכם המסגרת שנחתם בין החברה לבין ממן - מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממ"ן") לפיו מספקת ממן לחברה שירותי מסוף ושירותי טעינה ופריקה, לחברה זכות שימוש (הרשאה) במשרדים במתחם בניין ממן לתקופת הסכם המסגרת עד ליום 31 בדצמבר 2029.

(ב) מקרקעין בבעלות החברה

בבעלות החברה משרדים בספרד (מדריד) ובארגנטינה (באנוס-איירס).

(ג) שכירת מקרקעין בארץ

הקבוצה שוכרת משרדים עבור פעילות חברת המועדון ואופק, אשר ממוקמים במתחם "טרמינל פארק" באור יהודה. בנוסף, הקבוצה שוכרת שטח לטובת סימולטורים המשמשים לאימוני טייסים.

(ד) שכירת מקרקעין בעולם

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

ביטוח

8.2

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

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

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

הביטוח של גוף המטוס נגד סיכוי מלחמה וסיכונים דומים מכסה, בין היתר, פעולות מלחמה, מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שבתות, מהומות, נזק שנגרם בדרך, חטיפה והחרמה.

להערכת החברה ובהתבסס על יועציה החיצוניים יש בכיסויים הנ"ל כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.

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

לפרטים בדבר ביטוח דירקטורים ונושאי משרה אשר היה בתוקף עד ליום 31 בינואר 2026 ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 28 ביולי 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-079351) ותקנה 29א לפרק פרטים נוספים על התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2024. לפרטים בדבר ביטוח דירקטורים ונושאי משרה החל מיום 1 בפברואר 2026 ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 22 בינואר 2026 (מספר אסמכתא: 2026-01-009153) ותקנה 29א לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

עם פרוץ האירועים הביטחוניים בין רוסיה לאוקראינה, הוטלו סנקציות בינלאומיות והחרגות ביטוחיות על רוסיה שלא אפשרו המשך קיום הטיסות אותן הפעילה החברה לרוסיה. לאור עניינה של המדינה בהמשך קיום הטיסות, העמידה המדינה לטובת



החברה ערבות בתוספת של כיסוי ביטוחי, שהיוו תחליף הולם לכיסויים הביטוחיים שצומצמו עם פרוץ האירועים, ובכך התאפשר המשך קיום הטיסות לרוסיה על ידי החברה.

בשנת הדיווח, לאור ההודעות שקיבלה החברה ממבטחי ביטוח המלחמה האווירי בדבר כוונתם לבטל את כיסוי הביטוח האווירי בשטחי מדינת ישראל בשל פרוץ המלחמה, ועל מנת להבטיח את המשך קיום הביטוחים לצורך הבטחת המשך הפעילות האווירית, הופקו על ידי המדינה באמצעות ענבל חברה לביטוח בע"מ, פוליסות משלימות לביטוחים האוויריים שבוטלו. ההחלטה כאמור לעיל הוסרה והחברה רוכשת את מלוא הביטוח האווירי באמצעות השווקים המסחריים.

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

נכסים לא מוחשיים

8.3

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

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

הון אנושי

8.4

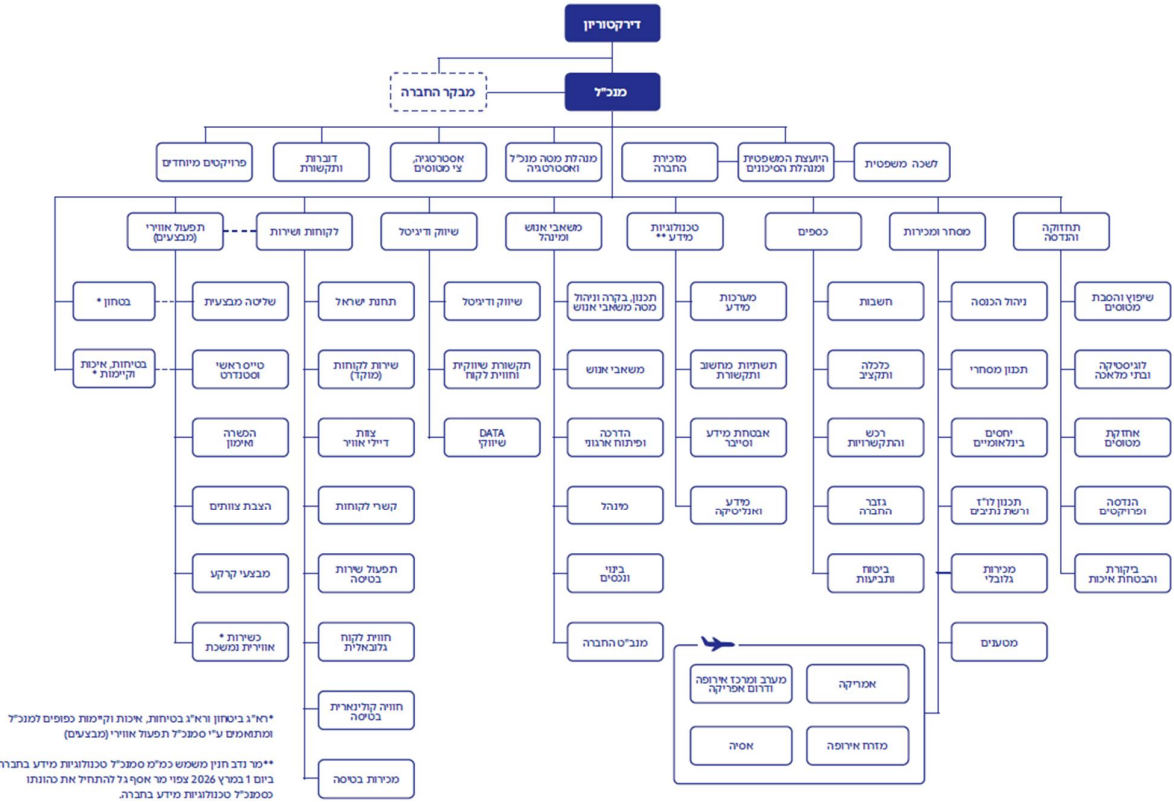
8.4.1 המבנה הארגוני

ניהול החברה מופקד בידי מנכ"ל החברה, הנעזר לצורך מילוי תפקידו בצוות הנהלה, המשמש כמטה הראשי של החברה ומורכב, מסמנכ"ל כספים, סמנכ"לית - יעצת משפטית ומנהלת הסיכונים, סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים), סמנכ"ל בכיר - סמנכ"ל לקוחות, שירות וחוויית לקוח, סמנכ"ל תחזוקה והנדסה, סמנכ"ל מסחר ומכירות, סמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל, וסמנכ"ל שיווק ודיגיטל.²

² ביום 31 בדצמבר 2025 סיימה הגב' דינה בן טל גנסייה לכהן כמנכ"לית החברה. החל מיום 21 בינואר 2026, החל מר הלוי לכהן כמנכ"ל החברה. סמנכ"ל שיווק ודיגיטל משמש גם כממלא מקום סמנכ"ל טכנולוגיות מידע, וזאת עד ליום 1 במרץ 2026.



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



8.4.2 פירוט העובדים המועסקים

הלן פירוט העובדים הפעילים הקבועים והזמניים שהועסקו על ידי החברה בחודש דצמבר בשנים 2023, 2024 ו-2025:

תפקיד	דצמבר 2023	דצמבר 2024	דצמבר 2025
עובדים קבועים ³	2,667	2,802	2,942
עובדים זמניים	2,110	2,527	2,735
חול"	203	211	227
סה"כ עובדים פעילים	4,980	5,540	5,904

בתקופות של פעילות רגילה, העונתיות החריפה בענף מחייבת לווסת את כוח האדם, דבר הנעשה, בהתאם לביקוש, באמצעות

³ כולל עובדים קבועים בדור א' ובדור ב' דודר המשך.



מספר משתנה של עובדים זמניים. במסגרת אופק פועלים בין היתר עובדים המועסקים על ידי החברה אשר כלולים בטבלה לעיל, ועלות שכרם נכללת בהוצאות הביטחון.

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

להלן התפלגות עובדי החברה הקבועים והזמניים בארץ ובחו"ל לפי תחומים בחודש דצמבר בשנים 2023, 2024 ו-2025*

תפקיד	דצמבר 2023	דצמבר 2024	דצמבר 2025
טייסים	555	606	642
דיילי אוויר	1,213	1,363	1,562
שירות	1,234	1,470	1,541
תחזוקה	1,018	1,083	1,109
שאר החברה	959	1,018	1,049
סה"כ אל על	4,980	5,540	5,904

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

8.4.3 תלות מהותית בעובד מסוים

לחברה אין תלות מהותית בעובד או בנושא משרה מסוים.

8.4.4 אימונים והדרכה

לחברה קיים אגף הדרכה ופיתוח ארגוני אשר מכשיר עובדים ומקיים השתלמויות למגוון מקצועות הנדרשים על ידי החברה: טייסים, טכנאי מטוסים, דיילי אוויר, פקחי רחבה, מלווי נוסעים, עובדי מחלקת אבידות ומציאות קציני תנועה, דיילי קרקע, נציגי הזמנות וכרטוס, פקחי TSA, עובדי מבצעים, מנהלי שיווק ומכירות, ניהול בדרג התיכון וכדומה. במסגרת הכשרתם בחברה עוברים העובדים הרלוונטיים את מבחני רת"א המהווה את הגוף המסמיך, על פי דיני הטייס.

הכשרת טייסי החברה נערכת במסגרת קורסים המנוהלים על ידי אגף הכשרה ואימון, כאשר חלק מתהליך ההכשרה הוא ייחודי לכל צי.

במהלך שנת הדיווח הצטיינה החברה ב-3 סימולטורים לטיסה, אחד מדגם בואינג 737 ושניים מדגם בואינג 787. סימולטורים אלו הצטרפו לסימולטור מדגם בואינג 737 נוסף שכבר החל לפעול בחברה בשנת 2016. סימולטורים אלו פועלים במרכז הדרכה בישראל. הרכישה והפעלה של הסימולטורים מוזילה את עלויות ההדרכה של טייסי החברה.

8.4.5 הסכמים קיבוציים מיוחדים

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

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



מס'ד	מהות ההסכם לרבות האוכלוסייה הרלוונטית	מועד תחילת ההסכם	מועד סיום ההסכם
1	הסכם הבסיס משנת 1999 ("הסכם הבסיס"). הסכם קיבוצי אשר מהווה את הסכם העבודה הבסיסי לעובדים קבועים. בהסכם זה הוראות כלליות שחלות על כלל עובדי החברה ופרקים נוספים שחלים רק על מגזר מסוים. כמו כן, בהסכם זה פרקים שנוגעים ליחסים שבין ארגון העובדים היציג לבין החברה וכן הוראות לגבי יישוב חילוקי דעות. לאחר שנת 2004 (ראו סעיפים 2 עד 4 להלן) הפך הסכם זה להסכם המסדיר את תנאי עבודתם של עובדים מדור א' בחברה.	1 ינואר 1998	הוארך מעת לעת
2	הסכם דור המשך קבוע, במסגרתו נקבעו תנאי עבודתם של עובדים קבועים מדור המשך קבוע וכן הוסדרו שינויים בתנאי עבודת דור המשך לעומת תנאי העבודה של עובדי דור א' במספר נושאים ההסכם חל על עובדים קבועים שהחלו עבודתם בחברה ביום 1 בינואר 1999 ואילך, למעט: עובדי צוות אוויר, עובדים טכניים, עובדים במקצועות תעופתיים ועובדים במקצועות ההנדסה.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
3	הסכם קיבוצי מיוחד (עובדי קרקע – "דור ביניים קבוע"). ההסכם חל על עובדים קבועים (קבוצה סגורה של עובדים ששמותיהם ננקבו בהסכם) שהחלו עבודתם לפני 1 בינואר 1999, ונועד להחיל על עובדים אלו תנאים שונים מאלה הקבועים בהסכם לעובדי דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור המשך.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
4	הסכם קיבוצי מיוחד - אנשי צוות דיילי אוויר של החברה ("אצד"א") – "דור ביניים קבוע". ההסכם חל על אצד"א קבועים (קבוצה סגורה של עובדים ששמותיהם ננקבו בהסכם) שהחלו עבודתם לפני 1 בספטמבר 1996 ואצד"א שהחלו עבודתם בין התאריכים 1 בינואר 1996 עד 31 בדצמבר 1997, ונועד להחיל על עובדים אלו תנאים שונים מאלה הקבועים לעובדים בהסכם דור א' ומאלה הקבועים לעובדי דור המשך.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
5	הסכם קיבוצי מיוחד (בטחונות). ההסכם חל על כלל עובדי החברה אשר תחת הסכמים קיבוציים וקובע את התחייבויות החברה למספר עובדים קבועים במגזרים מינהלי ואצד"א.	20 במאי 2004	לתקופה בלתי קצובה
6	הסכם מיוחד אשר העניק תוספות שכר לעובדים הקבועים, תיקן את הסכם הבסיס (לרבות בעניין העסקת עובדים בחוזים אישיים ובעניין פרק המשמעת) וכן את הסכם העבודה לזמניים, הסדיר פרישת עובדים והאריך את תוקפו של הסכם העבודה הבסיסי.	2 בנובמבר 2008	לתקופה בלתי קצובה
7	הסכם קיבוצי מיוחד בעניינם של דיילי אוויר זמניים ועובדים זמניים במגזר המינהלי.	פברואר 2011	לתקופה בלתי קצובה
8	הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי דור א' להפקדת כספי פיצויי פיטורים בקופה על שם העובד.	22 בדצמבר 2011	לתקופה בלתי קצובה
9	הסכם קיבוצי מיוחד לעובדי החברה הקבועים, במסגרתו גובשו הסכמות נוספות ביחס ליחסי עבודה בחברה.	22 ביוני 2015	לתקופה בלתי קצובה
10	הסכם קיבוצי מיוחד למהנדסים ואדריכלים, במסגרתו הוסדרו תנאי העסקתם.	יולי 2016	לא נקבע מועד לסיום והצדדים רשאים לסיים את ההסכם בהתאם להוראות הדין



מס"ד	מהות ההסכם לרבות האוכלוסייה הרלוונטית	מועד תחילת ההסכם	מועד סיום ההסכם
11	הסכם קיבוצי מיוחד לדרגות אישיות, המעגן קידום עובדים באמצעות מתן דרגות אישיות.	אוגוסט 2017	לתקופה בלתי קצובה
12	הסכם ועד תחזוקה והנדסה, במסגרתו הוסדרו מהלכי התייעלות במגזר התחזוקה, ובכלל זה עבודת משמרות.	אוגוסט 2017	לתקופה בלתי קצובה
13	הסכמים קיבוציים מיוחדים כדלקמן: הסכם הבראה רוחבי והסכמי הבראה מגזריים ("הסכמי הבראה"). לפרטים בדבר המענקים לעובדי החברה ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.	5 ביוני 2020 8 ביולי 2020 15 ביולי 2020	31 בדצמבר 2025 או עד להגעה לרווח מצטבר של 518 מיליון דולר (לפני מס) המוקדם מבניהם. בהסכמים אלה, כפי שתוקנו, ישנן הסכמות והוראות רלוונטיות החלות גם לאחר ה-31 בדצמבר 2025, לרבות ביחס לשנת הדיווח שהייתה חלק מתקופת הבראה. יצוין כי הצדדים נמצאים בימים אלו בהליך משא ומתן לחתימה על הסכם רוחבי חדש.
14	הסכם קיבוצי מיוחד - תיקון להסכמי הבראה.	6 באפריל 2021	31 בדצמבר 2025 או עד להגעה לרווח מצטבר של 518 מיליון דולר (לפני מס) המוקדם מבניהם. בהסכמים אלה, כפי שתוקנו, ישנן הסכמות והוראות רלוונטיות החלות גם לאחר ה-31 בדצמבר 2025, לרבות ביחס לשנת הדיווח שהייתה חלק מתקופת הבראה.
15	הסכם ועד טייסים ("אצ"א"), אשר עיגן שורה של הסכמות בין הצדדים, לרבות צעדי התייעלות הכוללים שינויים באופן הפעלת טייסים במטוסי בואינג 777, חכירות רטובות של מטוסי נוסעים ומטען נוספים, מנגנון לגידור המסגרת התקציבית לעלות שכר הטייסים והסדרת ביצוע אימוני סימולטור בישראל.	1 ביולי 2022	31 בדצמבר 2025. הצדדים מצויים במשא ומתן לחידוש ההסכם הקיבוצי במגזר אצ"א, כאשר הוראות ההסכם ממשיכות לחול עד להתקשרות בהסכם חדש.
16	הסכם ועד תחזוקה והנדסה, אשר עיגן שורה של הסכמות בין הצדדים, לרבות צעדי התייעלות הכוללים חכירות רטובות של מטוסי נוסעים ומטען נוספים מעבר למצבת המטוסים הקיימת של החברה, יישום שיטות לייעול תהליכי העבודה בהאנגר שיפוץ מטוסים, אפשרות לביצוע עבודות תחזוקה שונות על ידי גורמים חיצוניים, גמישות ניהולית מירבית בהפעלת טכנאים מוטסים וביטול התחייבויות בנוגע להיקף פעילותם.	16 באוגוסט 2022	31 בדצמבר 2026
17	הסכם ועד עובדי המגזר המנהלי, אשר עיגן שורה של הסכמות, לרבות שורה של מהלכים שיביאו להקטנת עלויות ההעסקה במגזר המנהלי ובהם הקטנת מספר העובדים הקבועים שהחברה מחויבת להעסיק וכן פטור לחברה מעמידה במכסות של עובדים קבועים לתקופה מסוימת, הגדלת מספר העובדים שניתן להעסיק בחוזים אישיים בתפקידים שונים, הארכת תקופת הזמניות של עובדים במגזר	1 בינואר 2023	31 בדצמבר 2028



מס"ד	מהות ההסכם לרבות האוכלוסייה הרלוונטית	מועד תחילת ההסכם	מועד סיום ההסכם
	המנהל, וכן הסכמות בנוגע לביצוע חכירות רטובות בחברה		
18)	הסכם בין החברה לבין ועד אצ"א וההסתדרות, אשר מעגן שורה של הסכמות, לרבות שורה של מהלכים שיביאו להתייעלות בהיבטי ההעסקה של העובדים במגזר אצ"א. כמו כן, סוכם על תמורות שתינתנה לעובדים ובהן תשלומים זכויות נוספות שיתווספו לשכר העובדים במגזר אצ"א מידי שנה בשנות ההסכם	8 בפברואר 2023	31 בדצמבר 2028

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

8.4.6 סכסוכי עבודה

ביום 19 בפברואר 2026 קיבלה החברה הודעה מטעם ההסתדרות, שעניינה שביתה וזאת בהתאם לחוק יישובי סכסוכי עבודה, תשי"ז-1957. העניינים שבבסיס ההודעה הם דרישה לניהול משא ומתן קיבוצי על השלכות של פתיחת בסיס פעילות (HUB) של חברה זרה בנתב"ג (ככל שיוקם. לפרטים ראו סעיף 7.8.3 לעיל) על תנאי העבודה, השכר וסוגיות העובדים לרבות ביטחונם התעסוקתי ובטיחות הטיס, דרישה להסדרת השלכות פתיחת בסיס הפעילות על איתנותה הפיננסית של החברה ועל עבודת התפעול בקרקע נמל התעופה. על פי הידוע לחברה הודעה דומה נשלחה גם ליתר חברות התעופה הישראליות וכן לרשות שדות התעופה. יצוין, כי החברה מקיימת מגעים עם ועדי העובדים השונים, תוך מתן דגש על מניעת פגיעה בפעילות החברה.

8.4.7 התחייבויות לעובדים

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

8.4.8 תיקוני חקיקה עיקריים בתחום יחסי עבודה

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

8.4.9 זכאות לכרטיסי טיסה

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

8.4.10 עובדים מקומיים בנציגויות החברה בחו"ל

עובדי החברה בחו"ל, למעט המוצבים הישראליים, מועסקים על פי הסכמי עבודה בין החברה לבין האיגוד המקצועי באותה המדינה, וחלקם על פי הסכמים בין ארגון המעבידים (חברות התעופה הזרות) לבין איגוד הגג של עובדי חברות התעופה או על פי הסכמים אחרים. תנאי העבודה של עובדי החברה במדינות מסוימות נקבעים על ידי החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה או בחברות התעופה הלאומיות באותן מדינות ובהתאם לדין המקומי. בחלק מהנציגויות מועסקים העובדים על פי הסכמים אישיים.

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

8.4.11 עובדים ישראלים המוצבים בחו"ל

החברה מעסיקה בחו"ל, בין היתר, מספר עובדים הנשלחים למלא תפקידי ניהול בחו"ל, על פי תנאים הנקבעים על ידי החברה, חלקם בהסכמים אישיים וחלקם בהסכם עבודה קיבוצי.



8.4.12 שירותי רווחה ותשלומי רווחה

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

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

8.4.13 נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

יו"ר הדירקטוריון

מר עמיקם בן צבי מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 26 בינואר 2025 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה ("האסיפה"), עדכון בתנאי כהונתו והעסקתו של מר בן צבי, החל ממועד אישור האסיפה. ביום 31 בדצמבר 2025 אישרה האסיפה עדכונים נוספים בתנאי כהונתו והעסקתו של מר בן צבי, לרבות אישור הקצאת תגמול הוני. לפרטים נוספים בדבר גמולי יו"ר הדירקטוריון ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

סגני יו"ר הדירקטוריון

ביום 30 במאי 2024 אישרה האסיפה הענקת כתב שיפוי לסגני יו"ר הדירקטוריון, לשלוש שנים החל מחודש מאי 2024. ביום 31 בדצמבר 2025 אישרה האסיפה את חידוש תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון לשלוש שנים החל מיום 1 בינואר 2026. לפרטים נוספים ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

דירקטוריון

ביום 31 בדצמבר 2025 אישרה האסיפה, בין היתר, את הנושאים הבאים: (1) חידוש מינוי של חברי הדירקטוריון המכהנים בחברה ושאינם דירקטורים חיצוניים, לתקופת כהונה נוספת, החל ממועד אישור האסיפה ועד למועד האסיפה השנתית הבאה, כדלקמן: ה"ה עמיקם בן צבי, קנת' ניל רוזנברג, דרל הגלר, ג'ייסון גרינבלט, מרדכי (מוטי) אנגלמן, גבריאל מימון (דב"ת) ויעקב שיננזון; (2) מינוי דירקטור בלתי תלוי לדירקטוריון החברה, ד"ר אלון פרידלנדר לתקופת כהונה החל ממועד אישור האסיפה ועד למועד האסיפה השנתית הבאה; לפרטים נוספים ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד.

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

מנכ"ל החברה

החל מיום 19 במאי 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2025 כיהנה הגב' דינה בן טל גננסיה כמנכ"לית החברה. ביום 26 בינואר 2025 אישרה האסיפה עדכון בתנאי כהונתה והעסקתה של גב' בן טל גננסיה החל ממועד אישור האסיפה. ביום 13 ביולי 2025, הודיעה הגב' בן טל גננסיה על רצונה לסיים את תפקידה כמנכ"לית החברה וביום 31 בדצמבר 2025 הסתיימה כהונתה. ביום 22 בינואר 2026 פרסמה החברה דוח זימון אסיפה כללית מיוחדת אשר על סדר יומה, בין היתר, עדכון לתנאי פרישתה של המנכ"לית היוצאת הגב' בן טל גננסיה. האסיפה, כאמור, עתידה להתקיים ביום 26 בפברואר 2026.

ביום 21 בספטמבר 2025, החליט דירקטוריון החברה על מינויו של מר לוי הלוי כמנכ"ל החברה. החל מיום 21 בינואר 2026 מכהן מר הלוי כמנכ"ל החברה. ביום 22 בינואר 2026 פרסמה החברה דוח זימון אסיפה כללית מיוחדת אשר על סדר יומה, בין היתר, אישור תנאי כהונתו והעסקתו של מר הלוי, לרבות הקצאת תגמול הוני. האסיפה, כאמור, עתידה להתקיים ביום 26 בפברואר 2026.

לפרטים נוספים בדבר הגמול לו הייתה זכאית מנכ"לית החברה במהלך שנת הדיווח וכן בדבר תנאי פרישתה המוצעים, ראו פרק פרטים נוספים על התאגיד וביאור 21 לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים בדבר תנאי הכהונה המוצעים של מנכ"ל החברה, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

הנהלה בכירה

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

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

ביום 20 באפריל 2025, סיים מר עומרי כהן את כהונתו כמשנה למנכ"ל וסמנכ"ל תפעול ראשי בחברה.

ביום 31 ביולי 2025, סיים מר רונן גלפרין את כהונתו כמנכ"ל חברת המועדון. מר משה מורגנשטרן החל את כהונתו כמנכ"ל חברת המועדון ביום 1 בדצמבר 2025.

ביום 1 בספטמבר 2025, סיים מר רונן יונקפז את כהונתו כסמנכ"ל טכנולוגיות מידע בחברה. החל ממועד זה משמש מר נדב



חנין, סמנכ"ל שיווק ודיגיטל כממלא מקום סמנכ"ל טכנולוגיות מידע. ביום 1 במרץ 2026 צפוי מר אסף גל להתחיל את כהונתו כסמנכ"ל טכנולוגיות מידע בחברה.

ביום 15 באוקטובר 2025, סיים מר ירום ודיש את כהונתו כסמנכ"ל בכיר, מכירות ותיירות.

ביום 30 בנובמבר 2025, סיים מר יעקב (ינקלה) שחר את כהונתו כסמנכ"ל הכספים של החברה. מר גיל פלדמן החל את כהונתו כסמנכ"ל הכספים של החברה ביום 1 בדצמבר 2025.

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

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

לפרטים בדבר מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה, כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 18 באוקטובר 2022, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261). יצוין, כי בימים 13 במרץ 2024 ו-26 בינואר 2025 אישרה האסיפה תיקונים לאותה מדיניות התגמול (ראו דוחות זימון אסיפה שפרסמה החברה בימים 7 בפברואר 2024 ו-15 בינואר 2025, מספרי אסמכתאות: 2024-01-014385 ו-2025-01-004610). ביום 31 בדצמבר 2025, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה מדיניות תגמול חדשה. לפרטים אודות מדיניות התגמול החדשה, ראו דוח זימון אסיפה משלים שפרסמה החברה ביום 16 בדצמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-100420).

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

חומרי גלם וספקים

8.5

8.5.1 דלק

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

לפרטים נוספים ראו סעיפים 3. ו-ב לדוח הדירקטוריון וביאור 19 לדוחות הכספיים.

(ב) במהלך שנת הדיווח, התקשרה החברה בהסכמים לאספקת דס"ל עם החברות פז קמעונאות ואנרגיה בע"מ ("פז"), ודור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ("דור אלון") בהסכמים לאספקת דלק, כאשר כל אחת מהחברות מספקת מחצית מצריכת הדלק השנתית של החברה בנתב"ג לשנת הדיווח. החברה סבורה כי היקף הרכישות מהספקים המרכזיים בישראל (פז דור אלון) עלול ליצור תלות בספקים אלו, ככל שלא תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דס"ל בנתב"ג.

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

(ד) נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה רוכשת דס"ל בחו"ל ממספר ספקים, ביניהם חברות דלק המספקות דס"ל במספר שדות תעופה. ההתקשרויות כאמור בתוקף עד תום שנת 2026. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח לחברה הסכמי רכש דס"ל בחו"ל עם כ-10 ספקים.

(ה) החברה רכשה בשנת הדיווח משני ספקים מקומיים כ-50% מסך רכישות הדס"ל שלה באותה שנה, וכן רכשה מספקים שונים לתחנות החברה בחו"ל כ-50% מסך רכישות דס"ל.

8.5.2 מטוסים ומנועים

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

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

לפרטים בדבר התקשרות החברה בהסכמים לרכישת מטוסי 787 נוספים ולרכישת מטוסי 737 MAX, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 10 לדוחות הכספיים.

ציי מטוסי החברה מדגם בואינג 777 ו-787, מצוידים במנועים מתוצרת חברת רולס רויס. לחברה תלות מהותית ברולס רויס



בכל הנוגע לאחזקה השוטפת ואספקת חלפים למנועים. צי מטוסי החברה מדגם בואינג 737 מצויד במנועי חברת CFM וכן מטוסי 737 MAX עתידים להגיע מצוידים במנועים של חברת CFM.

לפרטים בדבר התקשרות החברה עם רולס רויס בהסכמים לרכישת מנועים חליפיים ואחזקה של מנועים וכן לפרטים בדבר המגבלות בתהליך הייצור אשר התגלו במנועים אלו, ראו סעיף 8.12 להלן וביאור 10 לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר המטוסים והמנועים שברשות החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח ראו סעיף א.3.2. לדוח הדירקטוריון.

8.5.3 מתן שירותים נלווים בשדות תעופה בארץ ובעולם לנוסעים ומטען

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

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

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

הון חוזר ומלאי

8.6

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

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

8.6.1 מדיניות ביטול כרטיסי טיסה

מדיניות ביטול כרטיסי הטיסה היא בהתאם לתנאי הכרטיס והוראות הדין. בהקשר זה יצוין, כי בחוק הגנת הציבור, תשמ"א-1981 ובתקנות הגנת הציבור (ביטול עסקה), תשע"א-2010, מקבעו הוראות מיוחדות בנוגע לאפשרות ביטול עסקה אשר במועדים בהן הן חלות, ניתן לבטל עסקה בכפוף לדמי ביטול בגובה של 5% משווי העסקה או 100 ש"ח, לפי הנמוך מבניהם. לפרטים בדבר מדיניות מסחרית מקלה לאור המלחמה, ראו סעיף 1.2 לעיל.

8.6.2 מדיניות מתן אחריות לשירותים

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

8.6.3 מדיניות אשראי

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

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

להלן היקף האשראי הממוצע ותקופות האשראי הממוצעות מלקוחות ומספקי החברה בכל אחת מהשנים 2025 ו-2024:

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

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



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

8.6.4 ההון החוזר

לפרטים בדבר ההון החוזר, ראו סעיף 6א. בדוח הדירקטוריון.

8.7 השקעות

8.7

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

8.7.1 תיאור תמציתי של עסקי החברות הבנות העיקריות

(א) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

פעילותה של סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מאופיינת בעיקר בטיסות ליעדים קצרי טווח, ובכלל זה יעדי נופש באגן הים התיכון ובאירופה, יעדים המשלימים את רשת הנתיבים של החברה. פעילותה של סאן דור מתמקדת בשלושה תחומים עיקריים: (1) טיסות ליעדים סדירים – יעדי נופש שנתיים ועונתיים בעיקר במרחק של עד 4 שעות טיסה, הנמכרים דרך מערכות ההפצה, באתר החברה ואצל סוכני הנסיעות. (2) טיסות שכר - הנמכרות במלואן לסיטונאי תיירות ומשווקות על ידם בלבד. (3) טיסות מיוחדות – טיסות המוזמנות על ידי חברות וארגונים ונבנות לפי דרישות וצרכי הלקוח, דוגמת: קבוצות ספורט, טיסות חסידים, טיולי חברה וכיוב'.

טיסות סאן דור מופעלות באמצעות שני מטוסי בואינג 737-800 של החברה, בתצורה של מחלקת תיירים וכן באמצעות מטוסים של חברות זרות בחכירה רטובה.

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

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

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

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

הקמת המבנה, שהוקפאה לאור משבר הקורונה, חודשה בחודש אפריל 2023. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה מעריכה כי בניית המבנה עתידה להסתיים במהלך שנת 2026.

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

לפרטים נוספים ראו ביאורים 9.ב. ו-10.ט לדוחות הכספיים.

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

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

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



(ד) קוקפיט חדשנות בע"מ

קוקפיט פועלת בתחום פיתוח היזמות ומרכזת את פעילות החדשנות של החברה להאצה, תמיכה ויצירת שיתופי פעולה עם חברות הזנק (סטארט אפים) בארץ ובעולם הנמצאים בשלבים שונים, החל משלב מוקדם של אב-טיפוס ועד לחברות בשלב הצמיחה ושילובם בעולם התעופה והתיירות. נכון ליום הדוח התקשרה קוקפיט עם מספר חברות הזנק בהסכמי שיתוף פעולה, כאשר בחלק מהמקרים הוקצו לקוקפיט מניות ו/או אופציות באותם חברות הזנק.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב-80.9% ממניות קוקפיט ובאיגוד העולמית (באמצעות שותפות בבעלותה), ו-Gate Gourmet מחזיקות ב-8.9% ו-10.2% (בדילול מלא), בהתאמה.

(ה) אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ (אק"י) - ("ACI")

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

(ו) אל על הנוסע המתמיד בע"מ

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

(ז) חברת ELAL ISRAEL AIRLINES GULF FZCO ("FZCO")

FZCO הוקמה בחודש נובמבר 2021 בדובאי (איחוד האמירויות הערביות) לצורך מתן שירותי אבטחה לחברות התעופה הישראליות. לאור החלטת החברה בדבר פירוקה של FZCO, נמצאת בהליכי פירוק מרצון.

8.7.2 תיאור תמציתי של החזקות נוספות של החברה

פליי אין שותפות מוגבלת ("פליי אין")

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

8.8 מימון

8.8.1 הלוואות שלא לשימוש ייעודי

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

8.8.2 מגבלות ותנאים עיקריים בקבלת אשראי

לפרטים אודות יחס יתרת הלוואות לביטחונות, מגבלות על העברת שליטה ותנאים להעמדה לפירעון מיידי על ידי מלווים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

8.8.3 מסגרות אשראי

נכון ליום הדוח, לחברה מסגרות אשראי כספיות בסך של כ-26.5 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה במועד זה עמדה על כ-22.7 מיליון דולר. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, לחברה מסגרות אשראי בסך של כ-26.5 מיליון דולר, כאשר יתרת האשראי שנוצלה עמדה על כ-3.4 מיליון דולר.

8.8.4 ערבויות כנגד בטחונות

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



8.8.5 הלואות לשימוש ייעודי

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

8.9 מיסוי

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

8.10 ESG – סביבה, חברה וממשל תאגידי

כללי:

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

בשנת הדיווח, פרסמה החברה דוח ESG לשנת 2024, בהתאם לתקני הדיווח Global Reporting Initiative (GRI) וכן לפי תקני דיווח SASB (Sustainability Accounting Standards Board). בכוננת החברה לפרסם במהלך שנת 2026 דוח ESG ביחס לשנת 2025, בהתאם לתקני הדיווח, כאמור. דוחות ה-ESG שפרסמה החברה מפורסמים לציבור באתר האינטרנט של החברה.

כמו כן, החברה עמיתה בארגון מעלה, ארגון גג של עסקים המחויבים לניהול תחום האחריות התאגידי, הפועל להטמעת שיקולים חברתיים, סביבתיים וערכיים-אתיים בהתנהלותן השוטפת של חברות, ולקידום פיתוח ויישום אסטרטגיות של אחריות תאגידי כגישה עסקית. בשנת הדיווח השתתפה החברה בדירוג מעלה 2025 במסגרתו זכתה בדירוג פלטינה BB במדד מעלה ESG ובשלושה כוכבים בדירוג הגיוון.

הערכות החברה בדבר פרסום דוח ESG במהלך שנת 2026 כמפורט לעיל, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

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

8.10.1 התנהלות ומדיניות החברה בנושא סיכונים סביבתיים

החברה מייחסת חשיבות רבה לנושאי קיימות וסביבה ומשקיעה משאבים וזמן בטיפול בנושאים אלו. לאור אופיה הבינלאומי של פעילות החברה, היא כפופה לסוגי רגולציה שונים, לעתים במקביל (חקיקה ישראלית, רגולציה זרה, אמנות בינ"ל והסדרים נוספים). כדי להגשים את יעדיה הסביבתיים ולעמוד בדרישות הרגולטוריות מבלי לפגוע בפעילות השוטפת ובמחויבות לבטיחות ולרווחת הנוסעים, אימצה החברה בשנת הדיווח מדיניות סביבה ואקלים. המדיניות מטמיעה עקרונות של קיימות בהיבטים השונים הנוגעים לפעילות השוטפת של החברה, וכן מדגישה את מחויבותה לשיפור הביצועים הסביבתיים באספקטים השונים ביחס לפעילותה, מתוך הבנה שבכך תובטח גם עמידה בדרישות רגולטוריות ובתקנים בינלאומיים.

בחודש פברואר 2025 הוסמכה החברה לתוכנית IATA Environment Assessment (IEnvA), שמבוססת על תקן 14001 ISO, המהווה את התקן הבינלאומי המוביל לניהול סביבתי בחברות תעופה. החברה בוחנת בקפידה את טביעת הרגל הסביבתית של מערכיה השונים ופועלת לשיפור מתמיד באמצעות ייעול ושיפור תהליכי עבודה.

החברה פועלת להתאים את התוכניות העסקיות שלה כך שישלבו עקרונות של ניהול אקלים, יעילות משאבית והפחתת השפעות סביבתיות בכל שלבי הפעילות שלה. בין הצעדים המרכזיים בהם נקטה החברה בשנת הדיווח (ועודנה פועלת ליישומם):

- החברה מקצה משאבים ייעודיים לצורך עמידה בכל הדרישות הסביבתיות החלות, לרבות רגולציה לאומית, תקנים בינלאומיים וסטנדרטים מחייבים בענף התעופה, ולהבטחת יישום עקבי של עקרונות ניהול סביבתי בפעילות התעופתית, בשרותי ההסעדה ובאתרי החברה בישראל.

- החברה מיסדה מערכת ניהול סביבתי (EMS – Environment Management System) על פי דרישות תוכנית IEnvA, לרבות בניית תהליכי בקרה, תיעוד, מדידה ושיפור מתמיד, המאפשרים ניהול סדור של ההיבטים הסביבתיים והבטחת עמידה בסטנדרטים בינלאומיים מחייבים.



- החברה פועלת לצמצום טביעת הרגל הפחמנית של פעילותה באמצעות התייעלות מתמדת בשימוש בדס"ל הכוללת חידוש צי המטוסים, אימוץ טכנולוגיות מתקדמות להפחתת צריכת הדלק ולשיפור ביצועים תפעוליים וכן יישום יוזמות לייעול צריכת הדלק. תהליך ההתייעלות מנוהל באמצעות מנגנוני מדידה, ניטור וניתוח נתונים שוטף, המאפשרים בקרה רציפה ושיפור מתמיד.
- החברה פועלת להפחתת ההשפעות הסביבתיות הנלוות לפעילות התעופתית באמצעות צמצום כמות הפסולת המיוצרת בטיסות ובתהליכי הקרקע.
- החברה תומכת בפעילות של מחקר ופיתוח טכנולוגיות תעופה ודלקים חלופיים, ובפרט דלק תעופתי בר-קיימה (SAF), באמצעות השתתפות ביוזמת מחקר ושותפות ביוזמות לייצור דלק SAF.
- החברה פועלת לשילוב ולשיתוף גורמי שרשרת האספקה של החברה במימוש יעדיה הסביבתיים.
- החברה פועלת לניהול אקטיבי של סיכונים סביבה ואקלים העשויים להשפיע על פעילותה באמצעות מנגנונים פנימיים הכוללים:
 - ועדה לניהול סיכונים בדירקטוריון החברה האמונה על אישור וסקירת אסטרטגיית הסיכונים של החברה, לרבות סיכונים סביבה ואקלים.
 - ועדת היגוי פנימית בראשות מנכ"ל החברה הפועלת במטרה לקדם יוזמות בתחומי ה-ESG.
 - ביצוע הערכת סיכונים אקלים מקיפה בהתאם למתודולוגיות בינלאומיות.
 - בחברה צוות מקצועי פנימי, ובכלל זה מנהלת סביבה, דלק וקיימות, הפועל בליווי יועצים חיצוניים לטובת מעקב אחר התפתחויות בנושא בארץ ובעולם.
 - בקרה חיצונית על ידי גורמים חיצוניים המלווים את החברה בנושא ESG ומפת הסיכונים התאגידית וכן מסייעים בעמידת החברה במדדים סביבתיים.

סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

סיכונים סביבתיים בעלי השפעה:

פעילותה של החברה כחברת תעופה בינלאומית מושפעת מגורמי סיכון סביבתיים משמעותיים, ובפרט מהתמודדות עם רגולציה סביבתית מחמירה, עלייה בעלויות אנרגיה ומיסי פחמן [למה להתייחס לפחמן?], השפעות שינויי אקלים ושינויים בהעדפות הצרכנים והמשקיעים בתחום הקיימות. גורמים אלו עשויים להשפיע על תוצאות הפעילות, המצב הפיננסי והאסטרטגיה העסקית של החברה.

כחלק ממחויבות החברה לניהול אחראי של פעילותה, החברה מזהה ומנהלת סיכונים סביבתיים בעלי השפעה מהותית על פעילותה העסקית המפורטים להלן:

רעש: רגולציות להפחתת רעש עלולות להגביל את שעות הפעילות של שדות תעופה ולהשפיע על לוחות הזמנים של הטיסות. מדינות רבות ובכללן ישראל אימצו את הסטנדרטים הבינלאומיים המוסכמים לגבי רעש מטוסים וקבעו כללים נוספים לשמירה על איכות הסביבה. בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני המראה ונחיתה של מטוסים. לוח הזמנים של חברות התעופה, ובכלל זה של החברה, נקבע בהתאם למגבלות אלה.

ביחס לנתב"ג, מגבלות אלה ניתנו מכוח החלטות ממשלה והוראות הרשויות הרלוונטיות. כמו כן, בחוק הטיס, תשע"א-2011 (להלן: "**חוק הטיס**") נקבעו הוראות המתייחסות לנושא רעש מטוסים, לפיהן ניתן להטיל על החברה עיצומים כספיים בגין חריגה מרמות רעש, כפי שנקבעו בד"ן.

החברה פועלת לצמצום השפעות הרעש באמצעות חידוש צי המטוסים, עמידה בתקני רעש בינלאומיים ויישום נהלי תפעול התואמים את הוראות הרגולציה והנחיות רשות שדות התעופה.

כמו כן, במסגרת ההכנות לעדכון תמ"א 4/2, ביום 15 במאי 2024 פורסמה להערות הציבור טיוטת תקנות הטיס (מגבלת תנועות ומכסת רעש בשעות הלילה בנמל התעופה בן גוריון), תשפ"ד-2024 (להלן בסעיף זה: "**טיטוט התקנות**"). במסגרת טיוטת התקנות מוצע לקבוע הוראות רגולציה חדשות לשם הפחתת רעש בשעות הלילה סביב נתב"ג, בדומה לשיטה הנהוגה בשעות הלילה בחלק משדות התעופה סביב לונדון. החברה הגישה את התייחסותה לטיטוט התקנות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, רת"א ממשיכה לקיים דיונים עם כלל בעלי העניין, ובהם החברה. טיוטת תקנות סופית כפופה לאישור הכנסת. יצוין, כי החמרה רגולטורית בנושא רעש כאמור, עלולה להטיל מגבלות תפעוליות על פעילות החברה בשל מגבלות בהפעלת מטוסים בשעות מסוימות, דבר אשר עשוי להוביל לגידול בהוצאות התפעוליות ולפגיעה בתוצאות העסקיות של החברה.

פליטת גזי חממה וזיהום אוויר: נוכח תרומתו של ענף התעופה לפליטות גזי החממה העולמי, הלכה והתפתחה רגולציה בינלאומית מחמירה על פליטות אלה. בכלל זה, החברה כפופה להוראות מערכת המסחר בפליטות של האיחוד האירופי (EU ETS) ולתוכנית CORSIA של ארגון התעופה הבינלאומי (ICAO) אשר עוגנה גם בתקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16



לאמנת שיקאגו לעניין פליטות CO₂), תשפ"ה-2025. לפרטים נוספים ראה בסעיף "רגולציה בתחום הסביבה והאקלים והשלכותיה" להלן.

החל מינואר 2025 החלה החברה ביישום מדיניות לשילוב דלק תעופתי בר קיימא (SAF) בתמהיל הדלק המשמש לטיסותיה מאירופה, וזאת בהתאם לדרישות רגולצית RefuelEU Aviation של האיחוד האירופי. שילוב ה-SAF מהווה מרכיב מרכזי באסטרטגיית הקיימות של החברה, ונועד לצמצם את עוצמת הפליטות של גזי החממה ולקדם את היערכות ועמידת החברה ביעדי הקיימות האירופיים והבינלאומיים.

כמו כן, בשנת הדיווח המשיכה החברה בפעולות לשיפור יעילות צי המטוסים וצמצום צריכת הדלק – צירופם לצי של מטוסים חדשים וחסכוניים יותר, אופטימיזציה של נתיבי טיסה ושימוש בטכנולוגיות לניהול תעבורה אווירית להפחתת צריכת הדלק והפליטות. כמו כן, החברה ממשיכה בפרייקט חידוש ושדרוג צי מטוסי בואינג 777 שלה, אשר עתיד להביא להתייעלות בצריכת הדלק של החברה. לפרטים נוספים בדבר פרויקט שדרוג המטוסים, ראו סעיף 7.4 לעיל.

בנוסף, רמת פליטת פחמן דו-חמצני של המנועים המותקנים במטוסי בואינג 787 נמוכה יותר מזו של מטוסים קודמים אשר הוצאו משירות. כמו כן, עסקת החברה לרכישת מטוסי MAX 737 מהווה צעד נוסף בהתחדשות צי החברה, שכן מטוסים אלה יעילים יותר מבחינה אנרגטית לעומת מטוסים צרי הגוף הפעילים כיום. שילובם בפעילות השוטפת צפוי לתרום לשיפור היעילות התפעולית הכוללת של החברה ולהפחתה מדורגת של צריכת הדלק והפליטות כאמור.

לצד התחדשות הציים והציוד, החברה פועלת באופן שוטף ליישום מהלכי התייעלות תפעולית נוספים ובהם שימוש במערכות תכנון טיסה מתקדמות, אופטימיזציה של נתיבי טיסה, ניהול משקל המטוס ושיפור תהליכי תפעול קרקע ואוויר.

כמו כן, החברה מיישמת מנגנוני קיזוז פליטות במסגרת השתתפות בתוכניות קיזוז פחמן ומתאימה את פעילותה לרגולציות החלות על התעשייה. החברה מבצעת דיווח תקופתי לרשויות הרגולטוריות ולבעלי העניין, בהתאם לרגולציה ולהנחיות הדיווח על ESG. כמו כן, החברה מציבה יעדים ארוכי טווח להפחתת עצימות הפליטות מדס"ל.

יצוין, כי רגולציה עתידית בנושא מיסוי פליטות פחמן, לצד מגבלות אפשריות על דלקי תעופה מבוססי נפט, עלולות לחייב את החברה להיערך להרחבת השימוש בדלקי תעופה בר-קיימא (SAF) שעלותם גבוהה משמעותית. רגולציה כאמור עלולה להביא לגידול בהוצאות התפעוליות של החברה ולצורך בהשקעות בתשתיות להפחתת פליטות. בנוסף, מדינות רבות שוקלות חממת מדיניות המס על פליטות פחמן בתחום התעופה, לרבות מיסוי דלק ומיסי פליטה ייעודיים, מה שעשוי להשפיע על מבנה העלויות של החברה.

ניהול פסולת: רגולציה בינלאומית מטילה אחריות על חברות תעופה בנוגע להשלכת פסולת מזון ופסולת פלסטיק. הדבר מצריך ביצוע התאמות בתהליכי התפעול וההסעדה בטיסות. החברה מייחסת חשיבות רבה לטיפול בפסולת הנוצרת אגב פעילותה השוטפת. בתוך כך, החברה פועלת למחזור פסולת אלקטרונית, נייר וקרטון, וממשיכה ליישם את פרויקט מזעור בזבז מזון. הפחתות אלו תורמות לצמצום ההשפעה הסביבתית ומהוות חיסכון שנתי לחברה.

מפעל המזון החדש של תמ"מ: במסגרת הקמת מפעל המזון החדש של ת.מ.מ, שולבו אמצעי ייצור ומערכות הפועלים בטכנולוגיות התורמות להתייעלות ולחיסכון באנרגיה. בכלל זה, נעשה שימוש באמצעי ייצור המופעלים באמצעות גז וחשמל, הותקנו מערכות הקפאה המבוססות על CO₂, הוטמעו מערכות בקרה לניהול טמפרטורות ולזיהוי תנועה, נרכשו מערכות תאורה המבוססות על נורות LED והתשטיפים עוברים טיפול באמצעות תהליך אוסמוזה הפוכה.

שפכים: לחברה שפכים שמקורם בפעילויות תחזוקה שונות ושפכים סניטריים. שפכי החברה מטופלים במתקן מרכזי בתחום נתב"ג המאושר על ידי המשרד להגנת הסביבה ומתופעל על ידי רש"ת. עבור השימוש במתקן המרכזי משלמת החברה לרש"ת דמי שימוש לתקופה מוגדרת, בהתאם לכמות השפכים. כמו כן, החברה מפעילה מתקן אשר נבנה בשטחה ומשמש כמאגר חירום במקרה של תקלה באיכות השפכים של החברה. בשנת הדיווח פונו שפכים רעילים לפי סוגם לחברות המורשות על ידי המשרד להגנת הסביבה לצורך טיפול בהם. כמו כן, החברה השלימה במהלך שנת הדיווח תהליך להשבת מים התורם להתייעלות בשימוש במים ולהפחתת הזרמות למערכות החיצוניות. יצוין, כי בשנת הדיווח לא התגלו חריגות בשפכי החברה. במהלך שנת 2026 ככוונת החברה להמשיך את פעילות התחזוקה למניעת שפכים וזאת במסגרת תוכניות העבודה לשנת 2026.

זיהומי קרקע ומים: במהלך שנת הדיווח ערכה החברה סקר קרקע במקרקעי שתי תחנות הדלק שפעלו בקמפוס החברה, באמצעות מומחים חיצוניים. תחנות הדלק הוקמו בשנות ה-70, כאשר הראשונה הושבתה בשנת הדיווח מכל פעילות והשנייה משמשת עד היום לתדלוק רכבי החברה. החברה נדרשה וביצעה על ידי המשרד להגנת הסביבה סקר קרקע ותוכנית דיגום קרקע בשתי התחנות בעקבות פניה של ממונה קרקעות מזהמות במשרד להגנת הסביבה, בהתאם למדיניות המשרד בנוגע לתחנות תדלוק ישנות שבנו לפני שנת 1997.⁴

החברה הגישה למשרד להגנת הסביבה תוכנית סקר קרקע לשטחי תחנות הדלק, אשר אושר על ידי. בסקרי הקרקע שבוצעו התגלה והחברה החלה בשנת הדיווח, בתיאום עם רשות המים, בתהליך דיגום מי תהום תקופתי (רבעוני) על מנת לבחון האם הזיהום חדר למקורות מים. תהליך הדיגום צפוי להימשך גם בשנת 2026. בהתאם לממצאי הסקר, הגישה החברה למשרד

⁴ לפרטים ראו תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), תשנ"ז-1997.



להגנת הסביבה תוכניות שיקום קרקע עבור מתחמי שתי תחנות הדלק. התוכניות אושרו על ידי המשרד להגנת הסביבה, והחברה צפוייה להתחיל את עבודות השיקום במהלך שנת 2026, בהתאם לתוכניות המאושרות ובתיאום עם הרשויות הרלוונטיות.

החברה כללה הפרשה בדוחותיה הכספיים בגין עלויות השיקום הצפויות. להערכת החברה, עלויות השיקום אינן צפויות להשפיע באופן מהותי על תוצאותיה העסקיות או מצבה הפיננסי.

הערכות החברה בדבר עלויות השיקום הצפויות והשפעתן האפשרית על החברה, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

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

סיכוני אקלים: החברה מכירה בחשיבות הגוברת של סיכוני אקלים והשפעתם הפוטנציאלית על פעילותה העסקית. במהלך שנת הדוח החלה החברה בתהליך מובנה למיפוי, זיהוי והערכת סיכוני אקלים פוטנציאליים הרלוונטיים לפעילותה, לרבות השפעות אפשריות של תופעות מזג אוויר קיצוניות על לוחות הטיסה, פגיעה בתשתיות בנמלי התעופה, השלכות של עליות טמפרטורות על ביצועי הצי והשפעות נוספות על הפעילות התפעולית. הסיכונים העיקריים שזוהו על ידי החברה הם: גלי חום, סופות, שריפות, משקעים וכיוב'. החברה העריכה את הסיכונים בטווחי זמן שונים, תוך ניתוח הסיכונים בתרחישים שונים וגזירת משמעותיות.

ועדת ניהול הסיכונים של הדירקטוריון דנה בשנת הדוח בגורמי סיכון אלה ובסיווגם, והחלה בבחינת השפעותיהם הפוטנציאליות על החברה. תהליך המיפוי, הערכת הסיכונים והטיפול בהם צפוי להעמיק גם בשנת 2026. ועדת ניהול הסיכונים תמשיך לדון בנושא במסגרת התכנסויותיה, לרבות בבחינת הצורך בגיבוש תוכנית עבודה מפורטת להתמודדות עם סיכונים אלה. בהתאם לסיכוני האקלים שזיהתה החברה, יקבעו צעדים להתמודדות והפחתה, והחברה תפעל ליישום תכנית עבודה מתאימה.

הערכות החברה בדבר הפעולות השונות שהחברה מבצעת וצפויה לבצע בתחום הסביבה והאקלים והשפעתן האפשרית על החברה, כמו גם הערכות החברה בדבר רגולציה עתידית והיערכותה לה, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

רגולציה בתחום הסביבה והאקלים והשלכותיה

על החברה חלה חובת עמידה במספר חוקים מרכזיים, ובכלל זה חוק אוויר נקי, תשס"ח-2008; חוק החומרים המסוכנים, תשנ"ג-1993; חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968; תקנות רישוי עסקים (סילוק פסולת חומרים מסוכנים), תש"ן-1990; חוק המים, תשי"ט-1959; חוק מניעת מפגעים, תשכ"ח-1961; חוק להסדרת הטיפול בארזות, תשע"א-2011; חוק לטיפול סביבתי בצידוד חשמלי ואלקטרוני ובסוללות, תשע"ב-2012; חוק למניעת מפגעי אסבסט ואבק מזיק, תשע"ה-2011; חוק שמירת הניקיון, תשמ"ד-1984 וחוק הטיס. לצד הוראות דברי החקיקה, חלות על החברה הוראות המופיעות בהיתר הרעלים ותנאי רישיונות העסקים אשר ניתנו לה, ונדרשים להמשך פעילותה התעופתית והפעילות הקרקעית הנלוות לה.

החברה לוקחת חלק ב-Emissions Trading Scheme (ETS), תקנת האיחוד האירופי ובריטניה לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזי חממה. כמו כן, מדינת ישראל חברה ב-ICAO ובהתאם להחלטותיו אימצה בשנת 2020 תוכנית פעולה להפחתת פליטות גזי חממה מפעילות טיס.

Aviation International for Scheme Reduction and Offsetting Carbon (CORSIA):

בהתאם להתחייבותה של מדינת ישראל, ובתיאום עם רת"א מדווחת החברה במסגרת תוכנית CORSIA (Aviation International for Scheme Reduction and Offsetting Carbon) על פליטות גזי החממה בפעילותה השוטפת.

בחדש יולי 2025, נכנסו לתוקף תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO2), תשפ"ה-2025, שעניינן יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO2 מכלי טיס, כאשר שיטת האסדרה היא על דרך ההפניה להוראות הנספח עצמו. המשמעות היא החלת הוראות הנספח על החברה באופן רשמי, בכללן למדוד ולדווח על פליטות ולקזז פליטות עודפות באמצעות רכישת יחידות פליטה לצורך ביטולן דרך שווקי פחמן ממאגרים שאושרו על ידי ICAO.

רכישת יחידות הפליטה לקיזוז עבור השנים 2024-2026 עתידה להתבצע עד לתחילת שנת 2028, בהתאם להוראות הדין, כפי שהיו מעת לעת. לפרטים נוספים בדבר ההפרשה החשבונאית, ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

הערכות החברה בדבר רכישת יחידות הפליטה לקיזוז, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.



הצעת חוק האקלים והחלטות ממשלה להפחתת פליטות גזי חממה

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

עלויות

השקעות החברה בנושאים סביבתיים בשנת הדיווח כמפורט לעיל (לרבות הפרשות בגין תוכנית CORSIA) עומדות על כ-17 מיליון דולר. לפרטים נוספים בדבר דיון בגורם סיכון "סביבה, אקלים ורעש" ראו סעיף 8.16.12 להלן.

חברה 8.10.2

כללי:

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

בשנת 2023 גובשו ארבעה תחומי פעילות עיקריים במסגרתם פועלת החברה מעתה והלאה, בהלימה לערכי הליבה שלה: קידום מצוינות ישראלית, בדגש על חינוך וחדשנות טכנולוגית; מתן שירות וחוויית טיסה מהמעלה הראשונה, המאופיינים בשירות אישי, אדיב וקשוב; הבטחת הבטיחות וביטחון הנוסעים וכן מעורבות חברתית בקהילה וסיוע לאוכלוסיות שונות. כחלק ממיקוד הפעילות בתחום האחריות החברתית, בשנת 2023 אימצה החברה מדיניות זכויות אדם וכן מדיניות תרומות. כפועל יוצא, הוקמה ועדת תרומות אשר מתכנסת מעת לעת, בראשות מנכ"ל החברה, ואשר במסגרתה נידונה גם פעילות החברה אל מול העמותות השונות. בשנת הדיווח הטמיעה החברה את מערכת IMPACTOR המרכזת את כלל הפניות של העמותות, הארגונים והגופים, דרך אתר החברה ומסייעת לבקרה שוטפת על התקציב, בכפוף למדיניות החברה בנושא תרומות.

קוד אתי 8.10.3

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

כמו כן, החברה מייחסת חשיבות רבה לשיתוף הפעולה עם ספקיה, כאשר החברה מיפתה את הנושאים המהותיים במסגרת שרשרת אספקה אחראית, תוך ייעול תהליכי העבודה מול ספקיה, ובכוונת החברה לאשר מדיניות שרשרת אספקה אחראית במהלך שנת 2026.

הערכות החברה בדבר אישור מדיניות שרשרת אספקה כאמור, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשות לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

נגישות 8.10.4

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

מעורבות ותמיכה בקהילה 8.10.5

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

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

במהלך שנת הדיווח תרמה החברה לעמותות שונות, ובכללן קרן רמון, "גדולים מהחיים", "שלוה", מכינת רקיע, "יוניסטרים" וכן



ארגונים התומכים באוכלוסיות שנפגעו כתוצאה מהמלחמה לרבות "ארגון אלמנות ויתומי צה"ל", "ארגון נכי צה"ל", "האגודה למען החייל". כמו כן, החברה תורמת מידי שנה ל"אגודה למען החייל" במסגרת מיזם "אמץ לוחם" ומאמצת גידוד בחטיבת הצנחנים עמו היא מקיימת קשרים הדוקים מאז שנת 2012. בשנת הדיווח, החלה החברה באימוץ חטיבת החילוץ וההדרכה של פיקוד העורף, במסגרת פרויקט "גדולים במדים".

פעילותה של החברה בקהילה

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

במהלך שנת הדיווח השיקה החברה קמפיין התרמה של נקודות חברת המועדון ואפשרה ללקוחותיה לתרום נקודות לעמותות שונות, וביניהן מטה משפחות החטופים, האגודה למען החייל, ארגון אלמנות ויתומי צה"ל וארגון נכי צה"ל. בנוסף, כהוקרה לאנשי המילואים, קיימה החברה קמפיין במסגרתו ניתנו הטבות בכרטיסי טיסה, בכבודה ובוהשבה לאנשי המילואים וללוחמים על מנת לאפשר להם יציאה נוחה ונגישה לחופשה. כמו כן, ניתנו הטבות מיוחדות בטיסה לחוזרים מהשבי. גם בשנה זו, המשיכה החברה בתמיכה בבחירת הפאראלימפית, וכן בארגון "תגלית".

במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח ביצעו אנשי החברה עשרות אלפי שעות התנדבות בבסיסי צה"ל השונים, לרבות באריזת מנות קרב ללוחמים, ביקור פצועים באגפי השיקום של בתי החולים השונים בארץ ועוד.

לפרטים אודות סך התרומות שניתנו על ידי החברה בשנת הדיווח, ראו סעיף 1.1. לדוח הדירקטוריון.

8.10.6 ממשל תאגידי

במהלך שנת הדיווח, מונה דירקטור בלתי תלוי לדירקטוריון החברה – ד"ר אלון פרידלנדר, כאשר נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים בדירקטוריון החברה הוא 50%. כמו כן, ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, שיעור הנשים בדירקטוריון החברה (אשר כולן דירקטוריות חיצוניות), הוא 25%. לפרטים נוספים בדבר השכלתם ומומחיותם של הדירקטורים, ראו תקנה 26 לפרק פרטים נוספים על התאגיד.

כמו כן, במהלך שנת הדיווח המשיכה החברה בהסדרת אישורן של מספר מסמכי מדיניות, בתחומים שונים, שאושרו על ידי דירקטוריון החברה. החברה צפויה להמשיך בהסדרה של מסמכי מדיניות נוספים גם במהלך שנת 2026.

הערכות החברה בדבר הסדרה של מסמכי מדיניות נוספים כאמור, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצוינה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

8.11 מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד

8.11.1 כללי

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

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

8.11.2 הסדרים רגולטוריים

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

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

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

חוק הטיס והתקנות מכוחו מסדירים את העיסוק של כל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית – רישוי אישי של עובדי טיס (אנשי צוות אוויר, פקחי תעבורה אווירית, אנשי בדיק, מאמנים ומדריכים) וכן רישוי גופים (יצרני כלי הטיס, חברות



תעופה, מכוני בדק, בתי ספר להוראת הטיס ומכוני הסמכה לטכנאי בדק ועוד). חוק הטיס והתקנות מכוחו מקיפים נושאים רבים בתחומי הטיס, לרבות כאלה העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם, כלי טיס, מרחב הפיקוח התעופתי, סמכויות פיקוח, חקירת אירוע בטיחותי, אימוץ ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון, תקופות מנוחה מינימאלית בין טיסות (FTL), וכן קובעים הוראות בדבר עונשין ועיצום כספי בגין הפרת החוק.

לפרטים בדבר טיטות תקנות הטיס (מגבלת תנועות ומכסת רעש בשעות הלילה במהלך התעופה בן גוריון), תשפ"ד-2024 ראו סעיף 8.10.1 לעיל.

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

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

(ג) חוק התובלה האווירית, תש"ם-1980

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

(ד) חוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977

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

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

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

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

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

עדכון פטורי הסוג

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

בנוסף, פטור הסוג מחיל משטר של הערכה עצמית (Self Assessment) על כלל ההסדרים בין מובילים באוויר שאינם באים בגדר נמלי המבטחים כאמור. מימושו של הסדר על יסוד הערכה עצמית מותנה, בין היתר, בכך שעיקרו של ההסדר אינו בהפחתת התחרות או במניעתה ושאינו בהסדר לפגוע בפגיעה משמעותית בתחרות.

החל מיום 2 ביוני 2026 ייכנס לתוקפו תיקון לפטור הסוג, במסגרתו יבוטלו כלל נמלי המבטחים הקבועים כיום בפטור הסוג, וכל הסדר בין מובילים אוויריים יוכפף למשטר של הערכה עצמית. נכון למועד הדוח, החברה בוחנת את השלכותיו האפשריות של שינוי רגולטורי זה על פעילותה וביצוע ההתאמות הנדרשות לשם עמידה בתיקון זה.

פרק המונופולין בחוק התחרות הכלכלית

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



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

ביום 8 בפברואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, התקבלה בחברה הודעת הממונה על התחרות ("ההודעה" ו"הממונה", בהתאמה), לפיה היא שוקלת לעשות שימוש בסמכותה על פי סעיף 50(א)(3) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 ("החוק") ולהטיל על החברה עיצום כספי בסך של כ-121.8 מיליון ש"ח בשל הפרה לכאורה של סעיף 29א(ב)(1) לחוק שעניינה "קביעת מחיר בלתי הוגן גבוה" שבאה לידי ביטוי לפי טענת הממונה בעליית מחיר של כרטיסי הטיסה במחלקות תיירים ופרימיום בשיעור של כ-16% בממוצע וזאת בתקופה שהחלה ביום 7 באוקטובר 2023 ועד לסוף חודש מאי 2024, תקופה בה לגישת הממונה החברה הייתה בעלת מונופולין בהפעלת טיסות נכנסות לישראל וטיסות יוצאות מישראל וכן ביעדים ספציפיים, וזאת לעומת תקופת השוואה לפני המלחמה. החברה חולקת על האמור בהודעה. עמדת החברה היא כי פעלה כדיון. כמו כן, ביום 23 בפברואר 2026, התקבלה בחברה הודעה נוספת מהממונה על התחרות ("ההודעה הנוספת"), לפיה היא שוקלת לעשות שימוש בסמכותה על פי סעיף 43(א)(5) לחוק ולהטיל על החברה עיצום כספי בסך של כ-110 מיליון ש"ח וכן להטיל עיצום כספי בסכום כולל של כ-1 מיליון ש"ח על שני נושאי משרה שכיהנו בחברה במועד הרלוונטי, בשל הפרה לכאורה של סעיפים 29, 29א(א), 29א(ב)(2) ו-29א(ב)(3) לחוק, שעניינם ניצול לרעה לכאורה את מעמדה הנטען כבעלת מונופולין בשוק ההאגרים לטיפול במטוסי נוסעים בישראל. כמו כן בהתאם לאמור בהודעה הנוספת, הממונה שוקלת להכריז על החברה כבעלת מונופולין בשוק ההאגרים לטיפול במטוסי נוסעים בישראל, זאת בהתאם לסעיף 26(א)(1) לחוק. החברה חולקת על האמור בהודעה הנוספת, לרבות הטענה כי נתון לה מעמד מונופוליסטי בשוק שהגדירה הממונה. החברה סבורה, כי פעלה כדיון ותציג את עמדתה בהליכים משפטיים במתכונת הקבועה בדיון. כמו כן, גם נושאי המשרה כאמור, חולקים על האמור בהודעה הנוספת ביחס אליהם. יחד עם זאת, החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין האמור.

לפרטים נוספים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

(ז) חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתאריך), תשע"ב-2012

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

ביום 11 בפברואר 2025 נחקק תיקון ("התיקון") והוראת שעה לחוק שירותי תעופה אשר נועדו להתמודד, בין היתר, עם השלכות המלחמה על ענף התעופה. במסגרת התיקון הוענקה לשרת התחבורה והבטיחות בדרכים ("השרה") הסמכות ליתן בנסיבות מסוימות צו, לאחר התייעצות עם שר הכלכלה והתעשייה ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, המשנה את ההטבות שנוסע שטיסו בוטלה זכאי להן. בין היתר רשאית השרה לקבוע בצו כי שירותי הלינה שנוסע זכאי להם יוגבלו למספר לילות שייקבע ושלא יפחת משני לילות, לקבוע הוראות שונות לעניין הזכאות לכרטיס טיסה חלופי, ולשלול את הזכאות לפיצוי כספי.

לאחר סיום מבצע עם כלביא נערכו מספר דיונים בוועדת הכלכלה שבסיומם קיבלה הוועדה החלטה, פה אחד, במסגרתה הובהר כי הוועדה סבורה שבמצב בו בעקבות סגירת המרחב האווירי של ישראל בשל המבצע אותו יזמה המדינה בוטלו כלל הטיסות על ידי כל חברות התעופה, האחריות לפיצוי היא של המדינה. זאת, כפי שהיה נהוג בהקשרים אחרים לגבי פיצוי נזקי מלחמה. כמו כן ועדת הכלכלה סברה כי היה נכון ומוצדק לגבש מתווה שבמסגרתו תיקבע חלוקה של הנזק בין המדינה, חברות התעופה והנוסעים, ומאחר שלא הובא בפני המתווה כאמור, סברה כי האחריות לפיצוי רובצת על המדינה. בהמשך לכך, ועל רקע מחלוקות בין משרדי הממשלה השונים שמונעים גיבוש מתווה, החליטה הוועדה לפנות לראש הממשלה בדרישה כי יפעל בנושא ויוביל מתווה פיצוי הוגן וראוי ללא דיחוי הן לנוסעים שטיסותם בוטלה בתקופת המבצע והן לחברות התעופה שספגו נזקים כבדים. לנוכח האמור, בחודש דצמבר 2025 פנתה החברה לראש הממשלה בבקשה שיפעל בהתאם להחלטת ועדת הכלכלה, לגיבוש מתווה פיצוי ייעודי לנוסעים שטיסותיהם בוטלו במהלך מבצע עם כלביא, ולחלופין לקידום תיקון חקיקה מתאים, לרבות בדרך של הוראת שעה, אשר תסדיר באופן ייחודי את זכויות הנוסעים בתקופתה שהחל מסגירת המרחב האווירי ועד להשבת הפעילות התעופתית לשגרה.

כמו כן, בחודש דצמבר 2025 הגישה יאט"א, ביחד עם חברות וגורמים נוספים בעולם התעופה עתירה לבית המשפט הגבוה לצדק המורה לשרת התחבורה, שר הכלכלה וועדת הכלכלה של הכנסת לבוא וליתן טעם מדוע לא ייתן צו מכוח סעיף 9 לחוק שירותי תעופה בו ייקבע באופן רטרואקטיבי, ביחס לכל התקופה שהושפעה כתוצאה ממבצע עם כלביא כי שירותי הלינה מכוח חוק שירותי תעופה יוגבלו לפרק זמן של שני לילות; פטור מתשלום הפיצוי הסטטוטורי ביחס לכל הטיסות שהושפעו בתקופת מבצע עם כלביא; הזכאות של נוסע לכרטיס טיסה חלופי תהיה לכרטיס טיסה מנקודת מוצא



שונה ו/או ליעד שונה מאלה שהיו נקובים בכרטיס המקורי. בחודש דצמבר 2025 הגישה החברה בקשה להצטרף כצד לעתירה. המשיבים הגישו תגובתם לעתירה, במסגרתה טענו שיש לדחות את העתירה, ודין בעתירה נקבע לחודש דצמבר 2026.

(ח) שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות

החברה פועלת בהתאם להוראות הדין, התקנות והנחיות הרגולציה החלות עליה בתחום הנגישות בארץ ובעולם, כדוגמת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1988; תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית, תשס"ג-2003; כן, בכל הנוגע לטיסות מארה"ב ואל ארה"ב, החברה כפופה להנחיות משרד התחבורה האמריקאי (DOT - Department of Transportation). החברה מקדישה תשומת לב מיוחדת להנגשת השירות ללקוחותיה, לרבות התאמות שירות ותהליכי עבודה מותאמים; הנגשה הפיזית של מתקניה וסביבת פעילותה; הנגשה דיגיטלית של אתר האינטרנט, המערכות והפלטפורמות המקוונות, בהתאם לסטנדרטים המקובלים ולדרישות החוק. החברה פועלת מתוך מחויבות לערכי השוויון, הכבוד וההכלה. בהיותה של החברה חברת תעופה ומוביל אווירי, החברה פועלת בין היתר בהתאם לדינים ולסטנדרטים בינלאומיים החלים על פעילותה בתחום הנגישות. יישום חובות אלה נבחן ומעודכן באופן שוטף, במטרה להבטיח חוויית שירות נגישה, בטוחה ומכבדת לכל נוסע, לאורך כלל שלבי מסע הטיסה.

יצוין, כי בחברה קיים צוות פנים חברתי והוקמה ועדה בראשות מנכ"ל החברה לטיפול בפערי נגישות ובחדשנות בנגישות בחברה, כאשר החברה נעזרת ביועצים חיצוניים לליווי שוטף בנושא זה.

(ט) הגנת הפרטיות

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

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

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

(יא) שוחד ושחיתות

בהמשך להתפתחות עולמית של חקיקה העוסקת בעבירות שוחד ושחיתות, דוגמת Foreign Corrupt Practices Act (ארה"ב) ודוגמת United Kingdom Bribery Act (אנגליה) המאופיינים בתחולה טריטוריאלית רחבה, וזאת בנוסף לאיסור הקיים בחוק העונשין, תשל"ז-1977, לחברה תוכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות. תוכנית אכיפה זו חלה על עובדי החברה ועובדי החברות הבנות של החברה בארץ ובחו"ל וכן על צדדים שלישיים רלוונטיים. בהתאם לתוכנית אכיפה זו, מינתה החברה ממונה על האכיפה בתחום זה ואימצה החברה נוהל פנימי בנושא. החברה פועלת באופן שוטף לקיום הדרכות לעובדים. תוכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.

(יב) הגנת הצרכן

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

8.11.3 רישיונות עסק והיתרי בנייה

חלק מפעילויותיה של החברה מחייב קבלת רישיונות על פי חוק רישוי עסקים, תשכ"ח-1968 או קבלת היתרים מגורמים



רגולטורים שונים. החברה מחזיקה ב- 33 רישיונות עסק, המסדירים את הפעילות הנעשית בתחומה. בנוסף, ת.מ.מ מחזיקה ברישיונות עסק והיתרים להסדרת פעילותה.

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

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

8.11.4 תוכניות אכיפה פנימיות

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

8.11.5 רישיונות תעופתיים

רישיון להפעלה מסחרית

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

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

השירותים שבעל הרישיון רשאי להציע ולבצע מצוינים בתוספת לרישיון ועיקריהם הולכת נוסעים והובלת טובין בטיסות סדירות בין ישראל לבין יעדים במדינות חוץ ובין יעדים כאמור לבין עצמן (יצוין, כי חלק מהיעדים לא מנוצלים על ידי החברה בשל חוסר כדאיות כלכלית ובהתאם רשאי שר התחבורה לבטל מינוי כאמור); הולכת נוסעים וטובין לרבות מטען בטיסות נוסעים בטיסות פנים ארציות; הובלת מטען באמצעות מטוסי מטען (All Cargo) בטיסות סדירות בינלאומיות ובטיסות שכר.

יצוין, כי בחודש אוגוסט 2025, על רקע פתיחת הקו לאילת, עודכנה התוספת לרישיון המסחרי על ידי רת"א, לפיו החברה רשאית להוליך נוסעים, לרבות מטען, בטיסות פנים ארציות באמצעות כלי טיס גדולים ללא מגבלות נוספות.

8.11.6 רישיון להפעלה אווירית

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

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

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

8.11.7 הסדרים רגולטוריים בינלאומיים

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

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

אמנת שיקגו

הבסיס להסדרה רגולטורית בינלאומית של התעופה האזרחית הבינלאומית הוא אמנת שיקגו משנת 1944. האמנה הניחה את היסוד להקמת ICAO שהנו סוכנות מקצועית של האו"ם שעיקר אחריותו לקדם נושאים הקשורים בהתפתחות התעופה האזרחית



הבינלאומית באופן מסודר ובטוח. הטיסות הסדירות הבינלאומיות מוסדרות, בין היתר, באמצעות הסכמי תעופה בילטרליים. במסגרת הסכמים אלה המדינות מעניקות אחת לשנייה זכויות להובלת נוסעים ומטען בשטח שלהן. ההסכמים קובעים את קווי התעופה המאושרים להפעלה, את מספר המובילים מכל צד ואת דרישות הסף מהמובילים. ההסכמים מבוססים על הדדיות ומתן הזדמנות שווה והוגנת לחברות התעופה של שתי המדינות.

אמנת טוקיו

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

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

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

8.11.8 הסכמי תעופה ועקרונות התעופה האזרחית בישראל

כללי

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

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

בשנת 2010 נחתם בין ישראל לבין ארה"ב הסכם "שמיים פתוחים". כמו כן, בשנת 2013 נחתם הסכם "שמיים פתוחים" בין מדינת ישראל והאיחוד האירופי. בשנת 2020 נחתמו בין ישראל למספר מדינות "הסכמי אברהם". בעקבותיהם נחתמו הסכמי תעופה חדשים בין ישראל לבין מספר מדינות כמפורט בסעיף 7.1.9 לעיל.

מוביל נקוב

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

קיבולת

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

בעלות ושליטה על מוביל אווירי

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

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



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

תעריפי טיסה

רוב כרטיסי הטיסה וקיבולת המטען נמכרים בתעריפים המיוחדים שפורסמו על ידי חברות התעופה בתנאים שונים בהתאם לתעריפים השונים, כאשר לכל מחלקת רישום כאמור, ביקוש שונה ותנאים שונים בתקופות שונות של השנה. החברה נוהגת כמקובל בענף, תוך התאמת מדיניותה לתנאי השוק ולמצב המלחמה, כמפורט בסעיף 1.2 לעיל. חלק ניכר מהכנסות החברה נובע ממכירות בתנאים אלה.

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

8.11.9 מדיניות התעופה האזרחית הבינלאומית של ישראל

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

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

8.11.10 מניית המדינה המיוחדת

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

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

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

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

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

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

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

ü הוראות בדבר מילוי אחר הוראות וסידורי ביטחון;

ü הוראות בדבר זכויות בידע אבטחתי ומידע מסווג בחברה;

ü הוראות בדבר דיונים בחברה בנושאי ביטחון;

ü הוראות בדבר עיון במסמכי החברה ומידע;

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

ü רכישת השפעה או מעמד בחברה טעונה הסכמת המדינה – בהתאם לתקנון החברה, עסקאות במניות החברה בשיעורים מסוימים לא יקנו כל זכות הנובעת מהחזקה ו/או רכישה של מניות בחברה כלפי החברה ללא הסכמתו בכתב מראש של



המחזיק במניית המדינה המיוחדת. התקנון קובע הסדר מפורט בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת אישור להחזקה במניות החברה, במקרה שאישור כזה נדרש כאמור.

הוראות בדבר קבלת אישור להצבעה באסיפה כללית – זכות הצבעה באסיפה כללית טעונה אישור החברה כמפורט בתקנון החברה. לא יינתן אישור להצביע באסיפה הכללית כאשר התקיימו הנסיבות בהן נדרשת הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת וזו לא ניתנה. התקנון אף קובע הוראות מיוחדות במקרים בהם קיים חשש סביר כי החזקות של זרים במניות החברה יפגעו בזכויות הטיס של החברה או ברישיון ההפעלה שלה.

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

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

8.11.11 תקינה

מכון הבדק של החברה נסקר ומוסמך כמכון בדק לכלי טיס על ידי רשויות התעופה האזרחית כדלקמן:

- רשות התעופה האזרחית בישראל (CAAI).

- רשות התעופה הפדראלית ארה"ב (FAA).

- הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA Line Maintenance).

- מכון התקנים הישראלי לתקן איכות ISO 9001-2015.

- רשות התעופה האזרחית של הממלכה המאוחדת (UK CAA).

IOSA

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

ביקורת IOSA פנימית נערכת באופן סדיר על ידי סוקרים מוסמכים מטעם החברה באופן מתמשך ובמחזוריות לאורך תקופה של 24 חודשים ונבחנת בסוף התהליך על ידי יאט"א. בחודש נובמבר 2025 התקיימה ביקורת IOSA חיצונית בחברה לקראת חידוש רישום תקינת הבטיחות במרץ 2026.

הערכות החברה כמפורט לעיל, ביחס לחידוש הרישום לתקינת הבטיחות של החברה, הן בבחינת מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מטבע הדברים התממשותם ואופן התממשותם תלויה, בין היתר, בגורמים שאינם בשליטת החברה, לרבות עיכובים בשרשרת האספקה, כמו גם התממשותם איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 8.16 להלן.

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

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

8.11.12 הבטחת איכות וביקורת איכות

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

בהמשך לקרקוע ממושך של מטוסים מדגם בואינג 777 בשל משבר הקורונה, החברה צפויה להשלים את ההשמה של המטוס



האחרון מדגם בואינג 777 במהלך שנת 2026.

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

8.11.13 הסדרי ביטחון

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

סידורי האבטחה בעולם מוסדרים על ידי תקינה בין-לאומית מכוח אמנת שיקגו הנזכרת בסעיף 8.11.6 לעיל. עם זאת, בישראל, מכוח החלטת ממשלה מוטלת אבטחת התעופה האזרחית בחוץ לארץ על שירות הביטחון הכללי (החלטת ממשלה 411/75). הסדרי הביטחון בישראל נקבעים על ידי רש"ת על פי הנחיות שירות הביטחון הכללי.

השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה

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

ביום 2 במרץ 2025 התקבלה החלטת ממשלה בדבר עדכון שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה וסאן דור. בהמשך להחלטת הממשלה לעיל התקשרו החברה והמדינה ביום 3 במרץ 2025 בתוספת להסכמים אשר נחתמו בין הצדדים בשנים 2011 ו-2013, על תיקוניהם, לפיה בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של החברה וסאן דור, וכן יעלה שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה, כדלקמן ("התוספת"):

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

נכון לשנת הדיווח, עמד שיעור השתתפות המדינה על 95%.

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

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

כמו כן, קובעת התוספת לעיל את ההוראות שלהלן:

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

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



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

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

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

שנת 2023	שנת 2024	שנת 2025	
168.4	185.7	198.9	מימון המדינה
4.4	4.7	9.2	חלק החברה
172.8	190.4	208.1	סה"כ

מערכות מיגון למטוסים

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

8.11.14 הפעלה בשעת חירום ולמטרות חיוניות

חוק שירות עבודה בשעת חירום, תשכ"ז-1967, מקנה לשר העבודה בהתייעצות עם שר הביטחון ובשעת לחימה לשר הביטחון בהתייעצות עם שר העבודה והרווחה – סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני", משמעו, להפעיל את חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, לצורכי הגנת המדינה או ביטחון הציבור או לקיום אספקה או שירותים חיוניים. לחברה אישור "מפעל חיוני" בתוקף עד ליום 31 בדצמבר 2026.

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

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

ביום 17 בנובמבר 2004, פורסם מכוח פרק 2 לחוק החברות הממשלתיות צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004 ("צו החברות הממשלתיות"). הצו קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה. בהתאם קובע הצו, כי על החברה להעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת "הנכסים החיוניים" (צי מטוסים מינימלי; ראו "מניית המדינה המיוחדת"), במספר הנדרש לשם הפעלה רציפה ובו זמנית של כל "הנכסים החיוניים" בשעת חירום או צורך ביטחוני. הצו מוסיף, כי אין בו כדי להחיל על החברה את הוראות סעיף 59ט לחוק החברות הממשלתיות (העוסק במגבלות על העברת שליטה), ואין בצו כדי לגרוע מן ההוראות של מניית המדינה המיוחדת.

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



הצטיידות במטוסי 787

כמפורט בסעיף 8.12 לדוח התקופתי לשנת 2022, במסגרת מימוש עסקת ההצטיידות ("עסקת ההצטיידות"), התקשרה החברה בהסכמי רכישה, חכירה ומימון של מטוסי בואינג מדגם דרימליינר 787-8 ו-787-9, וכן בהסכמים לרכישת מנועים וקבלת שירותי אחזקת מנועים.

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ובמסגרת עסקת ההצטיידות, פועלים בחברה 12 מטוסי דרימליינר מדגם 787-9 (מתוכם ארבעה בבעלות ושמונה בחכירה יבשה) וכן 4 מטוסי דרימליינר מדגם 787-8 (כולם בבעלות). בנוסף, בחודש דצמבר 2022 חתמה החברה על הסכם עם חברת בואינג לרכישת המטוס ה-17, אשר נמסר לחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2025, ונכון למועד הדוח פועלים בחברה 17 מטוסי 787 דרימליינר. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור ה-14 להלן.

לאחר מימוש אופציה לחכירת שני מטוסי 787-9 נוספים בחכירה יבשה ("המטוס ה-18" ו-"המטוס ה-19"), צפויים מטוסים אלו להתקבל בשנים 2026-2027. לפרטים נוספים ראו סעיף 3.2 לדוח הדירקטוריון וביאורים 10 ו-11 לדוחות הכספיים.

בחודש אפריל 2024 חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג על הסכם לרכישה של שלושה מטוסי בואינג 787-9 נוספים ("מטוסים 20-22"), אשר צפויים להתקבל בשנים 2029-2030 עם אופציה לעד שישה מטוסי 787-9 נוספים אשר מועד קבלתם תלוי במועד מימוש כל אופציה (בסעיף זה "מטוסי האופציות"), ככל שתמומש, ובזמינות מטוסים בחברת בואינג. כמו כן, לחברה הוענקו זכויות להמרה של מטוסים 20-22 ומטוסי האופציות למטוסי בואינג מדגם אחר. לפרטים ראו דיווחים מידיים שפרסמה החברה בימים 21 במרץ 2024 ו-24 באפריל 2024 (מספרי אסמכתאות: 2024-01-03327 ו-2024-01-040519) וכן ביאור 10 לדוחות הכספיים.

הצטיידות במטוסי MAX 737

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

הערכת החברה כמפורט לעיל, לרבות בדבר מועדי המסירה של המטוסים העתידיים מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הערכותיה הנוכחיות של החברה וקיום התחייבויותיה של בואינג על פי ההסכמים כמו גם השגת המימון הנדרש לרכישת מטוסים אלו על ידי החברה. אי התקיימות הערכות אלו עשויה לגרום לכך שהמידע הנ"ל לא יתממש או יתממש באופן חלקי, לרבות אם וככל ויתרחשו איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה כמפורט בסעיף 8.16 להלן.

הסכמי מימון רכישת מטוסים

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

חכירת מטוסי 787

לפרטים בדבר הסדרי חכירות ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים.

מנועי רולס רויס למטוסי 787

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

בשנת 2017 עדכנה רולס רויס את החברה בדבר מגבלות רגולטוריות הנוגעות לחלקי מנוע של מנועי TEN שידרשו החלפה מוקדמת מהמתוכנן. רולס רויס גיבשה עם החברה תוכנית מתמשכת להחלפת חלקים במנועים במתקניה של רולס רויס אשר מבוצעת בשוטף וצפויה להימשך בשנים הקרובות ("תוכנית ההחלפות"). במסגרת תוכנית ההחלפות, מעת לעת מספקת רולס רויס לחברה מנועי TEN חליפיים למנועי החברה לתמיכה בתוכנית ההחלפות. במקביל, פעלה רולס רויס לשיפור מנועי TEN באופן שיאפשר את צמצום המגבלות לעיל וכפועל יוצא לריחוד תוכנית ההחלפות כך שתפחת תדירות הורדת המנועים הנדרשים להחלפת החלקים במתקניה של רולס רויס ("מתווה השיפור"). מתווה השיפור שהציגה רולס רויס התעדכן ונדחה מעת לעת, כאשר החל משנת הדיווח החלה רולס רויס ביישום מתווה השיפור והצפי להשלמתו הוא עד לסוף שנת 2027.

לאור האמור לעיל, החברה ממשיכה לחוות קשיים תפעוליים ומסחריים בפעילותה השוטפת בכל הנוגע למנועי TEN כנגזרת מהמגבלות לעיל ויישום תוכנית ההחלפות, זאת לאור דחיית יישום מתווה השיפור, היעדר זמינות מנועי TEN בעולם ועיכובים



אצל רולס רויס ביישום תוכנית ההחלפות. האמור חושף את החברה לסיכוני קרקוע מטוסים, בהיעדר מנועי TEN זמינים. החברה פועלת מול רולס רויס באופן שוטף למזעור החשיפה גם באמצעות הצטיידות במנועים חליפיים נוספים מדגם זה.

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

הסכם תמיכה לוגיסטית

בחודש מאי 2017 חתמה החברה על הסכם עם חברה זרה לקבלת שירותי תמיכה לוגיסטית למטוסי 787 שרכשה וחכרה במסגרת עסקת ההצטיידות. לפרטים אודות ההסכם האמור ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 16 במאי 2017 (מספר אסמכתא 2017-01-049371). במהלך שנת הדיווח, חתמה החברה על כתב תוספת להסכם האמור לקבלת השירות האמור גם עבור צי מטוסי בואינג 737 המופעלים בחברה וכן עבור מטוסי MAX 737 העתידיים להתקבל בחברה.

התקשרות בהסכמים עם חברות כרטיסי אשראי

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

כללי

בנוסף להסכמים שהחברה התקשרה בהם והמפורטים לעיל, לחברה הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאורים 10 ו-11 לדוחות הכספיים), הסכמי שכירות ושימוש מקרקעין (ראו סעיף 8.1 לעיל), הסכמי ביטוח (ראו סעיף 8.2 לעיל), הסכמים בנוגע לעובדים וזכויותיהם (ראו סעיף 8.4 לעיל), הסכם עם המדינה בנושא השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון (ראו סעיף 8.11.12 לעיל), הסכם בדבר תשלום מראש בגין כרטיסי טיסה עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים) והסכמים שונים עם חברות תעופה (ראו סעיף 8.13 להלן). כמו כן, לחברה התחייבות למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה בחברה. לפרטים ראו תקנה 29 לפרק פרטים נוספים על עסקי התאגיד.

הסכמי שיתוף פעולה

8.13

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

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

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
אזרבייג'ן איירליינס	קוד משותף	ההסכם מאפשר לחברת אל על לשווק מושבים על טיסות חברת אזרבייג'ן איירליינס על הנתיב לבאקו.
טארום	קוד משותף	ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת על הנתיב לבוקרשט ואפשרות להזמין טיסות ליעדי המשך נוספים ברומניה, סרביה ומולדובה.
אירומקסיקו	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, למקסיקו דרך יעדי החברה באירופה ובצפון אמריקה. כמו כן, ההסכם מאפשר גם לחברת אירומקסיקו למכור את טיסות החברה, עם הקוד שלה, באותו האופן. בנוסף, בין החברות קיים הסכם שיתוף מועדונים המאפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות הדדית בקווים מסוימים עבור לקוחות המועדון של שתי החברות.
סקנדינביאן איירליינס	קוד משותף	ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה לאוסלו (נורבגיה), שטוקהולם (שבדיה) וקופנהגן (דנמרק) באמצעות טיסות המשך ממגוון יעדי אל על באירופה ולהיפך. בנוסף, ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה לטיסות ישירות לקופנהגן (דנמרק).

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

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
KLM	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת בנתיב בין ישראל לאמסטרדם. בנוסף, קיים הסכם מועדונים באמצעות מועדון הלקוחות



ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת דרך מגוון נתיבים בצרפת. בנוסף, קיים הסכם מועדונים באמצעות מועדון הלקוחות Flying Blue, המשותף ל-KLM ואייר פראנס. הסכם זה מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי עבור לקוחות המועדון של החברות.	קוד משותף ושיתוף מועדונים	אייר פראנס
ההסכם מאפשר לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת על הנתיב ללונדון ובנוסף, הסכם המועדונים מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי על ידי לקוחות המועדונים של שתי החברות.	קוד משותף ושיתוף מועדונים	ירג'ין אטלנטיק
לכל חברת תעופה אפשרות לשווק מושבים על טיסות החברה האחרת דרך מגוון נתיבים לצפון אמריקה ובתוך יבשת אמריקה בשני הכיוונים. בנוסף, הסכם המועדונים מאפשר צבירה ומימוש הטבות באופן הדדי על ידי לקוחות המועדונים של שתי החברות.	קוד משותף ושיתוף מועדונים	דלתא איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מטוקיו ליעדי המשך בתוך יפן וכן מטוקיו לבנגקוק, ומאפשר ללקוחות חברת אול ניפון איירווייס לרכוש כרטיס טיסה בקוד אול ניפון איירווייס בקו בין טוקיו לתל אביב. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם טרם יושם.	קוד משותף	אול ניפון איירווייס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מתל אביב לאבו דאבי וכן למגוון יעדי המשך באוסטרליה ובאסיה. בנוסף, הסכם שיתוף מועדונים מאפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות ויכולת מימוש הדדית עבור לקוחות מועדון של שתי החברות.	קוד משותף ושיתוף מועדונים	איתחאד איירווייס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב בקוד החברה מתל אביב לקזבלנקה. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת רויאל אייר מרוק למכור כרטיס טיסה בקוד שלה על טיסות החברה בקו תל אביב - מרקש או קזבלנקה ובעתיד ליעדי המשך של החברה מתל אביב. יצוין, כי על רקע המלחמה, הושהתה הפעילות הטיסתית של שתי החברות למרוקו ובתוך כך ההסכם שיתוף הפעולה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח אינו מיושם.	קוד משותף	רויאל אייר מרוק
ההסכם מאפשר ללקוחות שתי החברות לרכוש כרטיס בקוד החברה ליעדים שונים בפולין ולמדינות הבלטיות, לרבות בנתיבים ישירים בין ישראל לפולין.	קוד משותף	לוט איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה ליעדים בוייטנאם (האנו והו צ'י מין סיטי) דרך בנגקוק (תאילנד). כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת וייטנאם איירליינס למכור כרטיס טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מבנגקוק (תאילנד) לתל אביב.	קוד משותף	וייטנאם איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה לסיאול ויפן דרך הונג קונג. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת הונג קונג איירליינס למכור כרטיס טיסה בקוד שלה על טיסות אל על מהונג קונג לתל אביב. יצוין, כי עם פרוץ מגפת הקורונה, הושהתה הפעילות הטיסתית של החברה להונג קונג, ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.	קוד משותף	הונג קונג איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה, בקוד החברה ללאוס, קמבודיה, ווייטנאם ולמגוון יעדים פנים ארציים בתאילנד.	קוד משותף	בנגקוק איירווייס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה בקוד החברה לליסבון, לרבות גם דרך יעדי החברה באירופה, וכן לרכוש כרטיס טיסה בקוד החברה ליעדי המשך בברזיל דרך ליסבון. בנוסף, ההסכם מאפשר לחברת טאפ למכור כרטיסים בקוד שלה על טיסות החברה מליסבון לתל אביב.	קוד משותף	טאפ אייר פורטוגל
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לאוסטרליה דרך יעדי החברה במזרח הרחוק. כמו כן, הסכם שיתוף מועדונים מאפשר ללקוחות החברות צבירת נקודות ויכולת מימוש הדדית עבור לקוחות מועדון של שתי החברות. הסכמי הקוד המשותף ושיתוף המועדונים הם הדדיים.	קוד משותף והסכם מועדונים	קוואנטאס איירווייס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לבאנוס איירס דרך יעדי החברה בספרד, איטליה וארה"ב. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת ארוליניאס ארגנטינאס למכור כרטיס טיסה של החברה בקוד שלה.	קוד משותף	ארוליניאס ארגנטינאס
ההסכם מאפשר לחברה למכור כרטיס טיסה בקוד החברה לאדיס אבבה וכן למכור כרטיס טיסה משולב בהסכם אינטרליין, לעשרות יעדים באפריקה דרך אדיס אבבה.	קוד משותף	אתיופיה איירליינס
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה, ליעדי מעבר לאוסטרליה, וייטנאם וליעדים פנימיים בתאילנד. כמו כן, ההסכם מאפשר לחברת תאי איירווייס למכור כרטיס טיסה של החברה בקוד של חברת תאי איירווייס.	קוד משותף	תאי איירווייס
ההסכם מאפשר ללקוחות של שתי החברות, לרכוש כרטיס טיסה משולב, בקוד החברה (S7 או LY), ל-13 יעדי המשך נוספים ברוסיה דרך מוסקו, זאת בנוסף ל-14 יעדי המשך ברוסיה. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.	קוד משותף	S7 איירליינס (סיביריה איירליינס)
ההסכם מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ל-4 יעדי המשך בסין (האנג'ואו, שנחאי, נאנגינג'ו וצ'נגדו) דרך בייג'ינג. יצוין, כי עם פרוץ מגפת הקורונה, הושהתה הפעילות הטיסתית של החברה לסין, ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ההסכם אינו מיושם.	קוד משותף	אייר צ'ינה



ההסכם מאפשר לכל חברה למכור כרטיסי טיסה בקוד הטיסה שלה בטיסות שמפעילה החברה השניה בקו תל אביב - מדריד ותל אביב - ברצלונה וכן מאפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, ליעדי המשך באמריקה הלטינית דרך מדריד.	קוד משותף	איבריה איירליינס
--	-----------	---------------------

להלן פירוט הסכמי שיתוף פעולה שהסתיימו בשנת הדיווח:

שם החברה	סוג ההסכם	תיאור ההסכם באופן תמציתי
ג'ט בלו איירווייס	קוד משותף	ההסכם איפשר ללקוחות החברה לרכוש כרטיס משולב, בקוד החברה, לעשרות יעדים מרכזיים נוספים בצפון אמריקה, בהמשך לרשת היעדים הישירים של החברה.

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

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

הליכים משפטיים

8.14

לפרטים ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.



חזון אל על

להיות הגשר שמחבר בין ישראל לעולם ולהפיץ את רוח הישראלית



מצוינות וגאווה ישראלית
נעודד ונטפח מצוינות וגאווה ישראלית בפעילותנו השוטפת



יחס אישי ואנושי
נעניק יחס אישי ואנושי לנוסעים ולעובדים שלנו



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



ביטחון ובטיחות
נבטיח את הביטחון והבטיחות של הנוסעים והעובדים שלנו



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



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

אסטרטגיה עסקית

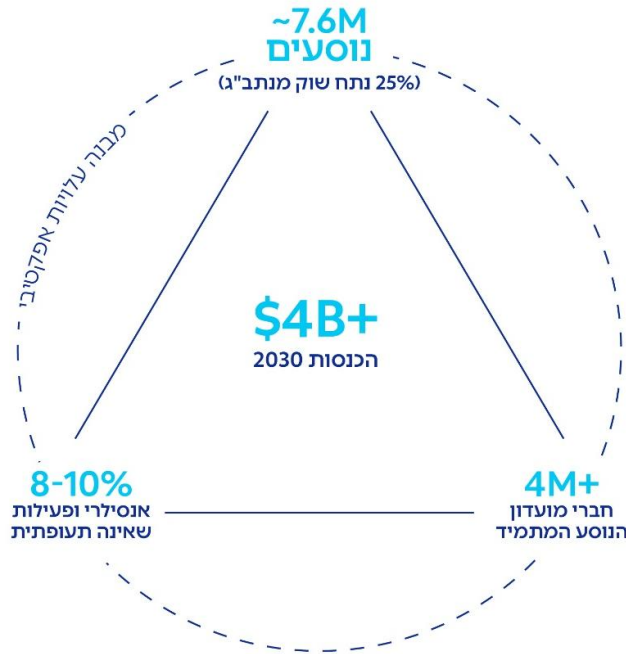
במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025 אישר דירקטוריון החברה עדכון לתוכנית האסטרטגיה והתוכנית העסקית של החברה תוך הארכתה עד לשנת 2030, זאת על רקע עיכובים בשרשרת האספקה בשוק התעופה העולמי ולאור תמורות גאופוליטיות בארץ ובעולם והתאמתה למציאות הכלכלית המשתנה, אשר משפיעים על שוק התעופה הגלובאלי ועל הקבוצה בפרט ("התוכנית האסטרטגית המעודכנת").

יודגש, כי התוכנית האסטרטגית המעודכנת התבססה, בין היתר, על ההתפתחויות העסקיות בשנת הדיווח, לרבות חוסנה הפיננסי של החברה, העצמת פעילות המועדון, וכן הסכמי שיתוף פעולה אסטרטגיים. עיקרי העדכונים יבאו להלן.



לפרטים בדבר התוכנית האסטרטגית כפי שאושרה על ידי דירקטוריון החברה בשנת 2023, ראו סעיף 8.15 לפרק תיאור עסקי התאגיד בדוח התקופתי לשנת 2024. להלן פירוט בדבר הפעולות שביצעה החברה לצורך יישום התוכנית האסטרטגית של החברה בשנת הדיווח.

להלן היעדים הכמותיים העיקריים כפי שנקבעו בתוכנית האסטרטגית לשנת 2030:



היצע חזרת המושבים בנתב"ג צפוי לחזור באופן הדרגתי למונחי טרום קורונה, עם זאת קצב ההתאוששות נמוך ביחס לעולם, כאשר גם בשנת 2026 בכוונת החברה להגדיל את כמות היעדים, את רשת הנתיבים ואת היצע המושבים ללקוחותיה.

הרחבה וחדידוש צי המטוסים:

רחבי גוף:

במהלך שנת הדיווח התקבל מטוס הדרימליינר ה-17. מטוס דרימליינר נוסף צפוי להגיע במהלך שנת 2026. כמו כן, בנוסף לשלושת המטוסים מדגם בואינג 777 להם בוצע שינוי תצורה, שני מטוסים נוספים מדגם בואינג 777 צפויים לסיים את תהליך שינוי התצורה במהלך שנת 2026. החברה צופה כי עד סוף רבעון ראשון לשנת 2027 כל מטוסי 777 אשר ברשותה יהיו בעלי תצורת פנים מטוס משודרגת. לפרטים נוספים בדבר צי המטוסים של החברה, ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

צרי גוף:

במועד הסמוך לאישור הדוח נקלט בחברה מטוס בואינג 737 שנרכש מחברה זרה, כאשר בכוונת החברה לקלוט מטוס בואינג 737 נוסף מאותה חברה זרה במהלך שנת 2026. כמו כן, בכוונת החברה להרחיב את צי המטוסים בחכירה רטובה לשישה מטוסים פעילים במהלך שנת 2026.

יעדים חדשים ואופטימיזציה של רשת הנתיבים:

במועד הסמוך לאישור הדוח השיקה החברה טיסות ליעדים חדשים: האנוי (וייטנאם) מנילה (הפיליפינים) וסיאול (דרום קוריאה). כמו כן, הושקו יעדים חדשים של סאן דור, וביניהם זלצבורג (אוסטריה), נאפולי, סיציליה וסרדיניה (איטליה) ורנה ובורגס (בולגריה), דוברובניק (קרואטיה) ובזל (שווייץ).

בנוסף, הגדילה החברה את תדירות הטיסות למספר יעדים קיימים וביניהם לניו יורק (ארה"ב), בנגקוק (תאילנד) וטוקיו (יפן).

הרחבת שיתופי פעולה:

לפרטים בדבר הסכמי שיתוף פעולה עליהם חתמה החברה במהלך שנת הדיווח ראו סעיף 8.13 לעיל.



ערוצי הפצה וצמיחה בנתח המכירות בערוצי הדיגיטל:

צמיחה מתמשכת בהיקף מכירות בערוצי הדיגיטל, כאשר במהלך שנת הדיווח נתח מכירות החברה בערוצי הדיגיטל מסך כל מכירות החברה עמד על כ-43%, וזאת כחלק מיעד החברה להגיע להיקף מכירות של 50% בערוצי הדיגיטל בשנת 2030.

שדרוג חוויית לקוח:

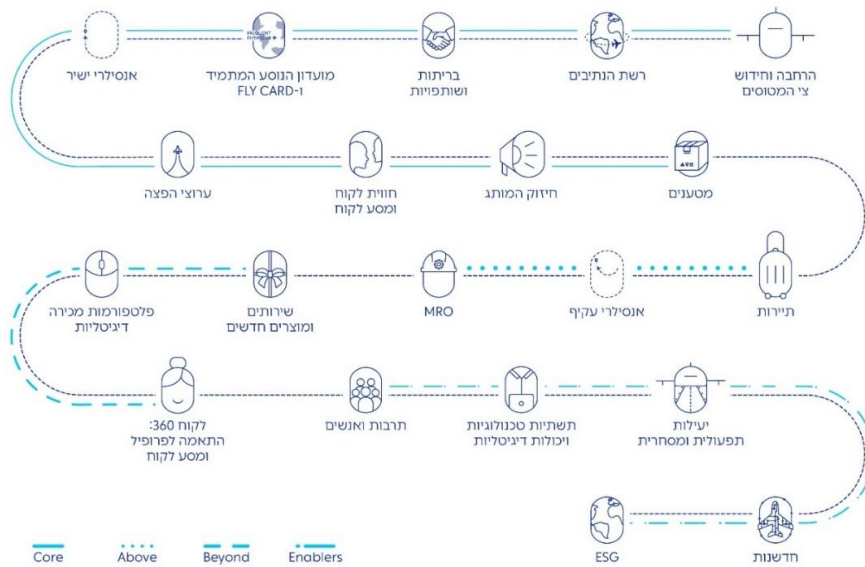
במהלך שנת הדיווח פעלה החברה לשדרוג החוויה הדיגיטלית והפיזית, בקרקע ובאוויר, ונקטה בין היתר, בפעולות הבאות:

- **החוויה הדיגיטלית:** החברה הרחיבה את אפשרויות הלקוח לביצוע פעולות בערוצים הדיגיטליים, לרבות אפשרויות ביטול ושינוי כרטיס טיסה שנרכש באמצעות הערוצים הדיגיטליים או במוקדי השירות.
- **פנייה לקהל יעד צעיר:** הקבוצה השיקה תוסף לאפליקציה, "EL AL YOUNG", אשר מותאם לילדים ונוער, במטרה לתת מענה והצעת ערך ממוקדת לקהל היעד הצעיר.
- **טרקלינים:** החברה שדרגה את טרקלין המלך דוד בטרמינל 3 בנתב"ג, כאשר במהלך הרבעון הראשון לשנת 2026 עתיד להתבצע שדרוג נוסף במתחם לקוחות מעמד TOP. כמו כן, התקשרה החברה בהסכמי טרקלינים חדשים, לרבות בנמל התעופה JFK בניו יורק.
- **בידוק לטיסה ותהליך העלייה למטוס** (בורדינג): החברה הרחיבה את האפשרות בשימוש בעמדות צ'ק אין בשירות עצמי הן בנתב"ג והן בתחנות החברה בניו יורק ובפריז.

תרבות ואנשים:

בשנת הדיווח, על אף היותה שנת מלחמה, נשמרו שגרות ארגונית, יחסי עבודה יציבים והמשך תמיכת החברה בקהילה ובעובדים. לפרטים בדבר הפעולות בהן נקטה החברה לצורך תמיכה בקהילה, ראו סעיף 8.10.2 לעיל.

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



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

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

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

אופן יישום התוכנית האסטרטגית המעודכנת כמפורט לעיל, וכן הערכות החברה, לרבות בדבר מועדי צפי קבלת מטוסים נוספים ועמידת החברה ביעדים האסטרטגיים מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות או כוונות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, מעת לעת, ובכך להשפיע על אפשרות ואופן יישומם. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור,



להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, זאת בין היתר, כתוצאה מתלות בצדדים שלישיים וכן מהסיבות המפורטות להלן.

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

דיון בגורמי סיכון

8.16

בדומה לשאר חברות התעופה, פעילות החברה מושפעת מגורמים חיצוניים ופנימיים היכולים לגרום להתממשות סיכונים שונים אשר עשויים להשפיע על פעילותה של החברה, ולפיכך גם להביא לשינויים מהותיים ברווחיותה (לחיוב או לשלילה).

כחלק מיישום מערך ניהול סיכונים כולל (Enterprise Risk Management - ERM), המבוצע על פי הנחיית הדירקטוריון, גיבשה החברה בשנת 2024 מפת סיכונים תאגידי, המתעדכנת מעת לעת, לפיה פועלת החברה, תוך הערכת השפעתם הפוטנציאלית על החברה ופעילותה, ודירוג רמת הסיכון.

הוועדה לניהול סיכונים מטעם דירקטוריון החברה אחראית לניהול כלל הסיכונים בחברה. במהלך שנת הדיווח, מונתה היועצת המשפטית כגורם המתכלל של תחום ניהול הסיכונים בחברה.

דירוג רמת הסיכון בוצע בהתאם לסרגלי הערכה ארגוניים, שגובשו על ידי הנהלת החברה ואשר מתייחסים להערכת הנזק הצפוי בהתממשות הסיכון והערכת הסבירות להתממשותו, והכל לאור פעולות ההפחתה לצמצום החשיפה (mitigation) הננקטות בחברה כמענה לתרחיש הסיכון וסביבת הבקרה המיושמת על ידי החברה. החל מדוח זה, דירוג רמת הסיכון בוצע על פי סולם הכולל חמש דרגות חומרה: קטנה, קטנה-בינונית, בינונית, בינונית-גדולה, גדולה. חלוקה כאמור מאפשרת טיוב האיתור, הבחינה, הדיון ופעולות ההפחתה שהחברה מבצעת.

במהלך שנת הדיווח, החברה גיבשה ופעלה בהתאם למפות חום תאגידיות ייעודיות, לאור מבצע עם כלביא וכן על רקע תקופת המעבר של חילופי מנכ"לים בחברה.

להלן פירוט אודות גורמי הסיכון העיקריים שמופו על ידי החברה:

סיכונים מאקרו

8.16.1 אירועים מדיניים, גאופוליטיים, ביטחוניים או פעילות טרור

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

כמו כן ולאורך שנת הדיווח, נאלצה החברה להתאים את פרופיל הפעילות שלה למציאות עסקית משתנה, דבר אשר גרם, בין היתר, לעליה ברמת הסיכון התפעולי והמסחרי. בנוסף, המלחמה הביאה לגידול באי הוודאות ביחס לשגרה ולקושי לחזות את הביקושים בשוק, את התחרות ואת יחסי הגומלין ביניהם. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות, הקשורות בין היתר בהארכת נתיבי טיסה, בהוצאות הביטוח, מגבלות כושר ייצור וכדומה. בנוסף, על רקע המלחמה, קיבלה החברה הודעות ממבטחים המשתתפים בביטוח האווירי שלה על כוונתם להחריג את מדינת ישראל מתחולת הביטוח האווירי של החברה. על מנת להבטיח את המשך קיום הביטוחים לצורך הבטחת המשך הפעילות האווירית, המדינה, לבקשת החברה, הפיקה פוליסות משלימות לביטוח האווירי שבוטל, באמצעות ענבל חברה לביטוח בע"מ. נכון למועד הסמך לאישור הדוח, ההחרגה כאמור לעיל הוסרה. לפרטים נוספים בדבר ההחרגה והסרתה ראו סעיף 8.2 לעיל.

יצוין, כי במהלך שנת 2024 אישר דירקטוריון החברה מדיניות המשכיות עסקית (BCP) וכן הוקמה ועדת היגוי פנימית לעניין זה והוקצו המשאבים הנדרשים על ידי החברה, לרבות מינוי אחראי המשכיות עסקית.



8.16.2 חשיפה לסיכוני מטבע

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

לחברה קיימת חשיפה למטבעות נוספים, אך היא אינה מייצרת סיכון משמעותי בשל היקפה הנמוך יחסית וכן משום שקיימת לגביה הגנה פנימית טבעית חלקית (קיזוז בין תקבולים לתשלומים באותם מטבעות). בשנים האחרונות נטלה החברה מספר הלוואות בלון במטבע יון במסגרת הצטיידות במטוסי 787. החברה גידרה חלק מסיכוני המטבע הנובע מהתשלומים הצפויים להחזר הלוואות אלו בשנים 2029 – 2032.

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

8.16.3 שינויים במצב הכלכלי

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להובלת נוסעים ומטען. מבנה ההוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של היצע החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות, קטן הביקוש לתובלה אווירית, נוצר עודף קיבולת, ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. כתוצאה מכך, עלולה להיווצר הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה.

על רקע האירועים אשר חלו בסביבה המקרו כלכלית בשנים האחרונות, לרבות משבר הקורונה והיציאה ממנו כמו גם התמודדות עם מלחמה בסביבה גאופוליטית משתנה ובלתי צפויה, צברה החברה ניסיון בהתמודדות עם אירועים משמעותיים, תוך ביצוע התאמות תפעוליות, מסחריות ופיננסיות, המאפשר לה להתמודד עם אירועים מסוג זה ואירועים עתידיים, ככל ויתרחשו.

יצוין, כי במהלך שנת 2024 ועל רקע הימשכות המלחמה, פרסמו חברות הדירוג Moody's, S&P ו-Fitch דוחות בדבר הורדת דירוג האשראי של ישראל. במהלך חודשים נובמבר 2025 וינואר 2026, הודיעו חברות הדירוג Moody's ו-S&P, בהתאמה, על העלאת תחזית דירוג האשראי של ישראל מ"שליית" ל"יציבה".

עוד יצוין כי על אף הורדת הדירוג כאמור במהלך שנת 2024, הפרמטרים המקרו-כלכליים בישראל במהלך שנת הדיווח התחזקו, לרבות התחזקותו של השקל לדולר וביחס למטבעות אחרים בעולם. ככל והורדות הדירוג כאמור, ו/או אירועים מאקרו כלכליים נוספים, ישפיעו באופן מהותי על המצב המקרו-כלכלי בישראל, עשויה להיות לכך השפעה עקיפה על שוק התעופה בישראל בכלל, ועל החברה בפרט.

8.16.4 איתני טבע ואירועי קיצון נוספים

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

8.16.5 חשיפה לשערי ריבית משתנים

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

8.16.6 חשיפה לסנקציות ולהגבלות סחר בינלאומיות

הפעילות בענף התעופה הבינלאומי מושפעת ממשטרי סנקציות והגבלות סחר המוטלים מעת לעת על ידי מדינות וגופים בינלאומיים, אשר עשויים להשפיע על פעילות החברה. משטרי סנקציות אלו מאופיינים בדינמיות גבוהה ובעדכונים תכופים של היקף המגבלות, אופן יישומם ותנאיהם, באופן המגביר את אי הוודאות הרגולטורית והתפעולית בסביבת פעילותה של החברה. לאור המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, הוטלו סנקציות כלכליות משמעותיות על גופים וחברות ברוסיה ואיסור קיום קשרים עם



גופים אלו. כתוצאה מכך נדרשה החברה לבחון ולהתאים את התנהלותה השוטפת במסגרת התקשורת השוטפת, ולנקוט צעדי בקרה וניהול סיכונים מוגברים על מנת להבטיח עמידה בדרישות הדין הרלוונטיות. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, החברה עוקבת באופן שוטף אחר ההתפתחויות הרגולטוריות ובוחנת את השלכותיהן על פעילותה. החברה מבצעת התאמות נדרשות על מנת לצמצם את החשיפה לסיכון זה.

8.16.7 איומי סייבר, פגיעה במערכות מידע ובמאגרי מידע

ככלל, איומי הסייבר מהווים גורם סיכון לרציפות התפעולית של החברה, בין היתר, בשל תקיפות סייבר מבוססות אידיאולוגיה (Hacktivism). מאז פרוץ המלחמה חלה הסלמה בכמות ובתחכום תקיפות הסייבר נגד תשתיות לאומיות וחברות אסטרטגיות בישראל והחברה מזהה עלייה ניכרת בעצימות, בתדירות ובתחכום של ניסיונות תקיפות הסייבר כלפיה ממניעים מדינתיים ואידיאולוגיים. החברה מקיימת מערך פיקוח ובקרה בנושא, הכולל ועדת היגוי עליונה לאבטחת מידע והגנת סייבר בראשות המנכ"ל ופיקוח שוטף של הדירקטוריון על יישום מדיניות אבטחת המידע והגנת הסייבר של החברה, לצורך סנכרון בין היעדים העסקיים להגנת הסייבר.

ה-CISO, מנהלת אבטחת המידע והגנת הסייבר, אחראית על התוויית המדיניות, תפיסת ההגנה, ניהול הסיכונים והטמעת בקורת חוצות ארגון, ודיווח לסמנכ"ל טכנולוגיות (CIO). מערך זה כולל ועדת היגוי עליונה בראשות המנכ"ל, ועדת היגוי אבטחת מידע והגנת פרטיות בראשות ה-CIO ופיקוח שוטף של הדירקטוריון, המקבל דיווחים שוטפים על מצב המוכנות ועדכונים נוספים נדרשים.

החברה נמצאת בעיצומו של תהליך טרנספורמציה דיגיטלית וכחלק מאסטרטגיית צמצום הסיכונים, החברה האיצה את החלפתן של מערכות ישנות הנמצאות בסוף מחזור החיים שלהן (End-of-Life/Support), פריסתה הבינלאומית של החברה דורשת זמינות מערכות של 24/7, על כן, הושקעו משאבים משמעותיים ביצירת יתרונות (Redundancy) טכנולוגית גבוהה.

החברה מזהה ונערכת לשימוש ההולך וגובר בבניה מלאכותית בתחום הסייבר, לרבות הטמעה של כלי ניטור והגנה פרואקטיביים, הולמים את התנהגות הרשת ומזהים חריגות בזמן אמת. כמו כן, אומצה על ידי החברה מדיניות בינה מלאכותית לפיה, בין היתר, נקבעים נהלי שימוש אחראיים במטרה למנוע זליגת מידע ארגוני דרך פלטפורמות AI ציבוריות.

השימוש החברה במערכות גלובליות מחייב ניהול סיכונים קפדני מול ספקים חיצוניים. החברה מבצעת מבדקי חדירה מבוקרים, סקרי סיכונים תקופתיים, בדיקות נאותות ובחינת עמידה בתקנים בינלאומיים, תוך עיגון חובות אבטחה ודיווח בחוזים.

בנוסף, החברה ממשיכה להשקיע בטכנולוגיות למניעת דלף מידע (DLP) ומקיימת מערך הדרכה רחב ההעלאת מודעות העובדים. כחלק מהיערכותה המעשית, קיימה החברה במהלך שנת 2025 תרגילים להתמודדות עם אירועי משבר בשיתוף מומחי סייבר חיצוניים ותרגיל הנהלה למעבר לאתרי גיבוי כחלק ממוכנות התאוששות, כמו כן, החברה מעדכנת מעת לעת את תוכניות ההמשכיות העסקית (BCP) שלה כדי לתת מענה לתרחישי קיצון של פגיעה בספקים מהותיים ולשמירה על רציפות פעילותה.

סיכונים ענפיים

8.16.8 מחירים ואספקת דס"ל

דס"ל מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחירי דס"ל נתונים. לשינויים רבים בין היתר כתלות בשינויים בהיצע הנפט בעולם, לעתים גם על רקע אירועים גאו-פוליטיים עולמיים. רווחיות החברה עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי דס"ל, ובהתאם נוקטת החברה מעת לעת בפעולות לגידור המחיר של חלק מתצרוכת דס"ל החזויה בהתאם למדיניות הגידור שלה אשר מאושרת אחת לשנה על ידי דירקטוריון החברה (לאחר המלצת הוועדה לניהול סיכונים). לפרטים נוספים ראו סעיף 8.5.1 לעיל. לפרטים בדבר מדיניות הגידור והפעולות שביצעה החברה להגנה מפני שינוי במחירי הדלק ראו סעיף ב לדוח הדירקטוריון וכן ביאור 19 לדוחות הכספיים.

בנוסף, דס"ל מהווה גורם מהותי לצורך הפעלת הטיסות ולכן אספקתו לחברה היא קריטית להפעלת פעילותה העסקית באופן שעובים בהליך זה יכולים להביא לפגיעה משמעותית בפעילותה העסקית של החברה ובתוצאותיה העסקיות. בתוך כך, ולצורך הפחתת הסיכון, מתקשרת החברה בהסכם לאספקת דס"ל עם מספר ספקי דס"ל בישראל, וכן ככל ועולה הצורך, מייבאת דס"ל מחו"ל. לפרטים נוספים, ראו סעיף 8.5 לעיל.

8.16.9 תחרות

ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת ביחס לביקוש. כניסתן של חברות תעופה נוספות לשוק או הרחבת פעילות של חברות קיימות בעוצמה הגבוהה מעוצמת הצמיחה בביקושים, גורמת להחרפת התחרות בענף התעופה, מצב היוצר עודף קיבולת, גורם לירידה ברמת מחירי הובלת נוסעים ומטען ועלול להקטין את חלקה של החברה



בפעילות הענף ולפגוע בתוצאות העסקיות של החברה. כמו כן, חברות התעופה הזרות החברות בשלוש בריתות התעופה הגדולות בעולם, פועלות בשוק הישראלי תוך שיתוף פעולה תפעולי ומסחרי, לרבות הסכמי קוד משותף, מיזוגים ורכישות ושיתופי פעולה מסחריים משמעותיים. כמו כן, שינויים שחלו בשנים האחרונות בהסכמים בינלאומיים, לרבות הסכמי התעופה "שמיים פתוחים" בין ישראל לבין האיחוד האירופי וכן בין ישראל לבין ארה"ב, וכן כניסת חברות תעופה מהמפרץ הפרסי לאור הסכמי אברהם, הגבירו את התחרות ומשפיעים על פעילותה של החברה.

בנוסף, לחברות תעופה זרות קיימת אפשרות לטוס בנתיב טיסה קצר העובר מעל למדינות אשר חברות תעופה ישראליות, ובכללן החברה, אינן מורשות לטוס מעליהן, דבר המהווה פגיעה ביכולת החברה להתחרות באופן שוויוני והוגן מול אותן חברות תעופה זרות אשר קיבלו היתר כאמור.

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

כמו כן, לאור היחס המקל של דיני התחרות בישראל כלפי חברות תעופה זרות (שיכולות, בין השאר, לטעון לתחולתו של סעיף 7)3 לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988, המעניק פטור גורף מפרק הסדרים הכובלים להסדרים בין חברות תעופה זרות, כפוף להתקיימות התנאים בסעיף 7)3 ובסעיף 3א לחוק), עלול להיפגע כושר התחרות של המובילים הישראלים ובהם החברה, וכן עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה. הפגיעה בכושר התחרות של החברה מתחדדת נוכח קיומם של מיזוגים, רכישות ובריתות תעופה הנפוצים בענף התעופה העולמי וכן נוכח יישום מחמיר ומגביל יותר של דיני התחרות בישראל בהשוואה לדיני התחרות בארצות הברית ואירופה. היישום המחמיר כאמור בא לידי ביטוי, בין היתר, בהליכים המנהליים שמתנהלים בעניינה של החברה. לפרטים בדבר הודעות הממונה על התחרות על הכוונה להטיל על החברה עיצומים כספיים, ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל וביאור 16 לדחות הכספיים.

יחד עם זאת, כפועל יוצא מהמלחמה ועל רקע צמצום והפסקת פעילות חלק מחברות התעופה הזרות, חלקה של החברה בפעילות התעופתית בנתב"ג (ובפרט בכל הקשור להטסת נוסעים) גדל ולכך השלכות אפשריות לעניין טענות מתחום דיני התחרות (ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל וסעיף 8.16.19 להלן).

לפרטים בדבר הודעות הממונה על התחרות על הכוונה להטיל על החברה עיצומים כספיים, ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל וביאור 16 לדחות הכספיים.

לפרטים בדבר מתן אפשרות לפתיחת בסיס פעילות של חברת תעופה זרה בישראל, ראו סעיף 7.8.3 לעיל.

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

8.16.10 ניהול הפעילות המסחרית של החברה

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

8.16.11 סיכוני שרשרת אספקה גלובליים

אירועים גלובליים שהתרחשו בשנים האחרונות, ובכלל זה, מגפת הקורונה, אירועים גאופוליטיים, משברים כלכליים ועוד, השפיעו באופן ניכר על מערכי האספקה הגלובליים, לרבות על ענף התעופה. מגבלות ייצור ואספקה אצל ספקים מהותיים של החברה, דוגמת יצרניות מטוסים ומנועים, משפיעות על ניהול צי המטוסים והמנועים של החברה ועלולות להשפיע באופן מהותי על היכולת של החברה ליישם את תוכניתה האסטרטגית - בין היתר, בשל מחסור בזמינות מטוסים או מנועים, היעדר חלקי חילוף זמינים, פוטנציאל לקרקוע מטוסים וכדומה, יודגש כי בשים לב להחרפת שיבושים בשרשרת האספקה בענף התעופה העולמי בכלל, ובכל הנוגע לחברה בפרט, וכן בשים לב לתמורות גאופוליטיות בארץ ובעולם, אשר גורמים גם לעיכובים בקצב אספקת מטוסים, מנועים וכן חלקי חילוף, עודכנה במהלך שנת הדיווח התוכנית האסטרטגית של החברה, כאמור בסעיף 8.15 לעיל. במסגרת פעולותיה להפחתת הסיכון הקיים בעניין זה, החברה מפעילה מטוסים בחכירה רטובה, רוכשת מטוסים מחברות תעופה אחרות, רוכשת מטוסים ומנועים המצויים בשימוש החברה (חלף חכירתם) ורוכשת סימולטורים, והכול במטרה לתת מענה לצרכי הביקוש המסחרי תוך הפחתת התלות במספר מצומצם של ספקים ויצרנים, ככל שהדבר אפשרי.

החברה פועלת לצמצום הסיכון לעיכובים באספקת מטוסים חדשים גם באמצעות התאמת תוכניות ההצטיידות, העברת נכסים לבעלותה ומתן מענה חלופי באמצעות השמשה ושדרוג של מטוסים קיימים.



כמו כן, נוקטת החברה בפעולות לייעול וקיצור הזמנים הדרושים לתחזוקת מטוסים ומנועים. פעולות אלו כוללות יישום תכנית מקיפה לשיפור זמינות המנועים, וביצוע התאמות בלוחות הזמנים של תוכניות לתחזוקה ושיפוץ המנועים, הרחבת מלאי המנועים הזמינים והגדלת גמישות התפעול. בנוסף, התקשרה החברה בהסכמים ארוכי טווח עם ספקים רלוונטיים לצורך הבטחת זמינות חלקי חילוף נדרשים, כחלק מהקטנת התלות בספקים ובזמני האספקה המשתנים. כמו כן, הורחבו מנגנוני ניהול המלאי של חלקי חילוף מתכלים להבטחת רציפות תפעולית והפחתת הסיכון להעדר מלאי חיוני.

מכלול הפעולות בהן נוקטת החברה מחזקת את הגמישות התפעולית שלה, מפחיתות את הסיכון להשבתת מטוסים ומגבירות את הוודאות בסביבה המאופיינת באי ודאות גלובלית בשרשרת אספקה.

לפרטים נוספים ראו סעיפים 8.5.2, 8.12 ו- 8.15 לעיל, וכן ראו ביאורים 10 ו-11 לדוחות הכספיים.

8.16.12 מגבלות סביבה, אקלים ורעש

החברה חשופה לסיכונים הנוגעים לסביבה, אקלים ורעש. כחלק ממחויבותה של החברה לניהול אחראי ובר קיימה של פעילותה, החברה מזהה ומנהלת סיכונים סביבתיים בעלי השפעה על פעילותה העסקית. בהתאם לכך, מקיימת החברה פעולות שונות כגון: טיפול בשפכים, שיפור אלמנטים סביבתיים, טיפול בפסולת, חברות בתוכניות לצמצום פליטת פחמן דו חמצני וכדומה. החברה אימצה תוכנית IATA Environment Assessment (IEvA), שמבוססת על תקן ISO 14001, המהווה את התקן הבינלאומי המוביל לניהול סביבתי בחברות תעופה, וזאת כחלק משאיפתה למזער את השפעתה הסביבתית, טביעת הרגל הפחמנית ולתרום למאמצי קיימות גלובליים. במהלך שנת הדיווח, קיבלה החברה הסמכה מטעם יאט"א על עמידתה בתוכנית זו.

כמו כן, וכחלק מהתוכנית האסטרטגית של החברה מפרסמת מדי שנה דוח אחריות תאגידית, בהתאם לתקני הדיווח GRI, אשר מתייחס לשנה הקודמת.

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

8.16.13 פגיעה בבטיחות טיסה ואי שמירת הכשירות המבצעית

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

8.16.14 פגיעה בביטחון טיסה

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

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

כמו כן, סיכונים ביטחוניים עלולים להביא לביטול כיסויי ביטוח המלחמה וטרור שהוא מנדטורי ולייצר תלות בכיסוי של המדינה ולעורר קשיים מול בעלי העניין במטוסים. יודגש, כי עם התמשכות המלחמה חווה החברה עלייה באיומים על פעילותה ונדרשת לבצע התאמות מסחריות ותפעוליות, הכוללות בין היתר תוספת עלויות ומשאבים. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות, הקשורות בין היתר בהארכת נתיבי טיסה, בהוצאות הביטחון, מגבלות כושר ייצור וכדומה. לפרטים בדבר הודעת המבטחים בקשר עם הביטוח האווירי של החברה בדבר כוונתם להחריג את מדינת ישראל מתחולת הביטוח האווירי של החברה, ובדבר הסרת ההחרגה, ראו סעיף 8.16.1 לעיל.



8.16.15 רגולציה תעופתית

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

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

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

בנוסף, קיים סיכון של אובדן או אי קבלת סלוטים היסטוריים בשדות תעופה בהם מעוניינת החברה לפעול, וזאת בשל חזרה מאוחרת לפעילות המושפעת ממגבלות כגון רגולציה וזמינות ציוד.

לפרטים בדבר הסדרים רגולטוריים, ראו סעיף 8.11.2 לעיל. לפרטים בדבר טיטות תקנות הרעש, ראו סעיף 8.10.1 לעיל. לפרטים בדבר הקמת בסיס פעילות של חברה זרה בנתב"ג, ראו סעיף 7.8.3 לעיל. לפרטים בדבר יתרונות חברות התעופה הזרות על פני חברות התעופה הישראליות, ובכללן החברה, ראו סעיף 8.16.9 לעיל.

סיכונים ייחודיים לחברה

8.16.16 שמירת ביטחון טיסה

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

עד ליום 31 בדצמבר 2024, שיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון הטיסה של החברה, עמד על 97.5%. בשנת הדיווח, שיעור השתתפות המדינה בהוצאות ביטחון הטיסה של החברה עמד על 95%.

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

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

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

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

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

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

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



לפרטים נוספים בדבר ההסכמים הקיבוציים ראו סעיף 8.4.5 לעיל.

8.16.18 מגבלות מימון וסיכונים נזילות

התממשותו של סיכון נזילות עלול לפגוע ביכולתה של החברה לפרוע את התחייבויותיה הפיננסיות בהגיע מועד פירעון, לרבות התחייבויות בגין רכישת או חכירת מטוסים, תוך השפעה על יכולת מימון ההצטיידות העתידית.

סיכון הנזילות העיקרי של החברה הוא סיכון בו פעילות החברה עשויה להשתבש באופן מהותי, כתוצאה מהתממשות גורם סיכון כלשהו, כגון מגיפה עולמית, כאשר בגין האמור עשויה להידרש החברה בהחזרת כספים ללקוחות החברה, בהיקפים מהותיים, תוך זמן קצר. הפעולות אותן מבצעת החברה כדי לצמצם את החשיפה, כוללות, בין היתר צבירה של נכסים לא משועבדים, קביעת מדיניות השקעות תוך שמירת כרית ביטחון של אמצעים נזילים לשימוש החברה וכן יצירת חלופות לשמירה על ההון החוזר.

עוד יצוין כי במסגרת פעילות הגידור של החברה, המתבצעת על פי מדיניות הגידור המאושרת מידי שנה על ידי הוועדה לניהול הסיכונים והדירקטוריון, עושה החברה שימוש בכלי גידור המגבילים את החשיפה של החברה לצורך העמדת ביטחונות לגופים פיננסיים מולם מבצעת החברה עסקאות גידור, וכן מעבה את מסגרות האשראי לפעילות מול אותם גופים.

לפרטים בדבר ניהול סיכון הנזילות ראו ביאור 14.ח. לדוחות הכספיים.

8.16.19 רגולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים

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

כחלק מסיכונים הרוגולציה החלים על החברה, כלולים גם סיכונים הנובעים מתחום ההגנה על הפרטיות ביחס לאנשים אודותיהם החברה מעבדת מידע אישי. זאת בפרט, לאור התפתחויות במישור החקיקתי, לרבות כניסתו לתוקף של תיקון 13 לחוק הגנת הפרטיות, תשמ"א-1981. מערך הציות בחברה כולל, בין היתר, ועדת היגוי ייעודית לנושא בהובלת חברי הנהלה בכירה וממונה על הגנת הפרטיות (DPO – Data Protection Officer) המדווח באופן שוטף ליועצת המשפטית של החברה וכן מדווח להנהלה ולדירקטוריון החברה. החברה נוקטת בפעולות לשם צמצום הסיכונים האמורים, ובין היתר, על ידי אימוץ מדיניות הגנת פרטיות על ידי דירקטוריון החברה, והסדרת מנגנוני פיקוח מטעם הדירקטוריון וועדותיו בנושא תהליכי הציות בחברה, לרבות דיונים שוטפים בוועדה לניהול סיכונים, וכן הגדרת תוכניות ביקורת המבוצעות על ידי מבקר הפנים של החברה (ונידונות בוועדת הביקורת של הדירקטוריון). בנוסף, החברה הטמיעה הליכים לצמצום מידע עודף, מבצעת הדרכות שוטפות לעובדים, וכן הטמיעה מתודולוגיות למימוש זכויות צדדים שלישיים (נושאי מידע) וכיוב'.

כפועל יוצא מהמלחמה ועל רקע צמצום והפסקת פעילות חלק מחברות התעופה הזרות, חלקה של החברה בפעילות התעופתית בנתב"ג (ובפרט בכל הקשור להטסת נוסעים) גדל ולכך השלכות אפשריות לעניין טענות מתחום דיני התחרות (ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל).

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

לפרטים בדבר הודעות הממונה על התחרות על הכוונה להטיל על החברה עיצומים כספיים, ראו סעיף 8.11.2 (ו) לעיל וביאור 16 לדוחות הכספיים.

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

8.16.20 מגבלות עקב הוראות מסימות במניית המדינה המיוחדת

ההוראות לגבי שמירת קיבולת הסטה מינימלית שעל החברה לקיים, מצמצמות את הגמישות התפעולית ומטילות התחייבויות מכבידות ביחס לנכסים החיוניים, כהגדרתם בתקנון החברה. השיפוי המגיע לחברה בנסיבות אלה עלול שלא לכסות את כל ההוצאות של החברה. בנוסף, מכוח סמכות המדינה על פי צו החברות הממשלתיות, למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה המאפשר לה שימוש אפקטיבי בנכסיה החיוניים, כמתואר בסעיף 8.11.13 לעיל, דבר אשר עלול להשפיע על פעילות החברה.



8.16.21 תלות בספקים

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

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

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

החברה מתקשרת עם ספקים לאספקת דס"ל למטוסייה. החברה סבורה, כי היקף רכישות דס"ל מספקים אלו כאמור, עלול ליצור תלות בספקים אלו, ככל שלא תהיינה חלופות מתאימות ומיידיות לאספקת דס"ל בנתב"ג. לפרטים נוספים בדבר ההסכמים לאספקת דלק סילוני, ראו סעיף 8.5.1 לעיל.

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

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

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

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

8.16.23 פגיעה במוניטין ובתדמית החברה

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

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



השפעה גדולה	השפעה גדולה- בינונית	השפעה בינונית	השפעה בינונית- קטנה	השפעה קטנה
סיכונים מאקרו				
				אירועים מדיניים, גאופוליטיים, ביטחוניים או פעילות טרור
				חשיפה לסיכוני מטבע
				שינויים במצב הכלכלי
				איתני טבע ואירועי קיצון נוספים
				חשיפה לשערי ריבית משתנים
				חשיפה לסנקציות ולהגבלות סחר בינלאומיות
				איומי סייבר, פגיעה במערכות מידע ובמאגרי מידע
סיכונים ענפיים				
				מחירים ואספקת דס"ל
				תחרות
				ניהול הפעילות המסחרית של החברה
				סיכוני שרשרת אספקה גלובליים
				מגבלות סביבה, אקלים ורעש
				פגיעה בביטחון טיסה ואי שמירת הכשירות המבצעית
				פגיעה בביטחון טיסה
				רגולציה תעופתית
סיכונים ייחודיים לחברה				
				עלויות שמירת ביטחון טיסה
				יחסי עבודה, דיני עבודה, ניהול המשאב האנושי ושמירת ידע ארגוני
				מגבלות מימון וסיכוני מזילות
				רגולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים



השפעה גדולה	השפעה גדולה- בינונית	השפעה בינונית	השפעה בינונית- קטנה	השפעה קטנה
מגבלות עקב הוראות מסוימות במניית המדינה המיוחדת	ü			ü
תלות בספקים	ü			
תלות במשאבי רש"ת, נתב"ג ובשדות תעופה מרכזיים ואחרים	ü			
פגיעה במוניטין ובתדמית החברה		ü		



אל על EL AL



פרקי ב'

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

פעילות הקבוצה

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

דבר הדיירקטוריון והנהלה בדבר ההתפתחויות העסקיות והשפעתן על הקבוצה

עיקרי התפתחות הפעילות העסקית בשנת 2025

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה היא ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופייני ברמת תחרות גבוהה וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני- בישראל ובעולם. המציאות הביטחונית המתמשכת לאור הימשכותה של מלחמת חרבות ברזל ("המלחמה"), במהלך שנת 2025 השפיעה מהותית על ענף התעופה בישראל לרבות על היצע המושבים בשוק ויציבותו, הביקוש הכללי לטיסות, אופי והיקף תנועת הנוסעים והכול כמפורט להלן. במהלך חודש אוקטובר 2025 נחתם הסכם להפסקת אש ולסיום הלחימה. לעניין התפתחות התחרות בנתב"ג ונתח השוק של החברה, בין היתר, נוכח הגברת פעילותן הצפויה של חברות התעופה הזרות בנתב"ג, ראו סעיף א.1.2. והפתיח להלן.

שנת 2025 התאפיינה בביקושים גבוהים לטיסות הקבוצה, בדומה לאשתקד, כאשר עם שיגור טיל לשטח ישראל ונפילתו באזור נתב"ג בחודש מאי 2025 התעצמו הביקושים לטיסות הקבוצה וזאת עד לפתיחת מבצע "עם כלביא" ("מבצע עם כלביא" או "המבצע") אשר הוביל לסגירת המרחב האווירי בנתב"ג ובעקבותיו להפסקת טיסותיה של הקבוצה החל מיום 13 ביוני 2025 ועד לחזרה מדורגת לפעילות מלאה אשר אירעה ביום 1 ביולי 2025. לפרטים נוספים בדבר מבצע עם כלביא, השפעתו על הקבוצה והפעולות בהן נקטה ראו סעיף 1.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד". ברבעון הרביעי לשנת 2025, על רקע סיום הלחימה, החלה להתחזק המגמה של חזרת התחרות והעונתיות, אם כי עדיין לא בהיקף מלא.

ברבעון הרביעי של שנת 2025 ("הרבעון הנוכחי") פעילותן של חברות התעופה הזרות הייתה עדיין מצומצמת ביחס לעתות שגרה, על אף התחזקות המגמה של חזרת התחרות בנתב"ג. בשל כך ועל רקע המשך הגידול בתנועת הנוסעים בנתב"ג, חוותה הקבוצה ביקושים גבוהים לטיסותיה גם ברבעון הנוכחי, ועל כן שיעורי התפוסה היו גבוהים ביחס לעתות שגרה והסתכמו בכ-92.7%, סך נמוך ביחס לרבעון המקביל אשתקד בו שיעור התפוסה היה חריג לטובה (ביתר שאת ביחס לעונה) והסתכם בכ-96.2%.

במקביל לכך, ממשיכה הקבוצה בפיתוח כושר הייצור שלה ובהרחבת צי המטוסים העומד לרשותה, וכן ממשיכה להכשיר את כוח האדם הנדרש לכך לרבות גיוס והכשרה של צוותי אוויר וקרקע. בשנת 2025 חלה עלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) הכולל אותו הציעה הקבוצה בהיקף של כ-2.9% ביחס לאשתקד (על אף השפעת מבצע עם כלביא בו הופסקה הפעילות כמעט לחלוטין לתקופת המבצע) וכן, ברבעון הנוכחי חלה עלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) הכולל אותו הציעה הקבוצה בהיקף של כ-4.6% ביחס לרבעון המקביל אשתקד.



להערכת החברה, החזרה של החברות הזרות צפויה להימשך ולהתגבר במהלך שנת 2026 באופן הדרגתי. לפרטים נוספים בדבר התפתחות התחרות והמשך התאוששות הפעילות הצפויה בנתב"ג לשנת 2026 ראו סעיף א.1.2. להלן.

יצוין כי על אף שתוצאותיה העסקיות של הקבוצה הושפעו מהותית מהסביבה העסקית בה היא פעלה במהלך שנת 2025 כמפורט לעיל, לחברה עוגנים משמעותיים אשר צפויים לתרום לפעילותה בשנים הבאות כמפורט להלן:

- האופי העסקי של שוק התעופה העולמי בכלל ובישראל בפרט המאופיין בביקוש גבוה על רקע מחסור בהיצע מושבים הנובע מקצב ההתאוששות ההדרגתי ממשבר הקורונה.
- עלייה בקיבולת המושבים המוצעת על ידי הקבוצה, בין היתר לאור הגידול במצבת המטוסים של החברה- מגמה שצפויה להימשך בשנים הקרובות.
- הסכמי ההתייעלות והשינוי ביחסי העבודה וכן השיפור בדיגיטציה אשר הביאה למבנה עלויות יעיל ומצומצם יותר ביחס להיקפי הפעילות.
- הסכמי שיתוף פעולה משמעותיים כמפורט בסעיף 8.13 לפרק "תיאור עסקי התאגיד", אשר הביאו לשיפור הצעת הערך של הקבוצה ללקוחותיה.
- המשך פיתוחו של מועדון הנוסע המתמיד.

תחזיות החברה לשנת 2026 כמפורט לעיל, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"), המבוססות על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות, בין היתר בהתבסס על ניסיון החברה כמו גם על נתונים ותחזיות של צדדים שלישיים, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, כמו גם קיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח זה, עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל.

התפתחות מכירות כרטיסי טיסה לנוסעים של הקבוצה

להלן מכירות כרטיסי הטיסה לנוסעים (הזמנות שכורטסו וללא תלות במועד ההטסה) של הקבוצה בחודשים יוני 2024-פברואר 2026 (חזוי) וכן החזרים שבוצעו באותן תקופות (במיליוני דולר). יודגש כי הנתונים מטה אינם נתוני הכנסות.

	דצמבר -2025 פברואר 2026 (חזוי)	ספטמבר -2025 נובמבר 2025	יוני 2025- אוגוסט 2025	מרץ -2025 מאי 2025	דצמבר -2024 פברואר 2025	ספטמבר -2024 נובמבר 2024	יוני 2024- אוגוסט 2024	
מכירות ¹	1,087	1,032	1,114	1,213	1,101	1,104	1,040	
שוברים שהונפקו	(41)	(51)	(99)	(51)	(53)	(66)	(50)	
החזרים במזומן	(105)	(117)	(252)	(109)	(103)	(112)	(84)	
סה"כ החזרים ושוברים שהונפקו	(146)	(168)	(351)	(160)	(156)	(178)	(134)	
מכירות, נטו מהחזרים	941	863	763	1,053	945	926	906	
שיעור המכירות לתקופות עתידיות ²	56%	51%	53%	60%	47%	49%	47%	

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

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



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

• נתונים בדבר פעילות חברי מועדון הנוסע המתמיד

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

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
3,266	3,552	מספר החברים במועדון (באלפים)
447	518	מספר כרטיסי אשראי "פלייקארד" (באלפים)

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	
54%	57%	50%	54%	שיעור רכישה מזוהה של חברי המועדון ³

מספר החברים במועדון צמח בשנת 2025 בכ-8.7%, ומספר כרטיסי אשראי צמח בכ-15.88%. כמו כן, צופה הקבוצה כי עד שנת 2030 יהיו לה כ-4.2 מיליון חברים במועדון הנוסע המתמיד.

כמפורט בסעיף 7.6.3 לפרק "תיאור עסקי התאגיד", פעילות מועדון הנוסע המתמיד נמכרה לחברת הבת "אל על הנוסע המתמיד בע"מ" ("חברת המועדון"). להלן נתונים נבחרים בדבר הרווח והפסד⁴ וכן של תזרים המזומנים מפעילות שוטפת של חברת המועדון:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	
66.5	92.7	הכנסות
62.4	86.1	EBITDA
53.6	94.4	רווח תפעולי
9.0	52.5	רווח נקי
92.8	156.3	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת

³ שיעור הרכישה המזוהה של חברי המועדון חושב לפי היחס שבין הכנסות החברה מטיסות אשר משויכות לחברי מועדון הנוסע המתמיד לבין סך הכנסות החברה מטיסות.
⁴ הרווח והפסד לחברת המועדון הוא לרבות הפחתת נכסים בלתי מוחשיים בחברת המועדון.



יצוין, כי הנתונים המוצגים בטבלה לעיל, הם בהתאם לדוחות הכספיים הנפרדים של חברת המועדון אשר כוללים בין היתר רווחים והפסדים בגין עסקאות בין חברתיות לרבות צבירות ומימושים של נקודות הנוסע המתמיד, הפחתות של נכסים בלתי מוחשיים אשר נוצרו ברכישת הפעילות, וכן הוצאות מימון בגין הלוואות בין חברתיות.

עוד יצוין כי לצורך איחוד חברת המועדון בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מבצעת החברה התאמות רבות לנתונים אלה על מנת לעמוד בכללי החשבונאות, ובכלל זה נטרול השפעתן של עסקאות בין חברתיות, וכפועל יוצא הנתונים המאוחדים בדוחות הכספיים המאוחדים שונים מהותית מהנתונים המפורטים בטבלה כאמור.

להלן נתונים נבחרים מתוך הדוח על המצב הכספי של חברת המועדון:

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
19.4	153.7	מזומנים ושווי מזומנים
44.1	232.1	נכסים שוטפים
470.7	423.7	נכסים לא שוטפים
217.6	278.0	התחייבויות שוטפות
61.3	53.0	התחייבויות לא שוטפות
235.9	324.8	הון עצמי

ראו לעיל בדבר התאמות אשר מבצעת החברה לצורך איחוד דוחות המועדון.

לעניין הודעה על מימוש אופציה לרכישת 5.1% מהון המניות של חברת המועדון ראו ביאור 14.ג. ו-19.ז. לדוחות הכספיים וכן דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 19 בפברואר 2026 (מספר אסמכתא: 01-016078-2026).

במהלך חודש דצמבר 2025, מר משה מורגנשטרן החל את כהונתו כמנכ"ל חברת המועדון.

תחזיות החברה בדבר מספר חברי מועדון הנוסע המתמיד מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות או כוונות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות כולן או חלקן. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור, להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות והתחזיות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, זאת בין היתר כתוצאה מתלות בגורמים שלישיים שלחברה אין שליטה עליהם או קיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות והתממשות איזה מגורמי הסיכון המאפיינים את פעילות החברה המפורטים בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח זה.



אירועים עיקריים נוספים בתקופת הדיווח ולאחריה

שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון

שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון נכון למועד הדוח עומד על 95%. בחודש מרץ 2025 התקשרו החברה והמדינה בתוספת להסכמים אשר נחתמו בין הצדדים בשנים 2011 ו-2013 (על תיקוניהם), לפיה בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של החברה וסאן דור, וכן יעלה שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה, כדלקמן ("התוספת להסכם עם המדינה"):

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

סכום נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה לא יעלה על תקרת תשלום שנתית של 13 מיליון דולר (נכון לשנת 2025). על אף האמור לעיל, ככל שסכום נשיאת החברה בשנה קלנדרית כלשהי יעלה על תקרת התשלום כאמור, שיעור ההשתתפות יהיה 97.5% ושיעור הנשיאה יהיה 2.5%, זאת ביחס לעלויות תקציב אבטחת התעופה העודפות מעבר לתקציב אבטחת התעופה המשקף את תקרת התשלום. תקרת התשלום תהיה צמודה למדד המחירים לצרכן בישראל. בנוסף, בכל אחת מהשנים 2028 ו-2030 תקרת התשלום המתואמת תגדל בחצי מיליון דולר נוספים ("תקרת התשלום המתואמת").

כמו כן, קובעת התוספת להסכם עם המדינה את ההוראות להלן:

1. המדינה, באמצעות הגורמים הרלוונטיים, ובהתאם לכל דין, תעשה מאמץ לבחון צעדי התייעלות בכל הנוגע למערך התפעול של מערך אבטחת התעופה.
2. שירותי אבטחת התעופה יינתנו בהתאם להוראות והנחיות שירות הביטחון הכללי או כל גוף אחר המוסמך לתת הנחיות בענייני אבטחת תעופה.
3. הצדדים רשאים להסכים על הארכת תקופת ההסכם עד ליום 31 בדצמבר 2034, בכפוף להחלטת ממשלה המאשרת את ההארכה כאמור. במקרה בו יוארך ההסכם, תגדל תקרת התשלום המתואמת בשנת 2032 במיליון דולר נוספים.

החברה מעריכה כי ההוצאה השנתית הנוספת הנובעת מההפחתה בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות כאמור בשנות ההסכם (בין השנים 2025 ל-2031) תנוע בין חמישה לעשרה מיליון דולר לשנה, כתלות במימוש הפעילות הצפויה של החברה, התייעלות מערך האבטחה וכן הסביבה המאקרו-כלכלית המשתנה.

תחזיות והערכות לעניין ההוצאה השנתית הנוספת הנובעת מההפחתה בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ועשויות להשתנות או להתמשש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי כתוצאה ממספר רב של גורמים לרבות כתוצאה מהמצב הביטחוני המשתנה. תחזיות החברה תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות היקף הוצאות הביטחון, שינוי עליית המדד ועוד. אי התממשות, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח זה.

שינוי מגבלות הנוגעות לחלוקת דיבידנדים

לפרטים בדבר התוספת מיום 10 באפריל 2025 להסכם שנחתם ביום 18 במרץ 2021 בין החברה, סאן דור, ומדינת ישראל, שעניינה, בין היתר, שינוי המגבלות הנוגעות לחלוקת דיבידנדים על ידי החברות, ראו דיווח מידי מיום 14 באפריל 2025 (מספר אסמכתא: 01-027214-2025) וכן ביאור t.18. לדוחות הכספיים.

הארכת תוקף תשקיף המדף של החברה

במהלך חודש אוגוסט 2025 הודיעה רשות ניירות ערך על הארכת התקופה שבה ניתן להציע ניירות ערך על פי תשקיף המדף של החברה, אשר פורסם ביום 15 באוגוסט 2023, וזאת עד ליום 15 באוגוסט 2026. לפרטים נוספים ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 11 באוגוסט 2025 (מספר אסמכתא: 01-059307-2025).



• הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת להחזקה במניות החברה

ביום 28 באוקטובר 2025 התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת לתיקון היתר השליטה בחברה. הסכמה זו באה במקום ההסכמה מחודש מאי 2021 שניתנה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לבעלי היתר ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 29 באוקטובר 2025; (מספר אסמכתא: 2025-01-081239).

• התקשרות בין יו"ר הדירקטוריון לבין חברת כנפי נשרים

ביום 30 באוקטובר 2025 נחתם הסכם בין יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי, לבין ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג, לפיו לאחר ובכפוף לקבלת האישורים הרגולטוריים הנדרשים, יתקשרו בן צבי ומשפחת רוזנברג בהסכם השקעה של בן צבי בבעלת השליטה בחברה, שאם יושלם, יקנה לבן צבי 15% מהזכויות בבעלת השליטה בחברה ("הסכם ההשקעה"). כמו כן, הסכם ההשקעה יכלול גם אופציות הדדיות של משפחת רוזנברג ובן צבי למכירת החזקות בן צבי בבעלת השליטה בחברה למשפחת רוזנברג. מובהר כי הסכם ההשקעה, לרבות השלמתו, לא יגרור שינוי שליטה בחברה.

במסגרת ההודעה לחברה הובהר כי ההסכם לעיל והסכם ההשקעה, אינם קשורים לכהונתו של בן צבי כיו"ר הדירקטוריון של החברה, ותנאי ההסכם והסכם ההשקעה אינם תלויים ולא יושפעו ממשך כהונתו של בן צבי כיו"ר הדירקטוריון, או מכל שינוי בתנאי כהונתו או בתגמול הניתן לו על ידי החברה, אם יהיו כאלה.

לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 2 בנובמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-082583).



א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

1א. נתונים עיקריים

נתונים כמותיים עיקריים לשנת 2025 ביחס לאשתקד (מיליוני דולר):

אחוז מהמחזור	שנת 2024	אחוז מהמחזור	שנת 2025	
100.0%	3,432.2	100.0%	3,476.0	הכנסות מהפעלה
30.2%	1,035.4	24.4%	847.7	EBITDA ⁵
32.4%	1,111.7	27.3%	947.4	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR) ⁶
19.7%	677.6	15.7%	546.9	רווח לפני מסים על ההכנסה
15.9%	544.9	11.8%	410.3	רווח נקי לתקופה
	1,445.4		1,046.2	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	627.1		469.9	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)
	1,443.8		1,961.0	יתרת סגירה מזומנים ושוי מזומנים ומקורות נזילים לשימוש לסוף תקופה

נקודות עיקריות:

כללי: כאמור בפתיח לדוח הדירקטוריון לעיל, שנת 2025 וביתר שאת בעונות השיא התאפיינה במגמה של ביקוש חזק לטיסות החברה על רקע פעילות מצומצמת של החברות הזרות והגידול בתנועה בנתב"ג ביחס לשנת 2024 אף על פי שפעילותן של החברות הזרות הייתה מוגברת ביחס לשנת 2024 אך נמוכה משמעותית משגרה. האמור, בשילוב עם המשך בניית כושר הייצור של הקבוצה כמפורט בסעיף א.3.2 להלן, הביאו לעלייה בהיקף פעילות הקבוצה כך שהכנסות הקבוצה לשנת 2025 הסתכמו בהיקף של כ-3,476.0 מיליון דולר (גידול של כ-43.8 מיליון דולר ביחס לאשתקד, כ-1.3%).

רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR): על אף העלייה במחזור ההכנסות, חלה ירידה ברווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) ביחס לאשתקד. הירידה בשיעור הרווחיות התפעולית נובעת ממספר גורמים אשר עיקריהם:

- השפעת מבצע עם כלביא אשר הביא לירידה ברווח לפני מס בהיקף של כ-100 מיליון דולר, לאור העובדה שבמהלך הפסקת הפעילות בעקבות המבצע המשיכה הקבוצה לשאת בעלויות קבועות ואף נשאה בעלויות תוספתיות בעקבותיו, דוגמת אגרות חניית מטוסים על רקע העברתם לשדות תעופה חלופיים בחו"ל, מלונות ואש"ל בגין צוותים ששהו בחו"ל בתקופת המבצע, העברות צוותים בחו"ל, חילוץ נוסעים דרך הים באמצעות חברת ספנות ועוד, וזאת בנוסף להפרשה (קיסון הכנסה) שהכירה הקבוצה בגין שיפוי נוסעים כמפורט בביאור 12.2 לדוחות הכספיים.
- ירידה בתרומת פעילות המטענים לרווח בשל התגברות פעילותן של חברות התעופה הזרות ומגמת התייצבות הביקוש ביחס להיצע בשוק המטענים.
- התייקרויות בסביבה העסקית בה פועלת הקבוצה (ראו פרטים נוספים בסעיף א.3. להלן), אשר הושפעו גם מהתחזקות השקל ביחס לדולר, בהיקף המוערך (על הרווח התפעולי) בכ-77 מיליון דולר.

⁵ רווח לפני מיסים, מימון, פחת והפחתות.

⁶ EBITDA כמוגדר לעיל, ובנטרול הוצאות בגין חכירות שלא הוכרו בגין נכסים והתחייבויות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 (בעיקר חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוות)).



רווח נקי: אף על פי שהרווח התפעולי תזרימי נמוך ב-164.3 מיליון דולר ביחס לאשתקד, הרווח לפני מס ירד בכ-130.7 מיליון דולר והסתכם בכ-546.9 מיליון דולר, וכן הרווח הנקי הסתכם בכ-410.3 מיליון דולר, מה שמהווה ירידה של כ-134.6 מיליון דולר ביחס לאשתקד. הירידה המתונה יותר ברווח לפני מס וברווח הנקי ביחס לירידה ברווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) נובעת בעיקר מהמשך השיפור בסעיף המימון של הקבוצה, עד לכדי קרוב לאיפוס ההוצאה, כפועל יוצא מהעלייה ביתרות הנזילות ובהכנסות הריבית שהן מניבות וכן מירידה בנטל החוב בגין הלוואות וחכירות ומהוצאות הריבית הנובעות מהן, מה שמבטא את חוזקה הפיננסי של הקבוצה.

תזרים מזומנים פנוי (לפני מס):

להלן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי (לפני מס) של הקבוצה לשנת 2025 ביחס לשנת 2024:

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
מיליוני דולר			
(187.7)	1,035.4	847.7	EBITDA
23.4	(92.0)	(128.6)	CAPEX
(164.3)	943.4	719.1	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ושירות חוב)
(7.0)	(147.4)	(154.4)	פירעון קרן הלוואות
1.9	(106.8)	(104.9)	פירעון קרן חכירות
22.4	(85.4)	(63.0)	תשלומי ריבית
49.7	23.3	73.1	תקבולי ריבית
(97.2)	627.1	469.9	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)

תזרים המזומנים הפנוי לשנת 2025 לפני מס ושירות חוב הסתכם בכ-719.1 מיליוני דולר, לפנ מס ולאחר שירות חוב בכ-469.9 מיליון דולר. הירידה בתזרים המזומנים הפנוי לפני מס ולאחר שירות חוב נובעת בעיקר מהירידה ב-EBITDA כמוסבר לעיל, וכן מעליה בהשקעות השוטפות (ה-CAPEX). השקעות אלו כוללות רכישת חלקי חילוף, שיפוצי מנועים ואף השקעות בטכנולוגיות מידע ובכלל זה השקעות בפיתוח ורכישת תוכנה וחומרה כמפורט בסעיף א.5 להלן.

מנגד, חלה ירידה בתשלומי הריבית (נטו), המשקפת ירידה משמעותית ברמת החוב של הקבוצה, וזאת בנוסף לשיפור של כ-50 מיליון דולר בתזרים מהכנסות הריבית על הפיקדונות, על רקע הגידול ביתרות הנזילות במהלך תקופת הדוח.

יצוין כי הגידול בפירעון קרן הלוואות נובע מפירעון של רכיב בלון אשר הוחזר על פי לוח הסילוקין של הלוואה בהיקף של כ-16 מיליון דולר. בנטרול סכום זה, חלה ירידה בתזרים ששימש לפירעון השוטף של הלוואות, כמו גם ירידה בפירעון השוטף של קרן החכירות, וזאת כחלק ממגמת המשך קיטון החוב של הקבוצה.

⁷ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים (בעיקר חלפים ואביזרים) לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הציידות).

⁸ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות.

⁹ פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעונן החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיות שנבעו ממשבר הקורונה.

¹⁰ לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואות הפניקס בשנת 2024 (לפרטים ראו ביאור ג.14 לדוחות הכספיים השנתיים). כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16 וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.



התפתחות יתרת המזומנים ושווי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש¹¹:

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
מיליוני דולר			
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות מעל שנה ומקורות נזילים לשימוש
(157.2)	627.1	469.9	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)
(80.0)	193.5	113.5	הנפקת מניות ומימושי אופציות למניות
(76.7)	(103.8)	(180.5)	הצטיידות בנכסים, נטו ¹²
50.4	(60.2)	(9.8)	פרעון הלוואה מבעל שליטה
(257.2)	381.4	124.2	אחרים (בעיקר שינויים בהון חוזר) ¹³
517.2	1,443.8	1,961.0	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות מעל שנה ומקורות נזילים לשימוש

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

חוב פיננסי ויחס חוב ל-EBITDA:

31/12/2019	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	
מיליוני דולר					
2,235.6	2,020.9	1,834.6	1,519.1	1,276.4	חוב פיננסי ברוטו ¹⁴
229.3	283.4	405.7	1,443.8	1,961.0	מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש
2,006.3	1,737.4	1,428.9	75.3	(684.6)	חוב (עודף) פיננסי נטו
243.1	307.5	503.3	1,035.4	847.7	EBITDA (LTM) ¹⁵
8.3	5.6	2.8	0.1	0-מ-	יחס חוב פיננסי נטו ל-EBITDA

¹¹ המקורות הנזילים הזמינים לשימוש כוללים פקדונות לזמן קצר ולזמן ארוך הזמינים לשימוש והשקעות בנכסים פיננסיים כמפורט בביאור 3 לדוחות הכספיים.

¹² נטו ממכירת נכסים.

¹³ לפרטים בדבר השינוי בהון החוזר ראו בסעיף א.5 להלן.

¹⁴ לרבות חכירות (למעט חכירות שאינן בתחולת תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 - בעיקר חכירות רטובות ACMI).

¹⁵ ה-EBITDA היא לתקופה של שניים עשר חודשים שהסתיימו במועד הרלוונטי בכל אחת מהתקופות.



להלן נתונים עיקריים לרבעון הרביעי לשנת 2025 ביחס לרבעון המקביל אשתקד (מיליוני דולר):

אחוז מהמחזור	Q4 2024	אחוז מהמחזור	Q4 2025	
100%	851.6	100.0%	851.7	הכנסות מהפעלה
29.3%	249.4	20.9%	177.7	¹⁶ EBITDA
32.3%	275.1	23.3%	198.8	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR) ¹⁷
16.3%	139.0	8.6%	73.5	רווח לפני מיסים על ההכנסה
15.2%	129.6	5.4%	46.2	רווח נקי לתקופה
	354.0		223.2	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	142.6		78.6	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)
	1,443.8		1,961.0	מזומנים ושווי מזומנים, פיקדונות מעל שנה ומקורות נדילים לשימוש לסוף תקופה

נקודות עיקריות:

על רקע האמור בפתיח לדוח דירקטוריון לעיל, הכנסות הקבוצה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 הסתכמו לסך של כ-851.7 מיליון דולר (בדומה לרבעון המקביל אשתקד), הרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) לרבעון הרביעי לשנת 2025 עמד על סך של כ-198.8 מיליון דולר (ירידה של כ-76.3 מיליון דולר לעומת הרבעון המקביל אשתקד), וכפועל יוצא ברבעון הנוכחי הרווח לפני מס ירד בכ-65.5 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד והסתכם בכ-73.5 מיליוני דולר, וכן הרווח הנקי הסתכם בכ-46.2 מיליון דולר, ירידה של כ-83.4 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד. להלן עיקרי התמורות:

- הכנסות:** ברבעון הרביעי לשנת 2025 חל גידול בפעילות הנוסעים, כאשר בהיקף היצע המושבים המשוקלים ק"מ (ASK) חל גידול ביחס לרבעון המקביל אשתקד של כ-4.6%. עם המשך בניית כושר הייצור והגידול בצי המטוסים של החברה כמפורט בסעיף א.2.3. בהיקף ההכנסה למושב (RASK) חל קיטון של כ-2.3%, אשר מקורו בעיקר מירידה בשיעור התפוסה לרמה של כ-92.7%. יצוין כי שיעור תפוסה זה הוא גבוה ואף גבוה ביתר שאת ביחס לעונתיות, אך נמוך משיעור התפוסה החריג עוד יותר ששרר ברבעון המקביל אשתקד. מנגד, חל קיטון בהכנסות ממטען בסך של כ-27.6 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד כתוצאה מהתגברות התחרות והירידה בנתח השוק של החברה בתחום זה.
- רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR):** הירידה ברווח התפעולי התזרימי בהיקף של כ-76 מיליון דולר מקורה במספר גורמים אשר עיקריהם הירידה בשיעור התפוסה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, הירידה בהכנסות ממטען בבטן מטוסי נוסעים אשר להן השפעה מהותית על שולי הרווח וההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו כלכלית בה פועלת הקבוצה לרבות התחזקות השקל ביחס לדולר.
- רווח נקי:** הירידה ברווח לפני מס וברווח הנקי נובעת מהירידה ברווח תפעולי תזרימי כמוסבר לעיל. בנוסף, הרווח לפני מס והרווח הנקי הושפעו לרעה כתוצאה מהוצאות חד פעמיות כמפורט בביאור 20.ה. לדוחות הכספיים. מנגד, הרווח לפני מס והרווח הנקי הושפעו לטובה מהשיפור בהוצאות המימון.

¹⁶ רווח לפני מיסים, מימון, פחת והפחתות.

¹⁷ EBITDA כמוגדר לעיל, ובנטרול הוצאות בגין חכירות שלא הוכרו בגינן נכסים והתחייבויות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 (בעיקר חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוות)).



תזרים מזומנים פנוי (לפני מס):

להלן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי (לפני מס) של החברה ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד:¹⁸

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
מיליוני דולר			
(71.7)	249.4	177.7	EBITDA
(14.0)	(28.6)	(42.6)	CAPEX ^[19]
(85.7)	220.8	135.2	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ושירות חוב)
2.7	(35.2)	(32.6)	פירעון קרן הלוואות ^[20]
6.7	(31.0)	(24.3)	פירעון קרן חכירות ^[21]
5.3	(19.8)	(14.5)	תשלומי ריבית ^[22]
7.1	7.8	14.8	תקבולי ריבית
(64.0)	142.6	78.6	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)

השינוי בתזרים המזומנים הפנוי לפני מס נובע בעיקר מהפערים בתוצאות העסקיות ביחס לרבעון המקביל אשתקד, אשר קודזו בשל ירידה בתשלומי שירות החוב וכן כתוצאה מעלייה בהכנסות הריבית בגין פיקדונות.

התפתחות מזומנים ושווי מזומנים ופיקדונות זמינים לשימוש:

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
מיליוני דולר			
578.5	1,250.0	1,828.5	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות מעל שנה ומקורות נדילים לשימוש
(64.0)	142.6	78.6	תזרים מזומנים פנוי (לפני מס ולאחר שירות חוב)
(12.8)	18.8	6.0	הנפקת מניות ומימושי אופציות למניות
25.8	(36.8)	(11.0)	הצטיידות בנכסים, נטו ^[23]
(9.8)	-	(9.8)	פרעון הלוואה מבעל שליטה
(0.6)	69.3	68.7	אחרים (בעיקר שינויים בהון חוזר)
517.2	1,443.8	1,961.0	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים, פקדונות מעל שנה ומקורות נדילים לשימוש

¹⁸ תזרים המזומנים הפנוי מחושב על בסיס EBITDA (חלף EBITDAR) שכן, הוצאות בגין חכירות שלא הוכרו בגינן נכסים והתחייבויות על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16, הן תזרימיות בעיקרן.

¹⁹ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים (בעיקר חלפים ואביזרים) לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הצטיידות).
²⁰ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות. בשנת 2023 אינו כולל החזר הלוואה למימון מקדמות מטוסים.

²¹ פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעון החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיות שנבעו ממשבר הקורונה.

²² לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואות הפניקס. כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16 וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.

²³ נטו ממכירת נכסים.



א.2 סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

א.1.2 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

מגמות עולמיות בענף התעופה:

הערכת יאט"א בדבר תנועת הנוסעים ורווחיות ענף התעופה הבינלאומי בשנת הדיווח

על פי הערכת יאט"א, אשר פורסמה בחודש דצמבר 2025, מספר קטעי הנוסע הכולל לשנת 2025 מוערך בכ-4.982 מיליארד קטעי נוסע, לראשונה מאז משבר הקורונה, מספר הגבוה ב-9.2% ממספר קטעי הנוסע שהיה בשנת 2019, ערב משבר הקורונה.

הכנסותיהן של חברות התעופה בשנת 2025 מוערכות בכ-1 טריליון דולר, ביחס לכ-968 מיליארד דולר ולכ-838 מיליארד דולר בשנים 2019 ו-2024, בהתאמה. כמו כן, הרווח הנקי הכולל של חברות התעופה לשנת 2025 מוערך בכ-39.5 מיליארד דולר עם שולי רווח נקי של כ-3.9%, וזאת ביחס לכ-28.3 מיליארד דולר (2.9%) ולכ-24.6 מיליארד דולר (3.1%) בשנים 2019 ו-2024, בהתאמה.

הערכת יאט"א בדבר תנועת הנוסעים ורווחיות ענף התעופה הבינלאומי בשנת 2026

מספר הנוסעים הצפוי בשנת 2026 צפוי להגיע לכ-5.2 מיליארד קטעי נוסע, עלייה של כ-4.4% בהשוואה לשנת 2025 ושל כ-14.1% ביחס לשנת 2019. תפוסת המושבים של חברות התעופה בשנת 2026 צפויה להגיע לשיא של כ-83.8% מסך כל המושבים הפנויים.

על פי תחזית יאט"א, הכנסות חברות התעופה לשנת 2026 צפויות להגיע לכ-1.05 טריליון דולר, עם רווח נקי של כ-41 מיליארד דולר אשר יהוו שיא היסטורי בעולם התעופה, ושולי רווח נקי של כ-3.9%.

יאט"א מציינת בהערכתה²⁴ את הסיכונים והמגבלות שיעמדו בפני תעשיית התעופה, וביניהם אתגרי שרשרת האספקה, אשר ממשיכים להגביל את יכולת חברות התעופה לעמוד בביקושים, עלויות רגולטוריות גבוהות, מגבלות תשתית, שיבושים הקשורים לשינויי אקלים, איומי סייבר ובינה מלאכותית וכן קונפליקטים גאופוליטיים.

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

תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק;

תנועת נוסעים בנתב"ג בשנת הדיווח

בשנת 2025 חל גידול במספר קטעי הנוסע בנתב"ג ביחס לאשתקד בהיקף של כ-33.1%. יחד עם זאת, ובשונה מהמגמה השוררת בעולם כמפורט לעיל, מספר קטעי הנוסע בנתב"ג נמוך בכ-23% ביחס למספר קטעי הנוסע בנתב"ג בשנת 2019 וזאת על רקע המציאות הביטחונית המתמשכת והמצב הגאופוליטי במזרח התיכון.

כמו כן, ברבעון הרביעי לשנת 2025, עם ההתאוששות ההדרגתית וחזרתן לפעילות של חלק מחברות התעופה הזרות, חלה עלייה של כ-62.1% במספר קטעי הנוסע בנתב"ג ביחס לרבעון המקביל אשתקד. יחד עם זאת, מספר קטעי הנוסע בנתב"ג ברבעון הנוכחי נמוך בכ-16% ביחס למספר קטעי הנוסע בנתב"ג ברבעון הרביעי בשנת 2019.

נתח השוק של הקבוצה בשנת 2025 הסתכם בכ-37.4% ביחס לנתח שוק של כ-47.5% אשתקד וכן, נתח השוק של הקבוצה ברבעון הנוכחי הסתכם בכ-32.5% ביחס לנתח שוק של כ-52.4% ברבעון המקביל אשתקד.

²⁴ הערכת יאט"א המפורטת, ראו בלינק הבא - <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-01>



תנועת הנוסעים הצפויה בנתב"ג בשנת 2026:

היקף התנועה בנתב"ג בשנת 2026 צפוי לעמוד על כ-22.0 מיליון קטעי נוסע. לפרטים בדבר מתן אפשרות לפתיחת בסיס פעילות של חברת תעופה זרה בישראל, ראו סעיף 7.8.3 ל"פרק תיאור עסקי התאגיד".

ההערכות בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג בשנת 2026, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על נתונים שפורסמו במערכות ההפצה ובפרסומים שונים. הנתונים בפועל עשויים להיות שונים באופן מהותי מההערכה שפורטה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות בהתאם להתפתחויות הגאו-פוליטיות באזור ובשל התממשות איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לפעילות התעופה כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח זה.

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

התייקרויות בסביבה המאקרו-כלכלית:

במסגרת מגמת התייקרויות בישראל ובעולם, ובכלל זה בסביבה הכלכלית בה פועלת הקבוצה חלו עליות מחירים בחלק מהתשומות בשרשרת הייצור והאספקה של הקבוצה, לרבות בסעיף אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי ובסעיף מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות, אשר משפיעות על תוצאות הקבוצה. בנוסף לכך, התחזקות השקל לדולר מביאה לעלייה בהוצאות הדולריות של חלק מהוצאות הקבוצה הנקובות בשקלים, בעיקר בסעיף השכר, וכן לעלייה בשיעור ההוצאות התפעוליות ממחזור הכנסות. לפרטים ראו סעיף א.3. להלן.

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים²⁵

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025		
33.1%	13.9	18.5	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
32.2%	6.3	8.3	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
37.2%	0.9	1.2	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות²⁶), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גאוגרפיים

שנת 2024	שנת 2025	אזור
1.3	1.7	טראנס אטלנטי
10.9	14.4	אירופה
1.1	1.8	מזרח תיכון ואפריקה
0.5	0.6	מזרח רחוק
13.9	18.5	סה"כ

²⁵ תושבים יוצאים - בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

²⁶ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות "בחופש שישי".



תנועת המתחרים הבולטים בנתב"ג²⁸

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2025	תנועת נוסעים בשנת 2025 (אלפים)	תנועת הנוסעים בשנת 2024 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים בשנת 2025 לעומת שנת 2024
אל על וסאן דור	חברה בשירות מלא	37.4%	6,912.0	6,590.5	4.9%
ישראייר	חסך	11.3%	2,079.7	1,468.8	41.6%
ארקיע	חסך	9.1%	1,679.5	1,040.1	61.5%
ויז אייר	חסך	6.8%	1,258.9	640.0	96.7%
בלו בירד איירוויס	חסך	4.4%	809.0	525.5	54.0%
פליי דובאי	חסך	4.3%	801.4	551.3	45.4%
אג'ימן איירליינס	חברה בשירות מלא	2.2%	400.7	258.5	55.0%
אתיחאד איירוויס	חברה בשירות מלא	2.0%	375.6	100.7	273.0%
טוס איירווייס	חברה בשירות מלא	1.8%	341.1	202.4	68.5%
לופטהנזה	חברה בשירות מלא	1.7%	321.8	150.6	113.7%
יונייטד איירליינס	חברה בשירות מלא	1.4%	264.8	79.4	233.3%
אתיופיאן איירליינס	חברה בשירות מלא	1.1%	204.6	165.8	23.4%

העלייה החדה של חלק מחברות התעופה האחרות נובעת בעיקר מפעילותן המצומצמת אשתקד. ביחס לשנת 2019 עלה מספר הנוסעים של אל על וסאן דור בכ-19% בעוד שתנועת הנוסעים המצרפית בנתב"ג ביחס לשנת 2019 ירדה בכ-23%.

נתח השוק של החברה והתפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברות²⁹

סוג	שנת 2025	שנת 2024
אל על וסאן דור	37.4%	47.5%
חברות בשירות מלא (ללא אל על)	18.9%	14.7%
חברות חסך	40.0%	34.7%
חברות שכר (ללא סאן דור)	3.7%	3.2%

²⁷ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מייעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הן המתחרות המובילות של החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. בתוך כך, חברות שמתווספות או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

²⁸ יציין, כי מעתה חברות "לואו קוסט" יקראו חברות חסך ויתר החברות הסדירות יקראו "חברות בשירות מלא". יובהר, כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידיית. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

²⁹ ראו הערה 17 לעיל.



נתחי השוק של החברה על פי אזורים גאוגרפיים³⁰

שנת 2024	שנת 2025	אזור
90.7%	70.6%	טראנס אטלנטי
44.5%	35.6%	אירופה
11.1%	7.5%	מזרח תיכון ואפריקה
75.2%	74.6%	מזרח רחוק
47.5%	37.4%	נתח שוק אל על וסאן דור

תנועת מטענים בנתב"ג

בשנת 2025 חלה עלייה של כ-10.0% בתנועת המטענים בנתב"ג, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי המטען, בהשוואה לאשתקד בעוד שנתח השוק של החברה ירד מ-28.7% ל-23.8% זאת על רקע החזרה ההדרגתית של חברות התעופה הזרות במהלך שנת 2025.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין ייבוא וייצוא:

תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא³¹

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
10%	347.7	380.8	סה"כ מטענים (אלפי טון)
12%	223.6	250.5	ייבוא מטענים (אלפי טון)
5%	124.1	130.3	ייצוא מטענים (אלפי טון)

דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) בשנת 2025 ירדו בכ-9.8% ביחס למחירי הדס"ל בתקופה המקבילה אשתקד. החברה פועלת לקיצוץ השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר באמצעות עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3. להלן.

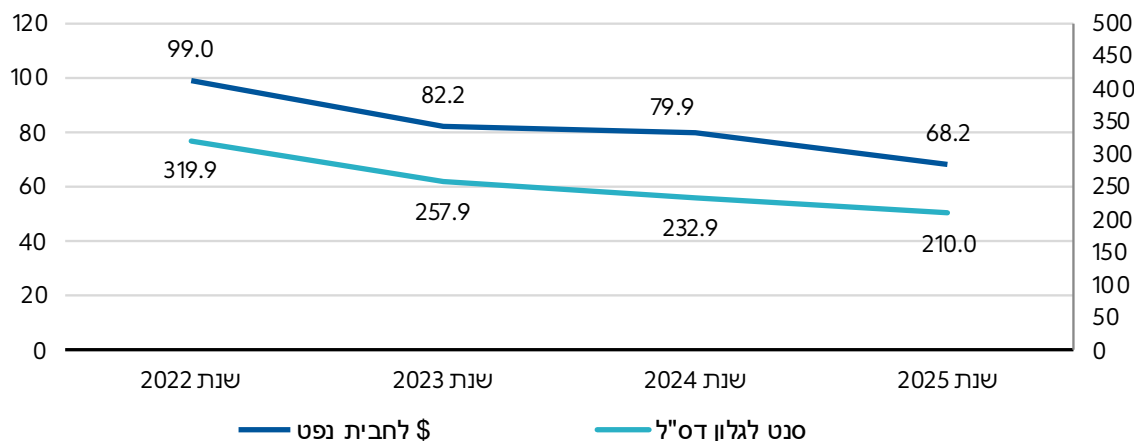
³⁰ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.
³¹ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובבטן מטוסי נוסעים.



התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק³²:

\$ לחבית

סנט לגלון



שערי חליפין:

להלן טבלה בדבר התפתחות שערי החליפין בשנים 2024 ו-2025 וברבעונים של אותן שנים:

שע"ח ממוצע שקל-דולר	שע"ח סגירה שקל-דולר	שע"ח סגירה ין-דולר	
3.66	3.68	151.27	Q1/2024
3.73	3.76	160.92	Q2/2024
3.72	3.71	142.53	Q3/2024
3.70	3.65	156.62	Q4/2024
3.70	3.65	156.62	שנת 2024
3.61	3.72	149.36	Q1/2025
3.58	3.37	144.29	Q2/2025
3.36	3.31	148.04	Q3/2025
3.25	3.19	156.64	Q4/2025
3.45	3.19	156.64	שנת 2025

בשנת 2025 השער הממוצע השנתי של הדולר נחלש ביחס לשקל בכ-6.7% ביחס לאשתקד.

לשערי החליפין הממוצעים השפעה על הוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר. יצוין כי התחזקות שער החליפין הממוצע של הדולר ביחס לשקל משפיעה בצורה חיובית על תוצאות פעילות הקבוצה ולהיפך, זאת בעוד שהכנסות הקבוצה הן בעיקרן בדולר ואילו הוצאות השכר וחלק מהוצאות המטה הן בעיקרן שקליות³³.

לעניין שערי הסגירה, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.19, לעומת שער של כ-3.65 נכון ליום 31 בדצמבר 2024, מה שמסקף היחלשות הדולר ביחס לשקל בכ-12.5%. לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של הקבוצה שכן אלו משתערכות בסוף תקופה ביחס לערכן בתחילת תקופה הדוח.

לפרטים בדבר ההשפעה התוצאתית של השינוי בשערי החליפין כאמור, ראו להלן פרק ב. לדוח הדירקטוריון.

³² המקור: מערכת בלומברג.

³³ זאת מבלי להביא בחשבון שהתחזקות השקל ביחס לדולר השפעה חיובית על ההכנסה הפנויה הדולרית של הצדן הישראלי והשפעה חיובית על הביקוש לטיסות.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים³⁴

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025		
62.1%	3.0	4.9	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
52.7%	1.4	2.1	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
95.1%	0.2	0.4	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות)³⁵, במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גאוגרפיים

Q4 2024	Q4 2025	אזור
0.3	0.5	טראנס אטלנטי
2.2	3.7	אירופה
0.3	0.5	מזרח תיכון ואפריקה
0.1	0.2	מזרח רחוק
3.0	4.9	סה"כ

³⁴ תושבים יוצאים - בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

³⁵ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".



חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג ברבעון הרביעי לשנת 2025	תנועת נוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2025 (אלפים)	תנועת הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2024 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2024
אל על וסאן דור	חברה בשירות מלא	32.5%	1,593.7	1,587.8	0.4%
וויז אייר	חסך	11.0%	540.9	2.2	24,330.8%
ישראייר	חסך	9.2%	449.4	424.6	5.8%
ארקיע	חסך	8.1%	396.8	306.0	29.7%
פליי דובאי	חסך	4.3%	212.1	160.4	32.3%
בלו בירד איירוויס	חסך	2.9%	143.1	92.1	55.4%
אתיחאד איירוויס	חברה בשירות מלא	2.8%	136.4	40.1	240.1%
יונייטד איירליינס	חברה בשירות מלא	2.6%	127.6	*	*
לופטהנזה	חברה בשירות מלא	2.6%	125.9	*	*
אג'אן איירליינס	חברה בשירות מלא	2.1%	104.3	17.3	501.7%
טוס איירוויס	חברה בשירות מלא	1.7%	84.8	53.1	59.6%
אוסטריאן איירליינס	חברה בשירות מלא	1.4%	70.5	*	*

* החברה לא הפעילה טיסות לישראל וממנה ברבעון הרביעי לשנת 2025.

העלייה החדה בתנועת הנוסעים של חלק מחברות התעופה האחרות נובעת בעיקר מפעילותן המצומצמת של חברות התעופה האחרות בנתב"ג ברבעון המקביל אשתקד. תנועת הנוסעים של אל על וסאן דור ברבעון הנוכחי עלתה בכ-19% ביחס לרבעון המקביל בשנת 2019, בעוד שתנועת הנוסעים המצרפית בנתב"ג ירדה בכ-16% ביחס לרבעון המקביל לשנת 2019.

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

³⁷ יצוין, כי מעתה חברות "לואו קוסט" יקראו חברות חסך ויתר החברות הסדירות יקראו "חברות בשירות מלא". יובהר, כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידיית. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.



נתח השוק של החברה והתפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברות^{39 38}

סוג	Q4 2025	Q4 2024
אל על וסאן דור	32.5%	52.4%
חברות בשירות מלא (ללא אל על)	25.4%	7.9%
חברות חסך	40.1%	36.8%
חברות שכר (ללא סאן דור)	2.0%	2.9%

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גאוגרפיים⁴⁰

אזור	Q4 2025	Q4 2024
טראנס אטלנטי	53.7%	97.5%
אירופה	31.3%	51.0%
מזרח תיכון ואפריקה	7.3%	13.0%
מזרח רחוק	74.4%	80.2%
נתח שוק אל על וסאן דור	32.5%	52.4%

תנועת מטענים בנתב"ג

ברבעון הנוכחי חלה עלייה של כ-13% בתנועת המטענים בנתב"ג, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי המטען, בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד. כמו כן, נתח השוק של החברה ירד מ-28.8% ל-20.1% זאת על רקע חזרה הדרגתית של חברות התעופה הזרות ברבעון הרביעי לשנת 2025 ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין ייבוא וייצוא:

תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא⁴¹

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
13%	91.3	103.4	סה"כ מטענים (אלפי טון)
18%	59.0	69.4	ייבוא מטענים (אלפי טון)
6%	32.3	34.0	ייצוא מטענים (אלפי טון)

³⁸ יצוין כי החברה שינתה את סיווגן של חברות התעופה המתחרות, כך שמעתה חברות סדירות יסווגו כחברות תעופה בשירות מלא (כדוגמת החברה), וחברות "לואו קוסט" יסווגו כחברות חסך. חברות שכר יוותרו באותו סיווג. יובהר כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידי. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

³⁹ הנתונים לתקופות ההשוואה עודכנו למפרע בהתאם לשינוי הסיווג של חלק מחברות התעופה.

⁴⁰ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.

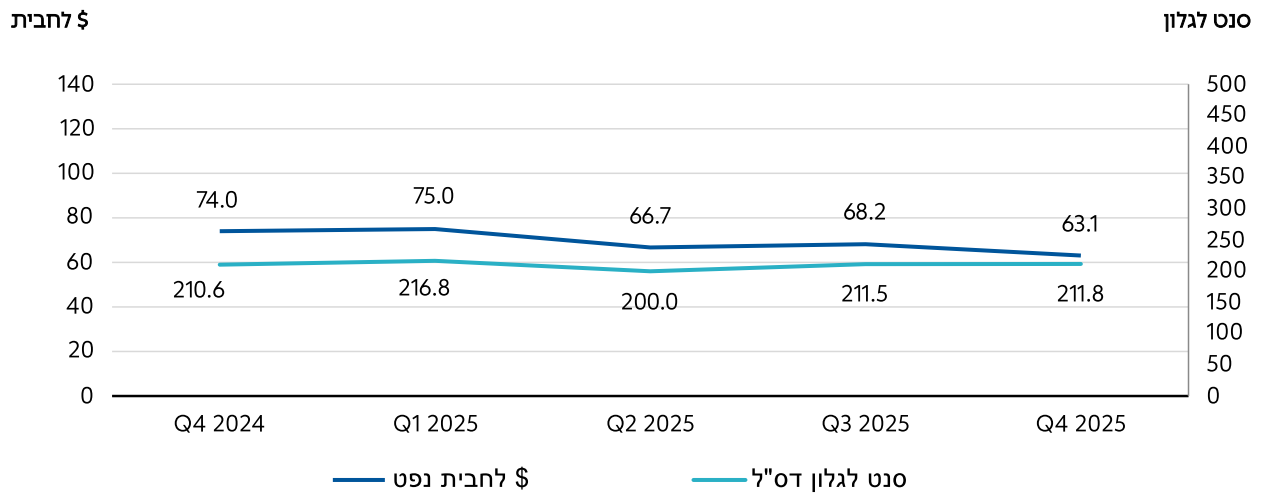
⁴¹ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובבטן מטוסי נוסעים.



דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) ברבעון הרביעי לשנת 2025 עלו בכ-0.6% ביחס למחירי דס"ל ברבעון המקביל אשתקד. החברה פועלת לקיצוז השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר באמצעות עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3. להלן. יצוין, כי הירידה במחירי הנפט כמפורט להלן, לא השתקפה בירידה במחירי הדס"ל בשוק, וזאת לאור עלייה במרווחי הזיקוק.

התפתחות מחיר דס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק⁴²:



שערי חליפין:

ברבעון הרביעי לשנת 2025 שער החליפין הממוצע של הדולר ביחס לשקל נחלש בכ-12.1% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.19, לעומת שער של כ-3.31 ליום 30 בספטמבר 2025, מה שמשקף היחלשות הדולר ביחס לשקל בכ-3.6% בין סוף הרבעון לתחילתו. ברבעון המקביל אשתקד, השינוי כאמור בשער הדולר בין סוף הרבעון לתחילתו, באה לידי ביטוי בהיחלשות של הדולר בכ-1.7%. לפרטים בדבר ההשפעה התוצאתית של השינוי בשערי החליפין כאמור, ראו פרק ב. לדוח הדירקטוריון להלן.

⁴² המקור: מערכת בלומברג.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
5.2%	6,448	6,785	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(21.3%)	47.5%	37.4%	חלק שוק כולל - באחוזים
2.9%	28,008	28,824	ASK - במיליונים (1)
2.9%	26,262	27,024	RPK - במיליונים
(0.0%)	93.8%	93.8%	PLF (שיעור תפוסת נוסעים) - באחוזים
0.4%	84.2	84.6	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף - באלפים
6.0%	91.3	96.8	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף - באלפים
6.5%	44.2	47.1	מספר מטוסים פעילים בשקלול זמן
			תנועת מטענים:
(9.0%)	90.6	82.5	סון מטען מוטס - באלפים
(9.4%)	528.3	478.7	RTK - במיליונים
			מדדי רווחיות:
(0.3%)	11.74	11.70	RRPK
(0.3%)	11.00	10.97	RASK
(1.6%)	12.25	12.06	TRASK
5.8%	9.51	10.07	(2) CASK
9.0%	7.37	8.04	CASK ללא דלק (2)

(1) ראו הסבר להלן.
(2) ראו הסבר להלן.

⁴³ המדדים התפעוליים הכלולים בסעיף זה כוללים גם טיסות המופעלות במטוסים בחכירה רטובה (חכירה של מטוס על צוותו, תחזוקתו וביטחון).



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

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

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
1.1%	1,554	1,571	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(38.0%)	52.4%	32.5%	חלק שוק כולל - באחוזים
4.6%	6,609	6,910	ASK - במיליונים (1)
0.7%	6,357	6,404	RPK - במיליונים
(3.7%)	96.2%	92.7%	PLF (שיעור תפוסת נוסעים) - באחוזים
5.8%	19.9	21.0	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף - באלפים
2.4%	21.8	22.3	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף - באלפים
2.9%	45.2	46.5	מספר מטוסים פעילים בשקלול זמן
			תנועת מטענים:
(22.4%)	24.0	18.6	טון מטען מוטס - באלפים
(17.0%)	137.0	113.7	RTK - במיליונים
			מדדי רווחיות:
1.6%	11.96	12.16	RRPK
(2.0%)	11.50	11.26	RASK
(4.3%)	12.89	12.33	TRASK
5.8%	10.20	10.79	(2) CASK
6.5%	8.19	8.72	CASK ללא דלק (2)

(1) ראו הסבר להלן.

(2) ראו הסבר להלן.

מקרא

שובר טיסה לכיוון אחד
מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס
מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס
תפוסת נוסעים RPK/ASK
משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משלם משוקלל ק"מ
הכנסות נוסעים חלקי ASK, משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
הוצאות תפעוליות⁴⁴ חלקי ASK, משקף את העלות הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
סה"כ הכנסות חלקי ASK, משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ
משקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס

קטע נוסע
Revenue Passenger Kilometer - RPK
Available Seat Kilometer - ASK
Passenger Load Factor - PLF
RPK - הכנסה ממוצעת ל- RPK
Revenue per ASK - RASK
Cost per ASK - CASK
Total revenue per ASK - TRASK
Revenue Ton Kilometer - RTK

⁴⁴ הוצאות תפעוליות בנטרול פריטים חד פעמיים מסוימים, המוצגים במסגרת סעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.



(1) העלייה בהיצע המושבים המשוקלים ק"מ (ASK) ביחס לשנה המקבילה וביחס לרבעון המקביל אשתקד של כ-2.9% ושל כ-4.6%, בהתאמה, נובעת בעיקרה כתוצאה מהמשך בניית כושר הייצור והרחבת צי המטוסים שלה כמפורט בפרק א.3.2. להלן, יצוין כי הגידול בקיבולת בשנת 2025 הוא על אף השפעת מבצע עם כלביא אשר בעטיו חלה ירידה של כ-36.6% בהיצע המושבים המשוקלים ק"מ (ASK) בחודש יוני 2025 ביחס לחודש המקביל אשתקד.

(2) העלייה ב-CASK ללא דלק בשנת 2025 וברבעון הרביעי לאותה שנה נובעת בעיקר כתוצאה מההתייקרויות בסביבה המאקרו כלכלית ובפרט בסביבה העסקית בה פועלת הקבוצה (לפרטים נוספים ראו סעיף א.1.2. לעיל), וכן כתוצאה מהתחזקות השקל מול הדולר ומהוצאות חד פעמיות שהוכרו ברבעון הנוכחי (לפרטים נוספים ראו פרק א.3. להלן). העלייה בשנת 2025 הושפעה גם מעצירת הפעילות בחודש יוני 2025, על רקע מבצע עם כלביא תוך המשך נשיאה בעלויות החברה כמפורט בסעיף א.3. להלן.



א.3.2. כושר ייצור - צי מטוסים

להלן טבלה של צי המטוסים של החברה נכון למועד הדוח ולמועד הדוח אשתקד:

שנת 2024	שנת 2025	צי מטוסים (נוסעים ומטען):
47	48	מספר מטוסים בהפעלה עצמית בתום התקופה - ביחידות
45	47	מספר מטוסים שמישים בהפעלה עצמית בתום התקופה - ביחידות
13.8	14.5	גיל ממוצע של צי המטוסים בהפעלה עצמית בתום התקופה - בשנים
3	5	מספר מטוסים פעילים נוספים מעבר להפעלה עצמית המופעלים בחכירות רטובות בשקלול זמן (ממוצע משוקלל)

להלן טבלה של חלוקת צי המטוסים לעיל וסוגי המטוסים בהפעלה עצמית נכון ליום 31 בדצמבר 2025:

צי מטוסים:	סוג מטוס	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים בשימוש	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ	גיל ממוצע	בעלות	חכירה
737-800	נוסעים-צר גוף	169	16	-	16	21.3	11	5
737-900	נוסעים-צר גוף	175	8	-	8	11.0	8	-
777-200	נוסעים-רחב גוף בתצורת דרימליינר	313	3	-	3	20.6	3	-
777-200	נוסעים-רחב גוף	279	2	1	3	24.6	3	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים-רחב גוף	238	4	-	4	5.1	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים-רחב גוף	271	13	-	13	6.8	5	8
737-800	מטען-צר גוף	-	1	-	1	23.6	-	1
סה"כ מטוסים בהפעלה עצמית			47	1	48	14.5	34	14



להלן טבלה בדבר מטוסים המופעלים בחכירה רטובה נכון ליום 31 בדצמבר 2025:

סוג מטוס	מספר מושבים למטוס (בממוצע) בשנת 2025	מספר מטוסים בשימוש ליום 31 בדצמבר 2025
נוסעים-מטוסים צרי גוף	187	3
מטען	-	*1

*בנוסף לאמור בטבלאות לעיל בדבר שימוש החברה במטוסי מטען, הן בהפעלה עצמית והן בחכירה רטובה, מפעילה החברה מעת לעת טיסות מטען באמצעות מטוסים נוספים בחכירה רטובה ובאמצעות רכישת קיבולת בטיסות מטען בהתאם לצרכי החברה.

הרחבת צי המטוסים מדגם בואינג 787 (רחב גוף)

- קבלת מטוס 17 ברבעון השני לשנת 2025: בהמשך לאמור בסעיף א.3.2. לפרק "דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024, מטוס 17 מדגם בואינג 787 נמסר לחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור ה.14. (1) לדוחות הכספיים.
- רכישת מנועים: בהמשך לאמור בביאור ב.10. (4) לדוחות הכספיים, ברבעון הרביעי לשנת 2025 חתמה החברה על מזכר הבנות עם רולס רויס לפיו, תוקדם הגעתו של המנוע החליפי (השביעי במספר) אשר נמסר לחברה ברבעון הרביעי לשנת 2025 וכן החברה התחייבה לחתום על הסכם לרכישת המנוע עד לרבעון הראשון לשנת 2026.
- תוכניות החברה להמשך הצטיידות: ראו ביאור ב.10. לדוחות הכספיים.

המשך השמשת צי המטוסים מדגם בואינג 777 (רחב גוף)

- לפרטים ראו ביאור ד.10. לדוחות הכספיים.

הרחבת צי המטוסים מדגם בואינג 737 (צר גוף)

- רכישת שני מטוסים נוספים: במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025, חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לרכישת שני מטוסים מדגם בואינג 737-800 משנתון ייצור 2014. לפרטים ראו ביאור ה.10. לדוחות הכספיים.
- תוכניות החברה להצטיידות במטוסי 737 MAX: ראו ביאור ג.10. לדוחות הכספיים.

חכירות רטובות

במהלך שנת 2025 החברה התקשרה עם מחכיר זר בהסכמים לחכירה רטובה של מטוסים מדגם בואינג 737-800, כך שבמהלך השנה הופעלו בחכירה רטובה לתקופות שונות עד חמישה מטוסים. כמו כן, במהלך שנת 2025 הפעילה החברה בחכירה רטובה מטוס מטען מסוג איירבאס 300-600 ממחכיר זר, אשר עמו התקשרה החברה בהסכם עד לסוף שנת 2026. בפברואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, חתמה החברה מול מחכיר זר על הסכם לחכירה רטובה של שני מטוסים נוספים מדגם בואינג 737-800 לעונת הקיץ של שנת 2026.



צי מטוסי הנוסעים הצפוי לשנת 2026

להלן טבלה של מצבת מטוסי הנוסעים השמישים שיפעלו בחברה בשנת 2026:

צי מטוסי	צי המטוסים השמישים ל־סוף שנת 2025	הצטיידות והשמת מטוסים בשנת 2026	צי המטוסים הצפוי בשנת 2026
787 דרימליינר	17	+1	18
777 רחב גוף	5	+1	6
737 צר גוף	24	+2	26
מטוסים המופעלים בחכירה רטובה (בשקלול זמן ממוצע משוקלל)	4	+1	5
סה"כ	50	+5	55

יצוין כי עיקר ההצטיידות במטוסים בשנת 2026 כמפורט בטבלה לעיל, היא מעבר לגידול בצי המטוסים אשר בהתאם לתוכנית האסטרטגית של החברה כפי שעודכנה ברבעון הראשון לשנת 2025 (לפרטים ראו סעיף 8.15 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח התקופתי לשנת 2024). ההצטיידות הנוספת כאמור היא על מנת לתת מענה לביקושים העולים בנתב"ג כאמור בסעיף 1.2.א לעיל.

תחזיות החברה כמפורט לעיל לרבות בדבר מועדי קבלת מטוסים נוספים, השמשת מטוס נוסף מסוג בואינג 777 ושינוי לתצורת דרימליינר, צפי קבלת מטוסים בחכירה רטובה ורכישת מנועים נוספים, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוססות על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויים להשתנות כולם או חלקם או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם כמו גם בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח זה), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל ומימוש התוכנית האסטרטגית של הקבוצה.



3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

להלן מוצגים דוחות המאוחדים על הרווח והפסד, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד, וכן הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה בשנה המדווחת ביחס לאשתקד:

שנת 2025 Vs. שנת 2024		שנת 2024		שנת 2025		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
1.3%	43.8	100.0%	3,432.2	100.0%	3,476.0	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
(2.6%)	(15.8)	17.5%	600.6	16.8%	584.7	דלק
16.7%	122.2	21.4%	732.9	24.6%	855.0	שכר ונלוות
9.6%	31.8	9.7%	332.8	10.5%	364.6	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אוירי
20.5%	21.8	3.1%	106.7	3.7%	128.5	תחזוקה
15.6%	34.8	6.5%	223.0	7.4%	257.7	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
2.0%	3.8	5.7%	194.0	5.7%	197.8	הוצאות שיווק והפצה
2.4%	6.3	7.8%	266.3	7.8%	272.6	פחת והפחתות
30.7%	23.4	2.2%	76.3	2.9%	99.7	שכירויות
7.0%	9.2	3.8%	131.0	4.0%	140.2	מחשוב והוצאות מטה
(713.8%)	28.6	(0.1%)	(4.0)	0.7%	24.6	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
10.0%	266.1	77.5%	2,659.4	84.2%	2,925.5	סה"כ הוצאות תפעוליות
(28.8%)	(222.2)	22.5%	772.7	15.8%	550.5	רווח תפעולי
(96.2%)	91.6	(2.8%)	(95.1)	(0.1%)	(3.6)	הוצאות מימון, נטו
(19.3%)	(130.7)	19.7%	677.6	15.7%	546.9	רווח לפני מסים על ההכנסה
3.0%	(3.9)	(3.9%)	(132.6)	(3.9%)	(136.6)	הוצאות מס
(24.7%)	(134.6)	15.9%	544.9	11.8%	410.3	רווח נקי לשנה

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2025 ביחס להכנסות מהפעלה אשתקד בכ-43.8 מיליון דולר, כ-1.3%. הכנסות מהטסת נוסעים בשנת 2025 גדלו בכ-2.6% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ-78.8 מיליון דולר), ומנגד, הכנסות מהטסת מטען קטנו בכ-20.2% לעומת אשתקד (כ-53.8 מיליון דולר). כמו כן, ההכנסות הנלוות בשנת 2025 עלו בכ-22.7% לעומת אשתקד (כ-18.9 מיליון דולר).

היות ושיעורי התפוסה (PLF) והתשואה לנוסע (RRPK) הם ללא שינוי ביחס לאשתקד (לפרטים ראו סעיף א2.2). העלייה בהכנסות מהטסת נוסעים נובעת בעיקר מהמשך הגידול בהיצע המושבים המשוקלים ק"מ (ASK), אשר התבטא בתקופה כאמור בכ-2.9% ביחס לאשתקד. הגידול בקיבולת מתאפשר לאור המשך הגידול במצבת המטוסים וכושר הייצור של החברה, כמפורט בסעיף א2.3. עוד יצוין, כי העלייה בקיבולת כאמור היא על אף הפסקת הפעילות הטיסתית במשך מבצע עם כלביא, וכן כי העלייה בהכנסות מהטסת הנוסעים היא על אף הפרשה (קיטון הכנסה) שהוכרה בגין שיפוי נוסעים שטיסתם בוטלה בעקבות המבצע בגין שירותי סיוע כמפורט בביאור 12 לדוחות הכספיים.

הירידה בהכנסות המטען כאמור נובעת מירידה הן בכמות המטען המוטסת והן בתשואה לטון ק"מ, על רקע הירידה בנתח השוק בעיקר בהטסת מטען בבטן מטוסי הנוסעים כמפורט בסעיף א1.2 לעיל.

העלייה בהכנסות הנלוות היא בעיקרה בשל עלייה של כ-47.8% (כ-12.3 מיליון דולר) בגין רכיב תוכנית נאמנות (לפרטים ראו ביאור א2.2. לדוחות הכספיים), על רקע עלייה במצבת כרטיסי האשראי הממותגים (Flycard) ובמחזורי האשראי בגינם וכן בגין התחזקות השקל ביחס לדולר (שכן מרבית ההכנסות בגין רכיב תוכנית הנאמנות נקובות בשקלים).



הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו בשנת 2025 בכ-2,925.5 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-266.1 מיליון דולר (כ-10.0%) ביחס לאשתקד. הגידול בהוצאות התפעוליות ובשיעורן מהמחזור (כ-84.2% לעומת 77.5% אשתקד) נובע ממספר גורמים, אשר עיקרם הגדלת הפעילות, התייקרויות בסביבה המאקרו הכלכלית בכלל ובעלויות הקשורות לענף התעופה בפרט כמו גם התחזקות השקל ביחס לדולר וכן בגין הפרשות חד פעמיות להליכים משפטיים. בנוסף, שיעור ההוצאות מהמחזור הושפע גם ממבצע עם כלביא, לאור העובדה שבמהלך הפסקת הפעילות בעקבות המבצע המשיכה הקבוצה לשאת בעלויות קבועות ואף נשאה בעלויות תוספתיות בעקבותיו, דוגמת אגרות חניית מטוסים על רקע העברתם לשדות תעופה חלופיים בחו"ל, מלונות ואש"ל בגין צוותים ששהו בחו"ל בתקופת המבצע, העברות צוותים בחו"ל, חילוף נוסעים דרך הים באמצעות חברת ספנות ועוד, וכן בגין הפרשה שהוכרה כקישון הכנסה בגין שיפוי נוסעים כמפורט בביאור 12 לדוחות הכספיים.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לשנת 2025:

- **הוצאות דס"ל** של החברה ירדו בכ-15.8 מיליון דולר (כ-2.6% קישון) ביחס לאשתקד בעוד ששיעורן מהמחזור בשנת 2025 היווה כ-16.8% לעומת שיעורן מהמחזור אשתקד אשר היווה כ-17.5%.

מצד אחד, חלה עלייה בכמות הדס"ל שנצרכה, ומנגד הוצאות הדלק ירדו בעיקר עקב ירידה במחירי דס"ל בשיעור של כ-9.8% (לפני השפעת גידור) ביחס לאשתקד. הירידה במחיר הדלק כאמור קוזזה על ידי הפרשה בגין תוכנית CORSIA שיצרה הקבוצה בסך כ-8.4 מיליון דולר אשר נזקפו להוצאות הדלק. לפרטים ראו בביאור 12 לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי דס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו בביאור 19 לדוחות הכספיים. להלן פירוט הוצאות דס"ל לרבות השפעת הגידור והשפעת ההוצאות בגין תוכנית CORSIA בשנת 2025 לעומת אשתקד.

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
מיליוני דולר			
(25.3)	593.1	567.8	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
1.0	7.5	8.5	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
8.4	-	8.4	הוצאות בגין תוכנית CORSIA
(15.8)	600.6	584.7	סה"כ הוצאות דס"ל
6.9	234.1	241.0	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

- **הוצאות השכר** הסתכמו בכ-855.0 מיליון דולר בשנת 2025 והן מהוות שיעור של כ-24.6% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-21.4% אשתקד). הגידול בסך ההוצאה ביחס לאשתקד בהיקף של כ-122.2 מיליון דולר, הוא בעיקר כתוצאה מהתחזקות השקל ביחס לדולר בשיעור של כ-6.7%, מה שהביא לעלייה בהיקף של כ-61.9 מיליון דולר (כולל השפעת גידור וכן לרבות ההשפעה בגין שיעורן ההתחייבויות האקטואריות של הקבוצה, לפרטים ראו בביאור 20. לדוחות הכספיים) שכן הרוב המוחלט של הוצאות השכר של הקבוצה נקבע בשקלים, וכן כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות ובהשפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות. יצוין, כי העלייה במצבת העובדים של החברה היא על רקע בניית כושר הייצור שלה, המאפשר לה להמשיך ולעמוד ככל האפשר בביקושים העולים בשוק, וכן להיערך לקראת המשך ההצטיידות והגידול בצי המטוסים של החברה.

יובהר כי במהלך מבצע עם כלביא המשיכה הקבוצה לשלם שכר לכל עובדיה על אף שפעילותה הופסקה לזמן מה כמפורט לעיל, דבר אשר תרם אף הוא לעלייה בשיעור הוצאות השכר מהמחזור, שכן במהלך המבצע הכנסות הקבוצה היו מופחתות משמעותית, ואף בעטיה הכירה הקבוצה בקישון הכנסה בגין שיפוי נוסעים לפי חוק שירותי תעופה כמפורט בביאור 12 לדוחות הכספיים. יצוין כי בנטרול הירידה בהכנסות עקב מבצע עם כלביא (על פי הערכות החברה) ובנטרול השפעות שערי חליפין שקל-דולר, העלייה בשיעור הוצאות השכר מהמחזור בשנת 2025 הייתה מתונה יותר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.



- בסעיפי **אגרות ושירותים** **בנמלי התעופה** ובסעיפי **מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות** חל גידול של כ-31.8 מיליון דולר ושל כ-34.8 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לאשתקד, בעיקר עקב גידול הפעילות ועקב ההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית, וכן היחלשות הדולר ביחס לאירו וביחס לשקל בשנת 2025 לעומת אשתקד. עוד יצוין כי חלק מהעלייה בהוצאות הפעלה נוספות בשנת 2025 הוא כתוצאה מגידול בסך של כ-4.5 מיליון דולר ביחס לאשתקד בגין הוצאות ביטחון, כאשר רובו נובע כתוצאה מהפחתת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון, כך שבמהלך שנת 2025 חלה עלייה בשיעור השתתפות הקבוצה בהוצאות הביטחון מ-2.5% ל-5% מסך הוצאות הביטחון (לעניין עדכון שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון ראו הפתיח לעיל).

- להלן פירוט בגין הוצאות שיווק והפצה:

שנת 2025 Vs. שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
מיליוני דולר			
12.9	133.0	145.9	עמלות לסוכנים וחברות האשראי
(4.5)	37.9	33.4	הוצאות בגין מערכות הפצה
(4.6)	23.2	18.6	הוצאות פרסום ושיווק
3.8	194.0	197.8	סה"כ הוצאות שיווק והפצה

בסעיף זה חל גידול של כ-3.8 מיליון דולר (כ-2.0%) ביחס לאשתקד. שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה כ-5.7% בדומה לשיעור מהמחזור אשתקד. הוצאות בגין עמלות לסוכנים וחברות אשראי גדלו בעיקר בשל העלייה בהיקף ההכנסות מטיסות הנוסעים ביחס לאשתקד, וכן כתוצאה משינוי סיווג פנימי של הוצאות בגין עמלות דיגיטל מסעיף הוצאות פרסום ושיווק לסעיף עמלות לסוכנים וחברות אשראי, דבר אשר תרם גם לירידה בהוצאות השיווק והפרסום.

- בסעיף **פחת והפחתות** חל גידול של כ-6.3 מיליון דולר (כ-2.4%) ביחס לאשתקד. הגידול בהוצאות פחת והפחתות נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה בשנת 2025 לעומת אשתקד (המביא לעלייה בצריכת החלפים ובשעות מנועים) וכן מגידול במצבת המטוסים וציוד הטיסה וכן עקב עלייה בפחת והפחתות בגין רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים כתוצאה מהשקעות הקבוצה בתחום זה, בעיקר בתחום מערכות המידע והסייבר. כמו כן, שיעורן מהמחזור בשנת 2025 היווה כ-7.8% בדומה לשיעורן מהמחזור אשתקד.

- בסעיף **שכירויות** (הכולל בעיקר הוצאות חכירה בגין מטוסים בחכירה רטובה, עיקר הוצאות החכירה בגין החכירות היבשות מוכרות בסעיפי הפחת והמימון על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16) חל גידול של כ-23.4 מיליון דולר (כ-30.7%) ביחס לאשתקד, וזאת בעיקר בשל עלייה בהפעלתם של מטוסים בחכירה רטובה, כחלק ממתן המענה של הקבוצה להיקפי הביקושים לטיסות הקבוצה. לפרטים נוספים ראו סעיף א.3.2. לעיל. כמו כן, שיעורן מהמחזור בשנת 2025 היווה כ-2.9% לעומת שיעורן מהמחזור אשתקד אשר היווה כ-2.2%.

- עלויות **מחשוב ומטה** עלו ביחס לאשתקד בכ-9.2 מיליון דולר (כ-7.0%), בעיקר בשל עלייה בהוצאות מטה הקשורות בתפעול החברה המושפעות מעליית הפעילות כגון ייעוץ ושירותים מקצועיים, וכן מעלייה בהוצאות מערכות המידע על רקע השקעות משאבים של הקבוצה בתחום זה, לרבות בתחום הסייבר וכן כתוצאה מגידול בהפרשות לתביעות משפטיות. שיעור הוצאות מהמחזור בשנת 2025 הוא כ-4.0% לעומת 3.8% אשתקד.

- הוצאות אחרות, נטו** בשנת 2025 הסתכמו לסך שלילי של כ-24.6 מיליון דולר, המורכב ממספר גורמים לרבות הפרשה להוצאה עבור שנים קודמות בגין תוכנית CORSIA, שיערוך חיובי לאופציית הפאנטום אותו הכירה הקבוצה והפרשות חד פעמיות בגין הליכים משפטיים. אשתקד הסתכמו ההכנסות האחרות בסך חיובי של כ-4.0 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהשבת ערך בסך של כ-15.0 מיליון דולר בגין מטוס מדגם בואינג 777-200 וכן כתוצאה מהכרה בשערוך חיובי בגין אופציית הפאנטום וזאת בקיזוז הוצאות חד פעמיות אשר הוכרו בגין הטבות לעובדים בגין שנים קודמות.



רווח תפעולי

הרווח התפעולי בשנת 2025 הסתכם בכ-550.5 מיליון דולר (15.8% מהמחזור) - סכום נמוך בכ-222.3 מיליון דולר ביחס לרווח התפעולי אשתקד (22.5% מהמחזור). מפורט בסעיף א.1 לדוח הדירקטוריון.

הוצאות מימון, נטו

הוצאות מימון, נטו בשנת 2025 הסתכמו בכ-3.6 מיליון דולר בהשוואה לכ-95.1 מיליון דולר אשתקד - ירידה של כ-91.6 מיליון דולר. הירידה בהוצאות המימון, נטו, עד כמעט לכדי איפוסה, נובעת בעיקרה מעלייה בהכנסות בגין עודפי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש אשר הסתכמו בשנת 2025 בכ-93.7 מיליון דולר, וכן כתוצאה מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב וכן בהשפעת הפרשי השער.

מיסים על ההכנסה

הוצאות מיסים על ההכנסה בשנת 2025 הסתכמו בכ-136.6 מיליון דולר, גידול של 3.9 מיליון דולר ביחס לאשתקד, על אף הירידה ברווח לפני מס, בעיקר בעקבות גידול בהוצאות בהן הכירה הקבוצה ואינן מותרות בניכוי לצרכי מס. יצוין, כי בשנת 2024 הוצאות המס הושפעו לטובה בעיקר בעקבות הכרה בנכס מס בגין שנים קודמות.

רווח לפני מיסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מיסים על ההכנסה בשנת 2025 עומד על כ-546.9 מיליון דולר לעומת רווח לפני מיסים על ההכנסה אשתקד בסך של כ-677.6 מיליון דולר. הרווח הנקי בשנת 2025 הסתכם בכ-410.3 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-544.9 מיליון דולר אשתקד.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

להלן מוצגים דוחות מאוחדים על הרווח והפסד, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת הרבעון המקביל אשתקד, וכן הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כמפורט להלן:

Q4 2025 Vs. Q4 2024		Q4 2024		Q4 2025		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
0.0%	0.1	100.0%	851.6	100.0%	851.7	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
7.6%	10.1	15.6%	133.0	16.8%	143.1	דלק
14.8%	29.2	23.1%	196.9	26.5%	226.1	שכר ונלוות
10.8%	8.5	9.3%	79.1	10.3%	87.6	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
48.8%	12.9	3.1%	26.3	4.6%	39.2	תחזוקה
16.1%	9.0	6.6%	56.1	7.6%	65.1	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
10.0%	5.0	5.9%	50.5	6.5%	55.6	הוצאות שיווק והפצה
(1.2%)	(0.9)	8.4%	71.4	8.3%	70.5	פחת והפחתות
(17.8%)	(4.6)	3.0%	25.7	2.5%	21.1	שכריות
5.0%	1.7	4.0%	34.5	4.3%	36.2	מחשוב והוצאות מטה
226.3%	25.1	1.3%	11.1	4.3%	36.2	הוצאות אחרות, נטו
14.0%	96.1	80.4%	684.6	91.7%	780.7	סה"כ הוצאות תפעוליות
(57.5%)	(95.9)	19.6%	166.9	8.3%	71.0	רווח תפעולי
(108.8%)	30.4	(3.3%)	(28.0)	0.3%	2.5	הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
(47.1%)	(65.5)	16.3%	139.0	8.6%	73.5	רווח לפני מסים על ההכנסה
191.0%	(17.9)	(1.1%)	(9.4)	(3.2%)	(27.2)	הוצאות מס
(64.3%)	(83.4)	15.2%	129.6	5.4%	46.2	רווח נקי לתקופה

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה ברבעון הנוכחי הן ללא שינוי מהותי ביחס לרבעון המקביל אשתקד. הכנסות מהסבת נוסעים ברבעון הרביעי לשנת 2025 עלו בכ-2.4% ביחס לרבעון המקביל אשתקד (כ-18.1 מיליון דולר). מנגד, הכנסות ממטען ברבעון הרביעי לשנת 2025 ירדו בכ-38.2% לעומת הכנסות ממטען ברבעון המקביל אשתקד (כ-27.6 מיליון דולר). ההכנסות הנלוות ברבעון הרביעי לשנת 2025 עלו בכ-50.4% לעומת הכנסות נלוות ברבעון המקביל אשתקד (כ-9.6 מיליון דולר).

העלייה בהכנסות מהסבת נוסעים ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד, נובעת בעיקר כתוצאה מעלייה בקיבולת שהציעה הקבוצה אשר התבטאה בגידול של כ-4.6% בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשתקד על רקע הגידול במצבת המטוסים של הקבוצה כאמור בסעיף א.2.3, אשר קווצה מירידה בשיעור התפוסה לרמה של כ-92.7% (ביחס ל-96.2% ברבעון המקביל אשתקד) אשר גרמה לירידה בהכנסה למושב (RASK) של כ-2.1%. יצוין כי שיעור התפוסה כאמור הוא גבוה ביחס לעונתיות ומשקף ביקוש חזק לטיסות הקבוצה, וביתר שאת ביחס לעונתיות, אולם עדיין נמוך מהרבעון המקביל אשתקד בה מגמת הביקושים הגבוהים לטיסות הקבוצה הייתה אף חזקה יותר.

הירידה בהכנסות המטען כאמור נובעת מירידה הן בכמות המטען המוטסת והן בתשואה לטון ק"מ לאור התגברות פעילותן של חברות התעופה הזרות, אשר משפיעה על פעילות המטענים באופן מהיר וחד יותר מאשר בפעילות הנוסעים, דבר שהביא לירידה בנתח השוק של החברה.



העלייה בהכנסות הנלוות היא בעיקרה בשל עלייה של כ-105.3% (כ-12.7 מיליון דולר ברבעון הנוכחי לעומת 6.2 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד) בגין רכיב תוכנית נאמנות (לפרטים ראו ביאור א.20. לדוחות הכספיים), על רקע עלייה במצבת כרטיסי האשראי הממותגים (Flycard) ובמחזורי האשראי בגינם וכן בגין התחזקות השקל ביחס לדולר (שכן מרבית ההכנסות בגין רכיב תוכנית הנאמנות נקובות בשקלים).

הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו ברבעון הרביעי לשנת 2025 בכ-780.7 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-96.1 מיליון דולר (כ-14.0%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות, התייקרויות בסביבה המאקרו הכלכלית בכלל ובעלויות הקשורות לענף התעופה בפרט, הפרשות בגין תביעות משפטיות וכן בגין התחזקות השקל ביחס לדולר (לפרטים נוספים ראו פרק א.12. לעיל). לפיכך, שיעור ההוצאות התפעוליות מהמחזור ברבעון הרביעי לשנת 2025 היווה כ-91.7% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-80.4%.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לרבעון הרביעי בשנת 2025:

- **הוצאות דס"ל של החברה גדלו בכ-10.1 מיליון דולר (כ-7.6% גידול) ביחס לרבעון המקביל אשתקד באופן ששיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-16.8% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-15.6% לפרטים בדבר חשיפה לשינויים במחירי דס"ל, ראו פרק ב' להלן.**

הוצאות דס"ל גדלו הן עקב הגידול בצריכה גם בהתאם לגידול בפעילות, והן עקב עלייה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-0.6% (לפני השפעת גידור) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. בנוסף לכך, במהלך הרבעון הנוכחי יצרה הקבוצה הפרשה בגין תוכנית CORSIA בסך כ-2.4 מיליון דולר אשר נזקפו להוצאות דס"ל (מתוכם סך של כ-0.4 מיליון דולר הוא בגין התאמה של הפרשה שהוכרה בגין רבעונים קודמים השנה, ויתר הסכום הוא בגין הפרשה שוטפת לרבעון הנוכחי). לפרטים ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי דס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. להלן פירוט הוצאות דס"ל לרבות השפעת הגידור והשפעת ההוצאות בגין תוכנית CORSIA ברבעון הנוכחי לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
מיליוני דולר			
9.7	129.9	139.6	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
(2.1)	3.2	1.1	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
2.4	-	2.4	הוצאות בגין תוכנית CORSIA
10.1	133.0	143.1	סה"כ הוצאות דס"ל
1.4	56.7	58.1	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

- **הוצאות השכר הסתכמו בכ-226.1 מיליון דולר ברבעון הנוכחי והן מהוות שיעור של כ-26.5% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-23.1% ברבעון המקביל אשתקד).**

הגידול בסך ההוצאה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בהיקף של כ-29.2 מיליון דולר, הוא בעיקר כתוצאה מהתחזקות השקל ביחס לדולר בשיעור של כ-12% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, מה שהביא לעלייה בהיקף של כ-22.0 מיליון דולר (כולל השפעת גידור וכן לרבות ההשפעה בגין שיערוך ההתחייבויות האקטואריות של הקבוצה, לפרטים ראו ביאור א.20. לדוחות הכספיים) שכן הרוב המוחלט של הוצאת השכר של הקבוצה נקבע בשקלים, וכן כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות ובהשפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות.

יצוין, כי העלייה במצבת העובדים של החברה היא על רקע בניית כושר הייצור שלה, דבר המאפשר לה להמשיך ולעמוד ככל האפשר בביקושים העולים בשוק, וכן לעשות שימוש יעיל יותר בגורמי הייצור שלה ובכך להביא להגדלת הקיבולת.



- בסעיפי אגרות ושירותים בנמלי התעופה ובסעיפי מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות חל גידול של כ-8.5 מיליון דולר ושל כ-9.0 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר עקב הגידול בפעילות וכן כתוצאה מההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית, היחלשות הדולר ביחס לאירו וביחס לשקל ברבעון הנוכחי לעומת הרבעון המקביל אשתקד. עוד יצוין כי חלק מהעלייה בהוצאות הפעלה נוספות ברבעון הנוכחי הוא כתוצאה מגידול בסך של כ-1.6 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד בגין הוצאות ביטחון, כאשר רובו נובע כתוצאה מהפחתת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון, כך שבמהלך הרבעון הנוכחי חלה עלייה בשיעור השתתפות הקבוצה בהוצאות הביטחון מ-2.5% ל-5% מסך הוצאות הביטחון (לעניין עדכון שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון ראו הפתיח לעיל).

- להלן פירוט בגין הוצאות שיווק והפצה:

Q4 2025 Vs. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
מיליוני דולר			
3.9	34.2	38.1	עמלות לסוכנים וחברות האשראי
(1.7)	9.5	7.7	הוצאות בגין מערכות הפצה
2.8	6.8	9.7	הוצאות פרסום ושיווק
5.0	50.5	55.6	סה"כ הוצאות שיווק והפצה

בסעיף זה בכללותו חל גידול של כ-5.0 מיליון דולר (כ-10.0%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה כ-6.5% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-5.9%. העלייה בהוצאות הפרסום והשיווק נבעה בעיקר כתוצאה מכך שעלויות הקמפיינים ברבעון הנוכחי היו גבוהות יותר ביחס לרבעון המקביל אשתקד. מנגד, חלה ירידה בסעיף הפרסום בגין שינוי סיווג פנימי של הוצאות בגין עמלות דיגיטל מסעיף הוצאות פרסום ושיווק לסעיף עמלות לסוכנים וחברות אשראי, דבר שתרם לגידול בסעיף העמלות לסוכנים וחברות האשראי.

- בסעיף פחת והפחתות חל קיטון של כ-0.9 מיליון דולר (כ-1.2%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. הקיטון בהוצאות פחת והפחתות נובע בעיקר כתוצאה משינוי אומדן בגין פחת חלפים ואביזרים סריאליים (Rotables) שבוצעה אשתקד, מנגד חל גידול בהוצאות הפחת בעקבות עלייה בפחת והפחתות בגין רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים וכן לאור הגידול במצבת המטוסים וציוד הטיסה. שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-8.3% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-8.4%.

- בסעיף שכריוות (הכולל בעיקר הוצאות חכירה בגין מטוסים בחכירה רטובה, נוכח העובדה שעיקר הוצאות החכירה בגין החכירות היבשות מוכרות בסעיפי הפחת והמימון על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16) חל קיטון של כ-4.6 מיליון דולר (כ-17.8%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד, זאת בעיקר בשל הירידה ברכישת הקיבולת בטיסות המטען. מנגד, חלה עלייה מתונה בהפעלתם של מטוסים בחכירה רטובה המשמשים את החברה כחלק ממתן המענה של הקבוצה להיקפי הביקושים לטיסות הקבוצה. לפרטים נוספים ראו סעיף א.3.2. לעיל. כמו כן, שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-2.5% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-3.0%.

- עלויות מחשוב ומטה עלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד בכ-1.7 מיליון דולר (כ-5.0%) בעיקר בשל עלייה בגין מערכות מידע על רקע השקעות החברה בתחום זה, לרבות בתחום הסייבר.

- הוצאות אחרות, נטו** ברבעון הנוכחי הסתכמו הוצאות האחרות נטו בסך שלילי של כ-36.2 מיליון דולר, המורכב ממספר גורמים לרבות הפרשה להוצאה עבור שנים קודמות בגין תוכנית CORSIA, שיערוך חיובי לאופציית הפאנטום אותו הכירה הקבוצה והפרשות חד פעמיות בגין הליכים משפטיים. ברבעון המקביל אשתקד הסתכמו הוצאות האחרות, נטו בסך של כ-11.1 מיליון דולר אשר נבעו בעיקר כתוצאה מהוצאות חד פעמיות בגין הטבות לעובדים עבור שנים קודמות בקיזוז שערון אופציית הפאנטום.



רווח תפעולי

הרווח התפעולי ברבעון הרביעי לשנת 2025 הסתכם בכ-71.0 מיליון דולר (8.3% מהמחזור), סכום נמוך בכ-95.9 מיליון דולר (57.5%) ביחס לרווח התפעולי ברבעון המקביל אשתקד אשר הסתכם בכ-166.9 מיליון דולר (19.6% מהמחזור). מפורט בסעיף א.1 לדוח הדירקטוריון.

הכנסות (הוצאות) מימון, נטו

הכנסות (הוצאות) מימון, נטו ברבעון הרביעי לשנת 2025 הסתכמו בסך חיובי (דהיינו הכנסות מימון) של כ-2.5 מיליון דולר בהשוואה לסך שלילי (הוצאות מימון) בסך של כ-28.0 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד - שיפור של כ-30.4 מיליון דולר. השיפור בסעיף המימון, נטו נובע בעיקרו מעלייה בהכנסות בגין עודפי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש אשר הסתכמו ברבעון הנוכחי בכ-25.6 מיליון דולר, לפרטים נוספים ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים, וכן מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב ביחס לרבעון המקביל אשתקד לרבות כתוצאה מפירעון מוקדם של חלק מהלוואות הפניקס בסך של 30 מיליון דולר שבוצעה אשתקד וכן כתוצאה משינויים בהפרשי השער.

מיסים על ההכנסה

הוצאות מיסים על ההכנסה ברבעון הרביעי לשנת 2025 הסתכמו בכ-27.2 מיליון דולר, אשר עלו ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד על אף הירידה ברווח לפני מס, בעיקר בעקבות גידול בהוצאות בהן הכירה הקבוצה ואינן מותרות בניכוי לצרכי מס. יצוין, כי ברבעון המקביל אשתקד הוצאות המס הושפעו לטובה בעיקר בעקבות הכרה בנכס מס בגין שנים קודמות.

רווח לפני מיסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מיסים על ההכנסה ברבעון הרביעי לשנת 2025 עומד על כ-73.5 מיליון דולר לעומת רווח לפני מיסים על ההכנסה בסך של כ-139.0 מיליון דולר. הרווח הנקי ברבעון הרביעי לשנת 2025 הסתכם בכ-46.2 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-129.6 מיליון דולר אשתקד.

4.4. עונתיות

בעתות שגרה, פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא, לרוב בעונת הקיץ ובתקופות החגים. לעניין הסביבה העסקית והתפתחות השוק בעת הנוכחית ראו פתיח לדוח דירקטוריון זה וסעיף א.1.2. לעיל.



5א. תזרים מזומנים כולל השקעות נזילות

תזרימי המזומנים לתקופה של שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

שנת 2025 VS שנת 2024	שנת 2024	שנת 2025	
מיליוני דולר			
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
(399.3)	1,445.4	1,046.2	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(189.0)	(200.5)	(389.4)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
29.0	(198.1)	(169.1)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
38.4	(8.7)	29.6	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ*
(520.8)	1,038.1	517.2	עלייה במזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
517.3	1,443.8	1,961.0	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*

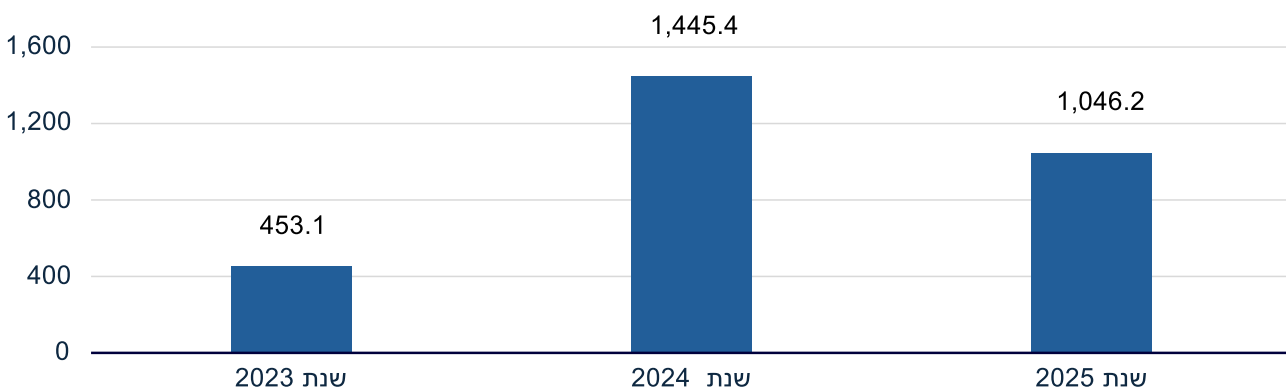
*מקורות נזילים זמינים לשימוש של הקבוצה מהווים לצורך גילוי זה מקורות נזילים, אף שאינם חלק מסעיף המזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות ("פיקדונות הזמינים לשימוש בנקל שתקופתם אינה עולה על שלושה חודשים") ועל כן אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים בדוח על המצב הכספי של הקבוצה. לפרטים בדבר המזומנים ושווי מזומנים של הקבוצה, ראו דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים בדוחות הכספיים. לפרטים נוספים על הרכב המקורות הנזילים ראו ביאור 4 לדוחות הכספיים.

**בנטרול השקעות במקורות נזילים זמינים לשימוש כאמור.

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2025 נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-1,046.2 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ-1,445.4 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. הקיטון בסך כ-399.2 מיליון דולר נובע בעיקר משינויים בהון החוזר, היות והגידול ביתרת ההכנסות מראש ובצבר ההזמנות בשנת 2024 (ביחס ליתרתן בסוף שנת 2023) הוא משמעותית גבוה ביחס לשינוי בשנת 2025, בה יתרת ההכנסות מראש נותרה חזקה אך יציבה ועל כן לא חל גידול ביתרת ההכנסות מראש. בנוסף, הירידה ברווח לפני מס תרמה אף היא לירידה בתזרים מפעילות שוטפת. על אף האמור, תזרים המזומנים מפעילות שוטפת בשנת 2025 גבוה מתזרים המזומנים מפעילות שוטפת בשנת 2023 בכ-593.1 מיליון דולר, וזאת על רקע השיפור בתוצאות העסקיות.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לתקופה שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר בשנים 2025-2023 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-389.4 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-379.7 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-128.6 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללות סך של כ-21.0 מיליון דולר בגין שיפוץ מנועים, כ-48.8 מיליון דולר בגין רכישת חלקי חילוף בין היתר על רקע גידול בפעילות וכ-37.6 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר כללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנה וחומרה.

בנוסף להשקעות השוטפות (CAPEX) כאמור, השקיעה הקבוצה כ-70.6 מיליון דולר בגין רכישת מטוסים ומנוע שהיו חכורים על ידי החברה ועברו לבעלותה (לפרטים ראו ביאור 1.10. לדוחות הכספיים). יתר הסכום בסך כ-180.5 מיליון דולר שימש לצורך הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות- בעיקר הצטיידות במטוסים (לרבות מטוס חדש מדגם בואינג 787-9 כמפורט בביאור 1.10), רכישת מנועים, מושבים וחלפים לשימוש צי המטוסים מדגם בואינג 777, רכישת סימולטורים וכן השקעה במפעל תמ"מ. כמו כן, חל גידול בהשקעה בפיקדונות בסך של כ-9.5 מיליון דולר בגין השקעה בפיקדונות שאינם מהווים חלק מההשקעות הנזילות (מאחר ומדובר בפיקדונות שאינם נזילים).

בשנת 2024 סך של כ-200.5 מיליון דולר נטו שימשו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-204.5 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-92.0 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללים סך של כ-46.8 מיליון דולר בגין רכישת חלקי חילוף, בין היתר עקב גידול בפעילות וסך של כ-25.8 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר כללו בעיקר השקעות בפיתוח, רכישות תוכנה וחומרה, סך של כ-8.7 מיליון דולר בגין רכישת מטוס חכור והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור בתקופות עתידיות.

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

בשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-169.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-154.4 מיליון דולר, ואף החזירה הלוואות בעלים בסך של כ-9.8 מיליון דולר. כמו כן, שילמה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-118.0 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי ממימוש כתבי אופציות למניות בסך של כ-113.5 מיליון דולר, לפרטים ראו ביאורים 1.18. ב. ו-1.18. ג. לדוחות הכספיים.

בשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-198.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מבעל שליטה בסך של כ-60.2 מיליון דולר וכן, הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-206.2 מיליון דולר כאשר כ-58.8 מיליון דולר עבור פירעונות מוקדמים של הלוואות ו-2.7 מיליון דולר בגין פירעון אג"ח כמפורט בביאור 1.14. (2) לדוחות הכספיים. כמו כן, הקבוצה פרעה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-122.9 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי בגין תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה, נטו בסך של כ-135.3 מיליון דולר, וכן ממימוש כתבי אופציות למניות בסך של כ-58.1 מיליון דולר נוספים.

השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ

בעקבות התחזקות השקל מול הדולר במהלך תקופה זו, נרשמה השפעה חיובית על יתרות המקורות הנזילים הזמינים לשימוש שאינם נקובים בדולר, בהיקף של כ-29.6 מיליון דולר.



תזרימי המזומנים לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

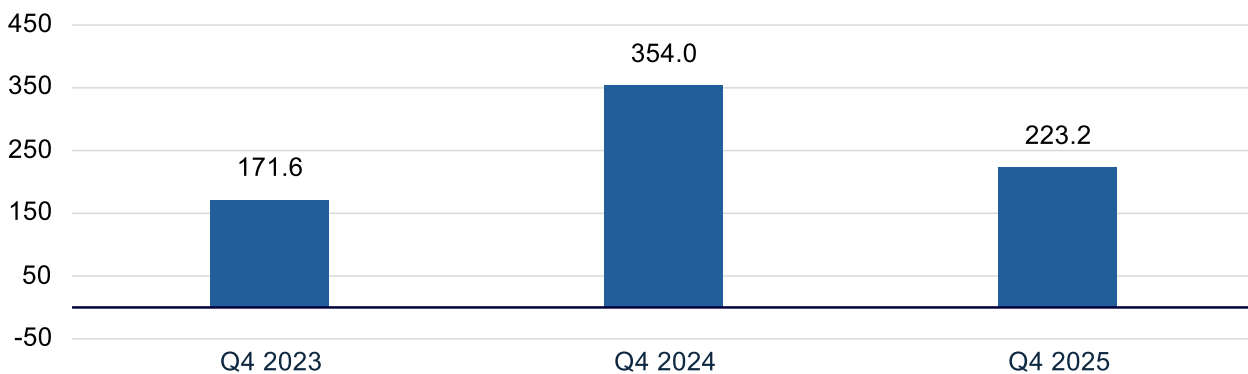
Q4 2025 VS. Q4 2024	Q4 2024	Q4 2025	
מיליוני דולר			
578.5	1,250.0	1,828.5	יתרת פתיחה מזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
(130.7)	354.0	223.2	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
14.3	(66.8)	(52.5)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
47.4	(91.9)	(44.5)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
7.7	(1.4)	6.2	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ*
(61.4)	193.9	132.5	עלייה במזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
517.1	1,443.9	1,961.0	יתרת סגירה מזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*

**/* ראו הערות בטבלה על תזרימי המזומנים לשנת 2025 לעיל.

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

ברבעון הרביעי לשנת 2025 נבע לקבוצה תזרימי מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-223.2 מיליון דולר לעומת תזרימי חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ-354.0 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הקיטון בסך כ-130.8 מיליון דולר נובע בעיקר משינויים בהון החוזר, שמקורה בגידול חריג ברבעון המקביל אשתקד ביתרת ההכנסות מראש ובצבר ההזמנות וכן מהירידה ברווח לפני מס.

התפתחות תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר בשנים 2025-2023 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

ברבעון הרביעי לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-52.5 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-53.6 מיליון דולר, מתוכו סך של כ-43.1 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) בסך של כ-14.2 מיליון דולר בגין רכישת חלקי חילוף עקב גידול פעילות, כ-8.4 מיליון דולר בגין שיפוץ מנועים, וכ-13.0 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר כללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנה וחומרה.

בנוסף להשקעות השוטפות (CAPEX) כאמור, השקיעה הקבוצה סך של כ-11.0 מיליון דולר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור אשר עיקרה הצטיידות במטוסים, רכישת מנועים, מושבים וחלפים לשימוש צי מטוסים מדגם בואינג 777 וכן השקעה במפעל תמ"מ.

ברבעון הרביעי לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-66.8 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-74.2 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-28.6 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללים סך של כ-11.6 מיליון דולר בגין רכישת חלקי חילוף עקב גידול פעילות וכ-10.6 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר כללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנות וחומרה, סך של כ-7.8 מיליון דולר בגין רכישת מטוס חכור (ראו ביאור 10.ה.1) לדוחות הכספיים) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות. כמו כן חל קיטון בהשקעה פיקדונות בסך של כ-6.4 מיליון דולר בגין השקעה בפיקדונות שאינם מהווים חלק מהפיקדונות הזמינים לשימוש (מאחר ואינם נזילים).

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

ברבעון הרביעי לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-44.5 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-32.6 מיליון דולר, שילמה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-27.5 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי כתוצאה מלקיחת מסגרות אשראי בסך של כ-19.4 מיליון דולר, וממימוש כתבי אופציות למניות בסך של כ-6.0 מיליון דולר, לפרטים ראו ביאורים 18.ב. ו-18.ג. לדוחות הכספיים.

ברבעון הרביעי לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-91.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-76.9 מיליון דולר כאשר כ-41.7 מיליון דולר עבור פירעונות מוקדמים של הלוואות. כמו כן, פרעה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-34.5 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי ממימוש כתבי אופציות למניות בסך של כ-18.8 מיליון דולר.



א.6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר

31/12/2024	31/12/2025		31/12/2024	31/12/2025	
מיליוני דולר			מיליוני דולר		
2,060.4	2,224.2	התחייבויות שוטפות	1,874.2	2,452.1	נכסים שוטפים
1,788.1	1,727.6	התחייבויות לא שוטפות	2,501.8	2,547.6	נכסים לא שוטפים
527.5	1,048.0	הון			
4,376.0	4,999.8	סה"כ	4,376.0	4,999.8	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2025 לעומת 31 בדצמבר 2024:

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכמו בכ-2,452.1 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-577.9 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2024. הגידול נבע בעיקר מעלייה ביתרות הנזילות של הקבוצה.

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכמו בכ-2,224.2 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-163.8 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2024, הגידול נבע בעיקר בעלייה בזכאים, ספקים והפרשות בסך כולל של כ-173.0 מיליון דולר.

נכסים לא שוטפים

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכמו בכ-2,547.6 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-45.8 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2024. הגידול בסך הנכסים הלא שוטפים נובע בעיקרו מגידול ברכוש קבוע ורכוש אחר בסך כ-203.1 מיליון דולר, בעיקר מגידול במטוסים וציוד טיסה, וזאת כנגד קיטון היתרה בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים בסך של כ-77.4 מיליון דולר עקב הפחת השוטף לתקופה, וכן עקב רכישת מטוסים ומנועים חכורים, לפרטים נוספים ראו ביאור 5.ב. לדוחות הכספיים.

התחייבויות לא שוטפות

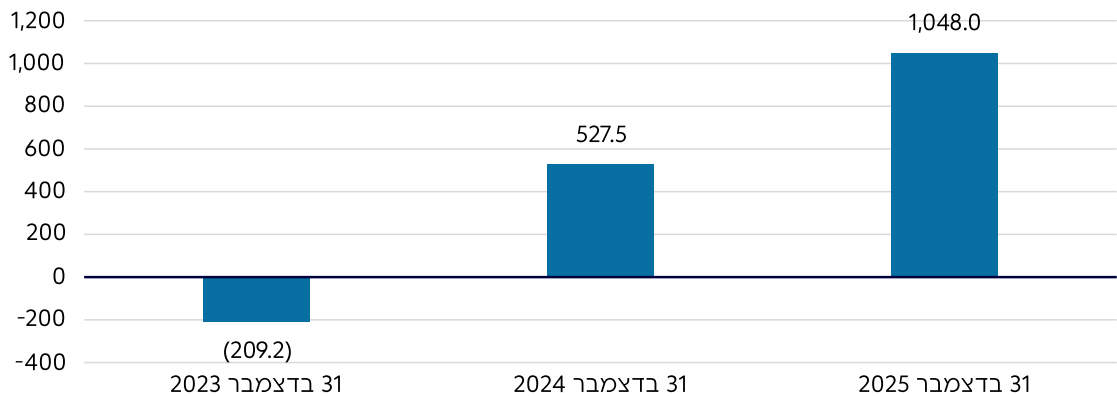
ההתחייבויות הלא שוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכמו בכ-1,727.6 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ-60.4 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2024. עיקר הקיטון נובע מירידה בהתחייבויות בגין חכירות ובגין הלוואות פיננסיות, בעיקר עקב פירעון השוטף ועקב מטוסים ומנוע חכורים שנרכשו, בקיטון הגידול בהתחייבות מס נדחה, בעיקר עקב הרווח לשנת 2025.

הון

סך ההון של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכם בכ-1,048.0 מיליון דולר. הגידול בהון ביחס לסוף שנת 2024 נבע בעיקר כתוצאה מהרווח הנקי לשנת 2025 בסך של כ-410.3 מיליון דולר וכן כתוצאה ממימוש כתבי אופציות בתקופה, בניכוי עמלת גיוס, בסך של כ-113 מיליון דולר. יצוין כי בינואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, חילקה החברה דיבידנד בסך של כ-102 מיליון דולר, כמפורט בביאור 18.א. לדוחות הכספיים.



התפתחות ההון (מיליוני דולרים)



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות

לפרטים בנוגע להלוואות הקבוצה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

א.7 נכסים שאינם משועבדים

נכון ליום 31 בדצמבר 2025 בבעלות הקבוצה נכסים בלתי משועבדים בשווי שוק המסתכם לסך של כ-210 מיליון דולר, הכוללים מטוסים, מנועים וציוד תעופתי ובכלל זה סימולטורים. בנוסף לכך, כמפורט בסעיף 8.7.1, לקבוצה השקעה בהקמת מבנה בהתאם למרכז של רש"ת לייצור מזון למטוסים, הצפוי לשמש את חברת הבת ת.מ.מ, אשר נכון למועד פרסום הדוח ממונת ממקורותיה העצמיים של הקבוצה. לפרטים נוספים ראו גם ביאור 10 ט לדוחות הכספיים. נכסים אלה מהווים בסיס איכותי להרחבת יכולת המימון של הקבוצה, בתנאים אטרקטיביים, הודות לסחירותם הגבוהה ולערכם הגבוה בשוק, וזאת על רקע עיכובים בשרשרת האספקה העולמית בענף התעופה והביקוש הגבוה לציוד. שווים ההוגן של המטוסים והמנועים הוערך בהתאם למחירונים המקובלים בענף.

לאחר מועד הדוח ועד למועד פרסומו, הסירה הקבוצה שעבודים נוספים בהיקף של כ-85 מיליון דולר.



ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית בהקשר זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים השנתיים.

חשיפה לשינויים במחירי דס"ל

ככלל, הוצאות דס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה כמפורט בפרק א.3. לדוח דירקטוריון זה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025 היו לחברה מספר התקשרויות לצורך גידור מחירי דס"ל המכסות כ-35% מהתצרוכת המתוכננת ל-12 החודשים הקרובים. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד והרווח הכולל ראו ביאור 19.1. לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור דס"ל ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכם ליתרה שלילית (התחייבות) בסך כ-1.1 מיליון דולר. להלן פירוט לגבי שיעורי הגידור המינימליים והמקסימליים (מסך הצריכה החודשית הצפויה) על פי מדיניות גידור הדלק הסילוני ל-24 החודשים הבאים (במועד הסמוך לאישור הדוח): מדיניות הגידור של הקבוצה קובעת גידור "מתגלגל" כאשר שיעורי הגידור גבוהים יותר בטווח הקצר, היות והתחזיות לגבי פעילות הקבוצה ומכירותיה מהימנות יותר. בטווח הבינוני והארוך, לקבוצה קיימת גמישות רבה יותר לביצוע התאמות בפעילותה המסחרית והתפעולית, ועל כן שיעור הגידור נמוך יותר.

חודשים קדימה	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13-18	19-24
שיעור גידור מינימלי	60%	55%	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%	0%	0%
שיעור גידור מקסימלי	80%	75%	70%	65%	60%	55%	50%	45%	40%	35%	30%	25%	25%	15%

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות דס"ל על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים על פי העקום הידוע בסמוך למועד פרסום הדוח, בהתחשב בתיק הגידור הקיים, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, וביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, ייוותרו ללא שינוי):

היקף השפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)	שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (212 סנט/גלון)
195	50%
74	25%
(121)	-25%
(232)	-50%



חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית Term SOFR דולרית, כאשר הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-28% מיתרת הלוואות שקיבלה החברה הם בריבית משתנה (ללא גידור) וכ-72% מיתרת הלוואות⁴⁵ הם בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ-5 שנים.

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

היקף ההשפעה על הוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)	שיעור הגידור הממוצע ו/או שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	שינוי בשיעור ריבית Term SOFR הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור ריבית Term SOFR (3.7%) סמוך למועד הדוח
7.6	72%	50%
2.7		15%
(2.3)		-15%
(7.6)		-50%

נגזרי ריבית

החברה מנהלת את סיכון הריבית, בין היתר, על ידי שימוש בנגזרי ריבית. השווי ההוגן של נגזרי הריבית בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכם ליתרה חיובית (נכס) בסך כ-14.1 מיליון דולר, להשפעת העסקאות על הרווח והפסד והרווח הכולל ראו ביאור 1.1.19. לדוחות הכספיים.

חשיפה בגין שערי החליפין

חשיפה בגין הוצאות ותשלומים שוטפים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הוא בדולר, מטבע הפעילות וההצגה של החברה. לחברה הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על הערך הדולרי של הוצאות השקליות. יצוין כי מנגד, לחברת המועדון קיימות הכנסות שקליות המקוזזות חלק מהחשיפה השקלית של הקבוצה.

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות השקליות בניכוי ההכנסות השקליות כאמור (לא כולל החשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל כמפורט להלן) על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים), ביחס לשערי מטבע החוץ העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת הקבוצה (בהנחה שכל יתר המשתנים וביניהם היקף הוצאות וההכנסות השקליות ייוותרו ללא שינוי מהצפוי).

סמוך למועד אישור הדוח, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד על כ-21% מהחשיפה הצפויה כאמור. גידור החשיפה נעשה באמצעות נגזרים (המיועדים כמכשירים מגדרים לצורך חשבונאות גידור) ו/או באמצעות החזקת עודפי מזומנים בפיקדונות שקליים (אשר חלקם מיועדים כמכשירים מגדרים וחלקם אינם מיועדים כמכשירים מגדרים לצורך חשבונאות גידור) לצמצום החשיפה בפועל. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד והרווח הכולל ראו ביאור 1.1.19. לדוחות הכספיים.

השינוי בערך הדולרי של הוצאות השקליות אחרי השפעת גידור (מיליון דולר) ⁴⁶	שיעור הגידור הממוצע מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.09 ש"ח לדולר בספוט)
(70)	23%	10%
86		-10%

⁴⁵ הלוואות המתוארות לא כוללות את הלוואת הפניקס לחברת המועדון, אשר אינה חשופה לשינויים בשיעורי הריבית כמפורט בביאור זה, לפרטים נוספים ראו ביאור 1.14. לדוחות הכספיים השנתיים.

⁴⁶ השינוי בערך הדולרי של הוצאות השקליות לאחר גידור, מביא בחשבון את השפעת השינוי בשער החליפין כפי שהונח לצורך ניתוח הרגישות גם על יתרת הפיקדונות השקליים, על אף שחלקם אינם מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור. יצוין כי בשל עובדה זו, השפעת שיערוך אותם הפיקדונות כאמור תיקף לסעיף המימון. כמו כן, ייתכנו פערי עיתוי בין ההכרה ברווחי או הפסדי השערוך לבין ההכרה בהשפעה התוצאתית של הוצאות התפעוליות.



חשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל

לחברה מספר התחייבויות הקשורות בעיקר לסיום יחסי עובד מעביד עבור עובדים בישראל הנקובות בשקל בהיקף כולל של כ- 143.6 מיליון דולר (נטו מנכסי תוכנית), אשר חושף את החברה לשינויים בדוח על הרווח והפסד בגין שיערוך יתרות מאזניות מדי תקופה.

חשיפה בגין הלוואות הנקובות בין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק ממרכיביהן נקוב במטבע ין יפני. סך החוב הנקוב ביין יפני מסתכם בכ-15.0 מיליארד ין. נכון ליום 31 בדצמבר 2025 ביצעה החברה עסקאות גידור להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער הין וזאת עבור חוב של כ-9.3 מיליארד ין. נכון למועד הדוח על המצב הכספי, השווי ההוגן של עסקאות גידור אלו עומד על סכום שלילי (התחייבות) בסך כ-21.5 מיליון דולר. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד והרווח הכולל ראו ביאור 2.ה.19. לדוחות הכספיים. בהתאם, לחברה קיימת חשיפה שאינה מגודרת בגין מרכיבי חוב הנקובים ביין יפני בהיקף של כ-5.7 מיליארד ין (המהווים על פי שער הספוט ליום 31 בדצמבר 2025 כ-36.5 מיליון דולר).

חשיפה בגין יתרות מאזניות ותשלומים עתידיים

להלן עיקרי ההתחייבויות הפיננסיות (נכסים פיננסיים) אשר חושפות את החברה לתנודות בשערי חליפין, בחלוקה לפי מטבעות עיקריים (במיליוני דולר):

אירו	ין יפני	שקל	
(17.8)	-	(175.9)	מזומנים ופיקדונות
-	-	28.8	התחייבות בגין חכירות
-	64.9	-	הלוואות (שאינן מגודרות, בגין חשיפת שע"ח)
-	-	143.6	התחייבות בגין הטבות עובדים
(17.8)	64.9	(3.5)	סה"כ התחייבויות (נכסים), נטו בדולר
1.18	156.82	3.19	שע"ח ספוט ל- 31.12.2025 ל-1 דולר
(1.7)	6.5	(0.4)	השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין

מדיניות השקעות

בשנת 2025 השקיעה החברה בהתאם למדיניות השקעותיה, גם באפיקים מנייתיים, אגרות חוב זמינות למכירה, קרנות נאמנות וקרנות כספיות. לפרטים ראו ביאור 4 לדוחות הכספיים.



ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

1.1 תרומות וסיוע לקהילה

במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2025 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-15 מיליון דולר. לפרטים בדבר תרומות וסיוע לקהילה ראו סעיף 8.10.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד".

1.2 דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראה הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח, ראו תקנה 26 בפרק פרטים נוספים על התאגיד.

1.3 גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

1. פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

- שם המבקר: משה כהן.
- תחילת כהונתו: 1 באוגוסט 2021.
- כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר כלכלה וחשבונאות אוניברסיטת תל אביב. בעל 40 שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים ניהול סיכונים וייעוץ. משמש כמבקר פנים בחברות ציבוריות וארגונים שונים, שותף מנהל במשרד חייקין, כהן, רובין רואי חשבון.
- המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.
- המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, תשנ"ט-1999 ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית, תשנ"ב-1992.
- בשנת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.
- החל ממועד מינויו, למבקר הפנימי אין ולא היו קשרים עסקיים כלשהם עם התאגיד המבוקר או עם גוף הקשור אליו, למעט היותו מבקר פנים של חברות בנות של החברה.
- המבקר הפנימי מועסק במיקור חוץ על ידי החברה.

2. דרך המינוי של המבקר הפנימי

- מינוי המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי ועדת הביקורת בישיבתה מיום 15 ביולי 2021 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 28 ביולי 2021 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת פנימית ובניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.
- על המבקר הפנימי הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר הפנימי החובה להציע תוכנית עבודה, לבצע בהתאם לתוכנית ביקורות בחברה ולהפיץ בכתב דוחות הכוללים ממצאים, מסקנות והמלצות.

3. זהות הממונה על המבקר הפנימי

המבקר הפנימי כפוף ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.

4. תוכנית העבודה

- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.
- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:
 - תוכנית עבודת הביקורת מבוססת על הערכת סיכונים בפעילות החברה.
 - השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות לנוסע, אבטח מידע, סייבר ורגולציה.
 - הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.
 - ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.
- בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"ל החברה.
- את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות, תשנ"ט-1999.



- תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית, בכפוף לאישור האורגנים המוסמכים בחברה. יצוין כי על רקע המלחמה וכן על רקע מבצע עם כלביא, בוצעו התאמות בתוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2025, בהתאם לאישור האורגנים המוסמכים של החברה, כאמור.
- מבקר החברה מוזמן לכל ישיבות דירקטוריון החברה וועדותיו.

5. ביקורת בחו"ל או של תאגידים מוחזקים

מבקר החברה מכהן גם כמבקר הפנימי של כל החברות הבנות הפעילות ולפיכך תוכנית עבודתו כוללת חברות אלה. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי כוללת גם ביצוע בדיקות של פעילות החברה בחו"ל.

6. הטיפול בתלונות בקשר לליקויים בניהול עסקי החברה

מבקר החברה מונה לקבל, לרכז ולהציג בפני ועדת הביקורת ותגמול תלונות של עובדי החברה בקשר לליקויים בניהול עסקיה ואת אופן הטיפול בהן. במסגרת זו, נוסד מנגנון מסודר בחברה לטיפול בנושאים אלה.

7. היקף העסקה

- המבקר הפנימי מועסק באמצעות מיקור חוץ וכפופים אליו שבעה מבקרים פנימיים, כאשר במרבית שנת הדיווח, שלושה מתוכם היו עובדי החברה שהועסקו במשרה מלאה. תוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2025 הותאמה ביחס לגידול בהיקף פעילות החברה ועל כן, חל גידול בהיקף שעות הביקורת ביחס לשנת הדיווח.
- בשנת 2025 הושקעו כ-12,600 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ ובחו"ל כמפורט להלן:

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים*	שעות עבודה בגין סה"כ
9,390	1,970	1,240	12,600

*לרבות כ-187 שעות בגין ביקורת בתאגיד מוחזק בחו"ל.

8. עריכת הביקורת

- המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, תשנ"ט-1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, תשנ"ב-1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.
- יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול מקיימים מעת לעת, דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר הפנימי.
- ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי, בהתאם לתקני הביקורת.
- טרם אישור הצעת תוכנית הביקורת השנתית, דנים יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול עם המבקר הפנימי בהערכת הסיכונים אשר על פיהם גובשה הצעת תוכנית העבודה ואחר כך דנה ועדת הביקורת ותגמול בהצעת תוכנית עבודת הביקורת השנתית ובסיכונים שעל פיהם גובשה הצעה וממליצה לדירקטוריון החברה לאשר אותה. דירקטוריון החברה מאשר את תוכנית עבודת הביקורת הפנימית.
- כמו כן, בשנת הדיווח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הוועדה, לבחינת קיום ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.

9. גישה למידע

למבקר הפנימי יש גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית לכל נכס, מסמך ומידע שברשות החברה וחברות הבנות שלה, בארץ ומחוץ לישראל, או ברשות אחד מעובדיה, וכן גישה לכל מאגר מידע רגיל או ממוחשב, לכל בסיס נתונים ולכל מערכות עיבוד נתונים אוטומטי בחברה, לרבות לנתונים כספיים, כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, תשנ"ב-1992.



10. דין וחשבון של המבקר הפנימי

- דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.
- בשנת 2025 השלים המבקר הפנימי 42 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"לית החברה היוצאת. בנוסף ערך המבקר הפנימי מספר בדיקות מיוחדות וביקורות מלוות אשר תוצאותיהן דווחו בשוטף לוועדת הביקורת והתגמול וליו"ר הדירקטוריון.
- בשנת 2025, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 9 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי במועדים הבאים: 23.12, 23.11, 27.10, 14.9, 10.8, 26.5, 4.5, 9.3, 12.1.

11. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתו, הם סבירים בנסיבות העניין, ויש בהם כדי להגשים את מטרת הביקורת הפנימית בתאגיד, שכן הם מתייחסים לכל הפעילויות המהותיות והמרכזיות של החברה.

12. תגמול

- סך התגמול לשנת 2025 למבקר הפנימי וצוותו הוא 1,833 אלפי ש"ח. העלות אינה כוללת את עלות עובדי החברה.
- לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מסלוליו.

4.ג גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

להלן הוצאות שכר הטרחה של הקבוצה לרואי החשבון קוסט פורר גבאי את קסירר ושות' ו-EY בחו"ל בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם:

	שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2024	637	540	1,177
שנת 2025	827	749	1,576

להלן הוצאות שכר הטרחה של בורנשטיין לרואי החשבון Prager Metis CPAs בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם:

	שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2024	75	18	93

החל משנת 2025, הוצאות שכר טרחה של בורנשטיין נכללים בסך הכולל של הוצאות שכר הטרחה של הקבוצה לרואי החשבון קוסט פורר גבאי את קסירר ושות' ו-EY בחו"ל.

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



5.ג תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

לעניין תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים בדבר עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים וכן תקנה 21 לפרק "פרטים נוספים על התאגיד".

6.ג תוכנית אכיפה פנימית

תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידיים

בשנת 2011 אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידיים ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תוכנית האכיפה הפנימית באישור האורגנים המוסמכים של החברה.

בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול מינה דירקטוריון החברה את מזכירת החברה כממונה על האכיפה הפנימית בתחום זה (בסעיף זה "הממונה").

תוכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן.

מטרתה של תוכנית האכיפה הפנימית היא להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים בה להוראות דיני ניירות ערך.

תוכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תוכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקף לזכות החברה בקורות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך.

תוכנית האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים לרבות נהל עבודת הדירקטוריון; נהל הגדרת תפקידים וסמכויות ועדת הביקורת ותגמול; נהל עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים; נהל ניגוד עניינים לנושאי משרה בחברה; נהל תגמול נושאי משרה; נהל דיווחים (לא כספיים); נהל איסור שימוש במידע פנים; נהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון, נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בקידום עובדים ומנהלים, נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בתוכנית תגמול וכן נהל הכשרת חברי הדירקטוריון.

במהלך שנת 2025 המשיכה הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה. כמו כן, במהלך שנת 2025 התקיים בחברה יום הכשרה מקצועי לדירקטורים, במהלכו ניתנו סקירות והרצאות בנושאים מקצועיים כגון מגמות בשוק התעופה העולמי, סייבר ובינה מלאכותית וכן ניתנו הרצאות בנושאי ממשל תאגידי, תחרות ובנושאי רגולציה אחרים הרלוונטיים לחברה, על ידי מנהלים בחברה וכן מרצים חיצוניים. לפרטים בדבר יום העלאת המודעות שהתקיים במהלך שנת 2025, ראו להלן.

הממונה נהגת להציג מעת לעת לחברי ועדת הביקורת והתגמול, במסגרת דוח הממונה, תיאור של הפעולות שנקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה הפנימית, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שנקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן להציג עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידיים.

בחודש דצמבר 2024 אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2025 זאת בהתאם לתוכנית האכיפה. כמו כן, בחודש ינואר 2026, אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2026.



תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תוכנית האכיפה הפנימית כדיני תחרות באישור האורגנים המוסמכים של החברה.

בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול, מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה (בסעיף זה "הממונה"). אימוץ ויישום תוכנית אכיפה אפקטיבית נועדו לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק התחרות הכלכלית ולמדיניות האכיפה של רשות התחרות ובהתאם להקטנת החשיפה להליכי אכיפה ותביעות כנגד החברה, עובדיה ומנהליה. בנוסף, סעיף 48(א) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 תוקן במסגרת תיקון 21 לחוק ונקבעה בו חובה על נושא משרה בתאגיד "לפקח ולעשות כל שניתן למניעת עבירה לפי חוק זה בידי התאגיד או בידי מעובדיו". הפרת חובה זו מקימה אחריות פלילית לנושאי המשרה שבצדה סנקציה פלילית של עד שנת מאסר. החידוש בהוראה זו הוא שהאחריות הפלילית קמה לנושאי המשרה גם אם לא בוצעה כל עבירה של התאגיד על דיני התחרות. על פי התיקון, אי קיום חובת הפיקוח מקים כשלעצמו את העבירה הפלילית. תוכנית אכיפה פנימית, המבוצעת באופן שיטתי ואפקטיבי על ידי התאגיד, עשויה לסייע לנושאי המשרה לעמוד בחובה זו. יש לציין כי סעיף 48(ב) קובע חזקה כי חובת נושא המשרה למנוע הפרות של הוראות החוק הופרה מקום בו בוצעה עבירה על ידי התאגיד, למעט אם נושא המשרה הוכיח שעשה כל הניתן לקיום חובתו. תוכנית האכיפה הפנימית תסייע לנושא המשרה גם במצבים אלה, ככל שלא היה מעורב בביצוע העבירה ולא ידע על קיומה.

במהלך שנת 2025 המשיכה הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, לעובדים ומנהלים בחברה בארץ ובחו"ל, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה. במהלך שנת 2025, התקיים בחברה יום העלאת מודעות לדיני תחרות ולציות, לצורך הטמעת תוכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובמסגרתו התקיימו הדרכות והכשרות מקצועיות להנהלה הבכירה ולאוכלוסיות ייעודיות בנושאי תוכניות האכיפה כדיני תחרות ובתחום ניירות ערך ודיני תאגידים, בוצעו פעילויות העשרה להטמעת תוכניות האכיפה הפנימית כדיני תחרות ובניירות ערך ובדיני תאגידים, וכן הושקה לומדה מקוונת חדשה לכלל עובדי החברה בנושא תוכנית האכיפה הפנימית כדיני תחרות (בעברית ובאנגלית).

במסגרת דוח הממונה על האכיפה, הממונה נהגת להעביר לחברי ועדת הביקורת והתגמול, תיאור של הפעולות שנקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שנקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות התחרות והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני תחרות.

תוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות, שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית כדיני תחרות בחברה וכן נהלים מרכזיים, לרבות: נוהל הוראות כלליות וחובת דיווח, נוהל הנחיות לפעילות עסקית בחו"ל, נוהל טיפול במסמכי החברה, נוהל שיתוף פעולה עם חקירות ובדיקות של רשות התחרות; נוהל מגע עם מתחרים, נוהל התקשרויות עם חברות תעופה, נוהל מגע עם לקוחות, נוהל התקשרויות עם ספקים, נוהל לאגף ביטחון וכיוב'.
 בחודש דצמבר 2024 אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2025 בהתאם לתוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות. במועד הסמוך לאישור הדוח, אושרה תוכנית העבודה של הממונה לשנת 2026.

לפרטים נוספים הקשורים להליכים אל מול רשות התחרות ראו ביאור ב.16(7) לדוחות הכספיים.

תוכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בשנת 2018 אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בנושא איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות ומינה את סמנכ"לית משאבי אנוש של החברה כממונה על האכיפה בתחום זה. תוכנית האכיפה מהווה מדריך לקבלה אתית של החלטות ומשקפת את הערכים המגדירים את החברה ואת שאיפת החברה להימנע מנסיבות העלולות להוות התנהלות לא הולמת. מטרת תוכנית האכיפה היא להטמיע בקרב עובדיה, מנהליה, יועציה, ספקיה ונותני השירותים השונים, תרבות של ציות להוראות הרגולציה הפנימית, המקומית והבינלאומית החלה על החברה, בנוגע לעבירות מתן וקבלת שוחד ועבירות שחיתות. תוכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.



ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

ד1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום הוראות התקינה הבינלאומית על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הנכסים וההתחייבויות ועל התוצאות העסקיות המדווחות במסגרת הדוחות הכספיים. חלק מן ההנחות, ההערכות והאומדנים קריטיים למצב הכספי או לתוצאות הפעולות המשתקפים בדוחות הכספיים של הקבוצה, וזאת עקב מהותיות הנושא, מורכבות החישובים או מידת ההיתכנות של התממשות נושאים הנמצאים בחוסר ודאות. לפירוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראו ביאור 2.ג. לדוחות הכספיים.

ד2. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

לפירוט בדבר החשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות כנגדה, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.



אל על EL AL



פרק ג'

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

תוכן העניינים

עמוד

ג-1 - ג-4

דוחות רואי החשבון המבקרים

הדוחות הכספיים:

ג-5 - ג-6

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ג-7

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

ג-8

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

ג-9 - ג-11

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

ג-12 - ג-13

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

ג-14 - ג-95

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים





דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי

בהתאם לסעיף 9(בג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2025. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך 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 עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ומטען; (3) בקרות על הכנסות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2025.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך והדוח שלנו מיום 24 בפברואר, 2026 כלל חוות דעת ללא שינוי מהנוסח האחיד על אותם דוחות כספיים וכן הפניית תשומת לב בדבר חשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו.

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

תל אביב,
24 בפברואר, 2026



דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

חוות הדעת

ביקרנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "החברה") הכוללים את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025, ואת הדוחות המאוחדים על רווח או הפסד, על הרווח הכולל, על השינויים בהון ועל תזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך ואת הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות עיקרי המדיניות החשבונאית.

לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים המצורפים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי המאוחד של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ואת התוצאות הכספיות המאוחדות ותזרימי המזומנים המאוחדים שלה לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. חובותינו על פי תקנים אלו מתוארות בפיסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים בדוח זה. אנו בלתי תלויים בחברה ובחברות המאוחדות שלה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל. כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשס"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

הדגש עניין

אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 16 בדוחות הכספיים, בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו. חוות דעתנו אינה כוללת שינוי מהנוסח האחיד בנוגע לעניין זה.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדיקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לתקופה השוטפת. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר: (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים המאוחדים 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 באמצעות חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

תוכניות למועדוני נוסעים

כמפורט בביאור ג.2 (5) וכן בביאור 13 לדוחות הכספיים המאוחדים, לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם נוצלו, מתבססת החברה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את אותן נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש להמיר על מנת לרכוש את אותם מוצרים, ועל הערכה סטטיסטית לצד ניסיון החברה לגבי תחזית ניצול הנקודות. שינויים בהערכת הנהלה לגבי שווי הנקודה ושיעור אי המימוש של הנקודות, עשויים להשפיע על עיתוי ההכרה בהכנסה. נכון ליום 31 בדצמבר 2025 יתרת ההכנסות מראש בגין תוכניות למועדוני נוסעים לזמן קצר הינה כ- 189.3 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ- 90.9 מיליון דולר. זיהינו את האומדנים לגבי תחזית ניצול הנקודות ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את יכולת השימוש במידע היסטורי כדי לקבוע את אומדנים אלה. נהלי הביקורת שבוצעו הקשורים לתוכניות למועדוני נוסעים, היו:





Shape the future
with confidence

הערכנו את התכנון וביקורנו את אפקטיביות הבקרה של החברה בקשר עם אומדני תחזית ניצול הנקודות ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות; הערכנו את הכשירות המקצועית ואת עצמאות היועץ המשמש מומחה של החברה על ידי בירורים לגבי ניסיונו וכשירותו המקצועית הרלוונטית; השתמשנו במומחה אקטוארי מטעמנו אשר בחן את בסיס ההנחות והמתודולוגיה ששימשו לצורכי תחזית ניצול הנקודות; הערכנו את נאותות המתודולוגיה שהחברה השתמשה כדי לקבוע את האומדן בנוגע למחירי המכירה והגענו למסקנה כי אומדן זה עקבי לתקופות קודמות; השתמשנו במומחה טכנולוגיות מידע אשר בחן את נאותות כמות הנקודות שנצברה; ביקורנו את שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב אומדן שווי הנקודה; ביצענו בדיקה של ניתוחי רגישות להערכת השינויים על ההכנסות מראש לזמן קצר וזמן ארוך.

הטבות עובדים

כמפורט בביאור ג.2.3 (3) וכן בביאור 15 לדוחות הכספיים המאוחדים, הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערך של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, יתרת ההתחייבות המבוססת על אקטואריה בגין הטבות לעובדים לזמן קצר הינה כ-75.6 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ-71.4 מיליון דולר. זיהינו את בסיס הנתונים לחישוב האקטואריה והנחות אקטואריות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את נאותות בסיס הנתונים והנחות משמעותיות כדי לקבוע את ערך של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות לעובדים.

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים להטבות לעובדים, היו:

הערכנו את התכנון וביקורנו את אפקטיביות הבקרה של החברה על רכיבי בקרה פנימית על הטבות לעובדים בישראל; הערכנו את הכשירות המקצועית ואת עצמאות האקטואר המשמש מומחה של החברה על ידי בירורים לגבי ניסיונו וכשירותו המקצועית הרלוונטית; ביקורנו את שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב הטבות עובדים; השתמשנו במומחה אקטוארי מטעמנו אשר בחן את בסיס ההנחות ששימשו לצורכי העבודה האקטוארית ונלקחו במסגרת העבודה האקטוארית וכן ביצע תחשיב בלתי תלוי של סך ההתחייבות בגין הטבות אקטואריות לעובדים.

חובות של הדירקטוריון והנהלה לדוחות הכספיים המאוחדים

הדירקטוריון והנהלה אחראים להכנה ולהצגה נאותה של הדוחות הכספיים המאוחדים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010; וכן הם אחראים לבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון והנהלה על מנת לאפשר הכנת דוחות כספיים מאוחדים ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות.

בהכנת הדוחות הכספיים המאוחדים, הדירקטוריון והנהלה אחראים להעריך את יכולת החברה להמשיך ולפעול כעסק חי, לתת גילוי, ככל שנדרש, לעניינים הקשורים לעסק חי וליישם בסיס חשבונאי של עסק חי, אלא אם הדירקטוריון והנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה, או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים

המטרות שלנו הן להשיג מידה סבירה של ביטחון כי הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם אינם כוללים הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות, ולתת דוח רואה החשבון המבקר הכולל את חוות דעתנו. מידה סבירה של ביטחון היא רמה גבוהה של ביטחון, אך היא אינה מהווה ערובה לכך שביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל תגלה תמיד הצגה מוטעית מהותית כאשר היא קיימת. הצגות מוטעות יכולות לנבוע מתרמית או מטעות והן נחשבות מהותיות אם, בנפרד או במצטבר, ניתן לצפות באופן סביר שהן ישפיעו על החלטות הכלכליות של משתמשים אשר התקבלו על בסיס דוחות כספיים מאוחדים אלו.

בביקורת המבוצעת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, אנו מפעילים שיקול דעת מקצועי ושומרים על ספקנות מקצועית במהלך הביקורת. בנוסף אנו:

- מזהים ומעריכים את הסיכונים להצגה מוטעית מהותית בדוחות הכספיים המאוחדים, בין שמקורה בתרמית או בטעות, מתכננים ומבצעים נוהלי ביקורת במענה לאותם סיכונים, ומשיגים ראיות ביקורת נאותות ומספיקות על מנת לבסס חוות דעתנו. הסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מתרמית גבוה יותר מהסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מטעות, שכן תרמית עלולה להיות כרוכה בקנוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שואו בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.





- משיגים הבנה של הבקרה הפנימית הרלוונטית לביקורת על מנת לתכנן נוהלי ביקורת מתאימים בנסיבות העניין.
 - מעריכים את נאותות המדיניות החשבונאית שיושמה ואת סבירותם של האומדנים החשבונאיים והגילויים הקשורים אשר נעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה.
 - מגיעים למסקנה בקשר לנאותות קביעת הדירקטוריון והנהלה בדבר קיומה של הנחת העסק החי, וכן, בהתבסס על ראיות הביקורת אשר השגנו, האם קיימת אי ודאות מהותית הקשורה לאירועים או מצבים העלולים להטיל ספקות משמעותיים ביכולתה של החברה להמשיך כעסק חי. אם הגענו למסקנה כי קיימת אי ודאות מהותית, נדרש מאיתנו להפנות את תשומת הלב בדוח רואה החשבון המבקר שלנו לגילויים הקשורים בדוחות הכספיים המאוחדים או, אם גילויים אלו אינם מספקים, לכלול שינוי מהנוסח האחיד בחוות דעתנו. מסקנותינו מבוססות על ראיות ביקורת אשר הושגו עד למועד דוח רואה החשבון המבקר שלנו. יחד עם זאת, אירועים או מצבים עתידיים עלולים לגרום לחברה שלא להמשיך לפעול כעסק חי.
 - מעריכים את ההצגה בכללותה, המבנה והתוכן של הדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות הגילויים, והאם הדוחות הכספיים המאוחדים משקפים את העסקאות והאירועים העומדים בבסיסם באופן המשיג הצגה נאותה.
- אנו מתקשרים עם הדירקטוריון והנהלה, בין היתר, את ההיקף ועיתוי הביקורת המתוכננים וממצאי ביקורת משמעותיים, לרבות ליקויים משמעותיים בבקרה פנימית שרואה החשבון המבקר מזהה במהלך הביקורת.
- כמו כן, אנו מספקים לדירקטוריון ולהנהלה הצהרה כי קיימנו את דרישות האתיקה הרלוונטיות בנוגע לאי תלותנו, וכן מתקשרים איתם את כל הקשרים ועניינים אחרים שעשויים להיחשב, באופן סביר, כמשפיעים על אי תלותנו, וכאשר רלוונטי, אמצעי הגנה שיושמו על מנת לבטל איומים מזהים על אי תלותנו.
- מתוך העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, עם הדירקטוריון והנהלה, קבענו את העניינים המשמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים לתקופה השוטפת ולכן הם ענייני המפתח בביקורת. אנו מתארים עניינים אלו בדוח רואה החשבון המבקר שלנו, אלא אם הוראות חוק או רגולציה מונעות גילוי לצדדים חיצוניים לגבי אותו עניין.

פיסקת קישור

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל בדבר "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025, והדוח שלנו מיום 24 בפברואר 2026 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

שותפת ההתקשרות של הביקורת נשוא דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי היא רחל אור.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	נכסים
2024	2025		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
512.8	503.9	3	נכסים שוטפים
891.0	1,484.1	4,9	מזומנים ושווי מזומנים
316.8	296.3	5	השקעות לזמן קצר (*)
76.8	89.4	6	לקוחות
12.6	9.0	19	חייבים ויתרות חובה (*)
43.4	47.7	7	מכשירים פיננסיים נגזרים
20.9	21.6	8	הוצאות מראש
<u>1,874.2</u>	<u>2,452.1</u>		מלאי
			סה"כ נכסים שוטפים
149.2	107.9	4	נכסים לא שוטפים
30.5	16.9	4,9	פיקדונות לזמן ארוך
88.9	73.1	17	השקעות לזמן ארוך
560.2	482.8	11	נכסי מסים נדחים
1,655.6	1,858.6	10	זכויות שימוש בנכסים חכורים
17.5	8.2	19	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
<u>2,501.8</u>	<u>2,547.6</u>		מכשירים פיננסיים נגזרים
			סה"כ נכסים לא שוטפים
<u><u>4,376.0</u></u>	<u><u>4,999.8</u></u>		סה"כ נכסים

(*) סווג מחדש

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	התחייבויות והון
2024	2025		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
172.6	144.3	14	התחייבויות שוטפות
120.8	107.1	11	חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר
9.8	-	14	חלויות שוטפות בגין חכירות הלואה מבעלת השליטה
203.2	254.2	12	ספקים ונותני שירותים
184.3	255.3	13	זכאים ויתרות זכות הכנסות מראש הפרשות
1,108.5	1,115.5	16	מכשירים פיננסיים נגזרים
13.4	64.4	19	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
24.3	37.6	15	סה"כ התחייבויות שוטפות
223.5	245.8		
2,060.4	2,224.2		
650.2	531.3	14	התחייבויות לא שוטפות
575.5	493.8	11	הלוואות מגופים פיננסיים
234.4	252.4	13	התחייבויות בגין חכירות הכנסות מראש לזמן ארוך
138.6	135.5	12	יתרות זכות לזמן ארוך
113.1	221.9	17	התחייבויות מסים נדחים
15.2	21.5	19	מכשירים פיננסיים נגזרים
61.2	71.4	15	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
1,788.1	1,727.6		סה"כ התחייבויות לא שוטפות
3,848.5	3,951.8		סה"כ ההתחייבויות
482.1	511.5	18	הון
492.6	566.0		הון מניות
(428.8)	(25.5)		פרמיה וקרנות הון
545.9	1,052.1		יתרת הפסד
(18.4)	(4.1)		סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה
527.5	1,048.0		זכויות שאינן מקנות שליטה
4,376.0	4,999.8		סה"כ הון
			סה"כ התחייבויות והון

גיל פלדמן - סמנכ"ל הכספים

לוי הלוי - מנכ"ל

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 24 בפברואר, 2026.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2023	2024	2025		
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
2,503.4	3,432.2	3,476.0	א20	הכנסות מהפעלה הוצאות תפעוליות:
563.1	600.6	584.7		דלק
567.6	732.9	855.0	ג20	שכר ונלוות
299.4	332.8	364.6		אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
94.2	106.7	128.5		תחזוקה
172.8	223.0	257.7		מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
141.3	194.0	197.8	ד20	הוצאות שיווק והפצה
248.6	266.3	272.6		פחת והפחתות
52.8	76.3	99.7	ד11	שכירויות
108.9	131.0	140.2		מחשוב והוצאות מטה
(12.6)	(4.0)	24.6	ה20	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
<u>2,236.1</u>	<u>2,659.4</u>	<u>2,925.5</u>		סה"כ הוצאות תפעוליות
267.3	772.7	550.5		רווח תפעולי
142.2	95.1	3.6	י20	הוצאות מימון, נטו
125.1	677.6	546.9		רווח לפני מסים על ההכנסה
8.4	132.6	136.6	ב17	הוצאות מסים על ההכנסה
<u>116.7</u>	<u>544.9</u>	<u>410.3</u>		רווח נקי לשנה
112.6	541.4	403.3		מיוחס ל:
4.1	3.5	7.1		בעלי מניות החברה
<u>116.7</u>	<u>544.9</u>	<u>410.3</u>		זכויות שאינן מקנות שליטה
				רווח למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.ג. (בדולר):
<u>0.410</u>	<u>1.440</u>	<u>0.764</u>		רווח למניה בסיסי
<u>0.273</u>	<u>1.180</u>	<u>0.701</u>		רווח למניה מדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (במיליונים) ששימש בחישוב רווח למניה:
<u>274.7</u>	<u>376.0</u>	<u>528.2</u>		בסיסי
<u>413.2</u>	<u>458.8</u>	<u>575.1</u>		מדולל

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
116.7	544.9	410.3
3.2	0.7	(0.9)
(0.2)	0.1	4.3
(3.5)	(7.0)	(9.6)
(1.6)	0.4	(1.3)
(2.1)	(5.8)	(7.5)
<u>114.6</u>	<u>539.1</u>	<u>402.8</u>
110.5	535.6	395.8
4.1	3.5	7.1
<u>114.6</u>	<u>539.1</u>	<u>402.8</u>

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:
 רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של
 תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:
 הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
 הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
 רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

הפסד כולל אחר לשנה

סה"כ רווח כולל לשנה

מיוחס ל:

בעלי מניות החברה
 זכויות שאינן מקנות שליטה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן		קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון ופרמיה על מניות	הון מניות
					מיליוני דולר	מיליוני דולר			
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
527.5	(18.4)	545.9	(428.8)	316.6	(1.7)	19.1	50.8	107.8	482.1
410.3	7.1	403.3	403.3	-	-	-	-	-	-
(7.5)	-	(7.5)	-	3.4	(1.3)	(9.6)	-	-	-
402.8	7.1	395.8	403.3	3.4	(1.3)	(9.6)	-	-	-
113.3	-	113.3	-	(2.8)	-	-	(37.3)	123.9	29.5
-	-	-	-	-	-	-	(0.8)	0.8	-
4.4	-	4.4	-	4.4	-	-	-	-	-
-	7.3	(7.3)	-	(7.3)	-	-	-	-	-
1,048.0	(4.1)	1,052.1	(25.5)	314.5	(3.0)	9.5	12.7	232.4	511.5

יתרה ליום 1 בינואר 2025

התנועה בשנת הדוח:

רווח נקי לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

מימוש כתבי אופציה למניות, ראו ביאור ג.18

פקיעת אופציות, ראו ביאור ג.18

תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור ח.18

עסקה עם בעלי זכויות שאינן מקנות שליטה בקשר עם

אופציה לרכישת מניות בחברה בת, ראו ביאור ג.14

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2025

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	הון מניות
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(209.2)	(21.9)	(187.2)	(970.1)	314.2	(2.1)	26.2	55.3	(39.8)	429.1
544.9	3.5	541.4	541.4	-	-	-	-	-	-
(5.8)	-	(5.8)	-	0.8	0.4	(7.0)	-	-	-
539.1	3.5	535.6	541.4	0.8	0.4	(7.0)	-	-	-
135.8	-	135.8	-	-	-	-	33.5	77.2	25.1
58.2	-	58.2	-	(2.1)	-	-	(38.0)	70.4	27.9
3.6	-	3.6	-	3.6	-	-	-	-	-
527.5	(18.4)	545.9	(428.8)	316.4	(1.7)	19.1	50.8	107.8	482.1

יתרה ליום 1 בינואר 2024

התנועה בתשנת הדוח:

רווח נקי לשנה
 רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה
 מימוש כתבי אופציה למניות
 תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2024

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	הון מניות
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(346.9)	(26.0)	(321.0)	(1,082.8)	308.5	(0.5)	29.7	68.3	(51.2)	407.0
116.7	4.1	112.6	112.6	-	-	-	-	-	-
(2.1)	-	(2.1)	-	3.0	(1.6)	(3.5)	-	-	-
114.6	4.1	110.5	112.6	3.0	(1.6)	(3.5)	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	(13.8)	13.8
20.5	-	20.5	-	-	-	-	(13.0)	25.2	8.3
2.5	-	2.5	-	2.5	-	-	-	-	-
(209.2)	(21.9)	(187.3)	(970.1)	314.2	(2.1)	26.2	55.3	(39.9)	429.1

יתרה ליום 1 בינואר 2023

התנועה בשנת הדוח:

רווח נקי לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות הטבה

מימוש כתבי אופציה למניות

תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2023

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
116.7	544.9	410.3
336.4	900.5	635.8
453.2	1,445.4	1,046.2
0.1	0.3	(153.9)
(116.6)	(178.7)	(342.1)
1.0	1.3	2.1
(14.2)	(25.8)	(37.6)
(44.9)	(907.9)	(374.5)
(174.5)	(1,110.8)	(906.0)
-	135.3	-
20.5	58.1	113.5
135.1	-	-
(9.1)	-	-
-	(60.2)	(9.8)
(206.0)	(147.4)	(154.4)
-	(58.8)	-
(115.7)	(122.9)	(118.0)
-	(2.7)	-
(3.9)	0.4	(0.5)
(179.1)	(198.1)	(169.1)
3.5	(9.8)	20.1
103.0	126.7	(8.9)
283.2	386.1	512.8
386.1	512.8	503.9

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח לתקופה
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

מימוש (השקעה) נכסים פיננסיים, נטו
רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון
מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)
תמורה ממימוש רכוש קבוע
השקעה ברכוש לא מוחשי
השקעה בפיקדונות, נטו
מזומנים ששימשו לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות, נטו מעלויות הנפקה
מימוש כתבי אופציות למניות בנטרול עלויות מימוש
קבלת הלוואה מגופים פיננסיים
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
פירעון הלוואה מבעלת השליטה ראו ביאור ד.14
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים ראו ביאור ב.14
פירעון מוקדם של הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון התחייבויות בגין חכירות
פירעון אג"ח
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
מזומנים ששימשו לפעילות מימון

**השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות
מזומנים המוחזקות במטבע חוץ**

עליה (ירידה) במזומנים ושוי מזומנים

יתרת מזומנים ושוי מזומנים לתחילת התקופה

יתרת מזומנים ושוי מזומנים לסוף התקופה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
149.6	165.4	176.2
99.0	100.9	96.5
7.9	132.2	135.3
26.3	79.0	31.2
-	(15.0)	-
(5.3)	1.7	(20.3)
(3.7)	5.3	51.1
22.9	31.6	6.5
1.3	7.6	7.7
<u>298.0</u>	<u>508.7</u>	<u>484.1</u>

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
 פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
 הוצאות מיסים על ההכנסה
 עליה בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים
 ביטול ירידת ערך רכוש קבוע
 שערון מכשירים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נטו
 ראו ביאורים 19-ו
 עליה (ירידה) בהפרשות
 התאמות בגין הוצאות מימון
 שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

עליה בלקוחות וחייבים אחרים
 עליה בהכנסות מראש
 עליה בספקים זכאים
 ירידה (עליה) בהוצאות מראש
 עליה במלאי

(76.0)	(41.9)	(3.2)
57.4	415.1	0.3
57.3	43.0	157.2
0.3	(19.1)	(1.8)
(0.5)	(5.4)	(0.8)
<u>38.5</u>	<u>391.8</u>	<u>151.7</u>
<u>336.4</u>	<u>900.5</u>	<u>635.8</u>

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):

<u>96.0</u>	<u>92.2</u>	<u>63.0</u>	תשלומי ריבית (2)
<u>10.2</u>	<u>23.3</u>	<u>73.1</u>	תקבולי ריבית
<u>0.5</u>	<u>0.7</u>	<u>1.0</u>	מסים ששולמו

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

(1) החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית ודיבידנדים אשר התקבלו בידה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.
 (2) כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".
 (3) בשנת 2024, תשלומי הריבית כוללים גם את מרכיב הניכיון החשבונאי ששולם, בסך של כ-6.8 מיליון דולר, בגין הפירעון המוקדם של חלק מהלוואות הפניקס.



א. פעילות הקבוצה

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

ב. הסביבה העסקית בה פועלת הקבוצה והשפעה על תוצאותיה בשנת 2025

על פי רוב, תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות, באופן שעיקר הפעילות הוא בחודשי הקיץ ואילו חודשי החורף מתאפיינים בדרך כלל בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים, כאשר לעיתוי חגי ישראל השפעה נוספת על העונתיות. לאורך תקופת מלחמת "חרבות ברזל" ("המלחמה") חלו שינויים משמעותיים בתנועת הנוסעים בנתב"ג ובהיצע הטיסות בשוק, כאשר עוצמת השינויים והתמורות בפעילות הטיסות בנתב"ג השתנתה לסירוגין כתלות בהתפתחות האירועים הביטחוניים. על רקע זה, שנת 2025 התאפיינה בביקושים גבוהים לטיסות הקבוצה, בדומה לאשתקד, דבר שהשפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות.

עם פתיחת מבצע "עם כלביא" ("מבצע עם כלביא" או "המבצע") ביום 13 ביוני 2025 נסגר המרחב האווירי במדינת ישראל ובכלל זה בנתב"ג ובעקבות כך הופסקה פעילותה הטיסתית הסדירה של הקבוצה וזאת עד לסימומו של המבצע. לאחר תום המבצע, החל מיום 25 ביוני 2025, לאור פתיחת המרחב האווירי בנתב"ג לפעילות טיסתית סדירה בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים במדינת ישראל, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי עד חזרה לשגרה מלאה ביום 1 ביולי 2025. להערכת הנהלת החברה, אומדן הפגיעה ברווח של הקבוצה (לפני השפעת מס) בגין הפסקת הפעילות ועלויות נוספות בהן נשאה הקבוצה מסתכם בכ-100 מיליון דולר. לפרטים נוספים בדבר השפעת המבצע על תוצאות הקבוצה, ראו ביאור 12 להלן.



א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) ותקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים של הקבוצה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים IFRS Accounting Standards (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB), ובהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ב. מטבע הפעילות וההצגה של הקבוצה:

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הבנות שלה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות (להלן - "מטבע הפעילות"), בעוד הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר - מטבע הפעילות של החברה (ומרבית החברות הבנות שלה), מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה, לרבות רכש מטוסיה וחלקו הארי של מימונם.

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של חברות הבת שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר מוצגים בדולר עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח, וכן פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתמייחים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים:

(1) כללי:

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, נדרשת ההנהלה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות אשר שימשו בקביעת ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה. להלן פירוט האומדנים הקריטיים ושיקול הדעת שהופעל בדוחות כספיים אלו.

(2) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד הקבוצה ותלויות נוספות העומדות כנגדה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתממשנה לרעתה, מסתמכת הנהלת הקבוצה על חוות דעת של יועצים משפטיים ומקצועיים. לאחר שיועציה של הקבוצה מגבשים את עמדתם המשפטית ואת סיכוייה של הקבוצה באשר לנשוא התביעה, בין אם הקבוצה תצטרך לשאת בתוצאותיה או שיש ביכולתה לדחות אותה, אומדת הנהלת הקבוצה את סכום ההפרשה אותו יש להכיר בדוחות הכספיים, אם בכלל, אשר מבוסס על האומדן הטוב ביותר של הנהלת הקבוצה לסכום אשר יידרש לסילוק המחויבות. תוצאות ההליכים עלולות להיות שונות מהערכות ההנהלה ובכך להשפיע באופן מהותי על מצבה הכספי ועל תוצאות פעולותיה של הקבוצה. לפירוט הפרשות והתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2025, ראו ביאור 16.

(3) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות הקבוצה לתשלום הטבות לעובדיה, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות, לרבות בגין שיעורי ההיוון של המחויבויות השונות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערך המוערך של התחייבויות הקבוצה לתשלום הטבות כאמור. לפירוט הטבות, ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראו ביאור 15.



ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים (המשך):

(4) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:

מטוסי הקבוצה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. כאמור בביאור 10 להלן, אומדנים אלה נקבעים בהתאם לתוכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת.

שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של הקבוצה.

(5) מועדון הנוסע המתמיד:

לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם מומשו, מתבססת הקבוצה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אותם מאפשרת הקבוצה לרכוש באמצעות מימוש נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש לממש על מנת לרכוש את אותם מוצרים ביחס למחיר המכירה הכספי שלהם, ובהתחשב בתמהיל המוצרים הנרכשים בנקודות ועל ניסיון הקבוצה לגבי תחזית מימוש הנקודות.

ד. פרסום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 18, הצגה וגילוי בדוחות כספיים:

בחודש אפריל 2024 פרסם המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות את תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 18, הצגה וגילוי בדוחות כספיים ("התקן החדש") אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי IAS 1, הצגת דוחות כספיים.

מטרת התקן החדש היא לשפר את יכולת ההשוואה והשקיפות בדוחות הכספיים, כאשר תקן זה יכול דרישות הצגה וגילוי חדשות לרבות בדוח רווח או הפסד ומתן גילוי בדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים על מדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה (management-defined performance measures, לדוגמה: EBITDAR). בהתאם לתקן החדש, דוח רווח או הפסד יחולק לחמש קטגוריות (פעילות תפעולית, פעילות השקעה, פעילות מימון, מיסים על הכנסה ופעילות שהופסקה) באופן שבו יישומו עשוי לשנות סיווג של הוצאות או הכנסות מסוימות ובכך לשנות את סיכומי הביניים בדוח על הרווח והפסד לדוגמה, הרווח התפעולי של הקבוצה. למען הסר ספק יודגש, כי לא יחול שינוי ברווח לפני מיסים על ההכנסה וברווח הנקי של הקבוצה כתוצאה מיישום התקן החדש.

על פי הערכת הנהלת החברה, עיקרי השינויים הצפויים בדוחותיה הכספיים הם סיווג הפרשי השער (אשר כיום רובם מסווגים לסעיף המימון) לפי הקטגוריות השונות ובפרט חלק משמעותי של הפרשי שער שיוסוג במסגרת ההוצאות התפעוליות. בנוסף, הכנסות הקבוצה מפיקדונות ועודפי נזילות צפויות להיות מסווגות במסגרת קטגוריית פעילות ההשקעה (חלף פעילות המימון כיום). כמו כן, בדוח על תזרימי המזומנים, תזרימי המזומנים בגין ריבית ששולמה אשר מסווגים היום במסגרת הפעילות השוטפת בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, יסווגו כתזרימי מזומנים במסגרת פעילות המימון.

החברה ממשיכה לבחון את השפעות התקן החדש ולהיערך ליישומן, ובין היתר בוחנת את מדדי הביצוע אשר יכללו בדוחות הכספיים שלה. התקן החדש ייושם למפרע החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2027.



ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
164.5	118.0
348.3	385.9
<u>512.8</u>	<u>503.9</u>

מזומנים ויתרות בבנקים
 שווי מזומנים
 סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

לעניין סיכום יתרות המזומנים, השקעות בנכסים פיננסיים והפיקדונות הזמינים לשימוש המהווים יחד אמצעים נזילים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025 ראו ביאור 4.ג.

ביאור 4 - השקעות לזמן קצר ופיקדונות לזמן ארוך

א. מדיניות חשבונאית

במהלך שנת 2025 השקיעה החברה בהתאם למדיניות השקעותיה בין היתר באפיקים מנייתיים, אגרות חוב, קרנות נאמנות וקרנות כספיות. החברה מיישמת את הוראות תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 9 בדבר מכשירים פיננסיים, לפיו ההשקעה במניות, אגרות חוב, קרנות נאמנות וקרנות כספיות נמדדות בשווי הוגן דרך רווח והפסד.

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
891.0	1,271.1
-	101.9
-	50.7
-	8.5
-	161.0
-	52.0
<u>891.0</u>	<u>1,484.1</u>
40.0	25.0
9.5	9.7
<u>99.7</u>	<u>73.2</u>
<u>149.2</u>	<u>107.9</u>

השקעות לזמן קצר:
 פיקדונות בבנקים לתקופה של מעל 3 חודשים וקרנות כספיות (ראו סעיף ג' להלן)
השקעות בנכסים פיננסיים (ראו סעיף א' לעיל):
 השקעה במניות
 השקעה באגרות חוב
 השקעה בקרנות נאמנות
 סה"כ השקעות בנכסים פיננסיים
 שווי הוגן אופציית פאנטום מחברת כאל (ראו ביאור 9.ד).
סה"כ השקעות לזמן קצר

פיקדונות לזמן ארוך:
 פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
 פיקדונות אצל נותני שירותים
 פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאור 11.א.3)
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך



ביאור 4 - השקעות לזמן קצר ופיקדונות לזמן ארוך (המשך)

ג. יתרת המזומנים והאמצעים הנזילים הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025:

בנוסף ליתרות המזומנים ושווי המזומנים המצוינים בביאור 3 לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, לקבוצה סך של כ-1,271.1 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן קצר ובקרנות כספיות, כמפורט בסעיף ב. לעיל, אשר אינו מסווג כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, אולם הוא מהווה יתרות נזילות יחסית אשר יכולות לשמש את הקבוצה בתקופת זמן קצרה יחסית. בנוסף, לקבוצה סך של כ-161.0 מיליון דולר המושקע בנכסים פיננסיים כמפורט בסעיף ב. לעיל, וכן סך של כ-25.0 מיליון דולר המושקע בפיקדונות לתקופות של מעל שנה (בבנקים).

לאור זאת, סך האמצעים הנזילים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2025, הוא כ-1,961 מיליון דולר.

ביאור 5 - לקוחות

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות הקבוצה נבחנו בתום כל תקופת דיווח, לצורך זיהוי קיומם של סימנים לירידת ערך. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שכתוצאה מאירוע אחד או יותר, הושפעו לרעה סיכויי הגבייה של חוב הלקוח. ראיות אלו עשויות לכלול, בין היתר, קשיים פיננסיים משמעותיים של החייב או אי עמידה בתשלומים שוטפים.

בעת ירידת ערך, מכירה הקבוצה בהפסד ובהפרשה להפסדי אשראי. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (קיימת גם הפרשה כללית הנובעת מלקוחות חברת המועדון). כאשר הקבוצה מעריכה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מוכר החוב כאבוד.

ב. סוגי הלקוחות:

בפעילות טיסות הנוסעים, המהווה את מרבית יתרת הלקוחות של הקבוצה, תקופת האשראי של מכירות הקבוצה נעה בין שבוע לחודש ימים ממועד הכרטוס. יצוין, כי ההטסה בפועל מתרחשת לרוב לאחר גביית התשלום בפועל, דבר המקטין גם את סיכון האשראי.

לקוחות הקבוצה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם:

- לקוחות עסקיים ולקוחות פרטיים אשר רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום בכרטיס אשראי או במזומן.
- סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי, "יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (BSP לגבי סוכני נוסעים ו-CASS לגבי סוכני מטען) ואיכות האשראי שלהם נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה, כאשר בגין סוכנים אלה דורשים הגופים האמורים ערבויות בנקאיות בהתאם לכללי יאט"א.
- לקוחות נוספים הכוללים סוכנים שאינם סוכני יאט"א, שותפים עסקיים בחברת המועדון בגין מכירת נקודות הנוסע המתמיד, סיטונאי תיירות, לקוחות פעילות תחזוקת מטוסים ועוד.

לקבוצה ביטוח בגין סיכון האשראי עבור עיקר סוכני יאט"א בישראל. ביטוח זה, אינו מכסה את כל החשיפה של הקבוצה בגין סיכון האשראי.

בקביעת סבירות הפירעון של חובות לקוחות, בוחנת הקבוצה שינויים באיכות האשראי של הלקוח ממועד הענקת האשראי ועד למועד הדיווח. סך סיכון האשראי מוגבל, לאור בסיס הלקוחות הגדול המחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית ולאור סוג הלקוחות שברובו מהווה את חברות האשראי או סוכנים הפועלים דרך מנגנון הסילוק של יאט"א כמוסבר לעיל.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 5 - לקוחות (המשך) - ג. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
140.3	130.6
124.3	101.7
52.7	64.4
5.6	5.5
322.9	302.3
(6.1)	(6.0)
<u>316.8</u>	<u>296.3</u>

תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי
 חשבונות פתוחים - סוכני יאט"א
 חשבונות פתוחים - אחרים
 הכנסות לקבל
 בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים ונזקי אשראי (רובם מעל 90 ימים)
סך הכל יתרת לקוחות

ד. גיול חובות הלקוחות:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
311.2	289.4
4.4	4.7
7.3	8.3
322.9	302.3
(6.1)	(6.0)
<u>316.8</u>	<u>296.3</u>

אינם בפיגור
 בפיגור עד 90 ימים
 בפיגור מעל 90 ימים
סך הכל
 בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים ונזקי אשראי (רובם מעל 90 ימים)
סך הכל לסוף שנה

תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2025 היא כ- 99 ימים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
25.2	39.2
15.6	23.2
13.7	8.3
5.1	10.2
17.2	8.6
<u>76.8</u>	<u>89.4</u>

ריבית לקבל בגין פקדונות בנקאיים
 מוסדות ממשלתיים
 פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאור 11.א.3)
 פיקדון שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין נגזרים
 חייבים אחרים
סה"כ חייבים ויתרות חובה



ביאור 7 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין כרטיסי אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו ומהוות עלויות תוספתיות להשגת חוזה כהגדרתו ב- IFRS 15, אשר תזקפנה כהוצאות שיווק והפצה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגינן שולמו העמלות.

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
16.5	15.3
15.5	21.4
11.5	11.0
<u>43.4</u>	<u>47.7</u>

עמלות לסוכנים
 עמלות בגין כרטיסי אשראי
 הוצאות אחרות מראש
 סה"כ הוצאות מראש

ביאור 8 - מלאי

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
8.8	7.5
7.6	9.1
1.6	2.0
2.8	2.9
<u>20.9</u>	<u>21.6</u>

דלק סילוני לתצרוכת
 חומרים ומצרכי מזון
 כימיקלים
 מוצרי דיוטי פרי
 סה"כ מלאי

ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
20.6	-
8.2	16.7
1.6	0.2
<u>30.5</u>	<u>16.9</u>

שווי הוגן אופציית פאנטום מחברת כאל (ראו ביאור 4.ב. וגם סעיף ד' להלן)
 חייבים בגין מפעל תמ"מ (ראו סעיף ב' להלן)
 השקעות במיזמי השקעה (ראו סעיף ג' להלן)
 סה"כ

ב. חייבים בגין מפעל תמ"מ

היתרה כאמור היא עבור החזר אשר צפוי להתקבל מרשות שדות התעופה בגין ההשקעה בהקמת מפעל חדש אשר מוקם על ידי חברת הבת תמ"מ ומטופל כמענק המתייחס לנכסים בהתאם לתקן חשבוונאות בינלאומי מספר 20 (IAS), בדבר הטיפול החשבונאי במענקים ממשלתיים וגילוי לגבי סיוע ממשלתי ("המענק"). לפיכך, המענק אשר צפוי להתקבל בתקופות עתידיות מוכר כעת בדוח על המצב הכספי כחייבים לזמן ארוך, ומופחת מעלות הקמתו של המפעל החדש, יקטין את הוצאות הפחת העתידיות בגינו. ראו גם ביאור 10.ט להלן.



ג. השקעות במיזמי השקעה

השקעות החברה כוללות החזקות במיזמי השקעה הפועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ. במסגרת זו מחזיקה קוקפיט במכשירים הוניים בחברות הזנק (Start-Up). במהלך שנת 2025 הכירה החברה בירידות ערך מצטברות בסך של כ-1.1 מיליון דולר, וזאת על רקע קשיים תזרימיים ואתגרים תפעוליים עמם התמודדו חברות ההזנק, אשר השפיעו באופן מהותי על שווים הכלכלי. בנוסף, במהלך שנת 2025 מימשה החברה את החזקותיה בחלק מחברות ההזנק, בתמורה כוללת של כ-0.4 מיליון דולר.

ד. אופציה מסוג פאנטום בחברת כאל

מכח הסכם בין חברת המועדון לדיינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ ("דיינרס", "כאל" בהתאמה), בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד ("ההסכם"). קיימת לחברת המועדון אופציית פאנטום המקנה זכויות כלכליות בכאל (שוות ערך ל- 8.75% מעליית השווי של כאל) או בדיינרס (שוות ערך ל-35% מעליית השווי של דיינרס) אשר ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן אשר תסולק במזומן.

בחודש דצמבר 2025 הודיעה כאל לקבוצה על התקשרות דיסקונט עם יוניון השקעות ופיתוח בע"מ והראל השקעות בביטוח ושירותים פיננסיים בע"מ ("הרוכשות") בהסכם למכירת מלוא אחזקותיו של דיסקונט בכאל בכפוף לקבלת אישורים רגולטורים, זאת מכוח הסכם שנחתם בין דיסקונט לרוכשות בחודש ספטמבר 2025. מכוח זכות הפאנטום בהסכם, הקבוצה הודיעה לכאל בחודש ינואר 2026 על בקשתה להפעיל את האופציה שניתנה למימוש מלוא זכויות הפאנטום ביחס לכאל.

בהתאם, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, העריכה הקבוצה מחדש את שווי אופציית הפאנטום בהתבסס על הערכת שווי חיצונית ("הערכת שווי"), ולפיה שווי אופציית הפאנטום, הוא כ-166.0 מיליון ש"ח (כ-52.1 מיליון דולר למועד הדוח). כתוצאה מכך, הכירה הקבוצה ברווח של כ-31.5 מיליון דולר, אשר מתוכו סך של כ-27.4 מיליון דולר נזקפו בדוח רווח והפסד לסעיף "הוצאות אחרות, נטו" (כ-8.2 מיליון דולר בשנת 2024), ויתרת הסכום נזקפה כהפרשי שער בסעיף המימון.

הערכת השווי (רמה 3) התבססה, בין היתר, על הפרמטרים והאומדנים הבאים:

- (א) שווי נכס הבסיס - השווי ההוגן של מניות חברת כאל המהוות את נכס הבסיס נאמד בכ-3.75 מיליארד ש"ח, בהתאם לעסקת מכירת כאל כמפורט לעיל, בעוד שעל פי תנאי האופציה הקבוצה זכאית לעליית הערך בין סכום זה לבין סך של כ-1.8 מיליארד ש"ח, ומכאן שלצורך מדידת השווי ההוגן של אופציית הפאנטום, סכום זה חושב כתוספת המימוש של האופציה.
- (ב) תקופת האופציה נאמדה בכ-0.58 שנים המהווים אומדן להשלמת העסקה התלויה בשל דרישות רגולטוריות הנדרשות לאישור העסקה ובהתאם למועד האחרון להשלמתה בהתאם להסכם הרכישה.
- (ג) ריבית החוב של הקונים נאמדה בכ-4.8% בהתבסס על ריבית בדירוג Aa2 למועד ההערכה (מרווח הוגן).
- (ד) מכיוון שנכון למועד ההערכה לא ניתן להעריך באופן מהימן את רכיב התמורה המותנית, הערכת השווי לא כללה מרכיב זה, ככל שיהיה.



א. הרכב הרכוש הקבוע:

הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל בעיקר את מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה (כגון: מנועים, לרבות זרביים, חלפים, אביזרים וכיו"ב). בנוסף לאלו, הרכוש הקבוע כולל מבנים ומתקנים, ציוד תחבורה, ריהוט וציוד מחשוב. הרכוש הבלתי מוחשי המפורט בביאור זה כולל בעיקר השקעות בתחומי מערכות המידע והסייבר. פריטי הרכוש הקבוע והנכסים הבלתי מוחשיים מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר.

(1) הרכב העלות המופחתת בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,547.0	1,673.8
108.5	184.9
<u>1,655.6</u>	<u>1,858.6</u>

עלות מופחתת:

מטוסים וציוד טיסה
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראו ביאור 10.ט).

(2) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה:

סך הכל	תשלומים על חשבון מטוסים, מנועים, אביזרים		מטוסי נוסעים		
	וחלפים	וציוד טיסה	מנועים	נוסעים	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
2,772.8	198.5	24.2	470.5	2,079.6	עלות:
-	0.7	(1.3)	-	0.6	ליום 1 בינואר 2024
141.9	45.0	52.0	42.3	2.5	מיון
(52.6)	(33.6)	-	(16.7)	(2.3)	תוספות
<u>2,862.2</u>	<u>210.7</u>	<u>74.9</u>	<u>496.1</u>	<u>2,080.4</u>	גריעות
					ליום 31 בדצמבר 2024
-	(3.6)	(19.9)	5.7	17.8	מיון
284.2	55.7	18.3	121.8	76.2	תוספות
(40.0)	(38.7)	-	(1.3)	-	גריעות
<u>3,094.7</u>	<u>224.5</u>	<u>73.3</u>	<u>622.3</u>	<u>2,174.5</u>	ליום 31 בדצמבר 2025
					פחת שנצבר:
1,241.2	112.7	-	147.0	981.5	ליום 1 בינואר 2024
(15.0)	-	-	-	(15.0)	ביטול הפסד מירידת ערך
119.6	18.4	-	22.7	78.6	פחת השנה
(30.7)	(12.4)	-	(16.7)	(1.6)	גריעות
<u>1,315.1</u>	<u>118.7</u>	<u>-</u>	<u>153.0</u>	<u>1,043.5</u>	ליום 31 בדצמבר 2024
					פחת השנה
122.5	13.4	-	26.3	82.8	גריעות
(16.8)	(15.5)	-	(1.3)	-	ליום 31 בדצמבר 2025
<u>1,420.9</u>	<u>116.6</u>	<u>-</u>	<u>178.0</u>	<u>1,126.3</u>	
					עלות מופחתת:
<u>1,673.8</u>	<u>107.9</u>	<u>73.3</u>	<u>444.3</u>	<u>1,048.2</u>	ליום 31 בדצמבר 2025
<u>1,547.0</u>	<u>92.0</u>	<u>74.9</u>	<u>343.1</u>	<u>1,037.0</u>	ליום 31 בדצמבר 2024



א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(3) שעבודים והגבלות

ככלל, חלק ממטוסי הקבוצה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, ואף בחלק מהמקרים המטוסים נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ("Special Purpose Company" - SPC), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית היא, כי המטוסים הם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לחברה למשך תקופות המימון ובתום תקופות החכירה המטוסים מועברים לחברה, לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות דוגמת ביטוח. הקבוצה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. לפרטים נוספים ראו גם ביאור 1.14 להלן.

ב. הרחבת צי מטוסים רחבי הגוף מדגם 787- מטוסי דרימליינר

(1) **קליטת מטוס 17 במהלך שנת 2025:** בחודש דצמבר 2022 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס 17 עם חברת בואינג, אשר נמסר לחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור 1.14. להלן.

(2) **חכירת מטוסים 18 ו-19:** במהלך שנת 2017 חתמה החברה מול מחכיר זר על הסכם המקנה לה אופציה לחכירה יבשה של עד שני מטוסים מדגם בואינג 787-9 (מטוסים 18 ו-19). אופציה זו הוארכה על ידי החברה מעת לעת ובחודש יוני 2023 מימשה החברה את האופציה וחתמה על הסכמים לחכירת המטוסים לתקופת חכירה של 15 שנים לכל מטוס כאשר מועדי מסירתם הצפויים הם במהלך השנים 2026 ו-2027.

(3) **רכישת מטוסים 20-22 ואופציה לרכישת שישה מטוסים נוספים:** בחודש אפריל 2024, חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג על הסכם לרכישת שלושה מטוסים מדגם בואינג 787-9 (מטוסים 20-22) אשר מועד מסירתם מתוכנן בשנים 2029 ו-2030 (בהתאמה: "שלושת המטוסים" ו"ההסכם"). בנוסף, הוענקו לחברה אופציות לרכישה של עד שישה מטוסי 787-9 נוספים ("מטוסי האופציות") בהתאם למנגנון מימוש הקבוע בהסכם.

על פי ההסכם, קיימת לחברה גמישות ביחס למועדי קבלת שלושת המטוסים ומטוסי האופציות, באופן המאפשר התאמה לצרכי החברה כפי שיהיו מעת לעת ביחס לצי המטוסים שלה, לרבות זכויות המרה של שלושת המטוסים ומטוסי האופציות למטוסי בואינג מדגם אחר, בכפוף לתנאי ההסכם.

עלות הרכישה המוערכת של שלושת המטוסים נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם, לרבות מנועים חליפיים, צפויה להיות בטווח שבין 650 מיליון דולר לבין 730 מיליון דולר ("עלות הרכישה") כתלות, בין היתר, בהתאמות מחיר שיחולו במועדי המסירה העתידיים וזיכויים שיוענקו לחברה. עלות הרכישה לא כוללת את העלויות הצפויות לחברה בגין אחזקה שוטפת של מנועים וחלפים אחרים.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025 שילמה החברה מקדמות בסך של כ-10.5 מיליון דולר ומקדמות נוספות ישולמו על ידי החברה עד מועד מסירה של כל מטוס, כאשר יתרת תשלום בגין כל מטוס תתבצע במועד קבלת כל מטוס, הכול בהתאם לתנאי ההסכם. לקראת הגעתו של כל מטוס, החברה תבחן את חלופות המימון עבורו.



ב. הרחבת צי מטוסים רחבי הגוף מדגם 787 "דרימליינר" (המשך)

(4) **רכישת מנועים:** בחודש אוקטובר 2024 חתמה החברה עם יצרנית המנועים רולס רויס על עדכון להסכם ארוך הטווח הקיים לחברה משנת 2016 לאחזקת מנועים למטוסי 787, כך שיחול גם על מנועי 787 של המטוסים אשר צפויים להתקבל ברשות החברה בשנים 2025-2030 (מטוסים 17-22) ("ההסכם המעודכן"). ובכלל זה מטוסי האופציות ככל שימומשו ברבעון השני לשנת 2025, חתמה החברה על נספח להסכם המעודכן עם יצרנית המנועים רולס רויס, על פיו הוקדמה מסירתו לחברה של מנוע חליפי (שישי במספר) לצי 787. מנוע זה, מדגם TRENT TEN 1000 בקונפיגורציית BOM B, אשר מאופיינת בשיפורים הנדסיים ועדכונים טכניים בהשוואה לדגמי TRENT 1000 קודמים, נמסר לידי החברה במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025.

ג. הרחבה, החלפה והצערה צי המטוסים צרי הגוף של החברה מדגם 737:

בחודש אוגוסט 2024 חתמה החברה על הסכם עם יצרנית המטוסים בואינג לרכישה של 20 מטוסים מדגם 737 MAX ("המטוסים הנרכשים"), וכן הוענקה לחברה אופציה על ידי בואינג לרכישה של עד 11 מטוסי 737 MAX נוספים (להלן בהתאמה: "מטוסי האופציה", "ההסכם", "המטוסים הנרכשים" ו"מטוסי האופציה" יחדיו להלן: "המטוסים").

המטוסים הנרכשים עתידים להתקבל בחברה בין השנים 2028-2031. מטוסי האופציה צפויים להתקבל בין השנים 2030-2032, ככל שהחברה תבחר לממש אי אלו ממטוסי האופציה.

מרבית מהמטוסים יחליפו בהדרגה מטוסים קיימים מדגם בואינג 737 המופעלים על ידי החברה וחלקם ישמשו להרחבת צי מטוסי החברה, בהתאם לתוכניתה האסטרטגית. בהתאם להסכם, לחברה קיימת גמישות חלקית לדחיית מועדי הקבלה של חלק מהמטוסים וכן זכויות המרה של דגמי המטוסים למטוסי בואינג מדגמים אחרים באופן שיאפשר התאמה לצרכי החברה כפי שיהיו מעת לעת. כמו כן, לחברה זכויות ביטול של ההתקשרות ביחס לכל מטוס אשר מועד קבלתו יתאחר מעבר לתקופת זמן מסוימת על פי התנאים שנקבעו בהסכם.

עלות הרכישה המוערכת של המטוסים הנרכשים, נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם, לרבות מנועים חליפיים וכן מלאי חלקי חילוף, צפויה לעמוד על כ-1.5 מיליארד דולר. ככל שהחברה תחליט על מימוש מטוסי האופציה, העלות הכוללת עשויה להגיע עד לסך של כ-2.5 מיליארד דולר, נכון למועדי המסירה העתידיים שלהם כתלות בכמות מטוסי האופציה שימומשו, התאמות מחיר שיחולו במועדי המסירה העתידיים של המטוסים, זיכויים שיוענקו לחברה וכיו"ב.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, שילמה החברה מקדמות בסך של כ-26 מיליון דולר, ומקדמות נוספות ישולמו על ידי החברה עד למועד קבלתו של כל מטוס, וזאת בהתאם למטוסים הנרכשים ולמטוסי האופציה וזאת כתלות בכמות מטוסי האופציה שימומשו.

החברה תבחן אפשרות למימון המקדמות באמצעות הלוואות או תשלום ממקורותיה העצמיים, טרם מועדי התשלום הרלוונטיים. כמו כן, בסמוך למועד קבלת כל מטוס, תבחן החברה אפשרויות למימון רכישתו ובתוך כך, לפירעון הלוואות ששימשו למימון המקדמות, כאמור, ככל שימומנו.



ד. החזרה לשירות ושינוי תצורה של צי המטוסים רחבי הגוף של החברה מדגם 777:

במהלך שנת 2021 הוציאה החברה משימוש שני מטוסים (מתוך שישה) מדגם בואינג 777-200 וזאת בהתאם לתוכניותיה העסקיות באותה עת ובשל השפעות משבר הקורונה. כתוצאה מכך, ביצעה החברה ירידת ערך לשני מטוסים אלה. עם היציאה ממשבר הקורונה, ובהתאם לאסטרטגייה העסקית המעודכנת של החברה ולנוכח מחסור במטוסים זמינים בשוק, בשנת 2024 הוחזר אחד המטוסים האמורים לשימוש ובוצע בו שינוי תצורה לתצורת מטוס דרימליינר כך שפנים המטוס וחווית הטיסה הותאמו לעיצוב דומה לתצורת מטוס דרימליינר.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, השלימה החברה את תהליך השדרוג ושינוי התצורה בשני מטוסים נוספים מדגם בואינג 777, כך שעלות השדרוג הכוללת לשלושת המטוסים הסתכמה בכ-30 מיליון דולר.

בנוסף, במהלך שנת 2026 צפויה החברה להתחיל בהליך השמשה ושינוי תצורה של המטוס השני אשר הוצא משירות בשנת 2021 כמפורט לעיל. עם השלמת תהליך ההשמשה, יהיו לחברה שישה מטוסים פעילים מדגם בואינג 777-200. כמו כן, החברה צופה כי עד סוף רבעון ראשון לשנת 2027 כל מטוסי 777 אשר ברשותה יהיו בעלי תצורת פנים מטוס משודרגת.

ה. רכישת מטוסים מדגם בואינג 737-800 משנת ייצור 2014

במהלך שנת 2025, כחלק ממאמצי החברה להגדיל את כושר הייצור שלה גם בטווח הקרוב ועד למועד הגעתם של המטוסים כמפורט בסעיף ג לעיל, חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לרכישת שני מטוסים מדגם בואינג 737-800 משנת ייצור 2014. טרם הפעלתם המסחרית יעברו המטוסים תהליך התאמות לדרישות החברה ולרגולציה הישראלית על ידי החברה. אחד המטוסים נמסר לחברה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, והמטוס השני צפוי להימסר במחצית הראשונה לשנת 2026.

ו. רכישת מטוסים מדגם בואינג 737-800 החכורים על ידי החברה:

במהלך שנת 2025, חתמה החברה עם חברות זרות, אשר מהן חכרה החברה מטוסים ומנוע, על הסכמים לרכישת ארבעה מטוסים מדגם בואינג 737-800, אשר היו חכורים על ידי החברה ומנוע חכור אשר ממשיך לשמש את הצי האמור.

לאור העובדה שחלק מהציוד נרכש טרם סיום החכירה המקורית, נוצר פער במועד הרכישה בין נכס זכות השימוש לבין ההתחייבות בגין חכירה. כמו כן, כתוצאה מסיום הסכמי החכירה אגב הרכישות כאמור, בוטלו מחויבויות החברה לשיפוצים עתידיים. השפעת סיום תקופת החכירה וסיום מחויבות החברה לשיפוצים עתידיים הסתכמה בסכום כולל של כ-13.1 מיליון דולר אשר נזקף לקיטון בעלות הנכס בבעלות. בנוסף, גרעה החברה את יתרת ההתחייבות בדוח על המצב הכספי בגין התחייבויותיה לשיפוצים (בעיקר בסעיף זכאים לזמן ארוך) וכן גרעה את הנכסים שהוכרו בגין כספים שהועברו למחכיר לאורך תקופת החכירה והוכרו כפיקדונות שהועמדו כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאור 4 לעיל) וזאת בהיקף של כ-41.0 מיליון דולר.



ז. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה:
(1) הפחתה של מטוסי הקבוצה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נושאת הקבוצה לאחר קליטת המטוס נזקפות לעלות המטוסים, במידה ומהוות נכס אשר ישמש את הקבוצה במספר תקופות (תוספת או שדרוג משמעותיים בביצועי המטוס או בצורתו). עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

המטוסים מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ומנוע המטוס הכולל רכיבים בעלי אורך חיים מוגבל, המכונים Life Limited Parts (LLP) ורכיב עלות שיפוץ כללי (Overhaul) של מנוע המטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד בו, על פי הערכת ההנהלה, צפוי להסתיים השימוש באותו מטוס. ה-LLP ופוטנציאל המנוע מופחתים בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא, אשר תלוי, בין היתר, במספר המראות ונחיתות ("מחזורים" או "cycles"), או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין.

במקרים בהם התקשרה החברה בהסכמי שיפוץ מנועים בעלי אופי ביטוחי, מכירה הקבוצה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוץ הכללי היא על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת.

מטוסי הקבוצה מופחתים על פני תקופה שבין 20 ל-29 שנים.

(2) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים נקבעת לפי שיטת ממוצע משוקלל נע, והיא מופחתת על פי קצב השימוש (ניפוקים). בנוסף, מבצעת הקבוצה הפרשה שוטפת ספציפית לירידת ערך של אותם חלפים.

חלפים ואביזרים סריאליים (Rotables) ומתכלים ברי תיקון (Consumables), מוכרים על פי עלותם בפועל, ומופחתים בהתאם לאורך החיים של הצי אליו הם משויכים. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים על פני יתרת אורך החיים הממוצעת של כלל ציי המטוסים של הקבוצה.

ח. בחינה לירידת ערך והפחתת ערך לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המהווים אינדיקציה לירידת ערך של צי המטוסים של הקבוצה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים אחת. הנהלת הקבוצה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מציי מטוסים של הקבוצה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וציי המטוסים של הקבוצה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של הקבוצה אותה מנהלת הקבוצה כמכלול. סכום בר-השבה הוא הגבוה מבין שווי ההוגן נטו של כלל הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, ככל שנדרש, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של הקבוצה. בשנת 2025 לא זיהתה הקבוצה סימנים לירידת ערך.



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ט. הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש הקבוע האחר והנכסים הבלתי מוחשיים של הקבוצה מופחתת בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים הצפויים לנכסים השונים.

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025			
	עלות מופחתת	פחת נצבר	עלות	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
22.4	22.3	93.8	116.1	מבנים ומתקנים
18.9	39.7	-	39.7	מפעל תמ"מ (1)
11.2	16.7	51.6	68.2	מכונות וציוד קרקע
-	28.9	0.2	29.0	סימולטורים
46.7	64.6	58.1	122.8	נכסים בלתי מוחשיים (2)
6.5	8.7	8.2	16.9	מחשבים וריהוט משרדי
2.8	3.9	7.7	11.6	כלי רכב וציוד מוסך
108.5	184.8	219.5	404.3	

(1) מפעל תמ"מ - בהמשך לזכייתה של תמ"מ במרכז של רש"ת לקבלת הרשאות לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון ומוצרים נלווים למטוסים, החלה תמ"מ בבניית מבנה. הקמת המבנה, שהוקפאה לאור משבר הקורונה, חודשה בחודש נובמבר 2022. החברה מעריכה כי בניית המבנה עתידה להסתיים במהלך שנת 2026, בין היתר עקב השפעות המלחמה על ענף הביניים. הקבוצה מממנת את הקמתו ממקורותיה העצמיים. כמו כן ובהתאם למפורט בביאור 9.ב., הקבוצה צופה לקבל מרשות שדות התעופה מענק בגין בניית המבנה בסך של כ- 16.7 מיליון דולר. נכון למועד הדוח, ההשקעה המצטברת של הקבוצה, בבניית המבנה, בניכוי המענק כאמור, מסתכמת בסך של כ- 39.7 מיליון דולר.

(2) יתרה זו כוללת בעיקר השקעות בתחום מערכות המידע.



א. מדיניות חשבונאית:

(1) כללי

חכירות המטוסים של הקבוצה, וכן חכירות מסוימות נוספות דוגמת מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי הקבוצה מרשות שדות התעופה, ורכבים, מוכרות כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של הקבוצה בהתאם לתקופת החכירה ותשלומי החכירה החוזיים.

תקופת החכירה היא התקופה שאינה ניתנת לביטול על ידי החוכר, בתוספת תקופות שלגביהן קיימת אופציה להארכת החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה תממש את האופציה, וכן תקופות שלגביהן קיימת אופציה לביטול החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת החכירה, מביאה הקבוצה בחשבון את המאפיינים הכלכליים של הנכס ושל החכירה, לרבות, בין היתר, היחס בין תשלומי החכירה למחירי השוק הצפויים בעת מימוש האופציה, חשיבות הנכס החכור לפעילות הקבוצה, עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר של הקבוצה לגבי אותם נכסים. יצוין, כי נכסים בהם פקע תוקף החוזה, אך הקבוצה ממשיכה לעשות שימוש בהם כנגד תשלומים שוטפים לבעל הנכס, מוכרים כחכירה לטווח קצר, שכן לא קיימת תקופת חכירה שאינה ניתנת לביטול.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הוא שיעור ההיוון הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי מהעסקה בראיית המחיר). מקום בו לא ניתן למצוא בנקל שיעור זה, עושה הקבוצה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני שהקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הנדרשים על מנת לרכוש זכות שימוש בנכס בערך דומה) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור (קרי, סביבה כלכלית דומה). טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הוא בין 2.9% ל-9.1% (כאשר מתוכם עבור החכירות בגין מטוסי רחבי הגוף של הקבוצה, המהוות את עיקר ההתחייבות בגין חכירה, טווח שיעורי ההיוון הוא בין 4.3% ל-5%) וטווח שיעורי ההיוון עבור המבנים החכורים הוא בין 7% ל-8.25%.

חכירות שאורכן פחות משנה ("חכירות לטווח קצר") וכן חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך, מוכרות כהוצאה שוטפת ולא מוכרים התחייבויות או נכסים בגינן. דמי חכירה משתנים, שאינם תלויים בשער או במדד, מוכרים גם הם כהוצאה בתקופה אליה מתייחסים דמי החכירה המשתנים ואינם חלק מההתחייבות או הנכס בדוח על המצב הכספי. לגבי חכירות רכבים, בחרה הקבוצה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת (פורטפוליו), שכן להערכת הקבוצה, חכירות אלו הן בעלות מאפיינים דומים.

(2) תחזוקת מטוסים חכורים

התחייבויות הקבוצה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מוכרות כהפרשות על פני תקופת החכירה (המוצגות בסעיפי הזכאים לזמן ארוך ולזמן קצר לפי העניין) כנגד רישום הוצאות תחזוקה שוטפות, בהתאם לדפוס השימוש באותו רכיב לגביו נדרשת תחזוקה ובהתאם לתנאים החוזיים בכל חכירה, ובהתבסס על הסכום הצפוי להיות משולם על ידי הקבוצה בעת אירוע התחזוקה. בחוזים בהם נדרשת הקבוצה בתשלום רזרבות תחזוקה (תשלומים המשולמים למחכיר לצורך הבטחת ביצוע עבודות התחזוקה על ידי החוכר), מוכרים תשלומים אלו כפיקדון (לזמן ארוך או לזמן קצר לפי העניין), אשר יושב לקבוצה בעת ביצוע עבודות התחזוקה בפועל.



א. מדיניות חשבונאית: (המשך)

(3) דוח על תזרימי המזומנים

בדוח על תזרימי המזומנים, מסווגת הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות מימון, את חלק תשלומי החכירה אשר מהווה החזר של הקרן הרעיונית של התחייבות הקבוצה בגין החכירה. חלק התשלום אשר מהווה תשלום ריבית, מסווג על פי מדיניות הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת. בנוסף, תזרימי המזומנים המשולמים למחכירי המטוסים כפיקדונות עבור הבטחת טיפולי תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים בגין הטיפול, אשר שולם על ידי הקבוצה, כתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החזר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

ב. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2025 חוכרת הקבוצה בחכירה יבשה 14 מטוסים ו-2 מנועים (אשר הכירה הקבוצה בגינן נכסים והתחייבויות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 בדבר חכירות ("IFRS 16")). יתרת תקופות החכירה נעות בין מספר חודשים לכ-8 שנים. בנוסף, הסכמי החכירה של הקבוצה כוללים גם חכירות של רכבים ומבנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, בעיקר שטח הקמפוס בנתב"ג בו ממוקמים מטה החברה ומתקניה, אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוא עד ליום 31 בדצמבר 2035 וכן טרקלין הנוסעים המלך דוד בטרמינל 3 בנתב"ג אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוא עד ליום 30 בנובמבר 2026.

ג. שינויים בהסכמי החכירה

(1) חכירות מטוסי נוסעים בחכירות יבשות

- לעניין התקשרויות בחכירה יבשה של שני מטוסי 787 נוספים, ראו ביאור 10.ב. (2) לעיל.
- לעניין הסכמים שחתמה החברה במהלך שנת 2025 עם חברות זרות, אשר מהן חכרה החברה מטוסים ומנוע, בנוגע לרכישת ארבעה מטוסים מדגם בואינג 737-800, אשר היו חכורים על ידי החברה ומנוע חכור אשר ממשיך לשמש את הצי האמור, ראו ביאור 10.ג. לעיל.

(2) חכירת מבנים נוספים

הקבוצה שוכרת מבנה באזור תעשייה בשוהם, לצורך מרכז סימולטורים המשמש לאימוני טייסים. תקופת השכירות, בתוספת תקופת שלגביהן קיימות אופציות להארכה, היא עד לשנת 2048. בעקבות ההסכם כאמור, הכירה החברה בשנת 2025 בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-21.1 מיליון דולר.



ביאור 11 - חכירות (המשך)

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן: (המשך)

(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים:

סה"כ	מבנים ורכבים מיליוני דולר	מטוסים
560.2	56.7	503.5
(96.5)	(12.8)	(83.7)
27.4	27.4	-
(8.3)	-	(8.3)
482.8	71.3	411.5
645.5	66.6	578.9
(100.9)	(12.3)	(88.6)
15.7	2.5	13.2
560.2	56.7	503.5

זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת

יתרה ליום 1 בינואר 2025
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה, ראו ביאור ג.11 (2) לעיל
גריעות ושינויים במהלך התקופה, ראו ביאור 10.10 לעיל
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

יתרה ליום 1 בינואר 2024
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024

(2) התחייבויות בגין חכירות:

סה"כ	מבנים ורכבים מיליוני דולר	מטוסים
696.3	83.6	612.7
27.4	27.4	-
(10.8)	-	(10.8)
(118.0)	(18.5)	(99.5)
6.0	6.0	-
600.9	98.5	502.4
107.1	17.5	89.6
493.8	81.0	412.8
600.9	98.5	502.4

התחייבות בגין חכירה

יתרה ליום 1 בינואר 2025
תוספות במהלך התקופה, ראו ביאור ג.11 (2) לעיל
גריעות ושינויים במהלך התקופה, ראו ביאור 10.10 לעיל
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

התחייבויות בגין חכירה שוטפות
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2025

יתרה ליום 1 בינואר 2024
תוספות במהלך התקופה
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)
שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024

התחייבויות בגין חכירה שוטפות
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2024

לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14.14. להלן בדבר סיכון הנזילות.



ביאור 11 - חכירות (המשך)

ד. הוצאות (הכנסות) שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות:

(1) הוצאות (הכנסות) בדוח רווח והפסד בגין חכירות שהוכרו בגין נכסים והתחייבויות על פי IFRS 16:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר		
99.0	100.9	96.5
42.5	39.4	33.0
(0.1)	(0.4)	1.2
141.4	139.9	130.7

הוצאות פחת בגין נכסי שימוש
הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה
הוצאות (הכנסות) בגין הפרשי שער חליפין
סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד

(2) הוצאות בדוח רווח והפסד בגין חכירות שלא הוכרו בגין נכסים והתחייבויות על פי IFRS 16:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר		
48.7	61.2	79.6
3.2	3.3	3.4
0.9	11.8	16.7
52.8	76.3	99.7

הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*)
הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך
הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר
לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה
סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד

(*) סכום זה מורכב בעיקר מהוצאות בגין חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו), אשר לרוב נחתמות לתקופות קצרות.

ה. תזרים מזומנים בגין חכירות שהוכרו בגין נכסים והתחייבויות על פי IFRS 16:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר		
115.7	122.9	118.0
43.1	39.4	33.0
158.8	162.3	151.0

תזרים מזומנים בגין קרן רעיונית של חכירות (פעילות מימון)
תזרים מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת)
סה"כ תזרים מזומנים בגין התחייבויות חכירה



ליום 31 בדצמבר		
2024	2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
98.7	102.6	מיסי נמל לשלם
37.6	57.4	מוסדות
7.9	12.8	זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
3.6	2.6	ריבית לשלם
21.1	8.4	הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראו ביאור 10.א.)
-	6.7	התחייבות מסים שוטפים
15.5	64.6	זכאים אחרים (ראו גם סעיף (2) להלן)
184.3	255.3	סה"כ

- (1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי הקבוצה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.
- (2) **מבצע "עם כלביא":**
 כאמור בביאור 1.ב. לעיל, ביום 13 ביוני 2025 החל מבצע עם כלביא. מיד עם פתיחתו הודיעו רשויות המדינה על סגירה מלאה ומוחלטת של המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות. ביום 25 ביוני 2025, עם סיום המבצע, המרחב האווירי בנתב"ג נפתח לפעילות טיסתית סדירה. לפיכך, החל מיום 25 ביוני 2025, בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים במדינה, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי עד חזרה לשגרה מלאה ביום 1 ביולי 2025.

בימים בהם נסגר המרחב האווירי בנתב"ג לא קיימה החברה פעילות טיסתית סדירה, כך שכל טיסותיה בוטלו (למעט מספר מצומצם של טיסות חילוץ בחלק מהתקופה) וזאת על אף שבתקופה זו הקבוצה המשיכה לשאת במרבית הוצאותיה (לרבות עלויות השכר ועלויות ההון והמימון בגין מטוסי החברה). מציאות זו של המשך נשיאה בעלויות כאמור ללא יכולת להניב הכנסות ובתוספת עלויות נוספות שנגרמו לחברה בעקבות המבצע כגון עלויות שינוע ואגרות בגין חניית המטוסים בחו"ל, עלויות אבטחה מוגברת על המטוסים והצוותים, עלויות מלונות ואש"ל לצוותי החברה שנותרו בחו"ל, העברות צוותים, חילוץ לקוחות החברה וישראלים ששהו בחו"ל בתקופת המבצע באמצעות חברת ספנות וכיו"ב, הביאו לפגיעה בתוצאות העסקיות של הקבוצה בהיקף כולל של כ-100 מיליון דולר (לפני השפעת מס), סכום זה כולל, בין היתר, את השפעת אובדן ההכנסה והפרשה (קיטון הכנסה) בגין שיפוי נוסעים בהתאם לחוק שירותי תעופה כמפורט להלן.

עם סיום מבצע עם כלביא נערכו מספר דיונים בוועדת הכלכלה, בקשר עם יישום הוראות חוק שירותי תעופה בנסיבות שנוצרו. עם סיום הדיונים, קיבלה הוועדה החלטה פה אחד, במסגרתה הובהר כי הוועדה סבורה שבמצב בו בעקבות סגירת המרחב האווירי של ישראל בשל המבצע אותו יזמה המדינה בוטלו כלל הטיסות על ידי כל חברות התעופה, האחריות לפיצוי היא של המדינה. זאת, כפי שהיה נהוג בהקשרים אחרים לגבי פיצוי נזקי מלחמה. כמו כן ועדת הכלכלה סברה כי היה נכון ומוצדק לגבש מתווה שבמסגרתו תיקבע חלוקה של הנזק בין המדינה, חברות התעופה והנוסעים, ומאחר שלא הובא בפניה מתווה כאמור, סברה כי האחריות לפיצוי רובצת על המדינה. בהמשך לכך, ועל רקע מחלוקות בין משרדי הממשלה השונים שמונעות גיבוש מתווה, החליטה הוועדה לפנות לראש הממשלה בדרישה כי יפעל בנושא ויוביל מתווה פיצוי הוגן וראוי ללא דיחוי הן לנוסעים שטיסתם בוטלה בתקופת המבצע והן לחברות התעופה שספגו נזקים כבדים.



התחייבויות שוטפות: (המשך)

(2) מבצע "עם כלביא": (המשך)

כמו כן, בחודש דצמבר 2025 הגישה יאט"א, ביחד עם חברות וגורמים נוספים בעולם התעופה עתירה לבית המשפט הגבוה לצדק המורה לשרת התחבורה, שר הכלכלה וועדת הכלכלה של הכנסת לבוא וליתן טעם מדוע לא יינתן צו מכוח סעיף 9א לחוק שירותי תעופה בו ייקבע באופן רטרואקטיבי, ביחס לכל התקופה שהושפעה כתוצאה ממבצע "עם כלביא" כי שירותי הלינה מכוח חוק שירותי תעופה יוגבלו לפרק זמן של שני לילות; פטור מתשלום הפיצוי הסטטוטורי ביחס לכל הטיסות שהושפעו בתקופת מבצע עם כלביא; הזכאות של נוסע לכרטיס טיסה חלופי תהיה לכרטיס טיסה מנקודת מוצא שונה ו/או ליעד שונה מאלה שהיו נקובים בכרטיס המקורי. בחודש דצמבר 2025 הגישה החברה בקשה להצטרף כצד לעתירה. המשיבים הגישו תגובתם לעתירה, במסגרתה טענו שיש לדחות את העתירה.

על רקע זה, בהתבסס על החקיקה הקיימת, הליך הבג"ץ ועל פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, הכירה הקבוצה בהפרשה (קיטון הכנסה) בגין החשיפה בקשר עם עלויות בגין שירותי סיוע כאמור.

לפרטים בדבר תביעות שהוגשו נגד החברה בנושא זה ראו ביאור 16.ב. (7) להלן.

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
129.2	110.2
0.4	15.5
9.4	9.7
<u>138.6</u>	<u>135.5</u>

הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
הפרשה בגין תוכנית Corsia (1)
יתרת זכות בגין סכום שהתקבל מראש עבור צריכת דלק (2)
סה"כ

(1) הפרשה בגין CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation):

בתחילת יולי 2025, נכנסו לתוקף תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO2), התשפ"ה-2025, שעניינן: יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO2 מכלי טיס, כאשר שיטת האסדרה היא על דרך ההפניה להוראות הנספח עצמו. המשמעות היא החלת הוראות הנספח על החברה באופן רשמי, בכללן למדוד ולדווח על פליטות ולקצז פליטות עודפות באמצעות רכישת יחידות פליטה לצורך ביטולן דרך שווקי פחמן ממאגרים שאושרו על ידי ICAO. בשנת 2025 בעקבות הגידול הנובע משינוי בעלויות הצפויות של המכסות המבוסס על שינויים במחירי השוק שבהן הן נסחרות כעת (עדכון של 20 דולר לטון חלף 17 דולר לטון), וגם משינוי בכמות המכסות הצפויות להידרש למסור, עקב גידול חזוי בצריכת הדלק בהתאם לאומדני יאט"א הרלוונטית אשר ממנה נגזרת כמות המכסות הנדרשת על ידי המדינות המשתתפות בתוכנית.

יצוין כי, עבור השלב הנוכחי בתוכנית (שלב 1, שנים 2024 - 2026) תבוצע התחשבות תלת שנתית כאשר ההיקף הסופי של המכסות הנדרשות יהיה ידוע לחברה במהלך שנת 2027, והסליקה בפועל (ביצוע retirement) נדרשת עד הרבעון הראשון של 2028 (בפועל, ייתכן שהחברה תבחר לרכוש ולסלוק חלק מהמכסות עוד קודם לכן). היקף המכסות הנדרש עבור שנת 2024 כבר ידוע, ולגבי 2025 מדובר באומדן בשלב זה.

בהתאם לכך, נכון למועד הדוח על המצב הכספי הכירה הקבוצה בהפרשה בסך של כ-15.5 מיליון דולר, באופן שסך של כ-8.4 מיליון דולר נזקף בסעיף הוצאות דלק בשנת 2025 בגין תחזית התשלום עבור אומדן הפליטות בתקופת הדוח וכן, סכום נוסף של כ-7.1 מיליון דולר נזקף כהוצאה בסעיף הוצאות אחרות, נטו בגין תחזית התשלום עבור אומדן הפליטות לשנים קודמות.

(2) במהלך חודש פברואר 2022 התקבל בחברה מהמדינה סכום של כ-12 מיליון דולר המהווה הקדמת תשלום בעד צריכת הדלק העודפת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' בקשר עם מערכת להגנת תעופה אזרחית המותקנת על מטוסי החברה (לפי הסכם בין המדינה לחברה מיום 30 בספטמבר 2014) לתקופה שמיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2041.



א. רקע ומדיניות חשבונאית

(1) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

מכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השירות מבוצע על ידי הקבוצה, בעוד שמכירת כרטיסי הטיסה בוצעה בידי חברות תעופה אחרות. כמו כן, ההכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות הנובעות מהסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות. במקרים אלו, כאשר מתן השירות מבוצע על ידי חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי הקבוצה, ההכנסות מוצגות בנטו, כלומר הקבוצה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד.

מכירות של כרטיסי טיסה, אשר במסגרתן מעניקה הקבוצה ללקוחותיה נקודות טיסה, במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, אותן ניתן להמיר לטיסות (או למוצרים אחרים) במועד מאוחר יותר, מופרדות למחויבויות ביצוע, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על מחיר המכירה התיאורטי הנפרד של נקודת הטיסה המוערך על ידי הקבוצה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות, או בעת מימושן באפיקים אחרים. עד למועד ההכרה בהכנסה, מוכרת ההתחייבות בגין נקודות המועדון כהכנסה מראש.

תמורות ממכירת נקודות מועדון לשותפים עסקיים נכללות ברובן כהכנסות מראש ומוכרות כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות, או בעת מימושן באפיקים אחרים. ההפרש בין הסכום שהתקבל בגין מכירת הנקודות לשותפים עסקיים לבין הסכום אשר יוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה כאמור, מוכר כהכנסה בעת מכירת הנקודות בסעיף הכנסה בגין רכיב תוכנית נאמנות. לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד בדוחות הכספיים, ראו ביאור ג.5.

(2) מענקים מחברות האשראי

מענקים מחברות כרטיסי אשראי אשר נתקבלו בשנת 2019 בידי הקבוצה כחלק מהסכם הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה, הוכרו כהכנסות מראש ומופחתות לרווח והפסד (בסעיף הכנסה בגין רכיב תוכנית נאמנות) באופן המשקף את תקופת ההסכם אליה מיוחסים המענקים (התקופה שבה ההסכם אינו ניתן לביטול על ידי כל אחד מהצדדים ללא קנס משמעותי). בשל רכיב המימון הרעיוני (על פי כללי החשבונאות) המגולם בחלק מהמענקים שהתקבלו, מכירה הקבוצה בהוצאות ריבית רעיוניות כנגד הגדלת סכום ההכנסות מראש, אשר תגדלנה בעתיד את הסכום שיוכר כהכנסה.

(3) הכנסות מהטסת מטענים

הכנסות מהטסת מטענים מוכרות במועד בו מועבר המטען ליעדו. הכנסות הנובעות משיתוף פעולה עם חברות זרות מוכרות בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר כהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה, להבדיל מתחום הטסת הנוסעים, מהווה הקבוצה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

(4) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה

על פי הסכם עם המדינה משנת 2021, התקבל בחברה מהמדינה סכום של 210 מיליון דולר המהווה הקדמה עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה המוכרות על פני תקופה של 20 שנה החל מחודש מאי 2021. הסכם זה מהווה הסכם בעל רכיב מימון משמעותי כהגדרתו בתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 בדבר "הכנסות מחוזים עם לקוחות", ולפיכך מכירה הקבוצה לאורך התקופה בהכנסות המשקפות את זרם ההכנסות שהיה מתקבל אילו לא רכיב המימון כאמור וכן בהוצאות מימון המשקפות את רכיב המימון כאמור.



ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש(המשך)

א. רקע ומדיניות חשבונאית: (המשך)

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם, העריכה הקבוצה בשנת 2021 את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר באותו מועד בשיעור של כ-17.2%, ואילו הפער בין תזרים המזומנים שהתקבל בפועל לבין תזרים המזומנים הרעיוני בעסקה (הסכום שהוערך אשר היה מתקבל מעת המדינה במהלך שנות ההסכם אילולא היה מתקבל מראש) מהוון בשיעור ההיוון כאמור ("הסכום המהוון"), היווה מענק ממשלתי בסך של כ- 69 מיליון דולר.

בהתאם לכך, הסכום המהוון הוכר במועד קבלתו כהסכם מכירה בעל רכיב מימון משמעותי. בהתאם, הוכרה בגינו הכנסה מראש בגין מכירת זמינות מושבי הטיסה, ובכל תקופת דיווח על פני תקופת ההסכם עם המדינה מוכרת הוצאת מימון מחד בגובה הריבית הרעיונית, ומאידך הכנסות בגובה הסכום הרעיוני שהיה משולם עבור אותה תקופת דיווח אילולא שולמה התמורה מראש. הפער בין הוצאות המימון להכנסות מקוזז מאזנית מיתרת ההתחייבות בגין הכנסות מראש.

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
812.0	810.3
118.2	106.7
166.9	189.3
6.5	4.7
4.9	4.6
<u>1,108.5</u>	<u>1,115.5</u>

ממכירת כרטיסי טיסה
בגין שוברים
בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
אחרות
סה"כ

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
69.7	90.9
9.6	6.9
155.0	154.5
<u>234.4</u>	<u>252.4</u>

בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
הססת כח אדם במערך אבטחת התעופה
סה"כ



ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש (המשך)

ד. תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
178.5	236.6
202.9	235.6
(144.9)	(192.0)
<u>236.6</u>	<u>280.2</u>

יתרת פתיחה
 גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות
 קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות
יתרת סגירה

התנועה בהתחייבות כמפורט לעיל מהווה את התנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה, הכוללת, בין היתר, את הקיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות אשר מקורן הן מצבירות של נקודות מטיסה (שנצברו אגב רכישה של כרטיסי טיסה) והן מצבירות מחיצוניים (שנצברו בעיקר אגב רכישות בכרטיסי אשראי).

הקיטון בהתחייבות בשנת 2025 בסך של כ-192.0 מיליון דולר משקף מימוש ופקיעה של נקודות אשר מומשו הן ברכישת שירותים מאל על והן ברכישת מוצרים ו/או שירותים משותפים חיצוניים. כמו כן, הגידול בהתחייבות בשנת 2025 בסך של כ-235.6 מיליון דולר נובע בעיקר מצבירה של נקודות הן אגב רכישות הכרוכות בתעופה והן מרכישות בכרטיסי אשראי של חברי המועדון.

לפרטים בדבר ההכנסות בגין רכיב תכנית נאמנות ראו ביאור 20.א. להלן.



א. מדיניות חשבונאית

ההלוואות אותן נוטלת הקבוצה מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות הבנק לעידוד היצוא האמריקאי EXIM וסוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה UKEF וקונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים באמצעות פוליסת ביטוח הניתן על ידי קונסורציום AFIC (Aircraft Finance Insurance Consortium) (ראו להלן).

לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות הלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית. כאשר חל שינוי בתנאי הלוואה, בוחנת הקבוצה האם מדובר בשינוי תנאים מהותי של החוב.

לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד, ראו ביאור 14.ג. להלן.

הרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
748.5	623.6
54.4	32.6
19.9	19.4
822.8	675.6
9.8	-
832.6	675.6

הלוואות שהתקבלו כנגד מטוסי החברה הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי חברת המועדון ניצול מסגרות אשראי סה"כ הלוואות מגופים פיננסים, ראו ביאור 14.ב הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ד).



ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים

סה"כ	אשראי לזמן קצר	הלוואות בריבית משתנה (ריבית SOFR)	הלוואות בריבית קבועה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
	7.2	4.1 (***)	3.4 (**)
172.6	19.9	104.4	48.3
650.2	-	479.6	170.6
822.8	19.9	584.0	218.9
(154.4)	-	(104.6)	(49.8)
7.1	(0.5)	4.6	3.0
675.6	19.4	484.0	172.1
144.3	19.4	87.7	37.2
531.3	-	396.3	134.9

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

ממוצע משוקלל לריבית אפקטיבית (באחוזים) (*)

ליום 1 בינואר 2025:

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים

תנועות במהלך שנת 2025:

פירעונות שוטפים (1)

תנועה במשיכת יתר ושינויים אחרים

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים ליום 31 בדצמבר 2025

מזה: חלויות שוטפות

סה"כ הלוואות לזמן ארוך

(1) סכום הפירעון של הלוואות בריבית משתנה כולל פירעון של רכיב בלון של הלוואה שנפרעה על פי לוח הסילוקין המקורי בהיקף של כ-16 מיליון דולר.

(*) שיעור הריבית לא כולל ריבית אפקטיבית בגין הפחתת עמלות בגין הערבויות המפורטות בביאור 14.1 (2) להלן.

(**) שיעור הריבית לא כולל ריבית אפקטיבית חשבונאית אשר הוכרה בגין הלוואות הפניקס כמפורט בביאור 14.ג.

(***) שיעור הריבית לא כולל השפעת גידור. לעניין השפעת גידור הריבית ראו ביאור 19.1.1 להלן.



ביאור 14 - הלוואות (המשך)

ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

סה"כ	אשראי לזמן קצר	הלוואות בריבית משתנה (ריבית SOFR)	הלוואות בריבית קבועה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
	6.1	6.7 (***)	3.8 (**)
176.3	19.5	112.6	44.2
854.6	-	603.9	250.7
1,030.9	19.5	716.5	294.9
(58.8)	-	(35.6)	(23.2)
(147.4)	-	(104.8)	(42.6)
(1.7)	0.4	7.9	(10.1)
822.8	19.9	584.0	218.9
172.6	19.9	104.4	48.3
650.2	-	479.6	170.6

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

ממוצע משוקלל לריבית אפקטיבית (באחוזים) (*)

ליום 1 בינואר 2024:

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים

תנועות במהלך שנת 2024:

פירעון מוקדם של הלוואות

פירעונות שוטפים

תנועה במשיכת יתר ושינויים אחרים

סה"כ הלוואות מגופים פיננסיים ליום 31 בדצמבר 2024

מזה: חלויות שוטפות

סה"כ הלוואות לזמן ארוך

(*) ראו הערות בעמוד קודם.



ג. הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד

- בחודש יוני 2022 התקשרה חברת המועדון בהסכם הלוואה עם "הפניקס חברה לביטוח בע"מ" ("הפניקס") בסך של 130 מיליון דולר, אשר הועמדה לתקופה של 6 שנים ולפי ההסכם תוחזר על ידי המועדון בתשלומים רבעוניים (קרן וריבית), עם ריבית הלוואה בטווח של 5.5% עד 8%, בהתאם לעמידת חברת המועדון ביחסים פיננסיים ("הסכם הלוואה המקורי").

- במסגרת הסכם הלוואה המקורי, חתמו החברה וחברת המועדון על כתב למתן אופציה להפניקס לרכישה של עד 25% ממניות חברת המועדון, הניתנות למימוש בכל עת עד לתום תקופת הלוואה ובהתקיים תנאים מסוימים לשנה נוספת ("אופציית הפניקס" או בסעיף זה "האופציה"). מחיר המימוש בכתב אופציית הפניקס מוסכם ומתואם לפרמטרים פיננסיים משתנים מוסכמים. על פי כתב האופציה כאמור, מימוש של האופציה יכול להתבצע בתשלום לחברה בהתאם לנוסחה שנקבעה וכן גם בדרך של קיזוז מיתרת הלוואה של חברת המועדון, או חלק ממנה. כאמור, תוספת המימוש של האופציה היא בהתאם לנוסחה שנקבעה בכתב האופציה, אשר בחלקה משתנה בהתאם לפרמטרים מסוימים שנקבעו. קרי, אופציית הפניקס הכוללת גם רכיב אופציה המקנה למלווה זכות להמיר את הלוואה למניות חברת המועדון, או לחלופין לרכוש את המניות של חברת המועדון מהחברה, וזאת עם תוספת מימוש במחיר משתנה. בהתאם לכך, הסכם הלוואה ובכללו האופציה היווה חוזה "מעורב" (hybrid) הכולל נגזר משובץ הנמדד בשווי הוגן דרך רווח והפסד, כאשר יתרת הסכום בסך של כ-103 מיליון דולר הוכר כהתחייבות פיננסית הנמדדת בעלות מופחתת. היות וסכום האופציה הופחת מהלוואה כאמור הריבית האפקטיבית של הלוואה היא בטווח של כ-14.5%-15.5%.

- במסגרת הסכם הלוואה המקורי נקבע, מעבר לאמור לעיל בדבר יחס הון עצמי למאזן של חברת המועדון כי על חברת המועדון לעמוד בהתחייבויות המקובלות בהסכמים מסוג זה, ובכלל זה בהתחייבות שלא ליטול הלוואות נוספות שלא במסגרת תנאים הקבועים בהסכם הלוואה המקורי, בהתחייבויות לעמידה באמות מידה פיננסיות של יחס חוב ל-EBITDA שלא יעלה על 7 בשנה הראשונה ויפחת ביחס לכל שנת הלוואה עד 5.5 ועוד. כמו כן:

א. הסכם הלוואה המקורי כולל סעיפים שונים המקובלים בעסקאות מסוג זה, ובכלל זה אפשרות להעמיד את הלוואה לפירעון מידי בקרות אירועי הפרה המפורטים בהסכם הלוואה המקורי, לרבות במקרה של אי עמידה של חברת המועדון באמות מידה פיננסיות כמפורט לעיל (ובכפוף למנגנון ריפוי בהסכם הלוואה המקורי), הפרת התחייבויות מהותיות על ידי החברה או חברת המועדון מכוח הסכמים בין חברתיים בין החברה לבין חברת המועדון ("הסכמים בין חברתיים") או מכוח הסכמים מול חברות אשראי להנפקת כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכמים מול חברות האשראי"), וכן במקרה בו לנושה פיננסי של חברת המועדון זכות להעמיד לפירעון מידי חוב של חברת המועדון (cross default) והכל בהתאם להסכם הלוואה המקורי והתוספת לו.

ב. הלוואה הובטחה באמצעות שעבוד צף על כל הנכסים והזכויות של חברת המועדון, ובכלל זה על חשבון בנק של חברת המועדון, וכן באמצעות שעבוד קבוע על זכויותיה של חברת המועדון מכוח הסכמים מול חברות אשראי וכן מכוח הסכמים הבין חברתיים.

ג. הלוואה הובטחה בשעבוד קבוע על כל מניות חברת המועדון שבבעלות החברה, אשר תהווה בכל עת לאורך תקופת הלוואה לכל הפחות 51% מהון המניות המונפק של חברת המועדון.

- בחודש ספטמבר 2022 מימשה הפניקס את האופציה ברובה באמצעות רכישה מהחברה של 19.9% ממניות חברת המועדון.

- ביום 31 בדצמבר 2024 חתמה החברה על תוספת להסכם הלוואה המקורי ביחד עם חברת המועדון והפניקס מכוחה הקדימה חברת המועדון בפירעון מוקדם תשלום של 30 מיליון דולר. סכום הפירעון הופחת מקרן הלוואה בלוח הסילוקין החוזי מסוף תקופת הלוואה באופן שהוביל לקיצור תקופת הלוואה עד ליום 30 ביוני 2027.



ג. הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

- במסגרת התוספת כאמור, הוסכם בין חברת המועדון להפניקס כי הפניקס תתחייב להעמיד לחברת המועדון קו אשראי לנטילת הלוואה עתידית עד לסכום הפירעון המוקדם בסך של 30 מיליון דולר באותם תנאים כפי שנקבעו בהסכם הלוואה המקורי ולמשך תקופת הלוואה המקורית. כמו כן, עודכנה אמת המידה הפיננסית של הון עצמי למאזן של חברת המועדון כך שיחס זה לא יפחת מ-30% במקום 45% כפי שנקבע בהסכם הלוואה המקורי וכן בוצעו התאמות נוספות ביחס להתחייבויות חברת המועדון לרבות ביטול אפשרות העמדת הלוואת הפניקס לפירעון מידי במקרה בו העמיד נושה פיננסי לפירעון מידי חוב של החברה כלפיו בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם הלוואה המקורי. נכון ליום 31 בדצמבר 2025 עומדת הריבית הנקובה על הלוואת הפניקס על 5.5%.
- ליום 31 בדצמבר 2025 עומדת חברת הבת באמות המידה הפיננסיות כאמור לעיל.
- כמו כן, הוסכם כי תחשיב עלות מימוש שארית אופציית הפניקס לרכישת מניות המועדון יהיה בהתאם ליתרות המזומנים של חברת המועדון נכון ליום 31 בדצמבר 2024. בנוסף, נקבע כי מועד מימוש האופציה לא יהיה לפני יום 30 ביוני 2025 ולחברה תהיה הזכות לדחות את מועד המימוש עד ליום 31 בדצמבר 2025. עוד נקבע כי ככול והפניקס תממש את האופציה לאחר יום 31 בדצמבר 2025, יחושב מחיר המימוש של האופציה בהתאם להגדרתו בכתב האופציה שנחתם במסגרת הסכם הלוואה המקורי. יצוין, כי החברה מימשה את זכותה לדחות את מימוש האופציה כך שלא יחול לפני 31 בדצמבר 2025.
- ביום 29 באוקטובר 2025, הודיעה הפניקס לחברה על מימוש שארית האופציה של 5.1% ממניות חברת המועדון על דרך של רכישת מניות חברת המועדון מהחברה, זאת בכפוף לקבלת אישורים רגולטוריים. יצוין כי לאור הודעת הפניקס כי מימוש האופציה יהיה בדרך של רכישת מניות מהחברה, במועד ההודעה על המימוש, סולקה ההתחייבות מחברת המועדון (והועברה לחברה), ובהתאם נזקף סכום של כ-7.3 מיליון דולר בדוח על השינויים בהון של החברה כעסקה עם זכויות שאינן מקנות שליטה.
- לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, הפניקס עדכנה כי התקבלו כלל האישורים הרגולטורים הנדרשים ומימשה את שארית האופציה שברשותה. בגין מימוש שארית האופציה כאמור התקבל לאחר מועד הדוח על המצב הכספי בקופת החברה סך של כ-7.7 מיליון דולר. נכון למועד פרסום הדוח, מחזיקה קבוצת הפניקס בשיעור כולל של 25% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון.

ד. הלוואות מבעלת השליטה

במהלך חודש אפריל 2024 ובהמשך לאמור בביאור 18.ב. להלן בדבר הנפקת הון שביצעה החברה, פרעה החברה כ-60.2 מיליון דולר כחלק מהלוואות אשר הועמדו לחברה מבעלת השליטה "כנפי נשרים תעופה בע"מ" ("**בעלת השליטה**") במהלך השנים 2021-2022. במהלך חודש דצמבר 2025, פרעה החברה את יתרת הלוואה מבעלת השליטה בסך של כ-9.8 מיליון דולר. לפרטים נוספים ראו ביאור 21.ג.(3) להלן.

ה. מימון רכישת המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 (דרימליינר)

בחודש נובמבר 2024 התקשרה החברה עם בנקים ישראלים במבנה סינדיקציה בהסכם למימון רכישתו של המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 ("**המטוס**") ו-"**ההסכם**", לפי העניין. ראו גם ביאור 10.ב לעיל). במסגרת ההסכם תועמד לחברה הלוואה בסך של 120 מיליון דולר לרכישת המטוס. לחברה קיימת הזכות למשוך את סכום הלוואה במהלך כשנתיים ממועד קבלת המטוס, ובכל מקרה על החברה למשוך את הסכום לא יאוחר מכשנתיים מאותו מועד, כאשר הסכום שיימשך יהיה בהתאם ללוח הסילוקין הקבוע בהסכם במועד המשיכה.

הטיפול החשבונאי בהסדר מסוג זה הוא הכרה בנכס הוצאות מראש בגין העמלה המשולמת עד למועד משיכת הלוואה, כעלויות עסקה אשר ייזקפו כחלק מהוצאות המימון במסגרת התקופה בה תועמד הלוואה לחברה מיד לאחר מועד משיכתה ועד למועד פירעונה על פי שיטת הריבית האפקטיבית אשר תחושב במועד משיכת הלוואה.



1. בטוחות יחס הלוואות לביטחונות

להלן פירוט הבטוחות שהועמדו כנגד הלוואות וכן, היכן שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

מקור המימון	יתרה בספרים ליום 31/12/2025	מטוסים ומנועים רזרביים ונכסים אחרים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות
מיליוני דולר			
בנק מקומי (1)	7.7	1 מטוס 737-900	80%
		4 מנועים רזרביים	
		3 מטוסי 737-900	
		1 מטוס 777-200	
		4 מטוסי 787-8	
בנקים זרים ואג"ח אשר הונפק על ידי חברה ייעודית (2)	637.4	4 מטוס 787-9	-
הלוואות הפניקס בשעבוד קבוע על מניות חברת המועדון (3)	32.6	הון המניות בחברה בת	-

(1) הסכם האשראי קובע כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוס המשועבד לא יעלה על יחס של יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV) כמפורט בטבלה לעיל. בדיקה לעמידה ביחס זה תבוצע בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו לגבי שווי השוק של המטוס. כמו כן, נקבע, כי אם יחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור לעיל, הקבוצה תעמיד ביטחונות נוספים או תקדים פירעון של הלוואה, על מנת לעמוד ביחס הנדרש. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, עומדת החברה באמות המידה הפיננסיות של יחס של יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV).

(2) הלוואות שנלקחו למימון המטוסים והמנועים כולל מנגנון של הפרה צולבת (Cross Default) מול הלוואות והתחייבויות אחרות. בנוסף, חלק מההלוואות מובטחות בערבויות EXIM, UKEF או בפוליסות ביטוח AFIC. כמו כן, חלק מההלוואות מומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (SPC) אשר אינן בבעלות הקבוצה ומובטחות בערבות EXIM, כאשר מקור פירעון אגרות החוב הוא תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי הקבוצה.

(3) לפרטים ראו ביאור 14.ג. לעיל.

הלוואות החברה כוללות תנית הפרה צולבת מהותית, כאשר הפרה של הוראה או תניה בהלוואה (בהתאם לתנאים הקבועים בהסכם הלוואה הרלוונטי) תקים למלוים עילה לפירעון מידי של הלוואות שסכומן במצטבר עומד במבחנים הכמותיים של הגדרת הלוואה מהותית, כאשר אף אחת מההלוואות הללו לא עומדת בפני עצמה בהגדרת הלוואה מהותית והכל על פי עמדת רשות ניירות ערך בדבר אירוע אשראי בר דיווח. כמו כן יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2025 ניתנות לפירעון מוקדם על ידי הקבוצה, כמקובל. חלק מהסכמי הלוואות שנטלה הקבוצה כוללים זכות לבנק לדרוש פירעון מידי של יתרות הלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים המקובלים בעסקאות מימון.



ז. שווי הוגן של הלוואות:

ליום 31 בדצמבר 2024		ליום 31 בדצמבר 2025	
שווי הוגן	ערך בספרים	שווי הוגן	ערך בספרים
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
206.3	219.5	162.5	172.6

הלוואות מגופים פיננסיים
בריבית קבועה

השווי ההוגן של הלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית לאותה עת (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים). למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

ח. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים של התחייבויות הקבוצה לתשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינימליים של חכירות מטוסים וחכירות אחרות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי מזומנים בלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו הקבוצה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה.

סה"כ	שנת 2030 ואילך	שנת 2029	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026
מיליוני דולר					
681	134	186	138	102	121
601	196	96	102	100	107
1,282	330	282	240	202	228
76	6	9	14	19	28
119	35	14	19	23	28
195	41	23	33	42	56
1,477	371	305	273	244	284

פירעונות שוטפים של קרן הלוואות
תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה
סה"כ פירעונות שוטפים

תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד
ולכן יכללו בתזרים המזומנים
מפעילות שוטפת:
תשלומי ריבית בגין הלוואות (1)
תשלומי ריבית בגין חכירה
סה"כ תשלומי ריבית

סה"כ תשלומים



ח. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות: (המשך)

- (1) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.
- (2) הסכומים בטבלה לעיל אינם כוללים סכומים שישולמו על ידי החברה בגין נטילת הלוואות עתידיות או חכירות עתידיות, בין היתר עבור המטוסים אשר צפויים להירכש או להיחכר על ידי החברה כאמור בביאור 10 לעיל. יצוין כי בכלל זה הטבלה לעיל אינה כוללת את הפירעונות הצפויים בגין הלוואה הצפויה בגין המטוס ה-17 כמפורט בביאור ה-14. לעיל.
- (3) פירעון הלוואות בשנים 2028 ו-2029 כוללים פירעון של רכיב בלון הקיימים בחלק מהסכמי הלוואה בהיקף של כ-53 מיליון דולר וכ-115 מיליון דולר, בהתאמה. גם חלק מסכומי הפירעון המצוינים בשנת 2030 ואילך כוללים יתרות בלון. החברה תשקול מימון ופריסה מחדש של רכיבי בלון אלו בסמוך למועד הפירעון.

מקורות הקבוצה לפירעון התחייבויות אלו הם תזרימי המזומנים השוטפים של הקבוצה מפעילותה העסקית השוטפת. בנוסף, לקבוצה יתרות נזילות גבוהות כמפורט בדוח על המצב הכספי אשר צפויים לסייע בידה הן בעמידה בהתחייבויותיה הקיימות והן באלו העתידיות אגב רכישות המטוסים כאמור.



א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין לרבות מענק פרישה לטייסים ותיקים, פדיון ימי מחלה, מענקי הסתגלות לעובדים בכירים והטבות מסוימות לפורשי הקבוצה. הטבות הקבוצה לאחר סיום העסקה הן בחלקן תוכניות להפקדה מוגדרת ובחלקן תוכניות להטבה מוגדרת.

הוצאות בגין התחייבות הקבוצה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת (Defined Contribution Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת הקבוצה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (Defined Benefit Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (Projected Unit Credit Method), תוך שימוש בהערכות אקטואריות.

עלות השירות וכן הפרשי השער בגין שערך ההתחייבויות, נטו נזקפים לסעיף הוצאות השכר. עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התוכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות המימון. רווחים והפסדים אקטואריים בגין תוכניות לאחר סיום העסקה נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התוכניות נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור היוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

(2) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תנוצלה בתקופה העולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים אחרות כוללות בעיקר ניצול ופדיון ימי חופשה ומנוחה ומענק לימודים לילדי עובדים. הטבות אלו מוכרות ונמדדות באותו אופן בו נזקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגין נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

(3) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות הקבוצה בגין שכר שוטף ומענקי רווח. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

(4) הטבות בגין פיטורין ותוכניות פרישה מוקדמת:

הטבות בגין פיטורין מוכרות כאשר הקבוצה מחויבת מבחינה מעשית כלפי העובדים במתן ההטבות, וזאת שלא כנגד שירות עתידי מהותי של אותם עובדים. סכום המחויבות נקבע בהתאם לערכם הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים בגין המחויבות.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור ג.2.3.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר 2024		ליום 31 בדצמבר 2025		מטבע התכנית	הפנייה	
התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות			
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר			
-	81.6	-	102.5	בעיקר ש"ח	ג	הטבות עובד לטווח קצר: שכר עבודה ונלוות
-	83.8	-	67.2	בעיקר ש"ח	ד	הפרשות בגין מענקי רווח (1)
15.9	-	17.0	-	ש"ח	ו	הטבות לאחר סיום העסקה: הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
29.9	-	34.0	-	ש"ח	ז	פדיון ימי מחלה
5.8	-	6.7	-	ש"ח	ח	הטבות לגמלאים
4.3	-	6.4	-	ש"ח	ט	הטבות אחרות לאחר סיום העסקה
-	58.9	-	77.4	ש"ח	י	הטבות עובד אחרות לטווח ארוך: התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה (2)
5.1	-	7.3	-	ש"ח	יא	הטבות אחרות לטווח ארוך
-	(0.9)	-	(1.2)	ש"ח		הטבות בגין פיטורין: תוכניות פרישה מרצון
61.0	223.4	71.4	245.9			סה"כ בדוח על המצב הכספי

- (1) לפרטים נוספים ראו ביאור 20.ה. כמו כן, יצוין כי חלק ממענקי הרווח משולמים לאורך שנת הדיווח עבורה הם משולמים.
- (2) יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שרובה צפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך), וזאת מהטעם שאין לחברה את הזכות לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות בזמן הקצר.



ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל:

(1) מחויבויות הקבוצה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל (עבור עובדים קבועים בהסכם הקיבוצי):

הסכמי העבודה של הקבוצה, דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-1963", מחייבים את הקבוצה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם.

הסדרת תשלומי פרישה ופיטורים של עובדי הקבוצה:

החל מחודש ספטמבר 1992, זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי הקבוצה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה ייעודי ("ההסכם"). בהסכם נקבע, כי תשלומי הקבוצה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף להסדר הפנסיה, יבואו במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, להצטרף לתוכנית. כמו כן יצוין, כי מרבית העובדים שהצטרפו לחברה החל מחודש ספטמבר 1992 חתומים על סעיף 14 כאמור (בין אם הם עובדים קבועים, זמניים או בחוזים אישיים).

תכנית להפקדה מוגדרת:

בהתאם לכך, ההפקדות השוטפות בקרנות פנסיה ובפוליסות בחברות ביטוח, פוטרות את הקבוצה מכל התחייבות נוספת לעובדים, ובאשר לעובדים ותיקים שהצטרפו להסכם הפנסיוני בשנת 1992 - הפטור כאמור הוא בהתייחס לתקופות בגינן בוצעו הפקדות בלבד.

תכנית להטבה מוגדרת:

ביחס לתקופה שבין תחילת עבודתו של העובד בחברה ועד מועד הצטרפות העובד להסכם הפנסיה כאמור, זכאים העובדים לפיצויי פיטורים לפי משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה, עבור מספר השנים בתקופה האמורה. עובדים אשר לא הצטרפו להסכם הפנסיוני כאמור, זכאים לפיצויי פיטורין בגובה משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

(2) הסדרים ותוכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התוכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, הפקידה הקבוצה 8.33% משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים על שם הקבוצה. בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד. כיום, מרבית נכסי התוכנית מהווים קופות אישיות של העובדים המנוהלים על ידי בתי השקעות מהמובילים במשק.

(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן הקבוצה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. יצוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי הקבוצה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של הקבוצה זכאים לתוכניות פנסיה ("התוכניות"), על פיהן משלמת הקבוצה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים.

במהלך שנת 2023 הופסקה תוכנית הפנסיה לעובדים המקומיים בארה"ב, ובשנת 2024 סולקה בפועל. עלות הסילוק נטו הסתכמה בכ-5 מיליון דולר, בנוסף לסכומים שנמשכו מנכסי התוכנית. הפער החשבונאי במועד הסילוק, בהיקף של כ-1 מיליון דולר, הוכר כהפחתה בהוצאות השכר בשנת 2024.

באנגליה, תוכנית הפנסיה נסגרה לקליטת עובדים חדשים בשנת 2005, ולא מתבצעת במסגרתה צבירה נוספת של זכויות. מאחר ותשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התוכנית, ולאור הגירעון אשר היה הקיים בתוכנית הפנסיה, הקבוצה השלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים. יחד עם זאת, במהלך שנת 2024, ובהמשך אף במהלך שנת 2025, כתוצאה מהשלמת סכומים לנכסי התוכנית וכתוצאה מעליית שיעור הריבית להיוון, יתרת נכסי התוכנית עלתה על יתרת התחייבות בכ-0.4 מיליון דולר ובכ-2.5 מיליון דולר, בהתאמה. לאור העובדה שהחברה לא צופה כי תוכל להשיב את עודף הכספים כאמור ובהתאם לתקן לחשבונאות בינלאומי מספר 19 בדבר הטבות עובדים, החברה הכירה בהשפעה זו כמדידה מחדש של התחייבות נטו ברווח כולל האחר.

ו. הטבות לפורשים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה ולשי לחגים בהתאם למדיניות הקבוצה.

ז. הטבות אחרות לאחר סיום העסקה:

הטבות אחרות כוללות מענק הסתגלות לו זכאים חלק מעובדיה הבכירים של הקבוצה. בנוסף, בחלק מנציגויות הקבוצה בחו"ל, עובדיה המקומיים של הקבוצה זכאים לפיצויי פיטורין בהתאם לדין המקומי ובהתאם להסכמי הקבוצה. זאת ועוד, ההטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים

סה"כ	הטבות אחרות	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	פדיון ימי מחלה	פיצויי פרישה ופיטורין בישראל	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
כסומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:						
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:						
3.6	0.5	0.1	-	1.7	1.3	עלות שירות
4.7	0.3	0.4	0.7	1.8	1.5	עלות הריבית
(1.5)	(0.1)	-	(0.7)	-	(0.6)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
7.6	0.4	0.7	-	4.3	2.1	הפרשי שער
1.4	1.4	-	-	-	-	שינויים אחרים בתקופה
15.8	2.5	1.2	-	7.8	4.3	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:						
3.8	0.4	0.2	-	1.2	2.1	עלות שירות
4.2	0.3	0.5	0.6	1.3	1.5	עלות הריבית
(1.4)	(0.1)	-	(0.6)	-	(0.7)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
(0.4)	-	(0.1)	-	(0.2)	(0.2)	הפרשי שער
(1.1)	-	-	(1.1)	-	-	הכנסות בגין סילוקים
(1.5)	(1.5)	-	-	-	-	שינויים אחרים בתקופה
3.6	(0.9)	0.6	(1.1)	2.3	2.7	סך הכל
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:						
5.5	1.5	0.1	0.1	1.1	2.7	עלות שירות
6.0	0.1	0.5	2.6	1.2	1.6	עלות הריבית
(3.2)	(0.1)	-	(2.4)	-	(0.7)	תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
(1.7)	(0.1)	(0.3)	-	(0.7)	(0.7)	הפרשי שער
4.2	0.7	-	3.4	-	-	שינויים אחרים בתקופה
10.8	2.1	0.3	3.7	1.6	2.9	סך הכל



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025

סה"כ מיליוני דולר	הטבות אחרות מיליוני דולר	הטבות לגמלאים מיליוני דולר	קרנות פנסיה מיליוני דולר	פדיון ימי מחלה מיליוני דולר	פיצויי פרישה ופיטורין בישראל מיליוני דולר
81.4	6.1	5.9	12.8	29.9	26.7
3.6	0.5	0.1	-	1.7	1.3
4.7	0.3	0.4	0.7	1.8	1.5
0.6	0.1	0.3	-	(1.8)	2.0
(9.3)	(0.4)	(0.7)	(1.3)	(1.9)	(5.0)
10.0	0.6	0.7	0.9	4.3	3.5
1.4	1.4	-	-	-	-
<u>92.4</u>	<u>8.6</u>	<u>6.7</u>	<u>13.1</u>	<u>34.0</u>	<u>30.0</u>
25.4	1.8	-	12.8	-	10.8
1.4	0.1	-	0.7	-	0.6
(0.7)	0.1	-	(1.7)	-	0.9
2.0	-	-	1.6	-	0.4
(2.5)	(0.1)	-	(1.3)	-	(1.1)
2.8	0.3	-	1.0	-	1.5
<u>28.4</u>	<u>2.2</u>	<u>-</u>	<u>13.1</u>	<u>-</u>	<u>13.1</u>
		<u>17.5</u>		<u>0.3</u>	<u>5.3</u>
		<u>5.6-7.6</u>	<u>4.9</u>	<u>5.0</u>	<u>5.39-7.8</u>
		<u>(1.0)</u>		<u>(2.9)</u>	<u>(1.0)</u>

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
 עלות שירות
 עלות הריבית
 הפסדים (רווחים) אקטואריים
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין
 שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
 תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
 מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי
 התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון
 הפקדות על ידי המעסיק
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
 שיעור ההיוון באחוזים
 ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תוכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

סה"כ מיליוני דולר	הטבות אחרות מיליוני דולר	הטבות לגמלאים מיליוני דולר	קרנות פנסיה מיליוני דולר	פדיון ימי מחלה מיליוני דולר	פיצויי פרישה ופיטורין בישראל מיליוני דולר
108.7	7.9	9.1	39.4	23.6	28.7
3.9	0.4	0.2	-	1.2	2.1
4.2	0.3	0.5	0.6	1.3	1.5
0.3	(0.3)	(3.3)	0.2	5.5	(1.8)
(7.9)	(0.7)	(0.5)	(1.6)	(1.5)	(3.6)
(0.7)	-	(0.1)	(0.2)	(0.2)	(0.2)
(25.6)	-	-	(25.6)	-	-
(1.5)	(1.5)	-	-	-	-
<u>81.4</u>	<u>6.1</u>	<u>5.9</u>	<u>12.8</u>	<u>29.9</u>	<u>26.7</u>
44.1	1.7	-	33.0	-	9.4
1.4	0.1	-	0.6	-	0.7
-	0.1	-	(0.8)	-	0.7
1.9	-	-	1.4	-	0.5
(2.2)	(0.1)	-	(1.6)	-	(0.5)
(0.2)	-	-	(0.2)	-	-
(19.6)	-	-	(19.6)	-	-
<u>25.4</u>	<u>1.8</u>	<u>-</u>	<u>12.8</u>	<u>-</u>	<u>10.8</u>
		<u>18.0</u>		<u>10.1</u>	<u>5.3</u>
		<u>5.6-7.6</u>	<u>5.1</u>	<u>5.7</u>	<u>5.39-7.8</u>
		<u>(1.0)</u>		<u>(2.9)</u>	<u>(1.0)</u>

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
 עלות שירות
 עלות הריבית
 הפסדים (רווחים) אקטואריים
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין
 הוצאות בגין סילוקים
 שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
 תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון
 מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי
 התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון
 הפקדות על ידי המעסיק
 הטבות ששולמו
 שינויים בשער חליפין
 הוצאות בגין סילוקים

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון



ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ח. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תוכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

הנחות אקטואריות:

הנחה אקטוארית עיקרית (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשה את הקבוצה על מנת לאמוד את המחויבויות וההשפעות הכמותיות שלהן כמפורט לעיל היא שיעור הגידול בחלק מרכיבי השכר הרלוונטיים לחישוב ההתחייבויות השונות הנאמדים בטווח שבין 4% לבין 9.5% עבור עובדים קיימים נכון למועד הדוח על המצב הכספי. בטווח הקצר שיעור הגידול כאמור מתבסס על ההסכמים הקיבוציים הקיימים לרבות הנחות בדבר קידומם של עובדים והשפעת הוותק על שכר העבודה. בטווח הבינוני והארוך שיעור הגידול כאמור מתבסס, בין היתר, על הנחות החברה. במידה ושיעור הגידול החזוי היה גבוה בנקודת אחוז ביחס לשיעור שהובא בחשבון בחישוב המחויבות, ההתחייבות בגין הטבות לאחר סיום ההעסקה (למעט פנסיה) הייתה גדלה בכ-6.6 מיליון דולר. ניתוח הרגישות לעיל נקבע בהתבסס על שינויים אפשריים באופן סביר בהנחות האקטואריות לתום תקופת הדיווח. ניתוח הרגישות אינו מתחשב בתלות הדדית כלשהי הקיימת בין ההנחות.

ט. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

(1) ימי חופשה בתשלום:

בהתאם לחוק חופשה שנתית התשי"א-1951 ובהתאם להסכמי העבודה של הקבוצה, זכאים עובדי הקבוצה לימי חופשה בתשלום בגין כל שנת עבודה. עובד, שחדל לעבוד בטרם ניצל את יתרת ימי החופשה שצבר, זכאי לתשלום בגין יתרת ימי החופשה הנ"ל בעת פרישה. בנוסף, עובדים מסוימים של הקבוצה זכאים לימי מנוחה אשר נפדים בעת פרישה, ככל שנותרת יתרה צבורה. מחויבות הקבוצה בגין חופשה כוללת גם את מחויבותה עבור ימים אלו.

(2) הטבות אחרות לטווח ארוך:

הטבות אלה כוללות בעיקר מענק עבור לימודים אקדמיים של ילדי עובדים.



ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(3) פירוט השפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

הטבות אחרות לטווח ארוך	חופשה ומנוחה	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025		
5.0	58.8	יתרת פתיחה
0.6	35.9	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
0.6	3.5	עלות שירות *
0.8	8.3	עלות הריבית
0.7	13.0	הפרשי שער
2.7	60.7	הפסדים (רווחים) אקטואריים **
		סך הכל
(0.3)	(31.9)	הטבות ששולמו
-	(10.3)	ניצול
(0.3)	(42.3)	פדיון
7.4	77.2	סך הכל
7.0	9.1	יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024		
5.0	46.0	יתרת פתיחה
0.5	29.8	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
0.3	2.5	עלות שירות *
-	(0.1)	עלות הריבית
(0.1)	10.2	הפרשי שער
0.7	42.4	הפסדים (רווחים) אקטואריים **
		סך הכל
(0.5)	(24.2)	הטבות ששולמו
-	(5.2)	ניצול
(0.5)	(29.5)	פדיון
5.2	58.9	סך הכל
6.2	9.2	יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023		
2.9	41.3	יתרת פתיחה
1.5	28.8	סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:
0.1	2.0	עלות שירות *
(0.1)	(1.1)	עלות הריבית
0.5	0.1	הפרשי שער
2.0	29.8	הפסדים (רווחים) אקטואריים
		סך הכל
-	(22.4)	הטבות ששולמו
-	(2.8)	ניצול
-	(25.1)	פדיון
4.9	46.0	סך הכל
7.3	8.9	יתרת סגירה
		משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

* מרבית המחויבות משולמת בשכר עובדים שוטף כלומר, כניצול ימי חופשה.
** עיקר ההפסדים האקטואריים נובעים משינויים בהנחות האקטואריות.



בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, מוכרות בדוחות הכספיים הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, בגינם צפוי (בהסתברות מעל ל-50%) תזרים מזומנים שלילי, אשר לדעת הנהלת החברה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה. הפרשות אלו מוכרות, בגין תביעות והליכים משפטיים, כאמור, כנגד החברה, אשר לדעת הנהלת החברה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.2).

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, עומדות כנגד החברה תביעות ותלויות משפטיות בסך כולל של כ-1,122 מיליון דולר (לא כולל את סכום התביעה שהוגשה כנגד החברה בחודש ינואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, ראו ביאור 16.ב.8 להלן) ותביעות משפטיות נוספות אשר אינן מכומתות בסכומים כספיים בשלב זה. בגין תביעות ותלויות משפטיות אלו הכירה החברה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-64.4 מיליון דולר. לדעת הנהלת החברה, המתבססת, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

סך הכל הפרשות מיליוני דולר	
8.1	יתרה ליום 1 בינואר 2024
5.3	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
<u>13.4</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
51.0	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)
<u><u>64.4</u></u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025



להלן מפורטות התובענות הייצוגיות העיקריות אשר הוגשו כנגד החברה:

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
1	פברואר 2013	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה להסדר כובל עולמי רחב היקף לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים בהסטה, ובפרט של תוספת הדלק ותוספת הבטחון. התביעה הוגשה גם כנגד חברות התעופה בריטיש איירוויס, לופטהנזה וסוויס.	473 מיליון ש"ח	בינואר 2020, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם נפגעים ישירים שהם כל הלקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) מיום 1.1.2000 ועד מועד סיום ההסדר שהינו לכל המוקדם 14.2.2006, וכן נפגעים עקיפים שהם כל הלקוחות של הנפגעים הישירים, אשר רכשו מהנפגעים הישירים שירותי שילוח מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) בתקופה הנ"ל. הסעד הנתבע הוא פיצוי בגין הנזק שנגרם לחברי הקבוצה המהווה את הפער בין המחיר שנגבה בפועל לאור התיאום הנטען, לרבות תוספות הדלק והבטחון, לבין המחיר שהיה נגבה בתנאי שוק תחרותי אלמלא התיאום הנטען. במרץ 2024 הגישו התובעת וחברות התעופה האחרות הנתבעות בהליך (בריטיש איירוויס, לופטהנזה וסוויס) בקשה לאישור הסדר פשרה, אשר אושרה על ידי בית המשפט. בין התובעת לבין החברה התקיים הליך גישור שבסיומו נחתם הסדר פשרה שהוגש לאחרונה לאישורו של בית המשפט.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
2	ינואר 2015	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה לאי השבת אגרות ו/או מיסי נמל אותם גובה החברה מהנוסעים במועד התשלום עבור כרטיסי הטיסה במקרים בהם הנוסעים לא התייצבו לטיסה.	60 מיליון ש"ח (סכום אישי של 257 ש"ח)	בספטמבר 2019 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם כל הלקוחות של החברה אשר רכשו מהחברה כרטיס טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או לקטע טיסה, ושהחברה נמנעה מלהשיב להם את כל מיסי הנמל במישרין או בעקיפין (לרבות השבה באמצעות סוכן הנסיעות באמצעותו נרכש הכרטיס) מקום בו החברה לא העבירה לנמלי התעופה השונים את הסכומים שגבתה לשם כך, או שהיא יכולה לתבוע את השבתם מרשויות הנמל. הסעדים המבוקשים הם השבת הסכומים שהחברה חייבת בהשבתם לחברי הקבוצה, בצירוף הפרשי הצמדה וריבית מהמועד בו היה עליה להשיבם וציווי על החברה לפעול ליידוע לקוחותיה בדבר זכותם להשבת מסי הנמל. בין הצדדים נחתם הסדר פשרה אשר הוגש בנובמבר 2025 לאישורו של בית המשפט.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות העיקריות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
3	פברואר 2017	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, החברה פועלת תוך הפרת חוק שרותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות.	סכום אישי של 44,615 ש"ח	במאי 2022 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית באופן חלקי. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה מתחלקים לשניים: חברי קבוצה א' הם כלל הלקוחות שטיסתם בוטלה או המריאה באיחור של שעתיים לפחות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים להטבות כלשהן בהתאם לחוק שירותי תעופה, והחברה לא מסרה להם מסמך המפרט את זכויותיהם להטבות בסמוך למועד היווצרות העילה המזכה; וחברי קבוצה ב' הם לקוחות החברה שטיסתם המריאה באיחור של עד 8 שעות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים לשירותי סיוע בהתאם לחוק שירותי תעופה, קיבלו הודעה על דחיית מועד ההמראה למעלה משלוש שעות לפני מועד ההמראה המקורי ולפיכך לא הגיעו לשדה התעופה לקראת מועד המראה זה, ולא קיבלו שירותי סיוע אלה מהחברה. התביעה הייצוגית מצויה בשלב ההליכים המקדמיים.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
4	אוקטובר 2017	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחור.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	בנובמבר 2023, ניתנה החלטת בית המשפט המאשרת את התובענה כייצוגית. הקבוצה שבשמה אושרה התובענה הוגדרה בהחלטה באופן הבא: "כל לקוחות החברה אשר רכשו כרטיסי טיסה והוקצה להם מושב אשר לא היה ניתן להטייה אחורה בשבע השנים האחרונות שקדמו להגשת בקשת האישור בכל דגמי המטוסים אותם מפעילה החברה". בספטמבר 2025, ניתנה החלטה המבהירה כי התביעה והגדרת הקבוצה מתוחמות רק למושבים מוגבלי הטיה שלא מטעמי בטיחות. עילות התביעה שאושרו במסגרת ההחלטה הן איסור הטעיה לפי סעיף 2 לחוק הגנת הצרכן והפרת חובת הגילוי לפי סעיף 4 לחוק הגנת הצרכן. התביעה נמצאת בשלב ההליכים המקדמיים.	החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
5	ינואר 2021	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה החלה לשווק ביום 30 באפריל 2018 "כרטיסי טיסה משודרגים" מסוג Flex שאינם מכוונים כביכול על ידי חברות התעופה עמן יש לחברה הסכמים והמפעילות לעיתים את הטיסות בפועל.	454 מיליון ש"ח (סכום אישי של 4,625 ש"ח)	הוגשה בקשה להחלפת המבקש בבת זוגו עקב פטירתו של המבקש. החברה הגישה את תשובתה לבקשה.	הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.



ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות העיקריות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
6	יוני 2025	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז בלוד	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה לנזקים שנגרמו כביכול לציבור לקוחות החברה וחברת הבת, סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, כתוצאה ממה שנטען להיות הפקעת מחירים מונופוליסטית אסורה על פי דין של שירות חיוני בתקופת מלחמה וחירום מיום 7 באוקטובר 2023 ועד למועד הגשת הבקשה.	598 מיליון דולר	החברה הגישה את תשובתה לבית המשפט.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
7	יולי 2025	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז בלוד	התביעה הוגשה כנגד החברה וכנגד 8 חברות תעופה נוספות. בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי חברות התעופה המשיבות הפרו את חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012, בכך שאינן מעניקות שירותי סיוע, כהגדרתם בחוק, לנוסעים הזכאים לכך מיום 13 ביוני 2025 ועד ליום 7 ביולי 2025.	כ-825 מיליון ש"ח כנגד כל 9 חברות התעופה המשיבות. לא צוין סכום תביעה ספציפי כלפי החברה.	לאור שתי בקשות נוספות לאישור תובענות ייצוגיות שהוגשו בעניינים דומים, החברה הגישה בקשה לפי סעיף 7 לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006, למחיקת שתיים מבין שלוש הבקשות.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
8	ינואר לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	בקשה לאישור כייצוגית/אזורי תל-אביב	התביעה הוגשה כנגד החברה וכנגד הסתדרות העובדים החדשה איגוד התחבורה לבית הדין האזורי בתל אביב. עניינה של הבקשה במה שנטען להיות זכויות שכר, זכויות סוציאליות וזכויות פרישה של עובדים קבועים במגזרים שונים בחברה אשר פוטרו או פרשו מעבודתם. לפי הנטען בבקשה, החברה יישמה מנגנון שכר אחיד שבמסגרתו נבלעו כביכול רכיבי שכר קיבוציים לרבות תוספות ותק ותוספות מגזריות בתוך רכיב המתואר בבקשה כטכני בשם "השלמה לשכר מינימום" או רכיבים מקבילים. בהמשך לכך, נטען כי התנהלות נטענת זו יצרה פער בין השכר הכולל ששולם בפועל לבין השכר הקובע ששימש בסיס לחישוב זכויות סוציאליות וזכויות פרישה, ובכך גרעה החברה כביכול מזכויות קוגנטיות וקיבוציות של העובדים.	648.8 מיליון ש"ח	החברה תלמד את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית הדין כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד החברה הוגשו 18 בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר 2025 בסכומים שאינם מהותיים. בגין בקשות אלו, לא הכירה החברה בהפרשות בסכום מהותי בדוחות הכספיים.



ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו והליכים נוספים:

- (1) בחודש מרץ 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה וכנגד חברת המועדון לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. בבקשת האישור נטען, כי החברות המשיבות מפעילות תכנית הטבות לתקופה קצובה, וכי הן מפרות את חוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 כביכול, עת אינן שולחות לחברי המועדון הודעה כקבוע בסעיף 16.א. (ד) לחוק לפני תום התקופה הקצובה. סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. לאחר דיון בו העלה בית המשפט בפני המבקש קשיים עובדתיים ומשפטיים ביחס לטענותיו, הודיע המבקש כי הוא מבקש להסתלק מבקשת האישור. בהמשך לכך, בחודש נובמבר 2025 ניתן פסק דין המאשר את הסתלקותו של המבקש מבקשת האישור ומורה על מחיקתה של הבקשה.
- (2) בחודש אוקטובר 2024 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה לבית המשפט המחוזי בירושלים. בבקשת האישור עמדו טענות בקשר לשוברי הזיכוי שהחברה מפיקה וכן בקשר לשירות המכונה "אל על Protect". ביום 12 במאי 2025 התקיים דיון שבסופו ניתן פסק דין המורה על מחיקת בקשת האישור.
- (3) בחודש אפריל 2024 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה וכנגד חברת המועדון לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. בבקשת האישור נטען, כי החברה מוחקת כביכול את יתרת היהלומים שצבר חבר מועדון הנוסע המתמיד במועד שבו היא בוחנת את זכאותו למעמד וזאת על פי הנטען שלא כדין וללא עיגון בתקנון, כאשר הנזק הנטען לחברי הקבוצה הוערך על ידי המבקש בסכום של 800 מיליוני ש"ח. ביום 11 בספטמבר 2025 ניתן פסק דין אשר דחה את בקשת האישור במלואה תוך חיוב המבקש בהוצאות החברה וחברת המועדון.
- (4) בחודש דצמבר 2023 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז, בסכום של 96.6 מיליון ש"ח. בבקשת האישור נטען, כי הודעה ששלחה החברה בחודש דצמבר 2022 לחברי המועדון בדבר שינוי תוכנית המועדון החל מיום 1 בספטמבר 2023 בנוגע להגבלת תוקפן של נקודות שנצברו בחשבון או שקמה זכאות עתידית לצבירתן עקב טיסה שרכישה נעשתה לפני מועד השינוי, כוללת מצג שווא כביכול, לפיהם השינוי מיטיב עם חברי המועדון בעוד שבפועל מדובר בשינוי המרע את מצבם כביכול. ביום 24 בנובמבר 2025 ניתן פסק דין המורה על מחיקתה של בקשת האישור, וזאת לאור קשיים שמעלה בקשת האישור הן ברמה העובדתית והן ברמה המשפטית ולאור כך שנקבע כי ניהול תובענה בדרך של תובענה ייצוגית אינו הדרך הראויה לבירור המחלוקת בניסבות העניין.
- (5) בחודש ספטמבר 2024 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה וכנגד חברת המועדון לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו, בסכום של 120 מיליון ש"ח. בבקשת האישור עסקה בשלושה עניינים: הראשון, לטענת המבקשים החברה לעיתים אינה מזכה כלל, ולעיתים מזכה באיחור, את חברי המועדון ביהלומים ונקודות, וזאת במקום בו על פי הנטען קיימת לחברי המועדון זכאות לצבור יהלומים ונקודות. השני, לטענת המבקשים החברה מחייבת את חברי המועדון בגין בחירת מושב SPACE ו/או מושב משודרג, וזאת גם כאשר על פי הנטען לחברי המועדון יש זכאות לקבל מושב SPACE בחינם. השלישי, לטענת המבקשים החברה מציעה למכירה מושב מועדף מסוים גם לאחר שהוא כבר נמכר קודם לכן. ביום 24 בדצמבר 2025, ניתן פסק דין המאשר את הסתלקות המבקשים מבקשת האישור, בלא צו להוצאות וקובע כי בבקשת האישור טמונים קשיים בלתי מבוטלים לרבות בקשר עם הערכת הנזק הנטען כמו גם בהיקף חברי הקבוצה הנטענת.
- (6) בחודש פברואר 2018 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה לבית המשפט המחוזי מרכז-לוד, בסכום של 321 מיליון ש"ח. בבקשת האישור נטען, כי החברה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל אביב-מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן. ביום 7 בינואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, התקבל פסק דין מנומק אשר דוחה את הבקשה. בין היתר נקבע בפסק הדין כי לא מתקיימת עילת המחיר המופרז לאחר שבית המשפט מצא כי מדובר במחירים הוגנים, בשים לב למודל התמחור המקובל בתחום התעופה, וכן כי התערבות במחירים כאלה יכול שהיו לה השפעות שלא ייטיבו עם ציבור הנוסעים בטווח הקצר ו/או הארוך. כמו כן, בית המשפט קבע כי אין סיכוי סביר שתתקבל הטענה להפרת האיסור על ניצול לרעה של מעמד בטענה להפליית מחירים.



ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו והליכים נוספים: (המשך)

(7) ביום 8 בפברואר 2026, לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי, התקבלה בחברה הודעת הממונה על התחרות ("ההודעה" ו"הממונה", בהתאמה), לפיה היא שוקלת לעשות שימוש בסמכותה על פי סעיף 50ד(א)(3) לחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 ("החוק") ולהטיל על החברה עיצום כספי בסך של כ-121.8 מיליון ש"ח בשל הפרה לכאורה של סעיף 29א(ב)(1) לחוק שעניינה "קביעת מחיר בלתי הוגן גבוה" שבאה לידי ביטוי לפי טענת הממונה בעליית מחיר של כרטיסי הטיסה במחלקות תיירים ופרימיום בשיעור של כ-16% בממוצע וזאת בתקופה שהחלה ביום 7 באוקטובר 2023 ועד לסוף חודש מאי 2024, תקופה בה לגישת הממונה החברה הייתה בעלת מונופולין בהפעלת טיסות נכנסות לישראל וטיסות יוצאות מישראל וכן ביעדים ספציפיים, וזאת לעומת תקופת השוואה לפני המלחמה. החברה חולקת על האמור בהודעה. עמדת החברה היא כי פעלה כדן. כמו כן, ביום 23 בפברואר 2026, התקבלה בחברה הודעה נוספת מהממונה על התחרות ("ההודעה הנוספת"), לפיה היא שוקלת לעשות שימוש בסמכותה על פי סעיף 43א(5) לחוק ולהטיל על החברה עיצום כספי בסך של כ-110 מיליון ש"ח וכן להטיל עיצום כספי בסכום כולל של כ-1 מיליון ש"ח על שני נושאי משרה שכיהנו בחברה במועד הרלוונטי, בשל הפרה לכאורה של סעיפים 29, 29א(א), 29א(ב)(2) ו-29א(ב)(3) לחוק, שעניינם ניצול לרעה לכאורה את מעמדה הנטען כבעלת מונופולין בשוק ההאנגרים לטיפול במטוסי נוסעים בישראל. כמו כן ובהתאם לאמור בהודעה הנוספת, הממונה שוקלת להכריז על החברה כבעלת מונופולין בשוק ההאנגרים לטיפול במטוסי נוסעים בישראל, זאת בהתאם לסעיף 26א(1) לחוק. החברה חולקת על האמור בהודעה הנוספת, לרבות הטענה כי נתון לה מעמד מונופוליסטי בשוק שהגדירה הממונה. החברה סבורה, כי פעלה כדן ותציג את עמדתה בהליכים משפטיים במתכונת הקבועה בדן. כמו כן, גם נושאי המשרה כאמור, חולקים על האמור בהודעה הנוספת ביחס אליהם. יחד עם זאת, החברה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין האמור.



מיסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המיסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחיקתם הושלמה למעשה למועד הדיווח. כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר והפרשים הזמניים האלו הם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 1 בינואר 2025	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
(308.3)	1.8	-	(306.5)	הפרשי עיתוי:
(2.0)	0.4	3.6	1.9	רכוש קבוע
(4.7)	(7.3)	-	(12.0)	מכשירים פיננסיים נגזרים
90.0	(3.8)	-	86.2	אופציות פאנטום
27.1	6.6	0.2	33.9	נכסים בלתי מוחשיים והתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד
0.4	(0.2)	-	0.2	התחייבויות בגין הטבות עובדים
(197.6)	(2.5)	3.8	(196.3)	עלויות בגין הנפקת מניות
173.2	(125.7)	-	47.5	הפסדים לצורכי מס
(24.4)	(128.2)	3.8	(148.8)	סה"כ

יתרה ליום 1 בינואר 2024	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
(302.5)	(5.8)	-	-	(308.3)	הפרשי עיתוי:
(5.0)	0.1	2.8	-	(2.0)	רכוש קבוע
3.1	(3.1)	-	-	-	מכשירים פיננסיים נגזרים
(2.9)	(1.9)	-	-	(4.7)	הפרשות וחובות מסופקים
96.2	(6.1)	-	-	90.0	אופציות פאנטום
25.2	1.0	0.9	-	27.1	נכסים בלתי מוחשיים בגין מועדון הנוסע המתמיד
-	(0.1)	-	0.5	0.4	התחייבויות בגין הטבות עובדים
(185.9)	(15.9)	3.7	0.5	(197.6)	עלויות בגין הנפקת מניות
289.5	(116.3)	-	-	173.2	הפסדים לצורכי מס
103.6	(132.2)	3.7	0.5	(24.4)	סה"כ



ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.4	0.5	8.4
7.9	132.2	128.2
8.4	132.6	136.6

הוצאות מיסים שוטפים (1)
מיסים נדחים
הוצאות מס

(1) עיקר הוצאות המסים השוטפים נובעות מחברת הנוסע המתמיד בע"מ.

ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
125.1	677.6	546.9
23%	23%	23%
28.8	155.8	125.8
4.2	6.2	15.4
(24.5)	(29.4)	(4.6)
8.4	132.6	136.6

רווח לפני מסים על הכנסה
שיעור מס סטטוטורי
הוצאות מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:
הוצאות שאינן מותרות בניכוי
הכרה בנכסי מסים נדחים שלא הוכרו בשנים קודמות
סה"כ הוצאות מס בדוח רווח והפסד

ד. חוקי המס החלים על הקבוצה:

(1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.

(2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2020.



מונפק ונפרע		ר ש ם		
מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת	
1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	
ש"ח	ש"ח	ש"ח	ש"ח	
554,248,729	1	1,875,000,000	1	יתרה לימים 31 בדצמבר 2025
447,246,287	1	1,875,000,000	1	יתרה לימים 31 בדצמבר 2024

ב. גיוס הון בשנת 2024 והנפקת כתבי אופציה סדרה 3

ביום 31 במרץ 2024, פרסמה החברה דוח הצעת מדף על פי תשקיף מדף שפורסם ביום 15 באוגוסט 2023. במסגרתו הנפיקה החברה ביום 1 באפריל 2024, תשעים ושניים מיליון (92,000,000) מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ביחד עם תשעים ושניים מיליון (92,000,000) כתבי אופציות (סדרה 3) הניתנים למימוש למניות החברה כנגד תשלום במזומן של מחיר מימוש בסך של 5.70 ש"ח לכל כתב אופציה (סדרה 3), כאשר מחיר המימוש צמוד לשער הדולר הידוע בתחילת יום 31 במרץ 2024 (1.55 דולר לכל כתב אופציה).

סך התמורה שהתקבלה בגין הנפקת המניות וכתבי האופציות הסתכמה לסך של כ-511 מיליון ש"ח (כ-140 מיליון דולר). התמורה בניכוי עלויות הנפקה, הסתכמה לסך של כ-495.7 מיליון ש"ח (כ-135.3 מיליון דולר), אשר נזקפו להון החברה במהלך הרבעון השני לשנת 2024. יצוין, כי סך התמורה הצפויה לחברה (כולל התמורה מכתבי האופציה שמומשו לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, לפרטים ראו סעיף קטן ז' להלן), בהנחה שכל כתבי האופציה (סדרה 3) ימומשו במלואם, היא כ-524 מיליון ש"ח (כפוף לשער הדולר במועד המימוש) אשר יהוו כ-143.8 מיליון דולר.

לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ביצעה החברה חלוקת דיבידנד בסך של 57 אגורות למניה רגילה בת 1 ש"ח ע.נ., בהתאם לתנאי כתבי האופציה עודכן מחיר המימוש המותאם והוא עומד על 5.5201 ש"ח לכתב אופציה. לפרטים נוספים בנושא ראו סעיף ד להלן בדבר מדיניות החברה בדבר חלוקת דיבידנדים.

ג. כתבי אופציה סדרה 2

ביום 14 בפברואר 2021, פרסמה החברה דוח הצעת מדף על פי תשקיף המדף שפורסם ביום 31 באוגוסט 2020. במסגרתו הנפיקה החברה 1,250,000,000 כתבי אופציה (סדרה 2), בתמורה (ברוטו, קרי לפני עלויות הנפקה) לסך של 250 מיליון ש"ח, אשר היוו למועד ההנפקה כ-77 מיליון דולר, ניתנים למימוש למניות החברה, תמורת תוספת מימוש בסך 30 אג' לאופציה, צמוד לדולר. לאחר איחוד הון ולאחר חלוקת מניות ההטבה, שבוצעו בשנים קודמות, כל 6.31 כתבי אופציה ניתנים למימוש למניה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.

ממועד ההנפקה ועד לתום תקופת חיי האופציות מומשו כ-975,286,929 כתבי אופציה (סדרה 2) לכ-144,830,426 מניות בנות 1 ש"ח ע.נ., תמורת תוספת מימוש כוללת של כ-89.8 מיליון דולר. במהלך חודש פברואר 2025 פקעו 85,389 כתבי האופציה (סדרה 2).



ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ד. תנאי כתבי האופציה והיקפי מימושם

להלן טבלה הכוללת נתונים בדבר סדרות כתבי אופציה 2 ו-3:

כתבי אופציה סדרה 3	כתבי אופציה סדרה 2	
92,000,000	1,250,000,000	כמות כתבי אופציה שהונפקה
1 באפריל 2024	14 בפברואר 2021	מועד הענקה
5.7 ש"ח לכתב אופציה צמוד לדולר מיום ההנפקה (*)	0.3 ש"ח לכתב אופציה צמוד לדולר מיום ההנפקה	מחיר מימוש
כל 1 כתב אופציה שווה למניה אחת	כל 6.31 כתבי אופציה שווים למניה אחת	יחס מימוש
57,289,287	1,249,914,611	כמות כתבי אופציה שמומשו (1)
88.7	115.0	סך התמורה בגין כתבי אופציה שמומשו (במיליוני דולר) (1)
34,710,713	-	כמות כתבי אופציה שנותרה נכון למועד הדוח על המצב הכספי
57,289,287.0	188,350,675	כמות מניות שהונפקה
-	85,389	כמות אופציות שפקעה

(*) מתואם דיבידנד 5.5201 ש"ח לכל כתב אופציה צמוד לדולר מיום ההנפקה

(1) כמות כתבי אופציה שמומשו עד מועד הדוח על המצב הכספי:

כתבי אופציה סדרה 2

תוספת מימוש מיליוני דולר	מספר מניות	כמות כתבי אופציה	שנה
9.3	12,668,816	101,350,531	2021
1.9	2,635,014	21,080,108	2022
20.5	29,814,072	223,636,091	2023
58.1	99,712,525	629,220,199	2024
25.2	43,520,249	274,627,682	2025
115.0	188,350,675	1,249,914,611	

כתבי אופציה סדרה 3

תוספת מימוש מיליוני דולר	מספר מניות	כמות כתבי אופציה	שנה
88.7	57,289,287	57,289,287	2025
88.7	57,289,287	57,289,287	

כמו כן, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ועד למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, מומשו כ- 12,732,598 כתבי אופציה (סדרה 3) לכ- 12,732,598 מניות בנות 1 ש"ח ע.ג., תמורת תוספת מימוש של כ-19.6 מיליון דולר.

כמו כן, נכון למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, קיימים 21,978,115 כתבי אופציה (סדרה 3), הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של כ-1 כתבי אופציה למניה, בהתאמה).



בגין כתבי האופציה אשר הונפקו או הוענקו לנושאי משרה בכירה ולעובדים ובגין הלוואת הבעלים הניתנת להמרה כאמור בביאורים 14.ד. לעיל ו ביאור 21.ג. (3) להלן (אשר נפרעה ביום 31 בדצמבר 2025), קיימות לחברה מניות פוטנציאליות מדללות נוספות. בהתאם למחיר המניה הממוצע בתקופות הרלוונטיות מספר המניות הפוטנציאליות אשר היה מתווסף לחישוב הרווח המדולל למניה בגין המכשירים הללו, הינו 575,106,823 מניות, כמפורט להלן.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
112.6	541.4	403.3
0.2	0.1	-
112.8	541.5	403.3

רווח ששימש לצורך הרווח הבסיסי למניה
התאמות
 אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
 רווח ששימש לצורך חישוב רווח מדולל למניה

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני מניות	מיליוני מניות	מיליוני מניות
274.7	376.0	528.2
74.5	55.4	33.5
60.7	20.6	2.7
2.9	1.8	-
0.3	4.8	8.9
-	0.2	1.8
413.1	458.8	575.1

הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות ששימש לצורך חישוב רווח בסיסי למניה
התאמות
 כתבי אופציה
 הלוואה המירה למניות
 אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
 תשלום מבוסס מניות
 מניות חסומות
 מספר המניות ששימשו לצורך הרווח המדולל

1. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה:

ביום 18 במאי 2003, הקצתה החברה מניה מיוחדת לממשלת ישראל אשר אינה ניתנת למכירה או העברה. המניה המיוחדת נועדה להגן על העניינים החיוניים של המדינה, בהתאם להחלטות הממשלה.



ז. חלוקת דיבידנדים:

החברה תחלק דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון, ובכפופות לצרכי החברה.

יישום האמור לעיל כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בהתחייבויותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתוכניותיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באמור לעיל כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון ו/או ביטול החלטה מעין זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

במסגרת חתימת הקבוצה על הסכם עם המדינה, התחייבה הקבוצה לא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 וכן כי כל ביצוע חלוקה או חלוקות דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה.

ביום 10 באפריל 2025 חתמו החברה, סאן דור, ומדינת ישראל על תוספת להסכם מיום 18 במרץ 2021, במסגרתו עודכנה המגבלה החלה על החברה ועל סאן דור בקשר עם חלוקת דיבידנדים, לרבות רכישה עצמית של מניות, כדלקמן:

1. בשנת 2025 סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בשנה האמורה נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שהוכרז בשנת 2026 בגין שנת 2025.
2. בכל אחת מהשנים 2026-2028 (כולל) סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 40% מהרווח הנקי לאותה שנה, נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שיוכרז בשנה העוקבת בגין השנה הקודמת.

ביום 5 בינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, החליט דירקטוריון החברה על חלוקת דיבידנד בסך של 57 אגורות למניה רגילה בת 1 ש"ח ע.נ. היום הקובע לצורך חלוקת הדיבידנד נקבע ליום 16 בינואר 2026. הדיבידנד חולק ביום 27 בינואר 2026. סכום הדיבידנד הכולל עמד על כ-323 מיליון ש"ח (כ-102 מיליון דולר).

ח. תשלום מבוסס מניות:

(1) ביום 31 באוקטובר 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 7,100,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א של החברה, ללא תמורה, לאחד עשר ניצעים. כתבי האופציה הוענקו לעשרה ניצעים שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור וכן לניצע אחד שהינו נושא משרה בחברה בת בעלת השפעה מהותית על החברה, בהתאם ובכפוף לתנאי "תוכנית הקצאת כתבי אופציה 2022" של הקבוצה, שאומצה על ידי דירקטוריון החברה ביום 10 באוגוסט 2022 ותוקנה בחודש אוגוסט 2024 ("תוכנית 2022"). כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

בנוסף, ביום 15 בדצמבר 2022, אושרה הקצאה של 1,450,000 ו-1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל-1,450,000 ול-1,150,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ללא תמורה, למנכ"לית החברה היוצאת (אשר סיימה את תפקידה ביום 31 בדצמבר 2025) וליו"ר דירקטוריון החברה, בהתאמה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022, וליתר התנאים כמפורט בדוח זימון האסיפה.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 ביולי 2022 (למעט ניצע אחד שהחל כהונתו ביום 17 ביולי 2022).

כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.



ח. תשלום מבוסס מניות: (המשך):

(2) ביום 27 בדצמבר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 1,400,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ענ"כ"א של החברה, ללא תמורה, לשני ניצעים נוספים, שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 ביולי 2023. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(3) ביום 15 באפריל 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 1,700,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, לשבעה ניצעים שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 בינואר 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

בנוסף, באותו מועד אישר דירקטוריון החברה תוכנית מתאר לעובדים להקצאה של עד 10,000,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש לעד 10,000,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה ("תוכנית המתאר לעובדים"), מתוכן 5,150,000 כתבי אופציה הוענקו ל-46 עובדים של החברה והחברות הבנות שלה, שאינם נושאי משרה בחברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 באפריל 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(4) ביום 19 בנובמבר 2024, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 4,395,506 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, וכן הקצאה של 1,997,337 מניות חסומות של החברה (RS) לאחד עשר ניצעים, שהם נושאי משרה בחברה, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

לגבי תשעה ניצעים, כתבי האופציה והמניות החסומות יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים וחצי, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש החל מיום 30 ביוני 2026 (1/3 נוסף מכתבי האופציות יבשילו החל מיום 30 ביוני 2027 ו-1/3 נוסף החל מיום 30 ביוני 2028). כתבי האופציה והמניות החסומות יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 4 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.



ח. תשלום מבוסס מניות: (המשך):

לגבי שני ניצעים, כתבי האופציה והמניות החסומות יבשילו לאורך תקופה של 4 שנים וחצי, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש החל מיום 30 ביוני 2027 (1/3 נוסף מכתבי האופציות יבשילו החל מיום 30 ביוני 2028 ו-1/3 נוסף החל מיום 30 ביוני 2029). כתבי האופציה והמניות החסומות יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 5 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

בנוסף, באותו מועד אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 350,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, ל-3 ניצעים נוספים שאינם נושאי משרה בחברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022 ובהתאם לתוכנית המתאר לעובדים. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון. כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 19 בנובמבר 2024. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(5) ביום 3 בדצמבר 2025 ("מועד ההענקה") וביום 31 בדצמבר 2025, אישרו דירקטוריון החברה והאסיפה הכללית, בהתאמה, הקצאה פרטית של 925,250 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, וכן הקצאה של 128,743 מניות חסומות של החברה (RS) ליו"ר דירקטוריון החברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצע באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של הניצע, החל מיום 3 בדצמבר 2025. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 4 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע זכות כלשהי.

(6) ביום 5 בינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 699,969 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת של החברה, ללא תמורה, וכן הקצאה של 272,562 מניות חסומות של החברה (RS) לשני ניצעים, שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, כאשר ניצע אחד הוא נושא משרה בחברה וניצע נוסף נושא משרה בחברה בת בעלת השפעה מהותית על החברה. בנוסף, באותו מועד אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 280,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, של החברה, ללא תמורה, לתשעה ניצעים שאינם נושאי משרה בחברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022 ובהתאם לתוכנית המתאר לעובדים. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 5 בינואר 2026. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 3.5 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

(7) לפרטים בדבר כתבי אופציה ומניות חסומות (RS) המוצעים (בכפוף לאישור האסיפה הכללית) למנכ"ל החברה הנכנס, מר לוי הלוי, ראו ביאור 21ג. להלן.



19/11/2024	19/11/2024	15/04/2024	15/04/2024	27/12/2023	31/10/22 15/12/22	מועד ההענקה
3 (תוכנית המתאר)	11	46 (תוכנית המתאר)	7	2	13	מספר ניצעים
350,000	(א) 3,985,840	(א) 5,016,666	1,700,000	1,400,000	(א) 8,900,000	כמות האופציות
-	(ב) 1,997,337	-	-	-	-	כמות המניות החסומות
8.26	8.26	4.59	4.59	3.32	4.10	מחיר מניה (בש"ח) (ג)
(ה) 7.55	(ה) 7.55	(ד) 4.80	(ד) 4.80	(ד) 3.25	(ד) 3.89	מחיר מימוש (בש"ח)
4.63% - 4.67%	4.63%-4.67%	4.0%	4.16%	4.05%	3.22%	ריבית חסרת סיכון
3.66 - 4.23	3.66 - 4.23	2.03	2.23	1.74	2.06	שווי הוגן לכתב אופציה (בש"ח)
-	8.26	-	-	-	-	שווי הוגן למניה חסומה (בש"ח)
45.7% - 49.3%	45.7% - 49.3%	49.55%	41.08%	44.23%	43.05%	תנודתיות צפויה
4 - 5	4 - 5	4.4	7	7	7	אורך חיים חזוי (בשנים)
1.4	33.0	10.5	3.8	2.4	18.3	שווי הוגן ליום ההענקה (במיליוני ש"ח) (ו)
0.4	8.8	2.8	1.0	0.7	5.3	שווי הוגן ליום ההענקה (במיליוני דולר לפי שע"ח ביום ההענקה)

(א) בניכוי כמות האופציות של ניצעים שסיימו את כהונתם בחברה, טרם הבשלת האופציות שהוענקו להם.

(ב) מתוכן 363,152 מניות הפכו למניות רדומות, זאת לאור סיום כהונתם של ניצעים בחברה, טרם הבשלת המניות החסומות שהוענקו להם.

(ג) נקבע לפי שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון.

(ד) מחיר המימוש נקבע לפי הממוצע של מחיר המניה בבורסה ב-30 הימים האחרונים שקדמו למועד החלטת הדירקטוריון על ההענקה. מחיר המימוש אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו. מחיר המימוש, כמפורט בטבלה לעיל, הוא לפני התאמה בגין חלוקת דיבידנד בסך 0.57 ש"ח למנייה ב-27 לינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022.

(ה) מחיר המימוש נקבע לפי הממוצע של מחיר המניה בבורסה ב-30 ימי המסחר האחרונים שקדמו למועד החלטת הדירקטוריון על ההענקה. מחיר המימוש אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו. מחיר המימוש, כמפורט בטבלה לעיל, הוא לפני התאמה בגין חלוקת דיבידנד בסך 0.57 ש"ח למנייה ב-27 לינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022.

(ו) לצורך קביעת השווי ההוגן של כתבי האופציה והמניות החסומות ליום ההענקה, התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Scholes).



ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ח. תשלום מבוסס מניות (המשך):

05/01/2026	05/01/2026	03/12/25	מועד ההענקה
9 (תוכנית המתאר)	2	1	מספר ניצעים
280,000	699,969	925,250	כמות האופציות
-	272,562	128,743	כמות המניות החסומות
16.51 (ב)	16.51 (ב)	16.36 (א)	מחיר מניה (בש"ח)
15.23	15.23-16.51	14.23	מחיר מימוש (בש"ח) (ג)
3.79%	3.79%	3.79%	ריבית חסרת סיכון
5.79-6.49	6.21-6.67	7.57	שווי הוגן לכתב אופציה (בש"ח)
-	16.51	16.36	שווי הוגן למניה חסומה (בש"ח)
46.1%-49.6%	45.7%	48.1%	תנודתיות צפויה
2.25-3.25	3.5	4	אורך חיים חזוי (בשנים)
1.7 (ה)	9.0 (ה)	9.1 (ד)	שווי הוגן (במיליוני ש"ח)
0.5	2.8	2.9	שווי הוגן (במיליוני דולר)

(א) נקבע לפי שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום אישור האסיפה הכללית, קרי: ביום 31 בדצמבר 2025.

(ב) נקבע לפי שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון.

(ג) מחיר המימוש נקבע לפי הממוצע של מחיר המניה בבורסה ב-30 ימי המסחר האחרונים שקדמו למועד החלטת הדירקטוריון על ההענקה (למעט בעת הקצאה לנושא משרה בחברה, אשר כפופה למדיניות התגמול של החברה, לפיה מחיר המימוש נקבע כגבוה מבין הממוצע של מחיר המניה בבורסה ב-30 ימי המסחר האחרונים שקדמו למועד החלטת הדירקטוריון על ההענקה או שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון). מחיר המימוש אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו. מחיר המימוש, כמפורט בטבלה לעיל, הוא לפני התאמה בגין חלוקת דיבידנד בסך 0.57 ש"ח למניה ב-27 לינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022.

(ד) לצורך קביעת השווי ההוגן של כתבי האופציה והמניות החסומות ליום אישור האסיפה הכללית, התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Scholes).

(ה) לצורך קביעת השווי ההוגן של כתבי האופציה והמניות החסומות ליום ההענקה, התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Scholes).

לפרטים לגבי הוצאות השכר שנרשמו בגין כלל ההענקות כאמור, ראו ביאור 20.ג. להלן.



א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן - "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה על הוצאות ההפעלה של הקבוצה, את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לחברה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מהוצאות השכר השקליות ברובן של הקבוצה ומרכיבי חוב מסוימים הנקובים במטבע ין יפני (החשיפה לין היפני היא מאזנית ואינה תזרימית בטווח הקצר). לקבוצה יש גם חשיפות מסוימות, קטנות בהיקפן, למטבעות אחרים בעיקר בשל עודף תקבולים על תשלומים במטבעות אלה.

דירקטוריון החברה אחראי לאישור מדיניות ניהול סיכונים השוק של הקבוצה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות וועדה לניהול סיכונים. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת הקבוצה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (וועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). הנהלת החברה אחראית לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

אגף גזברות של החברה מספק שירותים לפעילות העסקית, מאפשר גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקח ומנהל את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות הקבוצה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, מכשיריה הנגזרים של הקבוצה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי הקבוצה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגיית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של הקבוצה.

ב. מדיניות חשבונאית:

ככל שהמכשירים המגדרים של הקבוצה מוכרים כאפקטיביים, שינויים בערכם של מכשירים פיננסיים נגזרים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים מוכרים תחילה בדוח על הרווח הכולל האחר (ובהון הקבוצה), ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, כאשר העסקה החזויה המגודרת מוכרת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני) בסעיף הרלוונטי בו מוכרת ההוצאה בגין הפריט המגודר. לדוגמה, תוצאות עסקאות גידור הדס"ל נזקפות לסעיף הוצאות הדלק, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר נזקפים להוצאות השכר, המהוות את העסקה החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערך הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההוגן של רכיב הזמן בגין אותן אופציות ייזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית בהתאם להיקף התצרוכת של הפריט המגודר ביחס להיקף הגידור.



ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2025

רמת השווי ההוגן	מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	סך הכל שווי הוגן
		מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2	1/26-12/26	143.0			(1.1)		(1.1)
2	*	315.8**	5.9	8.2			14.1
2	1/26-7/26	115.0	3.1				3.1
	8/29-12/29	71.9			(21.5)		(21.5)
3					(36.5)		(36.5)
			9.0	8.2	(37.6)	(21.5)	(41.9)

ליום 31 בדצמבר 2024

רמת השווי ההוגן	מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	סך הכל שווי הוגן
		מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2	1/25-12/25	179.8	2.5		(1.0)		1.4
2	*	376.3**	9.5	17.5			27.0
2	1/25-8/25	53.3	0.6		(0.7)		(0.1)
	8/29-10/29	54.7			(15.2)		(15.2)
3					(22.5)		(22.5)
			12.6	17.5	(24.3)	(15.2)	(9.4)

* עסקאות הגנה back to back בהתאם למועד פירעונות הקרן והריבית בגין הלוואות, אשר מועד הפקיעה האחרון הוא 8/30.

** משקף את סכום הקרן.

רמה 2 - השווי ההוגן של עסקאות הגידור של הקבוצה (דלק סילוני, ריבית ומטבע) נמדד תוך שימוש בעקומות שערי פרוורד מקובלות (רמה 2 - מבוסס על פרמטרים הניתנים לצפייה).
רמה 3 - לצורך מדידת האופציה התקשרה הקבוצה עם מומחה חיצוני. האופציה נמדדה בהתאם למודל B&S (Black and Sholes).



ד. נגזרי דלק סילוני:

(1) מדיניות גידור הדס"ל

מטרת הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הינה הבטחת טווח מחיר רכישה של דס"ל, על מנת להגן על החשיפה של הקבוצה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

על פי מדיניות הקבוצה בנושא, גידור הדס"ל מבוצע לתקופה מירבית של 24 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש כדלקמן:

- היקף הגידור לחודש הראשון יהיה במקסימום 80% ובמינימום 60% ויפחת ב-5% מדי חודש.
- לחודשים 13-18 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 25% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).
- לחודשים 19-24 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 15% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).

הגידור מבוצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קיבוע מחיר, אופציות ומבני אופציות שונים), תוך שימוש בנכסי בסיס מתאימים, כגון: דס"ל, נפט גולמי או תזקיין, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת הקבוצה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, מגדרת הקבוצה את מחיר חומר הגלם בלבד מתוך התקשרויות הקבוצה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים לוגיסטיים ואחרים כגון איחסון והובלה. מאחר שמחיר חומר הגלם מהווה את הרכיב התנודתי המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו, עסקאות הגידור צפויות להיות אפקטיביות.

לועדה לניהול סיכונים קיימת הסמכות לאשר חריגות מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור.

(2) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
1.4			(2.7)	
(9.6)	-	(9.6)	(9.6)	-
1.9	(1.9)	-	1.9	(1.9)
-	-	-	6.6	(6.6)
5.1	(5.1)	-	-	-
(2.5)	(7.1)	(9.6)	(1.1)	(8.5)
<u>(1.1)</u>			<u>(3.8)</u>	
<u>(5.9)/5.5</u>	<u>-</u>	<u>(5.9)/5.5</u>	<u>(5.9)/5.5</u>	<u>-</u>

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025
נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2025

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2025

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(2) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.0			(2.6)	
(7.6)	-	(7.6)	(7.6)	-
(1.8)	1.8	-	(1.8)	1.8
-	-	-	0.0	0.0
-	-	-	9.3	(9.3)
8.8	(8.8)	-	-	-
(0.5)	(7.0)	(7.6)	(0.1)	(7.5)
<u>1.4</u>			<u>(2.7)</u>	
<u>(13.0)/13.0</u>	-	<u>(13.0)/13.0</u>	<u>(13.0)/13.0</u>	-

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2024

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים

תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים

מימוש מוקדם של עסקאות

הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים

תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2024

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ה. סיכון מטבע:

(1) סיכון מטבע בגין הוצאות והתחייבויות הקבוצה בשקלים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הוא בדולר, שמהווה מטבע הפעילות שלה. הקבוצה חשופה לשינויים בשער הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין מרבית הוצאות השכר המשולמות בישראל בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערך הדולר של ההוצאות השקליות של הקבוצה.

מדיניותה של הקבוצה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד 75% ל-12 החודשים הקרובים. בנוסף, מדיניות הגידור הוגדרה באופן שנקבעו שיעורי גידור מינימליים לגידור החשיפה התזרימית הצפויה לשקל: 40% ל-3 החודשים הקרובים, 30% לחודשים 4-6 ו-15% לחודשים 7-9, באופן מתגלגל מדי חודש.

בנוסף לאמור בדבר החשיפה התזרימית ומדיניות הגידור בגינה, לקבוצה חשיפה מאזנית אשר עיקרה בגין ההתחייבויות הפיננסיות של הקבוצה במטבע ש"ח בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, כמפורט בביאור 15. לאור זאת, שינוי של 10% בשער החליפין היה מביא להוצאה או להכנסה של כ-17 מיליון דולר במסגרת הרווח התפעולי. מנגד, חלק מהנכסים הפיננסיים של הקבוצה הם במטבע ש"ח אשר דומים בהיקפם להתחייבויות בגין הטבות לעובדים כאמור, ועל כן שינוי של שער החליפין כמפורט לעיל, היה מתקזז בכיוון ההפכי במסגרת הפרשי השער שבסעיף המימון.

(2) סיכון מטבע בגין הלוואות שנלקחו בין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק מהחוב הפיננסי שלה נקוב במטבע יפני. הלוואות אלה הן הלוואות "בלון" בהן החוב הנקוב במטבע יפני ייפרע בסיום מועד ההלוואה. סך החוב הנקוב בין ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכם לכ-87.3 מיליון דולר. הקבוצה ביצעה עסקאות להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער הין, וזאת עבור חוב של כ-54.5 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2025) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ-3 מיליון דולר, בשל שערון החוב הפיננסי שאינו מגודר.

(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי המט"ח על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרימי המזומנים.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025				
נגזרי שער חליפין:				
(15.3)			0.1	
יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 1 בינואר 2025				
6.1	-	6.1	6.1	-
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים				
(2.9)	2.9	-	(2.9)	2.9
תקבול עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים				
(4.4)	-	(4.4)	(5.0)	0.6
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני				
(2.0)	-	(2.0)	-	(2.0)
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני				
(3.1)	2.9	(0.2)	(1.8)	1.5
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין				
(18.4)			(1.7)	
2025 בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר				
(15.8)/18.8	-	(15.8)/18.8	(15.8)/18.8	-
השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין (התחזקות הדולר למול השקל/היין) על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)				
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024				
נגזרי שער חליפין:				
(7.3)			4.3	
יתרות בגין נגזרי ש"ח ליום 1 בינואר 2024				
(3.4)	-	(3.4)	(3.4)	-
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים				
(0.5)	0.5	-	(0.5)	0.5
תקבול עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים				
(2.8)	-	(2.8)	(0.3)	(2.5)
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני				
(1.3)	-	(1.3)	-	(1.3)
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני				
(8.0)	0.5	(7.5)	(4.2)	(3.3)
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין				
(15.3)			0.1	
2024 בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר				
(5.5)/6.7	-	(5.5)/6.7	(5.5)/6.7	-
השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין (התחזקות הדולר למול השקל/היין) על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)				



1. סיכון ריבית:

(1) תיאור הסיכון והשפעה כמותית

חלק מהלוואות הקבוצה הן הלוואות דולריות בריבית משתנה על בסיס SOFR כמפורט בביאור 14 לעיל, החושפות את הקבוצה לסיכון תזרים בגין השתנות שיעורי הריבית. הסיכון מנוהל ע"י הקבוצה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימאלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות הקבוצה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות. היקף הגידור בפועל (כלומר סך ההלוואות שהינן בריבית קבועה או הלוואות בריבית משתנה המגודרות באמצעות עסקאות לגידור ריבית) נכון למועד הדוח עומד על כ- 70% מתיק המימון.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית (המשך)

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
27.0			25.9	
(2.8)	-	(2.8)	(2.8)	-
(10.1)	10.1	-	(10.1)	10.1
-	-	-	0.6	(0.6)
(12.9)	10.1	(2.8)	(12.3)	9.5
<u>14.1</u>			<u>13.6</u>	

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025
נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2025 שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2025

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

(9.8)/9.9	-	(9.8)/9.9	(9.8)/9.9	-
-----------	---	-----------	-----------	---

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2024 שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2024

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

(10.5)/10.5	-	(10.5)/10.5	(10.5)/10.5	-
-------------	---	-------------	-------------	---



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ז. אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון

בהמשך לאמור בביאור 14.ג. לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2025 העריכה הקבוצה מחדש את האופציה בהתבסס על הערכת שווי חיצונית שביצעה הקבוצה (רמה 3), ולפיה שוויה הוא כ-36.5 מיליון דולר. עיקר השינוי בשווי נובע מעליה בשווי נכס הבסיס. בהתאם, הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-14 מיליון דולר בדוח על הרווח והפסד לשנת 2025 בסעיף הוצאות המימון.

ח. סיכון נזילות בגין נגזרים:

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התקבול (התשלום) החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2025:

סה"כ	שנת 2030 ואילך	שנת 2029	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026	
מיליוני דולר						
-	-	-	-	-	-	עסקאות גידור דס"ל
14.0	0.1	1.7	2.7	3.7	5.8	עסקאות גידור ריבית
3.1	-	-	-	-	3.1	עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ש"ח
(21.5)	-	(21.5)	-	-	-	עסקאות גידור שערי חליפין- דולר:ין
(4.4)	0.1	(19.8)	2.7	3.7	8.9	סה"כ תקבול (תשלום) בגין נגזרים

יצוין כי אופציית הפניקס המפורטת בביאור 19.ז לעיל, מומשה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ואף על פי שמדובר בהתחייבות, התקבל בידי החברה לאחר מועד הדוח על המצב הכספי סך של כ-7.7 מיליון דולר כמפורט בביאור 14.ג לעיל. לעניין תזרים המזומנים הצפוי להתקבל בידי הקבוצה בגין אופציית הפאנטום בחברת כאל, ראו בביאור 9.ב לעיל.



א. הכנסות מהפעלה:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2,134.2	2,935.7	2,993.7
123.0	146.5	167.2
<u>2,257.2</u>	<u>3,082.2</u>	<u>3,160.9</u>
108.4	179.7	133.5
50.7	80.0	72.9
5.5	7.1	6.6
<u>164.6</u>	<u>266.8</u>	<u>213.0</u>
2,421.8	3,349.0	3,373.9
27.8	25.8	38.2
25.5	22.3	28.8
10.9	15.7	20.3
10.5	13.4	10.7
6.8	5.9	4.1
<u>81.5</u>	<u>83.1</u>	<u>102.1</u>
<u>2,503.3</u>	<u>3,432.1</u>	<u>3,476.0</u>

הכנסות מנוסעים:
הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות
הכנסות משירותים נלווים ישירים לטיסה (Direct ancillary)

סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים

הכנסות מהטסת מטענים:
הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים
הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען
הכנסות מטען נוספות

סה"כ הכנסות מהטסת מטענים

סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטענים

הכנסות נלוות:

הכנסה בגין רכיב תכנית נאמנות (1)
מכירת מזון לגורמי חוץ
הכנסות ממכירת מוצרי דיוטי פרי
שירותי תחזוקה לגורמי חוץ
הכנסות נלוות אחרות

סה"כ הכנסות נלוות

סה"כ הכנסות מהפעלה

(1) ההכנסות בגין רכיב תוכנית הנאמנות כוללות את ההכנסות אשר מקורן במכירת נקודות לשותפים עסקיים (בעיקר, בגין הצבירה של נקודות אגב רכישה בכרטיסי אשראי ממותגים - Flycard) המשקפות את התמורה המתקבלת בגין צבירת נקודות כאמור בניכוי ההתחייבות הנוצרת בגין אותן נקודות. לפרטים נוספים ראו ביאור 13.ד. לעיל.

ב. הכנסות מהטסת נוסעים ומטענים לפי איזורים גיאוגרפיים

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
927.4	1,399.9	1,388.3
1,175.1	1,557.3	1,533.7
319.3	391.8	451.9
<u>2,421.8</u>	<u>3,349.0</u>	<u>3,373.9</u>

אמריקה
אירופה
אסיה ואפריקה
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטענים



ג. הוצאות שכר:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
545.3	619.0	736.8
19.0	103.9	83.2
2.5	3.6	4.4
(2.6)	(0.9)	17.0
3.4	7.3	13.6
<u>567.6</u>	<u>732.9</u>	<u>855.0</u>

הוצאות שכר שוטפות
הוצאות בגין מענקי רווח
הוצאות שכר בגין תשלום מבוסס מניות
שיערוך התחייבויות עובדים
הפסדים אקטואריים
סה"כ

ד. הוצאות שיווק והפצה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
92.5	133.0	145.9
25.9	37.9	33.4
23.0	23.3	18.6
<u>141.3</u>	<u>194.0</u>	<u>197.8</u>

עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
הוצאות בגין מערכות הפצה
פרסום ויחסי ציבור
סה"כ

ה. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
-	(15.0)	-
(0.2)	(0.6)	(1.3)
(12.5)	(8.3)	(27.4)
0.1	19.9	53.2
<u>(12.6)</u>	<u>(4.0)</u>	<u>24.6</u>

השבת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש
רווח הון ממימוש רכוש קבוע
שערוך אופציית פאנטום (ראו ביאור 9.(ד))
הוצאות אחרות (ראו גם ביאורים 12 ו-16.(ב)(7))
סה"כ



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
42.7	36.2	27.2	הוצאות ריבית בגין הלוואות
13.0	12.2	6.9	הוצאות ריבית בגין הלוואות הפניקס
7.6	7.3	5.8	הוצאות נוספות בגין הפחתת עמלות ששולמו מראש בגין הלוואות
42.5	39.4	33.0	הוצאות ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות
24.7	24.9	24.8	הוצאות ריבית בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה
5.0	5.7	7.0	עלות ריבית, נטו בגין התחייבויות אקטואריות
7.2	10.0	13.9	הוצאות משערוך אופציית "הפניקס" (ראו ביאור 19.19 (ז))
(9.8)	(47.9)	(86.0)	הכנסות ריבית מפקדונות
-	-	(7.5)	תשואה מנכסים פיננסיים
6.1	(2.2)	(24.1)	הוצאות (הכנסות) מהפרשי שער
3.2	2.7	2.5	הוצאות מימון אחרות
-	6.8	-	הוצאות בגין פירעון מוקדם בגין הלוואות הפניקס
142.2	95.1	3.6	סה"כ



א. בעל השליטה בחברה

החל מחודש ספטמבר 2020, מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("כנפי נשרים"), הוא בעל השליטה בחברה. ביום 2 באוקטובר 2020, התקבלה בחברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לכך כי מר רוזנברג ירכוש ויחזיק, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה בשיעור של 40% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה ובשיעור המקנה לו ולכנפי נשרים שליטה בחברה. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת (המחליפה את ההסכמה מיום 2 באוקטובר 2020) לכך שמר אלי זכריה רוזנברג ואביו מר קנת' ניל רוזנברג ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. ביום 28 באוקטובר 2025, התקבלה במשרדי החברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת (המחליפה את ההסכמה מחודש מאי 2021) לכך כי ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ירכשו ויחזיקו מניות של החברה, במישרין ו/או באמצעות כנפי נשרים ו/או באמצעות כנפי נשרים אחזקות תעופה שותפות רשומה ("שותפות כנפי נשרים"), לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים או לשותפות כנפי נשרים, שליטה בחברה.

ביום 30 באוקטובר 2025, נחתם הסכם בין יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי, לבין ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ("משפחת רוזנברג"), לפיו, לאחר ובכפוף לקבלת האישורים הרגולטוריים הנדרשים, יתקשרו בן צבי ומשפחת רוזנברג בהסכם השקעה של בן צבי בכנפי נשרים, בעלת השליטה בחברה, שאם יושלם, יקנה ליו"ר הדירקטוריון 15% מהזכויות בכנפי נשרים, בעלת השליטה בחברה ("הסכם ההשקעה"). כמו כן, הסכם ההשקעה יכלול בין היתר אופציות הדדיות של משפחת רוזנברג ויו"ר הדירקטוריון למכירת החזקותיו של יו"ר הדירקטוריון בבעלת השליטה בחברה למשפחת רוזנברג. מובהר כי הסכם ההשקעה, לרבות השלמתו, לא יצור שינוי בשליטה הסופית בחברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, טרם התקבלו האישורים הרגולטוריים הנדרשים לצורך השלמת הסכם ההשקעה כאמור.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, החזיקה כנפי נשרים בכ-45.11% ממניות החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה כנפי נשרים בכ-44.04% ממניות החברה.

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה

1. הסכם מרץ 2021

- 1.1 ביום 18 במרץ 2021, חתמו החברה וסאן דור על הסכם סיוע עם מדינת ישראל ("הסכם מרץ 2021" ו-"המדינה", בהתאמה). מכוח הסכם מרץ 2021 התחייבה החברה, בין היתר, לבצע הנפקת הון מניות, אופציות או תמהיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר ("סכום ההנפקה"), כאשר כנפי נשרים תעופה בע"מ, בעלת השליטה בחברה ("בעלת השליטה") התחייבה להזמין בהנפקה מניות, אופציות או תמהיל של השניים בהיקף של לפחות 43 מיליון דולר ("ההנפקה").
- 1.2 במסגרת הסכם מרץ 2021 נטלה על עצמה החברה התחייבויות שונות, אשר חלקן בוטלו או הותאמו במסגרת הסכם ספטמבר 2022 וכן במסגרת התוספת להסכם מחודש אפריל 2025 (ראו להלן). לעניין התחייבות החברה שעדיין בתוקף מכוח הסכם מרץ 2021 או הסכם ספטמבר 2022, ראו סעיף 4.3 להלן.

2. הסכם נובמבר 2021

- 2.1 לאור השינויים בסביבה העסקית והשפעות וריאנט דלתא של נגיף הקורונה, ברבעון השלישי של שנת 2021 פנתה החברה למשרד האוצר בקשר עם קיום התחייבותה לביצוע ההנפקה, במועד מאוחר יותר במקום המועד שנקבע בהסכם מרץ 2021 (עד ליום 31 יולי 2021).
- 2.2 ביום 22 בנובמבר 2021, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם נובמבר 2021") עם המדינה ועם בעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם העמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים הראשון"). על רקע העדר אפשרות לביצוע ההנפקה על ידי החברה, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 43 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים הראשונה"), וזאת חלק מהתחייבות של בעלת השליטה להזמין בהנפקה כאמור לעיל. בנוסף, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים הראשון התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים נוספות, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 20 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים השנייה"). לעניין הסכם הלוואות הבעלים השני ועדכון סכום הלוואות הבעלים השנייה, ראו סעיף 3 להלן.
- 2.3 על פי הסכם נובמבר 2021 והסכם הלוואות הבעלים הראשון, בעלת השליטה היתה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים הראשונה ו/או הלוואות הבעלים השנייה (ביחד - "הלוואות הבעלים"), כולן או חלקן, להון מניות החברה.
- 2.4 בהסכם נובמבר 2021 התחייבה החברה לבצע את ההנפקה ולגייס את סכום ההנפקה עד ליום 19 בספטמבר 2022, בפעימה אחת או במספר פעימות, ונקבע כי יראו את הלוואות הבעלים הראשונה בסך של 43 מיליון דולר כביצוע מחויבות בעלת השליטה לעניין ההזמנה בהנפקה וכחלק מסכום ההנפקה.



ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה (המשך)

- 2.5. בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי לאחר שהחברה תגייס בהנפקה סכום העולה על 62 מיליון דולר, היא תיפרע את הלוואות הבעלים הראשונה, כך שכל סכום שיגויס מעבר לסכום הנ"ל ישמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה. ככל והסכום שיגויס בהנפקה יגויס מצדדים שלישיים, ולא מבעלת השליטה, ויעלה כאמור על הסכום הנ"ל, אזי פירעון הלוואות הבעלים הראשונה יהיה כפוף לאמור בסעיף 2.8 להלן. מבלי לגרוע מהתחייבות החברה כאמור בסעיף 2.4 לעיל, החברה תהא רשאית לגייס הון בהנפקות גם לאחר ה- 19 בספטמבר 2022 ("ההנפקות הנוספות"), וסכומים שיגויסו מבעלת השליטה במסגרת ההנפקות הנוספות, יוכלו לשמש את החברה לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה.
- 2.6. בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי החברה תיפרע את הלוואות הבעלים השנייה בתשלום אחד, ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שכל אגרות החוב (כהגדרתן להלן) למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן. בתוך כך, יתרת הלוואות הבעלים נפרעה על ידי החברה עד למועד כאמור לעיל.
- 2.7. המדינה התחייבה כי לאחר שיועמדו לחברה הלוואות הבעלים היא תעביר לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, הניתנות להמרה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים ("אגרות החוב"). בתום 3 השנים ממועד העמדת הסכום הנ"ל על ידי המדינה, תהא החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן (כולן או חלקן) למניות החברה.
- 2.8. בהסכם נובמבר 2021 נקבע מנגנון פירעון מוקדם למקרה בו החברה תגייס בפועל, במסגרת ההנפקה או לאחריה, סכום העולה על סכום ההנפקה ("ההון הנוסף"), בדרך של הנפקת מניות או אופציות, כך ששליש מההון הנוסף ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה ושליש ישמש לפירעון אגרות החוב. ככל וסכום כלשהו מתוך אגרות החוב יומר למניות החברה, לא ניתן יהיה לפרוע בפירעון מוקדם לבעלת השליטה ולמדינה סכום כלשהו, וככל ומלוא הסכום של אגרות החוב ייפרע למדינה, אזי חצי מההון הנוסף (ולא שלישי) ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה.
- 2.9. עד לחתימת הסכם ינואר 2022 (כהגדרתו להלן), בעלת השליטה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בעלים בסכום כולל של 50 מיליוני דולר (הלוואות בעלים הראשונה במלואה וחלק מהלוואות הבעלים השנייה) והמדינה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בסכום כולל של 7 מיליון דולר.

3. הסכם ינואר 2022

- 3.1. על רקע המשבר שנגרם בעקבות התפרצות וריאנט האומיקרון, בינואר 2022 הגיעה החברה להבנות עקרונות עם המדינה על מתווה סיוע נוסף. ביום 16 בינואר 2022, התקבלה החלטת ממשלה המאשרת סיוע נוסף לתברות התעופה הישראליות בעקבות התפרצות נגיף האומיקרון.
- 3.2. ביום 23 בינואר 2022, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם ינואר 2022") עם המדינה ובעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף להעמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים השני").
- 3.3. הסכם ינואר 2022 כולל, בין היתר, תיקוני מועדים שנקבעו בהסכם נובמבר 2021, העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק.
- 3.4. בהסכם ינואר 2022 נקבע כי יועמדו לחברה הלוואות בסכום נוסף של 5 מיליון דולר, על ידי בעלת השליטה או צד ג'. במקרה בו יועמד הסכום האמור, כולו או חלקו, על ידי צד ג', הוא יועמד ללא ריבית וללא בטוחות, ויפרע רק לאחר שכל אגרות החוב למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן, או לחלופין יומר למניות החברה.
- בהתאם לכך, חתמה החברה עם עמותת תנופה לצמיחה, מייסודה של הסתדרות העובדים הכללית החדשה ("העמותה"), על הסכם להעמדת הלוואה לחברה בסך של 10 מיליון ש"ח, עד ליום 30 ביוני 2026, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב הניתנת להמרה למניות החברה, כאשר התנאים של אגרת החוב שהוקצו לעמותה דומים לתנאי אגרות החוב של המדינה. במקרה בו החברה תפרע את הלוואות בעלת השליטה לפי הסכם ינואר 2022 והסכם נובמבר 2021 או כל הלוואה אחרת שניתנה לחברה על ידי בעלת השליטה, באותו מועד תפרע החברה גם את הלוואה שהעמידה העמותה. יתרת הסכום (2 מיליון דולר) יועמד על ידי בעלת השליטה כהלוואות בעלים, בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר 2021, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון מניות החברה (בכפוף לכל דין).
- 3.5. בהסכם ינואר 2022 נקבע כי בסמוך לאחר העמדת הלוואות האמורות בסעיף 3.4 לעיל, תעביר המדינה לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב דולרית המירה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם נובמבר 2021.
- 3.6. במסגרת הסכם ינואר 2022 הובהר כי החברה רשאית, לפי שיקול דעתה, לפרוע חלק מאגרות החוב של המדינה וחלק להמיר למניות החברה, ובלבד שייפרע או יומר למניות מלוא סכום אגרות החוב של המדינה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה (המשך)

- 3.7. כאמור לעיל, בד בבד עם חתימת הסכם ינואר 2022, חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם הלוואות בעלים המסדיר את תנאי הלוואות בעלת השליטה בהתאם להסכם ינואר 2022 (לרבות התיקון להסכם נובמבר 2021) ("הסכם הלוואות הבעלים השני"), וקובע, בין היתר, כי בדומה להסכם הלוואות הבעלים הראשון, החברה תפרע את מלוא הלוואות הבעלים השנייה ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שלא יהיה בפירעון כאמור כדי להפר את הוראות הסכם ינואר 2022 ותנאיו, ובכלל זה שכל אגרות החוב שהוקצו למדינה מכוח הסכם ינואר 2022, נפרעו או הומרו למניות החברה, קודם לכן. יובהר כי פירעון הלוואות הבעלים השנייה, או כל חלק ממנה, כפוף להמרה של הלוואות הבעלים השנייה או כל חלק ממנה להון מניות החברה, כאמור בהסכם ינואר 2022, על פיו רשאית בעלת השליטה בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים או כל חלק מהן להון מניות החברה.
- 3.8. בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 והסכם הלוואות הבעלים השני, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 20 מיליון דולר מבעלת השליטה, המהווה את מלוא התחייבויות בעלת השליטה להעמדת הלוואות הבעלים. השנייה, כך שביחד עם הסכום של 7 מיליון דולר שהועמד על ידי בעלת השליטה לפני חתימת ההסכמים הנ"ל, הלוואות הבעלים השנייה מסתכמת לסך של 27 מיליון דולר.
- 3.9. בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 ולהעמדת הלוואות הבעלים השנייה במלואה, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 50 מיליון דולר מהמדינה ישראל, המהווה את מלוא התחייבויות המדינה להלוואות סיוע (38 מיליון דולר) והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק (12 מיליון דולר).

4. הסכם ספטמבר 2022

- 4.1. על רקע הרצון לבסס את צמיחתה של החברה והשיפור בתוצאותיה הכספיות ועל מנת ליצור גמישות ניהולית, בין היתר, בדרך של השקעות בהון החוזר של החברה, ובהמשך לחתימת החברה על הסכמים קיבוציים עם ועדי המגזרים השונים בחברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה, ביום 11 בספטמבר 2022, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים ("הסכם ספטמבר 2022"), במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על החברה מכוח הסכם מרץ 2021, הסכם נובמבר 2021, הסכם ינואר 2022 (כפי שתוקן במרץ 2022 וביוני 2022) (ביחד - "הסכמי הסיוע הקודמים"), כנגד הקדמת פירעון של כשנתיים של סכומי ההלוואה שהעמידה המדינה לחברה, בדרך של אגרות חוב המירות למניות החברה, בסך כולל של 45 מיליון דולר ("החוב למדינה"). החברה השלימה את פירעון החוב למדינה בנובמבר 2022.
- 4.2. בהסכם ספטמבר 2022 נקבע כי המועד לביצוע ההנפקה נדחה עד ליום 1 באפריל 2023. חלף ביצוע ההנפקה, תהא החברה רשאית להעביר לקרן הון של החברה סכום שלא יפחת מ-62 מיליון דולר, מתוך הרווח הנקי מממוש עסקת מועדון הנוסע המתמיד. ההעברה לקרן הון כאמור בוצעה בשנת 2022 והיא סופית, באופן שלא יהיה ניתן לבצע מתוך קרן הון האמורה חלוקת דיבידנדים או רכישה עצמית של מניות. עוד נקבע בהסכם ספטמבר 2022 כי עד ליום 1 ביולי 2023 תבצע החברה חלוקת מניות הטבה של הסכום שבקרן הון, בסכום אשר יעמוד, ביחד עם סכום ההנפקה, ככל שבוצעה הנפקה כאמור, על 62 מיליון דולר לפחות. מובהר כי במקרה בו החברה תעביר לקרן הון ותבצע חלוקת מניות הטבה בסכום העולה על 62 מיליון דולר, אזי כל סכום העולה על הסך הנ"ל, בין אם כתוצאה מהעברה לקרן הון וחלוקת מניות הטבה ובין אם כתוצאה מביצוע ההנפקה, יוכל לשמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה (43 מיליון דולר) בהתאם למנגנון האמור לעיל, בכפוף להוראות הדין. בהתאם לאמור לעיל, ביום 5 ביוני 2023, ביצעה החברה חלוקת מניות הטבה אשר היוו 26.77% מההון המונפק והנפרע של החברה, נכון למועד החלוקה, כאמור.
- 4.3. כאמור לעיל, לאחר פירעון החוב למדינה על ידי החברה במלואו (הקדמת פירעון של כשנתיים), הותאמו או בוטלו ההתחייבויות שהוטלו על החברה על ידי המדינה מכוח הסכם מרץ 2021, למעט:
- 4.3.1. התחייבות החברה שלא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 כאשר כל ביצוע חלוקה או חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה, נותרה על כנה.
- 4.3.2. התחייבויות החברה בקשר עם ביצוע עסקאות עם נושאי משרה, בעלי עניין או בעלי שליטה צומצמו והותאמו, כך שעד ליום 30 ביוני 2026 יידרש אישור המדינה רק לעסקה עם בעל עניין (לא כולל עסקאות עם גופים הנכללים בתוספת הראשונה לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 או עסקאות עם חברות בת שליטה של החברה) בהיקף מצטבר כולל של למעלה מ-10 מיליון דולר (או מעל 1 מיליון דולר, אם העסקה איננה בתנאי שוק) או לעסקה עם בעל שליטה בחברה בהיקף מצטבר העולה על 1.5 מיליון דולר בשנה קלנדארית.
- 4.3.3. התחייבות החברה בנוגע לאיסור מכירה/העברה/שיעבוד וכדומה של זכויות החברה באישורי המראה ונחיתה בנמלי התעופה השונים בארץ ובעולם - "סלוטים", ללא אישור המדינה מראש ובכתב, תיוותר על כנה עד ליום 31 בדצמבר 2030.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

5. תוספת להסכם מרץ 2021

ביום 10 באפריל 2025 חתמו הצדדים על תוספת להסכם מחודש מרץ 2021, במסגרתו עודכנה המגבלה החלה על החברה ועל סאן דור בקשר עם חלוקת דיבידנדים, לרבות רכישה עצמית של מניות, כמפורט בסעיף 4.3.1 לעיל, כדלקמן:

- א. בשנת 2025 סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בשנה האמורה נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שהוכרז בשנת 2026 בגין שנת 2025.
- ב. בכל אחת מהשנים 2026-2028 (כולל) סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 40% מהרווח הנקי לאותה שנה, נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שיוכרז בשנה העוקבת בגין השנה הקודמת.

לפרטים בדבר חלוקת הדיבידנד שביצעה החברה בחודש ינואר 2026, בכפוף למגבלות כמפורט לעיל, או ביאור 18 לדוחות הכספיים.

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

להלן תיאור כללי של העסקאות עם בעלת השליטה ועם צדדים שלישיים שלבעלת השליטה עשוי להיות בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

(1) עסקאות זניחות עם בעל השליטה:

ביום 6 בנובמבר 2024 אישר דירקטוריון החברה לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת של החברה ביום 16 בספטמבר 2024, נוהל עסקאות זניחות במטרה לסייע בסיווג עסקאות עם נושאי משרה, בעלי עניין או בעלי שליטה בחברה ("עסקאות בעלי עניין"), כעסקאות זניחות, כקבוע בתקנה 41(א3) לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התשנ"ע-2010 ("התקנות"). נוהל זה ישמש גם לצורך בחינת היקף הגילוי בדוחות תקופתיים ובתשקיפים של החברה לגבי עסקה עם בעל שליטה או שלבעל שליטה יש באישורה עניין אישי כקבוע בתקנה 22 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ובתקנה 54 לתקנות ניירות ערך (פרטי התשקיף וטיטוט התשקיף - מבנה וצורה), התשכ"ט-1969.

בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים, עסקת בעל עניין שאינה עסקה חריגה תיחשב כעסקה זניחה אם אמת המידה הרלוונטית המחושבת לעסקה אחת או יותר (לפי העניין) הינה בשיעור של פחות מ- 0.5% מאמת המידה הרלוונטית:

(א) ברכישת נכס קבוע - היקף העסקה השנתי מול סך כל הנכסים בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ב) במכירת נכס - הרווח/ההפסד השנתי מהעסקה מול הרווח/ההפסד השנתי בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה וכן שווי הנכס הנמכר מול סך כל הנכסים בדוחות הכספיים המאוחדים האחרונים של החברה⁴;

(ג) בקבלת התחייבות כספית - היקף העסקה השנתי מול סך ההתחייבויות בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ד) ברכישת/מכירת מוצרים (למעט נכס קבוע) או שירותים, וכן בהתקשרות בעסקאות לשכירת נכסים, לרבות שכירת משרדים - היקף העסקה השנתי מול סך ההכנסות ממכירות ושירותים כמפורט בדוח הכספי השנתי האחרון שפרסמה החברה;

(ה) כל אמת מידה רלוונטית אחרת שתיקבע על ידי החברה, כאשר אמות המידה לעיל אינן מתאימות לעסקה הנבחנת.

יצוין, כי עסקאות נפרדות מאותו סוג תשוכללנה יחד, כך שאמת המידה של הזניחות תבחן הן ביחס לכל עסקה בודדת, והן ביחס לסך המצטבר השנתי של עסקאות מאותו סוג. כאשר מדובר בעסקאות רב שנתיים, בדיקת זניחות העסקה תיערך על בסיס שנתי.

⁴ למען הסדר הטוב, במקרה בו התקיים רק אחד מן המבחנים, יראו בעסקה כעסקה שאינה זניחה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(2) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:

(א) לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, בימים 21 בינואר 2026 וביום 22 בינואר 2026 אישרו, בהתאמה, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 בפברואר 2026 ועד ליום 31 ביולי 2027, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלת השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת. לפרטים בדבר ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה שהייתה בתוקף במהלך שנת הדיווח, ראו ביאור 21 לדוח התקופתי לשנת 2024.

לפרטים בדבר הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה ראו ביאור 21. להלן:

(ב) לכל נושאי המשרה בחברה לרבות הדירקטורים, הוענקו כתבי שיפוי, בנוסח שאושר ביום 29 בנובמבר 2017 בידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה

:

(ג) ביום 31 בדצמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית את חידוש תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה ה"ה קנת' ניל רוזנברג ודרל הגלר לתקופה של 3 שנים החל מיום 1 בינואר 2026 בתנאים שלהלן:

הגמול החודשי שישולם לשני סגני יו"ר הדירקטוריון או לחברה בשליטתם, יעמוד על סך של 50,000 ש"ח בתוספת מע"מ (ככל שיחול) (שיכולים להיות מומרים לכרטיסי טיסה), בנוסף לגמול החודשי האמור, יהיה זכאי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון בכל שנה, לכרטיסי טיסה לו ולבני משפחתו (בת זוגו, ילדיו ובנות ובני הזוג של הילדים) בסך של 100,000 דולר, לכל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון ולבני משפחתו, כאמור, אשר יחושבו ביחס לכל בני אותה משפחה יחדיו על פי שווי כרטיסים בהתאם לנהלי החברה כפי שיעודכנו מעת לעת. יצוין, כי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון יהיה זכאי לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כסגן יו"ר דירקטוריון בחברה.

תנאי הכהונה וההעסקה שאושרו לסגני יו"ר הדירקטוריון, כאמור, הינם חלף זכאותם לגמול השתתפות בשיבות ולגמול הדירקטורים השנתי לו הם זכאים בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000.

(ד) ביום 30 במאי 2024 אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, חידוש הענקת כתבי שיפוי החל מיום 20 במאי 2024 ומיום 24 במאי 2024, למר קנת' ניל רוזנברג ולמר דרל הגלר, בהתאמה, המכהנים כסגני יו"ר דירקטוריון החברה, לתקופה של שלוש שנים, בנוסח הזהה לשאר הדירקטורים ויתר נושאי המשרה בחברה, וזאת בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

(ה) במהלך שנת 2024, העניקה החברה כתב שיפוי לבעלת השליטה, במסגרת עסקה עם צד ג', במסגרתה העמידה בעלת השליטה ערבות (ללא תמורה) לצד ג' כאמור.

(ו) ביום 21 בינואר 2026 וביום 22 בינואר 2026 אישרו, בהתאמה, ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות של החברה עם "קרובו" של יו"ר דירקטוריון החברה, מר ירון בן צבי, בהתאם לתקנה 1ב(4) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000 ("תקנות ההקלות"), אשר יכהן בתפקיד של מנהל פרויקטים בחברה ודירקטור בחברות בנות. מר ירון בן צבי יועסק בחברה ביחסי עובד-מעביד ותקופת העסקתו תהא לשלוש שנים החל מיום 22 בינואר 2026, כאשר כל אחד מבין החברה ומר ירון בן צבי יהיו רשאים להביא את עבודתו לידי סיום, בכל עת, על ידי מתן הודעה מוקדמת. עבור עבודתו, יהא זכאי מר ירון בן צבי לשכר השווה לשכר החודשי הממוצע במשק, כפי שיתעדכן מעת לעת, וכן יהא זכאי לתנאים נלווים כמקובל.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון, זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(3) עסקאות עם בעל השליטה שיש בהן כדי לזכות את החברה

בהתאם להסכמים עם בעלת השליטה והמדינה, כמפורט לעיל, נכון למועד הדוחות הכספיים, הלוואות הבעלים, מכוח ההסכמים המתוארים לעיל, נפרעה במלואה. בחודש אפריל 2024, פרעה החברה חלק מהלוואות הבעלים, בסך של כ-60.2 מיליון דולר ובחודש דצמבר 2025 נפרעה יתרת הלוואה בסך של כ-9.8 מיליון דולר.

יצוין, כי נקבע בהלוואות הבעלים כמפורט לעיל, כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 21(2) לתקנות ההקלות. הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט לעיל, ניתנו ללא תמורה מצד החברה, לא נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ולא הובטחו בביטחונות כלשהם. לפרטים בדבר פירעון הלוואות הבעלים, ראו ביאור 14.1. לדוחות הכספיים.

(4) עסקאות עם בעלי עניין

(א) העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה

ביום 6 ביוני 2023, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, כך שהיקף העסקתו החל ממועד אישור אסיפת בעלי המניות, עומד על 90% משרה. בתמורה לשירותיו, זכאי מר בן צבי למשכורת חודשית בסך של 102,000 ש"ח ("המשכורת החודשית"). המשכורת החודשית צמודה לעליה במדד המחירים לצרכן, ותתעדכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת. יצוין, כי המשכורת של מר בן צבי אינה עולה על 90% משכר הבסיס החודשי של המנכ"לית המכהנת כמפורט בסעיף (ג) להלן, בהתחשב בהיקף משרה של 90%.

כמו כן, אישרה האסיפה, כי מר בן צבי יהיה זכאי, לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה.

יצוין, כי מר בן צבי זכאי לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד. החברה מפרישה כמקובל עבור מר בן צבי לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחר מר בן צבי. מר בן צבי זכאי להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. מר בן צבי ובני משפחתו זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בכמות ובתנאים זהים לאלו הקבועים לסגני יו"ר הדירקטוריון במדיניות התגמול כפי שתהיה ותתעדכן מעת לעת. ככל שמר בן צבי ישלים שלוש שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, הוא יהיה זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה גם לאחר פרישתו למשך תקופה של חמש שנים.

כמו כן, זכאי מר בן צבי למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 81% מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"לית החברה (כמפורט בס"ק (ב) להלן), כפי שיהא מעת לעת, והכל בהתאם למדיניות התגמול של החברה כפי שתהא בתוקף מעת לעת, לרבות לעניין תנאי סף לקבלת המענק, וכן לעניין הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו, אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.

יצוין, כי על פי מדיניות התגמול הקודמת, בשנה בה לא הייתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף")), או שחולק רק חלק מהמענק השנתי, יהיו האורגנים המוסמכים של החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד למר בן צבי בסכום שלא יעלה על סך השווה ל-3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בתום השנה בגינה מוענק המענק המיוחד), ובלבד שסך המענקים לא יעלו על התקרות הקבועות במדיניות התגמול.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(א) העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה (המשך)

החברה העמידה לרשותו של מר בן צבי רכב מנהלים בשווי רכישה של עד 400,000 ש"ח (לא כולל מע"מ). בנוסף, החברה נושאת בהוצאות תפעולו ותחזוקתו של הרכב לרבות, חניה לצרכים עסקיים, כבישי אגרה, ביטוח ורישוי, ולרבות גילום המס החל על שווי השימוש ברכב, כאמורביום 26 בינואר 2025, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה עדכונים לתנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, לפיהם לאור ההתייקרויות במשק הישראלי בכלל ובשוק הרכבים בפרט (בין היתר לאור המצב הביטחוני במדינה והתמשכותה של המלחמה), חלקה של החברה בשווי הרכישה של רכב המנהלים אשר יועמד ליו"ר הדירקטוריון, יעמוד על סך של עד 600,000 ש"ח (בתוספת מע"מ). עוד אושר, כי ככל שיו"ר הדירקטוריון לא יהא מעוניין ברכב חברה כאמור, החברה תישא בהוצאות אחזקת רכבו הפרטי בסכום הדומה לשווי הרכישה המקסימלי על ידי החברה, כאמור. בנוסף, אישרה האסיפה, כאמור, תשלום מענק מיוחד בגין שנת 2024 ליו"ר הדירקטוריון בסך של 4 חודשי שכר.

ביום 31 בדצמבר 2025, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של מר בן צבי. בתמורה לשירותיו, יהא זכאי מר בן צבי למשכורת חודשית (ברוטו) בסך של 141,000 ש"ח, אשר תהא צמודה לעליה במדד המחירים לצרכן, ותתעדכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת.

כמו כן, אישרה אסיפת בעלי המניות הקצאה של 925,250 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים הניתנים למימוש ל-925,250 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת וכן הקצאה של 128,743 מניות חסומות אשר אינן רשומות למסחר והכול ללא תמורה, ובהתאם לתוכניות האופציות של החברה ומדיניות התגמול.

בנוסף, אישרה אסיפת בעלי המניות עדכון של תקופת ההודעה המוקדמת כך שתעמוד על שישה (6) חודשים זאת חלף הודעה מוקדמת כיום, בת שלושה (3) חודשים. יתר תנאי העסקתו של יו"ר הדירקטוריון נותרו ללא שינוי.

כמו כן, המענק השנתי ליו"ר הדירקטוריון בגין שנת 2026 ואילך, יוענק בהתאם למנגנון הקבוע בסעיף 7.2.2 למדיניות התגמול החדשה, כמפורט להלן:

בכפוף לעמידת החברה בתנאי הסף לחלוקה (הרווח השנתי המאוחד לפני מס של החברה באותה שנה יעמוד לכל הפחות על 50 (חמישים) מיליון דולר ארה"ב), מר בן צבי יהא זכאי למענק שנתי לפי המנגנון הבא:

סך של עד 1.35 מיליון ש"ח ישולם כדלקמן: מענק מינימאלי בגין רווח - 500 אלף ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה רווח שנתי מאוחד (לפני מס) של 50 מיליון דולר ("סף הרווח התחתון"). מענק מקסימאלי בגין רווח - 1.35 מיליון ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה רווח שנתי מאוחד (לפני מס) של 250 מיליון דולר ("סף הרווח העליון"). יובהר, כי בגין רווח בין סף הרווח התחתון לבין סף הרווח העליון, יהיה יו"ר הדירקטוריון זכאי למענק שנתי שיחושב באופן ליניארי יחסי.

סך של עד 1.35 מיליון ש"ח ישולם כדלקמן: מענק מינימאלי בגין מחזור הכנסות - 500 אלף ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה מחזור הכנסות שנתי מאוחד של 1,500 מיליון דולר ("סף מחזור התחתון"). מענק מקסימאלי בגין מחזור הכנסות - 1.35 מיליון ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה מחזור הכנסות שנתי מאוחד של 2,500 מיליון דולר ("סף המחזור העליון"). יובהר, כי בגין מחזור הכנסות בין סף המחזור התחתון לבין סף המחזור העליון, יהיה יו"ר הדירקטוריון זכאי למענק שנתי שיחושב באופן ליניארי יחסי.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
 ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ב) הסכם העסקת מנכ"לית החברה היוצאת

ביום 7 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה את מינויה של גב' דינה גונסיה בן טל, כמנכ"לית החברה. מינויה של גב' גונסיה בן טל כמנכ"לית החברה נכנס לתוקף ביום 19 במאי 2022. ביום 19 ביולי 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתה והעסקתה של גב' גונסיה בן טל, החל ממועד תחילת כהונתה ביום 19 במאי 2022, ולתקופה בלתי קצובה, כמנכ"לית החברה בהיקף משרה מלאה. כל צד יהיה רשאי להביא את הסכם העסקה לידי סיום מכל סיבה שהיא, בהודעה מוקדמת. עם מסירת ההודעה המוקדמת על ידי מי מהצדדים כאמור, ייקבע על ידי הצדדים מועד סיום העבודה בפועל.

בחודש אפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את ביטול ההחלטה בדבר הפחתות השכר בשיעור של 20% משכר הבסיס החודשי, לכלל נושאי המשרה בחברה ("ההחלטה"). בתוך כך, והחל ממועד קבלת ההחלטה, גב' גונסיה בן טל הייתה זכאית למשכורת חודשית ברוטו בסך של 120,000 ש"ח. השכר של גב' גונסיה בן טל צמוד לעלייה במדד המחירים לצרכן.

גב' גונסיה בן טל זכאית לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, לרבות כל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק למנכ"לית. החברה מפרישה כמקובל עבור המנכ"לית לפוליטת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחברה גב' גונסיה בן טל. גב' גונסיה בן טל זכאית להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. החברה מעמידה לרשותה של גב' גונסיה בן טל רכב אשר ישמש אותה לצורך מילוי תפקידה בחברה, כולל נסיעות לעבודה וממנה. ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את המס החל בגין שווי השימוש ברכב. גב' גונסיה בן טל ובני משפחתה זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתה בחברה וכן הטבות בכרטיסי טיסה בעת פרישה.

גב' גונסיה בן טל זכאית למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי (לפני מס) של החברה (לאחר הפרשה למענקים), כפי שיופיע בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים והמבוקרים של החברה, ולא יותר מסך של 3 מיליון ש"ח, וזאת בהתאם ובכפוף לתנאים, למגבלות ולהוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול של החברה, לרבות הוראות בעניין תנאי סף לקבלת מענק, אפשרות הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.

יצוין, כי על פי מדיניות התגמול הקודמת, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף, יהיו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל בסכום שלא יעלה על סך השווה ל - 3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בשנה בגינה מוענק המענק המיוחד). ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח.

בתוך כך, בשנת 2023 בגין שנת 2022 שולם מענק מיוחד לגב' גונסיה בן טל בסך של 360,000 ש"ח.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ב) הסכם העסקת מנכ"לית החברה היוצאת (המשך)

ביום 26 בינואר 2025, אישרה אספת בעלי המניות של החברה עדכונים לתנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה היוצאת, לפיהם לאור ההתייקרויות במשק הישראלי בכלל ובשוק הרכבים בפרט (בין היתר לאור המצב הביטחוני במדינה והתמשכותה של המלחמה), חלקה של החברה בשווי הרכישה של רכב המנהלים אשר יועמד למנכ"לית החברה היוצאת יעמוד על סך של עד 600,000 ש"ח (בתוספת מע"מ). עוד אושר, כי ככל שהמנכ"לית החברה היוצאת לא תהא מעוניינת ברכב חברה כאמור, החברה תישא בהוצאות אחזקת רכבה הפרטי בסכום הדומה לשווי הרכישה המקסימלי על ידי החברה, כאמור. בנוסף, אישרה האסיפה, כאמור, תשלום מענק מיוחד בגין שנת 2024 למנכ"לית החברה היוצאת בסך של 4 חודשי שכר. כמו כן, תוקנה טעות סופר כך שתקופת ההודעה המוקדמת למנכ"לית החברה היוצאת בעת פרישה, תעמוד על 6 חודשים (חלף 3 חודשים).

בחודש יולי 2025 הודיעה הגב' גננסיה בן טל על רצונה לסיים את תפקידה כמנכ"לית החברה. ביום 31 בדצמבר 2025 סיימה הגב' גננסיה בן טל את תפקידה כמנכ"לית החברה. ביום 21 בינואר 2026 וביום 22 בינואר 2026, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, אישרו, בהתאמה, ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה עדכון לתנאי פרישתה של הגב' גננסיה בן טל, אשר נעשו לבקשת הגב' גננסיה בן טל. ביום 22 בינואר פרסמה החברה זימון לאסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, אשר עתידה להתקיים ביום 26 בפברואר 2026 (בסעיף זה "האסיפה") ואשר על סדר יומה, בין היתר, אישור עדכון תנאי פרישתה של הגב' גננסיה בן טל, כך שיוענק מענק מיוחד בגין שנת 2025 בגובה 6 חודשי שכר בסיס (ברוטו).

(ג) הסכם העסקה מנכ"ל החברה

ביום 21 בספטמבר 2025, אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר לוי הלוי ("מר הלוי") כמנכ"ל החברה, אשר החל את כהונתו ביום 21 בינואר 2026. ביום 21 בינואר 2026 וביום 22 בינואר 2026 אישרו, בהתאמה, ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה והמליצו לאסיפת בעלי המניות של החברה לאשר את תנאי כהונתו והעסקתו של מר הלוי. ביום 26 בפברואר 2026, עתידה להתקיים אסיפת בעלי מניות ("האסיפה"), אשר על סדר יומה, בין היתר, אישור תנאי כהונתו והעסקתו של מר הלוי, לרבות הקצאת תגמול הוני.

בהתאם לתנאי כהונתו והעסקתו המוצעים של מר הלוי, הוא יהא זכאי למשכורת חודשית בסך של 175,000 ש"ח (מאה שבעים וחמישה אלף) ש"ח (ברוטו), כאשר המשכורת צמודה למדד המחירים לצרכן, ותתעדכן אחת לשנה בהתאם לשיעור שינוי המדד בשנה החולפת. יובהר, כי ככל שהמדד המעודכן ירד ביחס למדד הקודם, אזי לא יופחת השכר.

ככפוף לעמידת החברה בתנאי הסף לחלוקה (הרווח השנתי המאוחד לפני מס של החברה באותה שנה יעמוד לכל הפחות על 50 (חמישים) מיליון דולר ארה"ב), מר הלוי יהא זכאי למענק שנתי לפי המנגנון הבא:

1. סך של עד מיליון וחצי ש"ח ישולם כדלקמן: מענק מינימאלי בגין רווח - 500 אלף ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה רווח שנתי מאוחד (לפני מס) של 50 מיליון דולר ("סף הרווח התחתון"). מענק מקסימאלי בגין רווח - 1.5 מיליון ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה רווח שנתי מאוחד (לפני מס) של 250 מיליון דולר ("סף הרווח העליון"). יובהר, כי בגין רווח בין סף הרווח התחתון לבין סף הרווח העליון, יהיה המנכ"ל הנכנס זכאי למענק שנתי שיחושב באופן ליניארי יחסי.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
 ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ג) הסכם העסקה מנכ"ל החברה (המשך)

2. סך של עד מיליון וחצי ש"ח ישולם כדלקמן: מענק מינימאלי בגין מחזור הכנסות - 500 אלף ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה מחזור הכנסות שנתי מאוחד של 1,500 מיליון דולר ("סף מחזור התחתון"). מענק מקסימאלי בגין מחזור הכנסות - 1.5 מיליון ש"ח יוענקו במקרה בו החברה רשמה מחזור הכנסות שנתי מאוחד של 2,500 מיליון דולר ("סף המחזור העליון"). יובהר, כי בגין מחזור הכנסות בין סף המחזור התחתון לבין סף המחזור העליון, יהיה המנכ"ל הנכנס זכאי למענק שנתי שיחושב באופן ליניארי יחסי.

יצוין, כי בהתאם לסעיף 4.3 למדיניות התגמול של החברה, המענק השנתי של מר הלוי עשוי להיקטם, זאת בין היתר, בהתאם ובכפוף לאישור הקצאת התגמול ההוני כמפורט להלן.

עוד יצוין כי על-פי מדיניות התגמול של החברה, בשנה בה לא הייתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף"), יהיו ועדת התגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על-פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד למר הלוי בסכום שלא יעלה על סך השווה ל-3 חודשי שכר (בסיס) בלבד. ועדת התגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד למר הלוי גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים (המענק השנתי והמענק המיוחד) לא יעלו על התקרות הקבועות בסעיף 7.2.1 למדיניות התגמול.

בכפוף לאישור האסיפה, יוקצו למר הלוי אופציות ומניות חסומות כדלקמן: הקצאה של 1,069,751 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל-1,069,751 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת של החברה, ללא תמורה, וכן הקצאה של 132,822 מניות חסומות (RS), בהתאם למדיניות התגמול של החברה, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של הניצע, החל מיום 22 בינואר 2026. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 3.5 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע זכות כלשהי.

מר הלוי יהיה זכאי למענק חתימה בגובה של שש משכורות (בסיס), כנגד התחייבותו לעבודה רציפה של 24 חודשים בתפקיד מנכ"ל החברה, וכן יהיה זכאי למענק פרישה בגובה שלוש משכורות (בסיס), ובלבד שסך המענקים שיוענקו לו בגין שנת פרישתו (לרבות מענק הפרישה, המענק השנתי וכל מענק מיוחד) לא יעלו על התקרה הקבועה בסעיף 7.2.1 למדיניות התגמול.

מר הלוי יהיה זכאי לתנאים נלווים לשכר, כאשר בין היתר החברה תפריש כמקובל עבור מר הלוי לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שיבחר, כמקובל בחברה. כמו כן, מר הלוי יהא זכאי לכיסוי ביטוחי במסגרת פוליסות ביטוח נושאי משרה ודירקטורים המאושרות בקבוצה מעת לעת וכן לכתב התחייבות לשיפוי בנוסח המקובל ליתר נושאי המשרה בחברה, והכל בהתאם למדיניות התגמול.

החברה תעמיד לרשותו של מר הלוי רכב מנהלים חדש בשווי רכישה של עד 600,000 ש"ח בתוספת מע"מ אשר ישמש אותו לצורך מילוי תפקידו בחברה, כולל נסיעות לעבודה וממנה. בכפוף להוראות כל דין, ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, למעט קנסות או דוחות, יחולו על החברה וישולמו על ידה. החברה תגלם את המס החל בגין שווי השימוש ברכב. ככל שמר הלוי לא יהיה מעוניין ברכב חברה כאמור, יהיה זכאי להשתתפות בהוצאות אחזקת רכבו הפרטי בסכום של 12,500 ש"ח ובנוסף החברה תמשיך לשאת בגילום המס בגין אחזקת הרכב כאמור. כמו כן, מר הלוי יהיה זכאי להחזר הוצאות עבור אגרת רישוי שנתי וביטוח לרכב הרשום על שמו, בהתאם לתעריפים הנהוגים בחברה.



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים (המשך):

(4) עסקאות עם בעלי עניין (המשך)

(ג) הסכם העסקה מנכ"ל החברה (המשך)

מר הלוי ובני משפחתו יהיו זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה (שרות, חופשה ו/או בהנחה) בתקופת העסקתו בחברה, וככל שהמנכ"ל הנכנס ישלים 3 שנות כהונה כמנכ"ל החברה, הוא יהיה זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה גם לאחר פרישתו.

מר הלוי יהא זכאי למעמד Top במועדון אל על הנוסע המתמיד במהלך תקופת כהונתו כמנכ"ל החברה. בנוסף, הוא יהיה זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, קצובת ביגוד וכן תנאים נוספים, להם עשוי להיות זכאי מר הלוי, על פי מדיניות התגמול של החברה ונהליה, כפי שיהיו מעת לעת.

כל צד (מר הלוי או החברה) יהיה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום מכל סיבה שהיא, בהודעה מוקדמת של שישה חודשים ("תקופת ההודעה המוקדמת"), כאשר עם מסירת ההודעה המוקדמת על ידי מי מהצדדים כאמור, תחל תקופת ההודעה המוקדמת, אלא אם בהסכמת הצדדים תתחיל תקופת ההודעה המוקדמת כאמור במועד מאוחר יותר (בכפוף לזכותה של החברה להפסיק את העסקתו של מר הלוי בחברה לאלתר וללא הודעה מוקדמת, במקרה של פיטורים בנסיבות בהן ניתן לשלול מעובד פיצויי פיטורים על-פי הדין הנהוג בישראל ו/או בנסיבות מיוחדות).

לפרטים נוספים בדבר ניירות הערך שהוענקו לנושאי המשרה בחברה, ובכלל זה, ליו"ר הדירקטוריון ולמר הלוי, ראו ביאור 18.ח. לדוחות הכספיים.

(ד) אישור תיקונים להסכמי חברת המועדון

בימים 22 ביולי 2024 ו-25 ביולי 2024, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את תיקון הסכם ההלוואה המקורי עם חברת הפניקס, חברה אשר הינה צד קשור לחברה אשר למנכ"לית החברה היוצאת יש בה ענין אישי, בחברת המועדון.

בימים 29 בדצמבר 2024 ו-30 בדצמבר 2024, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה (חלף ההחלטה מחודש יולי 2024), תיקון הסכם ההלוואה המקורי עם חברת הפניקס וכן קבלת הנחה אשר חברת המועדון תעניק לחברה בקשר עם צבירת נקודות הנוסע המתמיד, במסגרת קמפיין לחיילי מילואים. יצוין כי מדובר בהתחשבות בינחברתית בין החברה למועדון והיקף ההנחה הבינחברתית כאמור אינו מהותי לחברה. לפרטים נוספים בדבר התוספת להסכם ההלוואה המקורי ראו ביאור 14.ג. לעיל.

ביום 29 באוקטובר 2025, הודיעה הפניקס על כוונתה לממש את יתרת האופציה לרכישה של 5.1% ממניות חברת המועדון, זאת בכפוף לקבלת אישורים רגולטוריים. במועד הסמוך לאישור הדוח, עדכנה הפניקס כי התקבלו כלל האישורים הרגולטוריים הנדרשים והיא מימשה את האופציה שברשותה לרכישת מניות חברת המועדון, בשיעור של 5.1% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון. נכון למועד הסמוך לפרסום הדוח, מחזיקה הפניקס פיננסים בע"מ, במישרין ובעקיפין, בשיעור כולל של 25% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון. לפרטים נוספים, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

(5) ביטול הפחתת שכר לנושא המשרה

ביום 3 באפריל 2023 וביום 4 באפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את ביטול החלטתם מחודש מרץ 2020 ("ההחלטה הקודמת") שעניינה הפחתה בשיעור של 20% משכר הבסיס של המנכ"ל והסמנכ"לים (לרבות מבקר פנים), שכיחנו באותה העת, מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון שאינם דחצ"ים או דב"תים (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי). עד לביטול כלל הפחתות השכר על ידי הדירקטוריון, ובכך הביאו לסיום ההפחתה לכלל נושאי המשרה כמפורט בהחלטה הקודמת, וזאת על רקע התאוששות עולם התעופה בכלל והחברה בפרט, ממשבר נגיף הקורונה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים (*):

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
8.3	11.7	13.8	הטבות לזמן קצר
0.3	0.3	1.2	הטבות לאחר סיום העסקה
2.5	2.3	3.3	תשלום מבוסס מניות
<u>11.1</u>	<u>14.3</u>	<u>18.3</u>	סה"כ

(*) כולל תגמול בגין יו"ר דירקטוריון החברה ובגין המנכ"ל.

ה. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
1.7	1.8	2.7	שכר מנכ"ל (*)
1	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
1.1	1.5	1.9	שירותי יו"ר המועסקים בחברה (*)
1	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
0.7	0.6 (**)	1.0	גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה
11	13 (**)	12	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה (למעט יו"ר)

(*) הסכום כולל שווי הטבה בגין תשלום מבוסס מניות.

(**) הנתון כולל דירקטורים אשר כיהנו במהלך השנה וסיימו כהונתם לפני תום השנה.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
 1. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.3	0.7
0.2	0.4

בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:

במסגרת הנכסים השוטפים:
 לקוחות:

בעלי שליטה ובעלי עניין אחרים

סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.1	0.2
0.1	0.2
0.2	0.6

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:

בעל עניין

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:
 בעל עניין

התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:
 בעל עניין



ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (1):

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.1	1.9	2.1
-	-	3.7
0.2	0.2	0.2
8.4 (*)	0.1	-
5.8	5.2	8.4

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:

כרטיסי טיסה

הובלת מטען

הוצאות מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות

הוצאות שכירות:

הוצאות מחשוב ומטה (2):

- (1) עסקאות אלו הן למעט תגמול והטבות לבעלי עניין ואנשי מפתח ניהוליים המפורטים בסעיף א לעיל.
 (2) במסגרת הוצאות מחשוב ומטה לשנים 2023, 2024 ו-2025 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בסך של כ-0.8 מיליון דולר, כ-0.9 מיליון דולר וכ-2.3 מיליון דולר, בהתאמה.

(*) הנתונים כוללים התייחסות לבעלת עניין - חברת TUS AIRWAYS אשר חדלה להיות בעלת עניין במהלך שנת 2023.



אל על EL AL



פרק ד'

מידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר 2025

אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

נתונים כספיים מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים

המיוחסים לחברה

ליום 31 בדצמבר 2025

תוכן העניינים

עמוד

ד-1 - ד-3	דוח מיוחד לפי תקנה 9ג'
ד-4 - ד-5	נתונים על המצב הכספי
ד-6	נתונים על הרווח והפסד
ד-7	נתונים על הרווח הכולל
ד-8 - ד-9	נתונים על תזרימי המזומנים
ד-10 - ד-16	מידע נוסף

מיוחד לפי תקנה ג'

נתונים כספיים ומידע כספי מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים המיוחסים לחברה

להלן נתונים כספיים ומידע כספי נפרד המיוחסים לחברה מתוך הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר, 2025 המפורסמים במסגרת הדוחות התקופתיים (להלן - דוחות מאוחדים), המוצגים בהתאם לתקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

עיקרי המדיניות החשבונאית שיושמה לצורך הצגת נתונים כספיים אלה פורטו במסגרת הביאורים הרלוונטיים ובביאור 2 לדוחות המאוחדים.



לכבוד
בעלי המניות של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

א.ג.נ.,

הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי על מידע כספי נפרד לפי תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - "החברה") ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך (להלן: "המידע הכספי הנפרד").

לדעתנו, המידע הכספי הנפרד הוכן, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. חובותינו על פי תקנים אלה מתוארות בפסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של המידע הכספי הנפרד. אנו בלתי תלויים בחברה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל. כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשס"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

הדגש עניין

אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 7 למידע הכספי הנפרד ליום 31 בדצמבר, 2025 בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו. חוות דעתנו אינה כוללת שינוי מהנוסח האחיד בנוגע לעניין זה.

חובות של הדירקטוריון וההנהלה למידע הכספי הנפרד

הדירקטוריון וההנהלה אחראים להכנה ולהצגה של המידע הכספי הנפרד בהתאם להוראות תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970, ולבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון וההנהלה על מנת לאפשר הכנת מידע כספי נפרד ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות.

בהכנת המידע הכספי הנפרד, הדירקטוריון וההנהלה אחראים להעריך את יכולת החברה להמשיך ולפעול כעסק חי, לתת גילוי, ככל שנדרש, לעניינים הקשורים לעסק חי והן ליישם בסיס חשבונאי של עסק חי, במידע הכספי הנפרד אלא אם הדירקטוריון וההנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של המידע הכספי הנפרד

המטרות שלנו הן להשיג מידה סבירה של ביטחון כי המידע הכספי הנפרד אינו כולל הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות, ולתת דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר הכולל את חוות דעתנו. מידה סבירה של ביטחון היא רמה גבוהה של ביטחון, אך היא אינה מהווה ערובה לכך שביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל תגלה תמיד הצגה מוטעית מהותית כאשר היא קיימת. הצגות מוטעות יכולות לנבוע מתרמית או מטעות והן נחשבות מהותיות אם, בנפרד או במצטבר, ניתן לצפות באופן סביר שהן ישיעו על החלטות הכלכליות של משתמשים אשר התקבלו על בסיס המידע הכספי הנפרד.

בביקורת המבוצעת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, אנו מפעילים שיקול דעת מקצועי ושומרים על ספקנות מקצועית במהלך הביקורת. בנוסף אנו:

- מזהים ומעריכים את הסיכונים להצגה מוטעית מהותית בדוח הכספי הנפרד, בין שמקורה בתרמית או בטעות, מתכננים ומבצעים נוהלי ביקורת במענה לאותם סיכונים, ומשיגים ראיות ביקורת נאותות ומספיקות על מנת לבסס חוות דעתנו. הסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מתרמית גבוה יותר מהסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מטעות, שכן תרמית עלולה להיות כרוכה בקנוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שואו בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.
 - משיגים הבנה של הבקרה הפנימית הרלוונטית לביקורת על מנת לתכנן נוהלי ביקורת מתאימים בנסיבות העניין, אך לא לצורך מתן חוות דעת על אפקטיביות הבקרה הפנימית של החברה.
 - מעריכים את נאותות המדיניות החשבונאית שיושמה ואת סבירותם של האומדנים החשבונאיים והגילויים הקשורים אשר נעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה.
 - מגיעים למסקנה בקשר לנאותות קביעת הדירקטוריון והנהלה בדבר קיומה של הנחת העסק החי, וכן, בהתבסס על ראיות הביקורת אשר השגנו, האם קיימת אי ודאות מהותית הקשורה לאירועים או מצבים העלולים להטיל ספקות משמעותיים ביכולתה של החברה להמשיך כעסק חי. אם הגענו למסקנה כי קיימת אי ודאות מהותית, נדרש מאיתנו להפנות את תשומת הלב בדוח המיוחד שלנו לגילויים הקשורים למידע הכספי הנפרד או, אם גילויים אלו אינם מספקים, לכלול שינוי מהנוסח האחיד של הדוח המיוחד. מסקנותינו מבוססות על ראיות ביקורת אשר הושגו עד למועד הדוח המיוחד שלנו. יחד עם זאת, אירועים או מצבים עתידיים עלולים לגרום לחברה שלא להמשיך לפעול כעסק חי.
 - מעריכים את ההצגה בכללותה, המבנה והתוכן של המידע הכספי הנפרד, לרבות הגילויים, והאם המידע הכספי הנפרד הוכן, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.
- אנו מתקשרים עם הדירקטוריון והנהלה, בין היתר, את ההיקף ועיתוי הביקורת המתוכננים וממצאי ביקורת משמעותיים, לרבות ליקויים משמעותיים בבקרה פנימית שרואה החשבון המבקר מזהה במהלך הביקורת.

קוסט פורר גבאי את קסירר

רואי חשבון

תל אביב,

24 בפברואר, 2026

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		מידע נוסף	נכסים
2024	2025		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
467.0	334.9	3	נכסים שוטפים
891.0	1,418.1	3	מזומנים ושווי מזומנים
294.1	269.1		השקעות לזמן קצר (*)
83.6	122.8	6	לקוחות
12.6	9.0	4	חייבים ויתרות חובה (*)
43.1	47.5		מכשירים פיננסים נגזרים
20.1	20.7		הוצאות מראש
1,811.5	2,222.1		מלאי
			סה"כ נכסים שוטפים
149.2	107.9		נכסים לא שוטפים
559.0	478.6		פיקדונות לזמן ארוך
1,634.6	1,817.5		זכויות שימוש בנכסים חכורים
17.5	8.2	4	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
146.9	133.6	6	מכשירים פיננסים נגזרים
2,507.1	2,545.9		הלוואות והשקעות בחברות מוחזקות
4,318.6	4,768.1		סה"כ נכסים לא שוטפים
			סה"כ נכסים

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		מידע נוסף	התחייבויות והון
2024	2025		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
146.6	118.3		התחייבויות שוטפות
120.2	106.4		חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר
9.8	-		חלויות שוטפות בגין חכירות
202.9	247.2	6	הלוואה מבעלת השליטה
272.9	278.8	6	ספקים ונותני שירותים
932.8	887.6		זכאים ויתרות זכות
13.4	63.6		הכנסות מראש
1.8	37.6	4	הפרשות
219.3	238.3		מכשירים פיננסיים נגזרים
1,919.7	1,977.9		התחייבויות בגין הטבות לעובדים
			סה"כ התחייבויות שוטפות
621.7	524.7		התחייבויות לא שוטפות
574.7	490.2		הלוואות מגופים פיננסיים
196.1	178.3		התחייבויות בגין חכירות
138.6	135.2		הכנסות מראש
113.1	222.6		יתרות זכות לזמן ארוך
27.9	24.8	4	התחייבויות מסים נדחים
119.6	90.8	6	מכשירים פיננסיים נגזרים
61.3	71.6		השקעה בחברה מוחזקת
1,853.0	1,738.3		התחייבויות בגין הטבות לעובדים
			סה"כ התחייבויות לא שוטפות
<u>3,772.7</u>	<u>3,716.1</u>		סה"כ ההתחייבויות
482.1	511.5		הון עצמי
492.6	566.0		הון מניות
(428.8)	(25.5)		פרמיה וקרנות הון
546.0	1,052.0		יתרת הפסד
			סה"כ הון עצמי
<u>4,318.6</u>	<u>4,768.1</u>		סה"כ התחייבויות והון עצמי

גיל פלדמן - סמנכ"ל הכספים

לוי הלוי - מנכ"ל

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג 24 בפברואר, 2026.

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			מידע נוסף
2023	2024	2025	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
2,320.6	3,192.8	3,175.8	הכנסות מהפעלה
537.0	569.4	545.3	הוצאות תפעוליות:
533.1	691.0	800.0	דלק
			שכר ונלוות
274.0	305.7	328.3	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר
72.0	100.8	125.1	אווירי
185.8	242.3	276.2	תחזוקה
139.9	189.1	191.1	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
247.6	264.4	270.7	הוצאות שיווק והפצה
51.9	44.5	43.9	פחת והפחתות
91.3	113.7	124.2	שכירויות
(0.1)	4.3	48.7	מחשוב והוצאות מטה
2,132.5	2,525.2	2,753.5	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
			סה"כ הוצאות תפעוליות
188.1	667.6	422.3	רווח תפעולי
115.0	61.4	(15.2)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
37.0	57.3	80.2	חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות
110.1	663.5	517.7	רווח לפני מיסים על ההכנסה
(2.5)	122.1	114.4	הוצאות מס (הטבת מס)
112.6	541.4	403.3	רווח נקי לשנה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על הרווח הכולל

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
112.6	541.4	403.3
2.2	0.6	(1.0)
1.0	0.1	0.1
(0.2)	0.1	4.3
(3.5)	(7.0)	(9.6)
(1.6)	0.4	(1.3)
(2.1)	(5.8)	(7.5)
110.5	535.6	395.8

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

רווח בגין מדידות מחדש של

תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

חלק החברה ברווח כולל אחר, נטו המיוחס לחברות המוחזקות

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ

הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס

רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

הפסד כולל אחר לשנה

סה"כ רווח כולל לשנה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
112.6	541.4	403.3
264.6	806.5	487.4
377.2	1,347.8	890.7
-	-	(154.4)
(111.6)	(160.0)	(315.8)
0.9	1.3	2.1
(14.2)	(25.8)	(37.6)
46.3	73.5	-
(5.3)	(18.2)	(25.1)
(44.6)	(908.9)	(360.5)
(128.5)	(1,038.2)	(891.3)
-	135.3	-
20.5	58.1	113.5
135.1	-	-
-	(60.2)	(9.8)
(9.1)	-	-
(199.8)	(135.2)	(132.5)
-	(35.6)	-
-	(2.0)	-
(115.1)	(122.2)	(117.3)
-	(2.7)	-
(3.9)	0.4	(0.5)
(172.3)	(164.0)	(146.6)
2.9	(9.8)	15.1
79.3	135.8	(132.1)
251.9	331.2	467.0
331.2	467.0	334.9

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח לתקופה
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

השקעה בנכסים פיננסיים, נטו
רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון
מטוסים ושיפוצי מנוע כליים)
תמורה מממוש רכוש קבוע
השקעה ברכוש לא מוחשי
פרעון הלוואה שניתנה לחברה בת
הלוואה שניתנה לחברה בת
שינוי בפקדונות ואחרים
מזומנים ששימשו לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות
מימוש כתבי אופציות למניות
קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים
פירעון הלוואה מבעלת השליטה
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון מוקדם הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון הלוואה מחברה בת
פירעון התחייבויות בגין חכירות
פרעון אג"ח
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
מזומנים שנבעו ששימשו לפעילות מימון

**השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות
מזומנים המוחזקות במטבע חוץ**

עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה

המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
149.2	164.1	174.9
98.4	100.3	95.8
(2.5)	122.1	113.6
25.5	77.7	27.9
-	(15.0)	-
(37.0)	(57.4)	(80.3)
(3.7)	5.3	50.2
27.3	32.7	7.1
2.1	7.9	(2.7)
<u>259.4</u>	<u>437.7</u>	<u>386.5</u>
(76.3)	(40.9)	1.2
(5.7)	337.7	(87.8)
87.5	96.7	189.9
0.2	(19.3)	(1.9)
(0.5)	(5.4)	(0.5)
<u>5.2</u>	<u>368.7</u>	<u>100.8</u>
<u>264.6</u>	<u>806.5</u>	<u>487.4</u>

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
הכנסות (הוצאות) מיסים על ההכנסה
עליה בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים
ביטול ירידת ערך
חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות
עליה (ירידה) בהפרשות
התאמות בגין הוצאות מימון
שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים
עליה (ירידה) בהכנסות מראש
עליה בספקים וזכאים
ירידה (עליה) בהוצאות מראש
עליה במלאי

נספח ב' - תשלומי ריבית, תקבולי ריבית ומסים ששולמו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):

<u>80.9</u>	<u>72.5</u>	<u>55.2</u>	תשלומי ריבית (2)
<u>21.0</u>	<u>28.6</u>	<u>69.0</u>	תקבולי ריבית
<u>0.5</u>	<u>0.7</u>	<u>1.0</u>	מיסים ששולמו

פעילויות מהותיות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים

ביום 31 בדצמבר 2025 חילקה חברת הבת סאנדור דיבידנד לחברה בסכום של 100 מיליון דולר. חלוקת הדיבידנד בוצעה באמצעות קיזוז יתרת החו"ז בין החברה לבין חברת הבת.

¹ החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.
² כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".



המידע הנוסף המצורף מהווה חלק בלתי נפרד מהנתונים הכספיים ומהמידע הכספי הנפרד.

כללי -1

המידע הכספי הנפרד של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה") ערוך בהתאם להוראות תקנה 9' והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

עיקרי המדיניות החשבונאית -2

מדיניות חשבונאית

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בביאורים הרלוונטיים ובביאור 2 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה פרט לסכומי הנכסים, ההתחייבויות, ההכנסות, ההוצאות ותזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות, כמפורט להלן:

- (א) הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות.
- (ב) השקעות בחברות מוחזקות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה מידע כספי בגין החברות המוחזקות.
- (ג) סכומי ההכנסות וההוצאות משקפים את ההכנסות וההוצאות הכלולות בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר, למעט סכומי הכנסות והוצאות בגין חברות מוחזקות.
- (ד) חלק החברה בתוצאות חברות מוחזקות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה תוצאות פעילות בגין חברות מוחזקות, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר.
- (ה) סכומי תזרימי המזומנים משקפים את הסכומים הכלולים בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט סכומי תזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות.
- (ו) הלוואות שניתנו ו/או נתקבלו מחברות מוחזקות מוצגות בגובה הסכום המיוחס לחברה עצמה כחברה אם.
- (ז) יתרות, הכנסות והוצאות בגין עסקאות עם חברות מוחזקות אשר בוטלו במסגרת הדוחות המאוחדים, נמדדות ומוצגות במסגרת הסעיפים הרלוונטיים בנתונים על המצב הכספי ועל רווח או הפסד או הרווח הכולל, באותו אופן בו היו נמדדות ומוצגות עסקאות אלו, אילו היו מבוצעות מול צדדים שלישיים. רווחים (הפסדים) בגין עסקאות אלו, עד למידה שאינן מוכרות בדוחות המאוחדים של החברה, שנדחו מוצגים בניכוי (כתוספת) מסעיפי חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות והשקעות בחברות מוחזקות כך שהרווח (הפסד) הנפרד של החברה זהה לרווח (הפסד) המאוחד של החברה המיוחס לבעלים של החברה האם.



מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן, פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה ו/או יעוד מוגדר לשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים. פיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה עולה על שלושה חודשים ואינו עולה על שנה מסווגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר.

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
127.4	100.0
339.6	234.8
<u>467.0</u>	<u>334.9</u>

מזומנים ויתרות בבנקים
שווי מזומנים
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
891.0	1,257.1
-	101.9
-	50.7
-	8.5
<u>891.0</u>	<u>161.0</u>
<u>891.0</u>	<u>1,418.1</u>

השקעות לזמן קצר:
פיקדונות בבנקים לתקופה של מעל 3 חודשים וקרנות כספיות
השקעות בנכסים פיננסיים
השקעה במניות
השקעה באגרות חוב
השקעה בקרנות נאמנות
סה"כ השקעות בנכסים פיננסיים

סה"כ השקעות לזמן קצר

בנוסף ליתרות המזומנים ושווי המזומנים המצוינים לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2025 וכמפורט בטבלה לעיל, לחברה סך של כ-1,257.1 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן קצר ובקרנות כספיות, אשר אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, אולם הם מהווים יתרות נזילות יחסית אשר יכולים לשמש את החברה בתקופת זמן קצרה יחסית. בנוסף, לחברה סך של כ-161.0 מיליון דולר המושקעים בנכסים פיננסיים כמפורט לעיל, וכן סך של כ-25.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לתקופות של מעל שנה (בבנקים).

לאור זאת, סך האמצעים הנזילים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025, הם כ-1,778.0 מיליון דולר.



(1) נכסים והתחייבויות פיננסיים המהווים מכשירים פיננסיים נגזרים המיוחסים לחברה:

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

ראו ביאור 19א. לדוחות הכספיים המאוחדים.

ב. מדיניות חשבונאית:

ראו ביאור 19ב. לדוחות הכספיים המאוחדים.

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

לפרטים בדבר נגזרים פיננסיים ראו ביאור 19ג. לדוחות הכספיים המאוחדים. בנוסף לכך, לחברה נגזר משובץ הנכלל במסגרת ההסכמים בין החברה לחברת המועדון, לפיהם תשפה החברה את חברת המועדון ככל ששער החליפין של השקל מול הדולר יהיה גבוה מ-4 שקלים, וכן כי חברת המועדון תשפה את החברה ככל ששער החליפין יפחת מ-2 שקלים. הנגזר נמדד כהתחייבות בדוחותיה הכספיים הנפרדים של החברה. לצורך מדידת האופציה התקשרה הקבוצה עם מומחה חיצוני. האופציה נמדדה בהתאם למודל B&S (Black and Sholes) בהתאם לרמה 3 למדרג השווי הוגן. ליום 31 בדצמבר 2025, נמדדת האופציה כהתחייבות לא שוטפת בדוחות הכספיים הנפרדים של החברה בסך של כ-3.3 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2024: 12.7 מיליון דולר).

ד. סיכון נזילות בגין נגזרים:

ראו ביאור 19ח. לדוחות הכספיים המאוחדים. יצוין כי בהתאם להערכות החברה, לא צפוי תזרים מזומנים בגין ההסכם המפורט בסעיף ג' לעיל בגין הנגזר המשובץ הנכלל במסגרת ההסכמים בין החברה לחברת המועדון.

(2) התחייבויות פיננסיות שאינן מהוות מכשירים פיננסיים נגזרים המיוחסים לחברה:

סיכון נזילות המיוחס לחברה:

סה"כ	שנת 2030 ואילך	שנת 2029	שנת 2028	שנת 2027	שנת 2026
מיליוני דולר					
648	134	186	138	94	97
597	192	96	102	100	107
1,245	326	282	240	194	204
72	6	9	14	19	24
119	35	14	19	23	28
191	41	23	33	42	52
1,437	367	305	273	236	256

פירעונות שוטפים של קרן הלוואות
תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה

סה"כ פירעונות שוטפים

תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד
ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות
שוטפת:

תשלומי ריבית בגין הלוואות (1)

תשלומי ריבית בגין חכירה

סה"כ תשלומי ריבית

סה"כ תשלומים (2)

(1) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19ח. לדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) הסכומים בטבלה לעיל אינם כוללים סכומים שישולמו על ידי החברה בגין נטילת הלוואות עתידיות או חכירות עתידיות, בין היתר עבור המטוסים אשר צפויים להירכש או להיחכר על ידי החברה כאמור בביאור 10 לדוחות הכספיים המאוחדים. יצוין כי בכלל זה הטבלה לעיל אינה כוללת את הפירעונות הצפויים בגין הלוואה הצפויה בגין המטוס ה-17 כמפורט בביאור 14ה. (1) לדוחות הכספיים המאוחדים.



4 - נכסים והתחייבויות פיננסיים (המשך)

(3) פירעון ההלוואות בשנים 2028 ו-2029 כוללים פירעון של רכיב בלון הקיימים בחלק מהסכמי ההלוואה בהיקף של כ-53 מיליון דולר וכ-115 מיליון דולר, בהתאמה. גם חלק מסכומי הפירעון המצוינים בשנת 2030 ואילך כוללים יתרות בלון. החברה תשקול מימון ופריסה מחדש של רכיבי בלון אלו בסמוך למועד הפירעון.

מקורות החברה לפירעון התחייבויות אלו הם תזרימי המזומנים השוטפים של החברה מפעילותה העסקית השוטפת. בנוסף, לחברה יתרות נזילות גבוהות כמפורט בדוח על המצב הכספי אשר צפויים לסייע בעמידה הן בעמידה בהתחייבויותיה הקיימות והן באלו העתידיות אגב רכישות המטוסים כאמור.

5 - מסים על ההכנסה

מסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחוקיקתם הושלמה למעשה למועד הדיווח, כמפורט להלן.

כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים האלו הם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(306.5)	-	1.8	(308.3)
2.6	3.6	(2.1)	0.9
33.9	0.2	6.6	27.1
0.2	-	(0.2)	0.4
(269.8)	3.8	6.1	(280.0)
47.5	-	(119.1)	166.3
<u>(222.3)</u>	<u>3.8</u>	<u>(113.0)</u>	<u>(113.1)</u>

הפרשי עיתוי:

- רכוש קבוע
- מכשירים פיננסיים נגזרים
- התחייבויות בגין הטבות עובדים
- עלויות בגין הנפקת מניות
- הפסדים לצורכי מס

סה"כ



יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	הוכר בהון	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2024
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(308.3)	-	-	(5.7)	(302.6)
0.9	-	2.8	3.1	(5.0)
-	-	-	(2.7)	2.7
27.1	-	0.9	1.0	25.2
0.4	0.5	-	(0.1)	-
(280.0)	0.5	3.7	(4.4)	(279.6)
166.3	-	-	(117.8)	284.1
(113.1)	0.5	3.7	(122.1)	4.5

הפרשי עיתוי:
 רכוש קבוע
 מכשירים פיננסיים נגזרים
 הפרשות וחובות מסופקים
 התחייבויות בגין הטבות עובדים
 עלויות בגין הנפקת מניות
 הפסדים לצורכי מס

סה"כ

ב. הוצאות (הטבת) מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(2.5)	122.1	114.4
(2.5)	122.1	114.4

מיסים נדחים
 הוצאות (הטבת) מיסים



ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
73.1	606.1	436.5
23%	23%	23%
16.8	139.4	100.4
3.4	(3.2)	10.3
(23.0)	(28.0)	(7.9)
-	13.9	11.6
(2.5)	122.1	114.4

רווח לפני מסים על הכנסה ולפני חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות שיעור מס סטטוטורי הוצאות מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:

הוצאות שאינן מותרות בניכוי הכרה בנכסי מסים נדחים שלא הוכרו בשנים קודמות הוצאות מס בגין חברות מוחזקות הנישמות עם החברה שה"כ הוצאות (הטבת) מס בדוח רווח והפסד

ד. חוקי המס החלים על החברה:

- (1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישמות במשולב עם החברה.
- (2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2020.



-6 הלואאות, יתרות והתקשרויות מהותיות עם חברות מוחזקות

1. יתרות עם חברות מוחזקות

ההרכב:

31 בדצמבר	
2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר
7.6	35.6
27.0	30.9
24.5	12.0
96.1	51.8

יתרות חובה:

חייבים ויתרות חובה לזמן קצר שטר הון לחברת תמ"מ (ראו 3.6.1)

יתרות זכות:

התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים ויתרות זכות

2. עסקאות עם חברות מוחזקות

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(15.5)	(47.4)	(39.3)
52.6	65.1	73.4
(7.3)	(8.4)	(9.4)

קיטון הכנסות
הוצאות תפעוליות
הכנסות מימון, נטו

3. פרטים נוספים

(1) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):

לצורך הקמת מפעל תמ"מ כמפורט בביאור 10.ט לדוחות הכספיים המאוחדים החברה נתנה הלוואה לחברת תמ"מ, אשר הומרה בשנת 2023 לשטר הון. שטר ההון הוא ללא מועד הפרעון ובכל מקרה לא יוחזר לחברה אלא בתום חמש שנים לפחות ממועד הנפקתו והוא אינו נושא ריבית. במהלך שנת 2024 הונפקו שטרי הון נוספים בתנאים דומים כך שיתרת שטרי ההון ליום 31 בדצמבר 2025 עומדת על סך של כ- 30.9 מליון דולר. במהלך שנת 2025 החברה נתנה הלוואה על סך של כ- 25.1 מיליון דולר אשר נכללה ביתרת חובה שוטפת לזמן קצר.

(2) פרטים על הכנסות והוצאות בינחברתיות:

הכנסות החברה מחברות מוחזקות מורכבות, בעיקר, מצבירת נקודות מועדון הנוסע המתמיד (הקטנת הכנסה) המקוזזת מהכנסות בגין מימוש נקודות בטיסה (מימוש נקודות מוכר כהכנסה בחברה). הוצאות התפעוליות כוללות בעיקר הוצאות בגין מזון מחברות תמ"מ ובורנשטיין.

-7 הפרשות והתחייבויות תלויות

לפרטים נוספים בדבר תלויות ותביעות העומדות כנגד החברה, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים המאוחדים.



24 בפברואר, 2026

לכבוד

הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה")

ת"ד 41, נתב"ג

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מחודש אוגוסט 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן על בסיס תשקיף מדף שהתפרסם בחודש אוגוסט 2023:

1. דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי מיום 24 בפברואר 2026 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2025, ולשנה שהסתיימה באותו תאריך.
2. דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי מיום 24 בפברואר 2026 על מידע כספי נפרד של החברה לפי תקנה 9' לתקנות ניירות הערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל 1970- ליום 31 בדצמבר 2025, ולשנה שהסתיימה באותו תאריך.
3. דוח רואה חשבון המבקר הבלתי תלוי מיום 24 בפברואר 2026 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר, 2025.

בכבוד רב,

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

אל על EL AL



פרק ה'

פרטים נוספים על התאגיד
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

פרטים נוספים על התאגיד

שם חברה:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
מס' חברה ברשם:	ח.צ. 520017146
כתובת:	נמל תעופה בן גוריון 7015001
יום הדוח:	31 בדצמבר 2025
המועד הסמוך לאישור הדוח:	23 בפברואר 2026
תקופת הדוח:	שנת 2025
דוחות כספיים:	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, אלא אם צוין אחרת

תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2025 (במיליוני דולר):*

רבעון 2025/3-1	רבעון 2025/6-4	רבעון 2025/9-7	רבעון 2025/12-10	
773.7	776.6	1,074.0	851.7	הכנסות הפעלה
				הוצאות תפעוליות:
137.3	134.1	170.2	143.1	דלק
180.9	208.8	239.3	226.1	שכר ונלוות
83.5	86.6	106.9	87.6	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
27.2	31.3	30.7	39.2	תחזוקה
58.6	64.5	69.6	65.1	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
44.9	42.4	55.0	55.6	הוצאות שיווק והפצה
65.6	67.6	69.0	70.5	פחת והפחתות
22.1	24.3	32.2	21.1	שכריות
28.3	30.2	45.5	36.2	מחשוב והוצאות מטה
(1.3)	(5.2)	(5.2)	36.2	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
647.1	684.5	813.2	780.7	סה"כ הוצאות תפעוליות
126.6	92.1	260.8	71.0	רווח תפעולי
6.4	3.9	(4.3)	(2.5)	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
120.1	88.2	265.1	73.5	רווח לפני מסים על ההכנסה
24.6	22.2	62.5	27.2	הוצאת מס
95.6	65.9	202.6	46.2	רווח נקי לתקופה
(0.4)	-	(0.1)	(0.3)	הפסד בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס
(1.0)	3.4	0.6	1.3	הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
(6.1)	(2.1)	(0.7)	(0.7)	הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
0.2	(0.1)	0.7	(2.1)	רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס
88.3	67.1	203.1	44.4	סה"כ רווח כולל לתקופה

*לפרטים נוספים ראו דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל כמפורט בפרק "דוחות כספיים מאוחדים".



תקנה 10: שימוש בתמורת ניירות ערך

החל מיום 1 בינואר 2025 ועד למועד פקיעת כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה, ביום 2 בפברואר 2025, התקבל בחברה סך של כ-25.2 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה. במהלך שנת הדיווח התקבלו בחברה סך של כ-88.7 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 3) של החברה. סכומים אלו שימשו את החברה למימון פעילותה השוטפת. החל מיום 1 בינואר 2026 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, התקבל בחברה סך של כ-19.6 מיליוני דולר ממימושי כתבי אופציה (סדרה 3) של החברה.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

להלן רשימת ההשקעות של החברה בתקופת הדוח, בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (במיליוני דולר):

שם החברה	סוג המניות / הערך ההמירים	מספר המניות המוחזקות / ניירות הערך המוחזקים	ע.ג. כולל של המניות המונפקות	ע.ג. של המניות המוחזקות	השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים	ערך בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9ג'	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2025	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2025
סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")	רגילות בנות 0.001 ש"ח	5,000	5 ש"ח	5 ש"ח	100	44.9	44.9	-
סופרסטאר הולדינג לימיסד ¹ ("סופרסטאר")	רגילות בנות 1 ליש"ט	50,000	50,000 ליש"ט	750,000 ליש"ט	100	-	-	-
ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")	רגילות בנות 1 ש"ח	1,207	1,207 ש"ח	1,207 ש"ח	100	37.4	37.4	-
בורנשטיין קייטורס אינק. ("בורנשטיין")	רגילות (ללא ע.ג.)	90	-	-	100	19.1	19.1	-
קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט") ²	רגילות בנות 0.01 ש"ח	10,000	100 ש"ח	100 ש"ח	80.9	2.8	2.8	-
ELAL Israel Airlines Gulf FZCO ³	מניות רגילות	-	-	-	100	-	-	-

¹ סופרסטאר נמצאת בהליכי פירוק.

² כ-10.2% ממניות קוקפיט הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("Gate Gourmet"), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב-80.9% ממניות קוקפיט ושותפות בבעלות בואינג ו-Gate Gourmet מחזיקות ב-8.9% וב-10.2%, בהתאמה.

³ FZCO נמצאת בהליכי פירוק.



שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך ההמירים	מספר המניות / ניירות הערך המוחזקים	ע.ג. כולל של המניות	ע.ג. של המניות המוחזקות	השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה והסמכות למנות דירקטורים	ערך בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9'ג	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2025	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2025
אייר קונסולידטורס ישראל בע"מ ("אקי"י) ⁴	100 ש"ח בנות רגילות	-	11 ש"ח	11 ש"ח	50	-	-	-
אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון") ⁵	100 ש"ח בנות רגילות	75,000	1,000 ש"ח	750 ש"ח	75	(61.6)	(61.6)	-

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות-בת ובחברות קשורות בשנת הדיווח

לפרטים בדבר השקעות החברה בחברות הבנות ובחברות קשורות ראו פרק ד' "מידע כספי נפרד".

תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי (במיליוני דולר)

שם החברה	רווח (הפסד) לשנה	רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	סה"כ רווח כולל	דיבידנד שנתקבל	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	ריבית שהתקבלה	דמי ניהול שנתקבלו לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	דמי ניהול שהתקבלו
סאן דור	49.8	-	49.8	-	-	-	-	-
סופרסטאר	-	-	-	-	-	-	-	-
בורנשטיין	0.9	-	0.9	-	-	-	0.1	-
תמ"מ	1.8	0.1	1.9	-	-	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-	-	-
קוקפיט	(1.4)	-	(1.4)	-	-	-	-	-
אל על הנוסע המתמיד בע"מ*	52.5	-	52.5	-	-	-	-	-
ELAL Israel Airlines Gulf FZCO	(0.2)	-	(0.2)	-	-	-	-	-
אייר קונסולידטורס ישראל	0.5	-	0.5	-	-	-	-	-

* הרווח והפסד לחברת אל על הנוסע המתמיד בע"מ הוא לרבות הפחתת נכסים בלתי מוחשיים. לפרטים נוספים ראו הפתוח לדוח הדירקטוריון.

⁴ המניות הרגילות שבידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.
⁵ נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה ב-75% ממניות אל על הנוסע המתמיד בע"מ והפניקס פיננסים בע"מ מחזיקה בה מניות בשיעור של 25%. יצוין כי לנכון ליום 31 בדצמבר 2025 החזיקה החברה ב-80.1% ממניות אל על הנוסע המתמיד בע"מ. לפרטים נוספים, ראו בیاור ג.14 לדוחות הכספיים.



תקנה 20: מסחר בבורסה

להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2025:

במהלך תקופת הדיווח, לא בוצעו הפסקות מסחר.

תקנה 21: תגמולים לנושאי משרה בכירה ולבעלי עניין כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח

להלן פירוט התגמולים לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברת בת, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח:

שם ותפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר (*)	מענקים שהוכרו בשנת 2025	תשלום מבוסס מניות (**)	אחר	סה"כ כפי שהוכר בגין שנת 2025 (ש"ח)
דינה בן טל גונסיה מנכ"לית החברה היוצאת	100%	-	2,828,372	3,537,264	165,944	2,009,104	8,540,684
עמיקם בן צבי יו"ר הדירקטוריון	90%	0.02%	2,532,437	2,854,296	562,874	-	5,949,607
קברניט חבב בן דוד סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים)	100%	0.03%	1,716,242	1,356,083	1,470,767	-	4,543,092
שלמה נתן זפרני, סמנכ"ל מסחר ומכירות	100%	0.03%	1,585,457	1,396,070	1,521,258	-	4,502,785
לימור בוזגלו, סמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל	100%	0.03%	1,632,555	1,283,496	1,521,258	-	4,437,309

(*) תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון: רכב (או שווי רכב), ההוצאות הכרוכות בשימוש ובאחזקת הרכב (לרבות גילום), תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, הטבות וזכאות לכרטיסי טיסה (לרבות גילום על פי התנאים הנהוגים לעובדי החברה), טלפון, טלפון נייד, ימי חופשה, דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות וכל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד.



()** יצוין, כי שווי ההטבה בגין ניירות הערך שהוקצו לנושאי המשרה בחברה, חושב לפי מודל כלכלי, כמפורט בביאור 18 לדוחות הכספיים.

דינה בן טל גננסיה

יצוין, כי גבי דינה בן טל גננסיה כיהנה כמנכ"לית החברה מיום 19 במאי 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2025 ("מנכ"לית החברה היוצאת"). תנאי כהונתה והעסקתה של המנכ"לית היוצאת לרבות תנאי פרישתה, הוסדרו במסגרת איסופות בעלי המניות של החברה שהתקיימו ביום 19 ביולי 2022 וביום 26 בינואר 2025. לפרטים נוספים ראו דוחות זימון איסופות בעלי מניות מיום 16 ביוני 2022 ומיום 15 בינואר 2025, בהתאמה (מספרי אסמכתאות: 2022-01-074926 ו-2025-01-004610).

בהתאם לאישור איסופת בעלי המניות מיום 26 בינואר 2025, כאמור, התגמול בגין ה"שכר" כמפורט בטבלה לעיל, כולל בנוסף השלמה (חד פעמית) ל-3 חודשים נוספים בגין תקופת הודעה מוקדמת בעת פרישה (מעבר ל-3 חודשי הודעה מוקדמת שכבר בוצעה בגינם הפרשה). בנוגע לסעיף "מענקים אשר הוכרו בשנת 2025" כמפורט בטבלה לעיל: הנתון המוצג, כולל בין היתר, תשלום של מענק מיוחד בסך של 4 חודשי שכר, אשר שולם למנכ"לית היוצאת בשנת 2025 בגין שנת 2024, אך לא בוצעה בגינו הפרשה בשנת 2024 זאת לאור אישור איסופת בעלי המניות בחודש ינואר 2025. בנוגע לסעיף "אחר" המוצג בטבלה לעיל: הנתון כולל הפרשות בדבר סיום כהונה לרבות מענקים בגין שנת 2026, בכפוף לעמידה בתנאי הסף, כאמור בהסכם העסקתה.

לפרטים נוספים בדבר תנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה היוצאת לרבות תשלום מבוסס מניות, ראו תקנה 29(ג) להלן, ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

עמיקם בן צבי

מר עמיקם בן צבי מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה מיום 5 באוקטובר 2021. בהתאם לאישור איסופת בעלי המניות של החברה מיום 31 בדצמבר 2025, בדבר עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, התגמול בגין ה"שכר" כמפורט בטבלה לעיל, כולל בנוסף השלמה (חד פעמית) ל-3 חודשים נוספים בגין תקופת הודעה מוקדמת בעת פרישה (מעבר ל-3 חודשי הודעה מוקדמת שכבר בוצעה בגינם הפרשה). בנוגע לסעיף "מענקים אשר הוכרו בשנת 2025" כמפורט בטבלה לעיל: הנתון כולל, בין היתר, תשלום של מענק מיוחד בסך של 4 חודשי שכר, אשר שולם למר בן צבי בשנת 2025 בגין שנת 2024, אך לא בוצעה בגינו הפרשה בשנת 2024 זאת לאור אישור איסופת בעלי המניות בחודש ינואר 2025.

לפרטים נוספים בדבר תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, לרבות תשלום מבוסס מניות, ראו תקנה 29(ג) להלן, ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

חבב בן דוד

מר חבב בן דוד מכהן כסמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) מיום 15 במאי 2022. בנוגע לסעיף "מענקים אשר הוכרו בשנת 2025" כמפורט בטבלה לעיל: הנתון המוצג בטבלה לעיל, כולל בין היתר, השלמה (חד פעמית) של תשלום בגין מענק מיוחד בסך של 3 חודשי שכר אשר שולם למר בן דוד בשנת 2025 בגין שנת 2024, אך לא בוצעה בגינו הפרשה בשנת 2024 זאת לאור אישור איסופת בעלי המניות אשר התקיימה בחודש ינואר 2025 וכן כולל חלק יחסי של מענק שימור. לפרטים נוספים לרבות בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

שלמה נתן זפרני

מר שלומי נתן זפרני מכהן כסמנכ"ל מסחר ומכירות מיום 1 בספטמבר 2022. בנוגע לסעיף "מענקים אשר הוכרו בשנת 2025" כמפורט בטבלה לעיל: הנתון המוצג בטבלה לעיל, כולל בין היתר, השלמה (חד פעמית) של תשלום בגין מענק מיוחד בסך של 3.5 חודשי שכר אשר שולם למר זפרני בשנת 2025 בגין שנת 2024, אך לא בוצעה בגינו הפרשה בשנת 2024 זאת לאור אישור איסופת בעלי המניות אשר התקיימה בחודש ינואר 2025 וכן כולל חלק יחסי של מענק שימור. לפרטים נוספים לרבות בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

לימור בוזגלו

הגב' לימור בוזגלו מכהנת כסמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל מיום 1 ביוני 2022. התגמול בגין ה"שכר" כמפורט בטבלה לעיל, כולל בין היתר, הפרשה בגין השלמה חד פעמית לקופת פיצויים עבור תקופת עבודתה בחברה לפי משכורתה האחרונה בחברה. בנוגע לסעיף "מענקים אשר הוכרו בשנת 2025" כמפורט בטבלה לעיל: הנתון המוצג בטבלה לעיל, כולל בין היתר, השלמה (חד פעמית) של תשלום בגין מענק מיוחד בסך של 3 חודשי שכר אשר שולם לגב' בוזגלו בשנת 2025 בגין שנת 2024, אך לא בוצעה בגינו הפרשה בשנת 2024 זאת לאור אישור איסופת בעלי המניות אשר התקיימה בחודש ינואר 2025. לפרטים נוספים לרבות בדבר תשלום מבוסס מניות, ראו ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.



תנאים נוספים לסגני יו"ר הדירקטוריון

לפרטים בדבר תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון ראו תקנה 29(ג) להלן וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

ביום 18 באוקטובר 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות את מדיניות התגמול הקודמת של החברה, כפי שתוקנה מאז ביום 13 במרץ 2024 וביום 26 בינואר 2025. ביום 31 בדצמבר 2025, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה ("האסיפה") מדיניות תגמול לנושאי משרה שהינה בתוקף לשלוש שנים החל ממועד אישור האסיפה. לפרטים נוספים ראו תקנה 29(ג) להלן וכן דוח זימון האסיפה (משלים) מיום 16 בדצמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-100420).

גמול דירקטורים

סך הגמול וההוצאות הנלוות שקיבלו הדירקטורים בחברה (למעט יו"ר הדירקטוריון מר עמיקם בן צבי, וסגני יו"ר הדירקטוריון, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר), עמד בשנת 2025 על כ- 2.1 מיליון ש"ח (לא כולל המס החל על הדירקטורים). סך הגמול וההוצאות הנלוות שקיבלו סגני יו"ר הדירקטוריון, מר קנת' ניל רוזנברג ומר דרל הגלר, עמד בשנת 2025 על סך של כ- 1.29 מיליון ש"ח. לפרטים אודות סך הגמול וההוצאות הנלוות ליו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי ראו הטבלה לעיל וכן ביאור 18 וביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

תקנה 21א': השליטה בתאגיד

בעל השליטה בחברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך") הינו מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("כנפי נשרים"), חברה פרטית שהתאגדה בישראל ונמצאת בשליטתו ובבעלותו המלאה והבלעדית. ביום 28 באוקטובר 2025 התקבלה במשרדי החברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת לכך כי ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ("בעלי ההיתר") ירכשו ויחזיקו מניות של החברה, במישרין ו/או באמצעות כנפי נשרים ו/או באמצעות כנפי נשרים אחזקות תעופה שותפות רשומה ("שותפות כנפי נשרים"), לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים או לשותפות כנפי נשרים, שליטה בחברה. הסכמה זו באה במקום ההסכמה שניתנה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לבעלי ההיתר מחודש מאי 2021.

לפרטים בדבר הסכם השקעה בין יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי, לבין ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג, בדבר השקעה בכנפי נשרים, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 2 בנובמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-082583) וביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 22: עסקאות עם בעל שליטה

לפירוט ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה למועד הסמוך לאישור הדוח

לפירוט אודות החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידי אודות מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה שפרסמה החברה ביום 8 בינואר 2026 (מספר אסמכתא: 2026-01-004095). לפרטים אודות שינויים בהחזקות של בעלי עניין ונושאי משרה לאחר המועד האמור, ראו דיווחים מיידיים שפרסמה החברה בימים 9 בינואר 2026 ו-13 בינואר 2026 (מספרי אסמכתאות: 2026-01-004390 ו-2026-01-005510).

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד למועד הסמוך לאישור הדוח

סוג מניה:	מניה רגילה
ההון הרשום:	1,875,000,000
ההון המונפק:	*568,003,156
מספר ני"ע:	1087824



סוג מניה: מניית מדינה מיוחדת
 ההון הרשום: 1
 ההון המונפק: 1
 מספר ני"ע: 1087865

ניירות ערך המירים:

סוג: כתב אופציה (אל על אפ 2)**
 ההון המונפק: 0
 מספר ני"ע: 1172683

סוג: כתב אופציה (אל על אפ 3)
 ההון המונפק: 21,966,550
 מספר ני"ע: 1205467

סוג: אל על אפ 11/22 (אופציות לעובדים)
 ההון המונפק: 13,735,621
 מספר ני"ע: 1191014

* כולל 363,152 מניות רדומות.
 ** ביום 2 בפברואר 2025, פקעו כתבי האופציה (אל על אפ 2). לפרטים נוספים בדבר פקיעת הסדרה האמורה, ראו דיווח מיידית שפרסמה החברה ביום 3 בפברואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-008303).

תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות

למרשם בעלי המניות בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידית של החברה אודות מצבת הון, הענקת זכויות לרכישת מניות ומרשמי ניירות הערך של התאגיד והשינויים בה שפרסמה החברה ביום 24 בפברואר 2026 (מספר אסמכתא: 2026-01-017187).

תקנה 25א: מען רשום

המען הרשום: ת.ד. 41, נתב"ג 7015001
 דוא"ל: Corporate@elal.co.il
 טלפון: 03-9716720
 פקס: 03-9717334



תקנה 26: הדירקטורים של החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח

שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
-------------------------------	-------------------------	---	--	--------------------------------	---	--	---

עמיקם בן צבי יו"ר דירקטוריון החברה	העבודה 21, ועדת ביטחון (יו"ר), ועדת אקזקטיבה (יו"ר), ועדה לניהול סיכונים וועדת בטיחות.	מכהן כיו"ר דירקטוריון תמ"מ וכיו"ר חברת המועדון	20/10/2020	השכלה אקדמית: רו"ח. בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל מב"צ יזמות והשקעות בע"מ. דירקטור בחברות: יהלום ב.כ. בע"מ.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
------------------------------------	--	--	------------	--	----	---------------------------

קנת' רוזנברג סגן דירקטוריון החברה	Hunters 1 Run, Suffern, NY יו"ר	מכהן כדירקטור בחברת המועדון	20/5/2021	השכלה אקדמית: מוסמך MPH זכריה מאוניברסיטת רוזנברג, בעל תואר ראשון השליטה ישיבה יוניברסיטי. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מנכ"ל חברת Centers Health Care. דירקטור בחברות: Centers Health Care וחברות קשורות, בארצות הברית.	לא	אביו של מר אלי זכריה, רוזנברג, בעל השליטה בתאגיד.
-----------------------------------	---------------------------------	-----------------------------	-----------	--	----	---



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ופיננסית או כשירות מקצועית	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
דרל הגלר סגן דירקטוריון החברה 566162134 15/06/1950 ארה"ב	Hunters 1 Run, Suffern, NY	ועדת מאזן וועדת אקזקוטיבה.	מכהן כדירקטור בחברת המועדון	26/5/2021	השכלה אקדמית: ר"ח. תואר ראשון Queens College. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים בחברת Senior Care Emergency Medical Services. סמנכ"ל כספים בחברת Evolve Treatment Centers.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
מרדכי (מוטי) אנגלמן 057452682 23/03/1962 ישראלית	צבי גרף ב, פתח תקווה	ועדת בטיחות (יור" וועדת ביטחון).	לא	20/10/2020	השכלה אקדמית: בוגר משפטים, מכללת שערי משפט. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: טייס וקברניט וכן בוחן טיסה ממונה של רת"א. מנכ"ל רעות נתיבי אוויר בע"מ (משנת 2006).	לא	כשירות מקצועית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ופיננסית או משפחה אחרת בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
ג'ייסון גרינבלט A36828602 30/03/1967 ארה"ב	533 Winthrop Rd. Teaneck N.J 07666	ועדה לניהול סיכונים.	לא	20/10/2020	השכלה אקדמית: עו"ד. J.D., בית הספר למשפטים של אוניברסיטת ניו יורק (NYU Law School). ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: מייסד חברת Abraham Venture LLC (משנת 2019).	לא	כשירות מקצועית
גבריאל מימון דירקטור בלתי תלוי 057134017 25/08/1961 ישראלית	אנפה 1 יד בנימין	ועדת ביקורת ותגמול וועדת מאזן.	לא	17/11/2020	השכלה אקדמית: רו"ח. בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון; בוגר משפטים, מכללת שערי משפט. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: יו"ר ועדה גיאוגרפית מחוז מרכז ת"א (2017-2022). יו"ר הוועדה לאיחודי רשויות מקומיות (משנת 2022).	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
יעקב שינזון 022249734 04/02/1966 ישראלית	יגנס 4, פתח תקווה	ועדה לניהול סיכונים, וועדת בטיחות.	לא	3/8/2023	השכלה אקדמית: רו"ח ועו"ד. בוגר משפטים, אוניברסיטת בר אילן. בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מכהן כבעלים של משרד עו"ד "יעקב שינזון משרד עו"ד", העוסק בעיקר בתחום המיסים. בין השנים 2014-2020 כיהן כדירקטור חיצוני בחברת "דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ".	לא	כשירות מקצועית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
צביה ליפשיץ גולדפרב דירקטורית חיצונית	חלמיש 5, שוהם	ועדת ביקורת ותגמול (יו"ר).	לא	3/8/2023	השכלה אקדמית: רו"ח. בוגרת כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן; תואר שני בלימודי יהדות ובעלת תעודת הוראה, אוניברסיטת בר אילן; הנדסאית עיצוב תעשייתי, אוניברסיטת אריאל. <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מבקרת פנימית ואחראית על הנהלת חשבונות ועריכת דוחות כספיים, שי-קו השקעות בע"מ וחברות הבנות.	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית
הרב יצחק לוי דירקטור חיצוני	תושיה 60, ד.נ. נגב 8515300	ועדת ביקורת ותגמול וועדת אקזקוטיבה.	לא	28/01/2021 (סיים את כהונתו הראשונה כדח"צ ביום 28/1/2024 והחל את כהונתו השניה ביום 13/3/2024)	השכלה אקדמית: הסכמה לרבנות; מוסמך בתלמוד, אוניברסיטת בר אילן <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> חבר הנהלה, המכללה האקדמית לחינוך חמדת הדרום (ע"ר)	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
איריס ציבולסקי חביליו דירקטורית חיצונית 022132633 16/12/1965 ישראלית	ברקת 7, מודיעין-מכבים-רעות	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדה לניהול סיכונים.	לא	13/3/2024	השכלה אקדמית: עו"ד. בוגרת, משפטים וכלכלה, האוניברסיטה העברית, מוסמכת, מנהל עסקים עם התמחות במימון, האוניברסיטה העברית <u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> יועצת חיצונית בתחום ניירות ערך, אגמון עם טולצ'ינסקי עורכי דין (החל משנת 2012) <u>דירקטורית חיצונית בחברות:</u> יוניברסל מוטורס בע"מ, רם און (השקעות) בע"מ, וחלל תקשורת בע"מ	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
יפעת שליט דירקטורית חיצונית 037582319 12/08/1975 ישראלית	סאמט אלוף מיכאל בן גל 9א, תל אביב	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן (יו"ר), ועדת ביטחון וועדת בטיחות.	לא	1/11/2024 (כהונה ראשונה)	<p>השכלה אקדמית: עו"ד.</p> <p>בוגרת משפטים, המרכז האקדמי שערי משפט.</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u></p> <p>יועצת עסקית ומשפטית בכירה, סמנכ"לית והיועצת המשפטית, דיסקונט קפיטל בע"מ בין השנים 2016-2024.</p> <p><u>דירקטורית בלתי תלויה בחברה הציבורית:</u> האחים דוניץ בע"מ.</p>	לא	מומחיות חשבונאית ופיננסית



שם מס' ת.ז. תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
ד"ר פרידלנדר דירקטור בלתי תלוי	אלון חיים בר לב, 19 רמת גן	ועדת ביקורת ותגמול.	לא	31/12/2025	<p><u>השכלה אקדמית:</u> דוקטור לרפואה, אוניברסיטת תל אביב מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן.</p> <p><u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u> מנהל מחלקת אורתופדיה, המרכז הרפואי שיבא ע"ש תל השומר החל משנת 2023. בין השנים 2010-2023 כיהן כמנהל יחידת עמוד שדרה במרכז הרפואי שיבא.</p>	לא	כשירות מקצועית

דירקטורים שחדלו לכהן עד למועד הסמוך לאישור הדוח:

ד"ר אמנון שרייבר

ת.ז. 032412397

תפקיד בחברה: דירקטור בלתי תלוי.

תחילת כהונה: 24.11.2020

סיום כהונה: 31.12.2025



תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד נכון למועד הסמוך לאישור הדוח

שם מס' ת.ז. תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
לוי הלוי 024811770 17/02/1970	מנכ"ל	21/1/2026	מכהן כדירקטור בחברת המועדון	לא	השכלה: בוגר במשפטים, אוניברסיטת רייכמן; מוסמך MBA, אוניברסיטת בר אילן.
רו"ח גיל פלדמן 300686516 18/12/1986	סמנכ"ל כספים	1/12/2025	מכהן כיו"ר חברת בורנשטיין, כדירקטור בתמ"מ, כדירקטור בקוקפיט וכדירקטור בסאן דור	לא	השכלה: בוגר כלכלה וראיית חשבון, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: כיהן כסגן סמנכ"ל כספים, ראש אגף כלכלה ותקציב ופיתוח עסקי של החברה בין השנים 2025-2024 וכראש אגף כלכלה ותקציב של החברה בין השנים 2024-2020.
שלמה קרקו 055548135 22/10/1958	סמנכ"ל תחזוקה והנדסה	2/5/2021	לא	לא	השכלה: בוגר מהנדס מכונות BSC, אוניברסיטת בן גוריון; מוסמך MBA, אוניברסיטת תל אביב. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תחזוקה והנדסה של החברה החל מחודש מאי 2021;
אורן כהן בוטנסקי 025282773 30/05/1973	סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות	1/3/2021	מכהן כדירקטור בתמ"מ	לא	השכלה: בוגר בפסיכולוגיה, האוניברסיטה הפתוחה; בוגר במדעי החברה בתחום הכלכלה ומדעי המדינה, אוניברסיטת בר אילן; מוסמך מנהל עסקים, המרכז ללימודים אקדמיים בישראל (מכללת דרבי). ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה החל מחודש מרץ 2021; מנהל אגף בנקאות ישירה וחווית לקוח בבנק הפועלים (2021-2016).
שלמה נתן זפרני 037046851 22/09/1985	סמנכ"ל מסחר ומכירות	1/9/2022	מכהן כיו"ר דירקטוריון סאן דור	לא	השכלה: בוגר במנהל עסקים, המכללה למינהל. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים של החברה החל מחודש ספטמבר 2022; שימש כראש אגף ניהול הכנסה של החברה, החל משנת 2021 וכמנהל מכירות ישראל של החברה בשנים 2020-2015.
קברניט חבב בן דוד 22380505 21/04/1966	סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים)	15/5/2022	לא	לא	השכלה: טייס, בוגר חיל האוויר בדרגת רב סרן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תפעול אווירי (מבצעים) של החברה החל מחודש מאי 2022; טייס ראשי וראש אגף מבצעי אוויר בחברה בין השנים 2018-2021.
שרון זית בראונסטון 025519844 20/01/1974	סמנכ"ל, היועצת המשפטית ומנהלת הסיכונים	12/4/2022	לא	לא	השכלה: בוגרת במשפטים, ומוסמכת B.A במנהל עסקים, אוניברסיטת רייכמן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: היועצת המשפטית של החברה החל מחודש אפריל 2022; שימשה כראש אגף יחסים בינלאומיים, בחטיבת מסחר של החברה בין השנים 2022-2021 וכראשת הלשכה



שם	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
מס' ת.ז.					
תאריך לידה					
המשפטית של החברה בין השנים 2018-2021.					
לימור בוזגלו	סמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל	1/6/2022	לא	לא	השכלה: בוגרת מזרחנות, ומוסמכת במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"לית משאבי אנוש של החברה החל מחודש אוגוסט 2022; בין השנים 2022 ועד יוני 2023 כיהנה כיו"ר דירקטוריון כתית. שימשה כראשת אגף משאבי אנוש של החברה בין השנים 2018 ועד 2022.
027881796 26/10/1970					
נדב חניף	סמנכ"ל שיווק ודיגיטל	17/7/2022	מכהן כדירקטור בבורונשטיין	לא	השכלה: בוגר כלכלה ומינהל עסקים, אוניברסיטת חיפה, מוסמך MBA במנהל עסקים, המכללה למינהל. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל שיווק ודיגיטל של החברה החל מחודש יולי 2022; כיהן כסמנכ"ל תוכן, חדשנות ודיגיטל בחברת הוט בין השנים 2019 ועד יולי 2022.
032756298 28/02/1978					
משה מורגנשטרן	מנכ"ל חברת הבת - אל על הנוסע המתמיד בע"מ	1/12/2025	לא	לא	השכלה: בוגר מנהל עסקים, המכללה האקדמית רופין. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: כיהן כמשנה למנכ"ל, מנהל חטיבת טכנולוגיות בחברת מגדל ביטוח ופיננסים בין השנים 2023-2025 וכיהן כמשנה למנכ"ל, מנהל אגף מערכות מידע וטכנולוגיה בחברת מנורה מבטחים ביטוח בין השנים 2017 - 2023.
034269555 20/10/1977					
רו"ח משה כהן	מבקר החברה	1/8/2021	מבקר הפנים של חברות הבת של החברה	לא	השכלה: רו"ח. בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת ת"א. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שותף מנהל - משרד חייקין, כהן, רובין ושות'. מכהן כמבקר פנים במגוון חברות ציבוריות ופרטיות.
051209971 03/04/1952					

נושאי משרה בכירה שחדלו לכהן במהלך שנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

ביום 20 באפריל 2025, סיים מר עומרי כהן את כהונתו כמשנה למנכ"ל וסמנכ"ל תפעול ראשי. ביום 31 ביולי 2025, סיים מר רונן גלפרין את כהונתו כמנכ"ל חברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ. ביום 1 בספטמבר 2025, סיים מר רונן יוכפז את כהונתו כסמנכ"ל טכנולוגיות מידע בחברה. ביום 15 באוקטובר 2025, סיים מר ירום ודיש את כהונתו כסמנכ"ל בכיר, מכירות ותיירות. ביום 30 בנובמבר 2025, סיים מר יעקב (ינקלה) שחר את כהונתו כסמנכ"ל כספים. ביום 31 בדצמבר 2025, סיימה הגב' דינה בן טל גנסייה את כהונתה כמנכ"לית החברה.

תקנה 26: מורשה חתימה של התאגיד

בחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד

משרד רואי חשבון קוסט, פורר, גבאי את קסירר.

⁶ החל מיום 1 בספטמבר 2025, מכהן מר נדב חנין כממלא מקום סמנכ"ל טכנולוגיות מידע בחברה. ביום 1 במרץ 2026, צפוי מר אסף גל להתחיל את כהונתו כסמנכ"ל טכנולוגיות מידע בחברה.



מען: דרך בגין 144, תל אביב יפו.

תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון

בשנת הדיווח ועד למועד הסמוך לאישור הדוח לא נערך כל שינוי בתזכיר או בתקנון החברה.

תקנה 29(א) המלצות והחלטות הדירקטורים

ו-(ב):

ביום 5 בינואר 2026, החליט דירקטוריון החברה על חלוקת דיבידנד במזומן לבעלי המניות. לפרטים נוספים ראו סעיף 4 לפרק דוח תיאור עסקי התאגיד וביאור 18. לדוחות הכספיים. למעט האמור לעיל, בשנת הדיווח לא התקבלו החלטות דירקטוריון בעניינים המפורטים בתקנה 29(א) ולא התקבלו החלטות כאמור בתקנה 29(ב) באסיפת בעלי המניות של החברה, שלא בהתאם להמלצות הדירקטורים.

תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת

(א) ביום 26 בינואר 2025, אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של בעלי המניות של החברה ("האסיפה"), את הנושאים הבאים: (1) אישור עדכון תנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה (היוצאת), בהתאם לתנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה; (2) אישור עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, בהתאם לתנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה; (3) אישור תיקונים פרטניים למדיניות התגמול של החברה, ללא שינוי בתוקפה של מדיניות התגמול של החברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 15 בינואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-004610), דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 26 בינואר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-006802) וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.

(ב) ביום 31 בדצמבר 2025, אישרה האסיפה הכללית השנתית והמיוחדת של בעלי המניות של החברה ("האסיפה"), את הנושאים הבאים: (1) דיון בדוח התקופתי של החברה לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024; (2) מינוי מחדש של משרד רואה החשבון קוסט, פורר, גבאי את קסירר כרואה החשבון המבקר של החברה; (3) חידוש מינוי של חברי הדירקטוריון המכהנים בחברה ושאיים דירקטורים חיצוניים, לתקופת כהונה נוספת, החל ממועד אישור האסיפה ועד למועד האסיפה השנתית הבאה, כדלקמן: ה"ה עמיקם בן צבי, קנת' ניל רוזנברג, דרל הגלר, ג'ייסון גרינבלט, מרדכי (מוטי) אנגלמן, גבריאל מימון (דב"ת) ויעקב שינזון; (4) מינוי ד"ר אלון פרידלנדר כדירקטור בלתי תלוי בחברה החל ממועד אישור האסיפה; (5) אישור מדיניות תגמול; (6) אישור עדכון תנאי כהונתו והעסקתו והקצאת תגמול הוני ליו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי; (7) אישור תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון, ה"ה קנת' ניל רוזנברג ודרל הגלר. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 16 בדצמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-100420) וכן דיווח בדבר תוצאות אסיפה שפרסמה החברה ביום 31 בדצמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-106046).

תקנה 29א: החלטות החברה

בימים 21 בינואר 2026 ו-22 בינואר 2026 אישרו, בהתאמה, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה החל מיום 1 בפברואר 2026 ועד ליום 31 ביולי 2027, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלת השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת.

לפרטים בדבר ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 22 בינואר 2026 (מספר אסמכתא: 2026-01-009153) וכן ביאור 21 לדוחות הכספיים.



תאריך: 24 בפברואר, 2026

לוי הלוי
מנכ"ל

עמיקם בן צבי
יו"ר הדירקטוריון



עצמאות הדירקטוריון		
לא נכון	נכון	
	✓	<p>1. בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצוניים השונים):</p> <p><u>דירקטור א': יצחק לוי.</u></p> <p><u>דירקטור ב': ר"ח צביה ליפשיץ גולדפרב.</u></p> <p><u>דירקטור ג': עו"ד איריס ציבולסקי חביליו.</u></p> <p><u>דירקטור ד': עו"ד יפעת סאמט שליט.</u></p> <p>מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 4.</p>
-----	-----	<p>2. שיעור⁷ הדירקטורים הבלתי תלויים⁸ המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: <u>6/12</u>. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון⁹ התאגיד¹⁰: <u>לא נקבעה הוראה בתקנון.</u></p>

⁷ בשאלון זה, "שיעור" - מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

⁸ לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

⁹ לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

¹⁰ חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.



	✓	בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב)-ו(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).		3.
	✓	כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים ¹¹ למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.		4.
	✓	כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות או עסקה לפי סעיף 271): אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפא: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.		5.
	✓	בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) - יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור: זהות: תפקיד: פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא שיעור נוכחות ¹² בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו.		6.

¹¹ 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 כ"כפיפות" לעניין שאלה זו.
¹² תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.



		<input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		
--	--	---	--	--

כשירות וכישורי הדירקטורים				
לא נכון	נכון			
	✓	בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד ¹³ , שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -		7.
		פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.	א.	
		הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.	ב.	
		מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.	ג.	
		הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.	ד.	
	✓	התאגיד דאג לעריכת תכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: x כן לא לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.		8.
	✓	בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת.	א.	9.



		מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית ¹⁴ : 8. בעלי כשירות מקצועית: 3. במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח.	ב.	
	√	בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: _____.	א.	10.
-----	-----	מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 9, נשים: 3.	ב.	

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)				
לא נכון	נכון			
-----	-----	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח: רבעון ראשון (שנת 2025): 4. רבעון שני: 5. רבעון שלישי: 4. רבעון רביעי: 4.	א.	11.

¹⁴ לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ודירקטור בעל כשירות מקצועית), תשס"ו-2005.



לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.									
		לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו): לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.					ב.		
שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת	שיעור השתתפותו בישיבות הועדה לבחינת הדוחות כספיים	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת תגמול	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר				
עמיקם בן צבי	17/17				6/8				
קנתי' ניל חזנברג	13/17				1/1				
דרל הגלר	9/17		3/5		1/1				
מרדכי (מוטי) אנגלמן	17/17				2/2				
ג'ייסון גרינבלט	12/17				4/4				
גבריאל מימון	16/17	15/15	5/5						



		4/4		5/5	15/15	15/17	ד"ר אמנון שרייבר				
		1/1			11/15	17/17	הרב יצחק לוי				
				5/5	15/15	17/17	צביה ליפשיץ גולדפרב				
		6/6				16/17	יעקב שינבזון				
		4/4		5/5	15/15	17/17	איריס ציבולסקי חביליו				
		3/3		5/5	15/15	17/17	יפעת סאמט שליט				
	v	בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם.									12.



הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
	✓	13. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.(2) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: _____.
	✓	14. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: _____.
-----	-----	15. בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות ¹⁵ . <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).
	✓	16. המנכ"ל אינו קרוב של יו"ר הדירקטוריון. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) -
-----	-----	א. תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.
-----	-----	ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא
	✓	17. בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).



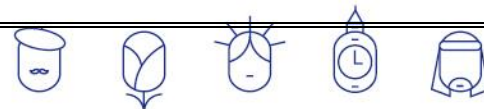
¹⁵ בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות

ועדת הביקורת לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.			
לא נכון	נכון		
-----	-----	18. בוועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -	
	✓	א.	בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	✓	ב.	יו"ר הדירקטוריון.
	✓	ג.	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.
	✓	ד.	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.
	✓	ה.	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	✓	19.	מי שאינו ראשי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות.
	✓	20.	מנין חוקי לדין ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור : _____.
	✓	21.	ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.
	✓	22.	בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו ראשי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).
	✓	23.	בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.



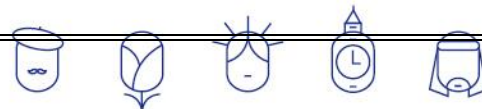
	√	ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.
--	---	--

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים		
לא נכון	נכון	
-----	-----	25. א. יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: 2.
-----	-----	ב. מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת המלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 2 ימים. דוח רבעון שני: 2 ימים. דוח רבעון שלישי: 2 ימים. דוח שנתי: 2 ימים.
		ג. מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: 6 ימים. דוח רבעון שני: 6 ימים. דוח רבעון שלישי: 6 ימים. דוח שנתי: 6 ימים.
	√	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 השתתפות: -----
-----	-----	27. בוועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:
	√	א. מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בוועדה ואישור הדוחות כאמור).
	√	ב. התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).



	√	יו"ר הוועדה הוא דירקטור חיצוני.	ג.	
	√	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	ד.	
	√	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	ה.	
	√	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	ו.	
	√	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	ז.	
-----	-----	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: -----.		

ועדת תגמול				
לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.				
לא נכון	נכון			
	√	הוועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בוועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).		28.
	√	תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000.		29.
-----	-----	בוועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -		30.
	√	בעל השליטה או קרובו.	א.	



		לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		
	✓	יור הדירקטוריון.	ב.	
	✓	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	ג.	
	✓	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או בשליטתו שירותים דרך קבע.	ד.	
	✓	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	ה.	
	✓	בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יור הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.		31.
	✓	ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג) ו-272(ג1)(1) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין - סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____		32.

מבקר פנים				
לא נכון	נכון			
	✓	יור הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.		33.
	✓	יור הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח. בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: במהלך שנת 2025 נבדקו מגוון של נושאים, כאשר העיקריים שבהם הם: פרויקט בניוי מפעל תמ"מ, ביקורות בנושא שכר, התחשבויות עם רשויות, עסקאות עם בעלי חנין וצדדים קשורים, מיסי נמל, שכירויות, התחשבויות עם חברת המועדון, הסכמי		34.



		אינטרליין, שכר חוזים אישיים, הצבת צוותים, מערכות הפצה, פיצויים לנוסעים, תרגיל BCP, מלאי חלקי תעופה, סייבר ספקים, פעילות חברות בנות, היערכות לאירוע משברי, פעילות אגף רכש, שכר נושאי משרה וכיו"ב. יצוין, כי על רקע מלחמת "חרבות ברזל", וכן על רקע מבצע "עם כלביא" בוצעו התאמות לתוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2025 אשר אושרו על ידי האורגנים המוסמכים של החברה.	
-----	-----	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח ¹⁶ : 12,600 שעות.	35.
	✓	בשנת הדיווח התקיים דיון (בוועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	
	✓	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם.	36.

¹⁶ כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים וביקורת מחוץ לישראל, ולפני העניין.



עסקאות עם בעלי עניין		
לא נכון	נכון	
√		<p>37. בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין - מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): 1. האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בד"ן:</p> <p style="text-align: right;">√ כן <input type="checkbox"/> לא <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.</p>
	√	<p>38. למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר). אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>

הערות:

הערות לשאלה מס' 8: הכשרה ראשונית לדירקטור חדש מתבצעת באמצעות מתן ערכה הכוללת את הוראות החקיקה, נהלים רלוונטיים לפעילות החברה, הדרכות פרטניות וכן פגישות עם בעלי תפקידים בחברה. יצוין, כי החברה עורכת מעת לעת, השתלמויות מקצועיות שונות, הכוללות נושאים הנוגעים לממשל תאגידי ואליהן מוזמנים, בין היתר, הדירקטורים בחברה ובחברות הבנות. כמו כן, בשנת הדיווח קיימה החברה הכשרת דירקטורים מקצועית במסגרתה הועברו הרצאות על ידי מרצים פנימיים וחיצוניים בעניינים הנוגעים בין היתר, להוראות ממשל תאגידי, פעילותה העסקית של החברה וכן אבטחת מידע וסייבר ובינה מלאכותית.

הערות לשאלה מס' 11: שאלה 11(א) - מוצגים נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון.

שאלה 11(ב) - ביום 31 בדצמבר 2025, מינתה אסיפת בעלי המניות של החברה את ד"ר אלון פרידלנדר, כדירקטור בלתי תלוי בחברה. יצוין, כי ביום 31 בדצמבר 2025, סיים ד"ר אמנון שרייבר את כהונתו כדירקטור בלתי תלוי בחברה.

הערות לשאלה מס' 37: לפרטים בדבר תנאי כהונתו והעסקתו של מר קנת' ניל רוזנברג, אשר הינו "קרובו" של בעל השליטה בחברה, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים של החברה.

הערה לפרק "ועדת ביקורת" ולפרק "ועדת תגמול": ועדת הביקורת של החברה משמשת גם כוועדת תגמול ומכונה - "ועדת ביקורת ותגמול".



יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי: _____

יו"ר ועדת ביקורת ותגמול, גב' צביה ליפשיץ גולדפרב: _____

יו"ר הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן), גב' יפעת סאמט שליט: _____

תאריך החתימה: 24 בפברואר, 2026



אל על EL AL



פרקו'

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית
על הדיווח הכספי ועל הגילוי
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מצורף בזאת דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- לוי הלוי - מנהל כללי.
- אורן כהן בוטנסקי - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- גיל פלדמן - סמנכ"ל כספים.
- שרון בראונסטון זית - סמנכ"לית, היועצת המשפטית ומנהלת הסיכונים.
- לימור בוזגלו - סמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל.
- שלמה קרקו - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- חבב בן דוד - סמנכ"ל תפעול אוירי (מבצעים).
- נדב חנין - סמנכ"ל שיווק ודיגיטל.
- שלמה נתן זפרני - סמנכ"ל מסחר ומכירות.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה.

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה:

מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה והכנסות ממטען; (3) בקרות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2025 היא אפקטיבית.



(א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד)(1):

הצהרת מנהלים

הצהרת מנהל כללי

אני, לוי הלוי, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2025 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות בהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

- א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

לוי הלוי, מנכ"ל

24 בפברואר, 2026



(ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9ב(ד)(2):

הצהרת מנהלים

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, גיל פלדמן, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2025 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

- א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

